



**Nahverkehrsplan 2011
für den
Landkreis Konstanz**

Teilfortschreibung 2016

Inhaltsverzeichnis

1. Übergeordnete Festlegungen, Aussagen und Zuständigkeiten des Nahverkehrsplans	5
1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen	5
1.2 <i>Unverändert:</i> Festlegungen übergeordneter Pläne	6
1.3 <i>Unverändert:</i> Aussagen und Zuständigkeit des Nahverkehrsplans	6
1.4 <i>Unverändert:</i> Strategische Umweltprüfung (SUP)	6
1.5 <i>Unverändert:</i> Aufstellung Nahverkehrsplan für den Landkreis Konstanz	6
2. <i>Unverändert:</i> Bestandsaufnahme und Verkehrsprognose	6
3. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Konstanz	6
3.1 <i>Unverändert:</i> Übergeordnete Ziele für die Entwicklung des ÖPNV	6
3.2 Ziele für den Schienenverkehr	6
3.2.1 Ziele für die Anbindung des Landkreises Konstanz im überregionalen Schienennetz	6
3.2.2 Ziele für die Fortentwicklung des SPNV im Landkreis Konstanz	7
3.2.3 <i>Unverändert:</i> Barrierefreier Ausbau der SPNV-Haltestellen	8
3.2.4 <i>Unverändert:</i> Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltestellen	8
3.2.5 <i>Unverändert:</i> Ausbau der SPNV-Infrastruktur	8
3.3 Netzstruktur und Bedienungskategorien der Linien	8
3.3.1 <i>Unverändert:</i> Definition der Bedienungskategorien	8
3.3.2 Festlegung der Bedienungskategorien für die einzelnen Linien	8
3.3.3 <i>Unverändert:</i> Linien ohne Zuweisung von Bedienungskategorien	11
3.3.4 <i>Unverändert:</i> Erschließungsgrad der Kreisbevölkerung nach Bedienungskategorien	11
3.4 Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiten	11
3.4.1 Ziele für das Fahrtenangebot	11
3.4.2 <i>Unverändert:</i> Differenzierung der Bedienungsstandards	12
3.4.3 Festlegung der Bedienungshäufigkeiten	12
3.5 Fortentwicklung des Liniennetzes im Regionalbusverkehr	14
3.5.1 <i>Entfällt:</i> Verkehrsraum Süd	14
3.5.2 <i>Entfällt:</i> Verkehrsraum West	15
3.5.3 <i>Entfällt:</i> Verkehrsraum Mitte	15
3.5.4 <i>Entfällt:</i> Verkehrsraum Nordost	16
3.6 <i>Unverändert:</i> Ziele für die räumliche Erschließung	17
3.7 <i>Unverändert:</i> Ausbau der baulichen Infrastruktur für den Regionalbusverkehr	17
3.8 Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge im Regionalbusverkehr	17

3.8.1	Festlegung von Qualitätsstandards der Fahrzeuge.....	17
3.8.2	Entfällt: Zeitplan für die Umsetzung der Qualitätsstandards im Regionalbusverkehr	18
3.8.3	Unverändert: Umweltfreundliche Antriebstechnologien	18
3.9	Fahrpreise und Verbundtarif.....	18
3.9.1	Unverändert: Anwendung des VHB-Verbundtarifs	18
3.9.2	Unverändert: Fortentwicklung des Verbundtarifs	18
3.9.3	Tarifkooperationen mit Nachbarverbünden in Deutschland.....	18
3.9.4	Tarifkooperationen mit Nachbarverbünden in der Schweiz	19
3.9.5	Unverändert: Einbeziehung weiterer Verkehrsmittel	20
3.10	Unverändert: Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement.....	20
3.11	Ziele für die qualitative Ausgestaltung des ÖPNV	20
3.11.1	Anschlussicherung	20
3.11.2	Unverändert: Kapazitäten	21
3.11.3	Unverändert: Kundenrechte, Mobilitätsgarantie.....	21
3.11.4	Unverändert: Konkretisierung der qualitativen Anforderungen in Verkehrsverträgen.....	21
3.12	Unverändert: Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern	21
3.13	Umsetzung von Barrierefreiheit im ÖPNV	21
3.13.1	Gesetzlicher Auftrag	21
3.13.2	Barrierefreiheit im Busverkehr	21
3.13.3	Unverändert: Barrierefreiheit im Schienenverkehr	22
3.13.4	Unverändert: Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation	22
3.14	Unverändert: Spezielle Anforderungen an die Verbindungsqualitäten im Schülerverkehr.....	22
3.15	Unverändert: Spezielle Anforderungen des touristischen Verkehrs.....	22
4.	Unverändert: Ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV und deren Finanzierung	22
5.	Linienbündelungskonzeption	22
5.1	Anlass der Linienbündelungskonzeption (Wettbewerbskonzept)	22
5.2	Linienbündelungskonzeption.....	22
5.2.1	Grundsätze der Linienbündelung des Linienbündelungskonzepts	22
5.2.2	Festlegung der Linienbündel	24
5.2.3	Entfällt: Zeitplan der Laufzeitenharmonisierung.....	27
5.2.4	Neuzuschnitt von Liniengenehmigungen.....	27
5.2.5	Zuordnung der Linien zu den einzelnen Linienbündeln	30
5.2.6	Unverändert: Linien ohne Zuordnung zu einem Linienbündel.....	33

Der vorliegende Nahverkehrsplan stellt eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2011 dar. Anlass der Teilfortschreibung sind die anstehenden Vergaben der Regionalbusleistungen in den vier Linienbündeln auf dem Gebiet des Landkreises Konstanz. Die Fortschreibung beschränkt sich auf die Darstellung der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen in Kapitel 1.1, die Aktualisierung der Ziele und Rahmenvorgaben in Kapitel 3 sowie des Linienbündelungskonzeptes in Kapitel 5. Ebenso wurden Hinweise auf das aktuelle PBefG ergänzt.

Die gegenüber dem Nahverkehrsplan 2011 unveränderten Kapitel sind nur nachrichtlich erwähnt, mit „Unverändert“ gekennzeichnet, im Weiteren jedoch nicht mit ursprünglichem Text dargestellt. Generell wurden im Text Erwähnungen von speziellen bedarfsgesteuerten Systemen wie Rufbus und Anrufsammeltaxi/AST gestrichen, da die genaue Ausgestaltung vor dem Hintergrund geänderter vergaberechtlicher und verkehrlicher Anforderungen neu festgelegt werden muss.

Verzeichnis der Abbildungen

Als Abbildungen werden die ganzseitigen Darstellungen bezeichnet. Sie befinden sich im gesonderten Abbildungsteil im Anschluss an den Textteil des Nahverkehrsplans.

Zu Kapitel 3:

Abbildung 3.3.2-1: Festlegung Liniennetz nach Bedienungskategorien

Zu Kapitel 5:

Abbildung 5.2.2.-1: Darstellung der Linienbündel der Linienbündelungskonzeption

1. Übergeordnete Festlegungen, Aussagen und Zuständigkeiten des Nahverkehrsplans

1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Die Landkreise und kreisfreien Städte sind nach § 6 Abs. 1 des baden-württembergischen ÖPNV-Gesetzes Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Diese Aufgabe ist eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge.

Aufgrund der Freiwilligkeit der Aufgabe sind die Aufgabenträger in der Art und Weise der Ausgestaltung frei, jedoch gibt das ÖPNV-Gesetz Ziele vor.

„Öffentlicher Personennahverkehr soll im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Er soll dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg gesichert und verbessert sowie den Belangen des Umweltschutzes, der Energieeinsparung und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird.“ (ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg, § 1 Zielsetzung)

„Bei der Planung soll dem öffentlichen Personennahverkehr vor allem in verdichteten Räumen Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse und dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit vereinbar ist ...“ (§ 3 Grundsätze der Planung)

„Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen die Belange von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind; für diese Personengruppe soll der barrierefreie Zugang und in geeigneten Fällen die Beförderung in behindertengerecht ausgerüsteten Fahrzeugen vorgesehen werden.“ (§ 4 Leitlinien für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs).

Nach § 11 Abs. 1 ÖPNV-Gesetz haben die Landkreise und kreisfreien Städte einen Nahverkehrsplan als ÖPNV-Rahmenplan aufzustellen. Nach § 13 Abs. 2a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) kann die Genehmigungsbehörde Liniengenehmigungen versagen, wenn der beantragte Verkehr nicht mit dem Nahverkehrsplan in Einklang steht.

~~Der Kreistag des Landkreises Konstanz hat 1998 den Nahverkehrsplan beschlossen. Nahverkehrspläne sollen überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben werden. Da zwischenzeitlich wichtige Maßnahmen des Nahverkehrsplans 1998 umgesetzt worden sind und strukturelle Veränderungen stattgefunden haben (und auch weiter stattfinden werden), wurde eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes beschlossen.~~

Mit der am 3.12.2009 in Kraft getretenen EG-VO 1370/2007 werden die Spielregeln des Marktzugangs im ÖPNV und der beihilferechtskonformen Finanzierung neu geordnet. In diesem Zusammenhang ist die Bedeutung des Nahverkehrsplans in Genehmigungsverfahren als Maßstab für die vom Aufgabenträger angestrebte ausreichende Verkehrsbedienung gewachsen. ~~An diese Erfordernisse wird der Nahverkehrsplan angepasst.~~

Zum 1. Januar 2013 wurde das deutsche Personenbeförderungsgesetz (PBefG) grundlegend überarbeitet, um die EU-Verordnung VO (EG) 1370/2007 im nationalen Recht zu berücksichtigen. In § 8 Abs. 3a des novellierten PBefG wird festgelegt, dass der Nahverkehrsplan bei der Vergabe von Liniengenehmigungen zwingend zu berücksichtigen ist. Hierdurch ist die Funktion des Nahverkehrsplans gegenüber dem

PBefG in der alten Fassung deutlich gestärkt, da die Berücksichtigung durch die Genehmigungsbehörde zuvor lediglich eine „Kann-Bestimmung“ war.

Im § 8 Abs. 3 PBefG wird zudem festgelegt, dass der Aufgabenträger für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung zuständig ist und hierfür „Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan“ definiert.

1.2 **Unverändert:** Festlegungen übergeordneter Pläne

1.3 **Unverändert:** Aussagen und Zuständigkeit des Nahverkehrsplans

1.4 **Unverändert:** Strategische Umweltprüfung (SUP)

1.5 **Unverändert:** Aufstellung Nahverkehrsplan für den Landkreis Konstanz

2. **Unverändert:** Bestandsaufnahme und Verkehrsprognose

3. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Konstanz

3.1 **Unverändert:** Übergeordnete Ziele für die Entwicklung des ÖPNV

3.2 Ziele für den Schienenverkehr

3.2.1 Ziele für die Anbindung des Landkreises Konstanz im überregionalen Schienennetz

Der Landkreis Konstanz verfolgt folgende Ziele für seine Anbindung im überregionalen Schienennetz:

Zeithorizont bis 2015

- ~~Komplettierung des Stundentakts der Schwarzwaldbahn an allen Wochentagen; Schließung von Fahrplanlücken. Ersatzweise Öffnung der Intercityzüge für Nahverkehrstarife auf Regionalverbindungen zwischen den Landkreisen~~
- Durchbindung aller Züge der Schwarzwaldbahn bis Kreuzlingen
- IRE Halt der Gäubahn/Schwarzwaldbahn in Engen
- ~~Halt aller Schwarzwaldbahn-Züge (auch IRE) in Immendingen~~
- Stündliche RE-/IRE-Verbindungen zwischen Singen und dem Landkreis Tuttlingen von 5 bis 24 Uhr, insbesondere Verbesserung der Verbindungen in den Tagesrandlagen (am Morgen nach Singen, am Abend ab Singen); alternativ: Öffnung der zweistündlichen Fernverkehrszüge für Nahverkehrs-/Verbundfahrkarten
- Komplettierung des IRE-Stundentakts auf der Hochrheinstrecke Singen – Waldshut – Basel an allen Wochentagen

- Elektrifizierung auf der Hochrheinstrecke Singen – Basel
- Durchbindung aller RB-Züge der Bodenseegürtelbahn bis/ab Singen
- Beibehaltung der grundsätzlichen Knotensymmetrien des SPNV im Landkreis (*seehas, seehäsle*) (Zugkreuzungen jeweils in Engen, Singen, Radolfzell, Stockach) auch nach den strukturellen Veränderungen im gesamten Fahrplangefüge in Folge der Beschleunigung der Fernverkehrsverbindung Zürich – Stuttgart (nach 2016)
- Sicherstellung, dass Fernverkehr von/nach Stuttgart weiterhin über einen schnellen Zu-/Abbringer von/nach Konstanz verfügt.
- Durchbindung *seehas* von Konstanz nach Kreuzlingen (oder weiter) und von Singen ggf. nach Schaffhausen (z.B. Flügelung mit Engen)

Zeithorizont nach 2015

- Umsetzung Zielkonzept Plus auf der Hochrheinstrecke Singen – Basel
- Einführung einer schnellen Zugverbindung Konstanz – St. Gallen ~~ab 2015~~ im 2-Stunden-Takt, perspektivisch stündlich. Eine Durchbindung dieser Züge bis Singen – Basel wird angestrebt
- Agglo-S-Bahn Singen – Konstanz – Kreuzlingen Hafen – Münsterlingen (zusätzliche Linie zum *seehas*-30-Min-Takt) als langfristiges Ziel
- Verbesserung der Verbindung Singen-Zürich mit direkter Verbindung zum Flughafen Zürich.
- Elektrifizierung und Ausbau der Bodenseegürtelbahn Radolfzell – Friedrichshafen. Ermöglichung eines 30-Min-Taktes der Regionalbahn sowie der Nahverkehrshalte Espasingen, Stahringen und Radolfzell-Haselbrunn
- RE-/IRE-Halt der Schwarzwaldbahn-Züge an der zukünftigen Haltestelle Konstanz-Sternenplatz
- Zusammenführung der Maßnahmen zu einem ganzheitlichen System (Bodensee-S-Bahn)

3.2.2 Ziele für die Fortentwicklung des SPNV im Landkreis Konstanz

Bei der Fortentwicklung des SPNV-Angebots innerhalb des Landkreises werden folgende Ziele verfolgt:

Fahrplanangebot

Das Fahrplanangebot soll gemäß Abschnitt 3.4. fortentwickelt werden:

Bedienungsstandard Zeithorizont bis zum Jahr ~~2020~~2030

Kategorie		HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr Wochenende
Schienenachse Kategorie 1	AS1	30	30	30	60 *
Schienenachse Kategorie 2	AS2	30	60	60	60 *

30, 60, 120 = Taktfolge in Minuten

* Verbindung kann auch durch Bus (statt Zug) hergestellt werden

Tabelle 3.2.2-1: Angestrebter Bedienungsstandard auf den Schienenachsen bis zum Jahr ~~2020~~2030

Bedienungsstandard Zeithorizont ab dem Jahr ~~2020~~2030

Kategorie		HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr Wochenende
Schienenachse Kategorie 1	AS1	15	30	30	60 *
Schienenachse Kategorie 2	AS2	30	30	30-60	60 *

15, 30, 60 = Taktfolge in Minuten

* Verbindung kann auch durch Bus (statt Zug) hergestellt werden

Tabelle 3.2.2-2: Angestrebter Bedienungsstandard auf den Schienenachsen ab dem Jahr ~~2020~~2030

Weitere Ziele

Als weitere Ziele werden festgelegt:

- Bereitstellung ausreichender Kapazitäten in den Hauptverkehrszeiten
- Bei touristischen Linien ist bei entsprechender Nachfrage eine saisonale Taktverdichtung / Kapazitätserweiterung vorzusehen.
- Modernisierung und Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltestellen
- ~~Verlängerung des SPNV Radolfzell – Stockach bis Stockach Hindelwang~~
~~unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf den innerstädtischen Straßenverkehrsfluss~~
- Flügelung der seehas-Züge in Singen in die Richtungen Engen und Schaffhausen
Ziel: umsteigefreie Nahverkehrsverbindungen Schaffhausen – Gottmadingen – Singen – Konstanz sowie effizienterer Einsatz des Rollmaterials
- Einrichtung eines Freizeitverkehrs an einzelnen Verkehrstagen auf der Schienenstrecke Stockach – Meßkirch – Mengen ~~mittelfristig erneute Prüfung der Nutzung auch für einen regelmäßigen SPNV.~~
- Mittelfristig ist die Reaktivierung der Schienenverbindung Singen – Rielasingen – Etwilen für den Schienenpersonenverkehr zu prüfen.

3.2.3 **Unverändert:** Barrierefreier Ausbau der SPNV-Haltestellen

3.2.4 **Unverändert:** Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltestellen

3.2.5 **Unverändert:** Ausbau der SPNV-Infrastruktur

3.3 Netzstruktur und Bedienungskategorien der Linien

3.3.1 **Unverändert:** Definition der Bedienungskategorien

3.3.2 Festlegung der Bedienungskategorien für die einzelnen Linien

Festlegung der Bedienungskategorien für die Schienenachsen, Busachsen und Erschließungslinien

Die Zuordnung der einzelnen Verbindungen im Kreisgebiet zu den Bedienungskategorien erfolgt in den folgenden Tabellen 3.3.2-1 und 3.3.2-2. Eine räumliche Darstellung erfolgt in Abbildung 3.3.2-1.

Festlegung von Ergänzungslinien

Neben der Festlegung der Schienenachsen, Busachsen und Erschließungslinien werden zusätzlich Ergänzungslinien festgelegt.

Die Ergänzungslinien werden nachfrageorientiert bei Vorliegen konkreter spezieller Verkehrsbedürfnisse eingerichtet. Ein Anspruch auf Einrichtung durch den Aufgabenträger besteht nicht.

Die Aufstellung der Ergänzungslinien ist nicht abschließend. Sofern weitere Verkehrsbedürfnisse entstehen, können weitere Ergänzungslinien eingerichtet werden, sofern sie die Nachfrage und damit die wirtschaftliche Tragfähigkeit der übrigen Linien nicht negativ beeinflussen.

Festlegung von Anschlussbindungen

In Tabelle 3.3.2-1 sowie in Abbildung 3.3.2-1 sind zusätzlich für die einzelnen Linien Anschlussbindungen festgelegt. Die Verknüpfungen in den festgelegten Relationen sind im Grundtakt mit Umsteigezeiten von max. 10 Minuten und mit gesicherten Anschlüssen zu gewährleisten. Die Belange von Mobilitätseingeschränkten sind bei der Bemessung von Umsteigezeiten zu berücksichtigen.

Änderungen zur Tabelle im NVP 2011:

- Linie 7367 Rad. – Schienen neu Ergänzungslinie
- Linie 7375 C neu Erschließungslinie 3
- Redaktionelle Änderungen (Fehlerkorrektur)
- Neue Liniensortierung

Liniennr.	von	nach	über	Anschluss- bindung in	in / aus Richtung	
Schienenachsen Kategorie 1 (AS 1)						
720	Konstanz	Singen	Radolfzell	Singen Radolfzell	Taktknoten SPNV Taktknoten SPNV	
720.2	Konstanz	Kreuzlingen		Kreuzlingen	Taktknoten SPNV	
Schienenachsen Kategorie 2 (AS 2)						
720	Singen	Engen		Singen	SPNV Konstanz (Durchbindung)	(1)
730	Singen	Schaffhausen	Gottmadingen	Singen Schaffhausen	SPNV Konstanz Taktknoten SPNV	
731	Singen - Radolfzell	Friedrichshafen	Ludwigshafen	Singen	Fernverkehr SPNV Konstanz	
732	Radolfzell	Stockach		Radolfzell	Singen	
Busachsen Kategorie 1 (AB 1)						
7394	Konstanz	Friedrichshafen	Meersburg	Friedrichshafen	SPNV Ravensburg-Ulm	
Busachsen Kategorie 2 (AB 2)						
7349	Singen	Stein a.R.		Singen Stein	Taktknoten SPNV Taktknoten SPNV	
7373	Konstanz	Ravensburg	Meersburg	Ravensburg	SPNV Ulm	
7375	Stockach	Tuttlingen		Stockach	Taktknoten Seehäse	
7389	Stockach	Überlingen	Ludwigshafen	Stockach Ludwigshafen	Taktknoten Seehäse Taktknoten SPNV	
7391	Stockach	Sigmaringen	Meßkirch	Stockach	Seehäse Radolfzell	
Erschließungslinien Kategorie 1 (E 1)						
7353	Singen	Hilzingen		Singen	Taktknoten Seehas	
7362	Singen	Rielasingen- Worblingen		Singen	Taktknoten Seehas	
Erschließungslinien Kategorie 2 (E 2)						
7351	Gottmadingen	Gailingen		Gottmadingen	SPNV Singen	
7363	Singen	Steißlingen		Singen	Taktknoten Seehas	
7364	Singen	Stockach	Aach - Nenzingen	Singen Aach Nenzingen	Taktknoten Seehas Engen Seehäse Radolfzell	
7368	Radolfzell	Stein a.R.	Gaienhofen	Radolfzell	Seehas Konstanz	
7372	Bf. Reichenau	Reichenau Insel		Bf. Reichenau	Seehas Konstanz	
Erschließungslinien Kategorie 3 (E 3)						
2	Engen	Engen	Bargen-Stetten	Engen	Seehas Singen	
3	Engen	Biesendorf		Engen	Seehas Singen	
4	Engen	Bittelbrunn		Engen	Seehas Singen	
1000	Stockach	Hecheln	Zoznegg-Mühligen	Stockach	Seehäse Radolfzell	
7352	Hilzingen	Welschingen	Weiterdingen	Hilzingen	Singen	(2)
7353	Hilzingen	Tengen		Hilzingen	Singen	
7360	Engen	Wiechs a.R.	Tengen	Engen Tengen	Seehas Singen Singen	
7365	Eigeltingen	Honstetten/Heudorf		Eigeltingen Eigeltingen	Singen Stockach	
7366	Engen	Aach (-Eigeltingen)		Engen Aach Aach	Seehas Singen Stockach Singen	
7367	Schienen	Öhningen		Öhningen	Radolfzell/ Stein a.R.	
7370	Hegne	Langenrain	Allensbach	Allensbach Bf.	Seehas Konstanz	
7374	Radolfzell	Steißlingen		Radolfzell	Seehas Konstanz	
7375 B	Stockach	Heudorf		Stockach	Seehäse Radolfzell	
7375 C	Stahringen	Stockach	Bodman - Ludwigsh.	Stahringen Stahringen Ludwigshafen Ludwigshafen Stockach	Seehäse Radolfzell Seehäse Stockach SPNV Friedrichshafen SPNV Radolfzell Taktknoten alle Ri.	
7393	Stockach	Hohenfels	Mahlspüren	Stockach	Seehäse Radolfzell	

Anmerkungen:

- (1) der 30-Min-Takt Singen-Engen am Wochenende ist beizubehalten
- (2) im Abschnitt Weiterdingen - Welschingen Kategorie Ergänzungslinie

Tabelle 3.3.2-1: Festlegung der Bedienungskategorien: Schienenachsen, Busachsen und Erschließungslinien

Liniennr.	von	nach	über	Funktion	
Ergänzungslinien (ERG)					
7350	Radolfzell	Singen	Böhringen, EKZ	Feinerschließung	
7351	Bietingen	Ebringen		Schülerverkehr	
	Hilzingen	Gottmadingen		Punktuell: Nachbarortsverkehr	
7352	Weiterdingen	Welschingen		Nachbarortsverkehr	
	Schlatt u.Kr.	Mühlhausen		Nachbarortsverkehr	
7354	Konstanz	Allensbach	Reichenau Waldsiedlung	Schülerverkehr	
7362	R.-Worblingen	Moos	Bohlingen	Anschluss Höri an Rielasingen-W./Singen	
7363	Steißlingen	Stockach		Schülerverkehr	
7367	(Rad.-)Bankholzen	Schienen		Schülerverkehr	
7369	Ludwigshafen	Wahlwies	Bodman	Schülerverkehr	
	Orsingen	Wahlwies		Schülerverkehr	
7370	Allensbach/Hegne	Konstanz		(Kapazitätsentlastung Schiene)	
7371	Allensbach	Dettingen		Nachbarortsverbindung	
7372	Konstanz-Wollmat.	Bf. Reichenau		Schülerverkehr	
7393	Hohenfels	Wald		Schülerverkehr	
7393/1	Hohenfels	Zoznegg		Schülerverkehr	

Liniennr.	von	nach	über	Funktion	
Ergänzungslinien (ERG)					
7369	Ludwigshafen	Wahlwies	Bodman	Schülerverkehr	
	Orsingen	Wahlwies		Schülerverkehr	
7375 C	Ludwigshafen	Stockach		Ergänzungsfahrten zur Linie 7389	
7392	Stockach	Überlingen	Seelfingen	Ergänzungsfahrten zur Linie 7393	
7393	Hohenfels	Pfullendorf	Wald	Schülerverkehr	
7393.1	Hohenfels	Zoznegg		Schülerverkehr	
7354	Radolfzell	Konstanz	Allensbach	Ergänzungsfahrten im Schülerverkehr	
7370	Allensbach/Hegne	Konstanz		(Kapazitätsentlastung Schiene)	
7371	Allensbach	Dettingen		Nachbarortsverbindung	
7362	R.-Worblingen	Moos	Bohlingen	Anschluss Höri an Rielasingen-W./Singen	
7351	Büdingen	Diessenhofen	Gailingen	Nachbarortsverkehr+ Zubringer zur Schiene	
	Hilzingen	Gottmadingen		Punktuell: Nachbarortsverkehr	
7351	Bietingen	Ebringen		Schülerverkehr	
7352	Weiterdingen	Welschingen		Nachbarortsverkehr	
7352	Schlatt u.Kr.	Mühlhausen		Nachbarortsverkehr	
	Pfullendorf	Emmingen		Verbindung Emmingen - Engen - optional	
7350	Radolfzell	Singen	Böhringen, EKZ	Feinerschließung	
7363	Steißlingen	Stockach	Orsingen	Schülerverkehr	
Neu	Tengen	Blumberg	Randen	Nachbarortsverkehr	

Tabelle 3.3.2-2: Festlegung der Bedienungskategorien für die einzelnen Linien bzw. Verbindungen im Landkreis Konstanz: Ergänzungslinien

3.3.3 **Unverändert:** Linien ohne Zuweisung von Bedienungskategorien

3.3.4 **Unverändert:** Erschließungsgrad der Kreisbevölkerung nach Bedienungskategorien

3.4 Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiten

3.4.1 Ziele für das Fahrtenangebot

Auf Grundlage der übergeordneten Ziele für die Fortentwicklung des ÖPNV-Angebots in Kap. 3.1 werden folgende Teilziele verfolgt:

- Ausbau des Fahrplanangebots und der Kapazitäten auf den nachfragestarken Achsen zur Anpassung an den Fahrgastzuwachs der vergangenen Jahre. Ziel ist die Bereitstellung angenehmer Beförderungsbedingungen auch zu den Hauptverkehrszeiten als Voraussetzung für einen weiteren Fahrgastgewinn.

- Abrundung der bestehenden Angebote in den Schwachverkehrszeiten am Abend und am Wochenende
- Schaffung verlässlicher Takte ~~auch im Regionalbusverkehr, wie sie im SPNV sowie in den Stadtverkehrsangeboten bereits bestehen~~
- Verstärkter und systematischer Einsatz bedarfsgesteuerter Verkehre (~~Anrufbus/AST~~) in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage.
- mindestens stündliche Anbindung aller Ortsteile über 150 Einwohner: Dies soll in nachfrageschwachen Zeiten und Räumen durch einen verstärkten Einsatz von ~~bedarfsgesteuerten Verkehren~~ **AST-Verkehren** ~~(auch tagsüber in nachfrageschwächeren Zeiten)~~ erfolgen
- Einführung eines Nachtverkehrs in den Wochenendnächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag (Nachtzug/Nachtbus/**AST**)

3.4.2 **Unverändert:** Differenzierung der Bedienungsstandards

3.4.3 Festlegung der Bedienungshäufigkeiten

Hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit werden, differenziert nach Bedienungskategorien und Bedienungszeiten, die folgenden Taktdichten (Taktfolge in Minuten) festgelegt:

Zeithorizont bis zum Jahr ~~2020~~2030

Kategorie		HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr Wochenende
Schienenachse Kategorie 1	AS1	30	30	30	60 *
Schienenachse Kategorie 2	AS2	30	60	60	60 *
Busachse Kategorie 1	AB1	60	60	120	-
Busachse Kategorie 2	AB2	60	120	- /120	-
Erschließungslinie Kat. 1	E1	30	30	60	60**
Erschließungslinie Kat. 2	E2	30	60	60	60**
Erschließungslinie Kat. 3	E3	30-60	60**	60**	60**
Ergänzungslinie	ERG	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	-
30, 60, 120 = Taktfolge in Minuten					
* Verbindung kann auch durch Bus (statt Zug) hergestellt w erden					
** Verbindung kann auch durch Anmeldefahrten statt Bus hergestellt w erden					

Tabelle 3.4.3-1: Festlegung der Taktdichten nach Bedienungskategorien und Bedienungszeiten – Zeithorizont bis zum Jahr ~~2020~~2030

Zeithorizont ab dem Jahr ~~2020~~2030

Kategorie		HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr Wochenende
Schienenachse Kategorie 1	AS1	15	30	30	60 *
Schienenachse Kategorie 2	AS2	30	30	30-60	60 *
Busachse Kategorie 1	AB1	60	60	60	-
Busachse Kategorie 2	AB2	60	120	120	-
Erschließungslinie Kategorie 1	E1	15	30	60	60**
Erschließungslinie Kategorie 2	E2	30	60	60	60**
Erschließungslinie Kategorie 3	E3	30-60**	60**	60**	60**
Ergänzungslinie	ERG	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	-
15, 30, 60 = Taktfolge in Minuten					
* Verbindung kann auch durch Bus (statt Zug) hergestellt werden					
** Verbindung kann auch durch Anmeldefahrten statt Bus hergestellt werden					

Tabelle 3.4.3-2: Festlegung der Taktichten nach Bedienungskategorien und Bedienzeiten – Zeithorizont ab dem Jahr ~~2020~~2030 (orange hervorgehoben = höherer Standard als im Zeithorizont bis ~~2020~~2030)

Bei touristischen Linien ist bei entsprechender Nachfrage eine saisonale Taktverdichtung vorzusehen.

Vertaktung des Fahrplanangebots

Die Fahrplanangebote sind grundsätzlich als Taktverkehrsangebote aufzubauen. Die Zeitlagen der Fahrten ergeben sich aus den Anschlussbindungen nach Kap. 3.3.2.

Sofern in bestimmten Zeiten im SPNV Abweichungen vom Taktraster gegeben sind, kann auch beim Regionalbusverkehr davon abgewichen werden.

Abweichende Anforderungen des Schülerverkehrs sind über Zusatzkurse oder das Abweichen vom Taktraster auch unter Aufgabe von Anschlüssen abzudecken. Dies gilt nicht für die Erschließungslinien der Kategorie 3; hier kann an Schultagen im Einzelfall auch unter Aufgabe von Anschlüssen vom Taktraster abgewichen werden, wenn dies zur Abdeckung von Schülerverkehrsbedürfnissen erforderlich ist.

Anmeldefahrten

Um die festgelegte Angebotsausweitung in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage umsetzen zu können, ist ein verstärkter Einsatz bedarfsgesteuerter Systeme (Anmeldefahrten) erforderlich. Sie sollen insbesondere auf den Erschließungslinien der Kategorie 3 zum Einsatz kommen. Dabei können im Interesse einer Erhöhung der Fahrtmöglichkeiten auch bestehende Linienkurse in eine größere Anzahl an Anmeldefahrten umgewandelt werden.

Ausnahmsweise oder als Vorstufe zur Angebotsausweitung mit Regelkursen können Anmeldefahrten auch bei nachfrageschwachen Fahrten auf Erschließungslinien der Kategorien 1 und 2 zum Einsatz kommen.

Nachtverkehr

Ein Nachtverkehr in den Wochenendnächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag besteht bislang im Stadtbusverkehr in Konstanz sowie auf den Schienenstrecken mit Schweizer Zugbestellungen (Kreuzlingen – Konstanz – Weinfelden, Seelinie Romanshorn – Konstanz – Stein – Schaffhausen, Schaffhausen – Singen).

Im Nachtverkehr im Landkreis Konstanz sind im Stundentakt verkehrende Verbindungen auf den Achsen Konstanz – Radolfzell – Singen – Engen sowie Radolfzell – Stockach vorgesehen. Diese Verbindungen können auch durch Busse hergestellt werden. Der Nachtverkehr auf allen Erschließungslinien ist in Form von bedarfsgesteuerten Verkehren vorgesehen. Zur Finanzierung der Nachtverkehrsangebote ist die Erhebung eines speziellen Nachtzuschlags möglich.

3.5 Fortentwicklung des Liniennetzes im Regionalbusverkehr

Im Nahverkehrsplan 2011 wurden konkrete Vorschläge für die Weiterentwicklung des Liniennetzes gemacht. Diese Vorschläge wurden geprüft und soweit möglich umgesetzt. Auf Grundlage der voranstehenden Anforderungen wird das Liniennetz in den kommenden Monaten planerisch konkretisiert und die definierten Standards gegebenenfalls nach einer entsprechenden wirtschaftlichen Betrachtung bis zur Entscheidung über die Vorabbekanntmachung in Abstimmung mit den Kommunen nachjustiert.

Dies zeigt die hohe Dynamik der Entwicklung im ÖPNV im LK KN, der vom Landkreis laufend an die sich verändernden Bedürfnisse angepasst wird.

Das Liniennetz bzw. der Linienverlauf des Regionalbusverkehrs wird zum Abbau von Angebotsdefiziten fortentwickelt. Die angestrebten Veränderungen sind in zukünftigen Liniengenehmigungen zu verankern. Die Festlegung der Bedienungskategorien in Kap. 3.3 basiert auf diesem fortentwickelten Liniennetz.

3.5.1 Verkehrsraum Süd

Linie 7362 Singen – Rielasingen – Worblingen – Bohlingen – Moos

- Zur verbesserten Erschließung der südlichen Wohngebiete von Rielasingen sowie zur Erschließung von Arlen ohne Schleifenfahrt wird mittelfristig eine Führung der Linie 7362 Rielasingen Hauptstraße – Ramsener Straße – Dr. Fritz-Guth-Straße – Arlemer Str. – Lindenstraße angestrebt.

Voraussetzung hierzu ist eine Aufweitung des Durchlasses in der Dr. Fritz-Guth-Straße unter der Bahnstrecke Singen – Stein. Hierzu wird eine Finanzierung über ÖPNV-Investitionsfördermittel angestrebt.

Eine Anbindung der Ten-Brink-Schule muss weiterhin sichergestellt sein.

- Zur verbesserten Erschließung der Arbeitsplätze im Osten von Singen wird eine Linienführung über Singen-Güterstraße (ggf. nur für HVZ-Verstärker) geprüft.
- Die verbesserte Anbindung der Gewerbegebiete im Norden von Rielasingen ist dabei ebenfalls zu prüfen.
- Eine regelmäßige Verlängerung der Linie 7362 bis Moos (mit Anschlussverknüpfung in/aus Richtung Gaienhofen) als Ergänzungslinie wird angestrebt.

Alternativ sollen anderweitige Möglichkeiten der Neuordnung des Liniennetzes untersucht werden, um eine direktere Anbindung der Halbinsel Hori an die Arbeitsplätze in Singen sowie die Gemeinde Rielasingen zu ermöglichen.

Linie 7368 Singen – Gaienhofen – Stein a.R.

- In Stein a.R. ist der Anschluss zwischen den Linien 7368 von/nach Gaienhofen und der Linie 7349 von/nach Singen sicherzustellen (via Stein-Schule).
- Nach Möglichkeit sind neben dem Hauptanschlussknoten Radolfzell auch optimierte Anschlüsse an den Schienenverkehr in Stein a.R., z.B. in Richtung Kreuzlingen-Konstanz anzustreben.

Linie 7370 (Konstanz) Hegne – Allensbach – Langenrain

- Eine Verknüpfung der Linie 7370 über Langenrain hinaus in Richtung Liggeringen ist zu prüfen, ggf. als AST im Rahmen der Linie 7371.

~~Linie 7371 Allensbach—Kaltbrunn—Dettingen~~

- ~~Die Einbeziehung des Ortsteils Langenrain (Anbindung an Dettingen) ist zu prüfen.~~

~~Linie 7372 Konstanz-Wollmatingen—Reichenau~~

- ~~Eine verbesserte Anbindung des Ortsteils Waldsiedlung an die Insel Reichenau ist im Zuge der Fortentwicklung des Straßennetzes zu prüfen.~~

3.5.2 Verkehrsraum West

~~Linie 7351 Singen—Gottmadingen—Gailingen~~

- ~~Die Linie 7351 wird in Gottmadingen mit dem SPNV (vorrangig in/aus Richtung Singen) konsequent verknüpft. Anschlüsse an den SPNV in Singen werden der Verknüpfung in Gottmadingen untergeordnet. Eine Beschleunigung der Fahrzeit bzw. des Linienwegs zwischen Singen und Gottmadingen wird angestrebt.~~
- ~~Die Verknüpfung mit der Linie 25 der regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen in Randegg soll weiter ausgebaut werden.~~
- ~~Die Linie 7351 wird auf den Abschnitt Singen—Gottmadingen—Gailingen beschränkt. Der schwach nachgefragte Abschnitt Büsingen—Gailingen soll in eine Kleinbuslinie Büsingen—Gailingen—Diessenhofen integriert werden.~~

~~Neue Verbindung Büsingen—Gailingen—Diessenhofen~~

- ~~Es soll eine neue bedarfsorientierte Verbindung mit Kleinbus zwischen Büsingen—Gailingen und Diessenhofen (Anschluss an den SPNV in Richtung Schaffhausen und Stein Kreuzlingen) eingerichtet werden (Kategorie Ergänzungslinie), ggf. auch für die Abwicklung des Schülerverkehrs in Richtung Gailingen über diese Transportkette.~~

~~Linie 7352 (Singen—) Mühlhausen—Engen~~

- ~~Möglichkeiten der Kooperation mit der Stadtbuslinie 9 Singen—Schlatt sollen geprüft werden.~~
- ~~Eine verbesserte Erschließung des Gewerbegebiets Welschingen soll geprüft werden~~

~~Linie 7353 / 7360 Singen / Engen—Tengen—Wiechs a.R.~~

- ~~Zusätzlich zum Grundtakt sollen zwischen Tengen und Singen in der Hauptverkehrszeit beschleunigte Schnellverbindungen eingerichtet werden.~~
- ~~Zur größeren Angebotstransparenz sind die Fahrten stärker auf die Hauptlinienwege zu bündeln. Die wenigen Fahrten über schweizerisches Territorium zwischen Wiechs a.R. und Büßlingen sollen zugunsten des Hauptlinienwegs über Tengen entfallen.~~
- ~~Die Einrichtung einer Ergänzungslinie Tengen—Kommingen—Randen—Blumberg ist zu prüfen~~

~~Verbindung Engen—Biesendorf—Emmingen—Liptingen~~

- ~~Mittelfristig ist eine Verlängerung der Linie Engen—Biesendorf bis Emmingen zu prüfen.~~

3.5.3 Verkehrsraum Mitte

~~Linie 7350 Radolfzell—Singen~~

- ~~Anbindung des Industriegebiets am Einkaufszentrum EKZ~~

~~Linie 7364 Singen—Volkertshausen—Aach—Eigeltingen—Stockach~~

- ~~Die Linie 7364 soll im Grundtakt von Singen bis Stockach durchgebunden werden. Voraussetzung hierfür ist, dass zwischen Singen und Volkertshausen die Fahrzeit so gestaltet werden kann, dass die Linie in Singen sowie in~~

Nenzingen die Zuganschlüsse zuverlässig bedienen kann (Singen Taktknoten Min 00 und 30), in Nenzingen Zuganschluss in/aus Ri. Radolfzell.

Im Gegenzug soll die Linie 7366 auf den Abschnitt Engen – Aach (– Eigeltin- gen/Volkertshausen) verkürzt werden.

Linie 7363 Singen – Steißlingen

- Zur Bedienung der Arbeitsplatzschwerpunkte in Singen ist eine Linienführung über das Industriegebiet Singen zu untersuchen (ggf. nur teilweise zu Zeiten des Berufsverkehrs)

Linie 7374 Radolfzell – Steißlingen

- Zur kosteneffizienten Angebotsausweitung des Fahrplanangebots zwischen Radolfzell und Steißlingen sollen Kooperationsmöglichkeiten im Korridor Radolfzell – Böhringen – Steißlingen zwischen der Linie 7374 Radolfzell – Steißlingen, der Linie 7350 Radolfzell – Singen sowie der Linie 7 Radolfzell – Böhringen des Stadtbus Radolfzell untersucht werden.

3.5.4 Verkehrsraum Nordost

SPNV Radolfzell – Stockach

- Die SPNV Bedienung auf der Strecke Radolfzell – Stockach (*sechäs/e*) soll über den bestehenden Endpunkt am Stockach Bahnhof hinaus bis Stockach Hindelwangen verlängert werden (vgl. Abschnitt 3.2.2)

Linie 7375 B Stockach – Heudorf – Liptingen (– Tuttlingen)

- Die Linien 7375 A und 7375 B sollen in Liptingen / Heudorf getrennt und auf die jeweiligen Anschlussknoten in Stockach und Tuttlingen optimiert werden.
- Zwischen den Mittelzentren Stockach und Tuttlingen soll eine neue Schnellbusverbindung über die Bundesstraße B 14 mit zügigen Fahrzeiten (ca. 30 Min.) eingerichtet werden (ggf. zunächst Pilotprojekt im Berufsverkehr mit Kleinbussen).

Diese Linie soll einen Verkehrshalt in Liptingen und daneben an den abzweigenden Straßenverbindungen erhalten.

An der Krättemühle ist eine Verknüpfung mit der Linie 1000 (Verlängerung von Mühlingen) zu prüfen.

Linie 7375 C Stockach – Ludwigshafen – Bodman – Stahringen

- Die Linie 7375 C soll ebenso wie die Linie 7389 zwischen Ludwigshafen und Stockach über Espasingen geführt werden.

Dadurch können für Espasingen – solange dort kein SPNV Halt eingerichtet ist – zusätzliche Anschlüsse an den Schienenverkehr in Ludwigshafen, Stockach und Stahringen erreicht werden, welche von der Linie 7389 nicht hergestellt werden.

Linie 7391 Stockach – Meßkirch – Sigmaringen

Linie 7393 Stockach – Hohenfels

- Im Interesse einer einheitlicheren Linienführung, einer klareren Angebotsstrukturierung sowie einer sinnvollerer Zuordnung der Leistungen zu den jeweiligen Aufgabenträgern sollen die Linien in diesem Raum zukünftig genehmigungsrechtlich wie folgt strukturiert werden:

1. Linie 7391 Stockach – Meßkirch – Sigmaringen

mit folgenden Linienwegen zwischen Stockach und Meßkirch

- a) Stockach – Schwackenreute (– Boll) – Krumbach – Meßkirch
- b) Stockach – Schwackenreute – Mindersdorf – Sauldorf – Meßkirch

2. Linie 7393 Stockach – Hohenfels (– Pfullendorf)

mit folgendem Linienweg:

~~Stockach – Mahlsbüren i.T. – (Seelfingen) – Kalkofen – Mindersdorf – Liggersdorf – (Selgetsweiler) – Kalkofen – u.z.~~

incl. Verbindung Stockach – Liggersdorf – Sentenhart – Wald – Hippetsweiler – Pfullendorf (nur Einzelfahrten; neu direkt über Wald)

incl. Schülerverkehr Hohenfels/Zoznegg (Linie 7393.1)

~~3. Linie 7392 Stockach – Seelfingen – Owingen – Überlingen~~

3.6 **Unverändert:** Ziele für die räumliche Erschließung

3.7 **Unverändert:** Ausbau der baulichen Infrastruktur für den Regionalbusverkehr

3.8 Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge im Regionalbusverkehr

3.8.1 Festlegung von Qualitätsstandards der Fahrzeuge

Definition von Fahrzeugkategorien

Zur Festlegung der angestrebten Fahrzeugstandards werden folgende Fahrzeugkategorien definiert:

Fahrzeugkategorie A: Niederflerbus

Klimatisierung, Kneeling, optische und akustische Fahrgastinformation, Rollstuhlstellplatz, einheitliche Außengestaltung je Linienbündel, Begrenzung der Fremdwerbung auf dem Fahrzeug in Art und Maß, keine flächige Scheibenbeklebung, Höchstalter der Fahrzeuge 10 Jahre, Emissionsstandard mindestens Euro 4, ~~(2005), bei Neufahrzeugen mindestens Euro VI ab 2015 EEV (2009)~~

Fahrzeugkategorie B: Standardlinienbus ~~(Hochflur)~~

max. 3 Trittstufen, optische und akustische Fahrgastinformation, Kinderwagenstellplatz/Mehrzweckfläche, einheitliche Außengestaltung je Linienbündel, Begrenzung der Fremdwerbung auf dem Fahrzeug in Art und Maß, keine flächige Scheibenbeklebung, Höchstalter der Fahrzeuge ~~12 ± 10~~ Jahre, Emissionsstandard ~~mindestens Euro 4 mindestens Euro 4 (2005), ab 2015 mindestens Euro 5 (2009)~~

Fahrzeugkategorie C:

max. 3 Trittstufen, keine flächige Scheibenbeklebung, Höchstalter der Fahrzeuge 15 Jahre, Emissionsstandard ab 2012 mindestens Euro 3 (2000)

Festlegung von Fahrzeugstandards für die Bedienungskategorien

Für die einzelnen Bedienungskategorien der Linien (nach Kap. 3.3.2) werden folgende Fahrzeugkategorien festgelegt:

Busachsen, Erschließungslinien der Kategorien 1, **2 und 3** ~~und 2:~~

- Alle Taktfahrten sind mit Fahrzeugen der Kategorie A zu bedienen
- Kapazitätsbedingte Verstärkerfahrten, insb. im Schülerverkehr oder reine zusätzliche Schülerkurse können auch mit Fahrzeugen der Kategorien B ~~oder C~~ bedient werden.

~~Busachsen sowie Erschließungslinien der Kategorien 3:~~

- ~~Alle Taktfahrten sind mit Fahrzeugen der Kategorie A oder B zu bedienen~~
- ~~Kapazitätsbedingte Verstärkerfahrten, insb. im Schülerverkehr oder reine zusätzliche Schülerkurse können auch mit Fahrzeugen der Kategorie B-C bedient werden.~~

Ergänzungslinien:

- Die Fahrten können mit Fahrzeugen der Kategorie B durchgeführt werden.

Als Taktfahrten sind die Fahrten der Mindestbedienungshäufigkeit nach Kap. 3.4.3. definiert.

~~Zeitplan für die Umsetzung der Qualitätsstandards im Regionalbus-verkehr~~

~~Die Fahrzeugstandards nach Abschnitt 3.8.1 sollen zeitlich wie folgt umgesetzt werden:~~

- ~~○ Auf den Linien der Bedienungskategorien Erschließungslinien Kategorie 1 und 2 sowie Busachse Kategorie 1 sollen die Standards ab 2013 für mindestens 50 Prozent der durchgeführten Fahrten, ab spätestens 2016 für 100 Prozent der durchgeführten Fahrten umgesetzt sein.~~

~~Auf den Linien der übrigen Bedienungskategorien sollen ab 2016 Fahrzeuge mindestens der Kategorie B zum Einsatz kommen, ab 2019 Fahrzeuge der Kategorie A zum Einsatz kommen.~~

3.8.2 ~~Entfällt:~~ Zeitplan für die Umsetzung der Qualitätsstandards im Regionalbusverkehr

~~Die Fahrzeugstandards nach Abschnitt 3.8.1 sollen zeitlich wie folgt umgesetzt werden:~~

- ~~○ Auf den Linien der Bedienungskategorien Erschließungslinien Kategorie 1 und 2 sowie Busachse Kategorie 1 sollen die Standards ab 2013 für mindestens 50 Prozent der durchgeführten Fahrten, ab spätestens 2016 für 100 Prozent der durchgeführten Fahrten umgesetzt sein.~~
- ~~○ Auf den Linien der übrigen Bedienungskategorien sollen ab 2016 Fahrzeuge mindestens der Kategorie B zum Einsatz kommen, ab 2019 Fahrzeuge der Kategorie A zum Einsatz kommen.~~

3.8.3 ~~Unverändert:~~ Umweltfreundliche Antriebstechnologien

3.9 Fahrpreise und Verbundtarif

3.9.1 ~~Unverändert:~~ Anwendung des VHB-Verbundtarifs

3.9.2 ~~Unverändert:~~ Fortentwicklung des Verbundtarifs

3.9.3 Tarifkooperationen mit Nachbarverbünden in Deutschland

~~Mit den angrenzenden Tarifverbünden Bodensee-Oberschwaben (Bodenseekreis), TüTicket (Landkreis Tuttlingen) und Naldo (Landkreis Sigmaringen) sind durchgängige Tarife in Form von Überlappungsbereichen mit dem VHB zu schaffen.~~

~~Welcher Verbund dabei einen Überlappungsbereich für grenzüberschreitende Fahrten über das Gebiet des jeweiligen Partners ausweist, ist Gegenstand der Umsetzungsplanung.~~

Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben (bodo)

Die Tarifkooperation mit bodo umfasst einen Überlappungsbereich vom VHB in den bodo als vollständig in den VHB-Tarif integrierte VHB-Zone 33. Bei Ausbau der Kooperation sollte ein Überlappungstarif einerseits die gesamte VHB-Region erschließen, andererseits insbesondere den Verkehrsbereich im bodo bis Meersburg und darüber hinaus entlang des Bodensees sowie der Bahnstrecke 730 bis Friedrichshafen. Nach Möglichkeit soll auch Ravensburg eingebunden werden.

~~Bei der Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund bodo sind auf Seiten des VHB mindestens die Verkehrsräume Stockach (Zone 3), Radolfzell (Zone 4) und Konstanz (Zone 5) einzubeziehen. Im Bereich des bodo sollen mindestens die Ziele Überlingen, Friedrichshafen und Ravensburg erreicht werden können. Vorbereitungen sind auf genommen.~~

Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund TUTicket bzw. 3er-Tarif

Die Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund TUTicket umfasst die gesamten Tarifgebiete VHB und TUTicket. Der VHB-Tarif kann zudem mit einer Zeitkarte zum 3er-Tarif kombiniert werden, sofern die Zonen der gewählten Verbindung angrenzend sind. Eine weitergehende Ausweitung auf den 3er-Tarif, insbesondere betreffend des Gelegenheitsverkehrs und dem Verkehrsraum Donaueschingen, ist zu prüfen.

~~Bei der Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund TUTicket / dem 3er-Tarif Schwarzwald-Baar-Heuberg sind auf Seiten des VHB mindestens die Verkehrsräume Engen (Zone 1), Singen (Zone 2) und Stockach (Zone 3) einzubeziehen. Im Bereich TUTicket/3er-Tarif sollen mindestens die Ziele Tuttlingen, Immendingen und nach Möglichkeit Donaueschingen (3er-Tarif) erreicht werden können.~~

Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund Naldo

Bei der Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund Naldo sind auf Seiten des VHB mindestens die Verkehrsräume Stockach (Zone 3) und Radolfzell (Zone 4) einzubeziehen. Im Bereich Naldo sollen mindestens die Ziele Meßkirch, Sauldorf, Pfullendorf und Sigmaringen erreicht werden können.

Landestarif

Das Landesverkehrsministerium plant die Einführung eines Landestarifs als landesweit durchgängiges, verbündeübergreifendes Tarifangebot. In der ersten Stufe von 2018 an werden alle Bahnfahrtscheine auch die Anschlussmobilität im ÖPNV am Zielort einschließen. In der Zielstufe von 2021 an soll die vollständige Durchgängigkeit aller Fahrtscheine vom Start bis zum Zielort umgesetzt sein.

3.9.4 Tarifkooperationen mit Nachbarverbünden in der Schweiz

Tarifkooperation mit den Verkehrsverbünden FlexTax (Kanton Schaffhausen) und OSTWIND (Kanton Thurgau, St. Gallen, ...)

Der Tarifverbund Schaffhausen wird ab 1. Januar 2018 in den Tarifverbund OSTWIND integriert. Zu diesem Zeitpunkt soll der Gemeinschaftstarif VHB/OSTWIND auch für den Kanton Schaffhausen um Fahrkartenangebote für den Gelegenheitsverkehr ergänzt werden.

Die Tarifkooperation mit OSTWIND umfasst die gesamte VHB-Region mit dem alleinigen Übergangspunkt Konstanz/Kreuzlingen. Mit Integration des FLEXTAX soll der Tarifübergang ebenso bei Stein am Rhein und Thayngen eingeführt werden.

Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund FlexTax (Kanton Schaffhausen)

Die bestehende Tarifkooperation KombiTicket VHB / FlexTax (Additionstarif) ist mittelfristig auf den Bereich der Einzelfahrtscheine auszuweiten.

~~Es sind zudem im grenznahen Bereich Überlappungsbereiche der Tarifverbünde herzustellen, welche aufgrund der durchgängigen Linienführungen erforderlich sind. Dies betrifft insbesondere eine tarifliche Lösung für die Anbindung der Gemeinde Büsingen an das übrige Kreisgebiet bei Nutzung von schweizerischen Verkehrsmitteln.~~

Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund Ostwind (Kanton Thurgau)

~~Die bestehende Tarifkooperation KombiTicket VHB / Ostwind (Additionstarif) ist mittelfristig auszuweiten. Als Ziele werden hierzu festgelegt:~~

Einbeziehung aller VHB-Zonen

~~Ausweitung des in den Kombi-Tarif einbezogenen Ostwind-Gebiets. Als Ziel wird eine Abgrenzung durch die Punkte Diessenhofen – Frauenfeld – Weinfelden – St. Gallen – Romanshorn bestimmt.~~

Einbeziehung der Tageskartenangebote

~~Vertrieb der Kombitickets über alle Vertriebswege~~

~~Zunächst sollen die Kooperationen mit den direkten Nachbarverbünden ausgebaut werden. Weitere Kooperationen werden geprüft.~~

3.9.5 **Unverändert:** Einbeziehung weiterer Verkehrsmittel

3.10 **Unverändert:** Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement

3.11 Ziele für die qualitative Ausgestaltung des ÖPNV

3.11.1 Anschlusssicherung

An den Verknüpfungspunkten Schiene - Bus sind vorrangig und kurzfristig technisch gestützte Anschlusssicherungssysteme Schiene -> Bus auf der Basis von Echtzeitdaten des Schienenverkehrs einzurichten. Diese Anschlusssicherung Schiene -> Bus ist unabhängig von den jeweiligen Betreibern auf der Schiene und beim Bus an folgenden Verknüpfungspunkten vorzusehen:

- ~~Wollmatingen~~ -> ~~Stadtverkehr Konstanz~~
 - Reichenau -> Buslinie 7372 (Insel Reichenau **und Waldsiedlung**)
 - Allensbach -> Buslinie 7370/**7371** (Langenrain)
 - Radolfzell -> Buslinien 7368 (**Gaienhofen/ Stein a.R.**), 7374 (Steißlingen)
 - Singen -> Buslinien 7362 (Rielasingen-Worblingen **Bohlingen**), **7351 (Gailingen)**, 7353 (Hilzingen/ Tengen), 7363 (Steißlingen), 7364 (Eigeltingen/ Stockach)
 - Gottmadingen -> Buslinie 7351 (Gailingen)
 - Mühlhausen-E. -> Buslinie 7352 (Engen)
 - Welschingen -> Buslinie **7352 (Hilzingen)** **7360 (Tengen)**
 - Engen -> Buslinien 7360 (Tengen), 7366 (Aach), 1-5, **7352 (Hilzingen)**
 - Stahringen -> Buslinie 7375 C (Bodman-**Ludwigshafen**)
 - Nenzingen -> Buslinie 7364/**66** (Eigeltingen)
 - Stockach -> Buslinien 7375 B (Heudorf), **7375C Bodman-Ludwigshafen**, 7391 (Meßkirch), 1000 (Hecheln), 7393 (Hohenfels), **7375B (Ludwigshafen)**, 7389 (Überlingen)
 - Ludwigshafen -> 7375 C (Stahringen **Bodman**, Stockach)

Für geeignete Verknüpfungspunkte sollen auch für die umgekehrte Umsteigerichtung Bus -> Schiene Systeme der Anschlusssicherung eingerichtet werden (insb. Stockach, Nenzingen, Stahringen, Engen).

In einer zweiten Stufe sind Anschlüsse Bus - Bus unter Generierung von Echtzeitdaten auch durch den Busverkehr umzusetzen.

Technische Anschlusssicherungssysteme sind spätestens mit der Neuerteilung von Liniengenehmigungen im Regionalbusverkehr einzurichten und zuverlässig zu betreiben. Sie sind als Bedingung für künftige Verkehrsverträge vorzusehen.

3.11.2 **Unverändert:** Kapazitäten

3.11.3 **Unverändert:** Kundenrechte, Mobilitätsgarantie

3.11.4 **Unverändert:** Konkretisierung der qualitativen Anforderungen in Verkehrsverträgen

3.12 **Unverändert:** Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern

3.13 Umsetzung von Barrierefreiheit im ÖPNV

3.13.1 Gesetzlicher Auftrag

Nach § 11 Abs.3 Nr. 5 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg hat der Nahverkehrsplan „Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr“ zu enthalten¹. Nach § 8 Abs. 3 PBefG besteht die Pflicht, im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen "mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1.1.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen", soweit nicht

- Ausnahmen im NVP konkret benannt und begründet werden,
- das Land aus nachweislichen technischen oder ökonomischen Gründen einen abweichenden Zeitpunkt festlegt oder Ausnahmetatbestände regelt.

3.13.2 Barrierefreiheit im Busverkehr

Als Ziele für die Umsetzung von Barrierefreiheit im Busverkehr werden festgelegt:

- Ausschließlicher Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Kneeling, Rollstuhlstellplatz, manuell zu bedienender Rollstuhlrampe, zuverlässiger optischer sowie akustischer Haltestellenankündigung (Zwei-Sinne-Prinzip) ~~auf allen Taktkursen (d.h. mit Ausnahme von kapazitätsbedingten Zusatzkursen oder reinen Schülerkursen)~~ auf folgenden Bedienungskategorien:

~~ab spätestens 2012 auf folgenden Linien::~~

~~alle Stadtverkehrslinien in den Städten Konstanz, Radolfzell und Singen~~

~~ab spätestens 2016 auf folgenden Regionalbuslinien:~~

~~Busachsen Kategorie 1, Erschließungslinien der Kategorien 1 und 2~~

~~ab spätestens 2019 auf folgenden Regionalbuslinien:~~

~~Busachsen Kategorie 2, Erschließungslinien Kategorie 3, Stadtverkehr Engen~~

~~Teilleistungen sind bereits zuvor umzusetzen.~~

- Busachsen 1 und 2 sowie Erschließungslinien 1 bis 3

- Ergänzungslinien sowie kapazitätsbedingte Verstärkerfahrten insb. im Schülerverkehr oder reine zusätzliche Schülerkurse auf den Erschließungslinien 1 bis 3 können auch mit Fahrzeugen der in Punkt 3.8.1 beschriebenen Kategorie B bedient werden.

- Soweit noch nicht durchgängig Niederflurfahrzeuge verkehren, ist deren Einsatz in den Fahrplanmedien zu kennzeichnen.
- Schrittweiser Ausbau der Haltestellen mit Kasseler Hochbord bei Stadtverkehrslinien sowie bei Regionalbuslinien der Haltestellen gemäß Ziff. 3.6.2

¹ Vgl. auch UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (gilt seit 26.3.2009 als einfaches Bundesgesetz), Artikel 9 und 20

Für den Bau von Haltestellen sind die Städte und Gemeinden zuständig; der Nahverkehrsplan entfaltet hier keine bindende Wirkung. Die Gemeinden sollten ihre Planungen aber eng mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen und dem Landkreis abstimmen, um im Übergangszeitraum ein barrierefrei nutzbares Teilnetz, in dem Fahrzeuge und Haltestellen aufeinander abgestimmt und die wichtigsten Relationen sowohl am Ausgangs- als auch am Zielpunkt sowie ggf. an Umsteigepunkten abgedeckt sind, zu erhalten. Ein Zwischenziel kann hier sein, zunächst eine Haltestelle je Ortschaft auszubauen. Eine Priorisierung gemäß der Achsenkategorien wird angestrebt.

3.13.3 Unverändert: Barrierefreiheit im Schienenverkehr

3.13.4 Unverändert: Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation

3.14 Unverändert: Spezielle Anforderungen an die Verbindungsqualitäten im Schülerverkehr

3.15 Unverändert: Spezielle Anforderungen des touristischen Verkehrs

4. Unverändert: Ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV und deren Finanzierung

5. Linienbündelungskonzeption

5.1 Anlass der Linienbündelungskonzeption (Wettbewerbskonzept)

Der Landkreis Konstanz finanziert in erheblichem Umfang und flächendeckend Fahrplanangebote im Regionalbusverkehr über öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA). Diese ÖDA müssen zukünftig nach den Bestimmungen der VO (EG) 1370/2007 und des PBefG vergeben werden, die im Regelfall eine Vergabe im wettbewerblichen Verfahren vorsehen.

Unter vollständiger Ausschöpfung der in der EU VO (EG) 1370/2007 genannten Übergangsfrist für Altverträge wurden diese bis Ende des Jahres 2019 verlängert.

Für die Buslinienverkehre im Landkreis Konstanz steht damit die Neuvergabe zum Jahreswechsel 2019/2020 nach den Regelungen der EU VO (EG) 1370/2007 und des neuen Personenbeförderungsgesetzes im wettbewerblichen Verfahren an.

Der Landkreis Konstanz beabsichtigt folglich im Vorfeld der Neuerteilung von Liniengenehmigungen wettbewerbliche Verfahren um die ÖDA durchzuführen. Um die Voraussetzung für eine wirtschaftliche, kundengerechte und verkehrlich/betrieblich sinnvolle Verkehrsgestaltung zu schaffen in der Verkehrsbedienung planerisch oder betrieblich zusammenhängende Verkehrsräume abzusichern, wird im Nahverkehrsplan eine Konzeption über gebündelt zu erteilende Liniengenehmigungen festgelegt.

5.2 Linienbündelungskonzeption

5.2.1 Grundsätze der Linienbündelung des Linienbündelungskonzepts

In den einzelnen Verkehrsräumen des Landkreises Konstanz sind jeweils verschiedene Linien verkehrlich, betrieblich oder wirtschaftlich verflochten. Um diese wirtschaftlich und verkehrlich vorteilhaften Verflechtungen dauerhaft abzusichern, hat der Landkreis Konstanz ein Linienbündelungskonzept entwickelt. Die Linienbündelung bewirkt eine gesamtwirtschaftliche Bewertung der Verkehre und verhindert somit eine sogenannte „Rosinenpickerei“, also die herausgelöste Beantragung einzelner wirtschaftlich interessanter Linien, während benachbarte, unwirtschaftliche Linien nur durch

öffentliche Zuschüsse des Aufgabenträgers aufrechterhalten werden können. Sie soll auch dazu dienen, im Interesse einer möglichst geringen Belastung der öffentlichen Mittel des Landkreises, eine kostengünstige Erstellung der Verkehrsleistung sicher zu stellen.

Die Linien eines Linienbündels sollen auf Grundlage von § 9 Abs. 2 PBefG zukünftig gebündelt vergeben sowie genehmigt werden.

Kriterien für die Bündelung der Linien

Wie bei der Linienbündelung im Nahverkehrsplan 2011 stehen planerische Aspekte, die verkehrliche Verbundenheit von Linien und die Bildung wirtschaftlicher Einheiten im Vordergrund. Vor dem Hintergrund zwischenzeitlich umgesetzter und weiterer geplanter Angebotsanpassungen und unter Berücksichtigung des aktuellen PBefG war das Bündelungskonzept jedoch grundsätzlich zu überprüfen und zu überarbeiten.

Die Linienbündel wurden auf der Basis folgender Kriterien gebildet:

- Bildung verkehrlicher Einheiten
 - es bestehen durchgängige Fahrten zwischen zwei Linien
 - integrierte Verkehrsbedienung von Teilräumen stärken
 - bestimmte Verbindungen werden gemeinsam bedient
 - Ermöglichung von Anschlussbeziehungen und Anschlusssicherungen
 - Gewährleistung, dass das Verkehrsangebot im Bedarfsfall wesentlich effektiver weiterentwickelt werden kann
- Bildung betrieblicher Einheiten
 - Nutzung von Synergien bei der Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung
 - Beachtung des räumlichen Zuschnitts, des Leistungsumfangs und der Ausrichtung der Linienbündel auf die Lage der vorhandenen betrieblichen Einrichtungen
- Bildung wirtschaftlicher Einheiten
 - Vorteile, die sich aus einer vorhandenen, potentiellen linienübergreifenden Produktion ergeben nutzen bzw. die sich bei einer Überplanung ergeben können
 - Wirtschaftlicher Ausgleich zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien
 - Geringste Kosten für den Aufgabenträger und die Allgemeinheit
- Berücksichtigung mittelständischer Interessen
 - Groß geschnittene Linienbündel besitzen eine hohe verkehrliche Integrationskraft und bieten sehr gute Voraussetzungen für eine hohe betriebliche Effizienz. Sie sind auf kurze Sicht in der Regel auch wirtschaftlicher als kleinere Einheiten.
 - Kleinere Linienbündel erhalten hingegen einen andauernden Wettbewerb und fördern mittelständische Unternehmen.

Verkehrliche Bezüge zwischen den Linien

- Durchgängige Fahrten zwischen zwei Linien
- Gemeinsame Bedienung bestimmter Verbindungen durch zwei oder mehrere Linien

- Enge Verbundenheit zwischen Zubringer und Hauptlinie
- Einheitlicher Markt bzw. Erfordernis der flächenhaften Erschließung (z.B. bei Flächengemeinden)

Betriebliche Bezüge zwischen den Linien

- Betriebliche Verflechtung von parallelen oder aneinander angrenzenden Linien in Form eines linienübergreifenden Einsatzes von Fahrzeugen mit dem Effekt einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung
- Einheitliche Anforderungen an die Produktion (z.B. Fahrzeuganforderungen)

Größe der Linienbündel

- Im Interesse einer wirtschaftlich effizienten Leistungserstellung sollen die Linienbündel in der Regel einen Leistungsumfang von mindestens 10 eingesetzten Fahrzeugen bzw. 500.000 Nutzwagenkilometern haben.
- Um andererseits auch mittelständischen Betreibern den Zugang zur Leistungserbringung zu ermöglichen, war es Ziel des Landkreises, dass die Leistungen der einzelnen Linienbündel den Umfang von rund 20 eingesetzten Fahrzeugen sowie 1 Mio. Nutzwagenkilometer p.a. nicht oder nicht wesentlich überschreiten.

Die nach derzeitiger Rechtslage nicht gegebene Bündelbarkeit von internationalen und nationalen Linien führt dazu, dass im Einzelfall Linienbündel, welche als eine Leistungseinheit vorgesehen sind, bis auf weiteres in zwei Teilbündel aufgeteilt werden müssen. Eine gemeinsame Linienbündelung bleibt jedoch konzeptionelles Ziel des Landkreises.

Abstimmung des Linienbündelungskonzepts:

Das Linienbündelungskonzept 2011 wurde in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern des ÖPNV (Landkreis Sigmaringen, Bodenseekreis, Landkreis Tuttlingen, Kanton Schaffhausen, Kanton Thurgau) sowie der Universitätsstadt Konstanz und den Städten Singen und Radolfzell entwickelt.

Die Verkehrsunternehmen mit Liniengenehmigungen nach §42 PBefG im Landkreis Konstanz wurden 2011 bereits im Entwurfsstadium beteiligt. Zudem fand eine weitere Anhörung im Rahmen des Anhörungsverfahrens des gesamten Nahverkehrsplans statt. Ein weiteres Anhörungsverfahren findet im Rahmen der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans 2016 statt.

5.2.2 Festlegung der Linienbündel

Es werden vier Linienbündel gebildet:

Linienbündel 1 (Verkehrsraum Stockach) (Nordost):

1000	Stockach – Hecheln
7365	Eigeltingen – Heudorf
7369	Ludwigshafen – Bodman – Wahlwies
7375 A	Stockach – Tuttlingen (Schnellbuslinie)
7375 B	Stockach – Heudorf
7375 C	Stockach – Bodman – Stahringen
7393	Stockach – Hohenfels – Stockach
7393.1	Schülerverkehr Hohenfels/Zoznegg

Linienbündel 2 (Verkehrsraum Radolfzell) (Süd):

7350	Singen – Böhringen – Radolfzell
7354	Radolfzell – Konstanz
7362	Singen – Rielasingen – Moos
7367	Radolfzell – Schienen – Öhningen – Stein a.R.
7368	Radolfzell – Gaienhofen – Stein a.R.
7370	Konstanz – Allensbach – Langenrain
7371	Allensbach – Konstanz-Dettingen
7372	Konstanz-Wollmatingen – Reichenau
7374	Radolfzell – Steißlingen

Linienbündel 2 B (Süd international):

7367	Radolfzell – Schienen – Stein a.R.
7368	Radolfzell – Gaienhofen – Stein a.R.

Linienbündel 3 (Verkehrsraum Engen) (West):

1	Engen – Maierhalde
2	Engen – Barga – Stetten – Engen
3	Engen – Biesendorf
4	Engen – Bittelbrunn
5	Engen – Vögtleshalde
7351	Gottmadingen – Gailingen
7352	Singen – Engen – Immendingen
7353	Singen – Hilzingen – Tengen
7360	Singen/Engen – Tengen – Wiechs [– Blumberg]
7366	Engen – Eigeltingen

Linienbündel 4 (Verkehrsraum Singen) (Mitte):

7350	Singen – Böhringen – Radolfzell
7351	Gottmadingen – Gailingen
7362	Singen – Rielasingen – Moos
7363	Singen – Steißlingen – Stockach
7364	Singen – Eigeltingen – Stockach
7365	Eigeltingen – Heudorf [– Tuttlingen]
7366	Engen – Eigeltingen
7374	Radolfzell – Steißlingen

Eine Aufstellung mit weiteren Angaben zu den Linien (Leistungsumfang, Laufzeiten) enthält die nachfolgende Tabelle 5.2.2-1. Eine bildliche Darstellung enthält Abbildung 5.2.2-1.

Tabelle hat sich aufgrund der neuen Zusammenstellung der Bündel geändert

Linie	Linienverlauf	Fahrplan-km 2016	Anzahl Busse (ca.)
Linienbündel 1: Verkehrsraum Stockach			
1000	Stockach – Hecheln	136.392	
7365	Eigeltingen – Heudorf [– Tuttlingen]	98.046	
7369	Ludwigshafen – Bodman – Wahlwies	40.945	
7375 A	Stockach – Tuttlingen	86.070	
7375 B	Stockach – Heudorf	121.444	
7375 C	Stockach – Bodman – Stahringen	171.946	
7393	Stockach – Hohenfels – Stockach	121.819	
7393/1	Schülerverkehr Hohenfels	30.185	
	Summe	806.846	17
Linienbündel 2: Verkehrsraum Radolfzell			
7350	Singen – Böhringen – Radolfzell	13.616	
7354	Radolfzell – Konstanz	87.835	
7367	Radolfzell – Schienen – Öhningen	24.138	
7368	Radolfzell – Gaienhofen – Stein a.R.	493.261	
7370	Konstanz – Allensbach – Langenrain	199.144	
7371	Allensbach – Konstanz-Dettingen	154.480	
7372	Konstanz Wollmatingen – Reichenau	162.996	
7374	Radolfzell – Steißlingen	128.877	
	Summe	1.264.346	18
Linienbündel 3: Verkehrsraum Engen			
1	Engen – Maierhalde	10.794	
2	Engen – Barga – Stetten – Engen	55.738	
3	Engen – Biesendorf	34.188	
4	Engen – Bittelbrunn	17.656	
5	Engen – Vögtleshalde	7.177	
7352	Singen – Engen	162.996	
7353	Singen – Hilzingen – Tengen	455.192	
7360	Engen – Tengen – Wiechs	272.285	
7366	Engen – Eigeltingen	91.428	
	Summe	1.107.455	16
Linienbündel 4: Verkehrsraum Singen			
7351	Gottmadingen – Gailingen	286.402	
7362	Singen – Rielasingen – Moos	213.606	
7363	Singen – Steißlingen – Stockach	259.518	
7364	Singen – Eigeltingen – Stockach	505.853	
	Summe	1.265.379	19

Tabelle 5.2.2-1: Linienbündel mit Leistungsdaten

(Angabe der Fahrplankilometer 2016; Das Liniennetz wird in den kommenden Monaten planerisch konkretisiert, was zu Abweichungen zur dargestellten Fahrplanleistung führen kann – siehe Punkt 3.5)

Linien- bündel	Linie	Linienverlauf	Fahrplan km 2008	Anzahl Busse ca.	VU	Ablauf	Harmoni- sierungs- datum
1	Nordost	Stokeyen					
	"359	Stokeyen - Bockhorn - Jochenwies	10193	1	SSG	11.12.2013	14.12.2013
	"355	Stokeyen - Dörflingen	21355	1	SSG	11.12.2013	
	"352	Stokeyen - Bockhorn - Stettlingen		2	SSG	11.12.2013	
	"358	Stokeyen - Jochenwies - Stokeyen	101139	1	MAE	08.08.2012	
	"353	Stokeyen - Jochenwies - Stokeyen	8191	1	MAE	08.08.2012	
	"350	Stokeyen - Stokeyen	131136	2	SCHNIGELER	27.08.2013	
Summe			556121	6			
2 A	Süd national	Reichenbach - Konstanz	109335	1	SSG	27.08.2013	12.12.2015
	"373	Konstanz - Birmensdorf	102333	2	SSG	26.08.2013	
	"371	Altensteich - Kienle - Dörflingen	111137	3	SSG	10.12.2013	
	"370	Konstanz - Reichenbach	81111	3	SSG	27.08.2013	
	"360	Singen - Ulm	103609	3	SSG	31.08.2014	
	Summe		513108	11			
2 B	Süd international	Hochrheinische Linien					
	"367	Reichenbach - Schönen - Schönen	102276	1	SSG	30.08.2013	12.12.2015 08.12.2018
	"368	Reichenbach - Gessertshausen - Schönen	101137	1	SSG	30.08.2013	
	Summe		374653	2		01.12.2013	
3	West	West. West					
	"351	Singen - Gessertshausen	100306	1	SSG	30.08.2013	30.12.2017
	"350	Singen - Singen - Birmensdorf	109722	2	SSG	08.12.2017	
	"353-350	Singen - Singen - Birmensdorf	211355	10	SSG	14.12.2014	
	"	Singen - Birmensdorf - Singen	103333	1	SCHNIGELER	27.08.2013	
	"	Singen - Singen - Birmensdorf - Singen	103333	3	SCHNIGELER	27.08.2013	
	"	Singen - Birmensdorf	203333	3	SCHNIGELER	27.08.2013	
	"	Singen - Birmensdorf	103333	3	SCHNIGELER	27.08.2013	
	"	Singen - Vogelsang - Singen	81333	3	SCHNIGELER	27.08.2013	
	Summe		1112093	19			
4	Mitte	West. Ost					
	"350	Singen - Birmensdorf - Reichenbach	111333	3	SSG	27.08.2013	12.12.2015
	"353	Singen - Stokeyen	100716	1	SSG	01.12.2017	
	"351	Singen - Stokeyen	209333	3	SSG	01.12.2017	
	"355	Singen - Birmensdorf - Dörflingen	91216	1	SSG	10.12.2013	
	"356	Singen - Birmensdorf	201716	6	SSG	01.12.2017	
	"351	Reichenbach - Singen	82333	2	SSG	31.08.2014	
Summe			978308	15			

5.2.3 ~~Entfällt:~~ Zeitplan der Laufzeitenharmonisierung

Der Landkreis Konstanz sieht eine zeitlich gestaffelte Vorgabe der Dienstleistungsaufträge für die Linienbündel vor.

Die Laufzeiten der Liniengenehmigungen der jeweiligen Linienbündel sollen auf folgende Zeitpunkte (Enddatum der Genehmigung) harmonisiert werden:

Linienbündel 1 (Nordost) ————— Fahrplanwechsel Dez. 2013 (14.12.2013)

Linienbündel 2 A (Süd national) ————— Fahrplanwechsel Dez. 2015 (12.12.2015)

Linienbündel 2 B (Süd international) ————— Fahrplanwechsel Dez. 2015 (12.12.2015)
 ersatzweise Dez. 2018 (8.12.2018)

Linienbündel 3 (West) ————— Fahrplanwechsel Dez. 2017 (9.12.2017)

Linienbündel 4 (Mitte) ————— Fahrplanwechsel Dez. 2015 (12.12.2015)

5.2.4 Neuzuschnitt von Liniengenehmigungen

Wie unter 3.5 ausgeführt, wird das Liniennetz in den kommenden Monaten planerisch konkretisiert und die definierten Standards gegebenenfalls nach einer entsprechenden wirtschaftlichen Betrachtung bis zur Entscheidung über die Vorabkennzeichnung in Abstimmung mit den Kommunen nachjustiert. Dies kann zu Änderungen im Liniennetz bzw. der Liniengenehmigungen führen.

Das Linienbündelungskonzept basiert auf folgenden zukünftigen Änderungen im Liniennetz bzw. in der Genehmigungssituation, die mit den jeweils betroffenen benachbarten Aufgabenträgern abgesprochen sind:

Verkehrsraum Nordost (Linienbündel 1)

Linie 7375 Stockach—Tuttlingen

Die Linie 7375 soll zukünftig in drei getrennte Liniengenehmigungen geteilt werden:

7375 A Tuttlingen—Emmingen—Liptingen (—Heudorf)

7375 B Stockach—Heudorf (—Liptingen)

7375 C Stockach—Ludwigshafen—Bodman—Stahringen

Begründung:

Die drei Teillinien werden bereits heute in getrennten Fahrplantabellen veröffentlicht und weisen nur untergeordnete verkehrliche und betriebliche Verbindungen auf.

Die Linie 7375 C Stockach—Ludwigshafen—Bodman—Stahringen besitzt keine durchgehenden verkehrlichen Bezüge zum Rest der Linie.

Die Linien 7375 A und 7375 B stellen gemeinsam eine Verbindung zwischen Tuttlingen und Stockach her. Jedoch sind beide Teillinien auf die von den Mittelzentren Tuttlingen und Stockach ausgehende (Fein-)Erschließung des jeweiligen Umlands ausgerichtet und betrieblich bestimmt, so dass heute nur insgesamt 5 bzw. 7 durchgehende Verbindungen (an Schultagen) bestehen, überwiegend außerhalb der Hauptverkehrszeiten. An Samstagen und Sonntagen bestehen keine durchgehenden Verbindungen.

Durch die dominierende Feinerschließung ergeben sich dabei Reisezeiten zwischen Tuttlingen (Bahnhof) und Stockach (Bahnhof) von über 60 Minuten für eine Distanz von rund 23 Straßenkilometern, die für durchreisende Fahrgäste nicht akzeptabel ist. Je Richtung gibt es heute 10–15 über die Kreisgrenze fahrende Fahrgäste je Tag.

Der Landkreis Konstanz verfolgt im Nahverkehrsplan das Ziel, eine Schnellbuslinie über die Bundesstraße 14 (Ziel für die Fahrtdauer Stockach–Tuttlingen: 30 Minuten) einzurichten.

Im Gegenzug soll in Abstimmung der beiden Aufgabenträger Landkreis Konstanz und Landkreis Tuttlingen die bereits weitgehend betrieblich und verkehrlich vollzogene Trennung der bestehenden Linie 7375 auch genehmigungsrechtlich nachvollzogen werden.

Eine Umsteigemöglichkeit in Liptingen bzw. Heudorf soll zu jenen Zeiten aufrecht erhalten werden, in denen die zukünftige Schnellbuslinie nicht verkehrt.

Linie 7375 C zwischen Stockach und Ludwigshafen

Die Linie 7375 C soll zukünftig zwischen Ludwigshafen und Stockach über Espasingen geführt werden. Damit erhält Espasingen Verbindungen zum Nachbarort Bodman sowie systematischen beidseitigen Anschluss an den SPNV-Knoten in Ludwigshafen.

Linien 7391 / 7392 / 7393 Sigmaringen—Stockach

Die Linien 7391 / 7392 / 7393 sollen zukünftig in jeweils eigenständigen Liniengenehmigungen betrieben werden:

7391 Sigmaringen—Krauchenwies—Meßkirch—

a) Krumbach—Boll

b) Sauldorf—Sentenhart—Mindersdorf

Schwackenreute—Hoppetenzell—Stockach

7392 Stockach—Winterspüren—Seelfingen—Owingen—Überlingen

7393 Stockach—Winterspüren—Seelfingen—Kalkofen—Mindersdorf—Liggersdorf—Selgetsweiler—Sentenhart—Wald—Aach—Linz—Pfullendorf (incl. Schülerverkehr Hohenfels 7393.1)

Begründung:

Folgende vier Linien sind heute in einer gemeinsamen Liniengenehmigung zusammengefasst:

~~7391 Sigmaringen Krauchenwies Meßkirch~~

~~a) Krumbach Boll Schwackenreute~~

~~b) Sauldorf Sentenhart Mindersdorf Schwackenreute~~

~~c) Sauldorf Sentenhart Mindersdorf Kalkofen Mahlsprüen Stockach~~

~~7392(A) Stockach Hohenfels Pfullendorf~~

~~7393 Stockach Hohenfels Stockach~~

~~7393.1 Schülerverkehr Hohenfels~~

Die Linien überlagern sich vielfach, das Angebot ist wenig transparent.

Daneben ist der andere Linienast Stockach Owingen Überlingen der Linie 7392 in einer weiteren Genehmigung gesondert konzessioniert.

Die Liniengenehmigung umfasst eine Vielzahl unterschiedlicher, nicht zusammenhängender Verkehrsbeziehungen, und erstreckt sich über den Bereich der drei Aufgabenträger Landkreis Sigmaringen, Landkreis Konstanz und Bodenseekreis.

Im Interesse einer klareren Linienstruktur sollten die Linien neu geordnet werden und einen möglichst einheitlichen Linienweg erhalten.

Die Linie 7393 sollte zukünftig zwischen Hohenfels Selgetsweiler und Pfullendorf direkt über Wald geführt werden, da zur dortigen Schule die einzigen relevanten Verkehrsbeziehungen auf dieser Relation bestehen.

Lediglich die Linie 7393 soll in das Linienbündel des Landkreises Konstanz aufgenommen werden.

~~Verkehrsraum West (Linienbündel 3)~~

~~Linie 7351 Singen Gottmadingen Gailingen (Büsing)~~

Der Abschnitt Gailingen Dörflingen Büsing wird aus der Linie 7351 ausgegliedert. Die Linie 7351 erhält eine nationale Liniengenehmigung.

Der ausgegliederte Abschnitt wird in eine neue (Kleinbus-)Linie Büsing (CH) Gailingen Diessenhofen Bahnhof (CH) integriert.

Begründung:

Die Linie 7351 besteht aus zwei verschiedenen Abschnitten, welche sich in ihrem Charakter deutlich unterscheiden. Der nachfragestarke Hauptabschnitt zwischen Singen und Gailingen Jugendwerk wird mit Standardbussen betrieben. Davon weitgehend getrennt wird der nachfrageschwache Linienabschnitt Gailingen Büsing ausschließlich mit Kleinbus/Großraumtaxi/Taxi betrieben. Es gibt mit einer einzigen Ausnahme keine durchgängigen Fahrten zwischen den beiden Teilen dieser Linie. Der Abschnitt Gailingen Büsing wird somit isoliert von der übrigen Linie 7351 betrieben und produziert. Daher bestehen keine verkehrlichen oder betrieblichen Synergien zwischen den beiden Teilen der Linie.

Der Nahverkehrsplan hat zum Ziel, eine Busverbindung Gailingen Diessenhofen Bahnhof (CH) herzustellen, da von dort zügige Zugverbindungen nach Schaffhausen, Stein und Kreuzlingen/Konstanz bestehen. Diese nur ca. 2 km lange Anbindung des deutschen Orts Gailingen an den schweizerischen Bahnhof Diessenhofen lässt sich aufgrund der Gewichtsbeschränkung der historischen Rheinbrücke nur mit Kleinbussen betreiben. Daher bietet sich eine Zusammenfassung mit der (Kleinbus-)Linie Gailingen Büsing an und bringt betriebliche Synergien.

Der Nahverkehrsplan sieht daher konzeptionell vor, die Linie 7351 auf den Abschnitt Singen Gottmadingen Gailingen Jugendwerk zu beschränken.

Der mit Kleinbus betriebene Abschnitt Gailingen Büsing wird aus der Linie 7351 ausgegliedert und zusammen mit der vorgesehenen Verbindung Gailingen Diessenhofen zu einer neuen Kleinbus-Linie Büsing Gailingen Diessenhofen (CH) zusammengefasst.

~~Die neue Kleinbuslinie Büsingen – Gailingen – Diessenhofen verläuft zwischen Gailingen und Büsingen sowie zwischen der Rheinbrücke und Diessenhofen Bahnhof über schweizerisches Gebiet und ist deshalb als internationale Linie einzustufen. Diese Kleinbuslinie wird nicht in die Linienbündelung aufgenommen.~~

~~Aufgrund dieser konzeptionellen Neustrukturierung ist der Verlauf der Linie 7351 Singen – Gottmadingen – Gailingen auf deutsches Gebiet beschränkt. Die Linie kann auf dieser Basis in das Linienbündel 3 aufgenommen werden.~~

Linie 7353 / 7360 Singen / Engen – Tengen – Wiechs a.R. [/ Blumberg]

Die Linie 7353/7360 soll eine klarere Struktur erhalten, die Fahrtverläufe sind auf den Hauptlinienweg zu konzentrieren:

Dadurch wird die Linie zugleich zu einer rein nationalen Linie und wird in das Linienbündel 3 integriert:

Begründung:

~~Die Linie 7353/7360 verkehrt heute mit zahlreichen verschiedenen Fahrtverläufen und damit einer nicht optimalen Angebotstransparenz. Zukünftig sollen die Fahrten stärker auf den Hauptlinienweg konzentriert werden.~~

~~Genehmigungsrechtlich ist die Linie heute eine internationale Linie, obwohl sie ausschließlich deutsche Ortschaften miteinander verbindet. Drei Mal je Schultag verkehrt jedoch eine Fahrt von Wiechs a.R. über schweizerisches Gebiet (ohne Verkehrshalt) nach Büßlingen (bzw. umgekehrt).~~

~~Bei einer Umstrukturierung der Verkehre auf den Hauptlinienweg entfallen diese Transitfahrten über schweizerisches Gebiet. Auf diese Weise entfällt der formal internationale Charakter der Linie. Die Genehmigungslaufzeit ist dann nicht mehr auf maximal 5 Jahre beschränkt.~~

~~Unter diesen Voraussetzungen steht der Aufnahme der Linie 7353/7360 in das Linienbündel 3 (West) nichts entgegen.~~

Verkehrsraum Mitte (Linienbündel 4)

Linie 7364 Singen – Volkertshausen – Eigeltingen

Die verkehrlich vollzogene Aufteilung der bisherigen Linie 7364 Singen – Friedingen – Beuren – Hausen – Schlatt – Volkertshausen – Aach – Eigeltingen – Stockach in die zwei eigenständige Linien:

a) Singen – Friedingen – Beuren – Volkersthausen – Aach – Eigeltingen – Stockach (Regionallinie)

b) Singen – Hausen – Schlatt (Stadtbuslinie **9** Singen)

ist auch genehmigungsrechtlich nachzuvollziehen. Die beiden Linien sollen in zwei getrennten Liniengenehmigungen genehmigt werden.

Nur die Regionallinie Singen – Aach – Stockach ist Bestandteil des Linienbündels 4.

Linie 7352

Die Linie 7352 soll entsprechend ihres tatsächlichen Linienverlaufs genehmigungsrechtlich auf den Abschnitt Singen – Engen angepasst werden.

5.2.5 Zuordnung der Linien zu den einzelnen Linienbündeln

Linienbündel 1: (Verkehrsraum Stockach):

Dieses Linienbündel ist das kleinste der vier Linienbündel.

Verkehrlich bilden die Linien 7375 A Stockach – Tuttlingen (Schnellbuslinie), 7375 B Stockach – Heudorf, 7375 C Stockach – Bodman – Stahringen, 7393 Stockach – Hohenfels, 7393/1 Schülerverkehr Hohenfels und 1000 Stockach – Hecheln ein

integrales Zu-/Abbringersystem zum/vom SPNV in Stockach (Seehäsele) in den nördlichen Raum des Landkreises Konstanz bis hin in die Kreisstadt Tuttlingen.

Die Linie 7365 besitzt Überschneidungen im Bedienungsgebiet Heudorf - Raithaslach der Linie 7375 B.

Die Linie 7369 stellt einen ergänzenden Schülerverkehr zur Linie 7375 C dar.

Im Interesse einer flexiblen und wirtschaftlichen Produktion sollten die Umläufe zwischen diesen Linien kombinierbar sein. Unter diesen Gegebenheiten werden die Linien gebündelt vergeben, um insgesamt wirtschaftlich tragfähige Produktionsstrukturen zu erreichen.

Das Linienbündel 1 ist das kleinste der vier Linienbündel.

Die vier Linien 7375 B Stockach — Heudorf/Liptingen, 7375 C Stockach — Bodman — Stahringen, 7393 Stockach — Hohenfels und 1000 Stockach — Hecheln bilden zusammen ein integrales Zu-/Abbringersystem zum/vom SPNV in Stockach (Seehäsele). Die Busse treffen sich zu den Systemzeiten Min 15 bzw. 45 am Busbahnhof Stockach. Im Interesse einer flexiblen und wirtschaftlichen Produktion sollten die Umläufe zwischen diesen Linien kombinierbar sein.

Die Linie 7393.1 (Schülerverkehr Hohenfels) ist im Bereich Hohenfels mit der Linie 7393 eng verwoben. Die Linie 7369 stellt einen ergänzenden Schülerverkehr zur Linie 7375 C dar.

Unter diesen Gegebenheiten sollten die Linien gebündelt vergeben werden, um insgesamt wirtschaftlich tragfähige Produktionsstrukturen zu erreichen.

Linienbündel 2: (Verkehrsraum Radolfzell):

Teilraum Radolfzell/Bodanrück/Reichenau: Die Linien 7354, 7370, 7371 und 7372 decken den Verkehr des Verkehrsraumes Bodanrück – Reichenau ab und binden die Orte Allensbach und Reichenau an die Kreisstadt Konstanz an. Unter den Linien gibt es verschiedene Anschlussbeziehungen Bus/Schiene und Bus/Bus. Die Linien überlagern sich in den Abschnitten Allensbach – Konstanz (7354, 7370), Langenrain – Allensbach (7370, 7371) und Reichenau – Konstanz (7354, 7370, 7372) teilweise und sind verkehrlich eng miteinander verflochten.

Teilraum Radolfzell/Höri: Die Linie 7368, die Radolfzell über die Halbinsel Höri mit Stein a.R. verbindet, bildet eine verkehrliche Einheit mit der Linie 7367, die den Teilort Schienen an Öhningen anbindet und die Schüler an den Schulstandort Radolfzell befördert.

Um einen wirtschaftlichen Ausgleich zwischen ertragsreichen- und ertragsschwachen Linien schaffen zu können und da der Teilraum Bodanrück/Reichenau mit seinem insgesamt geringen Leistungsvolumen nicht wirtschaftlich betrieben werden kann, wurden die beiden Teilräume zusammengefügt.

Die Linie 7350 befördert Schüler von Radolfzell Böhringen über die Linie 7374 nach Steißlingen in die Gemeinschaftsschule. Dies muss über entsprechende Anschlussverbindungen sichergestellt werden. Beide Linien haben ihren verkehrlichen Schwerpunkt überwiegend im Verkehrsraum Radolfzell. Dies ergibt sich rein fahrplantechnisch durch die Feinerschließung innerhalb Radolfzells. Deshalb wurden diese Linien diesem Bündel zugeordnet.

Alle Linien können umlauftechnisch von Radolfzell aus produziert werden, so dass sich Synergien bei Fahrzeug- und Personalplanung ergeben können.

Die Linie 7354 Konstanz — Radolfzell, 7370 Konstanz — Allensbach — Radolfzell und 7372 Konstanz — Wollmatingen — Reichenau bedienen die auf der Halbinsel Höri und

der Insel Reichenau gelegenen Orte, die nicht vom Stadtverkehr Konstanz erreicht werden. Dazu wurden abgestimmte Bus-Schiene-Konzepte entwickelt. Die Linien überlagern sich in ihrer Linienführung im Abschnitt Allensbach bzw. Konstanz-Wollmatingen—Konstanz Innenstadt. Sie können aufgrund ihres je Einzellinie begrenzten Leistungsvolumens wirtschaftlich nur gemeinsam produziert werden.

Die Linie 7371 ist eine Linie, die ausschließlich mit dem AST (Anrufsammeltaxi) betrieben wird. Sie überlagert sich im Abschnitt Allensbach—Kaltbrunn mit der Linie 7370.

Auf der Halbinsel Hori bilden die Hauptlinie 7368 und die Ergänzungslinie 7367 eine verkehrliche Einheit. Von Seiten der Halbinsel Hori, also dem Bedienungsgebiet dieser beiden Linien, bestehen Forderungen einer direkten Anbindung an den Raum Rielasingen/Singen, die auch im Nahverkehrsplan aufgegriffen werden. Diese Anbindung nach Singen kann nur durch eine integrierte Planung mit der Linie 7362 Singen—Moos erfolgen. Bereits heute bestehen durchgängige schulbezogene Kurse zwischen den Linien.

Die beiden Teilräume Bodanrück/Reichenau und Hori wurden zu einem Linienbündel zusammengefügt, weil der Teilraum Bodanrück/Reichenau mit seinem insgesamt geringen Leistungsvolumen nicht wirtschaftlich betrieben werden kann.

Ausgliederung der internationalen Linien in das Linienbündel 2B:

Die grenzüberschreitenden Linien 7367 und 7368 sind als internationale Linien genehmigt und unterliegen damit bis auf Weiteres gesonderten Bestimmungen. Sie können derzeit nicht in ein nationales Linienbündel aufgenommen werden. Daher werden diese beiden Linien zunächst in ein Linienbündel 2 B ausgegliedert. Eine gemeinsame Genehmigung im Gesamtliniensbündel 2 bleibt jedoch Ziel des Landkreises.

Linienbündel 3: (Verkehrsraum Engen):

Das Linienbündel umfasst die Linien in den dünn besiedelten Bereichen im Westen des Landkreises. Hier fanden in den letzten Jahren umfangreiche Linien- und Fahrplanänderungen statt.

Die Linien 7352 Singen – Engen, 7353 Singen – Tengen und 7360 Engen – Tengen – Wiechs sind verkehrlich eng miteinander verbunden. Sie stellen die Verbindungen im Dreieck Tengen/Engen/Singen her und somit gemeinsam die Flächenerschließung im Westen des Landkreises. Sie sind daher als Gesamtverkehr zu betrachten.

Die Linien 1-5, welche die Teilorte der Stadt Engen bedienen, können allein nicht wirtschaftlich betrieben werden und sind verkehrlich und betrieblich eng mit den übrigen Linien des Linienbündels verbunden.

Um Leerkilometer (Ein- und Ausrückfahrten) zu vermeiden, kann die Linie 7366 Engen – Eigeltingen nur betrieblich und wirtschaftlich sinnvoll von Engen produziert werden. Verkehrlich ist sie mit den Linien 7352, 7353 und 7360 verknüpft.

Das Linienbündel 3 umfasst den Raum westlich der Schienenachse Singen—Engen:

Die beiden bedeutendsten Linien dieses Bündels 7351 Singen—Gottmadingen—Gailingen sowie 7353/7360 Singen—Hilzingen—Tengen / Engen (Blumberg) bilden zusammen zwischen Singen und Singen Hegauklinikum/Twiefeld ein Gesamtangebot, dass aufgrund seiner Dichte den Stadtbuss ersetzt und daher auch in einem Gesamtfahrplan dargestellt ist.

Die Linien 7353 Singen—Tengen und 7360 Engen—Tengen überlagern sich im Raum Tengen und sind daher bereits gemeinsam genehmigt.

Die Linien 7352 Singen—Hilzingen—Engen (Immendingen), ist verkehrlich in den Gesamtverkehr Singen—Hilzingen integriert.

~~Die Linien 1-5, welche die Teilorte der Stadt Engen bedienen, werden als alleine nicht lebensfähig betrachtet und sind betrieblich eng mit den übrigen Linien des Linienbündels verbunden.~~

Linienbündel 4: (Verkehrsraum Singen):

Dieses Linienbündel stellt einen verkehrlich und betrieblich verflochtenen Verkehrsraum im Bereich zwischen Gottmadingen - Singen – und Stockach dar.

Die Linie 7351 Singen – Gottmadingen – Gaillingen und die Linie 7362 Singen – Rielasingen-Worblingen – Moos stellen die verkehrliche Verbindung zwischen dem südöstlichen Raum Singen und der evangelischen Schule in Gaienhofen her. Die Linien 7362, 7363 Singen – Steißlingen - Stockach und 7364 Singen – Eigeltingen - Aach verbinden die Industrie- und Schulstandorte Gottmadingen/Singen, Eigeltingen/Steißlingen und Stockach miteinander. Die Linie 7364 überschneidet sich im Bereich Orsingen-Nenzingen – Stockach mit der Linie 7363. Die Linie 7363 bildet somit eine verkehrliche Ergänzung des Angebotes im Schülerverkehr zur Linie 7364.

Um einen wirtschaftlichen Ausgleich zwischen ertragsreichen- und ertragsschwachen Linien schaffen zu können und im Interesse einer flexiblen und wirtschaftlichen Produktion werden diese die Linien gebündelt vergeben.

~~Das Linienbündel 4 stellt einen verkehrlich und betrieblich an verschiedenen Stellen verflochtenen Verkehrsraum zwischen den Schienenachsen Radolfzell – Singen – Engen (Seehas) und Radolfzell – Stockach (Seehäse) dar.~~

~~Die Linie 7350 Singen – Radolfzell, 7363 Singen – Steißlingen – Stockach und 7374 Radolfzell – Steißlingen überlagern sich im Dreieck Singen / Radolfzell / Steißlingen mehrfach.~~

~~Die Linie 7364 Singen – Eigeltingen – Stockach und 7366 Engen – Eigeltingen – Stockach sind eng miteinander verwoben und überschneiden sich mit den anderen Linien des Bündels im Raum Stockach – Nenzingen – Orsingen.~~

~~Die Linie 7365 Eigeltingen – Heudorf ist eine Ergänzungs- und Zubringerlinie zu den Linien 7364 und 7366.~~

5.2.6 *Unverändert:* Linien ohne Zuordnung zu einem Linienbündel



Landkreis Konstanz Nahverkehrsplan 2016

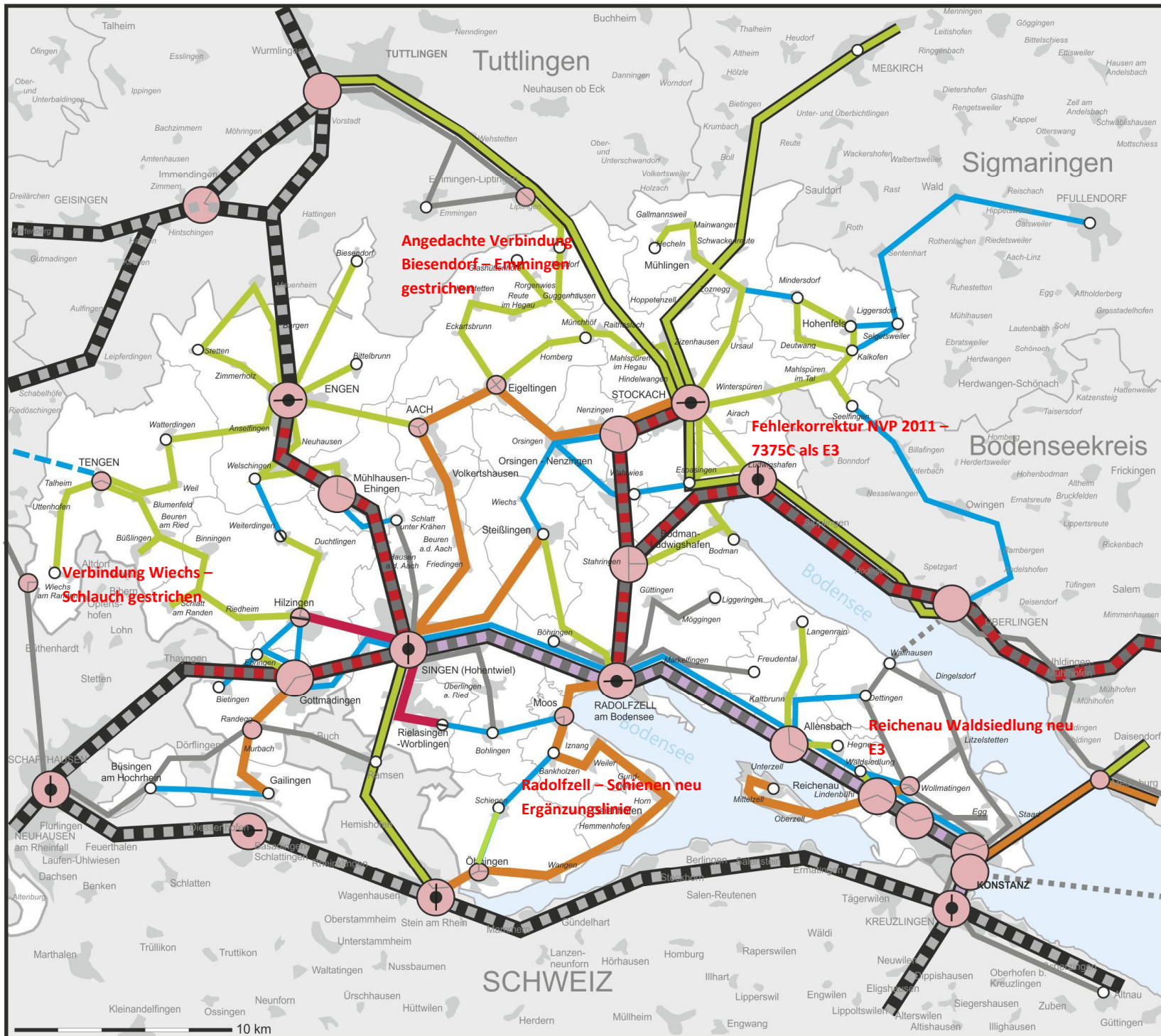
Abbildung 5.2.2-1: Linienbündelungskonzeption

Linienbündel mit Harmonisierungsdatum:

- Linienbündel 1: Verkehrsraum Stockach (2019)
- Linienbündel 2: Verkehrsraum Radolfzell (2019)
- Linienbündel 3: Verkehrsraum Engen (2019)
- Linienbündel 4: Verkehrsraum Singen (2019)

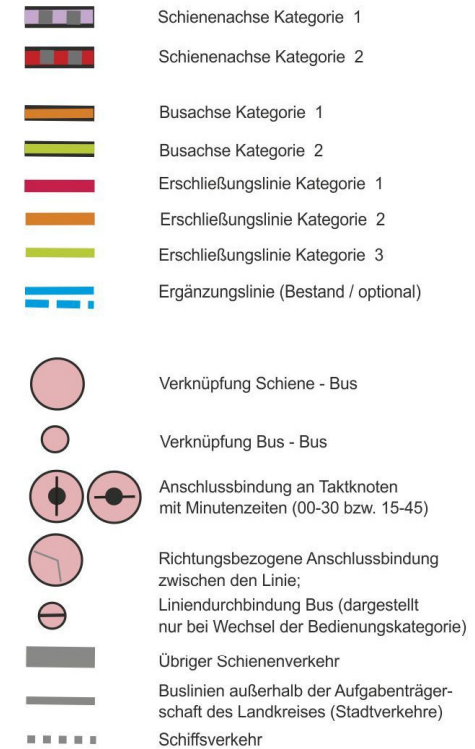
Überörtliche Linienwegsabweichungen gestrichelt

KONSTANZ	Kreisstadt
SINGEN / Hilzingen	Stadt / Gemeinde
Mindersdorf	Ortsteil
	Siedlungsfläche
	Staatsgrenze
	Kreisgrenze
	Gemeindegrenze



Landkreis Konstanz Nahverkehrsplan 2016

Abbildung 3.3.2 - 1:
Liniennetz nach Bedienungskategorien



KONSTANZ	Kreisstadt
SINGEN / Hilzingen	Stadt / Gemeinde
Mindersdorf	Ortsteil
	Siedlungsfläche
	Staatsgrenze
	Kreisgrenze
	Gemeindegrenze