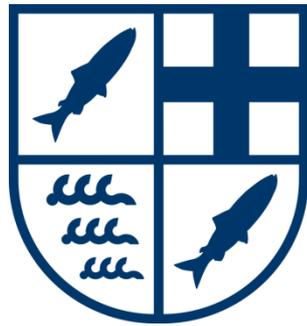


Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2022-2026



**LANDKREIS
KONSTANZ**

Bilanzierung Nahverkehrsplan 2011 / 2016

IGDB Verkehrsplanung + Beratung

Umsetzungsstand Ziele/Maßnahmen aus dem NVP 2011 / 2016

Ziel/Maßnahme [Lfd. Nr.]	Umsetzungsstand 04/2021
[3.1] In allen Raumkategorien soll der ÖPNV nach dem <u>Leitbild des Integralen Taktfahrplans</u> entwickelt werden.	Überwiegend umgesetzt
[3.2.1_1] <u>Komplettierung des Stundentakts der Schwarzwaldbahn an allen Wochentagen:</u> Schließung von Fahrplanlücken. Ersatzweise Öffnung der Intercityzüge für Nahverkehrstarife auf Regionalverbindungen zwischen den Landkreisen	Umgesetzt
[3.2.1_2] Durchbindung aller Züge der Schwarzwaldbahn bis Kreuzlingen	Nicht umgesetzt (andere Zielsetzung: Agglo-S-Bahn)
[3.2.1_3] RE-/IRE-Halt der Schwarzwaldbahn-Züge an der zukünftigen Haltestelle Konstanz-Sternenplatz	Haltepunkt noch nicht umgesetzt (andere Zielsetzung: Agglo-S-Bahn)
[3.2.1_4] IRE Halt der Gäubahn in Engen	Umgesetzt (IC/RE4 alle 2h)
[3.2.1_5] Halt aller Schwarzwaldbahn-Züge (auch IRE) in Immendingen	Umgesetzt (RE)
[3.2.1_6] <u>Stündliche RE-/IRE-Verbindungen zwischen Singen und dem Landkreis Tuttlingen</u> 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	Überwiegend umgesetzt (Lücke 5 - 6/7 Uhr)

Umsetzungsstand Ziele/Maßnahmen aus dem NVP 2011 / 2016

Ziel/Maßnahme [Lfd. Nr.]	Umsetzungsstand 04/2021
[3.2.1_7] Komplettierung des <u>IRE-Studentakts auf der Hochrheinstrecke</u> Singen – Waldshut – Basel an allen Wochentagen	Umgesetzt
[3.2.1_8] <u>Elektrifizierung auf der Hochrheinstrecke</u> Singen – Basel	In Umsetzung (Ziel: Fpl.wechsel 2027)
[3.2.1_9] Durchbindung aller RB-Züge der Bodenseegürtelbahn bis/ab Singen	Nicht umgesetzt
[3.2.1_10] Beibehaltung der grundsätzlichen <u>Knotensymmetrien des SPNV im Landkreis</u> (<i>seehas, seehäslle</i>) (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)	Umgesetzt
[3.2.1_11] Sicherstellung, dass Fernverkehr von/nach Stuttgart weiterhin über einen schnellen Zu-/Abbringer von/nach Konstanz verfügt.	Umgesetzt (Anschluss seehas)
[3.2.1_12] <u>Durchbindung seehas</u> von Konstanz nach Kreuzlingen (oder weiter) und von Singen ggf. nach Schaffhausen (z.B. Flügelung mit Engen)	Nicht umgesetzt
[3.2.1_13] Umsetzung <u>Zielkonzept Plus auf der Hochrheinstrecke</u> Singen – Basel	In Umsetzung (Ziel: Fpl.wechsel 2027)

Umsetzungsstand Ziele/Maßnahmen aus dem NVP 2011 / 2016

Ziel/Maßnahme [Lfd. Nr.]	Umsetzungsstand 04/2021																		
<p>[3.2.1_14] Einführung einer schnellen Zugverbindung Konstanz – St. Gallen ab 2015 im 2-Stunden-Takt, perspektivisch stündlich. Eine Durchbindung dieser Züge bis Singen – Basel wird angestrebt</p>	<p>Umgesetzt (RE im 60'-Takt)</p>																		
<p>[3.2.1_15] Agglo-S-Bahn Singen – Konstanz – Kreuzlingen Hafen – Münsterlingen (zusätzliche Linie zum seehas-30-Min-Takt) als langfristiges Ziel</p>	<p>In Planung</p>																		
<p>[3.2.1_16] Verbesserung der Verbindung Singen-Zürich mit direkter Verbindung zum Flughafen Zürich.</p>	<p>Direktverbindung zum Flughafen fehlt</p>																		
<p>[3.2.1_17] Elektrifizierung und Ausbau der Bodenseegürtelbahn Radolfzell – Friedrichshafen. Ermöglichung eines 30-Min-Taktes der Regionalbahn sowie der Nahverkehrshalte Espasingen, Stahringen und Radolfzell-Haselbrunn</p>	<p>In Umsetzung</p>																		
<p>[3.2.1_18] Zusammenführung der Maßnahmen zu einem ganzheitlichen System (Bodensee-S-Bahn)</p>	<p>Nicht umgesetzt (Projekt IBK BODANRAIL 2040; Zielhorizont 2040/45)</p>																		
<p>[3.2.2_1] SPNV-Bedienungsstandard bis 2030 (Tab. 3.2.2-1)</p> <table border="1" data-bbox="768 1036 1522 1213"> <thead> <tr> <th>Kategorie</th> <th></th> <th>HVZ</th> <th>NVZ</th> <th>SVZ</th> <th>Nachtverkehr Wochenende</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Schienenachse Kategorie 1</td> <td>AS1</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>60 *</td> </tr> <tr> <td>Schienenachse Kategorie 2</td> <td>AS2</td> <td>30</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60 *</td> </tr> </tbody> </table> <p>30, 60, 120 = Taktfolge in Minuten * Verbindung kann auch durch Bus (statt Zug) hergestellt werden</p>	Kategorie		HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr Wochenende	Schienenachse Kategorie 1	AS1	30	30	30	60 *	Schienenachse Kategorie 2	AS2	30	60	60	60 *	<p>Umgesetzt (Mit Ausnahme Bodenseegürtelbahn: In Planung)</p>
Kategorie		HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr Wochenende														
Schienenachse Kategorie 1	AS1	30	30	30	60 *														
Schienenachse Kategorie 2	AS2	30	60	60	60 *														
<p>[3.2.2_2] SPNV-Bedienungsstandard ab 2030 (Tab. 3.2.2-2)</p> <table border="1" data-bbox="768 1233 1522 1410"> <thead> <tr> <th>Kategorie</th> <th></th> <th>HVZ</th> <th>NVZ</th> <th>SVZ</th> <th>Nachtverkehr Wochenende</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Schienenachse Kategorie 1</td> <td>AS1</td> <td>15</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>60 *</td> </tr> <tr> <td>Schienenachse Kategorie 2</td> <td>AS2</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30-60</td> <td>60 *</td> </tr> </tbody> </table> <p>15, 30, 60 = Taktfolge in Minuten * Verbindung kann auch durch Bus (statt Zug) hergestellt werden</p>	Kategorie		HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr Wochenende	Schienenachse Kategorie 1	AS1	15	30	30	60 *	Schienenachse Kategorie 2	AS2	30	30	30-60	60 *	<p>Laufende Umsetzung</p>
Kategorie		HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr Wochenende														
Schienenachse Kategorie 1	AS1	15	30	30	60 *														
Schienenachse Kategorie 2	AS2	30	30	30-60	60 *														

Umsetzungsstand Ziele/Maßnahmen aus dem NVP 2011 / 2016

Ziel/Maßnahme [Lfd. Nr.]	Umsetzungsstand 04/2021
[3.2.2_3] Bereitstellung ausreichender Kapazitäten im SPNV (vgl. Maßnahmen [115]) in den Hauptverkehrszeiten	In Umsetzung
[3.2.2_4] Bei touristischen (SPNV-)Linien ist bei entsprechender Nachfrage eine saisonale Taktverdichtung / Kapazitätserweiterung vorzusehen.	In Umsetzung
[3.2.2_5] Verlängerung des SPNV Radolfzell – Stockach bis Stockach-Hindelwangen unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf den innerstädtischen Straßenverkehrsfluss	Im Umsetzung (Im Rahmen Modernisierung: Bodenseegürtelbahn)
[3.2.2_6] Flügelung der seehas-Züge in Singen in die Richtungen Engen und Schaffhausen <i>Ziel: umsteigefreie Nahverkehrsverbindungen Schaffhausen – Gottmadingen – Singen – Konstanz sowie effizienterer Einsatz des Rollmaterials</i>	Nicht umgesetzt
[3.2.2_7] Einrichtung eines Freizeitverkehrs an einzelnen Verkehrstagen auf der Schienenstrecke Stockach – Meßkirch – Mengen , mittelfristig erneute Prüfung der Nutzung auch für einen regelmäßigen SPNV.	Umgesetzt (Betriebsaufnahme Freizeitverk. ab 18.07.2021; Machbarkeitsstudie für regelm. SPNV liegt vor)
[3.2.2_8] Mittelfristig ist die Reaktivierung der Schienenverbindung Singen – Rielasingen – Etwilen für den Schienenpersonenverkehr zu prüfen.	In Umsetzung (Entscheid über Machbarkeitsstudie)
[3.2.3] Die Bahnhöfe und Haltestellen des SPNV sind barrierefrei auszugestalten mit <ul style="list-style-type: none"> ▪ barrierefreien Zuwegungen über Rampen oder ersatzweise Aufzügen ▪ Anpassung der Bahnsteighöhe (Regelhöhe 55 cm über Schienenoberkante): Erhöhung, teilweise Tieferlegung der Bahnsteige ▪ Erneuerung der Bahnsteigbeläge/Blindenleitsysteme ▪ Modernisierung der Bahnsteigmöblierung ▪ Ausrüstung aller Stationen mit elektronischen Zugzielanzeigen 	Umgesetzt (Ausnahme: Radolfzell)

Umsetzungsstand Ziele/Maßnahmen aus dem NVP 2011 / 2016

Ziel/Maßnahme [Lfd. Nr.]	Umsetzungsstand 04/2021
<p>[3.2.4_1] Prioritäre Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltestellen „Konstanz Sternenplatz“, „Radolfzell Herzen“, „Mühlhausen Süd“, „Radolfzell Altbohl“, „Stockach Hindelwangen“, „Espasingen“ (soweit ein Halt betrieblich möglich wird)</p>	<p>Nicht umgesetzt (teilweise in Planung)</p>
<p>[3.2.4_2] Nachrangige Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltestellen „Reichenau-Waldsiedlung“, „Allensbach West“, „Radolfzell Ost“, „Gottmadingen Industrie“</p>	<p>Nicht umgesetzt</p>
<p>[3.2.5_1] Wiedereinbau von Überleitstellen zwischen Engen und Konstanz zur Verbesserung der Betriebsqualität in Störungsfällen (Ermöglichung des Gleiswechselbetriebs); Auslegung der Bahnübergänge bis V 160 km/h</p>	<p>In Umsetzung</p>
<p>[3.2.5_2] Elektrifizierung der Hochrheinstrecke Basel – Waldshut – Schaffhausen</p>	<p>In Umsetzung</p>
<p>[3.2.5_3] Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn Singen – Friedrichshafen; Ausbau von Kreuzungsbahnhöfen und Doppelspurabschnitten</p>	<p>In Umsetzung</p>
<p>[3.2.5_4] Entschärfung des Engpasses eingleisiger Brandbühlentunnel/Bahnhof Stahringen</p>	<p>Im Umsetzung (Im Rahmen Modernisierung: Bodenseegürtelbahn)</p>
<p>[3.2.5_5] Bau einer weiteren Fahrmöglichkeit zwischen Abstellanlage und Bahnsteiggleis im Bahnhof Stockach über das Durchgangsgleis</p>	<p>Nicht umgesetzt</p>

Umsetzungsstand Ziele/Maßnahmen aus dem NVP 2011 / 2016

Ziel/Maßnahme [Lfd. Nr.]

Umsetzungsstand
04/2021

[3.4.3_1] Verbindungsstandard
Bus- und Bahnlinien
bis 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	-

**Weitestgehend
umgesetzt**

[3.4.3_2] Verbindungsstandard
Bus- und Bahnlinien
ab 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	-

**Laufende
Umsetzung**

15, 30 , 60 = Taktfolge in Minuten

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

** Verbindung kann auch durch Anmeldefahrten (AST) statt Bus hergestellt werden

Umsetzungsstand Ziele/Maßnahmen aus dem NVP 2011 / 2016

Ziel/Maßnahme [Lfd. Nr.]	Umsetzungsstand 04/2021
[3.3.2] <u>Anschlussbeziehungen und Bedienungskategorien</u> gemäß Tabellen 3.3.2-1 und 3.3.2-2. (NVP2016)	In Umsetzung
[3.4.1_1] Mindestens <u>stündliche Anbindung aller Ortsteile über 150 Einwohner</u> : Dies soll in nachfrageschwachen Zeiten und Räumen durch einen verstärkten Einsatz von AST-Verkehren (auch tagsüber in nachfrageschwächeren Zeiten) erfolgen	In Umsetzung
[3.4.1_2] Einführung eines <u>Nachtverkehrs</u> in den Wochenendnächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag (Nachtzug/Nachtbus)	Nicht umgesetzt
[3.4.1_3] Schaffung <u>verlässlicher Takte auch im Regionalbusverkehr</u> . Verstärkter und systematischer Einsatz bedarfsgesteuerter Verkehre in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage.	Weitestgehend Umgesetzt
[3.4.1_4] <u>Ausbau Fahrplanangebot und Kapazitäten auf den nachfragestarken Achsen</u> zur Anpassung an den Fahrgastzuwachs der vergangenen Jahre (Schaffung angenehmer Beförderungsbedingungen auch zu Hauptverkehrszeiten als Voraussetzung für weiteren Fahrgastgewinn). Abrundung bestehender Angebote in den Schwachverkehrszeiten am Abend und am Wochenende.	Umgesetzt
[3.5] Die im NVP 2011 im Kap. 3.5 detailliert beschriebenen teilraumbezogenen Vorschläge für <u>die Weiterentwicklung des Liniennetzes</u> wurden geprüft und soweit möglich umgesetzt. Das Liniennetz wurde auf Grundlage der übrigen Anforderungen im NVP planerisch konkretisiert und ggf. nachjustiert, um die Planung an die veränderten Bedürfnisse anzupassen.	Umgesetzt

Umsetzungsstand Ziele/Maßnahmen aus dem NVP 2011 / 2016

Ziel/Maßnahme [Lfd. Nr.]	Umsetzungsstand 04/2021
[3.6.1_1] Siedlungsbereiche, welche durch den SPNV bedient werden, gelten als ausreichend erschlossen, wenn 80 % der Einwohner im Radius 750 Meter um die SPNV-Zugangsstelle wohnen. [...]	Siehe [3.2.4_1] und [3.2.4_2]
[3.6.1_2] Siedlungsbereiche, welche durch überörtlichen Busverkehr bedient werden, gelten als ausreichend erschlossen, wenn 80 % der Einwohner vom Radius 500 Meter um die Bushaltestellen wohnen. [...]	Siehe unten
[3.6.1_3] Bei geringen Einwohnerzahlen gilt in Ausnahmefällen ein Siedlungsbereich als erschlossen, wenn 90 Prozent der Einwohner vom Radius 1000 Meter um die SPNV-Zugangsstelle erfasst sind (bis zu 15 Min. Gehzeit).	Siehe [3.2.4_1] und [3.2.4_2]
[3.6.3_1] Beseitigung <u>Erschließungsdefizit</u> Stockach Östliche Haldenöschstraße	Nicht umgesetzt
[3.6.3_2] Beseitigung <u>Erschließungsdefizite</u> in Gottmadingen: Hilzinger-/Waldstr. und Friedhofstraße	Nicht umgesetzt
[3.6.3_3] Beseitigung <u>Erschließungsdefizit</u> Welschingen Gewerbegebiet	Nicht umgesetzt

Umsetzungsstand Ziele/Maßnahmen aus dem NVP 2011 / 2016

Ziel/Maßnahme [Lfd. Nr.]

Umsetzungsstand
04/2021

[3.7.2] Haltestellenausstattung: [...] Für die Haltestellen der Kategorien 1-3 [ist] eine Ausstattung mit Kasseler Sonderbord (Bordsteinhöhe 18-20 cm), taktilem Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder) anzustreben. Bei aufkommenstarken Haltestellen, welche vor allem dem regelmäßigen Schülerverkehr dienen, können die Ausstattungsmerkmale nachfragegerecht angepasst werden.

Die in Tabelle 3.7.2-1 angegebenen Standards sollen angestrebt werden:

Ausstattungsmerkmale	Kategorie			
	1	2	3	4
Einheitliches Haltestellenschild (Basisvariante)			○	○
Einheitliches Haltestellenschild aufgewertet	○	○		
Einheitlicher haltestellenbezogener Fahrplan	○	○	○	○
Erhöhter Bordstein (Kasseler Hochbord)	○	○	○	
Papierkorb	○	○	○	
Wetterschutz ²²	○	○	○	
Beleuchtung	○	○	○	
Sitzgelegenheit	○	○	○	
ÖPNV-Informationen (Linienplan, Fahrpreise)	○	○	○	
Stadtplan / Umgebungsplan, Infovitrine	○	○		
Fahrradabstellanlage	○	○		
Uhr	○			
Ggf. Fahrkartenautomat	○			
Rollstuhl-WC	○			
Dynamische Fahrgastinformation (Echtzeit)	○			
Akustische Fahrgastinformationen	○			

Laufende
Umsetzung

Umsetzungsstand Ziele/Maßnahmen aus dem NVP 2011 / 2016

Ziel/Maßnahme [Lfd. Nr.]	Umsetzungsstand 04/2021
[3.7.3_1] Bestehende Busbeschleunigungsmaßnahmen der Stadtbusverkehre , insbesondere die Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen, sollen auch den Regionalbuslinien verfügbar gemacht und von diesen genutzt werden.	In Umsetzung
[3.7.3_2] Sofern an neuralgischen Punkten erforderlich, sind für Regionalbuslinien gesonderte Bevorrechtigungen einzurichten.	Nicht umgesetzt
[3.7.3_3] Buslinienwege sollen als Vorfahrtsstraßen ausgewiesen werden. Soweit Buslinien durch Tempo 30-Zonen verkehren, sollen diese ebenfalls als Vorfahrtsstraße ausgewiesen werden.	Nicht umgesetzt
[3.7.3_4] Zum Abbau von Behinderungen soll am Bahnhof Engen die Bahnhofsstraße als Einbahnstraße ausgewiesen werden.	Nicht umgesetzt
[3.8.1_1] Fahrzeugstandard Erschließungslinien der Kategorien 1, 2 und 3: Alle Taktfahrten (vgl. Kap. 3.4.3) sind mit Fahrzeugen der Kategorie A (vgl. Kap. 3.8) zu bedienen. Kapazitätsbedingte Verstärkerfahrten, insb. im Schülerverkehr oder reine zusätzliche Schülerkurse können auch mit Fahrzeugen der Kategorie B (vgl. Kap. 3.8) bedient werden.	Umgesetzt
[3.8.1_2] Busachsen sowie Erschließungslinien der Kategorien 3: Alle Taktfahrten (vgl. Kap. 3.4.3) sind mit Fahrzeugen der Kategorie A oder B (vgl. Kap. 3.8) zu bedienen. Kapazitätsbedingte Verstärkerfahrten, insb. im Schülerverkehr oder reine zusätzliche Schülerkurse können auch mit Fahrzeugen der Kategorie C (vgl. Kap. 3.8) bedient werden.	Umgesetzt
[3.8.1_3] Ergänzungslinien können mit Fahrzeugen der Kategorie B (vgl. Kap. 3.8) durchgeführt werden.	Umgesetzt



Umsetzungsstand Ziele/Maßnahmen aus dem NVP 2011 / 2016

Ziel/Maßnahme [Lfd. Nr.]	Umsetzungsstand 04/2021
[3.8.3] Konzepte der Elektromobilität/Hybridtechnik, CNG/Erdgas, Brennstoffzelle etc. sollen aktiv beobachtet und entsprechende Fahrzeuge entsprechend dem jeweils sinnvollsten Einsatzgebiet möglichst rasch auch im Regionalbusverkehr zum Einsatz kommen.	Nicht umgesetzt
[3.9.2_1] Die Höhe des Tarifs ist nachfrageverträglich fortzuentwickeln. Die Steigerungsraten sollen nicht über der Steigerungsrate der allgemeinen Mobilitätskosten liegen.	In Umsetzung
[3.9.2_2] Bei der Fortentwicklung des Verbundtarifs ist die Einführung preisgerechter Angebote für Kurzstrecken im Einzelfahrscheinbereich zu prüfen (Kurzstreckentarif)	In Umsetzung
[3.9.2_3] Innerhalb der Cityzonen sollen alle Verbundverkehrsmittel (incl. SPNV) zum Citytarif nutzbar sein.	In Umsetzung
[3.9.2_4] Tageskarten/Familientageskarten sollten auch für kürzere Distanzen angeboten werden	Umgesetzt
[3.9.2_5] Bei der Fortentwicklung der Vertriebsstrukturen des Verbundtarifs soll darauf geachtet werden, dass aus den Vertriebsdaten Grundlagen für die Einnahmenaufteilung generierbar sind.	Umgesetzt
[3.9.2_6] Neue Vertriebsformen (elektronisches Ticketing sowie das beschlossene Handyticket) sollen auf der Basis eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses vorangetrieben werden.	In Umsetzung



Umsetzungsstand Ziele/Maßnahmen aus dem NVP 2011 / 2016

Ziel/Maßnahme [Lfd. Nr.]	Umsetzungsstand 04/2021
[3.9.3_1] Die Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund bodo umfasst einen Überlappungsbereich vom VHB in den bodo als vollständig in den VHB-Tarif integrierte VHB-Zone 33.	Umgesetzt
[3.9.3_2] 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.	In Umsetzung
[3.9.3_3] 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.	In Umsetzung
[3.9.3_4] 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 2021 an soll die vollständige Durchgängigkeit aller Fahrtscheine vom Start bis zum Zielort umgesetzt sein.	Umgesetzt

Umsetzungsstand Ziele/Maßnahmen aus dem NVP 2011 / 2016

Ziel/Maßnahme [Lfd. Nr.]	Umsetzungsstand 04/2021
<p>[3.9.4] Tarifkooperation mit Verkehrsverbund FlexTax und OSTWIND: 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 den alleinigen Übergangspunkt Konstanz/Kreuzlingen. Mit Integration des FlexTax soll der Tarifübergang ebenso bei Stein am Rhein und Thayngen eingeführt werden.</p>	Umgesetzt
<p>[3.9.5] Für Schiffsverbindungen, welche topografisch bedingte Lücken im Netz der landgebundenen ÖPNV-Verkehrsmittel schließen und nicht in erster Linie touristischen Charakter (Saisonbetrieb) haben, sollen für umsteigende Fahrgäste tariflich durchgehende Tarifangebote geschaffen werden. Dies betrifft insbesondere folgende Schiffsverbindungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fähre Konstanz - Meersburg ▪ Katamaran Konstanz - Friedrichshafen ▪ Fähre Konstanz-Wallhausen - Überlingen 	Teilweise umgesetzt (nur Fähre Konstanz-Meersburg: BW-Tarif)
<p>[3.10_1] Verbundeinheitliches durchgängiges System der Liniennummerierung</p>	In Umsetzung
<p>[3.10_2] Verbundeinheitlich gestaltete Liniennetzpläne</p>	Umgesetzt

Umsetzungsstand Ziele/Maßnahmen aus dem NVP 2011 / 2016

Ziel/Maßnahme [Lfd. Nr.]	Umsetzungsstand 04/2021
[3.10_3] Verbundeinheitlicher Standard der Haltestellenausstattung (Mast und Fahrplanschild, Fahrplankästen/Vitrine)	Teilweise umgesetzt (nur Regionalbus)
[3.10_4] Aufnahme von sämtlichen öffentlichen Verkehrsverbindungen, die den Landkreis berühren, in den Kreis-/Verbundfahrplan (Schiene, Bus, Schiff), ggf. ohne rein touristische saisonale Angebote	Umgesetzt
[3.10_5] Ausweitung der <u>Linien-/teilraumspezifischen Angebotskommunikation</u> (z.B. Fahrplaninformationen im Taschenformat)	Umgesetzt (für Regionalbus)
[3.10_6] Einrichtung von <u>zentralen Kundencentern</u> des ÖPNV (Verbund) / Mobilitätszentralen an den zentralen Verknüpfungsstellen zwischen Schiene und Bus in Konstanz, Singen, Radolfzell und Stockach. Zur Einrichtung dieser Kundencenter / Mobilitätszentralen sollen die vorhandenen Ressourcen von Schiene, Stadtbus, Regionalbus und ggf. weiterer Informationseinrichtungen (Tourismus o.ä.) möglichst kostenneutral gebündelt werden.	Nicht umgesetzt
[3.10_7] Fortführung und weitere Optimierung der <u>Telefonauskunft</u>	In Umsetzung
[3.10_8] Einrichtung eines einheitlichen kreisweiten <u>Beschwerdemanagements</u>	Nicht umgesetzt
[3.10_9] Beibehaltung der <u>personenbedienten Fahrkartenverkaufsstellen</u> im Kreis und Gewährleistung kundenfreundlicher Öffnungszeiten	Nicht umgesetzt
[3.10_10] Umfassende Nutzung <u>elektronischer Informationssysteme</u> (Internetauskunft, Handy-Apps etc.)	In Umsetzung

Umsetzungsstand Ziele/Maßnahmen aus dem NVP 2011 / 2016

Ziel/Maßnahme [Lfd. Nr.]	Umsetzungsstand 04/2021
<p>[3.11.1_1] An den Verknüpfungspunkten Schiene - Bus sind vorrangig und kurzfristig technisch gestützte Anschlusssysteme Schiene -> Bus auf der Basis von Echtzeitdaten des Schienenverkehrs einzurichten. Diese Anschlusssysteme Schiene -> Bus ist unabhängig von den jeweiligen Betreibern auf der Schiene und beim Bus an folgenden Verknüpfungspunkten vorzusehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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), 7353 (Hilzingen/Tengen), 7363 (Steißlingen), 7364 (Eigeltingen/Stockach) ▪ Gottmadingen -> Buslinie 7351 (Gailingen) ▪ Mühlhausen-E. -> Buslinie 7352 (Engen) ▪ Engen -> Buslinien 7360 (Tengen), 7366 (Aach), 1 - 5, 7352 (Hilzingen) ▪ Stahringen -> Buslinie 7375 C (Bodman-Ludwigshafen) ▪ Nenzingen -> Buslinie 7364 (Eigeltingen) ▪ Stockach -> Buslinien 7375B (Heudorf), 7375C (Bodman-Ludwigshafen), 7391 (Meßkirch), 1000 (Hecheln), 7393 (Hohenfels), 7389 (Überlingen) ▪ Ludwigshafen -> 7375 C (Stahringen, Stockach) 	<p>Nicht umgesetzt</p>
<p>[3.11.1_2] Für geeignete Verknüpfungspunkte sollen auch für die umgekehrte Umsteigerichtung Bus -> Schiene Systeme der Anschlusssysteme eingerichtet werden (insb. Stockach, Nenzingen, Stahringen, Engen).</p>	<p>Nicht umgesetzt</p>
<p>[3.11.1_3] In einer zweiten Stufe sind Anschlüsse Bus - Bus unter Generierung von Echtzeitdaten auch durch den Busverkehr umzusetzen.</p>	<p>In Umsetzung</p>

Umsetzungsstand Ziele/Maßnahmen aus dem NVP 2011 / 2016

Ziel/Maßnahme [Lfd. Nr.]	Umsetzungsstand 04/2021
<p>[3.11.1_4] Technische Anschlusssysteme sind spätestens mit der Neuerteilung von Linieneinigungen im Regionalbusverkehr einzurichten und zuverlässig zu betreiben. Sie sind als Bedingung für künftige Verkehrsverträge vorzusehen.</p>	<p>In Umsetzung</p>
<p>[3.11.2_1] Kapazität: Außerhalb der Zeiten der Schülerverkehrsspitzen sind Züge, bei welchen Fahrgäste regelmäßig länger als 15 Minuten stehen müssen, durch Erweiterung der Kapazitäten oder Taktverdichtungen zu entlasten.</p>	<p>In Umsetzung</p>
<p>[3.11.2_2] Kapazität: Außerhalb der Zeiten der Schülerverkehrsspitzen sind Buskurse, bei welchen Fahrgäste regelmäßig länger als 10 Minuten stehen müssen, durch Zusatzkurse bzw. Taktverdichtungen zu entlasten.</p>	<p>Umgesetzt</p>
<p>[3.11.3] Die bestehenden Fahrgastreue und die Mobilitätsgarantie des VHB im Fall von Beförderungsausfall oder Anschlussverlusten sind dauerhaft abzusichern und von allen Betreibern anzuwenden.</p>	<p>In Umsetzung</p>
<p>[3.11.4] Qualitätssicherung: Eine Konkretisierung der qualitativen Anforderungen an die Leistungen der Regionalbuslinien soll in den zukünftigen Verkehrsverträgen im Zuge von Neuergaben der Regionalbusleistungen erfolgen. Dabei soll auch der Einsatz von Qualitätssystemen wie z.B. DIN 13816 geprüft werden.</p>	<p>Umgesetzt</p>
<p>[3.12_1] Auf eine direkte, möglichst umwegfreie und barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV, insbesondere des Schienenverkehrs, durch Fuß- und Radwegeverbindungen ist zu achten. Schwachstellen in der umweg- und barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestellen sollen gezielt beseitigt werden. An wichtigen Punkten sollen Wegweiser zu den ÖPNV-Zugangsstellen installiert werden.</p>	<p>In Umsetzung</p>
<p>[3.12_2] Die Park + Ride-Anlagen sowie Bike + Ride-Anlagen an den Haltestellen des SPNV sind dort, wo Engpässe bestehen, bedarfsgerecht auszubauen.</p>	<p>In Umsetzung</p>

Umsetzungsstand Ziele/Maßnahmen aus dem NVP 2011 / 2016

Ziel/Maßnahme [Lfd. Nr.]	Umsetzungsstand 04/2021
[3.12_3] Dort, wo im Siedlungsbereich längere Zugangswege bestehen, sind auch zentrale Bushaltestellen nachfrageorientiert mit Bike+Ride-Plätzen auszustatten.	Nicht umgesetzt
[3.12_4] Die Möglichkeiten für zentrale Groß-P+R-Plätze an geeigneten Schnittstellen zwischen dem übergeordneten Straßennetz und dem SPNV sind gesondert zu untersuchen.	Nicht umgesetzt
[3.12_5] Es ist Ziel des Landkreises, außerhalb der Stoßzeiten im Regionalbusverkehr eine Fahrradmitnahme zuzulassen, soweit dies nicht zu Behinderungen im Betriebsablauf, zu einer Gefährdung von Anschlussverbindungen oder Beeinträchtigungen bei der Mitnahme von Kinderwagen, Rollatoren o.ä. führt.	In Umsetzung
[3.12_6] Maßnahmen zur Kombination von ÖPNV-Nutzung und CarSharing sind zu unterstützen. Dazu zählen z.B. die Bereitstellung von CarSharing-Stellplätzen an Knotenpunkten des ÖPNV oder gemeinsame tarifliche Kombiangebote.	Nicht umgesetzt
[3.13.2_1] Ausschließlicher Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Kneeling, Rollstuhlstellplatz, manuell zu bedienender Rollstuhlrampe, zuverlässiger optischer sowie akustischer Haltestellenankündigung (Zwei-Sinne-Prinzip) auf folgenden Bedienungskategorien <ul style="list-style-type: none"> ▪ Busachsen 1 und 2 sowie Erschließungslinien 1 bis 3 ▪ Ergänzungslinien sowie kapazitätsbedingte Verstärkerfahrten insbesondere 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. Über 2022 hinaus können hier auch – soweit dies landesgesetzlich möglich bleibt – Fahrzeuge mit niedrigerem Standard eingesetzt werden. 	Umgesetzt

Umsetzungsstand Ziele/Maßnahmen aus dem NVP 2011 / 2016

Ziel/Maßnahme [Lfd. Nr.]	Umsetzungsstand 04/2021
<p>[3.13.2_2] Soweit noch nicht durchgängig Niederflurfahrzeuge verkehren, ist deren Einsatz in den Fahrplanmedien zu kennzeichnen.</p>	<p>Umgesetzt</p>
<p>[3.13.2_3] Schrittweiser Ausbau der Haltestellen mit Kasseler Hochbord bei Stadtverkehrslinien sowie bei Regionalbuslinien der Haltestellen gemäß Kap. 3.7.2 unter Ausnutzung von Fördermitteln des Landes</p>	<p>Nicht vollumfänglich umgesetzt</p>
<p>[3.13.3] Für die Züge des lokalen Nahverkehrs (<i>seehas, seehüsle</i>, Regionalbahn, S-Bahn) werden folgende Standards angestrebt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausschließlicher Einsatz von Fahrzeugen mit 55 cm Bodenhöhe und Spaltüberbrückung ▪ Barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe und Haltepunkte (vgl. Abschnitt 3.2.3), incl. der Park+Ride und Bike+Ride-Anlagen ▪ Einsatz optischer sowie akustischer dynamischer Fahrgastinformationen an den Bahnsteigen und in den Fahrzeugen (Zwei-Sinne-Prinzip). ▪ Einrichtung zum Auffinden der außenliegenden Türtaster für Sehbehinderte/Blinde (akustisches Türfindesignal oder tastbare Lippe am Fahrzeugboden) 	<p>Überwiegend umgesetzt (Ausnahmen: Fahrzeuge des IRE 3 und Ausbau Bahnhof Radolfzell)</p>
<p>[3.13.4_1] Bei Fahrplanveröffentlichungen ist auf ausreichende Schriftgrößen zu achten bzw. sind diese im Internet anzubieten.</p>	<p>Umgesetzt</p>
<p>[3.13.4_2] Soweit dies vom Aufwand her leistbar ist, sind alle Informationen auch in Audioformaten und/oder Brailleschrift anzubieten.</p>	<p>Nicht umgesetzt</p>
<p>[3.13.4_3] An Haltestellen sind haltstellenbezogene Fahrpläne in ausreichender Schriftgröße und in ausreichend niedriger Höhe anzubringen.</p>	<p>Umgesetzt</p>

Umsetzungsstand Ziele/Maßnahmen aus dem NVP 2011 / 2016

Ziel/Maßnahme [Lfd. Nr.]	Umsetzungsstand 06/2021
<p>[3.14] Die in Kapitel 3.14 beschriebenen Anforderungen an die Verbindungsqualität im Schülerverkehr (Anzahl Verbindungen, Wartezeit, Beförderungszeit, Beförderungskapazitäten, Schulzeitenstaffelung, Schulkooperationen) sollen eingehalten werden.</p>	<p>Umgesetzt</p>
<p>[3.15_1] Alle wichtigen touristischen Ziele im Kreisgebiet werden durch Linien des Schienenverkehrs oder durch Buslinien der Bedienungskategorien Busachse Kategorie 1 oder Erschließungslinien der Kategorien 1 oder 2 erreicht. Auf diesen Linien ist ein Taktverkehr (mindestens Stundentakt) im konventionellen Linienverkehr vorgesehen. Bedarfsgesteuerte Systeme wie AST, bei denen für ortsfremde Personen Zugangshemmnisse vorhanden sind, sollen dort nicht zum Einsatz kommen.</p>	<p>Umgesetzt</p>
<p>[3.15_2] Die Ausweitung der VHB-Gästekarte (kostenlose ÖPNV-Nutzung für Übernachtungsgäste) auf weitere Städte und Gemeinden wird angestrebt.</p>	<p>In Umsetzung</p>
<p>[3.15_3] Ausweitung der kostenlosen ÖPNV-Nutzung mit der Gästekarte auf den gesamten Bodenseeraum nach dem Vorbild des KONUS-Tickets im Schwarzwald.</p>	<p>Nicht umgesetzt</p>
<p>[3.15_4] Auf touristischen Linien sind spezielle Angebote für die Fahrradmitnahme anzustreben, soweit sie mit den sonstigen Anforderungen an den Linienverkehr verträglich sind (z.B. in Form von Fahrradanhängern für den Punkt-Punkt-Verkehr).</p>	<p>Nicht umgesetzt</p>
<p>[3.15_5] Die Einrichtung spezieller saisonaler Ausflugsverbindungen mit Fahrradbeförderung soll geprüft werden (z.B. Konstanz – Bodanrück – Ludwigshafen).</p>	<p>Nicht umgesetzt</p>