

Kleine Anfrage

der Abg. Hans Dieter Scheerer und Frank Bonath FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Regiobuslinie zwischen Furtwangen und Titisee-Neustadt

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche weiteren Regiobuslinien sind in Ergänzung zu den in den Stellungnahmen zu den Anträgen Drucksachen 17/4744 und 17/7399 genannten Linien und darüber hinaus geplant?
2. Welche Kriterien der verkehrlichen Sinnhaftigkeit und der Wirtschaftlichkeit werden für die Planung und Inbetriebnahme der Regiobuslinien angelegt?
3. Inwiefern ist eine Regiobusverbindung zwischen Furtwangen und Titisee-Neustadt im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald geplant bzw. inwiefern ist der Landesregierung diese Verbindung bewusst und hält sie sie für sinnvoll?
4. Welches Fahrgastpotenzial hätte eine Regiobusverbindung zwischen Furtwangen und Titisee-Neustadt, insbesondere mit Blick auf den dortigen Hochschulstandort?
5. Aus welchen finanziellen Mitteln und durch welche Träger werden die bereits betriebenen sowie die möglicherweise geplanten Regiobuslinien finanziert?
6. Werden innovative Konzepte wie On-Demand-Verkehre oder digitale Plattformen für Fahrgastinformationen und Buchungen in die Planung neuer Regiobuslinien einbezogen?

20.12.2024

Scheerer, Bonath FDP/DVP

Begründung

Eine direkte Regiobusverbindung zwischen Furtwangen und Titisee-Neustadt könnte sowohl die Bedürfnisse von Studierenden und Beschäftigten am Hochschulstandort Furtwangen als auch die Ansprüche des Tourismus und der lokalen Wirtschaft bedienen. Mit der Feldbergregion, dem Badeparadies, dem ab kommenden Jahr neuen Sammlungsgebäude der Siedle-Kunststiftung, dem Deutschen Uhrenmuseum und in der weiteren Achse in Richtung Triberg mit Deutschlands höchsten Wasserfällen würde eine Regiobuslinie diese für Baden-Württemberg bedeutende Tourismusregion stärken.

Deshalb ist es nach Ansicht der Fragesteller entscheidend, dass solche Projekte nach klar definierten Kriterien der Wirtschaftlichkeit und verkehrlichen Sinnhaftigkeit umgesetzt werden. Zudem würde sie eine direkte Verbindung zwischen den Hochschulstandorten Furtwangen und Freiburg schaffen. Mit der Regiobuslinie könnte in Titisee zusätzlich ein idealer Übergang zur Breisgau-S-Bahn geschaffen werden.

Mit der Kleinen Anfrage soll geklärt werden, ob die Landesregierung das Potenzial einer solchen Verbindung erkannt hat und welche konkreten Planungen oder Überlegungen in diesem Bereich existieren.

Antwort

Mit Schreiben vom 24. Januar 2025 Nr. VM3-0141.5-32/142/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche weiteren Regiobuslinien sind in Ergänzung zu den in den Stellungnahmen zu den Anträgen Drucksachen 17/4744 und 17/7399 genannten Linien und darüber hinaus geplant?

Zu 1.:

Nach der Stellungnahme zu o. g. Drucksachen genannten Linien sind weitere Regiobuslinien, die in Folge der Antragsphase im Jahr 2024 bewilligt wurden, umgesetzt worden. Zum Fahrplanwechsel 2024 ging die Regiobuslinie von Lörrach zum EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg an den Start. Seit dem 1. Januar 2025 schließt eine weitere neue Regiobuslinie die Lücke im Schienennetz zwischen den Mittelzentren Herrenberg und Calw. Mit dem gleichen Startdatum hat nun auch die Linie Heilbronn–Beilstein ihren Betrieb aufgenommen, die bereits 2023 bewilligt wurde. Zum 1. August 2025 wird die Linie Schorndorf–Welzheim hinzukommen, die im Jahr 2024 bewilligt wurde.

Zu weiteren, möglicherweise geplanten Regiobuslinien kann zum jetzigen Zeitpunkt keine verbindliche Auskunft gegeben werden. Denn die Planung von Regiobuslinien liegt in der Verantwortung der Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV, den Stadt- und Landkreisen. Das Land steht diesen beratend zur Verfügung und kann in dieser Funktion auch Vorschläge zu potenziell förderfähigen Relationen unterbreiten, jedoch keine Initiative zur Umsetzung dieser Vorschläge ergreifen. Für die nächste Antragsphase, die zum 1. Februar 2025 beginnt, wird wieder mit neuen Anträgen gerechnet.

2. Welche Kriterien der verkehrlichen Sinnhaftigkeit und der Wirtschaftlichkeit werden für die Planung und Inbetriebnahme der Regiobuslinien angelegt?

Zu 2.:

Regiobuslinien dienen als Lückenschluss im SPNV-Netz und sollen einen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Sie sind ein Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrsgestaltung.

Potenziell förderfähige Relationen müssen laut technischer Richtlinie zum Förderprogramm „Regiobuslinien“ einige verkehrsplanerische Kriterien erfüllen, damit sie eine Regiobusförderung erhalten können. Darunter fallen eine mindestens zu erbringende mittlere Reisegeschwindigkeit sowie die Deckelung des Umwegfaktors im Linienverlauf im Vergleich zur kürzesten öffentlichen Straßenverbindung. Diese Kriterien stellen sicher, dass eine möglichst direkte und schnelle Busverbindung für die Fahrgäste geschaffen wird. Regiobuslinien, die dem Lückenschluss im SPNV-Netz dienen, müssen außerdem eine ausreichende Reisezeitersparnis (mindestens 33 Prozent) im Vergleich zu alternativen Umsteigeverbindungen im SPNV erbringen. Dies stellt einen zielgerichteten Mitteleinsatz auf attraktiven Busverbindungen sicher, insofern es Ergänzungsbedarf zum SPNV gibt.

Darüber hinaus ist die verkehrliche Sinnhaftigkeit der Regiobuslinien durch die vorgesehenen raumstrukturellen Förderbedingungen vorangelegt. Regiobuslinien dienen der Anbindung zentraler Orte und ausgewählter weiterer, landesbedeutsamer Einrichtungen (Verkehrsflughäfen, landesbedeutsame touristische Destinationen) ohne eigenen SPNV-Anschluss sowie der Verbindung zwischen diesen Orten, insofern eine geeignete SPNV-Verbindung fehlt.

Die Fahrpläne der Regiobuslinien müssen darüber hinaus auf die Bahnanschlüsse abgestimmt sein, sodass Übergangszeiten kurzgehalten werden. Gleichzeitig ist ein Konzept zur Anschlussicherung aufzustellen, wodurch eine ineinandergreifende Reisekette hergestellt wird. Die mit Regiobussen erschlossenen Gebiete erhalten somit einen verlässlichen Anschluss an das Schienennetz ihrer Region und es wird ein durchgängiges und attraktives Leistungsangebot im ÖPNV geschaffen.

Hinsichtlich der Kriterien der Wirtschaftlichkeit ist anzumerken, dass die Regiobuslinien der öffentlichen Daseinsvorsorge als wichtiger Bestandteil des ÖPNV und als Lückenschluss im SPNV-Netz dienen. Die Wirtschaftlichkeit der Angebote für den Betrieb der Regiobuslinien wird im Rahmen der wettbewerblichen Ausschreibungen durch die kommunalen Aufgabenträger geprüft. Je höher die Einwohnerdichte der erschlossenen Gemeinde ist, um so höhere Deckungsbeiträge aus Erlösen können erwartet werden, die den Zuschussbedarf aus öffentlicher Hand senken.

3. Inwiefern ist eine Regiobusverbindung zwischen Furtwangen und Titisee-Neustadt im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald geplant bzw. inwiefern ist der Landesregierung diese Verbindung bewusst und hält sie sie für sinnvoll?

Zu 3.:

Wie zu Frage 1 bereits ausgeführt, kann die Landesregierung keine Auskunft zu einem möglichen Planungsstand über eine derartige Regiobuslinie geben.

Die Verbindung ist aufseiten des Landes als potenzielle Regiobuslinie anzusehen. Sie wird ebenso wie alternative Möglichkeiten einer Anbindung des Unterzentrums Furtwangen in Richtung Freiburg zu prüfen sein. Alternativ kommt eine Regiobuslinie Furtwangen–Bleibach/Waldkirch mit Anschluss nach Freiburg in Betracht oder eine Verbindung Furtwangen–Kirchzarten, jeweils mit Anschluss über die Breisgau-S-Bahn nach Freiburg. Das geringere Einwohnerpotenzial an der Strecke der Destinationen über Neustadt oder Kirchzarten ist dabei jedoch zu bedenken.

4. Welches Fahrgastpotenzial hätte eine Regiobusverbindung zwischen Furtwangen und Titisee-Neustadt, insbesondere mit Blick auf den dortigen Hochschulstandort?

Zu 4.:

Das Fahrgastpotenzial von Regiobuslinien hängt maßgeblich von der Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner sowie bedeutsamer Einrichtungen im Einzugsbereich einer Regiobuslinie ab. Deshalb ist zu erwarten, dass sich das Vorhandensein der Hochschule in Furtwangen positiv auf die Fahrgastzahlen einer Regiobuslinie Furtwangen–Titisee-Neustadt auswirken könnte. Eine Anbindung an den SPNV in Richtung Freiburg dürfte für Studierende attraktiv sein.

Gleichzeitig ist zu beachten, dass zwischen Ziel- und Endpunkt auf dieser Strecke kaum Siedlungsgebiete vorhanden sind, die erschlossen werden könnten und sich positiv auf das Fahrgastpotenzial auswirken würden. Auf der alternativen Anbindung von Furtwangen in Richtung Freiburg, die über Gutach Bleibach führen würde, liegen hingegen Gemeinden mit Einwohnerzahlen im unteren vierstelligen Bereich, die erschlossen würden. Damit ist dieser Linie ein größeres Fahrgastpotenzial zuzuschreiben. Die in Gegenrichtung dazu bereits bestehende Regiobuslinie Furtwangen–Villingen konnte bisher Fahrgastzahlen aufweisen, die im Vergleich mit anderen Regiobuslinien zur Anbindung von Unterzentren im ländlichen Raum überdurchschnittlich sind.

Darüber hinaus ist nicht zu vernachlässigen, dass ein gutes, verlässliches Angebot, das neu geschaffen wird, auch im Zuge seiner Etablierung zusätzliche Nachfrage induzieren kann, die allein basierend auf Erfahrungen mit bestehenden Verkehren möglicherweise nicht in dem Maße abzusehen ist. Deshalb ist die Fahrgastentwicklung ein wichtiger Ansatzpunkt für die Beurteilung von eingeführten Regiobuslinien und Teil der Erfolgskontrolle der geförderten Projekte. Das Förderprogramm schreibt vor, dass regelmäßige Fahrgastzählungen durchgeführt werden.

5. Aus welchen finanziellen Mitteln und durch welche Träger werden die bereits betriebenen sowie die möglicherweise geplanten Regiobuslinien finanziert?

Zu 5.:

Regiobuslinien werden durch die Stadt- und Landkreise aus den dafür vorgesehenen Mitteln in den kommunalen Haushalten finanziert. Sie sind Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV. Im Rahmen des Förderprogramms Regiobuslinien bezuschusst das Land den Betrieb der Regiobuslinien in Ergänzung zum SPNV mit Regionalisierungsmitteln. Geförderte Linien können außerdem mit der erbrachten Verkehrsleistung bei der Zuweisung von Mitteln nach §15 ÖPNVG geltend gemacht werden, wodurch weitere Mittel vom Land zugewiesen werden.

6. Werden innovative Konzepte wie On-Demand-Verkehre oder digitale Plattformen für Fahrgastinformationen und Buchungen in die Planung neuer Regiobuslinien einbezogen?

Zu 6.:

Die Planung neuer Regiobuslinien obliegt den Stadt- und Landkreisen. Auskunft darüber, inwiefern diese innovative Konzepte in neue Planungen miteinbeziehen, kann nicht gegeben werden. Obligatorisch ist, dass Regiobuslinien in die gängigen (elektronischen) Auskunftssysteme, insbesondere EFA BW, aufgenommen werden sowie die Fahrpläne in den elektronischen Fahrplanauskünften der gängigen Auskunftsportale einsehbar sind. Zusätzlich müssen seit dem Jahr 2024 technische Lösungen für die Anschlusssicherung zu anderen Verkehrsträger (ins. SPNV) bei Antragstellung zugesichert werden.

Gleichzeitig wird im Förderprogramm des Landes für On-Demand-Verkehre vorgeschrieben, dass bei deren Ausgestaltung eine enge Verzahnung mit vorhandenen Regiobuslinien vorzunehmen ist. Damit wird eine Vernetzung dieser innovativen On-Demand-Verkehre mit Regiobuslinien erreicht.

Hermann
Minister für Verkehr