

Strategiepapier ALBSTADTBUS

zur Aufnahme in den Nahverkehrsplan (NVP) des Zollernalbkreises im Rahmen der NVP-Fortschreibung.

Seit vielen Jahren gestaltet und fördert die Stadt Albstadt den öffentlichen Nahverkehr auf ihrem Gebiet gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG BW. Es wurden von der Stadt dabei immer wieder Untersuchungen angestellt und Konzepte für den Stadtverkehr erarbeitet. Die letzte große Umstellung des ÖPNV-Angebots im Stadtverkehr Albstadt erfolgte im Zuge der Neuvergabe der Verkehre. Das Inkrafttreten der Verträge war Mitte 2021. Neben einer optimierten Anpassung an den Zugverkehr wurde das Angebot insbesondere am Wochenende und in Tagesrandlagen deutlich erweitert. Die Stadt Albstadt finanziert seit vielen Jahren in erheblichem Umfang das städtische Nahverkehrsangebot mit.

1. Abgrenzung „Stadtverkehr Albstadt“

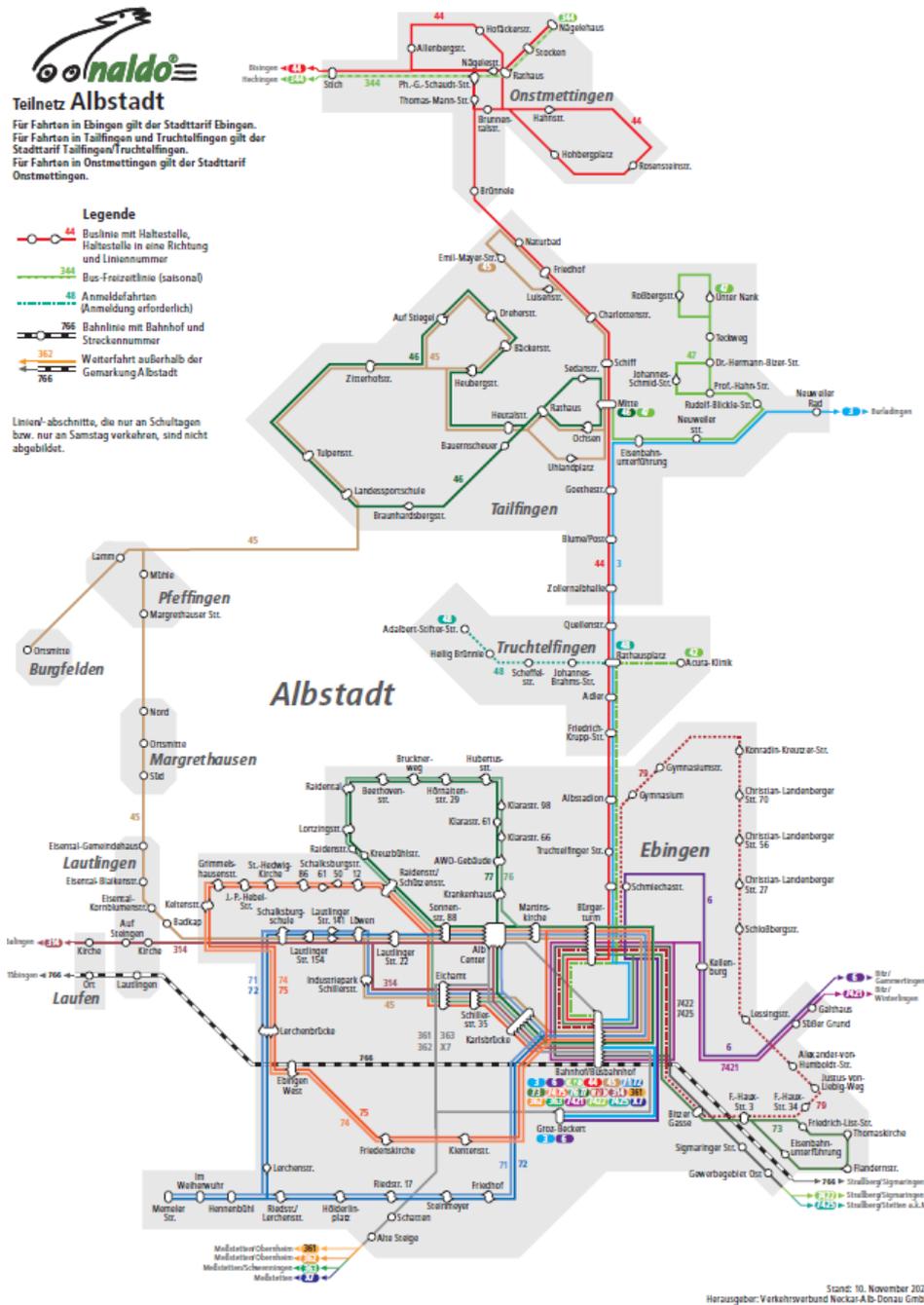
Zum „ALBSTADTBUS“ genannten Stadtverkehr Albstadt zählen alle Buslinien, bei denen sowohl Start- als auch Zielpunkt innerhalb der Stadt Albstadt liegen, sowie die Linie 44 Ebingen – Bisingen. Der Abschnitt Onstmettingen – Bisingen liegt in der Zuständigkeit des Landkreises, ist jedoch betrieblich Teil des ALBSTADTBUS. Konkret handelt es sich um folgende beiden Teilnetze, die bei der NVP-Fortschreibung als Linienbündel im Sinne von § 9 Abs. 2, § 8a Abs. 2 Satz 4 und § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 lit. d) PBefG festgelegt werden sollen:

- a) Teilnetz Stadtverkehr Ebingen
 - Linien 71/72 Ebingen – Weststadt
 - Linie 73 Ebingen – Oststadt
 - Linien 74/75 Ebingen – Schalksburgstraße
 - Linien 76/77 Ebingen – Raidental
 - Linien 78/79 Ebingen – Schlossberg

- b) Teilnetz Talgang / Eyachtal
 - Linie 42 Truchtelfingen – Acura-Klinik
 - Linie 43 Schülerverkehr zur Langenwandschule und Transferfahrten zwischen Bahnhof und Gymnasium
 - Linie 44 „Talganglinie“ Ebingen – Bisingen
 - Linie 45 „Eyachtallinie“ Ebingen – Margrethausen – Pfeffingen – Langenwand – Stiegel – Tailfingen
 - Linie 45B Pfeffingen – Burgfelden
 - Linie 46 Tailfingen – Langenwand – Stiegel – Tailfingen
 - Linie 47 Tailfingen – Lammerberg – Nank
 - Linie 48 Pfeffingen – Bol – Truchtelfingen (- Tailfingen/- Ebingen)

2. Anforderungen an die fahrplanmäßige Gestaltung des Angebots – Stand August 2022

Nachfolgender Liniennetzplan veranschaulicht die Relationen, auf denen der ALBSTADTBUS heute mit den vorgenannten Linien verkehrt:



Bei den hier mitverzeichneten, oben in der Liste jedoch nicht aufgeführten Linien handelt es sich um Linien des ein-/ausbrechenden Regionalverkehrs.

Die beiden o.g. Teilnetze (bzw. nach NVP-Fortschreibung Linienbündel) bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz, dessen verkehrliche Integration über die Teilnetze und deren Betreiber hinweg durch entsprechende Vorgaben der Stadt sichergestellt wird. Der ALBSTADTBUS wird derzeit durchgeführt von den Verkehrsunternehmen Omnibusverkehr Ruoff (OVR), Eissler-Reisen GmbH & Co. KG (beide Teilnetz Talgang/Eyachtal) und Firma Kopp GmbH und Co. KG (Teilnetz Ebingen), alle drei mit Standort bzw. Sitz in Albstadt. Die Unternehmen sind auf Basis von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen tätig, die die Stadt

Albstadt für das jeweilige Teilnetz erteilt hat. Beim Teilnetz Talgang/Eyachtal besteht noch ein eigenwirtschaftlicher Kern.

Der ALBSTADTBUS orientiert sich an den Bedürfnissen der Kunden. Über die öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit den Betreibern sorgt die Stadt dafür, dass das Bedienungsangebot nach einheitlichen Standards gestaltet, aufeinander abgestimmt und den Fahrgästen „aus einem Guss“ angeboten wird. Aus diesem Grund wurden zwischen den Verkehrsunternehmen Kooperationsvereinbarungen zur Abstimmung der Verkehrserbringung geschlossen, sodass Linien (insbes. Linien 44/45/46/47) entsprechend den Kundenwünschen durchgehend umsteigefrei bzw. mit direktem Anschluss befahren werden können.

Auch im Anschluss an die heute bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge wird die Stadt Albstadt für die Integration des Angebots durch entsprechende Vorgaben sorgen (vgl. auch unten Kapitel 5).

Für die Linien des ALBSTADTBUS gelten derzeit folgende Standards:

a) Fahrplan

In nachfolgender Tabelle ist der gegenwärtige Bedienungsstandard der einzelnen Linien dargestellt:

Linie	von	nach	Takt tags-über (in Min.)	Standard Fahrplan 2022: Anzahl Fahrten								Anmerkungen
				Schultage		schulfr. Tage		Samstag		Sonn-/Feiertag		
				hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	
42	Truchelfingen	Acura-Klinik	60	11	11	9	9	5	5	5	5	ausschließlich Anmeldefahrten
43	Ebg./Onstm.	Langenwandschule	-	2	4,2							kein Takt, da bedarfsorientierter Schülerverkehr
44	Bisingen	Onstmettingen	120	9	9	10	10	5	5	4	4	Regionalverkehr, Aufgabenträger Landkreis
	Allenbergstraße	Onstmettingen	60	22,2	20	21,2	18	9	8	8	5	
	Hohberg	Onstmettingen	60	15,6	16,6	14,6	14,6	12	12	10	10	nach 20 Uhr + Wochenende nur Anmeldefahrten
	Onstmettingen	Tailfingen	30	38,4	39,4	34,4	33,4	20	19	17	17	
	Tailfingen	Ebingen	30	41,4	37,4	36,4	32,4	31	30	17	17	
45	Pfeffingen	Langenwand	60	17	18,4	15	14,2	11	6	9	6	Mo-Fr ab 20:30, Sa ab 18:40 Uhr und So Anmeldefahrten
	Pfeffingen	Ebingen	60	19,8	23	14	16	6	11	6	9	Mo-Fr ab 20:30, Sa ab 18:40 Uhr und So Anmeldefahrten
45B	Burgfelden	Pfeffingen	120	14,2	14	6,2	8	5	11	6	9	teilweise Anmeldeverkehr
45/46	Langenw./Stiegel	Tailfingen	30	33	28,2	29	27,2	22	17,2	9	6	Mo-Fr ab 20:30, Sa ab 18:40 Uhr und So Anmeldefahrten
47	Nank/Lammerbg.	Tailfingen	60	15	13	14	13		6	6	9	
48	Bol	Truchelfingen	60	14	11	11	11	6	6	5	5	mit dem Bus nur einzelne Schulfahrten
71/72	Weststadt	Ebingen	30	30		30		13		10		
73	Oststadt	Ebingen	30	33		30		12		9		
74/75	Schalksburgstr.	Ebingen	30	26		26		13		9		
76/77	Raidental	Ebingen	30	29		28		6		4		
78/79	Schlossberg	Ebingen	60	12		12		5		5		mit dem Bus nur einzelne Schulfahrten

= Fahrradbus, nur im Sommerhalbjahr

= ausschließlich oder weit überwiegend Anmeldefahrten

Mit Dezimalstellen ist dargestellt, wenn Fahrten nicht jeden Tag verkehren, z.B. 0,2 = nur an einem Tag (= 1/5 = 0,2) der Woche (hier: Freitag), oder 0,6 = an Schultagen außer Mittwoch und Freitag (= 3/5 = 0,6).

b) Fahrzeuge

Abgesehen von einigen Verstärkerfahrten im Schülerverkehr werden ausschließlich moderne Niederflurbusse eingesetzt.

c) Kundenorientierung

Die bisherigen Verkehrsunternehmen sichern im Rahmen einer schriftlichen und veröffentlichten Selbstverpflichtung besondere Kundenfreundlichkeit in den Bereichen Pünktlichkeit, Beschwerden, Sicherheit, Sauberkeit, Komfort verbindlich zu.

3. Ziele für die künftige Gestaltung des ÖPNV-Angebots in Albstadt und Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung

Die folgenden Ausführungen stellen die Situation vor Reaktivierung der Talgangbahn dar. Die meisten Linien können jedoch auch mit reaktivierter Talgangbahn unverändert beibehalten werden. Die Linien werden dann zu Zubringerlinien zur Bahn im Talgang anstatt zum Bus, die Umsteigestellen werden dann statt der zentralen Bushaltestellen die jeweiligen Bahnhöfe. Wo Abweichungen erforderlich sind, werden diese dargestellt.

3.1. Talgangbahn

Der Gemeinderat hat am 21.07.2022 beschlossen, die Talgangbahn zu reaktivieren. Die derzeitigen Planungen zur Talgangbahn sehen eine durchgehend eingleisige Strecke, die nach den Richtlinien für Nebenbahnen gebaut und betrieben werden soll, vor. Kreuzungsmöglichkeiten sind geplant in den Bahnhöfen Ebingen-Gymnasium, Truchteltingen und Tailfingen.

Die Reaktivierung und Umsetzung der Talgangbahn soll in zwei Stufen erfolgen. Die Inbetriebnahmestufe I beinhaltet, dass der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Onstmettingen und einem temporären Endpunkt am Bahnhof Albstadt-Ebingen erfolgt. In Albstadt-Ebingen besteht für die Fahrgäste der Talgangbahn ein Anschluss auf die Zollern-Alb-Bahn, auf deren Fahrlagen das Betriebskonzept der Talgangbahn bestmöglich abgestimmt werden soll. Fahrplanmäßig durchgehende Fahrten aus dem Talgang auf die Zollern-Alb-Bahn sind allerdings erst in der Inbetriebnahmestufe II geplant. Da die Inbetriebnahmestufe I zeitlich vor der Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn umgesetzt wird, werden alternativ zur sofortigen Errichtung der Oberleitung auf der Talgangbahn für die Inbetriebnahmestufe I verschiedene Szenarien für eine zunächst fahrzeugseitige Elektrifizierung geprüft. Welche Technik zum Einsatz kommen soll, ist auch abhängig vom Ergebnis der landesweiten Studie zum Einsatz batterie- und wasserstoffbetriebener Züge. Nach der Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb erscheint hingegen die durchgängige Elektrifizierung bis Albstadt-Onstmettingen derzeit als wirtschaftlichste Option. Daher wird unabhängig vom Fahrzeugeinsatz in der Inbetriebnahmestufe I bereits die Vorrüstung der Elektrifizierung - etwa der Einbau von Mastfundamenten oder die Berücksichtigung der elektromagnetischen Verträglichkeit - vorgesehen. Unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit wird ein Betrieb der Talgangbahn in der Inbetriebnahmestufe I im Halbstundentakt angestrebt.

In der Inbetriebnahmestufe II ist der fahrplanmäßige Anschluss der Talgangbahn als Regional-Stadtbahn an die Zollern-Alb-Bahn in Albstadt-Ebingen vorgesehen. Mit Aufnahme des durchgehenden elektrischen Betriebs zwischen Tübingen und Albstadt-Onstmettingen wird die Talgangbahn im Halbstundentakt bedient.

Wesentlich für die Attraktivität des SPNV der Talgangbahn wird sein, dass man das Angebot mit einem ergänzenden Busverkehr anbietet. Im Sinne eines integrierten Verkehrskonzepts hat eine Abstimmung des Busverkehrs auf die Kreuzungsmöglichkeiten der Talgangbahn zu erfolgen, Voraussetzung für die Beibehaltung des derzeitigen ÖPNV-Angebots insbesondere für die Wohngebiete Langenwand und Stiegel in Tailfingen ist die Systemkreuzung der Züge am Bahnhof in Tailfingen.

3.2. Kategorisierung der Linien

Entsprechend ihrer Bedeutung werden die Linien in verschiedene Kategorien eingeteilt. Die Bedeutung ergibt sich aus der Anzahl der durch sie erschlossenen Einwohner, wobei ein Radius von 300 m um jede Haltestelle zu Grunde gelegt wurde. Das heutige Angebot und die aktuelle Inanspruchnahme spiegeln bereits die jeweilige Bedeutung wider. Es werden folgende Kategorien festgelegt und im nachfolgenden Punkt 3.2 jeweils die Anforderungen definiert.

- Hauptlinie Kategorie 1
 - 44 Abschnitt Onstmettingen – Ebingen

- Hauptlinien Kategorie 2
 - 45/46 Abschnitt Langenwand/Stiegel – Tailfingen
 - 71/72 Weststadt
 - 73 Oststadt
 - 74/75 Schalksburgschule
 - 76/77 Raidental
 - 44 Abschnitt Allenbergstraße – Onstmettingen
 - 44 Abschnitt Hohberg – Onstmettingen

- Standardlinie
 - 45 Tailfingen Nord –Pfeffingen – Eyachtal – Ebingen
 - 47 Nank/Lammerberg – Tailfingen

- Bedarfslinien = nur nach Bedarf, keine regelmäßige Busbedienung
 - 42 Truchtelfingen – Acura-Klinik
 - 43 Onstmettingen/Ebingen – Langenwandschule und bis zur Reaktivierung der Talgangbahn Transferfahrten Bahnhof Ebingen – Gymnasium (Schülerlinie)
 - 45B Burgfelden - Pfeffingen
 - 48 Bol – Truchtelfingen (– Ebingen/_Tailfingen)
 - 78/79 Schlossberg

Hinweis: der Abschnitt Onstmettingen – Bisingen der Linie 44 liegt in der Zuständigkeit des Landkreises.

3.3. Festlegung der Anforderungen an den Umfang des Verkehrsangebots

Zur Abbildung der sehr stark schwankenden Verkehrsnachfrage werden Tag und Woche wie folgt in Haupt-, Normal- und Schwachverkehrszeiten eingeteilt:

Uhrzeit	Montag - Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonn-/ Feiertag
4 - 5				
5 - 6	NWZ	NWZ	SVZ	SVZ
6 - 7	HVZ	HVZ		
7 - 8				
8 - 9				
9 - 10				
10 - 11	NWZ	NWZ		
11 - 12				
12 - 13				
13 - 14				
14 - 15				
15 - 16	HVZ	HVZ		
16 - 17				
17 - 18				
18 - 19	NWZ	NWZ		
19 - 20	SVZ	SVZ	SVZ	
20 - 21				
21 - 22				
22 - 23				
23 - 24				
0 - 1				
1 - 2				
2 - 3				
3 - 4				

Als ausreichende Verkehrsbedienung wird in den jeweiligen Verkehrszeiten folgender Standard definiert:

Bedienungsstandards Fahrtenhäufigkeit (Taktichte)

Taktfolge in Minuten nach Linienkategorien	HVZ Haupt- verkehrszeit	NVZ Normal- verkehrszeit	SVZ Schwach- verkehrszeit
Hauptlinie Kategorie 1	30	30	60
Hauptlinie Kategorie 2	30	30	60*
Standardlinie	30	60	60*
Bedarfslinie	nach Bedarf*	nach Bedarf*	nach Bedarf*

* Verbindung kann auch durch Anmeldefahrten statt Bus hergestellt werden.

In Einzelfällen sind im heutigen Fahrplan mehr Fahrten angeboten als der hier definierte Standard. Dies ist meist in der Notwendigkeit zusätzlicher Schülerkurse begründet. Bei Überplanungen soll der zu diesem Zeitpunkt gültige Standard nicht unterschritten werden. Ist dieser höher, gilt dieser als Norm auch für die Zukunft.

Umgesetzt in konkrete Fahrpläne bedeutet das:

Linie	von	nach	Anforderung Nahverkehrsplan								Differenz zum Bestand																
			Takt- tags- über (in Min.)	Kate- go- rie	Anzahl Fahrten								Anzahl fehlende Fahrten														
					Schultage		schulfr. Tage		Samstag		Sonn-/ Feiertag		Schultage		schulfr. Tage		Samstag		Sonn-/ Feiertag								
					hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück							
42	Truchelfingen	Acura-Klinik	60	B																							
43	Ebg./Onstm.	Langenwandschule	-	B																							
44	Bisingen	Onstmettingen	?	?	--- (Aufgabenträger Landkreis) ---								--- (Aufgabenträger Landkreis) ---														
	Allenbergstraße	Onstmettingen	30	H 2	34,2	34,2	34,2	34,2	31	31	19	19	12,0	14,2	13,0	16,2	22,0	23,0	11,0	14,0							
	Hohberg	Onstmettingen	30	H 2	34,2	34,2	34,2	34,2	31	31	19	19	18,6	17,6	19,6	19,6	19,0	19,0	9,0	9,0							
	Onstmettingen	Tailfingen	30	H 1	34,2	34,2	34,2	34,2	31	31	19	19	-4,2	-5,2	-0,2	0,8	11,0	12,0	2,0	2,0							
	Tailfingen	Ebingen	30	H 1	34,2	34,2	34,2	34,2	31	31	19	19	-7,2	-3,2	-2,2	1,8			1,0	2,0	2,0						
45	Pfeffingen	Langenwand	60	St	25,2	25,2	25,2	25,2	20	20	19	19	8,2	6,8	10,2	11,0	9,0	14,0	10,0	13,0							
	Pfeffingen	Ebingen	60	St	25,2	25,2	25,2	25,2	20	20	19	19	5,4	2,2	11,2	9,2	14,0	9,0	13,0	10,0							
45B	Burgfelden	Pfeffingen	-	B																							
45/46	Langenw./Stiegel	Tailfingen	30	H 2	34,2	34,2	34,2	34,2	31	31	19	19	1,2	6,0	5,2	7,0	9,0	13,8	10,0	13,0							
47	Nank/Lammerbg.	Tailfingen	60	St	25,2	25,2	25,2	25,2	20	20	19	19	10,2	12,2	11,2	12,2	20,0	14,0	13,0	10,0							
48	Bol	Truchelfingen	-	B																							
71/72	Weststadt	Ebingen	30	H 2	34,2				31		19		4,2		4,2		18,0		9,0								
73	Oststadt	Ebingen	30	H 2	34,2				31		19		1,2		4,2		19,0		10,0								
74/75	Schalksburgstr.	Ebingen	30	H 2	34,2				31		19		8,2		8,2		18,0		10,0								
76/77	Raidental	Ebingen	30	H 2	34,2				31		19		5,2		6,2		25,0		15,0								
78/79	Schlossberg	Ebingen	-	B																							

B = Bedarfslinie H = Hauptlinie St = Standardlinie

Auch in verkehrsärmeren Zeiten sollen Fahrmöglichkeiten mit dem öffentlichen Verkehr bestehen, ein regelmäßig (dann oft leer) verkehrender Bus ist dafür jedoch ungeeignet. Deshalb können hier alternativ Anmeldefahrten eingesetzt werden, die mit einem Pkw durchgeführt werden können (Minibus, Taxi, Mietwagen), und die nur dann verkehren, wenn auch ein Fahrtbedürfnis besteht, welches aus diesem Grund vorher angemeldet werden muss. Die Anmeldefahrten verkehren wie der Bus nach vorgegebenem Fahrplan (im Unterschied zum Taxi). Mit diesem System können so, da nie jede Fahrt abgerufen wird, mit einem Fahrzeug und einem Fahrer deutlich mehr Fahrten angeboten werden als mit fest verkehrenden Fahrten. Denn diese müssen ihre Fahrtroute exakt einhalten, da an jeder Haltestelle mit einem

möglichen Fahrgast zu rechnen ist, während das Anrufsystem nur die angemeldeten Fahrten und Strecken befährt.

3.4. Barrierefreier ÖPNV

Barrierefreie Bushaltestellen in Albstadt

Der Gesetzgeber hat die vollständige barrierefreie Nutzung des öffentlichen Nahverkehrsangebots bis zum 01.01.2022 festgelegt. Die Stadt Albstadt baut im Rahmen der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel die Haltestellen im Stadtgebiet barrierefrei aus.

Das von der Nahverkehrsberatung Südwest erstellte Haltestellenkataster mit Fotodokumentation ist Grundlage des Umbaukonzepts der Stadt Albstadt, das einen schrittweisen barrierefreien Ausbau der Haltestellen vorsieht. Hierfür wurde unter Berücksichtigung der aktuellen Fahrgastzahlen (pro Tag) die Nähe der Haltestelle zu wichtigen Einrichtungen für Senioren und mobilitätseingeschränkten Menschen und dem Haltestellenumfeld eine linienbezogene Kategorisierung der Haltestelle für ein flächendeckendes, barrierefreies Nahverkehrsangebot vorgenommen.

Vorgehen beim barrierefreien Haltestellenausbau:

1	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau in regelmäßigen Abständen bzw. nach Frequentierung entlang der Hauptlinien sowie der Linie 45 - Mindestens eine Haltestelle pro Ortsteil (Zentrum) - Wichtige Umstiegshaltestellen:, ZOB, Bürgerturm, Gymnasium 	im Zuge von anstehenden Straßenbau- maßnahmen Umbau von betroffenen Haltestellen – unabhängig von Kategorie und Gewichtung
2	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Haltestelle jeweils entlang der Standardlinien und den Bedarfslinien 	
3	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau der restlichen unter Punkt 1 aufgeführten Haltestellen („Lücken“ auffüllen) 	
4	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau der restlichen unter Punkt 2 aufgeführten Haltestellen („Lücken“ auffüllen) 	
5	<ul style="list-style-type: none"> - Ausnahmen 	

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen soll dabei jeweils nach den geltenden DIN-Normen und Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erfolgen, welche nachstehend aufgeführt werden:

- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
- Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R)
- Hinweise zur Fahrgastinformation im öffentlichen Verkehr
- DIN 18040-3
- DIN 32984

Dabei erhalten alle Haltestellen einen gleichbleibenden Grundstandard. Dieser beinhaltet den barrierefreien Zugang zur Haltestelle, sowie den barrierefreien Ein- und Ausstieg in den Bus.

Eine Unterscheidung hinsichtlich des Ausbaustandards erfolgt nur im Hinblick auf die Ausstattungen mit einem DFI-System und Wetterschutzeinrichtungen. Hier werden vor allem die Hauptlinien, sowie die Stadtteilzentren priorisiert. Alle anderen Ausstattungen einer barrierefreien Haltestelle, sowie der dazugehörigen Querungen, werden bei jedem Umbau mit umgesetzt.

Festlegung einer zeitlichen Reihenfolge für den Umbau der Haltestellen:

Die Bushaltestellen an der Linie 44 werden wegen Reaktivierung der Talgangbahn zunächst nicht barrierefrei ausgebaut. Wenn feststeht, welche Bushaltestellen im Talgang weiterhin bedient werden, erfolgt an diesen ein barrierefreier Ausbau.

Ausführungen zu Einzelmaßnahmen:

Erfolgter Ausbau:

Die Haltestellen Alb-Center, Johannes-Feyrer-Straße, Heutalstraße, Nägelestraße, Tulpenstraße, Sigmaringer Straße und Tailfingen Mitte wurden im Rahmen der Umgestaltungsmaßnahmen in diesem Bereich bereits erneuert.

Geplanter Ausbau:

Haltestelle Schmiechastraße, Haltestellen in der Lautlinger- und Sonnenstraße im Zuge des Radverkehrskonzepts.

Beim barrierefreien Umbau der Haltestellen Bürgerturm und Busbahnhof handelt es sich um sehr aufwändige Maßnahmen, die einen mehrjährigen Zeitraum in Anspruch nehmen werden. Im Zuge der Innenstadtneugestaltung nach dem Bundesprogramm "Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren" wird geprüft, ob die zentrale Innenstadthaltestelle „Bürgerturm“ am jetzigen Standort belassen wird. Außerdem ist die Standort-Entscheidung abhängig von den weiteren Planungen zur Reaktivierung der Talgangbahn.

Bei ohnehin anstehenden Straßenbaumaßnahmen ist vorgesehen, die Haltestellen unabhängig von der oben festgelegten Priorisierung immer barrierefrei umzubauen, soweit dies technisch möglich ist.

Haltestellen, welche nicht vollständig barrierefrei ausgebaut werden können:

Aufgrund der städtischen topographischen Lage und der gewachsenen Siedlungsstrukturen können nicht alle Bushaltestellen vollständig barrierefrei umgebaut werden. In manchen Fällen fehlt der nötige Platz im Seitenraum der einzelnen Straßen, oder die Längs- bzw. Querneigungen des Geländes lassen einen barrierefreien Ausbau der jeweiligen Haltestelle nicht zu.

Alle Haltestellen im Stadtgebiet wurden hinsichtlich eines anstehenden barrierefreien Umbaus geprüft, wobei sich herausgestellt hat, dass nicht alle Kriterien bzw. Umbaustandards der geltenden Richtlinien erfüllt werden können. Dies schließt eine vollständige barrierefreie Nutzung aus, jedoch werden einzelne Maßnahmen für eine erleichternde Nutzung des ÖPNVs vorgesehen. So kann in diesen Bereichen durchaus ein Sonderbord eingebaut werden, was den Ein- und Ausstieg in den Bus erleichtern soll, obwohl der nötige Platz im Seitenraum für einen Rollstuhlfahrer nicht ausreichend ist. Jedoch ist es so älteren Menschen möglich, einfacher den ÖPNV zu nutzen ohne hohe Stufen überwinden zu müssen. Die Haltestellen, bei denen ein teilweiser aber nicht vollständiger barrierefreier Ausbau vorgenommen wird, sind der Anlage 1 zu entnehmen.

In der Anlage 1 werden ebenfalls alle Haltestellen aufgeführt, bei denen auch ein teilweiser barrierefreier Ausbau nicht möglich ist, weil die örtlichen Gegebenheiten keinen Raum für ein Sonderbord o.Ä. bereithalten (Ein- und Ausfahrten, Steigungen, Neigungen).

Auch an diesen Haltestellen sollte aber bei anstehenden Bau- und Erneuerungsarbeiten im Straßen- und Haltestellenbereich in geeigneten Fällen zumindest angestrebt werden, eine befestigte Aufstellfläche mit ausreichender Größe einzurichten. Hierbei sollte auf eine geringe Längsneigung und ausreichende Höhe geachtet werden, damit der Anstellwinkel einer Klapprampe so gering wie möglich ist.

3.5. Haltestellenausstattung

Über die besonderen Ausstattungsmerkmale für die barrierefreien Haltestellen hinaus sollen alle Bushaltestellen in Albstadt (barrierefrei und nicht barrierefrei) nach folgenden Standards gestaltet werden:

Ausstattungsmerkmal	wichtige Umsteigehaltestelle	zentrale Haltestelle	Ortshaltestelle	Nebenhaltestelle
	(>500 Fg/Tag)	(200-500 Fg/Tag)	(100-200 Fg/Tag)	(< 100 Fg/Tag)
Haltestellenschild	✓	✓	✓	✓
haltestellenbezogener Fahrplan	✓	✓	✓	✓
Liniennetzplan, Tarif, etc.	✓	✓	✓	
Stadt-/ Umgebungsplan	✓	✓	✓	
Papierkorb	✓	✓	✓	
Beleuchtung	✓	✓	✓	
Sitzgelegenheit	✓	✓	✓*	✓*
Wetterschutz	✓	✓		
Dynamische Fahrgastinformation	✓			
Akustische Fahrgastinformation	✓			
Ausschilderung zum Rollstuhl-WC	✓			
Uhr	✓			
Telefon/Notruf	✓			
Fahrradabstellanlage	✓	✓*	✓*	✓*
Ggf. Fahrkartenautomat	✓			

* = nach Bedarf und Realisierbarkeit

3.6. Verknüpfung und Anschlussicherung im ÖPNV

An den Verknüpfungspunkten Ebingen Bahnhof, Ebingen West, Ebingen Bürgerturm und Tailfingen Mitte (später: Tailfingen Bahnhof sowie zusätzlich Onstmettingen Bahnhof) sind kurze Umsteigezeiten zu realisieren. Die Umsteigezeit zwischen verschiedenen Buslinien soll jedoch 5 Minuten nicht unterschreiten. Umsteigezeiten unter fünf Minuten sind keine sicheren Anschlüsse, da diese bereits bei kleineren Verkehrsstörungen nicht funktionieren. Ausgenommen sind dabei gesicherte Anschlüsse, die durch entsprechende Anschlussicherungssysteme garantiert werden.

Die maximal zulässige Umsteigezeit zwischen den Bussen des ALBSTADTBUS beträgt 12 Minuten.

Die Umsteigezeiten zwischen Bus und Schiene sollen am Bahnhof Ebingen 7, entlang der Talgangbahn 4 Minuten nicht unterschreiten. Nur so kann gewährleistet werden, dass im Regelfall das Umsteigen zwischen Bussen und Bahnen verlässlich funktioniert.

3.7. Fahrgastinformation

Zunehmend etabliert sich die Fahrgastinformation in Echtzeit: Verspätungen der Busse und Züge (= Ist-Zeit) werden auf Bahnsteigen, Busbahnhöfen und wichtigen Haltestellen sowie auf dem Smartphone im Vergleich zum Fahrplan (=Soll-Zeit) aktuell angezeigt. Alle Busse sind inzwischen mit der erforderlichen Hard- und Software ausgestattet.

Es ist vorgesehen, den Busbahnhof sowie die Haltestellen Bürgerturm, Albcenter und Tailfingen Mitte mit elektronischen Anzeigetafeln, die chronologisch die Ist-Zeiten der nächsten Abfahrten auflisten, auszustatten. Die Investitionskosten für diese komfortable Fahrgastinformation sind jedoch beträchtlich und sind daher nur bei diesen aufkommensstarken Haltestellen vorgesehen.

Konventionell erfolgt die Fahrgastinformation weiterhin über gedruckte Fahrpläne und Haltestellenaushänge bzw. über die elektronischen Fahrplanauskünfte www.efa-bw.de und www.bahn.de. In beiden Fahrplanauskunftssystemen sind flächendeckend alle aktuellen Fahrplandaten im Stadtgebiet integriert und abrufbar.

Die Fahrgastinformation in den Verkehrsmitteln wurde in den letzten Jahren verbessert. Die Ansage der nächsten Haltestellen und Bahnhöfe werden über entsprechende automatisierte akustische Ansagen erfolgen. Um die gesetzlichen Vorgaben für die Umsetzung von Barrierefreiheit im Busverkehr erfüllen zu können, sollen ab 2022 zusätzlich über Bildschirme die kommenden Haltestellen angezeigt werden.

3.8. Fahrzeuge

Alle im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind nach § 20 BOKraft zu beschriften. Zusätzlich ist auf den Fahrzeugen das Logo des Stadtverkehrs anzubringen. Werbung an und in den Fahrzeugen für Alkohol und Zigaretten ist nicht gestattet. Ebenso ist das Bekleben der Fensterscheiben mit Werbung nur bis zu 20% zugelassen.

Um die gesetzlichen Vorgaben für die Umsetzung der Barrierefreiheit im Busverkehr erfüllen zu können, sind auf den Hauptlinien Kategorie 1 und 2 sowie in den Standardlinien des Stadtverkehrs Niederflurfahrzeuge mit Rollstuhlstellplatz, manuell zu bedienender Rollstuhlrampe und visueller sowie akustischer Haltestellenankündigung (Zwei-Sinne-Prinzip) einzusetzen.

Soweit auf bestimmten Strecken aus topographischen bzw. straßenbaulichen Gründen erforderlich, sowie auf Bedarfslinien und Schülerlinien und bei Verstärkerkursen im Schülerverkehr können – soweit diese Ausnahmen gesetzlich möglich bleiben – auch Fahrzeuge mit niedrigerem Standard, auch Kombi- und Reisebusse, eingesetzt werden.

Es wird unterschieden zwischen Fahrzeugen der Kategorie A „Taktbusse“ (Kraftomnibus) und B „Verstärkerbusse“ sowie „PKW“. Das Fahrzeugdurchschnittsalter bei Kategorie A darf maximal sechs Jahre betragen, das Höchstalter der Fahrzeuge (Kategorie A/B) beträgt 10/15 Jahre, bei PKWs 7 Jahre. Ausscheidende Fahrzeuge sind durch Neufahrzeuge oder Fahrzeuge mit Tageszulassung bzw. Jahreswagen zu ersetzen. Die Fahrzeuge erfüllen die jeweils aktuelle Euro-Abgasnorm (Kategorie A/B) VI/III, PKW 6b.

Die Fahrzeuge der Kategorie A und die PKW sollen über eine Klimaanlage verfügen.

Innovative Antriebstechniken können einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Energieeffizienz und Umweltverträglichkeit des Verkehrs leisten und den Umweltvorteil des ÖPNV sichern und ausbauen. Ziel ist es daher, solche Antriebstechniken schnellstmöglich einzuführen.

3.9. Tarif

Im Stadtverkehr Albstadt findet der Tarif des Verkehrsverbundes Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo) Anwendung. Ab dem 01.03.2023 gilt der Stadttarif Typ I auf allen Bus- und Bahnlinien innerhalb des gesamten Stadtgebiets von Albstadt.

3.10. Schülerbeförderung

Derzeit gibt es in Albstadt insgesamt 2 Werkrealschulen (WRS). Die WRS Schillerschule in Onstmettingen und die Hohenbergschule Ebingen.

Weiterhin bleiben, nach aktuellem Stand, die Grundschulen, die beiden Realschulen und die beiden Gymnasien sowie das Sonderpädagogisches Bildungs- und Beratungszentrum (SBBZ) erhalten.

Die Schülerbeförderung ist mit Blick auf diese Schulstandorte sicherzustellen.

3.11. Tourismus

Freizeitverkehr

Gemeinsam mit dem Landkreis, der Stadt Hechingen, der Gemeinde Bisingen, der Wirtschaftsförderungs GmbH für den Zollernalbkreis (WfG), der Burg Hohenzollern und der Stadt Albstadt wurde der „Nauf-Nab-Traubus“ 2014 ins Leben gerufen. In der Freizeitsaison von Mai bis Oktober können Wanderer und Radfahrer den „Nauf-Nab-Traubus“ nutzen, um zu mehreren touristischen Zielen zu gelangen. Das Busangebot verbindet an Wochenenden und Feiertagen Hechingen, Bisingen, die Burg Hohenzollern sowie Albstadt-Onstmettingen mit dem Nägelehaus und den Traufwegen miteinander.

4. Kosten/Finanzierung

Die Stadt Albstadt fördert den Stadtverkehr in erheblichem Maße im Sinne des § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG BW und hat daher für die Linien des Stadtverkehrs die Funktion einer „örtlich zuständigen Behörde“ im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 inne. Die Anforderungen für die Stadtverkehrslinien 42 bis 79 werden somit durch die Stadt Albstadt festgelegt. Die Sicherstellung des ÖPNV-Angebots durch Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge erfolgt unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit durch die Stadt Albstadt. Der Landkreis beteiligt sich mittelbar an der Finanzierung der Stadtverkehre. Hierüber besteht eine entsprechende Vereinbarung mit dem Landkreis. Der Landkreis finanziert außerdem direkt den Abschnitt Bisingen - Onstmettingen der Linie 44. Auch dies ist durch eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadt und dem Landkreis geregelt.

5. Teilnetzbildung und Linienbündelung

5.1. Ziele der Teilnetzbildung und Linienbündelung

Das Teilnetz- bzw. Linienbündelungskonzept für den Stadtverkehr Albstadt verfolgt das Ziel, verkehrlich und wirtschaftlich verbundene Linien als ein Netz mit einem integrierten Angebot zu erhalten und dabei auch bestehende linienübergreifende Produktionsformen genehmigungsrechtlich (vgl. § 9 Abs. 2 PBefG, § 8a Abs. 2 Satz 4 und § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 lit. d PBefG) abzusichern sowie weitere Integrationen zu schaffen, soweit dies von der Stadt Albstadt als sinnvoll und für eine wirtschaftliche Produktion als erforderlich erachtet wird. Derzeit sind die Linien des Stadtverkehrs Albstadt in 2 gebündelte Genehmigungen aufgeteilt.

Bezüglich der Wirtschaftlichkeit bestehen in Albstadt-Ebingen große Unterschiede zwischen den Linien. Während insbesondere die Linie auf der Hauptachse im Talgang eine starke wirtschaftliche Basis aufweist, sowohl im Schüler- als auch im Jedermannverkehr, besteht auf anderen Linien, insbesondere auf der Höhe (Burgfelden, Nank), nur eine geringe Nachfrage. Trotz des finanziellen Engagements der Stadt Albstadt und des Landkreises, welches eine ausreichende Verkehrsbedienung sichert, bestehen noch Bedienungslücken.

Durch eine Teilnetz- bzw. Linienbündelung im Nahverkehrsplan, d.h. eine planerische Zusammenfassung mehrerer Linien zu einem Bündel, soll daher ein Ausgleich zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Linien hergestellt werden. Auf dieser Grundlage kann zudem im Hinblick auf eine gemeinwirtschaftliche Bestellung der Verkehre eine Gesamtleistungsvergabe erfolgen (vgl. § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG). Dadurch kann verhindert werden, dass auf einzelnen Linien die ÖPNV-Grundversorgung von der öffentlichen Hand bestellt und finanziert werden muss, während andere Linien eigenwirtschaftlich und profitabel betrieben werden können.

5.2. Grundsätze der Teilnetzbildung und Linienbündelung

Der ALBSTADTBUS ist heute bereits in zwei Teilnetzen zusammengefasst (siehe oben 1). Diese sollen bei der NVP-Fortschreibung in Linienbündel überführt werden. Dafür wurden die

heutigen Teilnetze unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben für Linienbündel auf der Basis folgender Kriterien überprüft:

Verkehrliche Verbundenheit von Linien

- Bestimmte Verbindungen werden durch zwei oder mehr Linien bedient, so dass die Kapazitäten zu den Spitzenzeiten und die Verzahnung der Angebote in den Normal- und Schwachverkehrszeiten (Fahren auf „Lücke“) geboten sind.
- Es besteht eine enge Verbundenheit von Zubringer- und Hauptlinie, so dass Anschlussverbindungen oder durchgehende Fahrten angeboten werden sollen.
- Es besteht ein durchgehendes Verkehrsbedürfnis, insbesondere im Schülerverkehr.
- Es ist erforderlich, einen Raum flächenhaft zu erschließen bzw. es besteht ein einheitlicher Markt.

Betriebliche und wirtschaftliche Verbundenheit von Linien

- Es bestehen einheitliche Anforderungen an die Produktion (z. B. Fahrzeuganforderungen).
- Parallele oder aneinander angrenzende Linien sind betrieblich verflochten, d. h. Fahrzeuge können linienübergreifend eingesetzt werden. Bei einer isolierten Produktion der einzelnen Linien entstünde dann ein unwirtschaftlicher Fahrzeugeinsatz bzw. ein Fahrzeugmehrbedarf.
- Starke und schwache Linien innerhalb eines Teilnetzes sollen wirtschaftlich ausgeglichen werden.

5.3. Festlegung der Teilnetze bzw. Linienbündel

In diesem Kapitel werden die einzelnen Teilnetze beschrieben und deren Festlegung als Linienbündel begründet. Zur Darstellung der Netzgrößen wurden die Jahresfahrleistung sowie die Zahl der erforderlichen Fahrzeuge (Spitzenstunde) dargestellt. Es sind keine Reservefahrzeuge berücksichtigt, die nicht im Fahrplan aufgeführt sind. Die Daten stellen daher nur Anhaltswerte dar. Vor dem Hintergrund der Entwicklung der Schülerzahlen und der Schullandschaft können sich die Leistungszahlen bis zur Umsetzung der Verkehre ändern. Soweit im Folgenden von Teilnetz die Rede ist, wird angestrebt, dass der Landkreis diese im Rahmen der NVP-Fortschreibung als Linienbündel festlegt.

Übersicht Teilnetze

Die Aufteilung in zwei Teilnetze ergibt sich zwangsläufig aus den vorliegenden Verflechtungen:

Einerseits dem Stadtverkehr im größten Albstädter Stadtteil Ebingen mit den Linien 71-79, die die Wohngebiete in Ebingen mit dem Stadtzentrum, dem Bahnhof, den Schulen, dem Krankenhaus sowie untereinander verbindet. Der Stadtverkehr Ebingen ist ein in sich geschlossenes System. Die Busse durchfahren nacheinander verschiedene Linien, sodass auf vielen Relationen linienübergreifend umsteigefreie Fahrten möglich sind.

Die restlichen, im Teilnetz Talgang/Eyachtal zusammengefassten Linien haben eher den Charakter von Regionallinien, die die verschiedenen Albstädter Stadtteile (außer dem auf der Schiene angebotenen Laufen) untereinander verbinden. Eine denkbare Trennung dieses Teilnetzes in einen Teil „Eyachtal“ und einen Teil „Talgang mit Nebenlinien“ ist nicht möglich, da zu viele Verknüpfungen untereinander vorhanden sind. So sollen z.B. durchgehende Fahrten Talgang – Eyachtal und zurück angeboten werden, damit der Ebinger Westen und das Badkap bzw. umgekehrt der Ebinger Norden umsteigefrei erreicht werden können. Außerdem gibt es Überlappungen einerseits vom Talgang (sowohl Ebingen als auch Onstmettingen) zur Langenwand-SBBZ, und andererseits vom Eyachtal nach Tailfingen, insbes. zu diversen Schulen. Eine sinnvolle Trennung ist daher nicht möglich.

Innerörtliche Funktionen werden von diesem Netz insbes. in Tailfingen (Langenwand/Stiegel und Nank) und Onstmettingen (Hohberg und Allenbergstraße) mit bedient. Nur in Tailfingen besteht zusätzlich eine innerörtliche Linie, die im Abschnitt Langenwand/Stiegel-Tailfingen die ortsverbindende Linie verdichtet.

- Teilnetz: Stadtverkehr Ebingen, Linien 71-79:

240.000 km, 6 Busse. Alle Liniengenehmigungen laufen bis 31.12.2030.

Der Stadtverkehr Ebingen stellt ein in sich geschlossenes System dar, bei dem die Busse im Halbstundentakt nacheinander alle Linien befahren. Die einzelnen Linien werden (außer Linie 73) abwechselnd im Uhrzeiger- und Gegenuhrzeigersinn befahren. Zur klaren Unterscheidung sind für beide Richtungen unterschiedliche Liniennummern vergeben, z.B. hat die Linie Raidental im Uhrzeigersinn die Liniennummer 77, im Gegenuhrzeigersinn die Liniennummer 76. Nacheinander befährt ein Bus i.d.R. die Linien 71, 73, 75 und 77, was insgesamt eineinhalb Stunden dauert, anschließend 72, 73, 74 und 76, womit er nochmals eineinhalb Stunden beschäftigt ist. Dieses System der Durchbindung von Linien durch das Stadtzentrum hat sich bewährt. Insbesondere die wichtigsten Haltestellen „Bürgerturm“ und „Busbahnhof“, jedoch auch weitere stark frequentierte Haltestellen in der Innenstadt können so von der einen Linie kommend zum Aussteigen wie auch zur nächsten Linie weiterfahrend zugleich zum Einsteigen bedient werden. Die Durchbindung über (fast) alle Linien hinweg ermöglicht es auch, jede Stadtverkehrshaltestelle des Halbstundentaktsystems in Ebingen ohne Umsteigen zu erreichen: man muss einfach nur im Bus sitzen bleiben, bis man ankommt. Diese Möglichkeit wird v.a. von älteren Personen gerne genutzt und soll so erhalten bleiben.

Die Linien 78 und 79 zum Schlossberg sind nicht Teil des dargestellten rollierenden Systems, da hier die Nachfrage für einen regelmäßigen Busverkehr zu gering ist. Die Bedienung erfolgt daher, abgesehen von einzelnen wenigen Busfahrten an Schultagen, mit Anruffahrten. Diese Anruffahrten werden dem Teilnetz Stadtverkehr Talgang/Eyachtal zugeordnet, da sie die einzigen Anruffahrten im Teilnetz Ebingen sind und der Betrieb eines Anruf-Sammel-Taxi-Systems mit mehreren Linien wirtschaftlicher möglich ist.

- Teilnetz: Stadtverkehr Talgang/Eyachtal, Linien 42-48:

700.000 km, 14 Busse. Alle Liniengenehmigungen laufen bis 31.12.2030.

Linie 43: in dieser Linie wurden die nicht ins sonstige Liniensystem passenden notwendigen Schülerfahrten zusammengefasst. Alle Fahrten verkehren nur an Schultagen und sind dem Bedarf der Schulen angepasst. Die Linie ist betrieblich mit den anderen Linien verwoben, die Busse haben vor und/oder nach den Fahrten auf dieser Linie noch andere Einsätze im Schülerverkehr auf anderen Linien zu absolvieren.

Linie 44: Linie bedient den dichtbesiedelten Talgang, sie verbindet die vier größten Albstädter Stadtteile Ebingen, Tailfingen, Onstmettingen und Truchtelfingen mit zusammen ca. 39.000 Einwohnern miteinander sowie mit der Zollern-Alb-Bahn in Ebingen, mit einigen Fahrten zusätzlich auch in Bisingen. Dem großen Fahrgastpotenzial entsprechend sind hier trotz des tagesdurchgängig angebotenen Halbstundentaktes in der Hauptverkehrszeit Gelenkbusse erforderlich, um der Nachfrage gerecht zu werden. Mit der Reaktivierung der Talgangbahn wird diese Linie reduziert auf den Abschnitt Onstmettingen – Bisingen. Für Onstmettingen soll dann eine neue Stadtverkehrslinie eingerichtet werden, die den Bahnhof mit den Wohngebieten Allenbergstraße und Hohberg im Halbstundentakt verbindet, abwechselnd im Uhrzeigersinn und im Gegenuhrzeigersinn, sodass beide Ziele einmal stündlich eine direkte Anbindung zur Ortsmitte und dem Bahnhof haben, und im halbstündlichen Abstand eine zweite, etwas umwegige Anbindung.

Linie 45: sie verbindet im Stundentakt die Stadtteile im Eyachtal untereinander sowie mit Tailfingen und Ebingen. Umsteigemöglichkeiten zur Zollern-Alb-Bahn bestehen in Ebingen West (Haltestelle Schalksburgschule) und am Busbahnhof in Ebingen. Außerhalb der Hauptverkehrszeit, wenn auf Linie 44 keine Gelenkbusse erforderlich sind, werden die

Fahrten zwischen den Linien 44 und 45 durchgebunden, sodass umsteigefreie Fahrmöglichkeiten vom Talgang in den Ebinger Westen und vom Eyachtal in den Ebinger Norden (und umgekehrt) entstehen.

Linie 45B dient der Anbindung des kleinsten Albstädter Stadtteils Burgfelden mit knapp ca. 300 Einwohnern. Dies geschieht außerhalb des Schülerverkehrs fast ausschließlich mit Anmeldefahrten. Im Schülerverkehr sind durchgehende Fahrten über Linie 45 bis/ab Ebingen erforderlich.

Linie 46: sie verdichtet den Stundentakt der Linie 45 zwischen Stiegel-Langenwand und Tailfingen zum Halbstundentakt.

Linie 47 bedient auf der gegenüberliegenden Talseite das Wohngebiet Nank im Stundentakt. Sie ist betrieblich mit der Linie 46 verknüpft, beide Linien werden vom selben Bus immer im Wechsel befahren.

In Tailfingen Mitte besteht eine Verknüpfung der Linien 45 bzw. 46 und 47 mit Linie 44, es bestehen Anschlüsse sowohl von und nach Ebingen als auch von und nach Onstmettingen (- Bisingen).

Linie 48 verbindet Pfeffingen und Langenwand über das Wohngebiet Bol mit Truchtelfingen (- Ebingen). Der ursprünglich nur aus einzelnen Fahrten an Schultagen bestehende Fahrplan wurde inzwischen erweitert, sodass für das Wohngebiet Bol auch an schulfreien Tagen und am Wochenende ein Grundangebot an Fahrten vorhanden ist.

Die betriebliche und wirtschaftliche Verknüpfung aller dargestellten Linien mit den 40er-Nummern ist so stark, dass eine separate Vergabe einzelner Linien keinen Sinn macht, weil sie jeweils zu Sprungkosten für zusätzliche Busse führen würde.

Im Bereich dieses Teilnetzes verkehren zahlreiche Anruf- Fahrten. Diese gehören ebenfalls zu diesem Teilnetz. Mitbedient von diesem AST werden auch die AST-Fahrten ins Wohngebiet Schloßberg in Ebingen.

Anlagen:

Anlage 1 Ausnahmen barrierefreier Haltestellenausbau in Albstadt