



NAHVERKEHRSPLAN 2024

LANDKREIS KONSTANZ

Impressum

Titel: Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2024
(Anhörungsentwurf)

Projektteam:



Landkreis Konstanz
Max-Stromeyer-Straße 166/168 • 78467 Konstanz
Nahverkehrsamt



IG Dreieich Bahn GmbH
Im Steingrund 3 • 63303 Dreieich
Peter Castellanos • Holger Fiedler • Anton Kirsten

Beschlossen und Herausgegeben durch den Kreistag des Landkreises Konstanz am **XX.XX**.2024

Zusammenfassung	1
1 Einführung	3
1.1 Aufgaben, Inhalt & Wirkung des Nahverkehrsplans	3
1.2 Vorgehen	4
1.3 Rechtsgrundlagen & Übergeordnete Planungen	5
1.3.1 ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg	5
1.3.2 Ziele und Grundsätze der Raumordnung	7
1.3.3 Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010	11
1.3.4 Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg	14
2 Bestandsanalyse	16
2.1 Untersuchungsraum	16
2.1.1 Beschreibung & Abgrenzung	16
2.1.2 Raumstruktur & Bevölkerung	17
2.1.3 Verflechtungen der Pendelnden	24
2.1.4 Tourismus und Freizeitverkehr	31
2.1.5 Gebietssteckbriefe zu den Kommunen im Kreis	34
2.1.6 Mobilitätsverhalten	34
2.1.7 Motorisierter Individualverkehr	39
2.2 Schienengebundener ÖPNV	40
2.2.1 Aktuelles SPNV-Angebot	40
2.2.2 In Planung bzw. Umsetzung befindliche Projekte	42
2.2.3 Stillgelegte Schienenstrecken	43
2.3 Straßengebundener ÖPNV	43
2.3.1 Angebotsstruktur	43
2.3.2 Haltestelleninfrastruktur	49
2.4 Linienschiffahrt	49
2.5 Nachfragedaten	50
2.5.1 Fahrgastzahlen im VHB	50
2.5.2 Bedarfsgesteuerte Bedienformen	52
2.5.3 Prognose der Fahrgastnachfrage	53

2.6	Tarif & Vertrieb.....	54
2.6.1	Verbundtarif	54
2.6.2	Übergangstarife	55
2.6.3	AST-Tarife	57
2.6.4	Kommunen mit reduziertem Fahrpreis für Einzelfahrten Innerorts	57
2.6.5	Bodensee-Ticket und Gästekarte „Bodenseecard West“	57
2.6.6	Vertriebsstruktur.....	59
2.6.7	Bewertung der Tarif- und Vertriebsstruktur	60
2.6.8	Gründung eines Aufgabenträgerverbundes	60
2.7	Geteilte Mikromobilität & Carsharing	61
2.7.1	Definition & Einsatzbereiche von Mikromobilität & Sharing-Konzepten ..	61
2.7.2	Fahrradmietsysteme	62
2.7.3	E-Tretroller Verleihsystem in Konstanz.....	63
2.7.4	Carsharing.....	64
2.8	Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2011/2016.....	67
3	Grundlagen der Angebotskonzeption	75
3.0	Verfahrensgrundlagen.....	75
3.1	Leitbild für nachhaltige Mobilität	76
3.1.1	Anlass, Einordnung & Ziele dieses Leitbilds	76
3.1.2	Grundsätze & Allgemeine Ziele für Nachhaltige Mobilität	77
3.2	Anforderungsprofil für künftiges ÖPNV-Angebot.....	81
3.2.1	Ziele des Landkreises Konstanz für den ÖPNV	81
3.2.2	Verbindungsstandard	85
3.2.3	Erschließungsstandard	93
3.2.4	Haltestellenstandard.....	96
3.2.5	Fahrzeugstandard	104
3.2.6	Straßennetz.....	108
3.2.7	Barrierefreiheit	108
3.2.8	Tarifgestaltung	111
3.2.9	Personalstandard	112
3.3	Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens	115
3.3.1	Einführung	115
3.3.2	Erste Beteiligungsstufe.....	116

3.3.3	Zweite Beteiligungsstufe	118
3.4	Potenzialanalyse.....	119
3.4.1	Grundlagen und Methodik	119
3.4.2	Ergebnisse der Verbindungsanalyse	122
3.4.3	Ergebnisse der Erschließungsanalyse.....	124
3.5	Bewertung durch das Projektteam	126
4	Zielkonzept 2030+	127
4.0	Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes	127
4.1	Maßnahmen nach Priorisierung	128
4.1.1	Einführung	128
4.1.2	Umgesetzte bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen (U).....	129
4.1.3	Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs (VB).....	130
4.1.4	Maßnahmen des mittelfristigen Bedarfs (MB)	133
4.1.5	Weiterer Bedarf (WB).....	144
4.1.6	Prüfbedarf (PB)	146
4.2	Verbindungskonzept.....	148
4.2.1	Verbindungsstandard im Landkreis Konstanz	148
4.2.2	Einsatzmöglichkeiten von On-Demand-Verkehren	150
4.3	Verknüpfungskonzept	152
4.3.1	Integraler Taktfahrplan	152
4.3.2	ÖPNV-Verknüpfungspunkte	154
4.3.3	Mobilitätsstationen.....	156
4.4	Linienbündelung	159
4.5	Umsetzungskonzept Barrierefreiheit.....	161
4.5.1	Haltestellenausbaukonzept	161
4.5.2	Barrierefreie Fahrgastinformation	164
4.5.3	Barrierefreie Netzgestaltung	164
4.5.4	Benennung und Begründung von Ausnahmen gemäß §8 Abs. 3 PBefG.	165
4.6	Fahrgastinformation	167
4.6.1	Handlungsgrundsätze, Vorgaben und Ziele.....	167
4.6.2	Vollständigkeit der Fahrgastinformation	167

4.6.3	Fahrgastinformation in Echtzeit	168
4.6.4	Fahrgastinformation an Haltestellen	168
4.6.5	Fahrgastinformation im Fahrzeug.....	169
4.6.6	Intermodal Transport Control System	170
4.7	Tarifangebote und Vertriebsstrukturen.....	170
4.7.1	Verbundtarife, Vertriebsstrukturen & Beförderungsbedingungen	171
4.7.2	Tarife bei bedarfsgesteuerten Bedienformen	172
4.7.3	E-Tarif	172
4.8	Geteilte Mikromobilität & Carsharing	172
4.8.1	Fahrradvermietssysteme	172
4.8.2	Carsharing.....	173
4.8.3	Integration der Mobilitätsangebote	173
4.9	Mobilitätsmanagement.....	174
4.9.1	Kommunen	174
4.9.2	Schulen	176
4.9.3	Senioren.....	176
4.9.4	Neubürger.....	176
4.9.5	Vereine & Unternehmen	176
5	Finanzierung & Umsetzung des Nahverkehrsplans	178
5.1	Zuständigkeiten	178
5.2	Grundlagen der ÖPNV-Finanzierung.....	178
5.3	Kosten des Maßnahmenkonzeptes	179
5.4	Mobilitätspass & Mobilitätsgarantie des Landes Baden-Württemberg.....	181
5.5	Qualitätsmanagement.....	182
5.5.1	Einführung	182
5.5.2	Definition und Monitoring der erwarteten Qualität.....	182
5.5.3	Handlungsfelder und Qualitätskriterien.....	183
5.5.4	Erhebung der Kennwerte zur Beurteilung der Qualität	183
5.5.5	Lob- & Beschwerdemanagement	184
5.5.6	Berichtspflichten	185
5.5.7	Fahrgastbeirat.....	186

Abbildungsverzeichnis	188
Tabellenverzeichnis	189
Glossar	191
Anhang	193
Anhänge zu den Kapiteln 2 und 3	193
Anhänge zu den Kapiteln 4 und 5	193
Kartenband	193

Zusammenfassung

Der Landkreis Konstanz ist gemäß § 6 Abs. 1 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg (ÖPNVG) Aufgabenträger für den ÖPNV auf seinem Gebiet. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan werden die Rahmenbedingungen für eine Grundversorgung der Bevölkerung mit Leistungen im ÖPNV gesetzt und mögliche weitergehende Entwicklungspotenziale aufgezeigt, mit dem Ziel, eine Verkehrsverlagerung zugunsten des Umweltverbundes zu erreichen. Der Nahverkehrsplan ist darüber hinaus so designt, dass er die Funktion eines Nahverkehrsentwicklungsplans gemäß § 11 Abs. 5 ÖPNVG miterfüllt.

Nach einer Einführung in die rechtlichen und planerischen Grundlagen erfolgt eine umfangreiche Bestandsanalyse mit Beschreibung des Untersuchungsraumes anhand verkehrlich relevanter Kennwerte (u.a. Verflechtungen der Pendelnden und Bevölkerungsentwicklung). Da der schienengebundene ÖPNV rahmengebend für den straßengebundenen ÖPNV ist, wird dessen Angebot zuerst erhoben. Nach einem Überblick über aktuelle Planungen folgen Ausführungen zum Status stillgelegter Schieneninfrastruktur im Landkreis Konstanz. Die Angebotsstruktur des straßengebundenen ÖPNV wird auf Basis der zum 01. Januar 2020 in Betrieb genommenen Linienbündel des Landkreises Konstanz beschrieben. Um eine Analyse zu ermöglichen, werden für Kundinnen und Kunden relevante Merkmale des aktuellen Angebots zur Bewertung der Übersichtlichkeit und Merkbarkeit des Fahrtenangebots dargestellt. Ausführungen zu den aktuell im Landkreis Konstanz vorhandenen bedarfsgesteuerten Bedienformen und Sonderlinienverkehren sowie dem Zustand der Haltestelleninfrastruktur schließen die Beschreibung der ÖPNV-Angebotsstruktur ab.

Die Bestandsanalyse wird mit einer informellen Betrachtung der ganzjährig verfügbaren Linienschifffahrt, den verfügbaren Nachfragedaten zum gegenwärtigen ÖPNV im Verkehrsverbund VHB, den Tarif und Vertriebsstrukturen und Ausführungen zur Sharing-Mobility (Geteilte Mikromobilität und Carsharing) fortgesetzt. Zum Abschluss der umfangreichen Datensammlung wird eine Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2011 einschließlich seiner Fortschreibung 2016 vorgenommen. Insgesamt ist hier mit knapp über 2/3 bereits umgesetzter oder in Umsetzung befindlicher Maßnahmen eine hohe Umsetzungsquote festzustellen. 37% der 107 damals beschlossenen Maßnahmen befinden sich noch ganz oder teilweise in Umsetzung. Hierbei handelt es sich thematisch überwiegend um Maßnahmen zur Verbesserung der SPNV-Infrastruktur und der ÖPNV-Tarife. Von den 35 nicht umgesetzten Maßnahmen werden die meisten entweder identisch oder an aktuelle Gegebenheiten angepasst fortgeschrieben. Bei den Maßnahmen, die nicht fortgeschrieben werden, wird die Auflösung begründet.

In Kapitel 3 werden die Grundlagen der Angebotskonzeption beschrieben. Aus einem Leitbild, das einen möglichst kompakten Abriss über globale und nationale Herausforderungen gibt und Schlussfolgerungen für eine nachhaltige Gestaltung des Verkehrssektors zieht, werden Ziele für den ÖPNV im Landkreis Konstanz abgeleitet und im Anforderungsprofil hinterlegt. In diesem wird der langfristig avisierte Zielzustand auf Basis kreisweit einheitlicher Kriterien beschrieben. Zu diesen Kriterien zählen ein Verbindungs-, Erschließungs-, Haltestellen-, Fahrzeug- und Personalstandard sowie Anforderungen an das Straßennetz, die künftige Barrierefreiheit und die Gestaltung von Tarif- und Vertriebsstrukturen.

Im Rahmen eines zweistufigen Beteiligungsverfahrens, das in Kapitel 3.3 vorgestellt wird, wurden Anregungen aus der Bevölkerung eingeholt und bestmöglich berücksichtigt. Insgesamt übermittelten 135 Teilnehmende, darunter Bürgerinnen und Bürger, Vereine, der Kreisseniorerrat sowie Schulen über die eigens dafür eingerichtete Website <https://nvpkreis-konstanz.igdb.de/> 172 Eingaben, aus denen 260 Anliegen hervorgegangen sind. Die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger sind mitsamt Bewertung/Stellungnahme des Landkreises Konstanz in Anhang 3.B tabellarisch aufgelistet, jene der beteiligten Institutionen (Schulen, Verbände und Kreisseniorerrat) liegen im Anhang 3.D bei.

Im Rahmen einer zweiteiligen Potenzialanalyse des mit der Aufstellung des Nahverkehrsplans beauftragten Gutachters wurde zunächst eine relationsscharfe Fahrgastprognose durchgeführt und mit dem heutigen Fahrtenangebot im ÖPNV abgeglichen (Verbindungsanalyse). Ergänzt wurde dies um eine Betrachtung der Erschließungsqualität, die im Ergebnis zu Empfehlungen für neue Haltestellenstandorte im regionalen und kleinräumigen Kontext führt (Erschließungsanalyse). Sowohl die Verbindungs- als auch die Erschließungsanalyse wurden mit den im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eingereichten Anliegen rückgekoppelt bzw. aus den Anliegen heraus wurden Analysen veranlasst und im Projektteam diskutiert.

Aus den Analyseergebnissen und den Vorgaben des Anforderungsprofils wurde das „Zielkonzept 2030+“ entwickelt, das in Kapitel 4 ausführlich beschrieben und handlungsleitend für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Konstanz in den nächsten Jahren ist. Es setzt sich zusammen aus über 150 aufeinander abgestimmten Maßnahmen, die vier Prioritätsstufen zugeordnet wurden. Die Kategorien „Vordringlicher Bedarf“, „Mittelfristiger Bedarf“ und „Weitere Bedarf“ treffen dabei Aussagen zur zeitlichen Priorisierung, während die Kategorie „Prüfbedarf“ Maßnahmen zugeordnet wurde, die einen weitergehenden Untersuchungsbedarf außerhalb des Nahverkehrsplans erfordern bzw. überwiegend nicht in der Zuständigkeit des Landkreises Konstanz liegen.

Die Summe der Einzelmaßnahmen wird in den Kapiteln „Verbindungskonzept“, „Verknüpfungskonzept“, „Linienbündelung“, „Umsetzungskonzept Barrierefreiheit“, „Fahrgastinformation“, „Tarifangebote und Vertriebsstrukturen“, „Geteilte Mikromobilität und Carsharing“ sowie „Mobilitätsmanagement“ thematisch aufbereitet. Eine Auflistung aller Maßnahmen nach ihrem Wirkungsraum ist in Anhang 4.A zu finden.

Im letzten großen Kapitel des Nahverkehrsplans wird die Finanzierung und Umsetzung des Nahverkehrsplans dargestellt (Kapitel 5). Haben sich die Ausführungen in Kapitel 4 (Zielkonzept 2030+) auf verkehrliche Bedarfe und technische Umsetzungsmöglichkeiten fokussiert, wird in Kapitel 5 die monetäre und organisatorische Umsetzung geklärt. Nach Darstellung der Zuständigkeiten, Finanzierungsstrukturen und Kosten des Maßnahmenkonzeptes folgen Ausführungen zu neuen Möglichkeiten der ÖPNV-Finanzierung im Rahmen des Mobilitätspasses und der Mobilitätsgarantie des Landes Baden-Württemberg. Ein weiterer wichtiger dauerhaften Baustein für die Umsetzung des Nahverkehrsplans stellt das Qualitätsmanagement dar. Entsprechende Grundlagen und Kriterien zur Messung und Bewertung der erwarteten und erbrachten Qualität werden in Kapitel 5.5 beschrieben.

1 Einführung

1.1 Aufgaben, Inhalt & Wirkung des Nahverkehrsplans

Die Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen beruht auf dem Personenbeförderungsgesetz (§ 8 Abs. 3 PBefG) und dem ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg (§§ 11 und 12 ÖPNVG). Die zuständigen Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind gem. den vorgenannten gesetzlichen Grundlagen verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Mit dem Nahverkehrsplan wird die zukünftige Rahmenplanung zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV geregelt.

Der Landkreis Konstanz ist auf seinem Gebiet Aufgabenträger für den nicht schienengebundenen ÖPNV (§ 6 Abs. 1 ÖPNVG). Mit seiner Verabschiedung durch den Kreistag ist der vorliegende Nahverkehrsplan (NVP) für den Landkreis Konstanz ab dem Jahr 2024 gültig. Nach Ablauf von spätestens fünf Jahren muss über eine erneute Fortschreibung entschieden werden (§ 12 Abs. 7 ÖPNVG). Mit der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans wird der 2011 aufgestellte und 2016 ergänzte bestehende Nahverkehrsplan ersetzt.

Die Inhalte der Nahverkehrspläne werden bei der Erteilung von Liniengenehmigungen durch das Regierungspräsidium Freiburg als zuständige Genehmigungsbehörde berücksichtigt. Darüber hinaus sind die Inhalte von Abwägungsbelang bei der Bauleitplanung und Grundlage für Mittelvergaben bei Investitionen in ÖPNV-bezogene Infrastrukturen durch das Land Baden-Württemberg.

Bei der Betrachtung des Umfangs und der Wirkung eines Nahverkehrsplans ist die im ÖPNVG definierte Unterscheidung der Zuständigkeiten für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den sogenannten „übrigen ÖPNV“ zu berücksichtigen. In den Nahverkehrsplänen, die durch die Stadt- und Landkreise erstellt werden, wird rechtsverbindlich die Gestaltung des „übrigen ÖPNV“ im Rahmen der Leistungsfähigkeit der Kommunen definiert (Näheres hierzu unter Kapitel 1.3.1).

Gleichwohl ergibt sich aus den §§ 8 und 12 ÖPNVG, dass alle Aufgabenträger des ÖPNV bei der Planung, Organisation und Gestaltung des ÖPNV zusammenarbeiten und dabei auf die jeweiligen Interessen Rücksicht nehmen sollen. Dieses Gegenstromprinzip eröffnet die Möglichkeit, in Nahverkehrsplänen auch Ziele, Anforderungen und Maßnahmenvorschläge zu formulieren, die nicht oder nicht ausschließlich in der eigenen Zuständigkeit des jeweiligen Aufgabenträgers liegen. Als konsolidiertes Abstimmungsergebnis können diese Inhalte an die jeweils (mit-)zuständigen Stellen kommuniziert werden und so zu einer Fortentwicklung des ÖPNV über Zuständigkeitsgrenzen hinweg beitragen.

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan setzt der Landkreis Konstanz die Rahmenbedingungen für eine Grundversorgung der Bevölkerung mit Leistungen im ÖPNV („ausreichende Verkehrsbedien-ung“ i. S. d. § 1 Abs. 1 RegG und § 5 ÖPNVG) um. Der Plan ist darüber hinaus so designt, dass er die Funktion eines Nahverkehrsentwicklungsplans gemäß § 11 Abs. 5 ÖPNVG miterfüllt.

1.2 Vorgehen

Nach der Vorstellung der für die Nahverkehrsplanung relevanten Rechtsgrundlagen folgt eine ausführliche Bestandsaufnahme, in der die raumstrukturellen und demografischen Rahmenbedingungen sowie die Verflechtungen der Pendelnden und das Verkehrsaufkommen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) im Planungsgebiet analysiert werden. Eine Erfassung des gesamten Mobilitätsangebots, bestehend aus ÖPNV und ihn ergänzenden Mobilitätsangeboten, sowie eine Bilanzierung des bisher gültigen Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2011 inklusive der Fortschreibung 2016 runden die Bestandsaufnahme ab.

Die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots auf Basis eines durch den Technischen- und Umweltausschuss des Landkreises Konstanz (TUA) frühzeitig verabschiedeten Anforderungsprofil-Entwurfs erfolgt unter Berücksichtigung der Ergebnisse eines umfangreichen Beteiligungsverfahrens. Hierbei hatten neben den 25 Kommunen des Landkreises auch die interessierte Öffentlichkeit die Gelegenheit, ihre Anliegen im Rahmen einer offenen Abfrage, die in einer frühen Projektphase stattfand, einzubringen. Es wurden Meinungen zum bestehenden ÖPNV eingeholt, um diesen aus vielen verschiedenen Perspektiven zu beleuchten. Alle Beiträge wurden im Rahmen eines, begleitet durch eine umfangreiche Potenzialanalyse des Gutachters, geprüft und bewertet. Soll-Ist-Abgleichs soweit verkehrlich sinnvoll, wurden aus den Eingaben konkrete Maßnahmen zur Verbesserung des bestehenden ÖPNV entwickelt und in die Maßnahmenkonzeption aufgenommen.

Die somit und im Rahmen einer gutachterlichen Potenzialanalyse durch das Projektteam ermittelten verkehrlich sinnvollen Maßnahmen werden anhand verschiedener Kriterien priorisiert. Maßnahmen, die nicht in der Zuständigkeit des Kreises liegen oder nicht im Rahmen seines Nahverkehrsplans untersucht werden können, sind als Prüfauftrag berücksichtigt.

Im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes werden auch Aussagen zum gemäß § 8 Abs. 3 PBefG formulierten Ziel einer „vollständigen Barrierefreiheit“, dem Ausbau ergänzender Mobilitätsangebote (z.B. Carsharing, Fahrradvermietsysteme), zum Mobilitätsmanagement, alternativen Antriebsarten und zur Tarifgestaltung getroffen.

Zum Abschluss werden die finanziellen Auswirkungen der priorisierten Maßnahmen zusammenfassend dargestellt. Der Erstentwurf des Nahverkehrsplans wurde im Rahmen der zweiten Beteiligungsstufe verschiedenen Institutionen zur Diskussion vorgelegt. Neben den gemäß PBefG und ÖPNVG Anhörungsberechtigten wurde in dieser Projektphase auch interessierten Bürgerinnen und Bürgern eine Gelegenheit zur Kommentierung des Abschlussberichts gegeben. Die Ergebnisse daraus sind in einer Synopse aufbereitet, die den Umgang mit den Anliegen dokumentiert.

1.3 Rechtsgrundlagen & Übergeordnete Planungen

1.3.1 ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg

Das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Baden-Württemberg (ÖPNVG)¹ gibt die Rahmenbedingungen für Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg vor. Nach § 2 ÖPNVG zählen zum öffentlichen Personennahverkehr:

- „[...] die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen“ (§ 2 Abs. 1 ÖPNVG),
- „[...] Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der einen Verkehr nach Absatz 1 ersetzt, ergänzt oder verdichtet“ (§ 2 Abs. 2 ÖPNVG).

Als Ziel definiert das ÖPNVG in § 1, dass der ÖPNV im gesamten Landesgebiet als Teil eines „integrierten Gesamtverkehrssystems“ zu verstehen ist und „mit den Verkehrsträgern des Umweltverbundes, insbesondere Fußverkehr, Radverkehr, Carsharing“ verknüpft werden soll, um damit „eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr“ zu schaffen. Des Weiteren soll der ÖPNV dazu beitragen, ...

- die Mobilität der Bevölkerung zu gewährleisten,
- die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg zu sichern und zu verbessern sowie
- den Belangen des Umweltschutzes, der Energieeinsparung und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung tragen.

Nach § 1 Satz 3 ff ÖPNVG soll jedes Verkehrsmittel im ÖPNV im Rahmen seiner besonderen Vorteile eingesetzt sowie das Eisenbahnnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung erhalten und ausgebaut werden.

Zur Erreichung der vorgenannten Ziele sollen grundsätzlich die in § 6 ÖPNVG definierten zuständigen Aufgabenträger die Ausgabenverantwortung tragen (§ 1 Satz 6).

In den §§ 3 und 4 ÖPNVG werden folgende, in der ÖPNV-Planung zu berücksichtigende, Planungsgrundsätze und Gestaltungsleitlinien vorgegeben:

- Abstimmung der ÖPNV-Planungen mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung sowie der kommunalen Bauleitplanung. Umgekehrt soll die Landes-, Regional- und Bauleitplanung eine ausreichende Verknüpfung von Wohn- und Erholungsbereichen, Arbeitsstätten, öffentlichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen durch den ÖPNV vorsehen.
- Vor allem in verdichteten Räumen soll dem ÖPNV Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eingeräumt werden, soweit dies mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse

¹ In der Fassung der Bekanntmachung vom 08. Juni 1995 (GBl. Seite 417), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 12. November 2020 (GBl. Seite 1043)

und dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit vereinbar ist. Der Ausbau vorhandener Verkehrswege hat dabei Vorrang gegenüber dem Neubau.

- Linienführungen und Fahrpläne sind bedarfsgerecht auszugestalten.
- In ausreichendem Umfang sollen Umsteigeanlagen für den Übergang zwischen dem ÖPNV, dem Fernverkehr, weiteren Verkehrsträgern des Umweltverbunds und zum MIV vorgesehen und benutzungsfreundlich gestaltet werden.
- Ein bedarfsgerechter Bedienungstakt in den Fahrplänen mit Umsteigemöglichkeiten an den Verknüpfungspunkten ist anzustreben.
- Durchgehende und vergleichbar gestaltete Informationssysteme sollen eingeführt werden.
- Soweit schienengebundene Verkehre bestehen oder ausgebaut werden, sollen sie als Grundangebot ausgestaltet und die übrigen Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr darauf ausgerichtet werden.
- Abgestufte Bedienungskonzepte entsprechend dem zeitlich und räumlich unterschiedlichen Bedarf für Verkehrsleistungen sollen verwirklicht werden. Dabei sollen auch alternative Bedienungsformen genutzt werden.
- Sonderlinienverkehre nach § 43 PBefG sollen in geeigneten Fällen in Linienverkehre nach § 42 PBefG überführt werden.
- Bestehende Bedienungsverbote sind nach Möglichkeit aufzuheben.
- Besondere Belange von Familien mit Kindern, Frauen und mobilitätseingeschränkten Menschen sind bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Verkehrsangebote im ÖPNV zu berücksichtigen. In geeigneten Fällen soll die Beförderung in behindertengerecht ausgerüsteten Fahrzeugen vorgesehen werden.

Die Aufgabenträger sollen gemäß § 5 ÖPNVG eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sicherstellen. Im Rahmen dieses Nahverkehrsplans wird die „ausreichende Bedienung“ für den Zuständigkeitsbereich des Landkreises Konstanz konkretisiert. Der Zuständigkeitsbereich wiederum ergibt sich aus den §§ 6 und 7 ÖPNVG. Demzufolge ist zwischen den Zuständigkeiten für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einerseits und dem ÖPNV, der nicht zum SPNV zählt – hier als „übriger ÖPNV“ bezeichnet – andererseits zu unterscheiden. Ferner können gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG kreisangehörige Gemeinden, die keine Aufgabenträger verkörpern, im Einverständnis mit dem Landkreis und nach Maßgabe des Nahverkehrsplans freiwillig Aufgaben des ÖPNV in eigener Verantwortung wahrnehmen. Im Landkreis Konstanz trifft dies auf die Städte Engen, Konstanz, Radolfzell und Singen zu. Diese Städte bestellen und finanzieren ihre eigenen Stadtbus- und teilweise Anruf-Sammeltaxi-Verkehre. Für deren Planung haben einige dieser Städte eigene Nahverkehrspläne bzw. -konzepte aufgestellt (Konstanz und Radolfzell), sodass im Nahverkehrsplan des Landkreises Konstanz hierzu keine detaillierten Analysen und Maßnahmenvorschläge getroffen werden. Auf die Ziele und Bedienstandards im Nahverkehrsplan des Kreises müssen diese Planungen spätestens im Rahmen ihrer nächsten Fortschreibung bzw. Ausschreibung von Linienbündeln Rücksicht nehmen.

Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ist in Baden-Württemberg gemäß § 6 Abs. 2 ÖPNVG das Land zuständig, soweit durch Rechtsverordnungen nach § 7 ÖPNVG nichts anderes bestimmt ist und soweit es sich nicht um den S-Bahnverkehr oder weitere regional bedeutsame SPNV-Angebote mit Ausgangs- und Endpunkt innerhalb des Gebiets des Verband Region Stuttgart handelt.

Gem. § 4 Abs. 5 ÖPNVG sollen die übrigen ÖPNV-Leistungen auf schienengebundene Verkehre ausgerichtet werden. Für den Landkreis Konstanz als Planungsgrundlage maßgeblich ist hier das „Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg“ (siehe Kapitel 1.3.4). Zusätzlich zu dem dort definierten Grundangebot, das durch das Land Baden-Württemberg finanziert wird, bestellt der Landkreis Konstanz weitere ergänzende Verkehrsleistungen im SPNV, um der vorhandenen Nachfrage gerecht zu werden (Details dazu unter Kapitel 2.2). So bestellt und finanziert der Landkreis z.B. seit 1996 das SPNV-Angebot auf der "seehäse"-Strecke (Bahnlinie S61 (ehemals RB32) Stockach - Radolfzell). Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 wird der Betrieb auf dieser Strecke durch das Land Baden-Württemberg übernommen. Der grundsätzliche Umfang von Mehrleistungen im SPNV wird in diesem Nahverkehrsplan anhand des anzustrebenden Bedienstandards definiert (siehe Kapitel 3.2.2).

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass der Landkreis Konstanz gegenwärtig im Wesentlichen für den straßengebundenen, gemeindeübergreifenden Verkehr („Regionalbusverkehr“) sowie einzelne ergänzende SPNV-Leistungen die zuständige Behörde nach der EU-Verordnung 1370/07 ist. Diese Themenbereiche bilden somit den Schwerpunkt dieses Nahverkehrsplans. Gleichwohl folgt aus den §§ 8 und 12 ÖPNVG, dass der Landkreis Konstanz mit folgenden weiteren Aufgabenträgern bei Zuständigkeitsbereich-übergreifenden Projekten und Anliegen zusammenarbeiten soll bzw. auf entsprechende Kooperationsbereitschaft angewiesen ist:

- Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für einen Großteil des SPNV im Landkreis Konstanz
- Städte Engen, Konstanz, Radolfzell und Singen als Besteller ihrer jeweiligen Stadtverkehre
- Benachbarte Aufgabenträger, die auf ihrem Gebiet für die Bestellung, Finanzierung und Ausgestaltung des ÖPNV² zuständig sind: Bodenseekreis, Kanton Schaffhausen, Schwarzwald-Baar-Kreis, Landkreis Sigmaringen, Kanton Thurgau und Landkreis Tuttlingen.

Die aus diesem Nahverkehrsplan hervorgehenden Maßnahmenvorschläge, die über das Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Konstanz hinausreichen, stehen daher unter einem Kooperationsvorbehalt. Dies trifft ebenso auf den Landkreis Konstanz berührende Inhalte in den Planungswerken der genannten anderen Aufgabenträger zu.

1.3.2 Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen sind die Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie der kommunalen Bauleitplanung zu berücksichtigen (vgl. § 3 Abs. 1 ÖPNVG). Maßgeblich für den Landkreis Konstanz sind hier:

- Der Regionalplan für die Region Hochrhein-Bodensee aus dem Jahr 2000, einschließlich Fortschreibungen (RP Hochrhein-Bodensee 2000),
- Der Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg (LEP 2002).

² Der in der BRD verwendete juristische Begriff „ÖPNV“ entspricht inhaltlich ungefähr dem in der Schweiz gebräuchlichen Begriff „Regionaler Personenverkehr“. Soweit nicht anders dargestellt, ist bei Bezug auf Schweizer Aufgabenträger/Besteller immer dieser Begriff gemeint.

Hieraus gehen unter anderem die zentralörtliche Gliederung und raumstrukturelle Einstufung des Landkreises Konstanz hervor.

Gemäß RP Hochrhein-Bodensee 2000 sind für den Landkreis Konstanz die Ziele und Grundsätze sowohl für verdichtete Räume (Anwendung auf die Kommunen Allensbach, Konstanz, Radolfzell, Rielasingen-Worblingen und Singen), als auch für ländliche Räume (Anwendung auf die Kommunen Bodman-Ludwigshafen, Büsingen, Eigeltingen, Gaienhofen, Gailingen, Hohenfels, Moos, Mühlingen, Orsingen-Nenzingen, Stockach und Tengen) relevant (vgl. Abbildung 1 bzw. Anhang K.1 im Kartenband). Die übrigen Kommunen des Landkreises Konstanz gehören demzufolge zur Kategorie „Randzone um den Verdichtungsraum“.

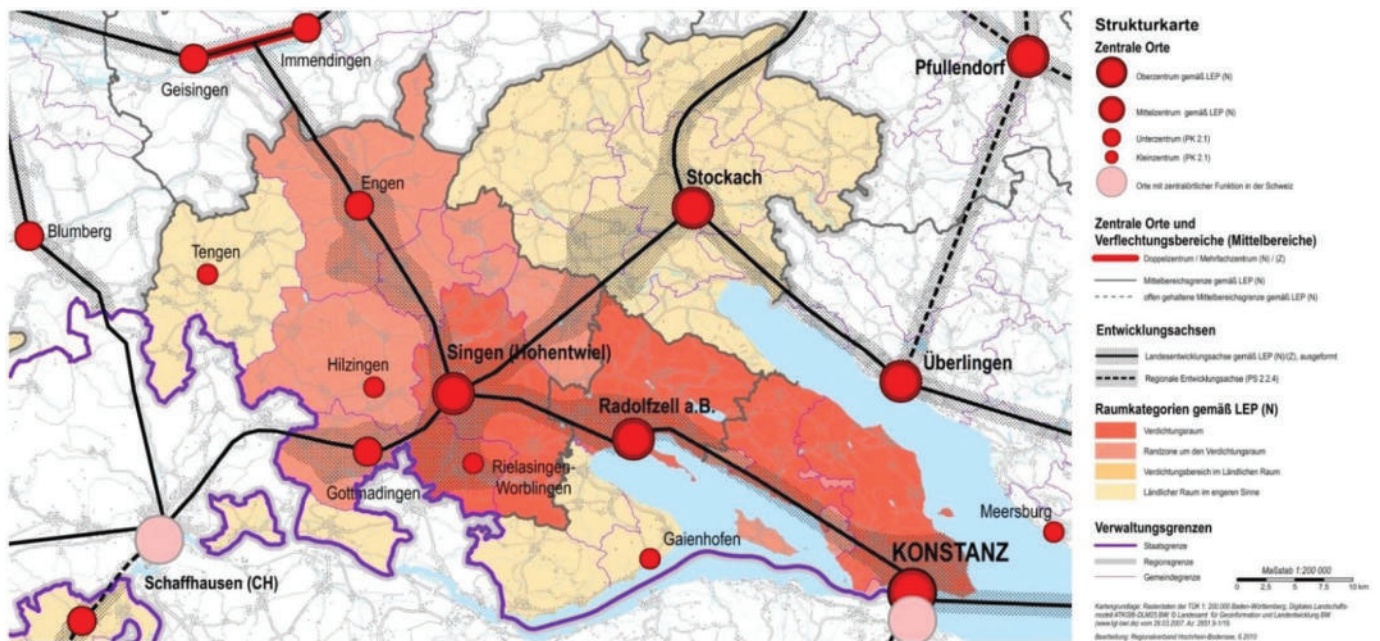


Abbildung 1: Strukturräume im Landkreis Konstanz

Quelle: Regionalplan Hochrhein-Bodensee 2000, Strukturkarte; Ausschnitt zusammengestellt durch IGDB, 2023

Im Einzelnen sind im LEP 2002 und dem RP Hochrhein-Bodensee 2000 folgende Aussagen zum Verkehrsbereich enthalten:

LEP 2002, Kapitel 4.1

- „Das Verkehrswesen ist so zu gestalten, dass es zu der angestrebten Entwicklung des Landes und seiner Teilräume sowie zur Festigung des Netzes der Zentralen Orte und zur Ausgestaltung der Entwicklungsachsen beiträgt“ (Grundsatz zu 4.1.11, Seite 31).
- „Die Zentralen Orte sollen [...] mit öffentlichen Verkehrsmitteln [...] zeitgünstig, kostengerecht und umweltschonend erreichbar sein“ (Grundsatz zu 2.5.4, Seite 19).
- „Zur Stärkung und Unterstützung ihrer zentralörtlichen Aufgaben sind die Mittelzentren als Verknüpfungspunkte im öffentlichen Personennahverkehr auszugestalten. Sie sollen auch im Ländlichen Raum mehrmals täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus ihren Verflechtungsbereichen erreichbar sein“ (Grundsatz zu 2.5.9, Seite 21).
- „Die Bedeutung des Nahverkehrs auf der Schiene ist [...] durch verbesserte Abstimmung auf die regionalen Verkehrsbedürfnisse sowie mit den anderen Nahverkehrsmitteln zu

steigern.“ Der Integrale Taktverkehr ist „zügig in allen Teilen des Landes einzuführen“ (Grundsatz zu 4.1.15, Seite 35).

- Für die Entwicklung des ÖPNV steht in ländlichen Räumen die Daseinsvorsorge im Vordergrund, während er in Verdichtungsräumen konkurrenzfähig zum motorisierten Individualverkehr (MIV) sein soll: „Generell sind eine Siedlungsstruktur und eine soziale Infrastruktur anzustreben, die es auch Bevölkerungsteilen, die nicht über ein individuelles motorisiertes Verkehrsmittel verfügen können oder wollen, ermöglicht, die mit dem Leben im Ländlichen Raum verbundenen Vorteile zu nutzen“ (Begründung zu 4.1.15 /4.1.16). „In den schwächer besiedelten Landesteilen soll ein Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße gewährleistet sein ...“ (Grundsatz zu 4.1.16, Seite 35).
- „Die Verdichtungsräume sind angemessen in nationale und internationale Verkehrs-, Energie- und Kommunikationsnetze einzubinden. Der Leistungsaustausch mit benachbarten Räumen ist zu sichern“ (Grundsatz zu 2.2.2.1, Seite 10-11).
- „Durch ein erweitertes Verkehrsangebot und den weiteren Ausbau der Infrastruktur soll der öffentliche Personennahverkehr einen möglichst hohen Anteil am motorisierten Verkehr übernehmen“ (Grundsatz zu 2.2.3.5, Seite 12).
- Für den Bodenseeraum werden unter anderem die folgenden Entwicklungsziele formuliert (Ziele zu 6.2.4, Seite 65-66):
 - „der Aufbau und die Unterstützung der interkommunalen Zusammenarbeit zwischen Seeufer- und Hinterlandgemeinden bei der Siedlungs- und Verkehrsplanung,
 - die Stärkung des Hinterlands durch den Ausbau der zentralörtlichen Funktionen in den Mittelzentren Pfullendorf und Stockach,
 - die Lenkung der Siedlungsentwicklung vorrangig in das angrenzende Hinterland zur Milderung des Siedlungsdrucks im Uferbereich,
 - die Verbesserung der Angebote im öffentlichen Personenverkehr zur Minderung von Individualfahrten in Seenähe,
 - der Aufbau einer schnellen Schiffsverbindung zwischen Friedrichshafen und Konstanz im Zuge der Landesentwicklungsachse,
 - die bessere Anbindung des Bodenseeraums an den Fernverkehr, insbesondere durch Attraktivitätssteigerungen auf den Bahnstrecken Stuttgart – Singen – Konstanz, Offenburg – Singen – Konstanz, Ulm – Friedrichshafen – Lindau und der Bodensee-Gürtelbahn sowie durch die angemessene Fortentwicklung des Fernstraßennetzes und des Flughafens Friedrichshafen.“

Im Kapitel 4.1. des **RP Hochrhein-Bodensee** werden folgende Grundsätze (G) im Verkehrsbereich in der gesamten Region definiert:

- **G** „Dem Öffentlichen Personennahverkehr ist Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen. Dabei ist die Schiene als Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs und des Güterverkehrs zu stärken. Die Radwegenetze sind weiter auszubauen“ (Seite 132, Kap. 4.1.1.).
- **G** „Das Verkehrsnetz in der Region ist so zu gestalten, dass der Leistungsaustausch innerhalb der Region unterstützt und mit den Regionen am Oberrhein, im Schwarzwald, am Bodensee und in den benachbarten schweizerischen und französischen Wirtschaftsräumen

verstärkt und verbessert wird. Leistungsfähige Anbindungen an die überregionalen und großräumigen Verkehrsnetze sind herzustellen. [...]" (Seite 132, Kap. 4.1.1.1.).

Für verdichtete Räume sieht der RP Oberrhein-Bodensee folgende Grundsätze (G) und Vorschläge (V) mit Bezug zum ÖPNV vor:

- **G** *„In verdichteten Räumen der Region sind die Verkehrseinrichtungen umwelt- und stadtverträglich [...] unter der Prämisse, ‘so viel öffentlicher Personennahverkehr wie möglich, so viel motorisierter Individualverkehr wie nötig’ anzupassen.“* Dazu sind ...
 - *„[...] die Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs und ihre Abstimmung mit dem Individualverkehr auf der Basis des ‘Nahverkehrsprogramms des Landes’ und der Nahverkehrspläne der Landkreise zu verbessern,*
 - *[...] Verbund- und Tarifgemeinschaften zu fördern und die Verwirklichung des vernetzten, grenzüberschreitenden Nahverkehrssystems „Regio-S-Bahn“ anzustreben,*
 - *ausreichende, siedlungsgerechte Flächen für den ruhenden Verkehr am Übergang vom Individualverkehr zum Schienenverkehr zu schaffen und*
- **V** *die Verknappung und/oder die Verteuerung des Parkraumes im innerstädtischen Bereich politisch umzusetzen“* (Seite 134, Kap. 4.1.1.2.).

Für ländliche Räume sind folgende Grundsätze (G) und Vorschläge (V) mit Bezug zum ÖPNV vorgesehen:

- **G** *"Im ländlichen Raum der Region ist zur Verbesserung der Lebensverhältnisse eine ausreichende Verkehrserschließung durch den ÖPNV und den motorisierten Individualverkehr zu gewährleisten. Dazu sind ...*
 - **V** *die Verkehrsverbindungen zwischen den Zentralen Orten, zwischen den Zentralen Orten und den Orten im Verflechtungsbereich sowie innerhalb der Entwicklungsachsen zu verbessern und*
 - **V** *in den Nahverkehrsplänen [...] eine Mindestbedienung aller Gemeinden mit öffentlichen Verkehrsmitteln festzulegen. [...]"* (Seite 135, Kap. 4.1.1.3.)

Entlang der **Landesentwicklungsachsen** wird die Siedlungsentwicklung konzentriert. Dies soll einer ausgewogenen Raumstruktur dienen und eine flächenhafte Ausbreitung der Verdichtung vermeiden (vgl. LEP 2002, Seite 23, Kap. 2.6.4.). Die durch das Gebiet des Landkreises Konstanz verlaufenden Landesentwicklungsachsen sind in Abbildung 1 dargestellt. Im Einzelnen sind dies gemäß LEP 2002, Anhang zu Kap. 2.6:

- Konstanz – Allensbach – Radolfzell – Singen – Engen – Geisingen/Immendingen,
- Konstanz – Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten,
- Konstanz – Zürich,
- Singen – Gottmadingen – Schaffhausen – Zürich,
- Singen – Orsingen-Nenzingen – Stockach – Ludwigshafen – Überlingen,
- Stockach – Mühlingen – Meßkirch.

Für diese Korridore werden im LEP 2002 folgende verkehrsrelevanten Grundsätze (G) und Ziele (Z) formuliert:

G *„In den Landesentwicklungsachsen sollen die für den großräumigen Leistungsaustausch notwendigen Infrastrukturen gebündelt und so ausgebaut werden, dass zwischen den Verdichtungsräumen sowie den Oberzentren unter Einbeziehung von Mittelzentren leistungsfähige Verbindungen gewährleistet sind, der Anschluss und die Entwicklung des Ländlichen Raums und der großen Erholungsräume gesichert sind und eine angemessene Einbindung des Landes und seiner Teilräume in die nationalen und transeuropäischen Netze erreicht wird“* (Seite 22f, Kap. 2.6.3.).

G *„Im Ländlichen Raum sollen zur Förderung des Leistungsaustauschs zwischen den höheren Zentralen Orten und ihrer Stärkung als Versorgungs- und Arbeitsplatzzentren die Verkehrs- und Infrastrukturen in den Entwicklungsachsen angemessen weiterentwickelt werden“* (Seite 23, Kap. 2.6.4.2).

Für den Nahverkehrsplan des Landkreises Konstanz werden aus den Ausführungen im Regionalplan Südbaden-Württemberg 2010 folgende zu berücksichtigende allgemeine Ziele abgeleitet:

- Förderung und Ausbau des ÖPNV und alternativer Mobilitätsangebote zugunsten einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und verkehrsbedingter Emissionen.
- Anbindung bisher unerschlossener Wohngebiete an den ÖPNV, möglichst auch an den schienengebundenen ÖPNV.
- Sicherung von Optionen auf Ausbau und Weiterentwicklung des schienengebundenen ÖPNV durch Sicherung von stillgelegten Schienentrassen.

1.3.3 Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010

Der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg (GVP) wurde im Jahr 2010 beschlossen und umfasst einen Planungshorizont bis 2025.

Der GVP 2010 verfolgt das Ziel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Ziel ist es, auf eine durchgehende Verknüpfung der Verkehrssysteme und eine sachgerechte und umweltschonende Aufgabenverteilung hinzuwirken, die Schwerpunkte auf den Umweltverbund, bestehend aus Fußgänger- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Personenverkehr, setzt (vgl. GVP 2010, Seite 10).

Im Folgenden sind wichtige und für den Landkreis Konstanz relevante Kernaussagen des GVP 2010 zum ÖPNV zusammenfassend dargestellt.

Schienerverkehr / Integraler Taktfahrplan

„Das Land strebt die Einbindung aller Oberzentren sowie weiterer zentraler Orte und wichtiger Fremdenverkehrszentren in das Fernverkehrsnetz auf der Schiene an“ (GVP 2010, Seite 103).

Weiter wird festgestellt, dass im Touristikverkehr gute ÖPNV-Tagesverbindungen aus den bevölkerungsstarken Regionen Deutschlands und dem benachbarten Ausland zum Beispiel an den

Bodensee fehlen und eine bessere Einbindung in das Fernverkehrsnetz erforderlich ist (vgl. GVP 2010, Seite 104-105).

„Am Grundsatz und der Fortentwicklung des Integralen Taktfahrplans für Baden-Württemberg (ITF) wird festgehalten. ... Im ITF ist grundsätzlich ein Stundentakt von 6 Uhr bis 21 Uhr an Werktagen und ein Zweistundentakt zwischen Samstag 12 Uhr und Sonntag 21 Uhr vorgesehen. Diese Grundversorgung wird durch ein Basissystem (Regionalbahn) sichergestellt. Auch im Ländlichen Raum ... soll dieses Angebot gewährleistet sein“ (GVP 2010, Seite 107-108).

Mit Blick auf den Beschluss des „Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg“, das einen Bedienungszeitraum von mindestens 5 bis 24 Uhr montags bis freitags und 7 bis 24 Uhr an Samstagen, Sonn- und Feiertagen vorsieht (vgl. Kapitel 1.3.4) ist festzustellen, dass die im GVP genannten Bedienstandards zwischenzeitlich überholt sind.

Elektrifizierungsoffensive

„Bislang nicht elektrifizierte Strecken im Land sollen durch die jeweiligen Infrastrukturbetreiber schrittweise auf elektrischen Betrieb umgerüstet werden. ... Weitere Planungen konzentrieren sich auf ... den Streckenabschnitt Basel-Schaffhausen (Hochrheinstrecke). Darüber hinaus sind weitere Strecken wie Radolfzell–Friedrichshafen (Bodenseegürtelbahn) ... für eine Elektrifizierung in der Diskussion“ (GVP 2010, Seite 119).

Bahnstationsmodernisierungsprogramm

Das Bahnstationsmodernisierungsprogramm sollte bis 2018 realisiert werden. Landesweit sollen 21 Knotenbahnstationen, darunter Radolfzell und Konstanz, durch Rampen / Aufzüge und Erhöhungen der Bahnsteigkanten barrierefrei ausgebaut werden und die Bahnsteigausstattung insgesamt verbessert werden. Darüber hinaus sollen auch Nahverkehrsbahnstationen aufgewertet werden, z.B. durch dynamische Fahrgastinformationen (vgl. GVP 2010, Seite 119-121).

ÖPNV - Flexible Bedienkonzepte

„Die Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV sind aufgefordert, die Überlegungen zur Flexibilisierung der Bedienangebote vor allem dort fortzusetzen, wo dadurch bestimmte Zielgruppen besser erreicht und neue Angebote im ÖPNV geschaffen oder vorhandene Angebote aufrechterhalten werden können, die im regulären Linienverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden könnten“ (GVP 2010, Seite 132).

Die Flexibilisierung der ÖPNV-Angebote hilft, deren Rentabilität zu verbessern, wenn der herkömmliche Linienverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden kann (vgl. GVP 2010, Seite 101). Das Land strebt eine Flexibilisierung im straßengebundenen ÖPNV an. Dies kann sich auf die Fahrzeuggröße, die Linienführung, Haltestellen sowie Abfahrtszeiten beziehen (vgl. GVP 2010, Seite 130). Durch flexible Bedienungsformen kann – relativ kostengünstig – ein ÖPNV-Angebot zu Zeiten realisiert werden, in denen derzeit kein oder nur ein marginales Angebot besteht (abends, am Wochenende, in den Schulferien) (vgl. GVP 2010, Seite 131).

Tourismus und ÖPNV

Für Tourismusregionen wird im GVP des Landes eine bessere Verknüpfung von Tourismus und Öffentlichem Verkehr gefordert (besondere Tarifangebote, Verknüpfung mit dem Fahrrad, ÖPNV-Zubringerdienste, gemeinsame Portale). Verkehrsangebote sollen als Teil des Urlaubserlebnisses vermarktet werden, beispielsweise die Bodenseeschifffahrt. Die Zahl der Touristinnen und Touristen, die mit dem ÖPNV anreisen, soll gesteigert werden. Hier können Carsharing-Angebote im touristischen Zielgebiet hilfreich sein (vgl. GVP 2010, Seite 22).

Fahrradmitnahme im ÖPNV

„Mit seiner zwischenzeitlich abgeschlossenen Anschubförderung hat das Land erreicht, dass die weit überwiegende Zahl der Verkehrsverbünde mittlerweile eine kostenlose Fahrradmitnahme ermöglichen“ (GVP 2010, Seite 130).

„Im Zuge der landesweiten Ausschreibungen im SPNV soll eine einheitlich kostenlose Fahrradmitnahme im SPNV außerhalb der Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag von 6 bis 9 Uhr umgesetzt werden. Die Kapazität für die Fahrradmitnahme soll von den Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend geschaffen werden. Die Aufgabenträger für den ÖPNV-Busverkehr sollen gebeten werden, die Fahrradmitnahmesituation im Linienverkehr nach Möglichkeit zu verbessern“ (GVP 2010, Seite 130).

Barrierefreiheit im ÖPNV

Aufgrund des demografischen Wandels gewinnt das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV weiter an Bedeutung. Wichtiger werden höhengleiche Einstiege, Rampen und Aufzüge, optische und akustische Fahrgastinformationen, einfache Tarife, Sitzgelegenheiten, Stehhilfen und Anlehnbügel innerhalb der Fahrzeuge und an den Haltestellen. Barrierefreiheit soll dort, wo sie noch nicht realisiert ist, nach und nach zum Standard werden (vgl. GVP 2010, Seite 17).

Verbundgrenzen überschreitende Tarife

„Langfristig soll möglichst jede Haltestelle von jeder Haltestelle mit einem Fahrausweis erreicht werden können“ (GVP 2010, Seite 127).

Durch Verbundtarife soll die Attraktivität für den Fahrgast erhöht werden. Zudem sollen durch tarifliche Verbesserungen und eine Optimierung des Vertriebs verbundübergreifende Fahrten vereinfacht werden (vgl. GVP 2010, Seite 125).

Die Verkehrsverbünde sollen ihre Anstrengungen bei der Vereinheitlichung der Tarifregelungen verstärken, dies gilt insbesondere für Verbundgrenzen überschreitende Verkehre. Verbesserungen

im Vertrieb, neue Verkaufsmöglichkeiten und weitere tarifliche Änderungen sind geeignete Maßnahmen (vgl. GVP 2010, Seite 126).

Modellprojekt „Grenzüberschreitende elektronische Fahrplanauskunft am Bodensee“

„Der Bodenseeraum ist ein wirtschaftsstarker und wachstumsorientierter Standort mit großen internationalen Verflechtungen. Er benötigt gute Verkehrsverbindungen in alle Richtungen. Wichtig ist dabei neben dem Ausbau der Infrastruktur die Bereitstellung umfassender Informationen über das Fahrtenangebot. Dabei darf eine Fahrplanauskunft nicht an den Grenzen der Anrainerländer und Kantone enden, sondern muss im Interesse des Kunden eine durchgehende, möglichst adressscharfe Auskunft sein. Dies ist bisher nicht umfassend umgesetzt. Es gilt, die nationalen oder regionalen Auskunftssysteme miteinander zu vernetzen“ (GVP 2010, Seite 127).

1.3.4 Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg

Gleichwohl der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse nicht in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Konstanz liegt, müssen seine Planungsgrundlagen unter anderem für die Verknüpfung mit dem übrigen ÖPNV berücksichtigt werden.

Für den durch das Land Baden-Württemberg bestellten SPNV besteht als Planungsgrundlage das im Juni 2014 durch das Landeskabinett beschlossene „Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg“ und das zugehörige Vergabekonzept³ – nachfolgend kurz als „SPNV-Zielkonzept 2025“ bezeichnet. Demzufolge soll die Nachfrage im öffentlichen Verkehr bis zum Jahr 2030 verdoppelt werden. Um dies zu erreichen werden folgende Strategien verfolgt:

- Landesweiter Stundentakt von 5 bis 24 Uhr als Mindeststandard auf allen Strecken,
- Angebotsverdichtungen über diesen Grundstandard hinaus sollen landeseinheitlich klaren, an der Nachfrage und am Potenzial orientierten Standardklassen folgen,
- Komplettierung des Angebotes durch ein systematisches, stündliches Expresszugnetz zwischen den Oberzentren in den Verdichtungsräumen und den ländlichen Räumen.

Nachfolgend werden weitere für den Landkreis Konstanz wesentliche Kernaussagen des Konzeptes wiedergegeben:

Die im Rahmen des SPNV-Zielkonzept 2025 definierten Angebotsstandards gelten landesweit einheitlich. Somit bedürfen zusätzlich gewünschte Leistungen oberhalb dieser Standards einer kommunalen Finanzierung (SPNV-Zielkonzept 2025, Seite 9).

Zur Angebotsgestaltung gelten folgende allgemeine Festlegungen:

- Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes im Land nach den Grundprinzipien des Integralen Taktfahrplans. Hierzu gehören:

³ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/schiene/planung-finanzierung-und-ausschreibungen/planung-und-finanzierung/>, zuletzt geprüft am 16.03.2023

- Regelmäßige Bedienung aller Orte mit Bahnstation,
- feste, leicht merkbare zeitliche Vertaktung der Angebotslinien sowie
- systematische Umsteigebeziehungen mit möglichst kurzen Übergangszeiten zwischen den regelmäßig verkehrenden Angebotslinien in Knotenbahnhöfen.
- Sicherung bestehender Angebote auf regelmäßig, nicht nur im Schüler- und Ausflugsverkehr bedienten Strecken
 - Bestellgarantie für das Fahrtenangebot auf Bestandsstrecken/-haltepunkten,
 - Ausschluss von Streckenstilllegungen.
- Erweiterung Streckennetz und zusätzliche Haltestellen
 - Streckenreaktivierungen ermöglichen,
 - Neue Bahnstationen auf vorhandenen Strecken, sofern die nötige Fahrzeit (Umlauf, Anschlüsse) vorhanden und die Wirtschaftlichkeit hergestellt ist.

Diese allgemeinen Festlegungen werden durch detaillierte Erreichbarkeitskriterien sowie nachfrageabhängige Angebotsstandards konkretisiert (SPNV-Zielkonzept 2025, Seite 12ff).

2 Bestandsanalyse

2.1 Untersuchungsraum

2.1.1 Beschreibung & Abgrenzung

Der Untersuchungsraum umfasst das Gebiet des Landkreises Konstanz mit seinen 25 Kommunen. Aufgrund der vielfältigen Nachfragebeziehungen in die Nachbarregionen wird bei der Betrachtung der Verflechtungen der Pendelnden sowie des ÖPNV-Angebots in der Bestandsaufnahme der Untersuchungsraum auf grenzüberschreitende Relationen mit Start-, Ziel- oder Berührungspunkt im Landkreis Konstanz erweitert. Hierzu wird ein erweiterter Untersuchungsraum definiert.

Da bei Nahverkehrsplänen für die Kreisebene die kleinräumigen Verkehrsbeziehungen und die Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV im Vordergrund stehen, werden grenzüberschreitende Nachfragebeziehungen grundsätzlich nur betrachtet, wenn diese nicht weiter als 50 Kilometer Luftlinie über die Kreisgrenze hinausreichen.

Diese rein räumliche Abgrenzung wird ergänzt um die Ausprägung der Nachfragebeziehungen: Orte, bei denen anhand bekannter Daten (siehe Kapitel 2.1.3) keine Nachfragebeziehungen von/zum Landkreis Konstanz festgestellt werden können, sind – unabhängig von der definierten 50 Kilometer-Regel – nicht Bestandteil des erweiterten Untersuchungsraums.

Auf dieser Grundlage wird der Untersuchungsraum sowie der erweiterte Untersuchungsraum auf das in Abbildung 2 dargestellte Gebiet definiert.



Abbildung 2: Untersuchungsraum und erweiterter Untersuchungsraum des Nahverkehrsplans 2023

2.1.2 Raumstruktur & Bevölkerung

Raumstruktur und Einwohnendenverteilung

Im Landkreis Konstanz lebten zum Stichtag 31.12.2022 laut amtlicher Statistik⁴ rund 288.000 Einwohnende auf 818 km². Die Bevölkerungsdichte betrug dementsprechend rund 352 Einwohnende pro km². Damit liegt die Bevölkerungsdichte im Landkreis Konstanz deutlich über dem Landesdurchschnitt (Median: 212 Einwohnende pro km²; Arithmetisches Mittel: 292 Einwohnende pro km²). Der Landkreis Konstanz ist damit der neuntdichteste Landkreis in Baden-Württemberg. Der Landkreis als Ganzes zählt nach der Typisierung „Siedlungsstruktureller Regionstyp“ des Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)⁵ zur Kategorie „Region mit Verstärkungsansätzen“.⁶

Innerhalb des Kreisgebietes sind die Einwohnenden unterschiedlich stark verteilt. Die vier bevölkerungsstärksten Kommunen Konstanz (ca. 85.000 Einwohnende), Singen (ca. 48.000 Einwohnende), Radolfzell (ca. 32.000 Einwohnende) und Stockach (ca. 18.000 Einwohnende) liegen mit Ausnahme von Stockach alle im südlichen Kreisgebiet, während sich die vier bevölkerungsschwächsten Kommunen Aach, Büsingen, Hohenfels und Mühlhingen (jeweils zwischen 1.500 und 2.500 Einwohnende) überwiegend auf den nördlichen Teil des Untersuchungsraums konzentrieren (Ausnahme ist die Exklave Büsingen, die sich im Südwesten des Kreisgebiets befindet).

Im Anhang K.1 im Kartenband wird gemäß dem Regionalplan Hochrhein-Bodensee 2000 zwischen den Kategorien „Verdichtungsraum“ und „Ländlicher Raum“ mit den Zwischenstufen „Randzone um den Verdichtungsraum“ und „Verdichtungsbereich im Ländlichen Raum“ auf Ebene der Kommunen unterschieden. Eine weitere differenziertere Unterteilung der Raumstruktur wird anhand der regionalstatistischen Raumtypologie RegioStaR 7 des BMDV⁷ vorgenommen (Abbildung 3). In der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD 2017)⁸ wird ebenfalls nach dieser Raumtypologie differenziert. Dadurch lassen sich Aussagen zum Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung in der jeweiligen Raumkategorie treffen (Näheres unter Kapitel 2.1.6). Als eher verstärkte Strukturen gelten nach dieser Systematik im Landkreis Konstanz das kreisangehörige Oberzentrum Konstanz, das Mittelzentrum Singen sowie die in deren unmittelbarem Umland liegenden Kommunen Allensbach, Reichenau, Rielasingen-Worblingen, Steißlingen und Volkertshausen (Ländliche Region – Zentrale Stadt).

Das Mittelzentrum Radolfzell, die Unterzentren Engen und Gottmadingen, sowie die Gemeinden Aach, Büsingen (in Nachbarschaft zum Kantonalen Zentrum Schaffhausen/CH), Gailingen und Mühlhausen-Ehingen weisen Übergangsstrukturen zwischen städtischen und ländlichen Regionen auf (Ländliche Region – städtischer Raum).

⁴ Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), Erscheinungsmonat 09/2022

⁵ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

⁶ Quelle: BBSR, <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbearbeitung/Raumabgrenzungen/deutschland/regionen/siedlungsstrukturelle-regionstypen/regionstypen.html>, zuletzt geprüft am 16.03.2023

⁷ Bundesministerium für Digitales und Verkehr

⁸ Mobilität in Deutschland, Infas/DLR im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2019

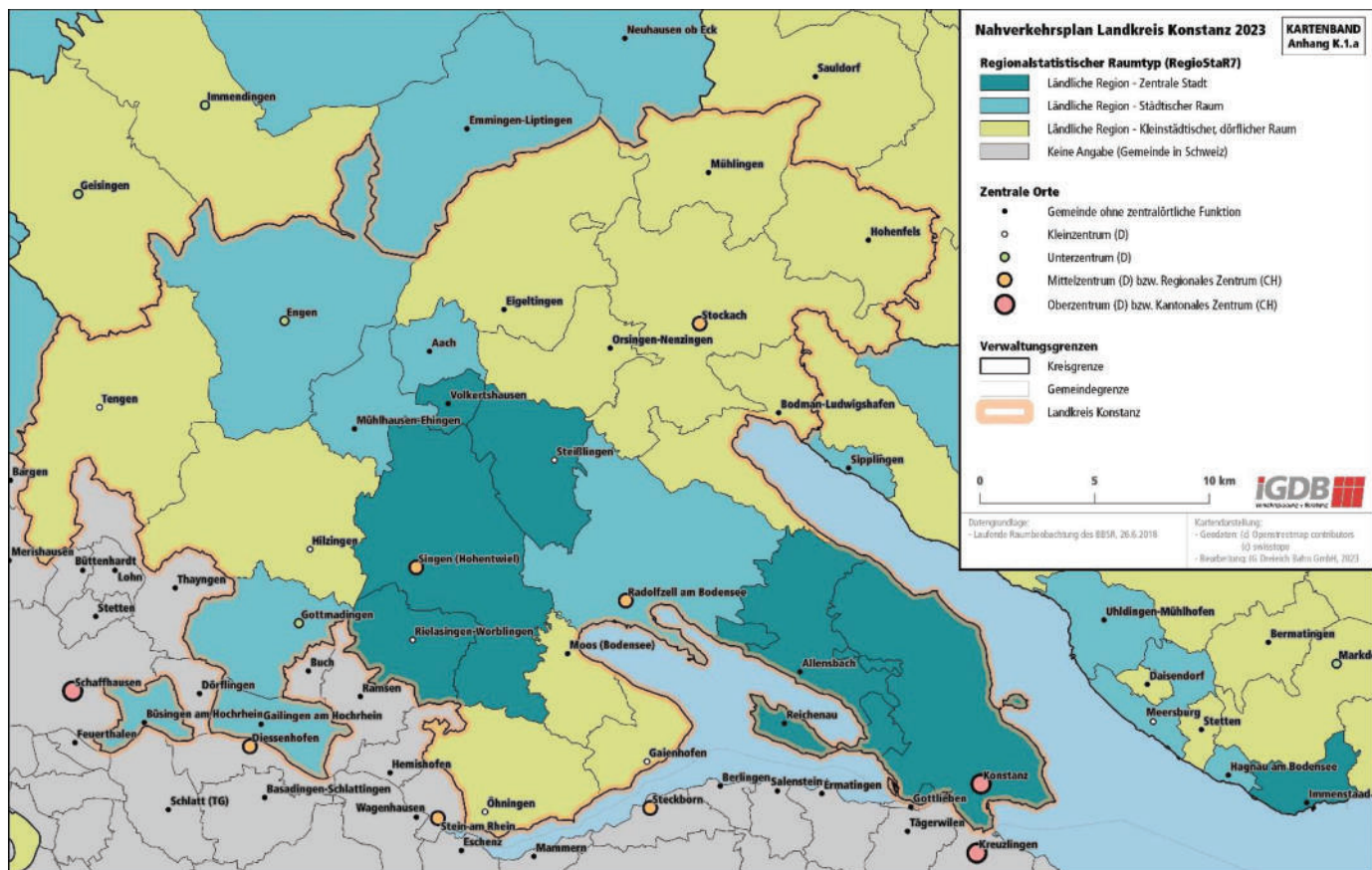


Abbildung 3: Kommunen nach regionalstatistischem Raumtyp RegioStaR7 und zentralen Orten

Sehr ländlich strukturiert sind die Kommunen, die zur vereinbarten Verwaltungsgemeinschaft der Stadt Stockach zählen (Bodman-Ludwigshafen, das Mittelzentrum Stockach, Eigeltingen, Hohenfels, Mühlingen, Orsingen-Nenzingen), die auf der Halbinsel Hörli liegenden Gemeinden Gaienhofen, Moos und Öhningen sowie die Kommunen Tengen und Hilzingen im nordwestlichen Kreisgebiet (Ländliche Region – Kleinstädtischer dörflicher Raum).

Eine Zusammenfassung der Bevölkerungszahlen im Landkreis Konstanz aufgeteilt nach den beschriebenen Raumkategorien ist in Tabelle 1 dargestellt. Dem Anhang 2.A können die Zahlen der Einwohnenden für jede Kommune entnommen werden.

Regionalstatistischer Raumtyp RegioStaR7	Zugehörige Kommunen	Bevölkerung am 30.06.2022	Anteil an Gesamtbevölkerung im Landkreis Konstanz
Ländliche Region – Zentrale Stadt	Allensbach, Konstanz, Reichenau, Rielasingen-Worblingen, Singen, Steißlingen, Volkertshausen	167.707	58%
Ländliche Region – Städtischer Raum	Aach, Büsingen, Engen, Gailingen, Gottmadingen, Radolfzell, Mühlhausen-Ehingen	64.702	22%
Ländliche Region – Kleinstädtischer, dörflicher Raum	Eigeltingen, Gaienhofen, Hilzingen, Moos, Mühlingen, Öhningen, Stockach, Tengen, Hohenfels, Bodman-Ludwigshafen, Orsingen-Nenzingen	58.787	20%
SUMME Landkreis Konstanz		291.196	100%

Tabelle 1: Kommunen nach regionalstatistischem Raumtyp RegioStaR7 innerhalb des Landkreises Konstanz mit Bevölkerungszahlen und Bevölkerungsverteilung

Die Gesamtbetrachtung von Abbildung 3 und Tabelle 1 zeigt, dass der Landkreis Konstanz ein überwiegend städtisch strukturierter Kreis ist. Vierzehn Kommunen (56%) sind einer eher städtischen Struktur zugeordnet, in denen 80% der Bevölkerung des Kreises lebt. Elf Kommunen (44%), in denen 20% der Kreisbevölkerung wohnen, sind ländlich strukturiert.

Neben Kenntnissen zur Raumstruktur und der Verteilung der Einwohnenden auf Ebene der Kommunen ist für die Mobilitätsplanung die kleinräumige Verteilung der Wohnbevölkerung auf der Ebene von Siedlungseinheiten von großer Bedeutung. Einen Überblick hierzu gibt Anhang K.2.b im Kartenband. Die zugehörigen Einwohnendenzahlen bzw. Einwohnendenschätzungen (sofern keine amtlichen Angaben verfügbar) sind in Anhang 2.A tabellarisch zusammengestellt. Sie basieren auf den durch die Kommunen im Jahr 2021 auf Anfrage mitgeteilten Werten und beziehen sich daher auf das Jahr 2020.

Altersstruktur der Wohnbevölkerung

Bei der nachfolgenden Betrachtung der Wohnbevölkerung nach ihrer Altersstruktur im Status quo (mit Stand 2021) werden vier Altersgruppen mit Relevanz für den ÖPNV betrachtet, die zumeist unterschiedliche aktionsräumliche Verhaltensweisen und somit auch andere Präferenzen hinsichtlich der Angebots- und Bedienungsstandards im ÖPNV haben. Im Einzelnen wird unterschieden zwischen Kindern (bis 9 Jahre), Jugendlichen (10 bis 19 Jahre), Erwachsenen (20 bis 59 Jahren) und Senioren (ab 60 Jahren).

Die Altersverteilung in den Kommunen im Landkreis Konstanz weist in den niedrigen Altersgruppen (Kinder und Jugendliche) zum Teil eine gewisse Homogenität auf. So schwankt der Anteil der unter 20-Jährigen über alle Kommunen hinweg zwischen 17 und 21% und weicht damit nur um ca. 2-3 Prozentpunkte vom Kreis- bzw. Landesdurchschnitt (siehe nachfolgende Grafik) ab. Einzig in Büsingen (15%) und Mühlingen (24%) sind davon abweichende Anteile feststellbar. Diese Gemeinden weisen gleichzeitig besonders hohe Unterschiede beim Seniorenanteil auf. So hat Mühlingen mit

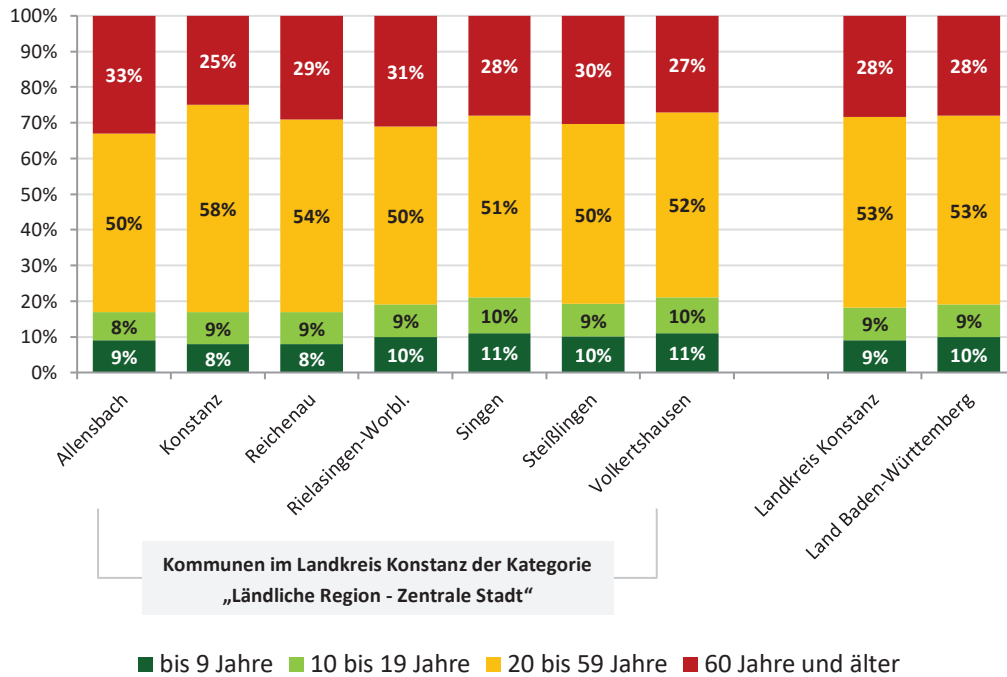


Abbildung 4: Altersstruktur der Bevölkerung in Kommunen der Kategorie „Ländliche Region – Zentrale Stadt“ am 31.12.2021. Quelle: Eigene Darstellung, Datengrundlage: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023

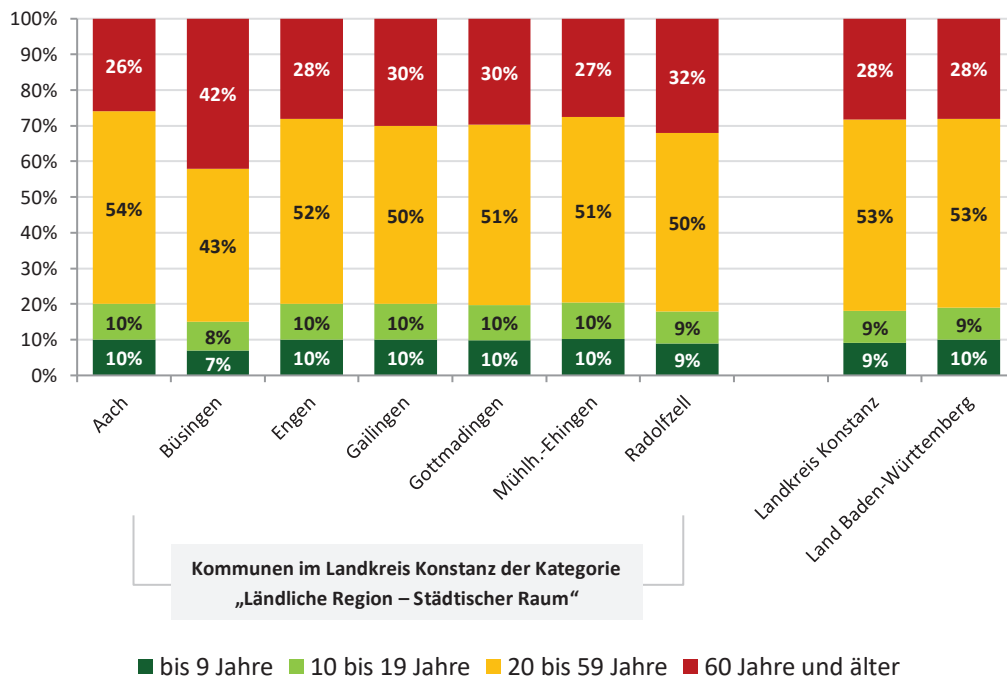


Abbildung 5: Altersstruktur der Bevölkerung in Kommunen der Kategorie „Ländliche Region – Städtischer Raum“ am 31.12.2021
Quelle: Eigene Darstellung, Datengrundlage: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023.

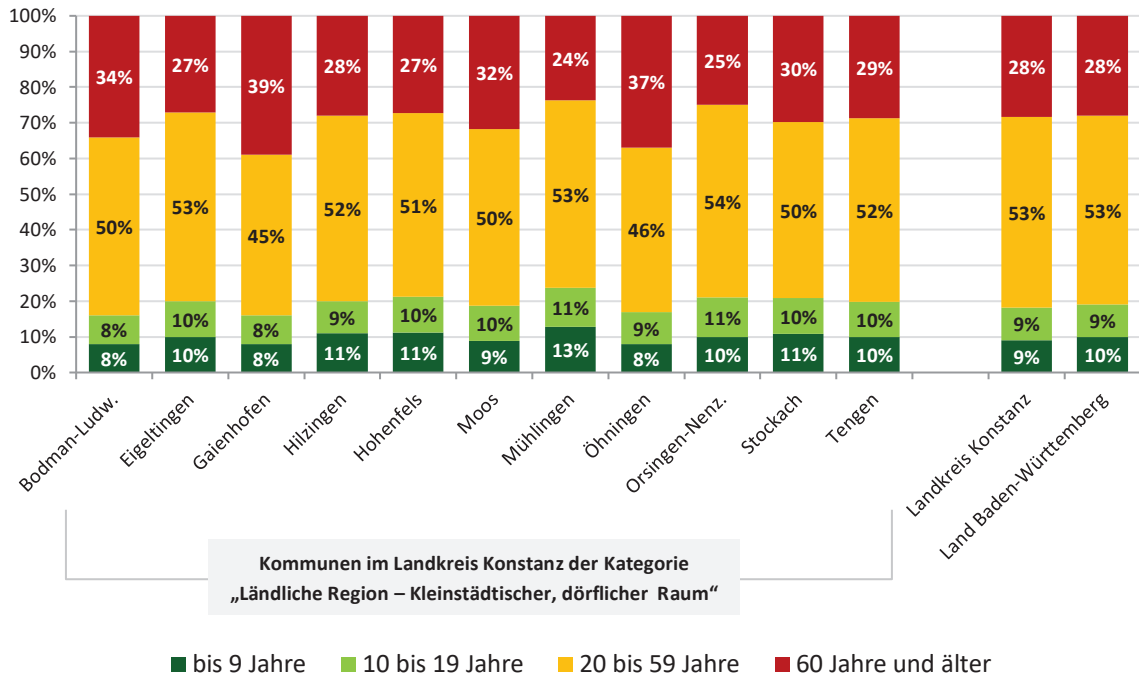


Abbildung 6: Altersstruktur der Bevölkerung in Kommunen der Kategorie „Ländliche Region – Kleinstädtischer, dörflicher Raum“ am 31.12.2021.

Quelle: Eigene Darstellung, Datengrundlage: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023

24% den niedrigsten und Büsingen mit 42% den höchsten Anteil an Menschen, die 60 Jahre oder älter sind. Im Fall von Büsingen kann der ungewöhnlich hohe Unterschied von 14% ggü. dem Kreis- und Landesschnitt auf die wirtschaftlichen und rechtlichen Besonderheiten aufgrund der geografischen Lage als deutsche Exklave, umgeben von der Schweiz, erklärt werden.

Die Städte und Gemeinden mit einem überdurchschnittlichen Anteil an Senioren (über 60-Jährige) sind neben Büsingen (42%) noch Gaienhofen (39%), Öhningen (37%) und Bodman-Ludwigshafen (34%). Der Anteil an Kindern und Jugendlichen (unter 20 Jahre) liegt in den Kommunen Mühlingen (24%), Singen, Volkertshausen, Stockach, Hohenfels und Orsingen-Nenzingen jeweils mit 21% deutlich über dem Kreisdurchschnitt von 18%.

Bei den Personen im Erwachsenen-Alter (20 bis 59 Jahre) weisen erneut die Kommunen Büsingen, Gaienhofen und Öhningen zwischen 43% und 46% deutlich niedrigere Anteile auf, als der Kreis- und Landesdurchschnitt (53%). Darüber liegen die Stadt Konstanz mit 58% sowie die Gemeinden Reichenau, Ach und Orsingen-Nenzingen mit jeweils 54%.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass zwischen den einzelnen Raumkategorien – mit Ausnahme der genannten grenznahen Gemeinden Büsingen, Öhningen und Gaienhofen – kaum signifikante Unterschiede zwischen den Altersgruppenanteilen feststellbar sind.

Bevölkerungsprognose

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die bis 2040 prognostizierte Entwicklung der Einwohnenden im Landkreis Konstanz, aufgeteilt nach Kommunen bestimmter, im vorangegangenen Abschnitt vorgestellter, räumlicher Kategorien.

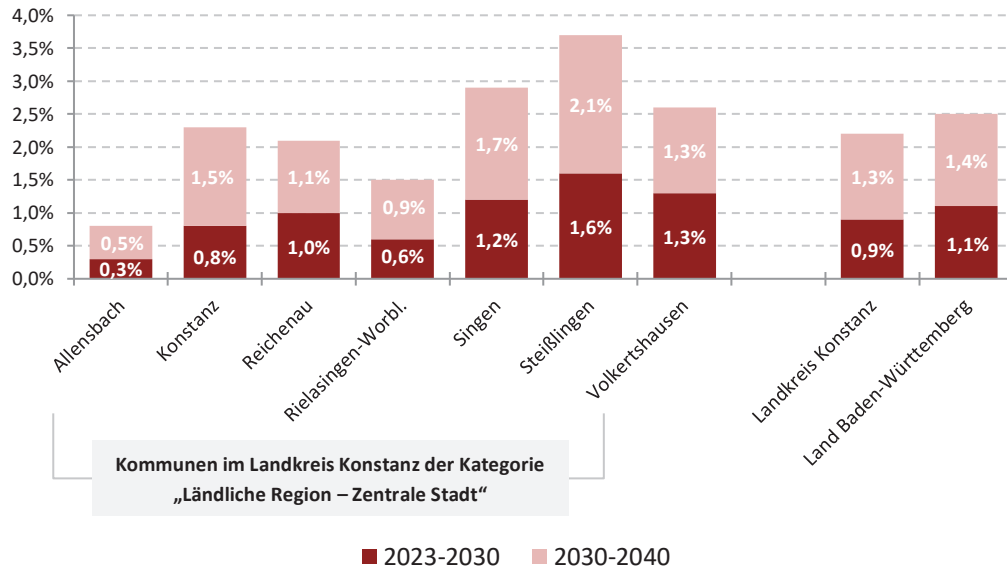


Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung 2023-2040 in Kommunen der Kategorie „Ländliche Region – Zentrale Stadt“
Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Obere Variante der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung Basis 2020.

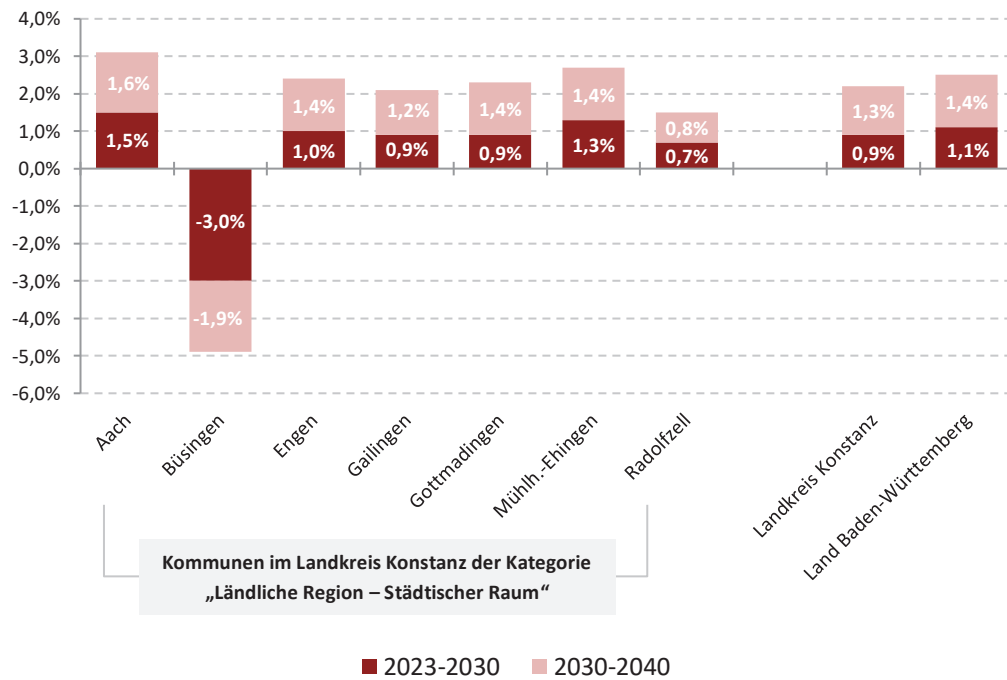


Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung 2023-2040 in den Kommunen der Kategorie „Ländliche Region – Städtischer Raum“
Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Obere Variante der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung Basis 2020

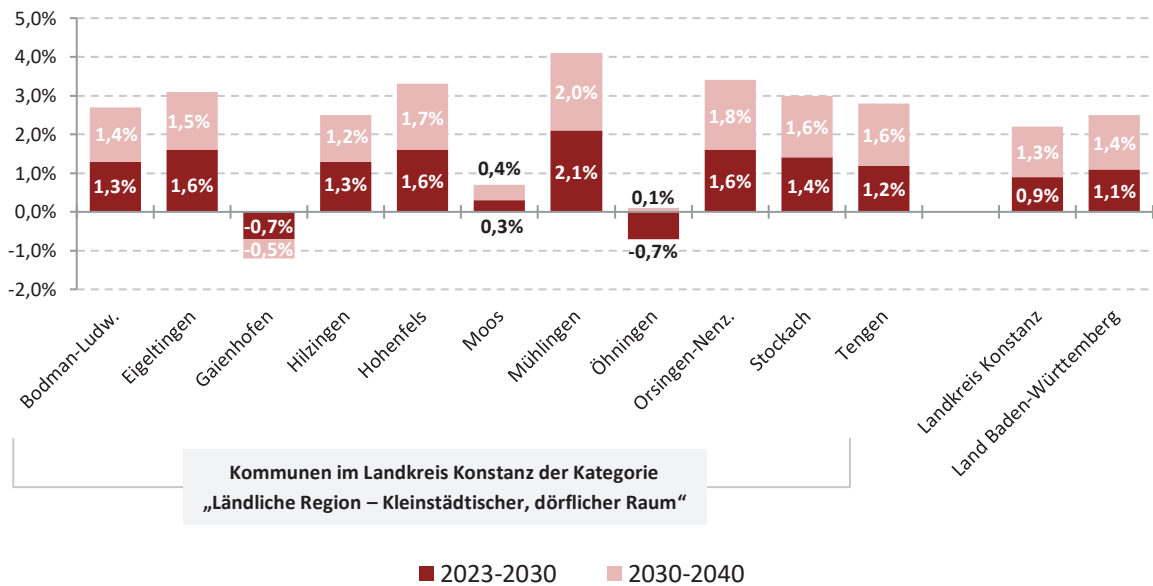


Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung 2023-2040 in den Kommunen der Kategorie „Ländliche Region – Kleinstädtischer, dörflicher Raum“
Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Obere Variante der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung Basis 2020

Im gesamten Kreisgebiet wird bis 2030 eine Zunahme der Bevölkerungszahl um +0,9% und im Zeitraum 2030 bis 2040 um +1,3% erwartet. Damit bewegt sich die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis in vergleichbarem Umfang wie im übrigen Landesgebiet (insgesamt +2,5% von 2023 bis 2040). Betrachtet man die Entwicklung nach Kommunen genauer, zeigen sich dagegen deutliche Unterschiede innerhalb des Kreisgebiets:

Während in allen Kreis-Kommunen der RegioStar7-Kategorie⁹ „Ländliche Region – Zentrale Stadt“ die Bevölkerungszahl voraussichtlich zwischen 0,8% und 2,7% wächst, werden in einigen Kommunen der übrigen Raumkategorien unterschiedlich stark ausgeprägte Schrumpfungen prognostiziert. Besonders stark betroffen werden laut den Prognosen die Gemeinden Büsingen (-4,9% bis 2040) und Gaienhofen (-1,3% bis 2040) sein, gefolgt von Öhningen, wo die Schrumpfung mit unter 1% deutlich geringer ausgeprägt sein wird. Nach 2030 wird in allen schrumpfenden Kommunen eine Abschwächung dieser Tendenzen prognostiziert.

Besonders hohe Zuwachsraten bis 2040 weist die Statistik für die Gemeinden Mühlingen (+4,1%), Steißlingen (+3,7%), Orsingen-Nenzingen (+3,4%) und Hohenfels (+3,3%) aus, dicht gefolgt von den Gemeinden Aach und Eigeltingen, die nach der Prognose mit +3,1% jeweils eine identische Wachstumsrate aufweisen werden. Ein moderates, nahe des Kreis- und Landesdurchschnitts liegendes Wachstum der Bevölkerung im Bereich zwischen 2% und 3% wird für Engen, Gailingen,

⁹ Die Anwendung der RegioStar7-Kategorien auf die Kommunen im Landkreis Konstanz ist im Kapitel 2.1.2 (Raumstruktur & Bevölkerung) erläutert.

Gottmadingen, Mühlhausen-Ehingen, Konstanz, Reichenau, Singen, Volkertshausen, Bodman-Ludwigshafen, Hilzingen, Stockach und Tengen vorausgesagt.

Fazit

Neben der in den Raumplanungsdokumenten ablesbaren hohen politischen Bedeutung von gleichwertigen Lebensverhältnissen und dem Ziel, eine Verkehrsverlagerung hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu erreichen (Ausbauvorrang des ÖPNV vor dem Motorisierten Individualverkehr) sprechen auch die Bevölkerungsdaten überwiegend für einen wirtschaftlich tragbaren Angebotsausbau im gesamten Kreisgebiet. Da mit Blick auf die Nachfrage nach ÖPNV nicht allein die Wohnbevölkerung in den Kommunen, sondern auch Verflechtungen der Pendelnden und das Aufkommen von Besuchern und Gästen der Region maßgeblich ist, können im Falle des Landkreises Konstanz aus der alleinigen Zuordnung von Gemeinden zu einer ländlichen Kategorie, wie etwa bei den nahe der Schweiz liegenden Gemeinden Büsingen, Gaienhofen und Öhningen, keine Schlussfolgerungen für die Gestaltung des ÖPNV-Angebots gezogen werden.

Die Gemeinden mit Schrumpfungstendenzen müssen bei der ÖPNV-Planung besondere Berücksichtigung finden. Zwar lassen sich Schrumpfungen der Bevölkerung allein durch einen attraktiveren ÖPNV nicht in jedem Fall umkehren, aber in gewissem Maße zumindest abmildern. In diesen Gemeinden darf das Hauptaugenmerk nicht nur auf einer Sicherung des bestehenden Angebots und der Mindestbedienstandards liegen. Dort ist ein Ausbau notwendig, der nach detaillierter Bewertung des Gesamtpotenzials aus allen Nachfragesegmenten stattfindet.

2.1.3 Verflechtungen der Pendelnden

Berufspendelnde

Nach der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 sind im Jahr 2017 16% aller Wege im Erreichen des Arbeitsortes begründet¹⁰. Eine detaillierte Betrachtung dieser Wege ist daher einerseits von großer Bedeutung, andererseits dürfen die übrigen 84% der Verkehrsnachfrage nicht außer Acht gelassen werden. Eine Fokussierung der Angebotsplanung allein auf die berufsbedingte Verkehrsnachfrage greift zu kurz, um realistische Aussagen über die räumliche Orientierung aller Bevölkerungsgruppen treffen zu können. Nichtsdestotrotz bildet eine detaillierte Analyse der Verflechtungen im Berufsverkehr eine wichtige Grundlage und wird daher in diesem Abschnitt näher dargestellt. Aussagen zu dienstlichen Fahrten können nicht getroffen werden, da zu diesen keine Daten vorliegen. Mit einem Anteil von 11% bilden diese Wege einen ebenfalls nicht unbeachtlichen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen¹¹.

Zur Darstellung der berufsbedingten Pendelbeziehungen wird die bundesweit flächendeckende und jährlich aktualisierte Statistik der Bundesagentur für Arbeit zur Beschäftigung auf Gemeindeebene herangezogen. Diese Statistik berücksichtigt zwar allein die **sozialversicherungspflichtig**

¹⁰ Mobilität in Deutschland 2017, Infas/DLR, 2018, Seite 19

¹¹ Ebenda

Beschäftigten¹² und enthält keine räumlich verortbaren Angaben zu Beamten, Selbständigen, Honorarkräften, geringfügig Beschäftigten oder mithelfenden Familienangehörigen. Daher repräsentieren diese Daten kein vollständiges Abbild des oben erwähnten Anteils von bundesweit 16% aller Wege. Die Zahlen zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bilden im Landkreis Konstanz jedoch 77-79% der Erwerbstätigen ab (siehe Anhang 2.B) und können damit als wesentlicher Indikator für Arbeitsplatzschwerpunkte und Verflechtungen der Pendelnden auf der Ebene der Städte und Gemeinden angesehen werden. Sofern nicht anders dargestellt, ist in den nachfolgenden Abschnitten mit „Beschäftigten“ immer nur die Teilmenge „sozialversicherungspflichtig Beschäftigte“ gemeint, da zum Bearbeitungszeitpunkt nur zu diesen relationsscharfe Pendlerdaten vorlagen.

Am 30.06.2019 waren im Landkreis Konstanz 121.528 Beschäftigte registriert (Summe aus Ein-, Aus- und Binnenpendelnden). Diese Gesamtmenge wird nachfolgend räumlich auf die innerhalb des unter Kapitel 2.1.1 definierten erweiterten Untersuchungsraumes liegenden Orte räumlich ausdifferenziert:

- Im Landkreis Konstanz haben 89.376 Beschäftigte (31% der Bevölkerung) sowohl ihren Wohnort als auch ihren Arbeitsort innerhalb des Kreisgebiets (Binnenpendelnde). Davon wohnen und arbeiten 45.116 Beschäftigte innerhalb ihrer Kommunen (16% der Bevölkerung). Letzteres entspricht einem Anteil von 50% an den Kreisbinnenpendelnden.
- 17.745 Beschäftigte (6% der Bevölkerung) haben ihren Wohnort im Landkreis Konstanz und ihren Arbeitsort außerhalb davon (Auspendelnde).
- 14.407 Beschäftigte arbeiten im Landkreis Konstanz und wohnen in einem anderen Gebiet (Einpendelnde).
- Aus den vorgenannten Werten resultiert ein Gesamtpendleraufkommen i. H. v. 121.528 Berufspendlerbeziehungen und ein Auspendelndenüberschuss von 3.338 Beschäftigten. Somit ergeben sich folgende Kennwerte bezogen auf alle Beschäftigten im Landkreis Konstanz:
 - 74% sind Binnenpendelnde innerhalb des Landkreises Konstanz (davon 50% in derselben Kommune, 50% in andere Kommunen innerhalb des Kreises).
 - 15% sind Auspendelnde aus dem Landkreis Konstanz.
 - 12% pendeln von außerhalb in den Landkreis Konstanz ein.
- Der Saldo aus Ein- und Auspendelnden unterscheidet sich zwischen den Kommunen (vgl. Anhang 2.B). Hierbei sind die Städte Konstanz, Radolfzell und Singen hervorzuheben, die besonders hohe Überschüsse an Einpendelnden zwischen 2.000 und 7.800 Beschäftigten aufweisen. Mengenmäßig etwas geringer ausgeprägte Überschüsse an Einpendelnden bestehen in Gailingen (94), Reichenau (358) und Stockach (229).
- In der Stadt Konstanz wohnen und arbeiten 51% der Beschäftigten (20.709) im gleichen Ort, 22% (9.013) pendeln zur Arbeit aus und 27% (11.080) von auswärts ein. In Singen – der Stadt mit der im Landkreis Konstanz größten Anzahl an Einpendelnden (16.773) und dem mit 7.798 Beschäftigten größten Überschuss an Einpendelnden – liegt dieses Verhältnis bei 27% (Binnenpendelnde) zu 48% (Einpendelnde) zu 25% (Auspendelnde).

¹² Nachfolgend bezieht sich der im Text verwendete Begriff „Beschäftigte“ ausschließlich auf die „sozialversicherungspflichtig Beschäftigten“ gemäß der Statistik der Bundesagentur für Arbeit.

- Über 11.600 Beschäftigte haben ihren Wohnort im Landkreis Konstanz und ihren Arbeitsort in einer Gemeinde außerhalb des Landkreises in Baden-Württemberg. Besonders relevante Ziele sind hier Tuttlingen mit 1.694 (15% der in andere Kreise Baden-Württembergs Auspendelnden), Überlingen mit 1.329 (11%), Freiburg im Breisgau mit 707 (6%), Stuttgart mit 675 (6%), Friedrichshafen mit 665 (6%), Villingen-Schwenningen mit 664 (6%), Emmingen-Liptingen mit 300 (3%), Immenstaad mit 197 (2%) und Pfullendorf mit 185 (2%) Auspendelnden innerhalb von Baden-Württemberg.
- Umgekehrt ist aus Kommunen in Baden-Württemberg (ohne Landkreis Konstanz) mit über 9.200 Beschäftigten (von insgesamt 14.407 einpendelnden Beschäftigten) auch die größte Einpendelndenmenge zu verzeichnen: Unter anderem aus Überlingen 882 (10% der aus anderen Kreisen Baden-Württembergs Einpendelnden), Villingen-Schwenningen 388 (4%), Tuttlingen 306 (3%), UHldingen-Mühlhofen 279 (3%), Meßkirch 269 (3%), Pfullendorf 246 (3%), Geisingen 232 (3%), Immendingen 223 (2%), Blumberg 174 (2%) und Donaueschingen 142 (2%) Einpendelnde.
- Die zuvor benannten Arbeits- bzw. Wohnorte vereinigen 92% des Gesamtpendelndenaufkommens zwischen dem Landkreis Konstanz und dem übrigen Baden-Württemberg auf sich. In Summe bestehen zwischen dem Landkreis Konstanz und außerhalb von diesem liegenden Kommunen in Baden-Württemberg über 20.900 Beziehungen¹³.
- Mit über 9.800 Auspendelnden¹⁴, knapp über 400 Einpendelnden und damit über 10.200 Beziehungen¹⁵ bestehen außerdem starke Verflechtungen zwischen dem Landkreis Konstanz und der Schweiz. Hier sind vor allem die Kantone Thurgau (über 4.400 Beziehungen; 43% aller Schweiz-Pendelnden in und aus dem Landkreis Konstanz), Schaffhausen (über 2.700 Beziehungen; 26%), Zürich (über 2.500 Beziehungen; 25%) und Sankt Gallen (über 600 Beziehungen; 6%) besonders relevant. Nahezu alle den Landkreis Konstanz betreffenden Schweiz-Pendelnden haben in den genannten Kantonen ihren Wohn oder Arbeitsort.
- Da gemeindescharfe Daten nur für die Auspendelnden in die Schweiz (9.871 Beziehungen in der Grenzgänger-Statistik), nicht jedoch für die Einpendelnden (408 SV-pflichtig Beschäftigte) vorliegen, werden nachfolgend die häufigsten Zielorte allein für die Auspendelnden aus dem Landkreis Konstanz in die Schweiz aufgelistet: Schaffhausen (1.545 Beziehungen; 16%), Kreuzlingen (1.070 Beziehungen; 11%), Zürich und Zollikon (728 Bez.; 7%), Winterthur (548 Bez.; 6%), Frauenfeld (438 Bez., 4%), Tägerwilten (421 Bez., 4%), Thayngen (313 Bez.; 3%), Münsterlingen (270 Bez., 3%), Bottighofen (261 Bez., 3%), St. Gallen (259 Bez., 3%), Neuhausen am Rheinfall (238 Bez., 2%), Ramsen (191 Bez., 2%), Weinfeldten (178 Bez., 2%), Diessenhofen (176 Bez., 2%), Stein am Rhein (168 Bez., 2%) sowie Kloten, Beringen und Bussnang (jeweils rund 150 Beziehungen; 2%). 73% aller in der Grenzgänger-Statistik dargestellten Auspendelnden aus dem Landkreis Konstanz in die Schweiz arbeiten in diesen Orten.

¹³ Dies entspricht insgesamt 67% aller bekannten Ein- und Auspendelndebeziehungen in/aus dem Landkreis Konstanz und 17% am Gesamtpendleraufkommen

¹⁴ Quelle: Grenzgängerstatistik des Schweizer Bundesamtes für Statistik, 2. Quartal 2019. Aufgrund abweichender Methodik der Grenzgängerstatistik ggü. den Daten der Bundesagentur für Arbeit, sind in diesem Wert neben den SV-pflichtig Beschäftigten auch weitere Arbeitnehmergruppen enthalten.

¹⁵ Dies entspricht ca. 33% aller bekannten Ein- und Auspendelndebeziehungen in/aus dem Landkreis Konstanz.

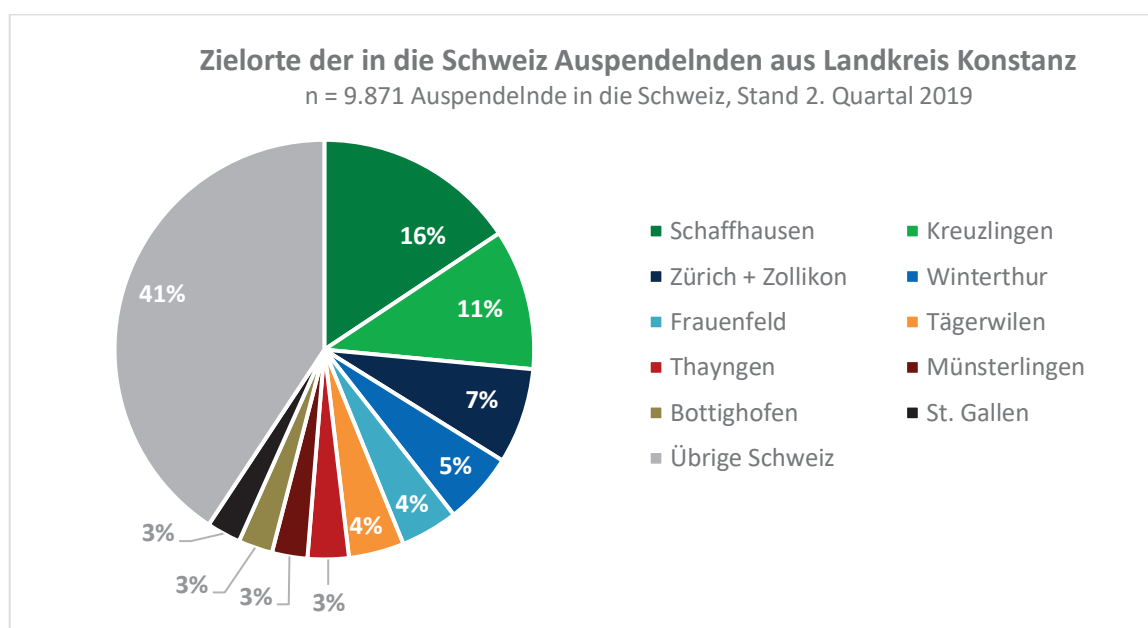


Abbildung 10: Zielorte der in die Schweiz Auspendelnden aus dem Landkreis Konstanz
Quelle: IGDB Verkehrsplanung + Beratung auf Basis Grenzgänger-Statistik 2019 (2. Quartal) des Bundesamtes für Statistik (Schweiz)

In der nachfolgenden Tabelle sind die Kommunen im Landkreis Konstanz dargestellt, die zum Stichtag 30.06.2019 gemäß der Gemeindestatistik der Bundesagentur für Arbeit¹⁶ mehr als 2.000 Arbeitsplätze aufweisen. Die dort dargestellten 11 Kommunen vereinigen 91% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und geringfügig entlohnten Arbeitsplätze auf sich.

Lfd. Nr.	Kommune	Anzahl Beschäftigte am Arbeitsort am 30.06.2019	Anzahl geringfügig entlohnte Beschäftigte am Arbeitsort am 30.06.2019	Gesamt
1	Konstanz	31.789	11.217	43.006
2	Singen	26.511	5.877	32.388
3	Radolfzell	13.980	3.361	17.341
4	Stockach	7.223	3.035	10.258
5	Gottmadingen	3.382	1.056	4.438
6	Engen	3.156	1.049	4.205
7	Reichenau	2.519	592	3.111
8	Rielasingen-Worblingen	2.082	912	2.994
9	Hilzingen	1.776	672	2.448
10	Allensbach	1.821	617	2.438
11	Steißlingen	1.696	493	2.189
SUMME Kommunen mit > 2.000 Arbeitsplätzen				124.816
SUMME Landkreis Konstanz				136.553

Tabelle 2: Arbeitsplatzschwerpunkte im Landkreis Konstanz, gemessen an der Anzahl sozialversicherungspflichtig und geringfügig entlohnter Beschäftigter zum Stichtag 30.06.2019
Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2021

¹⁶ Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und Geringfügig entlohnten Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort (Stichtag 30.06.2019), Bundesagentur für Arbeit, 2021

Aus obiger Betrachtung wird insgesamt deutlich, dass insbesondere die Erreichbarkeit der Mittel- und Oberzentren aufgrund ihrer hohen Arbeitsplatzdichte für den Berufsverkehr eine große Bedeutung hat. Aber auch in einigen Kommunen ohne zentralörtliche Funktion besteht eine hohe Arbeitsplatzdichte bzw. bestehen nennenswerte Verflechtungen von und in Gebiete außerhalb des Landkreises Konstanz. Mit einer hohen Arbeitsplatzkonzentration gehen meist auch große Einzugsbereiche im Umland einher. Daher wird auf eine gute Erreichbarkeit der in der Verflechtungsanalyse und der Auflistung der Arbeitsplatzschwerpunkte genannten Orte Wert gelegt, um geeignete Angebote im ÖPNV bereitzustellen.

Schulpendelnde

2017 betrug der Anteil des Ausbildungsverkehrs am bundesweiten Gesamtverkehrsaufkommen (Anzahl der Wege) 7%¹⁷. Auf diesen Wert entfallen unter anderem sowohl die Wege von Schülerinnen und Schülern zu allgemeinbildenden Schulen/Berufsschulen/Privatschulen etc., als auch von Studierenden zu Hochschulen – beides Gruppen, die öffentliche Verkehrsmittel im Vergleich zu anderen Gruppen besonders häufig nutzen.

Zu den Nachfragebeziehungen von Studierenden und Verflechtungen zu Privatschulen liegen dem Projektteam des Nahverkehrsplans keine Daten vor. Deshalb werden im folgenden Abschnitt ausschließlich die Schulpendelndenverflechtungen zu den 96 staatlichen Schulen im Landkreis Konstanz analysiert. Grundlage hierfür bildet die Schülerstatistik des Landkreises Konstanz, die die Nachfragebeziehungen auf der Ebene von Siedlungseinheiten abbildet. Für die Analysen in diesem Nahverkehrsplan wird zur Herstellung einer methodischen Kompatibilität zu den im vorhergehenden Abschnitt thematisierten Berufspendelndenverflechtungen eine etwas großräumigere Betrachtung auf Ebene der Kommunen vorgenommen.

Im Anhang 2.C sind wesentliche Kennziffern zu den Schulpendelndenverflechtungen innerhalb des Landkreises Konstanz im Schuljahr 2019/2020 dargestellt. Dort aufgeführt und nachfolgend analysiert werden ausschließlich die Verflechtungen innerhalb des Landkreises Konstanz, da zu den kreisübergreifenden Verflechtungen keine vollständigen Daten vorlagen¹⁸.

¹⁷ Mobilität in Deutschland 2017, Infas/DLR, 2018, Seite 19

¹⁸ Zu kreisübergreifenden Schülerbewegungen lagen nur die in den Landkreis Konstanz einpendelnden Schülermengen vor. Zu im Landkreis Konstanz wohnenden SchülerInnen, die eine Schule außerhalb des Landkreises besuchen, lagen keine Daten vor.

Lfd. Nr.	Kommune	Anzahl Schulen	Anzahl Schülerinnen & Schüler
1	Konstanz	18	9.150
2	Singen	16	8.654
3	Radolfzell	12	4.082
4	Stockach	10	3.578
5	Engen	4	1.630
6	Gottmadingen	4	911
7	Rielasingen-Worblingen	4	840
8	Hilzingen	4	619
9	Steißlingen	1	516
10	Eigeltingen	1	494
SUMME Kommunen mit > 400 Schülerinnen & Schülern			30.474
SUMME Landkreis Konstanz			33.067

Tabelle 3: Schulschwerpunkte im Landkreis Konstanz, gemessen an der Anzahl Schüler und Schülerinnen mit Wohnort im Landkreis Konstanz im Schuljahr 2019/20
Quelle: Schülerstatistik des Landkreises Konstanz, 2020

Die Stadt Konstanz weist mit 9.150 Schülerinnen und Schülern aus Wohnorten innerhalb des Landkreises Konstanz das größte Aufkommen auf, gefolgt von Singen mit 8.654 Schülerinnen und Schülern, Radolfzell mit 4.082 Schülerinnen und Schülern sowie Stockach mit 3.578 Schülerinnen und Schülern. Bei allen genannten Städten handelt es sich um Orte, in denen alle Schulformen von der Grundschule bis hin zu beruflichen Schulen existieren. Das fünftgrößte Aufkommen an Schülerinnen und Schülern auf Ebene der Kommunen liegt in der Stadt Engen vor. Dort besuchen über 1.630 Schülerinnen und Schüler die dortigen vier Schulen. In den 10 Kommunen mit dem größten Aufkommen sind mit 30.474 Schülerinnen und Schülern 92% des gesamten Aufkommens an Schülerinnen und Schülern innerhalb des Landkreises Konstanz versammelt.

Aus den im Anhang 2.C dargestellten Pendlersalden der jeweiligen Kommunen im Landkreis Konstanz wird zudem deutlich, dass Engen, Gaienhofen, Konstanz, Radolfzell, Singen und Stockach Einpendelndeüberschüsse im Bereich des Schulverkehrs aufweisen. Besonders hervorzuheben sind hier

- Singen mit einem Überschuss von über 2.450 einpendelnden Schülerinnen und Schülern,
- Stockach mit einem Überschuss von über 1.120 einpendelnden Schülerinnen und Schülern,
- Konstanz und Radolfzell mit jeweils über 800 einpendelnden Schülerinnen und Schülern.

Diese Städte sind u.a. Berufsschulstandorte (Robert-Gerwig-Schule, Hohentwiel-Gewerbeschule, Berufsschulzentrum Stockach, Wessenbergschule und Zeppelin-Gewerbeschule) und verfügen dementsprechend über einen sehr weiträumigen Einzugsbereich. Mit knapp 160 Schülerinnen und Schülern weist Engen den fünftgrößten Schuleinpendelndenüberschuss im Landkreis Konstanz auf.

Der stärkste Nachfragestrom zwischen zwei Kommunen innerhalb des Landkreises Konstanz im Schulverkehr besteht mit über 680 Beziehungen zwischen Singen und Rielasingen-Worblingen. Zwischen Radolfzell und Singen bestehen knapp 600 Beziehungen. Danach folgen Singen – Hilzingen

mit 548, Singen – Gottmadingen mit 475, Radolfzell – Konstanz mit 471, Singen – Konstanz mit 467 Beziehungen und Allensbach – Konstanz mit 451 Beziehungen.¹⁹

Die kreisübergreifenden Schulpendelndenströme wurden ebenfalls dargestellt. Mangels vollständiger Daten werden nur die bekannten einpendelnden Schülerinnen und Schüler betrachtet. Nach Kenntnis des Landkreises Konstanz sind dies rund 1.700 einpendelnde Schülerinnen und Schülern.

Im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung der Verkehrsnachfrage werden aus den bekannten Daten – unabhängig von den gesetzten Schulbezirken – folgende Nachfrageschwerpunkte im kreisübergreifenden Schulverkehr identifiziert:

- Aus Schaffhausen und den umliegenden Gemeinden Barga, Beringen, Feuerthalen, Fluringen, Neuhausen am Rheinfeld, Trasadingen, Lottstetten und Jestetten pendeln rund 320 Schülerinnen und Schüler in den Landkreis Konstanz ein. Dies entspricht 19% aller Schuleinpendelnden. Ein Großteil dieser Beziehungen haben ihren Schulort in Singen (240 Beziehungen) und Radolfzell (30 Beziehungen).
- Rund 240 Schülerinnen und Schüler (14% aller Schuleinpendelnden) pendeln aus der Stadt Kreuzlingen in den Landkreis Konstanz ein. Beinahe alle davon (97%) besuchen eine Schule in der Stadt Konstanz, die übrigen in Radolfzell.
- Aus Überlingen (Bodenseekreis) pendeln 75 Schülerinnen und Schüler (4% aller Schuleinpendelnden) in den Landkreis Konstanz ein. Mit jeweils rund 20 Schülerinnen und Schülern sind die relevanten Schulorte hier Singen, Stockach und Radolfzell. Rund 10 (Berufs-)Schülerinnen und Schüler pendeln aus Überlingen in die Stadt Konstanz.
- Betrachtet man die Ströme der im Schulverkehr Einpendelnden großräumig, so wird auch hier deutlich, dass mit über 880 Einpendelnden die meisten ihren Wohnort in der Schweiz haben. Dies entspricht 51% aller Schuleinpendelnden. 18% (319) haben ihren Wohnort östlich des Landkreises Konstanz (Bodenseekreis, Landkreise Sigmaringen und Ravensburg), 15% im Schwarzwald-Baar-Kreis und Landkreis Waldshut sowie 14% im Landkreis Tuttlingen. Hierbei handelt es sich jeweils überwiegend um Pendelndenströme zwischen angrenzenden Kommunen mit weiterführenden Schulen ab Klasse fünf sowie zu den Berufsschulen in Konstanz, Radolfzell, Singen und Stockach.

Grundsätzlich ist der Landkreis Konstanz nur dazu verpflichtet, die nach §1 Abs. 1 der Satzung des Landkreises Konstanz über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SENS) definierte „notwendige Beförderung“ zwischen Wohnung und der nächstgelegenen öffentlichen Schule sicherzustellen. Durch die in Baden-Württemberg mögliche freie Schulwahl nach dem Besuch der Grundschule, individuellen Entscheidungen aufgrund verschiedener Lebenslagen und sonstigen Hintergründen mit Auswirkungen auf eine von der nächstgelegenen Schule abweichenden Schulwahl, bestehen jedoch differenzierte Verflechtungen im Schülerverkehr, auf die die

¹⁹ Die genannten Werte beziehen sich ausschließlich auf die Relation zwischen den genannten Kommunen einschließlich Gegenrichtung. Diese Werte werden oft überlagert mit weiteren Nachfragerelationen. So etwa im Falle von Allensbach – Konstanz unter anderem durch die Relationen Singen – Konstanz und Radolfzell – Konstanz, womit sich im Zulauf auf Konstanz von und aus Richtung Allensbach allein aus der Summe der genannten Relationen ein Nachfragestrom in Höhe von 1.389 Beziehungen ergibt.

Planung unter gleichzeitiger Berücksichtigung einer wirtschaftlichen Leistungserbringung bestmöglich Rücksicht nehmen muss.

Weitere Angaben zur Schulstruktur im Landkreis Konstanz werden im Rahmen der Gebietssteckbriefe in Kapitel 2.1.5 thematisiert.

2.1.4 Tourismus und Freizeitverkehr

Der Landkreis Konstanz ist Teil des Bodenseeraumes, der einen Schwerpunkt des Tourismus in Süddeutschland bildet. Im Vergleich zu den übrigen Landkreisen in Land Baden-Württemberg, weist der Landkreis Konstanz mit 9,58 Übernachtungen je Einwohnendem (ÜN/E) die fünftgrößte Übernachtungsdichte im Jahr 2019 auf²⁰. An der Spitze steht hier im gleichen Jahr der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald mit 18,95 ÜN/E, gefolgt vom Bodenseekreis (14,87 ÜN/E), dem Landkreis Freudenstadt (14,19 ÜN/E) und dem Landkreis Ravensburg (10,91 ÜN/E). Der Landesdurchschnitt in Baden-Württemberg beträgt 5,17 ÜN/E.

Innerhalb des Landkreises konzentriert sich der Tourismus deutlich auf die seenahen Bereiche. Dies spiegelt sich beispielsweise in der Verteilung der angebotenen Schlafgelegenheiten wider. Die meisten der kreisweit rund 20.000 Schlafgelegenheiten im Jahr 2019 sind in der Stadt Konstanz (5.249 Betten in 57 Betrieben) zu finden, gefolgt von Radolfzell (2.234 Betten in 26 Betrieben) und Reichenau (1.839 Betten in 21 Betrieben). An vierter Stelle steht hier Allensbach mit 1.491 Betten in 11 Betrieben, dicht gefolgt von Gaienhofen und Bodman-Ludwigshafen mit jeweils rund 1.300 Betten in jeweils fünfzehn Betrieben. In Singen wurden 1.018 Betten in zwanzig Betrieben im Jahr 2019 angeboten. Die aufgezählten Orte vereinigen insgesamt 14.498 Betten auf sich. Dies entspricht einem Anteil von 74%.

In den meisten Kommunen im Landkreis Konstanz ist die Verfügbarkeit der Schlafgelegenheiten und geöffneten Betriebe besonders in den Sommermonaten ausgeprägt, wie nachfolgende Grafik zeigt. Im Spitzenmonat August wurden 2019 demzufolge knapp 135.000 Ankünfte und rund 427.000 Übernachtungen verzeichnet. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 3,2 Tagen (Jahresdurchschnitt 2,8 Tage). In diesem Monat betrug die Auslastung der Schlafgelegenheiten 70,2% (Jahresdurchschnitt 46,5%).

²⁰ Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2020

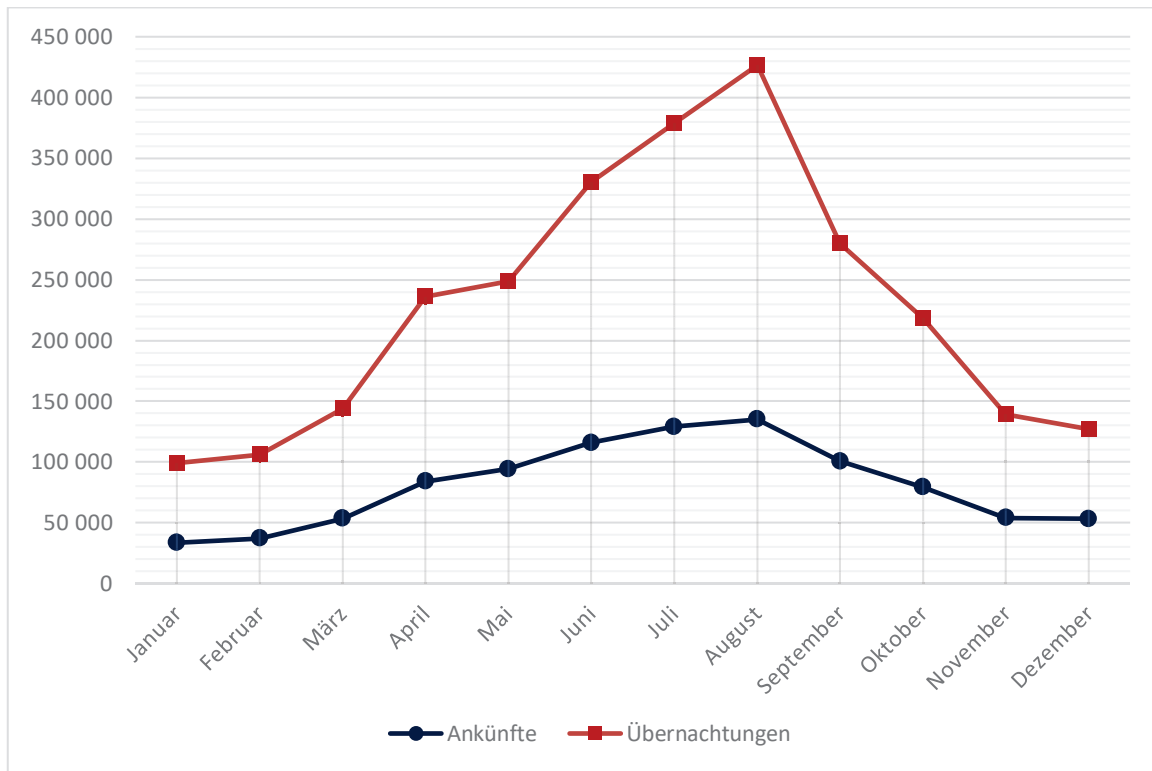


Abbildung 11: Ankünfte und Übernachtungen im Landkreis Konstanz im Jahr 2019
Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2020

Neben dem Übernachtungstourismus spielt auch der statistisch nur unvollständig erfasste Tagestourismus zu den touristischen Attraktionen und sonstigen Freizeitzielen im Landkreis und den angrenzenden Bereichen (u.a. Meersburg, Uhldingen, Schaffhausen) eine große Rolle. Zur Analyse der Aufkommensschwerpunkte innerhalb des Landkreises Konstanz wurden bei den Kommunen Informationen zu publikumswirksamen Einrichtungen abgefragt. Diese werden in den Gebietssteckbriefen zu jeder Kommune dargestellt (siehe Anhang 2.D).

Besondere touristische Attraktionen außerhalb der Siedlungskerne der Zentralen Orte sind im Landkreis Konstanz die Insel Mainau, die Insel Reichenau, die Halbinsel Höri, der Wild- und Freizeitpark Allensbach und der Hohentwiel in Singen. Hinzu kommen kleinere Publikumsmagneten wie Schwimm- und Strandbäder, Sportplätze, Burgruinen etc. Die nachfolgende Tabelle listet jene Ziele auf, zu denen Informationen zum Besucheraufkommen recherchiert werden konnten bzw. dem Projektteam des Nahverkehrsplans während der Bearbeitung zur Verfügung gestellt wurden. Eine vollständige Auflistung der relevanten Freizeitziele (einschl. jener Ziele ohne Angaben zum Besucheraufkommen) ist in den Gebietssteckbriefen (Anhang 2.D) dargestellt. Weitere Daten zur Freizeitmobilität liegen nicht vor.

Kommune	Einrichtung	Besucheraufkommen pro Jahr
Allensbach	Wild- & Freizeitpark	100.000
Hohenfels	Schloss Hohenfels	30.000 – 100.000
Moos	Strandbad	10.000 – 15.000
Singen	Hohentwiel	80.000 – 100.000
	Stadthalle	74.000
	Städtische Bibliotheken	85.000
	Kunstmuseum	8.800
	Kulturzentrum GEMS	42.000
	Theater „Die Färbe“	8.800

Tabelle 4: Publikumswirksame Freizeiteinrichtungen im Landkreis Konstanz, zu denen Informationen zum Besucheraufkommen vorliegen

Quelle: Abfrage bei den Kommunen des Landkreises und ergänzende Recherchen

Zusammengefasst bleibt festzustellen, dass im Landkreis Konstanz ein überdurchschnittlich hohes Fremdenverkehrsaufkommen vorliegt. Mit Blick auf den ÖPNV ergeben sich daraus besondere Anforderungen an die Angebotsplanung:

- Die Fahrgastinformation im Landkreis Konstanz muss in besonderem Maße sowohl digital als auch vor Ort auf hohem Niveau ausgestaltet werden. Grundsätzlich sind die gesetzlich verpflichtenden Basis-Informationen, bestehend aus Abfahrtszeit- und Fahrtzieldarstellung an den Haltestellen, darzustellen, was aktuell im Landkreis bereits flächendeckend der Fall ist. Darüber hinaus erscheint
 - die Veröffentlichung von schematischen Linienverlaufspläne mit Informationen zu Anschlusslinien und
 - mindestens in den zentralen Orten die Veröffentlichung topografischer wie schematischer Liniennetzpläne, auf denen sämtliche Linien im darzustellenden Teilraum aufgeführt sind, vorgesehen werden, um eine möglichst einfache Orientierung im ÖPNV besonders für Ortsunkundige zu ermöglichen zielführend (vgl. Kapitel 3.2.4).
- Bei der Untersuchung von Fahrgastpotenzialen muss das (saisonal schwankende) Aufkommen der Nachfrage im Freizeitverkehr berücksichtigt werden. Da – wie bereits dargestellt – keine relationscharfen Daten zum Freizeitverkehr vorliegen, muss bei der Ermittlung des Fahrgastpotenzials im Rahmen dieses Nahverkehrsplans mit geeigneten pauschalen Annahmen und Schätzungen gearbeitet werden.
- Bei der Betriebs- und Kapazitätsplanung müssen neben den üblichen tageszeitabhängigen Spitzen des Berufs- und Schulverkehrs auch erweiterte Kapazitäten während der Fremdenverkehrssaison von April bis Oktober (mindestens in den Kommunen mit besonders hohem Gästeaufkommen und auf den aufkommenstarken Zulaufstrecken) mitgedacht werden.

2.1.5 Gebietssteckbriefe zu den Kommunen im Kreis

Im Rahmen der in Kapitel 3.3 näher ausgeführten ersten Beteiligungsstufe wurde eine Fragebogenaktion durchgeführt. Hierbei wurden alle Kommunen des Landkreises Konstanz angeschrieben, um Hinweise zur Verbesserung des Mobilitätsangebots zu äußern und relevante Ziele für den ÖPNV zu identifizieren. Das Ergebnis dieser Abfrage und einer ergänzenden Analyse durch den Gutachter mündet in einer umfassenden Sammlung relevanter Kennwerte zu

- Siedlungsstruktur,
- Publikumswirksamen Einrichtungen (Schulen, Anzahl Betriebe, Versorgung und sonstige Einrichtungen) und
- örtlichen öffentlichen Mobilitätsangeboten.

Weitere Wünschen und Anmerkungen konnte jede Kommune im Rahmen einer Frage mit offener Antwortmöglichkeit äußern. Sämtliche somit zusammengetragenen Daten wurden in Form von Gebietssteckbriefen zusammengestellt. Diese sind in Anhang 2.D zu finden und werden in der Planung soweit möglich berücksichtigt.

2.1.6 Mobilitätsverhalten

Um ein Bild des Mobilitätsverhaltens im Landkreis Konstanz zu erhalten, werden in Ermangelung an verfügbaren Daten aus dem Landkreis Konstanz nachfolgend wesentliche Kennwerte aus der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD 2017) herangezogen. Die darin angewandte raumstrukturelle Differenzierung der Daten ermöglicht Aussagen zu teilraumspezifischen Gegebenheiten des Kreises mit seinen städtischen und ländlichen Strukturen.

In der Karte „Landkreis Konstanz und Umgebung nach regionalstatistischem Raumtyp“ (Abbildung 3 bzw. Anhang K.2.a im Kartenband) sind alle Kommunen innerhalb des Kreises und in dessen unmittelbarer Nachbarschaft kategorisiert dargestellt. Für die darin aufgeführten regionalstatistischen Raumtypen wurde in der MiD 2017 die Aufteilung der Verkehrsmittel (Modal Split) auf Grundlage des Verkehrsaufkommens (Anzahl Wege) ermittelt:

Abbildung 12 zeigt ein spürbares Gefälle in der Verkehrsmittelwahl zwischen städtischen und ländlichen Strukturen. Eine mögliche Ursache hierfür ist in der in städtischen Strukturen meist guten Nahversorgung zu sehen, die kürzere Alltagswege ermöglicht, für die oftmals die Verkehrsmittel des Umweltverbundes als bequeme Option in Frage kommen. In ländlichen Gebieten gehören dagegen aufgrund eines geringeren Aktivitätenpotenzials in Wohnortnähe größtenteils weite Wege, die überwiegend mit motorisierten Verkehrsmitteln bewältigt werden, zum Alltag der dortigen Bevölkerung.

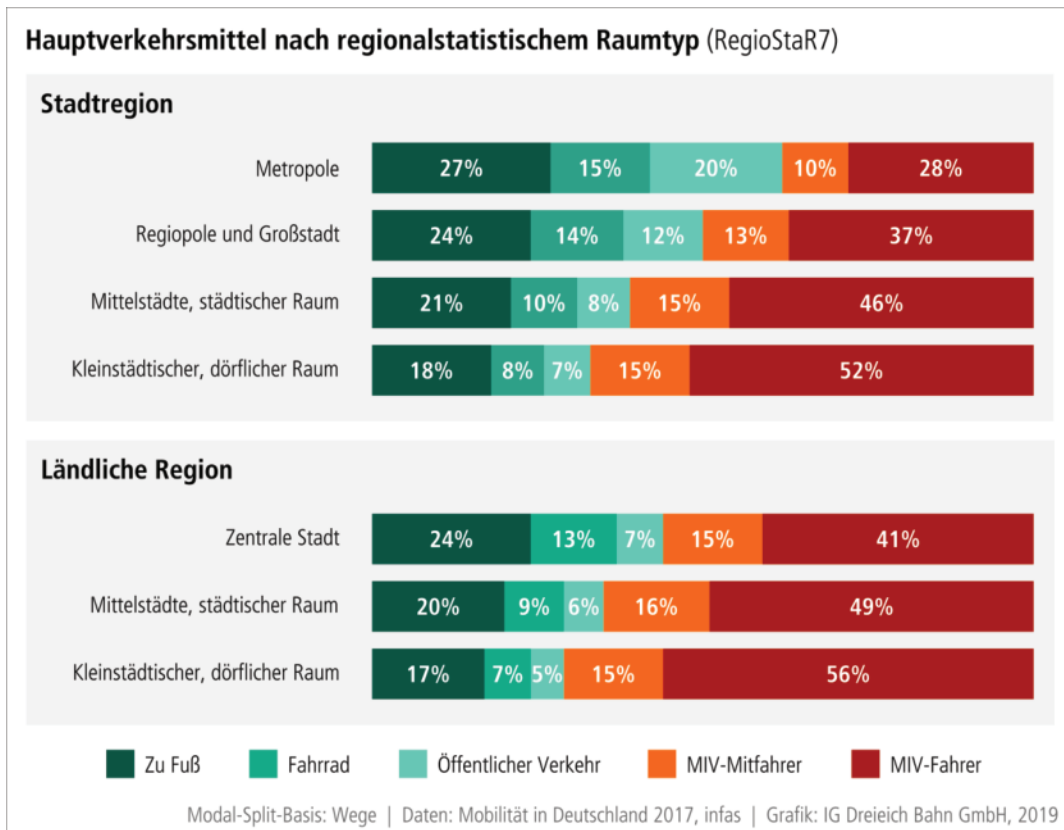


Abbildung 12: Modal Split (Basis Wege) nach regionalstatistischem Raumtyp RegioStaR7, Eigene Darstellung

Neben der Nahversorgungsqualität bildet auch die Verfügbarkeit von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) einen maßgeblichen Faktor für die mit rund 30 Prozentpunkten sehr großen Unterschiede der Verkehrsmittelwahl zwischen Stadt und Land zugunsten des MIV im Vergleich zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. In ländlichen Strukturen (betrifft überwiegend die nördlichen, südlichen und östlichen Außenbereiche des Kreisgebiet) wird es perspektivisch kaum möglich sein, in jedem Fall auf einen Pkw zu verzichten. Durch attraktive Alternativangebote kann aber zumindest der häufig kostspielige Unterhalt von mehreren Pkw in einem Haushalt reduziert werden und zu einer Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes beitragen. Ebenso stellen gelegentliche Wege im vergleichsweise weniger zeitkritischen Freizeitverkehr ein weiteres erschließbares Potenzial für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes in ländlicheren Gebieten dar.

Bei der Potenzialbewertung der Alternativen zum MIV muss deren Wirtschaftlichkeit durch eine ausreichende Anzahl an Nutzerinnen und Nutzern berücksichtigt werden. Gleichwohl zeigt Abbildung 12, dass selbst in kleinstädtischen, dörflichen Strukturen schon rund 30% aller Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden. Diesen Anteil gilt es durch die Bereitstellung attraktiver Alternativangebote weiter auszubauen.

Die Gestaltung der Fortbewegungsmöglichkeiten für Menschen ohne Pkw, die in besonders hohem Maße von der Bereitstellung bzw. Aufrechterhaltung von alternativen Mobilitätsangeboten abhängig sind, wird von sozialen Aspekten geprägt. Ein differenzierteres Bild darüber, wie die verschiedenen Bevölkerungsgruppen in unterschiedlichem Umfang bestimmte Verkehrsmittel in Anspruch

nehmen bzw. welche Verkehrsmittel bestimmte Gruppen nutzen, zeigen die nachfolgenden Ausführungen zu den Faktoren Haushaltseinkommen, Pkw-Verfügbarkeit und Altersgruppe:

Mobilität nach Haushaltseinkommen

Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl auf Basis des Haushaltseinkommens (Abbildung 13), wird ausgehend von der einkommensschwächsten Gruppe bis zu einem monatlichen Einkommen von unter 2.000 Euro ein klarer Trend deutlich: Öffentliche Verkehrsmittel und die eigenen Füße werden mit steigendem Haushaltseinkommen seltener genutzt. Gleichzeitig steigt die Wahl zugunsten des MIV mit steigendem Haushaltseinkommen deutlich an, bis sie sich ab einem monatlichen Haushaltseinkommen von 2.000 Euro oder mehr bei etwa 50-60% einpendelt. Bei der Nutzung des Fahrrads sind solche deutlichen Bewegungen nicht erkennbar; hier variiert der Anteil zwischen den Einkommensklassen nur um maximal 6 Prozentpunkte.

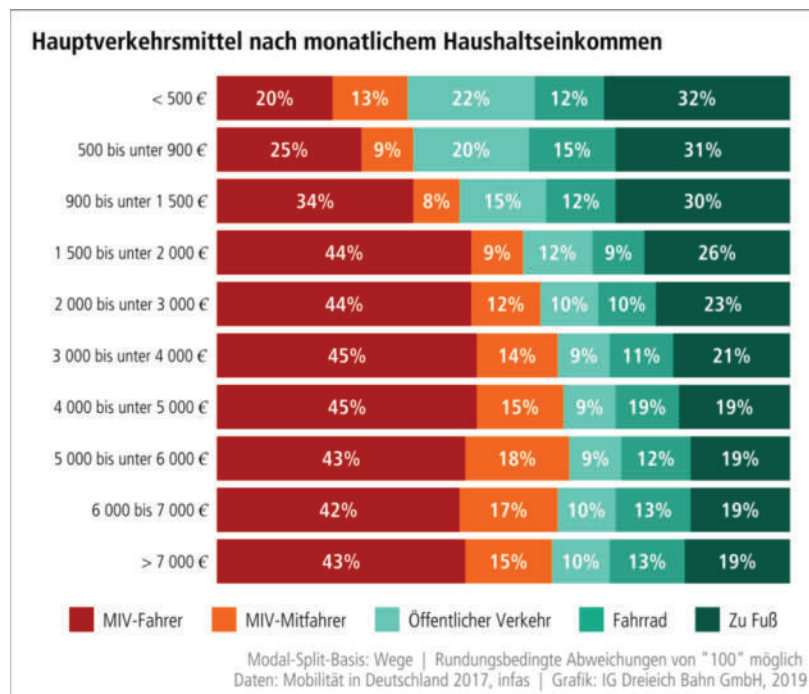


Abbildung 13: Modal Split (Basis Wege) in der BRD nach Haushaltseinkommen
Quelle: IGDB Verkehrsplanung + Beratung, Daten: Daten: MiD 2017, infas

Mobilität nach Altersgruppen

Abbildung 14 zeigt eine deutliche Veränderung der Verkehrsmittelwahl mit dem Erreichen des Mindestalters für eine Fahrerlaubnis für motorisierte Verkehrsmittel (15 Jahre für Mofas, 16 Jahre für Führerscheinklasse AM, 18 Jahre für Klasse B bzw. ab 17 Jahren mit Begleitung). Im Vergleich zur Altersgruppe der 14 bis 17 Jährigen mit 32% der Wege im MIV wächst der Anteil in der nächsten darüber liegenden Altersklasse um 21 Prozentpunkte. Erst mit zunehmendem Alter um die 50 Jahre ist derzeit eine gewisse „Rückkehr zum Umweltverbund“ erkennbar. Durch die hohe Bedeutung der Pkw-Verfügbarkeit für den Modal Split in Verbindung mit einer Generation, die im höheren Alter

im Vergleich zu ihrer Vorgängergeneration deutlich stärker motorisiert sein wird („Generation Massenmotorisierung“), ist zu erwarten, dass sich der Modal Split im Laufe der Zeit bei der Altersgruppe der über 50-jährigen leicht zu Ungunsten des Umweltverbundes entwickeln wird.

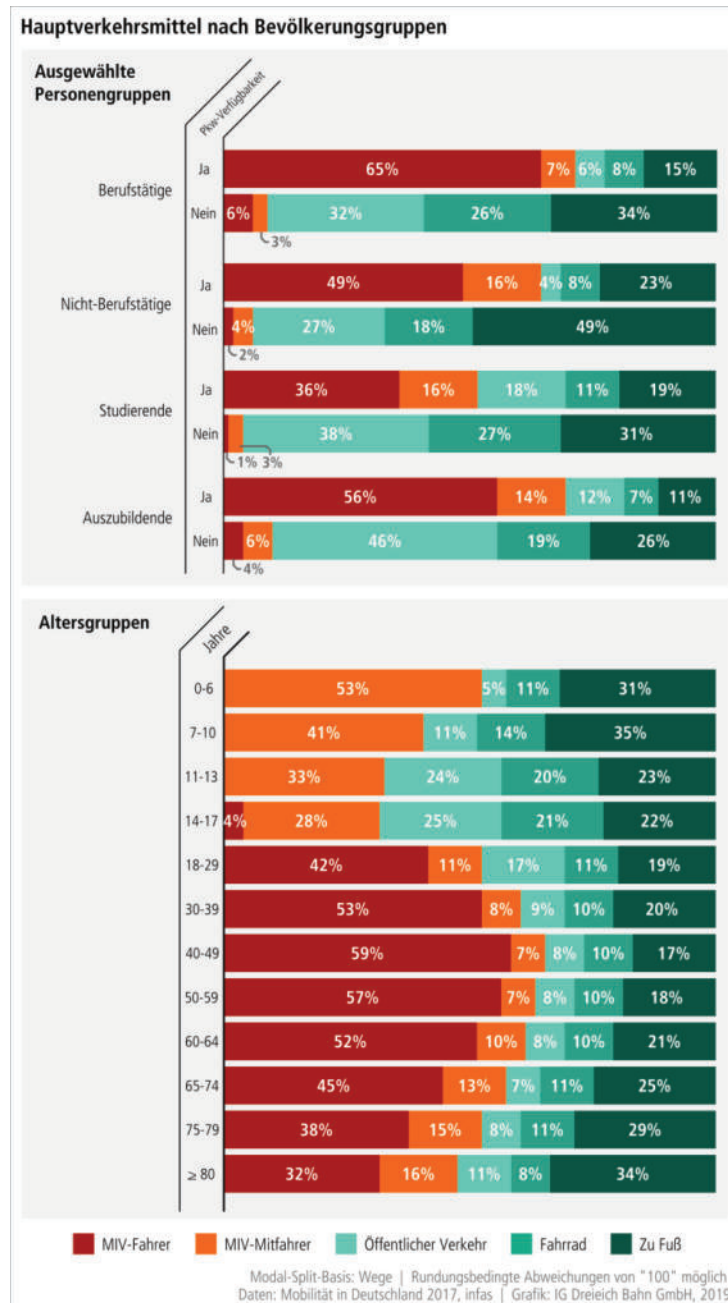


Abbildung 14: Modal Split (Basis Wege) in der BRD nach Bevölkerungsgruppen
Quelle: IGDB Verkehrsplanung + Beratung, Daten: MiD 2017, infas

Mobilität nach Pkw-Verfügbarkeit

Die Verfügbarkeit eines Pkw hat maßgeblichen Einfluss auf den Modal Split. Menschen ohne eigenen Pkw gestalten ihre Verkehrsbedürfnisse überwiegend mit dem Fahrrad, zu Fuß, mit

öffentlichen Verkehrsmitteln und/oder per Carsharing (vgl. Abbildung 14). Unter ökologischen Gesichtspunkten erscheint ein Pkw-Nicht-Besitz bzw. eine geringere Abhängigkeit von einem eigenen Pkw folglich erstrebenswert. Gleichzeitig ist zu beachten, dass ein Pkw-Nicht-Besitz nicht erzwungen werden kann. Möglichst alle Menschen müssen in die Lage versetzt werden, durch attraktive Alternativangebote selbstständig den Entschluss für oder gegen einen Pkw-Besitz fällen zu können.

Gegenwärtig leben rund 11 Mio. Bürgerinnen und Bürger in Deutschland (13%) in Haushalten ohne Pkw²¹. Rund 73% der Bevölkerung verfügt „jederzeit“ über einen Pkw, weitere 13% nur „gelegentlich“ und 9% „gar nicht“²². Haushalte ohne Pkw geben für ihren Pkw-Nicht-Besitz die in Abbildung 15 dargestellten Gründe an:



Abbildung 15: Gründe für Pkw-Nicht-Besitz
Quelle: IGDB Verkehrsplanung + Beratung, Daten: MiD 2017, infas

Aus den obigen Ausführungen zum Mobilitätsverhalten werden bezogen auf den Landkreis Konstanz folgende strukturspezifischen Aussagen zur Angebotsgestaltung abgeleitet:

- In den städtischen Gebieten des Kreises (vgl. Tabelle 1) und in allen Teilräumen mit besonders hohem Fremdenverkehrsaufkommen ist im Bestand von einer höheren Nutzung des ÖPNV auszugehen, als in den eher ländlich strukturierten Teilen ohne überdurchschnittlichen Fremdenverkehr.
In den eher städtischen Kommunen und in allen Kommunen mit hohem Fremdenverkehrsaufkommen konzentrieren sich die Planungsaktivitäten folglich auf eine flächendeckende Entwicklung des ÖPNV hin zu einer attraktiven Alternative zum MIV mit dem Kernmerkmal „Taktverkehr in Festbedienung“. In den ländlicheren Gebieten mit niedrigem Fremdenverkehrsaufkommen hingegen muss dieser Anspruch auf einige potenzialstarke Korridore (Hauptachsen) eingeschränkt werden, sofern die Analyse der örtlichen Einrichtungen und Nachfragestrukturen keine ausreichenden (bündelbaren) Potenziale für einen fest

²¹ Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht, infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH et. al. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn, 2018, Seite 100

²² Eigene Auswertung. Datenquelle: Mobilität in Deutschland, infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH et. al. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn, 2018

bedienten Linienverkehr ergibt. Eine flächendeckende Erschließung erfolgt hier eher im Sinne einer differenzierten Grundversorgung mit dem Kernmerkmal „Mindestversorgung durch Rufbedienung“ (näheres siehe Kapitel 3.2).

- Die multimodale Verknüpfung der Verkehrsträger ist besonders für die Zugänglichkeit zu den im Landkreis Konstanz in weiten Teilen gut ausgebauten liniengebundenen ÖPNV-Angeboten von großer Bedeutung. In den städtischen Teilen des Kreises erscheint zusätzlich ein Schwerpunkt auf den Ausbau von ergänzenden Sharing-Angeboten sinnvoll (näheres siehe Kapitel 4.8). Im eher ländlich strukturierten östlichen Kreisgebiet sollte dagegen ein stärkerer Fokus auf vorhandene Mobilitätsressourcen (z.B. hohe Fahrrad- und Pkw-Verfügbarkeit in den Haushalten, freie Kapazitäten im Fahrzeuginneren von Linienbussen in der Neben- und Schwachverkehrszeit) gesetzt werden. Mögliche Verknüpfungskonzepte sind hier beispielsweise Park & Ride, Bike & Ride, Kiss & Ride sowie Fahrradmitnahme in Bussen.
- Durch die strukturelle Vielfalt aus städtischen und ländlichen Strukturen im Kreisgebiet, müssen im Rahmen der ÖPNV-Potenzialanalyse (vgl. Kapitel 3.4) geeignete Parameter zur Anwendung kommen, die diese Vielfalt abbilden.

2.1.7 Motorisierter Individualverkehr

Als Datengrundlagen zur Untersuchung der Verkehrsnachfrage im Straßennetz dienen die durch das Regierungspräsidium Tübingen im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr Baden-Württemberg im August 2020 herausgegebenen Ergebnisse der Verkehrszählung aus dem Jahr 2019. Im Rahmen dieser Verkehrszählung wurden für jede Bundes-, Landes- sowie Kreisstraße im Landkreis Konstanz Verkehrsmengen je 24 Stunden (Durchschnittlicher täglicher Verkehr) differenziert nach Fahrzeugkategorien an zahlreichen Zählpunkten erfasst.

Eine systematische Analyse aller relevanten Zählstellen im Rahmen des Nahverkehrsplans erscheint nur unter Mitberücksichtigung von Knotenstromzählungen an den Knotenpunkten sinnvoll. Da letztere nicht vorliegen, werden diese Daten nur bei Bedarf in Einzelfällen zu Rate gezogen, um Aussagen zum Verkehrsgeschehen auf einzelnen Abschnitten des Straßenverkehrsnetzes zu treffen.

Anlage K.2.c im Kartenband zeigt die Pkw-Dichte in den Kommunen des Landkreises Konstanz im Jahr 2021 in Pkw pro 1.000 Einwohnende (nachfolgend „Pkw/1.000 EW“). Die Stadt Konstanz weist mit 439 Pkw/1.000 EW die kreisweit niedrigste Pkw-Dichte auf. Damit liegt sie zusammen mit den Gemeinden Büsingen (461 Pkw/1.000 EW) und Singen (558 Pkw/1.000 EW) unter dem Bundesdurchschnitt von 580 Pkw/1.000 EW. Sogar im gesamten Landkreis Konstanz liegt die Pkw-Dichte mit 566 Pkw/1.000 EW²³ noch unter dem Bundesdurchschnitt sowie dem Landesdurchschnitt von Baden-Württemberg (613 Pkw/1.000 EW). Die fünf Kommunen mit der höchsten Pkw-Dichte im Landkreis Konstanz sind Aach (766 Pkw/1.000 EW), Eigeltingen (721 Pkw/1.000 EW), Hilzingen (701 Pkw/1.000 EW), Hohenfels (700 Pkw/1.000 EW) und Moos (697 Pkw/1.000 EW).

²³ Am 01.01.2021 waren im Landkreis Konstanz 163.183 Pkw zugelassen bei 288.097 Einwohnenden
→ 566 Pkw/1.000 EW

Mit Blick auf den Jahresvergleich der Pkw-Dichte im Landkreis Konstanz ist ein deutlicher Zuwachs erkennbar. Betrug sie 2011 noch 517 Pkw/1.000 EW²⁴, waren es 2021 schon 9,5% mehr. Da die Kapazitäten des Straßennetzes begrenzt sind und sich schon heute stellenweise gewisse Überlastungen abzeichnen bzw. schon eingetreten sind, müssen Verkehrsvermeidungs- und Verkehrsverlagerungsstrategien hin zum ÖPNV an Bedeutung gewinnen, um die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung des Landkreises Konstanz sowie seiner Gäste nachhaltig befriedigen zu können.

2.2 Schienengebundener ÖPNV

2.2.1 Aktuelles SPNV-Angebot

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet das Rückgrat des ÖPNV-Systems. Er stellt die Anbindung an den Fernverkehr und eine zügige Mobilität unabhängig vom Straßenverkehr sicher. Durch übergeordnete Zwänge, die sich aus der Abstimmung mit dem Schienenfernverkehr und den übrigen SPNV-Linien ergeben, bildet der SPNV einen fahrplanbildenden Rahmen, an dem sich das straßengebundene ÖPNV-Angebot zugunsten einer miteinander verzahnten Fahrplangestaltung ausrichten muss.

Aufgabenträger für den SPNV ist im Landkreis Konstanz das Land Baden-Württemberg, das diesen nach landeseinheitlichen Standards über die landeseigene Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH (NVBW) plant und finanziert. Eine Ausnahme hiervon zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse (02/2023) ist die damalige Bahnlinie RB32 Radolfzell – Stockach („seehäsele“), welche bis zur Neuvergabe im Dezember 2023 durch den Landkreis Konstanz bestellt und finanziert wurde. Danach geht diese Linie im Rahmen des Vergabernetzes 54 Regionalbahn Bodensee-Oberschwaben in die Aufgabenträgerschaft des Landes Baden-Württemberg über.

Die derzeit im Landkreis Konstanz bestehenden SPNV-Linien mit Angaben zur Vertragslaufzeit des jeweiligen Verkehrsvertrags sind in Tabelle 5 dargestellt:

²⁴ Am 01.01.2011 waren im Landkreis Konstanz 138.743 Pkw zugelassen bei 268.263 Einwohnenden
→ 517 Pkw/1.000 EW

Linie(n)	Strecken-/Linienbezeichnung Streckenverlauf (Abschnitt auf Gebiet des Landkreises Konstanz fett markiert)	Vergabenetz	Vergabeperiode	
			Stand 02/2023	Nächste
RE 2	<u>Schwarzwaldbahn</u> Konstanz – Radolfzell – Singen – Engen – Donaueschingen – Offenburg – Karlsruhe	Aktuell: Netz 13: Schwarzwald Künftig: Schwarzwald-Bodensee Los 1	Bis 12/2026	12/2026 bis 12/2038
RE 4 / IC87*	<u>Gäubahn</u> (Konstanz – Radolfzell –) Singen – Engen – Tuttlingen – Rottweil – Horb – Herrenberg – Stuttgart	Netz 3: Gäu-Murr / DB Fernverkehr AG*	12/2017 bis 12/2025*	Ab 12/2025
IRE 3	<u>Hochrheinbahn / Bodenseegürtelbahn</u> Basel – Waldshut – Schaffhausen – Singen – Radolfzell – Überlingen – Friedrichshafen	Aktuell: Netz 10c: Hochrhein Künftig: Netz 10 Los 2	Bis 12/2026	12/2026 bis 12/2038
RB29	<u>Seehas</u> Konstanz – Radolfzell – Singen – Engen	Aktuell: Netz 10a:Seehas, Künftig: Schwarzwald-Bodensee Los 2)	Bis 12/2026	12/2026 bis 12/2038
RB31	<u>Bodenseegürtelbahn</u> Radolfzell – Ludwigshafen – Überlingen – Friedrichshafen	Bisher: Netz 16b (RB31), Künftig: Netz 54: Regionalbahn Bodensee-Oberschwaben	12/2017 bis 12/2023	12/2023 bis 12/2033
RB32	<u>Seehäsele</u> Radolfzell – Stockach			
RB33	<u>Rhyhas</u> Singen – Gottmadingen – Bietingen – Thayngen – Schaffhausen	Netz 19: Singen – Schaffhausen	12/2022 bis 12/2027	ab 12/2027

* Entlang des Verlaufs der RE-Linie 4 (ohne Abschnitt Konstanz – Singen) wird durch die DB Fernverkehr AG die Fernverkehrslinie IC87 betrieben. Durch eine Kooperation zwischen DB Fernverkehr AG und der NVBW auf dem Abschnitt Stuttgart – Singen ist diese Linie Teil des SPNV-Angebotes auf der Gäubahn, ohne in ein Vergabenetz integriert zu sein. Diese Linie ist damit nicht Bestandteil des Vergabernetzes 3. Die Vertragslaufzeit der Kooperation nicht bekannt.

Tabelle 5: Übersicht SPNV-Linien und -Vergabenetze im Untersuchungsraum

Aus Tabelle 5 wird deutlich, dass während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans im SPNV folgende Vergabenetze neu ausgeschrieben werden:

- Netz 54 (RB31 und RB32) im Dezember 2023,
- Netz 3 (RE 4 Einzelkurse von/nach Konstanz) im Dezember 2025,
- Netze 10 (IRE 3) und Schwarzwald-Bodensee (RE 2, RB29) im Dezember 2026 und
- Netz 19 (RB33) im Dezember 2027.

Der Angebotsstand im Februar 2023 (Zeitpunkt der Bestandsanalyse) ist in Tabelle 6 dargestellt.

Die Analyse des SPNV im Landkreis Konstanz zeigt, dass auf jeder Strecke mindestens ein 60'-Takt angeboten wird. Durch Überlagerungen einzelner Linien ergeben sich dichtere Takte. Die Bahnlinien RB29 (Seehas) und RB33 (Rhyhas) werden derzeit allein aufgrund der Kofinanzierung durch den Landkreis Konstanz und den Kanton Schaffhausen im 30'-Takt bedient. Würden diese nicht geleistet, bestünde auf diesen Linien nur ein 60'-Takt, der angesichts der hohen Nachfrage nicht ausreichend wäre, um das Fahrgastaufkommen in akzeptabler Qualität für die Reisenden zu bewältigen.

Linie	Linienführung (Abschnitt auf Gebiet des Landkreises Konstanz fett markiert)	Grundtakt (6-20 Uhr)		
		Mo-Fr	Sa	So
RE 2	<u>Schwarzwaldbahn</u> Konstanz – Radolfzell – Singen – Engen – Donaueschingen – Offenburg – Karlsruhe	60'	60'	60'
RE 4 / IC87*	<u>Gäubahn</u> (Konstanz – Radolfzell –) Singen – Engen – Tuttlingen – Rottweil – Horb – Herrenberg – Stuttgart	60'°	60'°	60'°
IRE 3	<u>Hochrheinbahn</u> Basel – Waldshut – Schaffhausen – Singen – ...	60'	60'	60'
	<u>Bodenseegürtelbahn</u> ... – Singen – Radolfzell – Überlingen – Friedrichshafen	120'	120'	120'
RB29	<u>Seehas</u> Konstanz – Radolfzell – Singen – Engen	30'	30'	30'
RB31	<u>Bodenseegürtelbahn</u> Radolfzell – Ludwigshafen – Überlingen – Friedrichshafen	60'	60'	60'
RB32	<u>Seehäsele</u> Radolfzell – Stockach	(30')*	60'	60'
RB33	<u>Rhyhas</u> Singen – Gottmadingen – Bietingen – Thayngen – Schaffhausen	30'	30'	30'

° Engen wird durch die Linie RE 4/IC87 alle 2 Stunden bedient
* RB32 wird nur in der Zeit von 6 bis 8 und 12 bis 19 Uhr im 30'-Takt bedient, ansonsten im 60'-Takt

Tabelle 6 Linienführungen und Grundtakte differenziert nach Wochentagschichten der SPNV-Teilnetze

2.2.2 In Planung bzw. Umsetzung befindliche Projekte

Folgende Projekte befinden sich in Planung bzw. Umsetzung und werden durch den Landkreis Konstanz unterstützt:

- Die Linie RB32 (Seehäsele) wird seit Dezember 2023 montags bis freitags durchgehend im 30'-Takt bedient. Damit werden die verbliebenen Taktlücken geschlossen und neue Möglichkeiten für die Angebotsgestaltung des Busverkehrs im Raum Stockach eröffnet.
- Die Bodenseegürtelbahn (IRE 3 und RB31) soll elektrifiziert und die Streckenkapazität ausgebaut werden, um Angebotsausweitungen (Verdichtung IRE 3 auf 60'-Takt und RB31 auf 30'-Takt) zu ermöglichen. An verschiedenen Stellen sollen dazu neue zweigleisige Abschnitte (z.B. Radolfzell – Brandbühl tunnel – Stahringen) entstehen. Diese Maßnahmen dienen auch dazu, die Verspätungsanfälligkeit der Züge auf dieser Strecke zu minimieren.
- Die Hochrheinbahn soll auf dem Abschnitt Erzingen – Basel elektrifiziert und damit die IRE-Linie 3 auf Elektrotraktion umgestellt werden.
- Die Reaktivierung von zwei für den täglichen Personenverkehr stillgelegten Schienenstrecken soll geprüft werden (Details siehe Kapitel 2.2.3).

2.2.3 Stillgelegte Schienenstrecken

Im Untersuchungsraum existierten drei für den regelmäßigen, täglichen Personenverkehr stillgelegte Bahnlinien mit unterschiedlichem Betriebs- und Infrastrukturzustand:

- **Singen – Rielasingen – Etwilen (CH)**
Bis 2004 im Güterverkehr genutzte Bahntrasse. Draisinenbetrieb zwischen Hemishofen (CH) und Ramsen (CH). Seit 2020 nichtelektrifizierte Museumsbahn, auf der in unregelmäßigen Abständen Fahrten stattfinden. Wiederinbetriebnahme für regulären Personenverkehr wird zum Zeitpunkt der Analyse (02/2023) untersucht.
- **Singen – Hilzingen – Beuren – Büßlingen (Randenbahn)**
1966 stillgelegte und mittlerweile auf mehreren Abschnitten überbaute Bahntrasse.
- **Stockach – Meßkirch – Mengen (Ablachtalbahn bzw. Biberbahn)**
Bis 2017 im Güterverkehr genutzte Bahntrasse. Zwischen 2017 und 2021 Sperrung des Abschnitts Stockach – Sauldorf, danach saisonaler Freizeitverkehr von Mai bis Oktober an Sonn- und Feiertagen mit mehreren Personenzugpaaren pro Tag zwischen Stockach und Mengen. Strecke wird weiterhin für den Güterverkehr genutzt. Wiederinbetriebnahme für regulären Personenverkehr weist gemäß einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2023 einen ausreichenden volkswirtschaftlichen Nutzen auf.

2.3 Straßengebundener ÖPNV

2.3.1 Angebotsstruktur

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Konstanz wird als Linienverkehr mit Konzessionen nach § 42 PBefG betrieben.

Das Linienkonzept des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Konstanz folgt der im Nahverkehrsplan 2011 definierten Netzkonzeption (Anhang K.2.d im Kartenband) mit geringfügigen Modifikationen an einzelnen Stellen (Details sind im Kapitel 2.8 dargestellt). Der Umsetzungsstand im April 2021 ist im Liniennetzplan in Abbildung 16 (Anhang K.2.e im Kartenband) sowie in tabellarischer Form in Anhang 2.E dargestellt. In letztgenanntem Anhang sind das streckenspezifische Angebot (Linienverlauf, Verkehrstage, Bedienhäufigkeit, Bedienungszeitraum, Besonderheiten), das Linienbündelkonzept mit nächstem Vergabetermin sowie Informationen zur Aufgabenträgerschaft linienscharf enthalten.

Linienbündel

In Tabelle 7 sind die Linienbündel im straßengebundenen ÖPNV mit Linien auf dem Gebiet des Landkreises Konstanz sortiert nach dem nächstem Vergabetermin dargestellt. Hieraus wird deutlich, dass es auf dem Gebiet des Landkreises Konstanz mehrere Aufgabenträger und eigenwirtschaftliche Verkehre gibt. Die Unterschiede bei der Aufgabenträgerschaft für die Stadtverkehre liegen in der historisch gewachsenen Zuständigkeit der Städte für ihre Stadtverkehre begründet. Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG ist es Gemeinden in Baden-Württemberg gestattet, eigene ÖPNV-Angebote zu erbringen. Ist dies der Fall, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Gebiet betreffenden Inhalten des Nahverkehrs erforderlich. Das Einverständnis würde beispielsweise notwendig, um eine

bessere Integration der Verkehrsleistungen (z.B. Übernahme/Abstimmung einzelner Leistungen mit den Planungen dieses Nahverkehrsplans) zu erreichen.

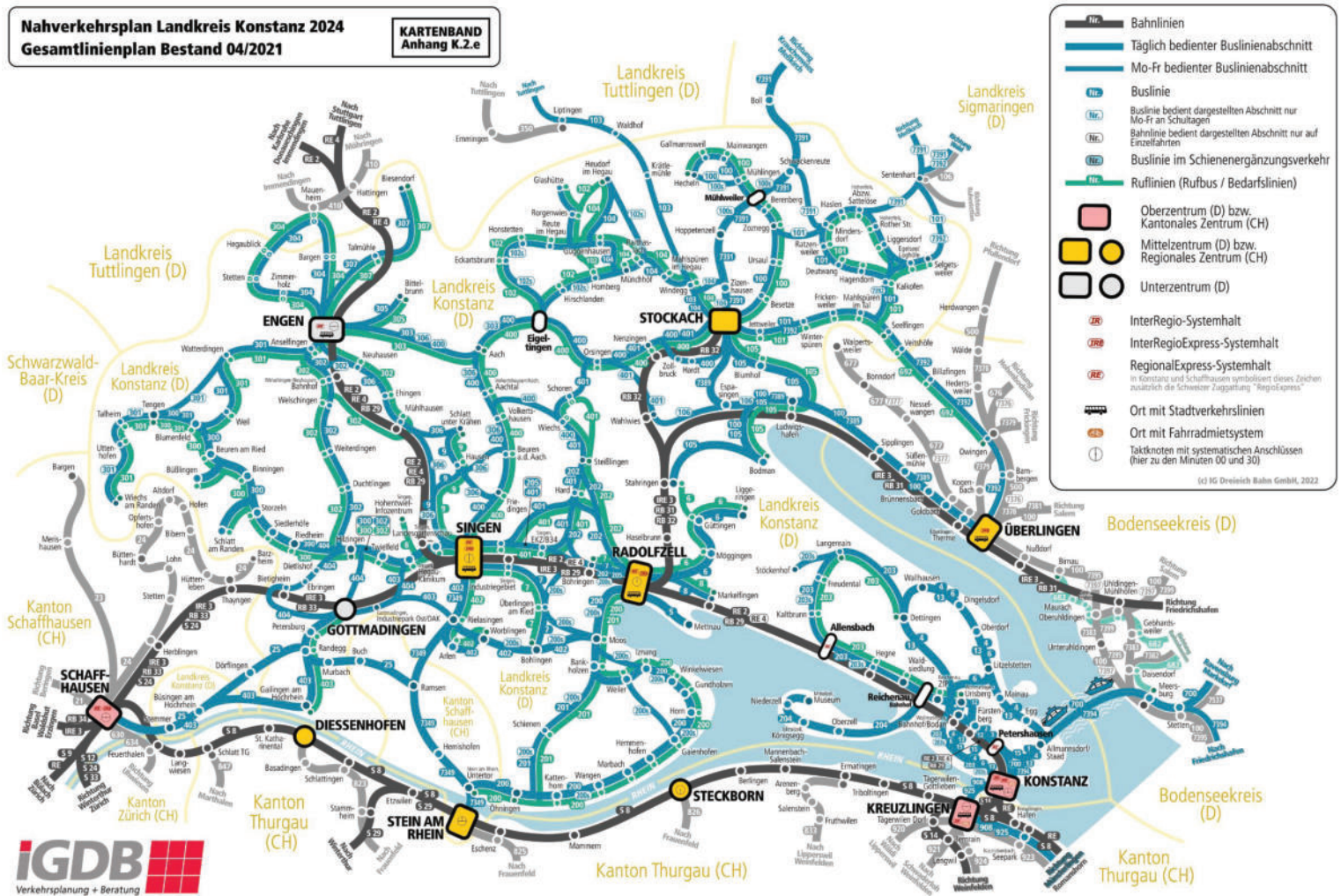
Verkehre, die die Zuständigkeitsgrenzen mehrerer Aufgabenträger überschreiten gibt es im Landkreis Konstanz mit den Linien 700, 908, 925, 7349, 7389, 7391, 7392 und 7394. Von diesen werden die Linien mit vierstelliger Liniennummer eigenwirtschaftlich betrieben. Das heißt, dass diese Linien – abgesehen von der Kofinanzierung von Schülerzeitkarten – ohne finanzielle Unterstützung der ÖPNV-Aufgabenträger durch die Verkehrsunternehmen betrieben werden.

Nächster Vergabetermin	Linienbündelbezeichnung	Linie(n) auf dem Gebiet des Landkreises Konstanz	Aufgabenträger
01.01.2024	Stadtverkehr Radolfzell	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8	Stadt Radolfzell
01.06.2024	<i>Derzeit keinem Linienbündel zugeordnet</i>	Nachttaxi	Stadt Singen
15.12.2024	<i>Derzeit keinem Linienbündel zugeordnet</i>	7349	Kanton Schaffhausen, (Auf deutschem Abschnitt eigenwirtschaftlicher Verkehr)
01.05.2025	<i>Derzeit keinem Linienbündel zugeordnet</i>	8	Stadt Singen
01.09.2025	Stadtverkehr Singen	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9	Stadt Singen
01.01.2026	<i>Derzeit keinem Linienbündel zugeordnet</i>	7391	<i>Eigenwirtschaftlicher Verkehr</i>
01.08.2027	Stadtverkehr Konstanz	1, 2, 3, 4/13, 5, 6, 9A, 9B, 9C, 11, 12, 13/4, 14, 15	Stadt Konstanz
11.12.2027	k.A.	908, 925	Stadt Konstanz, Kanton Thurgau
01.01.2028	LB 1: Verkehrsraum Stockach	100, 100s, 101, 102, 102s, 103, 104, 105, 106	Landkreis Konstanz
01.01.2028	LB 2: Verkehrsraum Radolfzell	200, 200s, 201, 202, 203, 203s, 204, 205	Landkreis Konstanz
01.01.2028	LB 3: Verkehrsraum Engen	300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307	Landkreis Konstanz
		308	Stadt Engen
01.01.2028	LB 4: Verkehrsraum Singen	400, 401, 402, 403, 404	Landkreis Konstanz
01.10.2028	<i>Derzeit keinem Linienbündel zugeordnet</i>	7392	<i>Eigenwirtschaftlicher Verkehr</i>
02.12.2029	<i>Derzeit keinem Linienbündel zugeordnet</i>	700	Bodenseekreis, Landkreis Konstanz, Landkreis Ravensburg
01.06.2030	<i>Derzeit keinem Linienbündel zugeordnet</i>	7394	<i>Eigenwirtschaftlicher Verkehr</i>
17.09.2030	<i>Derzeit keinem Linienbündel zugeordnet</i>	7389	<i>Eigenwirtschaftlicher Verkehr</i>

Tabelle 7: Bestehende Linien, ihre Zuordnung zu Linienbündeln und deren Aufgabenträger, sortiert nach Vergabezeitpunkt im Bestand 04/2021

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2024
Gesamtlinienplan Bestand 04/2021

KARTENBAND
Anhang K.2.e



- Bahnliesen
- Täglich bedienter Buslinienabschnitt
- Mo-Fr bedienter Buslinienabschnitt
- Buslinie
- Buslinie bedient dargestellten Abschnitt nur Mo-Fr an Schaltungen
- Buslinie bedient dargestellten Abschnitt nur auf Einzelfahrten
- Buslinie im Schienenenergizerganzungsverkehr
- Ruflinien (Rufbus / Bedarfslines)
- Oberzentrum (D) bzw. Kantonales Zentrum (CH)
- Mittelzentrum (D) bzw. Regionales Zentrum (CH)
- Unterzentrum (D)
- InterRegio-Systemhalt
- InterRegioExpress-Systemhalt
- RegionalExpress-Systemhalt
- In Konstanz und Schaffhausen symbolisiert dieses Zeichen zusätzlich die Schweizer Zugattung "RegionalExpress"
- Ort mit Stadtverkehrslines
- Ort mit Fahrradmietsystem
- Taktnoten mit systematischen Anschlüssen (hier zu den Minuten 00 und 30)

© IG Dreiviertel Bahn GmbH, 2022

Abbildung 16: Gesamtlinienplan ÖPNV im Landkreis Konstanz im Bestand 04/2021. Quelle: IGDB Verkehrsplanung + Beratung

Übersichtlichkeit des Fahrtenangebots

Die Übersichtlichkeit eines für den Alltagsverkehr konzipierten liniengebundenen ÖPNV-Angebots wird anhand der Anzahl unterschiedlicher Kursarten innerhalb einer Linie gemessen. Je weniger Kursarten – also unterschiedliche Fahrwegsvariationen – eine Linie aufweist, umso leichter verständlich und einprägsamer ist der Routenverlauf für die Kundinnen und Kunden. Eine Linie hat idealerweise nur zwei Kursarten: Eine für die Hinfahrt und eine weitere für die Rückfahrt. Entsprechend weisen Ringlinien (Linien mit identischer Start- und Zielhaltestelle) je Fahrtrichtung ebenfalls idealerweise nur eine Kursart auf.

Den vorgestellten Idealwerten liegt der Gedanke zugrunde, dass eine Linie mit nur einer Fahrwegsvariation je Richtung und einer konsequenten Taktung umso einfacher vor allem durch ortsunkundige Fahrgäste oder ÖPNV-Seltnennutzende in Fahrgastinformationsmedien verstanden und das Irrtumspotenzial (gegebenenfalls resultierend mit schlechten Erfahrungen mit ÖPNV) minimiert wird, je weniger komplexe Routen-/Haltestellenabweichungen innerhalb einer Linie vorkommen. Die obigen Idealwerte sind in der Praxis vor allem in eher ländlicheren Regionen selten flächendeckend erreichbar und bei Linien, deren Schwerpunkt im Schulverkehr liegt, auch nicht zwingend notwendig. Das Ziel ist daher, sich zumindest bei den Linien, die dem Alltagsverkehr dienen – also auch an schulfreien Tagen verkehren – diesen Werten bestmöglich anzunähern.

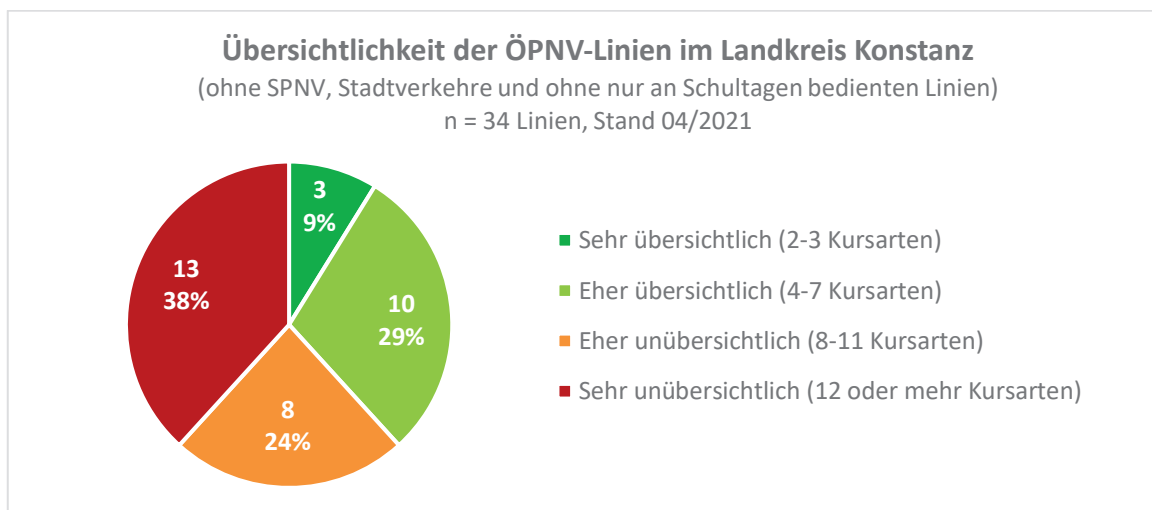


Abbildung 17: Übersichtlichkeit der ÖPNV-Linien im Landkreis Konstanz (ohne SPNV, Stadtverkehre und nur an Schultagen bedienten Linien), Stand 04/2021
Quelle: Eigene Analyse IGDB Verkehrsplanung + Beratung

Ein Blick auf die Abbildung 17 offenbart, dass schon ein nicht unerheblicher Teil der untersuchten²⁵ Linien für den Alltagsverkehr im Landkreis Konstanz übersichtlich gestaltet ist. Dennoch ist noch eine überwiegende Mehrheit (62%) sehr oder eher unübersichtlich. Diese Linien für den Alltagsverkehr sollen in der künftigen Angebotskonzeption wie folgt optimiert werden:

²⁵ Nicht untersucht wurden SPNV-Linien, Stadtverkehrs-Linien und nur an Schultagen verkehrende Linien.

- Kurse, die ausschließlich an Schultagen bedient werden und im Vergleich zur am häufigsten vorkommenden Kursart große Fahrwegabweichungen aufweisen, sollen in eine oder mehrere neue Linien überführt werden,
- Linien mit häufig auftretenden, erheblichen Fahrwegabweichungen mit Gabelungen im Linienverlauf sollen so gestaltet werden, dass jede Gabelung in einer eigenen Liniennummer abgebildet wird. Die somit auf Teilabschnitten parallellaufenden neuen Linien in einem Korridor sollten in ihrer Nummerierung möglichst eine Verwandtschaft aufweisen (z.B. „402“ für den einen Linienweg und „412“ für den anderen).

Eine vollständige, linienscharfe Auflistung der untersuchten Linien im Landkreis Konstanz mit Angabe zu Anzahl der Kursarten ist in Anhang 2.E zu finden.

Merkbarkeit des Fahrtenangebots

Die Merkbarkeit eines für den Alltagsverkehr bestimmten ÖPNV-Angebots wird durch die Vertaktung des Angebots bestimmt. Ein Fahrplan gilt als „vertaktet“, sofern mindestens an schulfreien Tagen eine Taktstruktur vorliegt oder Ansätze hiervon erkennbar sind. Je regelmäßiger die Zeitabstände zwischen den einzelnen gleichartigen Fahrten einer Linie stattfinden, umso einfacher können sich Kundinnen und Kunden auch ohne Unterstützung von Fahrplanmedien die Abfahrzeiten und Anschlussverbindungen einprägen und damit besser in ihren Alltag integrieren. Im Idealfall sind gleichartige Kursarten einer Linie den ganzen Tag über von früh bis spät ohne Abweichungen in der dem jeweiligen Bedarf entsprechenden Bedienungshäufigkeit (z.B. alle 30 Minuten, alle 60 Minuten oder alle 2 Stunden) durchgetaktet.

In Anhang 2.E sind alle Linien im Fahrplanjahr 2021 mit ihrer jeweiligen Vertaktung aufgelistet. In Abbildung 18 sind die Erkenntnisse für die gleiche Teilmenge, wie die in Abbildung 17 verwendete, zusammengefasst.

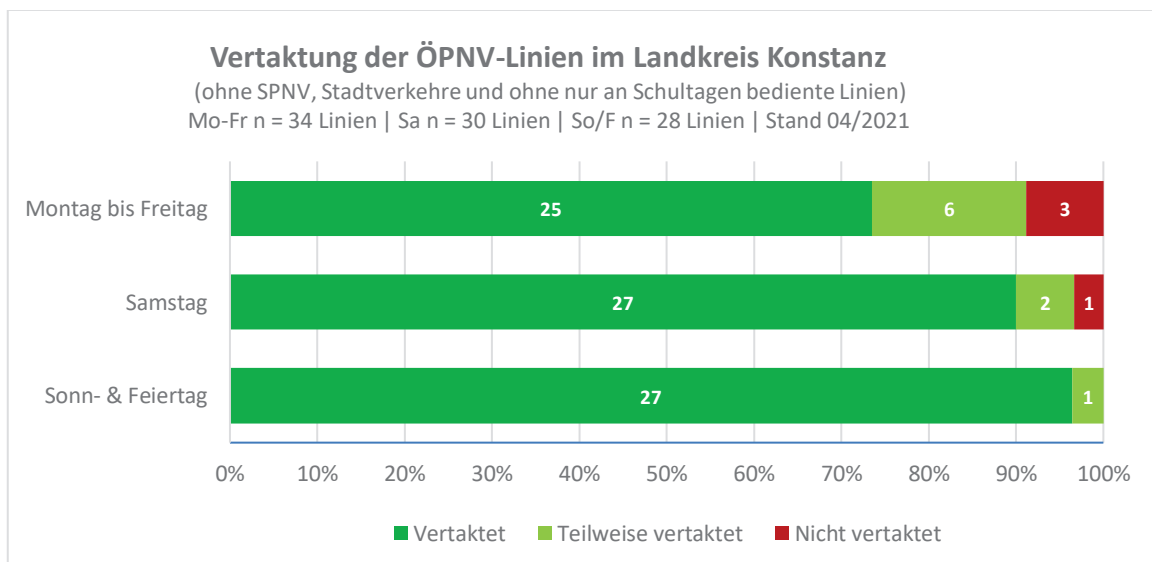


Abbildung 18: Vertaktung der ÖPNV-Linien im Landkreis Konstanz (ohne SPNV, Stadtverkehre und nur an Schultagen bedienten Linien), Stand 04/2021
Quelle: Eigene Analyse IGDB Verkehrsplanung + Beratung

Es wird deutlich, dass die überwiegende Mehrheit der untersuchten Linien Taktstrukturen aufweist. Einzig montags bis freitags weisen drei Linien keine Taktstrukturen auf (103, 205 und 7392), an Samstagen ist es mit der Linie 7392 nur eine Linie.

Bedarfsgesteuerte Bedienformen (On-Demand-Verkehre)

Unter „bedarfsgesteuerten Bedienformen“ versteht man Verkehre, die nur nach vorheriger Anmeldung („On-Demand“) durch die ÖPNV-Kunden bzw. den ÖPNV-Kundinnen innerhalb einer vorgegebenen Frist durchgeführt werden und nur die angeforderten Haltestellen und Abfahrzeiten bedienen. Sie unterscheiden sich damit vom Linienverkehr, der ohne Voranmeldung einem festen Fahrplan folgt. Ziel von bedarfsgesteuerten Bedienformen ist es, in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ein bezahlbares ÖPNV-Angebot bereitzustellen und überflüssige Leerfahrten mit dem damit verbundenen Ressourcenverbrauch (v. a. Treibstoffkosten) zu vermeiden.

Linien	Vorbestellfrist	Rufnummern	Bemerkungen
100, 101, 102, 104, 105	Spätestens 1 h vor Abfahrt	Mo-Fr: 07771 6473-470 (Rufbus) Sa, So/F: 07771 6473-030 (Bedarfsfahrt)	<ul style="list-style-type: none"> Zwischen 6 Uhr und 8.30 Uhr beginnende Fahrten müssen in der Regel bis 23 Uhr des Vorabends bestellt werden Unterscheidung zwischen „Bedarfsfahrt“ und „Rufbus“ mit unterschiedlichen Rufnummern
201 – 204	Spätestens 1 h vor Abfahrt	Linie 203: 07461 96970050 (Rufbus) Linie 201-204: 07771 6473-030 (Bedarfsfahrt)	
300 – 307	Spätestens 1 h vor Abfahrt	07461 96970050 (Rufbus) 07771 6473-030 (Bedarfsfahrt)	
400 – 403	Spätestens 1 h vor Abfahrt	Linie 400: 07461 96970050 (Rufbus) Linie 400-403: 07771 6473-030 (Bedarfsfahrt)	
AST Radolfzell Linien 6, 7 und 8	Spätestens 30 Min. vor Abfahrt	07732 8008777	<ul style="list-style-type: none"> Beschränktes Platzangebot
AST Konstanz Staader Berg	Spätestens 30 Min. vor Abfahrt	07531 8035080	<ul style="list-style-type: none"> Kinderwagen- und Rollstuhlmitnahme nur zusammengeklappt möglich Mitnahme von Tieren nur in Kleintierbehältern möglich; Hundemitnahme ausgeschlossen Nicht in elektronische Fahrplanauskunft integriert
AST Singen Linien 7, 8, 9 und Nachttaxi	Spätestens 30 Min. vor Abfahrt	07731 69933	<ul style="list-style-type: none"> Nicht in elektronische Fahrplanauskunft integriert

Tabelle 8: Bedarfsgesteuerte Bedienformen im Landkreis Konstanz mit relevanten Leistungsmerkmalen

Im Landkreis Konstanz gibt es auf einigen Linien „Rufbusse“, „Bedarfsfahrten“ und „Anruf-Sammel-Taxis“ (AST), die das reguläre Linienangebot ergänzen. Die Vorbestellfrist liegt hierbei in der Regel bei einer Stunde, bei den ASTs in den Städten Konstanz, Radolfzell und Singen bei 30 Minuten. Bei Fahrten, die vor Verfügbarkeit der Telefonzentrale durchgeführt werden sollen, ist eine Bestellung am vorherigen Tag notwendig. Je nach Linie und zum Teil Verkehrstag oder Tageszeitpunkt müssen unterschiedliche Nummern kontaktiert werden; eine zentrale Rufnummer für alle Rufbusse, Bedarfsfahrten und Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre im Landkreis Konstanz gibt es bislang nicht.

Das verfügbare Angebot an Bedarfsfahrten und ASTs (einschl. Routenverläufen) kann der Abbildung 16 bzw. Anhang K.2.e im Kartenband – dort jeweils in hellgrün dargestellt – sowie in tabellarischer Form dem Anhang 2.E entnommen werden.

Sonderlinienverkehre

In den vergangenen Jahren wurden mehrere Sonderlinienverkehre nach §43 PBefG im Landkreis Konstanz in das ÖPNV-Angebot integriert. In Tabelle 9 sind alle den Landkreis Konstanz berührenden Verkehre nach §43 PBefG dargestellt.

Beschreibung	Auftraggeber	Durchführendes Verkehrsunternehmen (Stand 02/2023)	Rechtsgrundlage
Schülerfahrten aus dem Stadtgebiet Singen zur Bruderhofschule	Landkreis Konstanz	Jörg Schmidbauer Personenbeförderung GmbH	§43 Nr. 2 PBefG
Berufsverkehr zum Amazon Logistics-Standort Meßkirch: --- Linie 2: Singen – Radolfzell – Stockach – Meßkirch --- Linie 4: Engen – Immendingen – Mühlheim (Donau) – Meßkirch	Amazon Logistics	AGT Bus- und Eventlogistik GmbH	§43 Nr. 1 PBefG

Tabelle 9: Sonderlinienverkehre nach §43 PBefG im Landkreis Konstanz

2.3.2 Haltestelleninfrastruktur

Im Landkreis Konstanz existieren über 800 Haltestellen. Ihre räumliche Lage kann den Abbildungen in den Gebietssteckbriefen in Anhang 2.D entnommen werden. Die Vorstellung der Ergebnisse der Analyse der Erschließungsqualität anhand des in Kapitel 3.2.3 definierten Erschließungsstandards erfolgt in Kapitel 3.4.3.

Zwischen Mai und Oktober 2023 fand eine umfangreiche Erhebung der Merkmale der über 800 Haltestellen im Landkreis Konstanz durch einen Dienstleister im Auftrag des Landkreises statt. Hierbei wurden unter anderem infrastrukturelle Merkmale, die für die Beurteilung der Barrierefreiheit relevant sind, erfasst und durch Bilder dokumentiert.

Eine mastscharfe Auflistung der gegenwärtigen Haltestellen im Landkreis Konstanz (einschließlich Aussagen zu in diesem Nahverkehrsplan geforderten Ausstattungsmerkmalen, siehe Kapitel 3.2.4) liegt mit dem Anhang 4.D bei.

2.4 Linienschiffahrt

Aufgrund fehlender Landverkehrswege nehmen auch verschiedene Schiffsverbindungen teilweise ergänzende Verbindungsfunktionen des ÖPNV wahr. Dies sind im Wesentlichen die nicht nur saisonal verkehrenden Schiffsverbindungen:

- Konstanz – Meersburg (Personen- und Kfz-Fähre),
- Konstanz – Friedrichshafen (Personenfähre),
- Konstanz-Wallhausen – Überlingen (Personenfähre).

Eine Aufgabenträgerschaft für diese Schiffsverbindungen ist nicht festgelegt. Die Stadt Konstanz beteiligt sich finanziell am Betrieb der Personenfähre Wallhausen – Überlingen.

Als Besonderheit im Vergleich zu anderen Regionen kann im Untersuchungsraum die Fähre Konstanz – Meersburg angesehen werden. Diese dient direkt dem ÖPNV, da die Busse der Linien 700 und 7394 einschließlich ihrer Insassen auf die jeweils andere Uferseite übersetzen, ohne dass hierzu ein Verlassen der Busse oder das Lösen eines weiteren separaten Fahrscheins für die Fährfahrt nötig ist. Damit ist eine komfortable, unterbrechungsfreie Reisekette sichergestellt, die auch in Zukunft zu sichern ist.

2.5 Nachfragedaten

2.5.1 Fahrgastzahlen im VHB

Im Verkehrsverbund Hegau-Bodensee wurden im Jahr 2019 rund 36 Mio. Fahrgäste befördert. Davon entfielen rund 15,8 Mio. (44%) auf die drei Stadtverkehre Konstanz, Singen und Radolfzell (Citytarif). Im Vergleich zum Jahr 2008, in welchem VHB-weit rund 28 Mio. Fahrgästen gezählt wurden, entspricht dies einer Steigerung um 29 Prozentpunkte. Das Wachstum spielte sich dabei überwiegend außerhalb der genannten Stadtverkehre ab. Diese beförderten 2008 rund 13,7 Mio. Fahrgäste und somit 15 Prozentpunkte weniger als im Jahr 2019.

Einen nie dagewesenen Einbruch der Fahrgastzahlen brachten die durch Maßnahmen zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie begleiteten Jahre 2020 und 2021. Diese waren mit erheblichen Einschränkungen des Alltags und damit auch der Mobilität verbunden. Die im Frühjahr 2023 vorliegenden Fahrgastzahlen für das Jahr 2022 lassen jedoch eine Trendumkehr zum Vor-Pandemie-Niveau erahnen. Eine signifikante Abwanderung vom ÖPNV hin zu anderen Verkehrsmitteln oder eine verstärkte Vermeidung von ÖPNV-Fahrten (z.B. durch Home-Office) in einem für die Nahverkehrsplanung wesentlichen Ausmaß ist auf Basis der vorliegenden Daten nicht erkennbar.

In der nachfolgenden Abbildung ist die Fahrgastentwicklung zwischen 2015 und 2019, aufgeschlüsselt nach Wegezwecken und Verkehrsmitteln, dargestellt. Hierbei sind sogenannte „Linienbeförderungsfälle“ dargestellt.²⁶ Datengrundlage für die Berechnung dieser Werte sind Ticketstückzahlen und daraus unterstellte Nutzungshäufigkeiten. Die Kategorie „Berufsverkehr“ umfasst hierbei Abo- und Monats-Tickets. In der Kategorie „Ausbildungsverkehr“ sind Schüler-Monats-Tickets und Studi-

²⁶ „Linienbeförderungsfälle“ stellen die Anzahl von Fahrgästen (Einsteiger) auf einer Linie dar. Diese sind abzugrenzen von „Personenbeförderungsfällen“, die zusätzlich noch Umstiege zwischen einer oder mehreren Linien berücksichtigen, um Angaben zur Fahrgastnachfrage auf einem definierten Gebiet mit mehreren Linien vorzunehmen. Bei der Betrachtung der Linienbeförderungsfälle bleiben umsteigende Fahrgäste dagegen unberücksichtigt. Die Summe der Linienbeförderungsfälle ist daher als oberer Grenzwert für die Anzahl der von den Fahrgästen durchgeführten Reisen zu sehen. Da keine Angaben zu Personenbeförderungsfällen vorlagen, wurden in den Tabellen und Anhängen jeweils Linienbeförderungsfälle dargestellt.

Tickets zusammengefasst. Alle übrigen Ticketarten sind in der Kategorie „Barverkehr“ zusammengefasst.

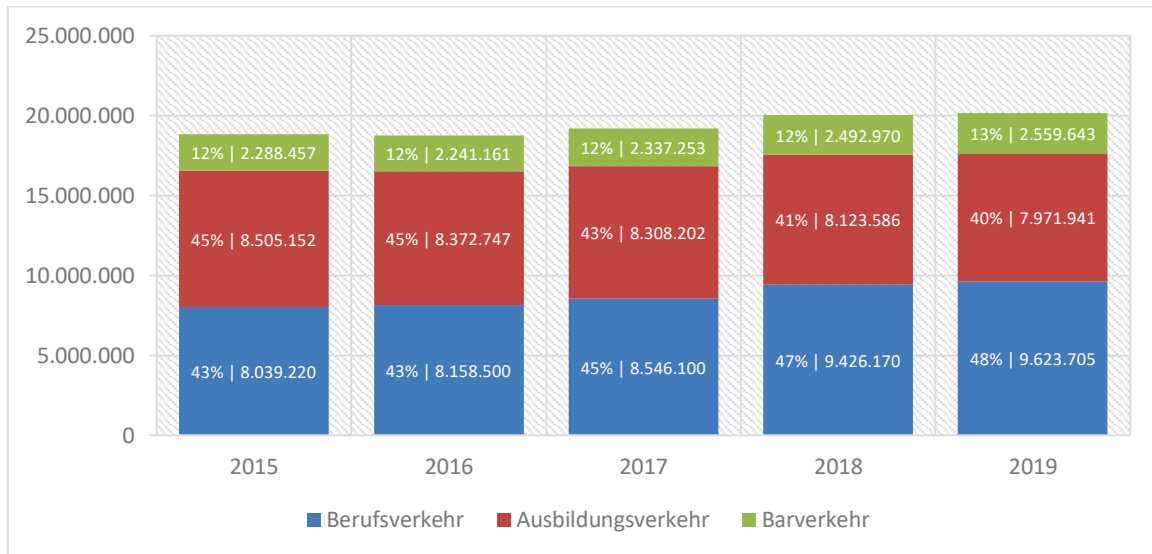


Abbildung 19: Beförderungen im VHB nach Fahrscheinarten. Quelle: Verkehrsverbund Hegau-Bodensee GmbH

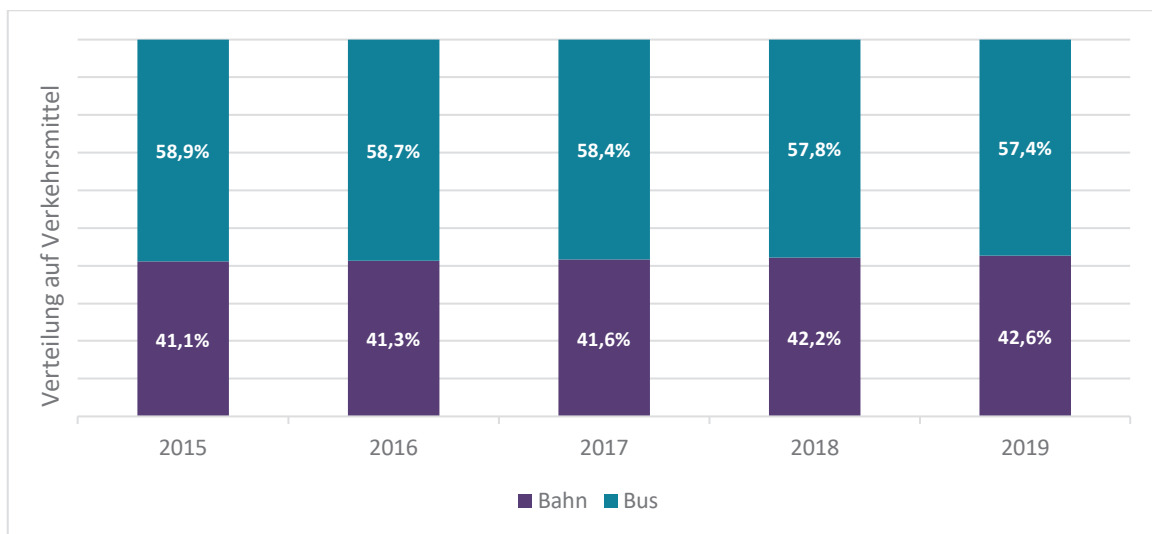


Abbildung 20: Verteilung der Beförderungen im VHB auf die Verkehrsmittel Bus und Bahn
Quelle: Verkehrsverbund Hegau-Bodensee GmbH

Aus den Grafiken wird deutlich, dass die Anzahl der Beförderungsfälle von 18,8 Mio. im Jahr 2015 um 7,4% auf rund 20,2 Mio. im Jahr 2019 angewachsen ist. Dabei gestaltete sich die Entwicklung innerhalb der einzelnen Fahrscheinarten unterschiedlich: Während bei den Tickets des Berufsverkehrs ein Wachstum um 19,7% zu verzeichnen ist, kam es bei den Ausbildungsfahrkarten zu einem Rückgang um 7,3%. Um rund 270.000 Beförderungen und damit 11,9% wuchs die Zahl der im Barverkauf vertriebenen Fahrscheine. Bei der Verteilung der Beförderungen auf die Verkehrsmittel Bus und Bahn bewegt sich das Verhältnis bei ungefähr 58% im Bus- und 42% im Bahnverkehr.

Über die Zahl der Kreisgrenzen-überschreitenden Fahrgäste, die mit anderen Tarifen als dem VHB-Tarif durchgeführt wurden, liegen keine Daten vor.

2.5.2 Bedarfsgesteuerte Bedienformen

Zur Nachfrage der vor der Inbetriebnahme der Linienbündel 1, 2, 3 und 4 am 1. Januar 2020 nur bei Bedarf durchgeführten Fahrten im Landkreis Konstanz liegen keine Daten vor. Ebenso konnten weder aktuelle, noch ältere Daten zu den eigenwirtschaftlichen Verkehren (Linien 7389, 7391, 7392 und 7394) ermittelt werden.

Seit dem 1. Januar 2020 werden durch den Landkreis Konstanz Abrufquoten – also der Anteil der durchgeführten Fahrten im Verhältnis zu den angebotenen Fahrten – für die durch ihn beauftragten Bedarfsfahrten (Rufbus) erhoben. In Tabelle 10 ist der Stand für das Fahrplanjahr 2022 dargestellt.

Linienbündel	Linie	Abrufquote
1 – Verkehrsraum Stockach	100	55,53 %
	101	72,63 %
	102	6,30 %
	104	20,74 %
	105	38,17 %
	GESAMT	24,08 %
2 – Verkehrsraum Radolfzell	200	15,94 %
	201	9,58 %
	202	42,47 %
	203	40,81 %
	204	10,26 %
	GESAMT	29,13 %
3 – Verkehrsraum Engen	300	60,87 %
	301	41,38 %
	302	40,77 %
	303	22,82 %
	304	65,75 %
	305	16,03 %
	307	5,98 %
	GESAMT	41,57 %
4 – Verkehrsraum Singen	400	83,62 %
	401	50,94 %
	402	53,02 %
	403	40,98 %
	GESAMT	64,64 %

Tabelle 10: Abrufquoten auf den durch den Landkreis Konstanz bestellten Rufbus-Fahrten
Quelle: Statistik des Landkreises Konstanz

Wenngleich die Interpretation dieser Daten vor dem Hintergrund der temporären Nachfrageeinbrüche durch die Covid-19-Pandemie zu sehen ist, kann auf dieser Basis – einem Zeitraum, an dem sich die Nachfrage langsam wieder erholt hat – eine erste vorsichtige Analyse durchgeführt werden:

- Auf den meisten Linien ist eine für diese Bedienform akzeptable Abrufquote von unter 50% zu beobachten. In diesen Fällen sollen die Bedarfsfahrten in der aktuellen Form beibehalten werden.
- Auf einigen Linien sind Abrufquoten von über 60 % festzustellen: Mit rund 84% wird die Liste hier durch die Linie 400 Singen – Eigeltingen – Stockach angeführt, gefolgt von der Linie 101 Stockach – Hohenfels, auf der knapp dreiviertel aller Bedarfsfahrten abgerufen

wurden. Auf den Linien 300 Singen – Hilzingen – Tengen und 304 Engen – Mauenheim – Stetten – Engen werden mehr als zwei Drittel der Fahrten nachgefragt.

Da durch die hohe Nachfrage in diesen Fällen von keiner relevanten Kostenersparnis des Bedarfsverkehrs im Vergleich zum fest bedienten Linienverkehr ausgegangen werden kann – Fahrzeuge und Personal als größte Kostenfaktoren müssen vorgehalten und disponiert werden – sollen die vorgenannten Linien tagesdurchgängig ohne die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens oft beklagte Hürde der Voranmeldung (vgl. Kapitel 3.3.2) anzubieten. Durch die damit erreichbare Flexibilisierung des Angebotes können weitere Kundinnen- und Kundensegmente erschlossen und die bestehende Auslastung der Fahrten erhöht werden.

- Auf Linien mit Abrufquote der Bedarfsfahrten von 50 – 60% soll zumindest auf den besonders regelmäßig nachgefragten Fahrten eine Festbedienung geprüft werden. Im Einzelnen sind dies:
 - Linie 100 Stockach – Mühligen – Hecheln
 - Linie 401 Singen – Steißlingen
 - Linie 402 Singen – Rielasingen – Moos

Einer kurzfristigen Umwandlung von Bedarfsfahrten in fest bediente Leistungen steht gegenwärtig die von den übrigen Busverkehren getrennte Vergabe der Bedarfsfahrten an verschiedene Verkehrsunternehmen im Wege. Daher ist eine Anpassung im Rahmen der Zu- und Abbestellquote der vorhandenen Verkehrsverträge nicht umsetzbar. Auf den genannten Linien soll daher langfristig – das heißt zum nächsten Vergabetermin aller straßengebundenen Verkehrsleistungen – die Vorbestellpflicht bei den stark nachgefragten Fahrten abgeschafft werden.

2.5.3 Prognose der Fahrgastnachfrage

Die Nutzung des ÖPNV hängt von unterschiedlichen Rahmenbedingungen ab. Eine kleine Auswahl wurde in Kapitel 2.1.6 behandelt. So spielen neben demografischen Aspekten unter anderem das Haushaltseinkommen und die Pkw-Verfügbarkeit eine maßgebliche Rolle, ob bzw. wie intensiv der ÖPNV genutzt wird. Auch die Angebotsqualität im Kontext einer Konkurrenzfähigkeit zum motorisierten Individualverkehr ist bekanntermaßen ein nicht zu unterschätzender Faktor. So kann ein engagierter, zielgerichteter Ausbau des Angebots – unabhängig von weiteren Faktoren – Standortvorteile bieten, die sich wiederum (langfristig) auf den umgebenden Raum auswirken und zu einer Steigerung des Modal Splits zugunsten des ÖPNV beitragen können. Mit anderen Worten: Wenn das Angebot stimmt, wird der ÖPNV auch von mehr als allein den sogenannten „Zwangsnutzenden“ gerne genutzt.

Weitere statistisch vergleichsweise leicht erfassbaren Kenngrößen, die bei der Beurteilung künftiger Fahrgastmengen eine Rolle spielen, sind etwa Bevölkerungszahlen, die Anzahl der Arbeitsplätze, Verlauf und Intensität von Verflechtungen der Pendelnden und das Aufkommen von Touristinnen und Touristen an publikumswirksamen Einrichtungen im Untersuchungsgebiet.

Ein Verkehrsmodell muss Annahmen zu all diesen Aspekten treffen, um aus Erfahrungswerten eine Projektion künftiger Fahrgastzahlen liefern zu können. Angesichts der finanziellen Rahmen-

bedingungen, die die Weiterentwicklung des ÖPNV – unabhängig von den Ergebnissen eines Verkehrsmodells – sehr maßgeblich beeinflussen, sowie der Daseinsvorsorge-Funktion, die der ÖPNV gleichzeitig erfüllen muss, erscheint ein pragmatischer Ansatz notwendig, um in zumutbarer Zeit ausreichend fundierte Ergebnisse zu erzielen. Hierzu wurde auf Basis von leicht verfügbaren Bestandsdaten, wie der Bevölkerungsverteilung im Raum, raumstruktur-spezifischer Durchschnittswerte zum Mobilitätsverhalten sowie bekannten Pendelbeziehungen, ein vereinfachtes Verkehrsmodell entwickelt. Die relationsscharfen Ergebnisse daraus berücksichtigen die Bevölkerungsentwicklung (siehe Kapitel 2.1.2) und die seitens des Landkreises Konstanz angestrebte Verlagerung des Modal Splits hin zum ÖPNV sowie lokale Besonderheiten. Lokale Besonderheiten, wie das überdurchschnittlich hohe Fremdenverkehrsaufkommen in weiten Teilen des Kreises oder lokal vorhandene publikumswirksame Einrichtungen, werden durch geeignete Annahmen und Schätzungen auf Basis der erhobenen Grunddaten berücksichtigt.

Die Methodik und Ergebnisse des Verkehrsmodells sind in Kapitel 3.4 ausführlich beschrieben und im Maßnahmenkonzept (Kapitel 4) berücksichtigt worden.

2.6 Tarif & Vertrieb

2.6.1 Verbundtarif

Im Landkreis Konstanz gilt der Tarif des Verkehrsunternehmens Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB). Dadurch ist es für ÖPNV-Kundinnen und -Kunden möglich, innerhalb des Landkreises Konstanz sämtliche Bus- und Bahnlinien (außer Buslinie 7394 Konstanz – Friedrichshafen, der Regiobuslinie 700 und außer Produktklasse ICE) mit nur einem Fahrschein zu nutzen. Das Gebiet des VHB deckt sich mit dem Kreisgebiet. Weder die ganzjährig, noch die saisonal verkehrenden Schiffsverbindungen sind in den VHB-Tarif integriert.

In Konstanz, Radolfzell und Singen werden für Fahrten auf den Linien der jeweiligen Stadtwerke (Stadtverkehre) VHB-Fahrscheine anerkannt. Für Fahrten auf diesen Linien innerhalb der jeweiligen Stadtgrenzen werden hingegen Fahrscheine zum Haustarif der jeweiligen Stadtwerke verkauft („VHB Cityzone“). Fahrscheine dieser Art gelten ausnahmsweise in Konstanz auch im SPNV und zwar auf dem Abschnitt Konstanz – Wollmatingen sowie in Radolfzell auf dem Abschnitt Radolfzell – Stahringen der Strecke der S61 bzw. der Bodenseegürtelbahn. Inhaberinnen und Inhaber eines Schwerbehindertenausweises mit Wertmarke für Freifahrberechtigung für den ÖPNV können grundsätzlich alle in den VHB-Tarif integrierten ÖPNV-Angebote im Landkreis Konstanz sowie darüber hinausreichende innerdeutsch grenzüberschreitende Verbindungen und die Stadtverkehre ohne Zuschläge nutzen.



Abbildung 21: VHB-Tarifzonenplan
Quelle: Verkehrsverbund Hegau-Bodensee GmbH

2.6.2 Übergangstarife

Im Verkehr zwischen dem Verkehrsverbund VHB und den Nachbarkreisen und -verbänden gelten je nach Relation und Vertragsgestaltung unterschiedliche Tarifregelungen. Eine grobe Übersicht zur Orientierung ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Kreisübergreifende Relation	Tarifregelung
Landkreis Konstanz ↔ Bodenseekreis	Für Fahrten zwischen dem Landkreis Konstanz und den bodo-Zonen 24, 25, 26 (entspricht VHB-Zone 33) gilt der VHB-Tarif. Für Fahrten über diesen Teilraum hinaus gilt der bwtarif.
Landkreis Konstanz ↔ Landkreis Sigmaringen	--- Auf den Linien 7391 und 7392 gilt der Haustarif der DB Regio Alb Bodensee. Fahrscheine des bwtarifs werden anerkannt. --- Auf der Biberbahn Stockach – Mengen gilt der bwtarif.
Landkreis Konstanz ↔ Schwarzwald-Baar-Kreis	Es gilt der bwtarif.
Landkreis Konstanz ↔ Kanton Thurgau und Kanton Schaffhausen	--- Für Fahrten zwischen allen Gemeinden im Landkreis Konstanz (VHB) außer Büsingen, Gailingen und den Gottmadinger Ortsteilen Randegg und Murbach und einem Teilraum innerhalb des Ostwind Tarifverbundes (Zonen 210 bis 231 und 255 bis 257, 810 bis 847 sowie 915 bis 954) besteht ein Übergangstarif (Kombitarif OTV-VHB). --- Für Fahrten zwischen Büsingen, Gailingen, den Gottmadinger Ortsteilen Randegg und Murbach und dem Gebiet des Ostwind-Tarifverbundes gelten Tickets des Ostwind-Tarifverbund uneingeschränkt. --- Gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise in der VHB-Zone 555 (Cityzone Konstanz) und der OTV-Zone 256 (Kreuzlingen). Fahrausweise die ausschließlich die VHB Zone 555 beinhalten, sind ohne Aufpreis in der Zone 256 des OTV gültig. OTV-Fahrausweise, die ausschließlich die Zone 256 beinhalten, sind ohne Aufpreis in der VHB-Zone 555 gültig.
Landkreis Konstanz ↔ Landkreise Tuttlingen, Schwarzwald-Baar und Rottweil	Für Fahrten zwischen dem Landkreis Konstanz und den Zonen 7 und 8 des Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar-Heuberg (move) gilt ein Übergangstarif (VHB-move87). Für Fahrten über diesen Teilraum hinaus gilt der bwtarif.
Landkreis Konstanz ↔ Übrige Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg	Für sämtliche Relationen zwischen dem Landkreis Konstanz und den übrigen Städten und Landkreisen in Baden-Württemberg (einschließlich Übergangsbereiche), die in den obigen Tarifregelungen nicht genannt werden, gilt der bwtarif.

Tabelle 11: Tarifregelungen auf kreisübergreifenden Relationen
Quelle: Eigene Recherche IGDB Verkehrsplanung + Beratung

Nicht in jedem der in Tabelle 11 dargestellten Fälle ist das vollständige Fahrscheinsortiment der jeweiligen Verbünde auf der kreisübergreifenden Relation verfügbar. Einzelfahrscheine und Tageskarten sind in jedem Fall erhältlich. Unterschiede gibt es im Bereich der Zeitkarten.

Eine mit Blick auf das Verbundgebiet des VHB besondere Ausprägung eines Übergangstarifs bildet der bwtarif. Mit dessen Hilfe ist es möglich, durchgehende Fahrscheine für verbundübergreifende Fahrten mit dem ÖPNV innerhalb Baden-Württembergs (inkl. ausgewählter angrenzenden Bahnliesen), auf denen keine lokale Übergangstarif-Regelung existiert, zu erwerben.

VHB-Tickets und bwtarif in der internationalen Buslinie 25

VHB-Tickets werden innerhalb der VHB-Zone 2 in der Linie 25 der Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) akzeptiert, ein Verkauf findet nicht statt. Für internationale Fahrten Schaffhausen – Stemmer oder Murbach – Ramsen werden VHB-Fahrausweise nicht akzeptiert. Dies gilt analog ebenso für die Zurücklegung der kompletten Fahrtstrecke der Linie 25 Ramsen – Schaffhausen. Gleiches gilt für den bwtarif; dieser gilt also unter anderem nicht zwischen Stemmer und Schaffhausen.

2.6.3 AST-Tarife

Die durch den Landkreis Konstanz bestellten Bedarfsfahrten (Rufbus) sind vollständig in die Tarifstrukturen des VHB (einschl. Übergangstarife) integriert. Die Tarife der von den Kommunen betriebenen Anruf-Sammel-Taxis (AST) sind von Kommune zu Kommune unterschiedlich. Für alle AST-Verkehre im Landkreis Konstanz gilt:

- Monats- und Jahreskarten des VHB und der jeweiligen Cityzonen werden anerkannt, sodass Inhaberinnen und Inhaber dieser Fahrscheine die AST-Linien zuschlagsfrei nutzen können (Ausnahme: In Singen tagsüber kein Zuschlag, nachts 5,00 Euro).
- Die übrigen Angebote des VHB-Tarifs (einschließlich Übergangstarife) werden nicht anerkannt.
- Die Freifahrtberechtigung für Schwerbehinderte mit entsprechender Wertmarke wird anerkannt.

Eine Übersicht über die Fahrpreise 2023 der AST-Linien im Landkreis Konstanz zeigt Tabelle 12. Die Preise werden in der Regel jährlich angepasst.

Kommune mit AST-Linie(n)	Fahrpreis für einfache Fahrt	
	Erwachsene	Kind
Konstanz	2,70 €	1,60 €
Radolfzell	1,00 €	0,50 €°
Singen	2,20 € (Tag)	1,20 € (Tag)
	5,00 € (Nacht)*	4,00 € (Nacht)*
<p>* = Gilt auch für Monats- und Jahreskarteninhaberinnen und Inhaber. Tagsüber kein Zuschlag. Alle Angaben ohne Gewähr. Aus Übersichtsgründen sind gegebenenfalls vorhandene weitergehende Regelungen (z.B. Ermäßigungen für weitere Kundinnen- und Kundengruppen) nicht dargestellt. Maßgeblich sind im Zweifel die jeweils gültigen Tarifbestimmungen.</p>		

Tabelle 12: Anruf-Sammel-Taxi-Fahrpreise im Landkreis Konstanz Stand 02/2023

2.6.4 Kommunen mit reduziertem Fahrpreis für Einzelfahrten Innerorts

In den Kommunen Allensbach, Engen, Gailingen, Moos, Steißlingen, Stockach, Gaienhofen, Gottmadingen, Öhningen, Reichenau, Hilzingen, Bodman-Ludwigshafen, Öhningen und Radolfzell werden Einzelfahrten innerhalb des jeweiligen Gemarkungsgebietes zu einem reduzierten Fahrpreis verkauft. Hierbei handelt es sich um durch die jeweilige Kommune finanzierte Angebote, die den sonst regulären Ticketpreis zum VHB-Tarif entsprechend absenken. Die Kostendifferenz wird durch die jeweilige Kommune an den VHB gezahlt (Ausnahme Radolfzell, da dort die Tarifhoheit nicht beim VHB liegt). Über die Fortführung dieser Bezuschussung entscheiden die Kommunen jährlich.

2.6.5 Bodensee-Ticket und Gästekarte „Bodensecard West“

Ein vor allem auf die Belange des Freizeitverkehrs zugeschnittenes Ticketangebot besteht mit dem Bodensee-Ticket. Dieses ist als Tages- oder Drei-Tagespass erhältlich und ermöglicht seinen Inhaberinnen und Inhabern eine sowohl innerhalb des Landkreises Konstanz, als auch kreis- und

länderübergreifende Mobilität in der Bodensee-Region. Erhältlich ist es in drei Preisstufen, die sich aus einer räumlichen Unterteilung in die Zonen „Ost“, „West“ und „Süd“ ergeben (Abbildung 22).



Abbildung 22: Geltungsbereich Bodensee-Ticket

Quelle: Homepage Bodensee-Ticket (c/o Regionalbahn Thurbo), Initiative der Internationalen Bodensee-Konferenz

Viele Übernachtungsgäste²⁷ in den Städten Radolfzell, Singen, Stockach sowie den Gemeinden Allensbach, Bodman-Ludwigshafen, Gaienhofen, Gailingen, Moos, Öhningen, Reichenau, Rielasingen-Worblingen, Sipplingen (Bodenseekreis) und Steißlingen erhalten die Bodenseecard West, mit der sie während ihres Aufenthalts innerhalb des VHB den gesamten ÖPNV gegen Zahlung einer Kurtaxe kostenlos nutzen können. Darüber hinaus erhalten Inhaberinnen und Inhaber der Bodenseecard West 20 Prozent Rabatt auf Kursschiff-Fahrscheine zwischen Schaffhausen und Konstanz sowie kostenlose Führungen, Ermäßigungen in ausgewählten Strandbädern und Museen sowie günstigere Leihgebühren für Fahrräder oder Boote bei den teilnehmenden Partnern.

In der Stadt Konstanz wurde die Kurtaxe seit 1. April 2023 durch eine Tourismus- und Klimaschutzabgabe und gleichzeitig die Gästekarte, mit der man bis dahin den ÖPNV innerhalb der Stadt Konstanz kostenlos nutzen konnte, durch die BodenseeCard West mit verbundweiter Gültigkeit abgelöst.

²⁷ Folgende Übernachtungsgäste erhalten keine Bodenseecard West: Dauercamper, Zweitwohnungsbesitzer, mit Gruppen reisende Kinder bis einschl. 14 Jahre und Personen, die von der Kurtaxe befreit sind wie z.B. Geschäftsreisende.

2.6.6 Vertriebsstruktur

Fahrscheine des VHB sind beim Fahrpersonal von Bussen, an Automaten und Verkaufsstellen in Bahnhöfen sowie über die App „HandyTicket Deutschland“ der HanseCom Transport Ticketing Solutions GmbH erhältlich. Des Weiteren wurde im Juni 2023 mit dem Projekt „CiCo BW“ ein Check-in-Check-out-System eingeführt, bei dem neben Fahrten innerhalb des VHB auch verbundübergreifende Fahrten innerhalb von Baden-Württemberg mittels eines niederschweligen Bestpreis-Abrechnungssystems auf Basis des landesweiten bwtarif möglich ist.

Eine Übersicht über die personenbedienten Vorverkaufs- und Ticketberatungsstellen zeigt die nachfolgende Tabelle.

Ort	Bezeichnung	Sortiment
Allensbach	DB Video-Reisezentrum, Konstanzer Str. 14	alle VHB-Fahrkarten (außer Gruppenfahr-scheine), Bodensee Ticket
Engen	DB Video-Reisezentrum, Bahnhofstraße 7	alle VHB-Fahrkarten (außer Gruppenfahr-scheine), Bodensee Ticket
Konstanz	DB Reisezentrum, Bahnhofplatz 43	alle VHB-Fahrkarten, Bodensee Ticket
	Stadtwerke Konstanz GmbH, Energiewürfel, Max-Stromeyer-Straße 21-29	Monatsticket, Schülermonatsticket
	Bistro Fährvorplatz: Staad/Autofähre, William-Graf-Platz 3	
	Kiosk Laube, Lutherplatz 1	
	Kiosk Breslauer Straße 20	
	Kiosk Bodanplatz, Bodanplatz 2A	
	Kiosk Rio, Fürstenbergstr. 90	
	Kiosk Königsbau, Friedrichstraße 49	
	Toto-Lotto, Zähringerplatz	
	Kiosk Allmannsdorf, Mainaustraße 145	
	Kiosk im Seerheincenter, Zähringerplatz 9	
	Kiosk Marktstätte (Unterführung)	
	Kiosk Wollmatingen, Radolfzeller Straße 21a	
	Kiosk Studentenwerk, Universität	
	Kiosk Haltestelle Klinikum, Konstanz/Mainaustraße 31b	
	Marketing & Tourismus GmbH, Ob. Laube 71	
	Paradieskiosk, Gottlieber-Str. 25	
	Kiosk Wallgutstraße 8	
Autohaus J. Schönenberger e.K., Konstanzer Str. 24		
La Segunda – Secondhand, Sankt-Katharinen-Weg 37		
Dorfladen Wallhausen eG, Heinrich-von-Tettingen-Straße 23a		
Ortsverwaltung Dingelsdorf, Rathauspl. 1	Nur Mehrfahrtenkarten und Mehrfahrtenblöcke für Stadtverkehre (Citytarif)	
Nenzingen	Bäckerei Manogg, Stockacher Str. 25	Tagesticket, Familientagesticket, Monatsticket, Schülermonatsticket
Radolfzell	DB Reisezentrum, Bahnhofplatz 2	alle VHB-Fahrkarten, Bodensee Ticket
	Tourismus- und Stadtmarketing GmbH, Seestraße 30	alle VHB-Fahrkarten (außer Abo-Tickets), Bodensee Ticket
Singen	Stadtwerke Radolfzell GmbH, Untertorstraße 7	alle VHB-Fahrkarten (außer Abo-Tickets), Bodensee Ticket
	DB Reisezentrum, Bahnhofstraße 2	alle VHB-Fahrkarten, Bodensee Ticket
Stockach	Touristinformation Singen, August-Ruf-Straße 13	alle VHB-Fahrkarten (außer Abo- und Tages-Tickets)
	s'andere Lädle, Bahnhofstraße 4	Tagesticket, Familientagesticket, Einzelfahrscheine, Gruppenfahrscheine, Monatskarte, Schülermonatskarte

Tabelle 13: Personenbediente Vorverkaufs- und Ticketberatungsstellen im Landkreis Konstanz
Quelle: Eigene Zusammenstellung IGDB Verkehrsplanung + Beratung

2.6.7 Bewertung der Tarif- und Vertriebsstruktur

Die vorangehenden Kapitel zeigen, dass im Landkreis Konstanz schon heute wichtige Grundlagen einer verkehrsunternehmens-übergreifend einheitlichen Tarifgestaltung existieren. Auch besteht ein breites Portfolio an zielgruppenorientierten Fahrscheinangeboten, beispielsweise im Bereich des Tourismus. Mit dem während der Erstellung des Nahverkehrsplans eingeführten Deutschland-Ticket wurde die verbundübergreifende Nutzung des ÖPNV für Abo-Kunden weiter vereinfacht.

Optimierungspotenziale werden lediglich in einer stärkeren Vereinheitlichung der verbliebenen Unterschiede zwischen dem kreisweit einheitlichen und in mehrere Übergangsstrukturen eingebundenen VHB-Tarif sowie der lokal unterschiedlichen Stadtverkehrstarife gesehen.

2.6.8 Gründung eines Aufgabenträgerverbundes

Der VHB ist zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse dieses Nahverkehrsplans ein Zusammenschluss mehrerer Verkehrsunternehmen, die die Anwendung eines einheitlichen Verbundtarifs vereinbart haben („Unternehmensverbund“). Diese Organisationsstruktur ist angesichts einer zunehmenden gemeinwirtschaftlichen (gleichzeitig abnehmenden eigenwirtschaftlichen) Ausführung von ÖPNV-Leistungen und einer damit verbundenen Abwicklung von Zuschüssen über die Aufgabenträger weniger geeignet. Zudem machen es neue Angebotsformen im ÖPNV, die zunehmende Digitalisierung sowie die mit der Antriebswende (Clean-Vehicles-Richtlinie der EU und deren Umsetzung in Bundesrecht in Form des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes) schwieriger, Leistungen eigenwirtschaftlich durch die Verkehrsunternehmen erbringen zu lassen. Darüber hinaus ist seitens des Gesetzgebers ein stärkeres Engagement der Aufgabenträger in der Planung und Umsetzung des ÖPNV gewünscht. Durch eine neue Struktur wären Effizienzpotenziale in der Entscheidungsfindung und Realisierung von Planungen im ÖPNV abschöpfbar.

Vor diesem Hintergrund hat der Kreistag des Landkreises Konstanz am 24. Juli 2017 die Gründung eines Aufgabenträgerverbundes beschlossen.

Seit September 2021 liegt eine Zusage des Landes Baden-Württemberg über eine Beteiligung am neuen Aufgabenträgerverbund vor. Im Zuge der Verbundneugründung ist auch die derzeit sehr heterogene Tarifstruktur zu überarbeiten, da andernfalls die Verbundförderung gefährdet ist. Am 07. Februar 2022 hat der Technische und Umweltausschuss des Landkreises Konstanz dazu die Kreisverwaltung beauftragt, zusammen mit den Städten Konstanz, Radolfzell und Singen eine Einigung zur Beteiligung an dem Aufgabenträgerverbund und die Integration der bislang vom VHB unabhängigen Stadtverkehrs-Tarife (vgl. Kapitel 2.6.1) zu verhandeln.

2.7 Geteilte Mikromobilität & Carsharing

2.7.1 Definition & Einsatzbereiche von Mikromobilität & Sharing-Konzepten

Unter „Mikromobilität“ werden in diesem Nahverkehrsplan alle fahrzeuggebundenen Mobilitätsformen verstanden, die für die Beförderung von ein bis zwei Personen vorgesehen sind. Dazu zählen beispielsweise Fahrräder, Roller, Segways oder Hoverboards. Werden solche Mobilitätsformen von Anbietern für mehrere Nutzerinnen und Nutzer öffentlich zur Verfügung gestellt, handelt es sich um „Geteilte Mikromobilität“. Damit reihen sich diese relativ neuartigen Angebote in bereits langjährig bekannte Sharing-Konzepte wie Bus- und Bahnlinienverkehr sowie Carsharing ein.

Carsharing bezeichnet die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen, die von einem Anbieter gehalten werden und nach Abschluss eines Rahmenvertrags von Kundinnen und Kunden selbstständig genutzt werden können. Carsharing bietet damit die Möglichkeit, Ziele zu erreichen, die grundsätzlich oder zeitweise nicht vom ÖPNV angefahren werden und Gepäck zu transportieren. Eine besondere Form des Carsharings sind Fahrgemeinschaften („Ridesharing“). Diese können durch das Internet und neue Medien leichter organisiert werden, als in der Vergangenheit und können ebenfalls einen Beitrag zur individuellen, öffentlichen Mobilität leisten. Fahrgemeinschaften bieten besonders auf der Ebene von Organisationen (z.B. Arbeitgeber und Vereine) sinnvolle Anwendungsbereiche.

Geteilte Mikromobilitätsangebote spielen im Kontext der ÖPNV-Planung insbesondere für die Bewältigung der ersten und letzten Meile eine wichtige Rolle. In Räumen und Zeiten mit starker Nachfrage können sie auch zu einer Entlastung des ÖPNV beitragen oder gar eine alternative Mobilitätsoption im Sinne einer Rückfallebene bei kurzfristigen Totalausfällen einzelner Fahrten bieten. In diesem Sinne sollten die Einsatzgebiete solcher Angebote nicht ausschließlich auf Orte mit hoher Bevölkerungsdichte beschränkt werden.

Voraussetzung für eine nutzungsfreundliche Systemgestaltung von Sharing-Konzepten ist ihre Verfügbarkeit in einem größeren Gebiet und eine gute räumliche Verknüpfung mit dem ÖPNV, der hier als „Basis-Sharing-Konzept“ zu verstehen ist. Zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse im Februar 2023 konnten im Landkreis Konstanz Fahrradvermietsysteme und ein E-Tretroller-Verleihsystem als verfügbare Mikromobilitätsangebote festgestellt werden. In den nachfolgenden Abschnitten werden bestehende öffentlich zugängliche Mikromobilitäts- und Carsharing-Angebote im Landkreis Konstanz vorgestellt und analysiert.

2.7.2 Fahrradmietsysteme

In den Kommunen im Landkreis Konstanz bestehen vereinzelt Fahrradmietsysteme (FMS) unterschiedlicher Ausprägung. Grundsätzlich ist hier zwischen eher touristisch orientierten FMS und jenen, die auch für den Alltagsradverkehr geeignet sind, zu unterscheiden. Um ein FMS auch alltags-tauglich jenseits des Tourismus anbieten zu können, müssen mehrere Stationen mit Miet- und Rückgabeoption in einem größeren Bediengebiet, auch gemeindeübergreifend, unterhalten werden. Alternativ kann auch ein sogenanntes „Freefloating-System“, bei dem Verleih und Rückgabe nicht ausschließlich an Stationen, sondern auch an anderen öffentlichen Orten in einem Bediengebiet möglich ist, verfolgt werden. Eine Erweiterung des Angebotes um Lastenfahrräder kann die Nutzungsmöglichkeiten um den Aspekt des Gütertransports erweitern.



Abbildung 23: KonRad-Station in Konstanz-Wollmatingen (linkes Bild) und TINK.bike Transportrad-Station in der Konstanzer Innenstadt (rechtes Bild)
Quelle: IGDB Verkehrsplanung + Beratung

Die Tabelle 14 zeigt das verfügbare FMS-Angebot im Landkreis Konstanz mit relevanten Merkmalen. Zur groben Orientierung der durchschnittlichen Abdeckung der Städte und Gemeinden mit FMS wurde die Stationsdichte je Quadratkilometer Siedlungsfläche ermittelt. Ein Wert von mehr als 1 Station je km² Siedlungsfläche wird dabei als gute Basis-Ausstattung verstanden. Wird dieser Wert unterschritten, bedeutet dies gleichwohl nicht automatisch, dass ein Mangel vorliegt, da nicht in jedem Ort ein Bedarf für ein FMS bestehen muss. Das Potenzial für FMS kann für jede Kommune nur individuell unter Hinzunahme weiterer Kennwerte (wie z.B. der räumlichen Verteilung der Standorte) untersucht werden. Im Rahmen dieses Nahverkehrsplans können hier allenfalls Verbesserungshinweise gegeben, jedoch keine abschließenden Bewertungen und Festlegungen getroffen werden.

Kommune mit Fahrradmietsystem	Anzahl Anbieter	Anzahl Stationen 2021	Anzahl Fahrräder 2021	Stationsdichte [Stationen je km ² Siedlungsfläche]	Bemerkungen
Engen	1	1	6	0,237	
Gaienhofen	3	3	k.A.	1,923	Unterschiedliche Anbieter; kein einheitliches FVS.
Gailingen	1	1	8	0,901	
Gottmadingen	1	1	k.A.	0,308	
Konstanz	2	15 (konrad), 13 (TINK)	150 (konrad), 26 (TINK)	1,190 (konrad), 1,035 (TINK)	Bei „TINK“ handelt es sich um ein Lastenrad-Vermietsystem.
Öhningen	1	1	k.A.	0,541	
Radolfzell	4	4	k.A.	0,501	Unterschiedliche Anbieter; kein einheitliches FVS.
Reichenau	3	3	k.A.	1,786	Unterschiedliche Anbieter; kein einheitliches FVS.
Rielasingen-Worblingen	1	1	k.A.	0,332	
Steißlingen	1	1	2	0,326	

Tabelle 14: Fahrradvermietsysteme im Landkreis Konstanz
Quelle: Eigene Recherche IGDB Verkehrsplanung + Beratung, Stand 02/2023

Aus der Tabelle wird deutlich, dass es in zehn der 25 Kommunen bereits Fahrradmietsysteme gibt. Mit Ausnahme der Stadt Konstanz handelt es sich dabei durchweg um kleinere Anbieter, die den Fahrradverleih v.a. einer touristischen Zielgruppe, meist als Nebengeschäft zusätzlich zum Verkauf von Fahrrädern und/oder eines Fahrradreparaturservices, anbieten. Dies erfolgt unabhängig von anderen Anbietern und ist in der Regel nicht rund um die Uhr für die Kundinnen und Kunden verfügbar. Der Verleih ist meist stunden- oder tageweise möglich.

In Kommunen bzw. Gruppen von Kommunen mit mehreren Anbietern (z.B. Halbinsel Höri) könnten durch eine Kooperation zwischen den vorhandenen Verleihern die Nutzungsmöglichkeiten stärker hin zur Alltagsmobilität erweitert und diese Anbieter damit weiter gestärkt werden. Hierzu müssten Verleih und Rückgabe desselben Rades an den unterschiedlichen (bisher unabhängig voneinander arbeitenden) Standorten möglich gemacht werden. Zumindest während der Sommersaison von April bis Oktober, in welcher ein überdurchschnittliches Fremdenverkehrsaufkommen in den betroffenen Gemeinden messbar ist (vgl. Kapitel 2.1.4), böte ein solches Angebot ein gewisses Nachfragepotenzial, das auch in der Lage erscheint, eine Verkehrsverlagerung hin zum Radverkehr in einer Zeit mit sehr hohem Verkehrsaufkommen zu unterstützen. Auch den bestehenden Kundinnen und Kunden böte eine solche Angebotserweiterung einen Mehrwert.

2.7.3 E-Tretroller Verleihsystem in Konstanz

In der Stadt Konstanz gibt es seit 29. September 2020 ein E-Tretroller-Verleihsystem mit 120 Rollern. Die auch als „E-Scooter“ bezeichneten Fahrzeuge werden durch die Firma Zeus Scooters GmbH eigenwirtschaftlich in Form eines Freefloating-Systems betrieben.

E-Tretroller im Free-Floating-System ermöglichen eine flexible und umweltfreundliche Mobilität. Im Freefloating-Betrieb haben die Fahrzeuge keine festen Abstellstationen, sondern können innerhalb eines definierten Bedienegebietes überall abgestellt werden. Das Bedienegebiet wird von der Kommune festgelegt. Durch ihre einfache Handhabung und Verfügbarkeit an verschiedenen

Standorten erleichtern sie kurze Strecken und reduzieren die Abhängigkeit von Pkw. E-Roller-Verleihsysteme sind eine effiziente Ergänzung zum ÖPNV.

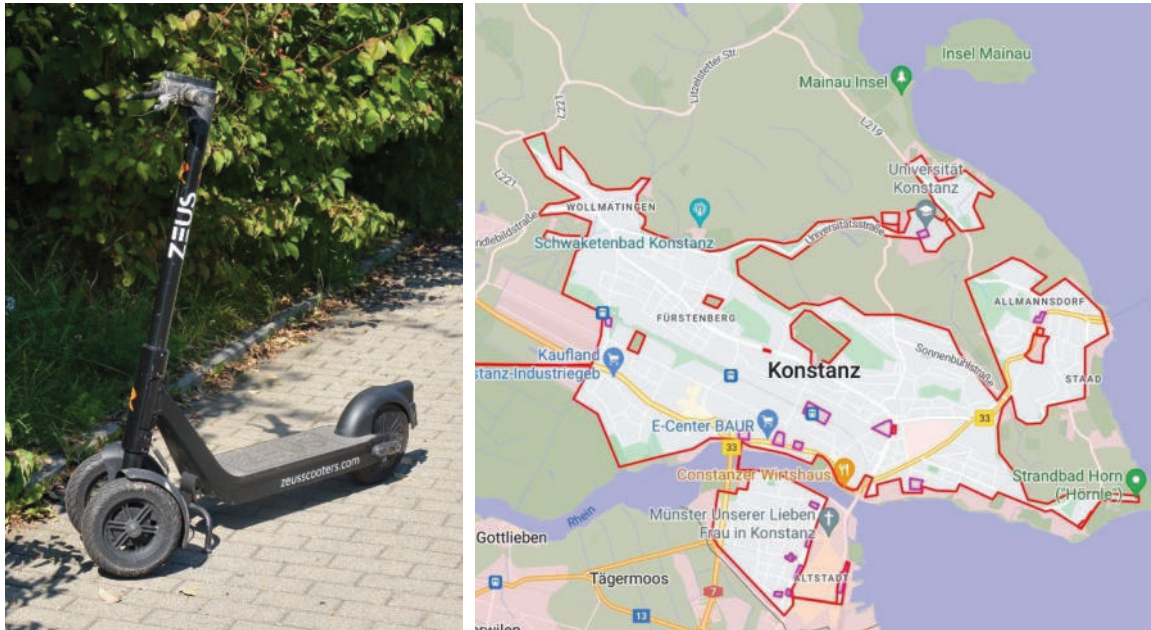


Abbildung 24: Linkes Bild: E-Tretroller in Konstanz (Quelle: IGDB Verkehrsplanung + Beratung);
Rechtes Bild: Bediengebiet des E-Tretroller-Verleihsystems in der Stadt Konstanz
Quelle: ZEUS-App, Karte © Google Maps

2.7.4 Carsharing

Um eine stärker auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zentrierte Mobilität mit bewussterem Einsatz des Pkw erreichen zu können, muss die Bevölkerung in die Lage versetzt werden, den Pkw viel stärker zweckorientiert nutzen zu können. Besonders die in städtischen Räumen auftretenden Nachteile durch den vergleichsweise hohen Flächenverbrauch von Privat-Pkw (z.B. Engstellen für zu Fuß Gehende und minderjährige Radfahrende durch Gehwegparken, Behinderung von ÖPNV und Rettungsdiensten durch „wildes“ Straßenrandparken) kann am effektivsten begegnet werden, indem die Anzahl der Privat-Pkw in verträglichem Maße reduziert wird (vgl. Kapitel 2.1.6). Carsharing-Angebote und ihre Verknüpfung mit den übrigen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (vgl. Kapitel 4.2.2) leisten hier einen unverzichtbaren Beitrag zur Mobilitätswende.

In elf der 25 Kommunen im Landkreis Konstanz gibt es zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse im Februar 2023 Carsharing. Hierbei handelt es sich überwiegend um stationsgebundene Angebote, in Einzelfällen um Privatpersonen, die ihr Fahrzeug über eine Vermittlungsplattform zur Verfügung stellen.

Tabelle 15 zeigt das verfügbare Carsharing-Angebot im Landkreis Konstanz mit relevanten Merkmalen. Wie in Kapitel 2.7.2 (Fahrradvermietensysteme) wird hier mithilfe der „Stationsdichte je Quadratkilometer Siedlungsfläche“ einer von mehreren möglichen Kennwerten herangezogen, um die Qualität der Verfügbarkeit von Carsharing-Angeboten in den einzelnen Städten und Gemeinden des

Landkreises Konstanz zu bewerten. Ein Wert von mehr als 1 Station je km² Siedlungsfläche wird dabei als gute Basis-Ausstattung verstanden, alles darunter als Anhaltspunkt für Verbesserungspotenziale. Weitere Qualitätsmerkmale, wie die Flexibilität des Angebots, wurden nicht betrachtet.

Kommune mit Carsharing	Anzahl Anbieter	Anzahl Stationen 2021	Anzahl Fahrzeuge 2021	Stationsdichte [Stationen je km ² Siedlungsfläche]	Bemerkungen
Allensbach	1	1	1	0,42	
Engen	3	1	3	0,23	Ausschließlich private Angebote (Plattform „snappcar“)
Konstanz	3	23	39	1,83	
Moos	1	1	1	0,85	
Radolfzell	3	6	6	0,75	
Reichenau	2	3	3	1,79	
Rielasingen-Worblingen	1	2	5	0,66	
Singen	3	3	3	0,24	
Steißlingen	1	1	1	0,33	
Stockach	2	2	2	0,28	Ausschließlich private Angebote (Plattform „snappcar“)
Volkertshausen	2	2	2	1,98	Ausschließlich private Angebote (Plattform „getaround“)

Tabelle 15: Carsharing im Landkreis Konstanz
Quelle: Eigene Recherche IGDB Verkehrsplanung + Beratung (Stand 02/2023)

Die höchsten Stationsdichten verzeichnen zum Zeitpunkt der Erhebung im April 2021 die Gemeinde Volkertshausen (1,98 Stationen/km² Siedlungsfläche), die Stadt Konstanz (1,83 Stationen/km² Siedlungsfläche) und die Gemeinde Reichenau (1,79 Stationen/km² Siedlungsfläche). Die übrigen acht Kommunen mit Carsharing-Angeboten weisen Werte unter 1 Station/km² Siedlungsfläche auf.

In den Kommunen Aach, Bodman-Ludwigshafen, Büsingen, Eigeltingen, Gaienhofen, Gailingen, Gottmadingen, Hilzingen, Hohenfels, Mühlhausen-Ehingen, Mühligen, Öhningen, Orsingen-Nenzingen und Tengen gibt es derzeit kein Carsharing-Angebot und es ist in absehbarer Zeit auch bisher keine Einführung geplant.

In Fällen, in denen die Einrichtung eines eigenen Carsharing-Angebots durch die Kommunen oder andere Träger absehbar nicht möglich erscheint, wäre eine Möglichkeit die Nutzung ohnehin vorhandener Ressourcen – nämlich wenig genutzte Pkws von Privatpersonen, Vereinen oder Gewerbetreibenden im Bestand – zu bewerben. Hier können vorhandene, bundesweit agierende Vermittlungsplattformen (z.B. snappcar, getaround etc.) sowie die Möglichkeit, plattform-unabhängig zu vermieten, Gegenstand einer Kampagne sein. Hilfestellungen zu häufigen Fragen sollten potenziellen Interessenten leicht zur Verfügung gestellt werden. Diese Art des Carsharings ist mit einer gewissen zeitlichen Volatilität behaftet, da es allein im Ermessen der jeweiligen Fahrzeughalter liegt, wie lange sie ihr Fahrzeug zur Verfügung stellen. So kann es sein, dass die in Tabelle 15 dargestellten Angebote von Privatpersonen in Engen, Stockach und Volkertshausen nach einer gewissen Zeit nicht mehr existieren. Als ein erster Einstieg zur breiteren Bewerbung des Autoteilens bis zur Etablierung eines örtlichen Anbieters ist diese Lösung jedoch recht unkompliziert umsetzbar. Auch kann damit ein ggf. vorhandener lokaler Anbieter durch eine größere (digitale) Sichtbarkeit gestärkt werden, sofern dieser seine Fahrzeuge über eine oder mehrere Plattformen bereitstellt.

Eine weitere Möglichkeit Carsharing zu fördern, besteht über die Unterstützung von Vereinen, in denen Fahrzeuge unterschiedlicher Größe für die Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Hier kann neben Beratungen in der Gründung und dem Betrieb solcher Vereine auch eine finanzielle Unterstützung bis hin zu einer Beteiligung durch den Landkreis Konstanz oder seine Kommunen infrage kommen.

2.8 Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2011/2016

Im Nahverkehrsplan 2011 und seiner Fortschreibung im Jahr 2016 wurden 107 Maßnahmen formuliert, deren Inhalte und jeweiliger Umsetzungsstatus in der nachfolgenden Tabelle dokumentiert sind. Welche Maßnahme im Nahverkehrsplan 2023 fortgeführt wird, ist dort ebenfalls dargestellt.

Lfd. Nr.	Maßnahme im Nahverkehrsplan 2011/2016	Umsetzungsstatus 02/2023	Fortführung?
1	In allen Raumkategorien soll der ÖPNV nach dem Leitbild des Integralen Taktfahrplans entwickelt werden.	Überwiegend umgesetzt	Ja
2	Kompletzierung des Stundentakts der Schwarzwaldbahn an allen Wochentagen: Schließung von Fahrplanlücken. Ersatzweise Öffnung der Intercityzüge für Nahverkehrstarife auf Regionalverbindungen zwischen den Landkreisen.	Umgesetzt	Erledigt
3	Durchbindung aller Züge der Schwarzwaldbahn bis Kreuzlingen.	Nicht umgesetzt (Andere Zielsetzung im Projekt Agglo-S-Bahn)	Nein
4	RE-/IRE-Halt der Schwarzwaldbahn-Züge an der zukünftigen Haltestelle Konstanz-Sternenplatz.	Nicht umgesetzt (Haltepunkt fehlt)	Ja
5	IRE Halt der Gäubahn in Engen.	Umgesetzt (IC/RE4 alle 2h)	Erledigt
6	Halt aller Schwarzwaldbahn-Züge (auch IRE) in Immendingen.	Umgesetzt	Erledigt
7	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.	Überwiegend umgesetzt (Lücke zwischen 5 – 6/7 Uhr)	Ja
8	Kompletzierung des IRE-Stundentakts auf der Hochrheinstrecke Singen – Waldshut – Basel an allen Wochentagen.	Umgesetzt	Erledigt
9	Elektrifizierung auf der Hochrheinstrecke Singen – Basel.	In Umsetzung (Ziel: Fahrplanwechsel 12/2027)	Ja
10	Durchbindung aller RB-Züge der Bodenseegürtelbahn bis/ab Singen.	Nicht umgesetzt	Ja
11	Beibehaltung der grundsätzlichen Knotensymmetrien des SPNV im Landkreis (seehas, seehäse; 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	Ja
12	Sicherstellung, dass Fernverkehr von/nach Stuttgart weiterhin über einen schnellen Zu-/Abbringer von/nach Konstanz verfügt.	Umgesetzt (Anschluss mit ehem. Linie RB29/seehas)	Erledigt
13	Durchbindung seehas von Konstanz nach Kreuzlingen (oder weiter) und von Singen gegebenenfalls nach Schaffhausen (z.B. Flügelung mit Engen).	Nicht umgesetzt (Andere Zielsetzung im Projekt Agglo-S-Bahn)	Nein (Umsetzung Spangenzug Basel – Singen – St. Gallen)
14	Umsetzung Zielkonzept Plus auf der Hochrheinstrecke Singen – Basel	Siehe Nr. 9	Ja
15	Einführung einer schnellen Zugverbindung Konstanz – St. Gallen ab 2015 im 2-Stunden-Takt, perspektivisch stündlich. Eine Durchbindung dieser Züge bis Singen – Basel wird angestrebt.	Umgesetzt (RE im 60'-Takt)	Erledigt
16	Agglo-S-Bahn Singen – Konstanz – Kreuzlingen Hafen – Münsterlingen (zusätzliche Linie zum seehas-30-Min-Takt) als langfristiges Ziel.	In Planung	Ja
17	Verbesserung der Verbindung Singen-Zürich mit direkter Verbindung zum Flughafen Zürich.	Teilweise umgesetzt (Direktverbindung zum Flughafen fehlt)	Nein (Verbindung mit nur 1x Umsteigen vorhanden)

– Fortsetzung auf nächster Seite –

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2023
Kapitel 2 – Bestandsanalyse

Lfd. Nr.	Maßnahme im Nahverkehrsplan 2011/2016	Umsetzungsstatus 02/2023	Fortführung?
18	Elektrifizierung und Ausbau der Bodenseegürtelbahn Radolfzell – Friedrichshafen. Ermöglichung eines 30'-Taktes der Regionalbahn sowie der Nahverkehrshalte Espasingen, Stahringen und Radolfzell-Haselbrunn.	In Umsetzung	Ja
19	Zusammenführung der Maßnahmen zu einem ganzheitlichen System (Bodensee-S-Bahn).	In Umsetzung (Projekt IBK: Zielhorizont 2040/45)	Ja
20	SPNV-Bedienungsstandard bis 2030 (Tab. 3.2.2-1).	Umgesetzt (Ausnahme: Bodenseegürtelbahn; siehe Nr.18)	Erledigt
21	SPNV-Bedienungsstandard ab 2030 (Tab. 3.2.2-2).	In Umsetzung	Ja
22	Bereitstellung ausreichender Kapazitäten im SPNV (vgl. Maßnahmen lfd. Nr. 115) in den Hauptverkehrszeiten.	In Umsetzung	Ja
23	Bei touristischen (SPNV-)Linien ist bei entsprechender Nachfrage eine saisonale Taktverdichtung / Kapazitätserweiterung vorzusehen.	In Umsetzung	Ja
24	Prioritäre Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltestellen „Konstanz Sternenplatz“, „Radolfzell Herzen“, „Mühlhausen Süd“, „Radolfzell Altbohl“, „Stockach Hindelwangen“, „Espasingen“ (soweit ein Halt betrieblich möglich wird).	Teilweise in Planung	Ja
25	Nachrangige Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltestellen „Reichenau-Waldsiedlung“, „Allensbach West“, „Radolfzell Ost“, „Gottmadingen Industrie“.	Nicht umgesetzt	Ja
26	Verlängerung des SPNV Radolfzell – Stockach bis Stockach-Hindelwangen unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf den innerstädtischen Straßenverkehrsfluss.	Nicht umgesetzt (Wird nun im Zusammenhang mit Reaktivierung Biberbahn betrachtet)	Nein
27	Flügelung der seehas-Züge in Singen in die Richtungen Engen und Schaffhausen; Ziel: umsteigefreie Nahverkehrsverbindungen Schaffhausen – Gottmadingen – Singen – Konstanz sowie effizienterer Einsatz des Rollmaterials	Nicht umgesetzt (Mit Umsetzung Spangenzug Basel – Singen – St. Gallen nicht mehr nötig)	Nein
28	Einrichtung eines Freizeitverkehrs an einzelnen Verkehrstagen auf der Schienenstrecke Stockach – Meßkirch – Mengen, mittelfristig erneute Prüfung der Nutzung auch für einen regelmäßigen SPNV.	Umgesetzt	Erledigt
29	Mittelfristig ist die Reaktivierung der Schienenverbindung Singen – Rielasingen – Etwilen für den Schienenpersonenverkehr zu prüfen.	In Umsetzung	Ja
30	Die Bahnhöfe und Haltestellen des SPNV sind barrierefrei auszugestalten mit - 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 Bahnhof. Dort befindet sich Modernisierung in Umsetzung)	Erledigt
31	Wiedereinbau von Überleitstellen zwischen Engen und Konstanz zur Verbesserung der Betriebsqualität in Störfällen (Ermöglichung des Gleiswechselbetriebs; Auslegung der Bahnübergänge für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h)	In Umsetzung	Ja
32	Elektrifizierung der Hochrheinstrecke Basel – Waldshut – Schaffhausen	In Umsetzung	Ja
33	Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn Singen – Friedrichshafen; Ausbau von Kreuzungsbahnhöfen und Doppelspurabschnitten.	In Umsetzung	Ja
34	Entschärfung des Engpasses eingleisiger Brandbühltunnel/Bahnhof Stahringen.	In Planung	Ja
35	Bau einer weiteren Fahrmöglichkeit zwischen Abstellanlage und Bahnsteiggleis im Bahnhof Stockach über das Durchgangsgleis.	Nicht umgesetzt	Ja
36	Verbindungsstandard Bus- und Bahnlinien bis 2030.	Überwiegend umgesetzt	Erledigt
37	Verbindungsstandard Bus- und Bahnlinien ab 2030.	In Umsetzung	Ja

– Fortsetzung auf nächster Seite –

Lfd. Nr.	Maßnahme im Nahverkehrsplan 2011/2016	Umsetzungsstatus 02/2023	Fortführung?
38	Anschlussbeziehungen und Bedienungskategorien gemäß Tabellen 3.3.2-1 und 3.3.2-2. (NVP 2016).	In Umsetzung	Ja (in überarbeiteter Form)
39	Mindestens stündliche Anbindung aller Ortsteile über 150 Einwohner : Dies soll in nachfrageschwachen Zeiten und Räumen durch einen verstärkten Einsatz von AST-Verkehren (auch tagsüber in nachfrageschwächeren Zeiten) erfolgen.	In Umsetzung	Ja
40	Einführung eines Nachtverkehrs in den Wochenendnächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag (Nachtzug/Nachtbus).	Nicht umgesetzt	Ja
41	Schaffung verlässlicher Takte auch im Regionalbusverkehr. Verstärkter und systematischer Einsatz bedarfsgesteuerter Verkehre in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage.	Umgesetzt	Erledigt
42	Ausbau Fahrplanangebot und Kapazitäten auf den nachfragestarken Achsen 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).	In Umsetzung	Ja
43	Die im NVP 2011 detailliert beschriebenen teilraumbezogenen Vorschläge für die Weiterentwicklung des Liniennetzes wurden geprüft und soweit möglich umgesetzt. Das Liniennetz wurde auf Grundlage der übrigen Anforderungen im NVP planerisch konkretisiert und gegebenenfalls nachjustiert, um die Planung an die veränderten Bedürfnisse anzupassen.	Umgesetzt	Erledigt
44	Siedlungsbereiche, welche durch den SPNV bedient werden, gelten als ausreichend erschlossen, wenn 80% der Einwohnerinnen und Einwohner in einem Radius von 750 m um die SPNV-Zugangshaltestelle wohnen. [...]	Siehe Nr. 24 & 25	Nein (Neuer Erschließungsstandard)
45	Siedlungsbereiche, welche durch überörtlichen Busverkehr bedient werden, gelten als ausreichend erschlossen, wenn 80% der Einwohnerinnen und Einwohner in einem Radius von 500 m um die Bushaltestellen wohnen. [...]	Siehe Nr. 47, 48 und 49	Nein (Neuer Erschließungsstandard)
46	Bei geringen Einwohnerzahlen gilt in Ausnahmefällen ein Siedlungsbereich als erschlossen, wenn 90% der Einwohnerinnen und Einwohner in einem Radius von 1.000 m um die SPNV-Zugangsstelle wohnen (bis zu 15 Min. Gehzeit).	Siehe Nr. 24 & 25	Nein (Neuer Erschließungsstandard)
47	Beseitigung Erschließungsdefizit Stockach Östliche Haldenöschstraße.	Nicht umgesetzt	Ja
48	Beseitigung Erschließungsdefizite in Gottmadingen Hilzinger-/Waldstr. und Friedhofstraße.	Nicht umgesetzt	Ja
49	Beseitigung Erschließungsdefizit Welschingen Gewerbegebiet.	Nicht umgesetzt	Ja
50	Haltestellenausstattung: [...] Für die Haltestellen der Kategorien 1-3 [ist] eine Ausstattung mit Kasseler Sonderbord (Bordsteinhöhe 18-20 cm), taktilem Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder anzustreben. Bei aufkommensstarken 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.	Nicht umgesetzt	Ja (mit überarbeitetem Haltestellenausbaukonzept)
51	Bestehende Busbeschleunigungsmaßnahmen der Stadtbusverkehre , insbesondere die Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen, sollen auch den Regionalbuslinien verfügbar gemacht und von diesen genutzt werden.	Nicht umgesetzt	Ja
52	Sofern an neuralgischen Punkten erforderlich, sind für Regionalbuslinien gesonderte Bevorrechtigungen einzurichten.	Nicht umgesetzt	Ja
53	Buslinienwege sollen als Vorfahrtsstraßen ausgewiesen werden. Soweit Buslinien durch Tempo 30-Zonen verkehren, sollen diese ebenfalls als Vorfahrtsstraße ausgewiesen werden.	Nicht umgesetzt	Ja

– Fortsetzung auf nächster Seite –

Lfd. Nr.	Maßnahme im Nahverkehrsplan 2011/2016	Umsetzungsstatus 02/2023	Fortführung?
54	Zum Abbau von Behinderungen soll am Bahnhof Engen die Bahnhofsstraße als Einbahnstraße ausgewiesen werden.	Nicht umgesetzt	Ja
55	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	Ja (mit überarbeitetem Fahrzeugkonzept)
56	Busachsen sowie Erschließungslinien der Kategorie 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	Ja (mit überarbeitetem Fahrzeugkonzept)
57	Ergänzungslinien können mit Fahrzeugen der Kategorie B (vgl. Kap. 3.8) durchgeführt werden.	Umgesetzt	Ja (mit überarbeitetem Fahrzeugkonzept)
58	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.	In Umsetzung	Ja
59	Die Höhe des Tarifs ist nachfrageverträglich fortzuentwickeln. Die Steigerungsraten sollen nicht über der Steigerungsrate der allgemeinen Mobilitätskosten liegen.	In Umsetzung	Ja
60	Bei der Fortentwicklung des Verbundtarifs ist die Einführung preisgerechter Angebote für Kurzstrecken im Einzelfahrscheinbereich zu prüfen (Kurzstreckentarif).	In Umsetzung	Ja
61	Innerhalb der Cityzonen sollen alle Verbundverkehrsmittel (incl. SPNV) zum Citytarif nutzbar sein.	In Umsetzung	Ja
62	Tageskarten/Familiertageskarten sollten auch für kürzere Distanzen angeboten werden.	Umgesetzt	Erledigt
63	Bei der Fortentwicklung der Vertriebsstrukturen des Verbundtarifs soll darauf geachtet werden, dass aus den Vertriebsdaten Grundlagen für die Einnahmenaufteilung generierbar sind.	Umgesetzt	Erledigt
64	Neue Vertriebsformen (elektronisches Ticketing sowie das beschlossene Handyticket) sollen auf der Basis eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses vorangetrieben werden.	In Umsetzung (Handyticket umgesetzt)	Ja
65	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	Erledigt
66	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 in Bezug auf den Gelegenheitsverkehr und den Verkehrsraum Donaueschingen, ist zu prüfen.	In Umsetzung	Ja
67	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	Ja

– Fortsetzung auf nächster Seite –

Lfd. Nr.	Maßnahme im Nahverkehrsplan 2011/2016	Umsetzungsstatus 02/2023	Fortführung?
68	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 soll die vollständige Durchgängigkeit aller Fahrtscheine vom Start bis zum Zielort umgesetzt sein.	Umgesetzt	Erledigt
69	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 dem alleinigen Übergangspunkt Konstanz/Kreuzlingen. Mit Integration des FlexTax soll der Tarifübergang ebenso bei Stein am Rhein und Thayngen eingeführt werden.	Umgesetzt (FlexTax wurde in 12/2017 in Tarifverbund Ostwind integriert)	Erledigt
70	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 durchgehende Tarifangebote geschaffen werden. Dies betrifft insbesondere folgende Schiffsverbindungen: - Fähre Konstanz – Meersburg, - Katamaran Konstanz – Friedrichshafen, - Fähre Konstanz-Wallhausen – Überlingen.	Nicht umgesetzt (Ausnahme: KN – Meersburg mit zuschlagsfreier Linienbusbeförderung)	Ja
71	Verbundeinheitliches durchgängiges System der Liniennummerierung.	In Umsetzung	Ja
72	Verbundeinheitlich gestaltete Liniennetzpläne.	Nicht umgesetzt (Stadtverkehre fehlen noch)	Ja
73	Verbundeinheitlicher Standard der Haltestellenausstattung (Mast und Fahrplanschild, Fahrplankästen/Vitrine).	Nicht umgesetzt (Stadtverkehre fehlen noch)	Ja
74	Aufnahme von sämtlichen öffentlichen Verkehrsverbindungen, die den Landkreis berühren, in den Kreis-/Verbundfahrplan (Schiene, Bus, Schiff), gegebenenfalls ohne rein touristische saisonale Angebote.	Umgesetzt	Ja (bezogen auf elektronische Medien; Fahrplanbuch wurde eingestellt)
75	Ausweitung der Linien-/teilraumspezifischen Angebotskommunikation .	Überwiegend umgesetzt (für Regionalbus)	Ja (Gedruckte Broschüren 2024 abgeschafft)
76	Einrichtung von zentralen Kundencentern 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 gegebenenfalls weiterer Informationseinrichtungen (Tourismus o.ä.) möglichst kostenneutral gebündelt werden.	Nicht umgesetzt	Ja
77	Fortführung und weitere Optimierung der Telefonauskunft .	In Umsetzung	Ja
78	Einrichtung eines einheitlichen kreisweiten Beschwerdemanagements	Nicht umgesetzt	Ja
79	Beibehaltung der personenbedienten Fahrkartenverkaufsstellen im Kreis und Gewährleistung kundenfreundlicher Öffnungszeiten.	Umgesetzt	Ja
80	Umfassende Nutzung elektronischer Informationssysteme (Internetauskunft, Handy-Apps etc.).	In Umsetzung	Ja

– Fortsetzung auf nächster Seite –

Lfd. Nr.	Maßnahme im Nahverkehrsplan 2011/2016	Umsetzungsstatus 02/2023	Fortführung?
81	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: - 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)	Nicht umgesetzt	Ja (mit Anpassung der mittlerweile geänderten Liniennummern)
82	Für geeignete Verknüpfungspunkte sollen auch für die umgekehrte Umsteigerichtung Bus -> Schiene Systeme der Anschlusssicherung eingerichtet werden (insb. Stockach, Nenzingen, Stahringen, Engen).	Nicht umgesetzt	Ja
83	In einer zweiten Stufe sind Anschlüsse Bus – Bus unter Generierung von Echtzeitdaten auch durch den Busverkehr umzusetzen.	In Umsetzung	Ja
84	Technische Anschlusssicherungssysteme sind spätestens mit der Neuerteilung von Liniengenehmigungen im Regionalbusverkehr einzurichten und zuverlässig zu betreiben. Sie sind als Bedingung für künftige Verkehrsverträge vorzusehen.	In Umsetzung	Ja
85	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.	In Umsetzung	Ja
86	Kapazität: Außerhalb der Zeiten der Schülerverkehrsspitzen sind Buskurse , bei welchen Fahrgäste regelmäßig länger als 10 Minuten stehen müssen, durch Zusatzkurse bzw. Taktverdichtungen zu entlasten.	Umgesetzt	Erledigt
87	Die bestehenden Fahrgastrechte und die Mobilitätsgarantie des VHB im Fall von Beförderungsausfall oder Anschlussverlusten sind dauerhaft abzusichern und von allen Betreibern anzuwenden.	In Umsetzung	Ja
88	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 Qualitätsmesssystemen wie z.B. DIN 13816 geprüft werden.	Nicht umgesetzt	Ja
89	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.	In Umsetzung	Ja
90	Die Park + Ride-Anlagen sowie Bike + Ride-Anlagen an den Haltestellen des SPNV sind dort, wo Engpässe bestehen, bedarfsgerecht auszubauen.	In Umsetzung	Ja
91	Dort, wo im Siedlungsbereich längere Zugangswege bestehen, sind auch zentrale Bushaltestellen nachfrageorientiert mit Bike+Ride-Plätzen auszustatten.	In Umsetzung	Ja
92	Die Möglichkeiten für zentrale Groß-P+R-Plätze an geeigneten Schnittstellen zwischen dem übergeordneten Straßennetz und dem SPNV sind gesondert zu untersuchen.	Nicht umgesetzt	Ja

– Fortsetzung auf nächster Seite –

Lfd. Nr.	Maßnahme im Nahverkehrsplan 2011/2016	Umsetzungsstatus 02/2023	Fortführung?
93	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 Rollatoren o.ä. führt.	In Umsetzung	Ja
94	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.	In Umsetzung	Ja
95	Ausschließlicher Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Kneeling, Rollstuhlstellplatz, manuell zu bedienender Rollstuhlrampe, zuverlässiger optischer sowie akustischer Haltestellenankündigung (Zwei-Sinne-Prinzip) auf folgenden Bedienungskategorien: - 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 bedient werden. Über 2022 hinaus können hier auch – soweit dies landesgesetzlich möglich bleibt – Fahrzeuge mit niedrigerem Standard eingesetzt werden.	Umgesetzt	Erledigt
96	Soweit noch nicht durchgängig Niederflurfahrzeuge verkehren, ist deren Einsatz in den Fahrplanmedien zu kennzeichnen.	Umgesetzt	Erledigt
97	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.	In Umsetzung	Ja (mit neuem Haltestellen-ausbau-konzept)
98	Für die Züge des lokalen Nahverkehrs (seehas, seehäse, Regionalbahn, S-Bahn) werden folgende Standards angestrebt: - 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)	Überwiegend umgesetzt	Ja
99	Bei Fahrplanveröffentlichungen ist auf ausreichende Schriftgrößen zu achten bzw. sind diese im Internet anzubieten.	Umgesetzt	Erledigt
100	Soweit dies vom Aufwand her leistbar ist, sind alle Informationen auch in Audioformaten und/oder Brailleschrift anzubieten.	Nicht umgesetzt	Ja
101	An Haltestellen sind haltestellenbezogene Fahrpläne in ausreichender Schriftgröße und in ausreichend niedriger Höhe anzubringen.	Umgesetzt	Erledigt
102	Die in Kapitel 3.14 beschriebenen Anforderungen an die Verbindungsqualität im Schülerverkehr (Anzahl Verbindungen, Wartezeit, Beförderungszeit, Beförderungskapazitäten, Schulzeitenstaffelung, Schulkooperationen) sollen eingehalten werden.	Umgesetzt	Erledigt
103	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.	Umgesetzt	Erledigt
104	Die Ausweitung der VHB-Gästekarte (kostenlose ÖPNV-Nutzung für Übernachtungsgäste) auf weitere Städte und Gemeinden wird angestrebt.	In Umsetzung	Ja

– Fortsetzung auf nächster Seite –

Lfd. Nr.	Maßnahme im Nahverkehrsplan 2011/2016	Umsetzungsstatus 02/2023	Fortführung?
105	Ausweitung der kostenlosen ÖPNV-Nutzung mit der Gästekarte auf den gesamten Bodenseeraum nach dem Vorbild des KONUS-Tickets im Schwarzwald.	In Planung	Ja
106	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).	In Planung	Ja
107	Die Einrichtung spezieller saisonaler Ausflugsverbindungen mit Fahrradbeförderung soll geprüft werden (z.B. Konstanz – Bodanrück – Ludwigshafen).	Nicht umgesetzt	Nein (kein ausreichendes Potenzial festgestellt)

Tabelle 16: Umsetzungsstatus der Maßnahmen aus Nahverkehrsplan 2011/2016

Die nachfolgende Abbildung zeigt eine zusammenfassende Übersicht zur Umsetzungsbilanz. Insgesamt ist mit knapp über 2/3 bereits umgesetzter oder in Umsetzung befindlicher Maßnahmen eine hohe Umsetzungsquote festzustellen. 37% aller Maßnahmen befinden sich noch ganz oder teilweise in Umsetzung. Hierbei handelt es sich thematisch überwiegend um Maßnahmen zur Verbesserung der SPNV-Infrastruktur und der ÖPNV-Tarife.

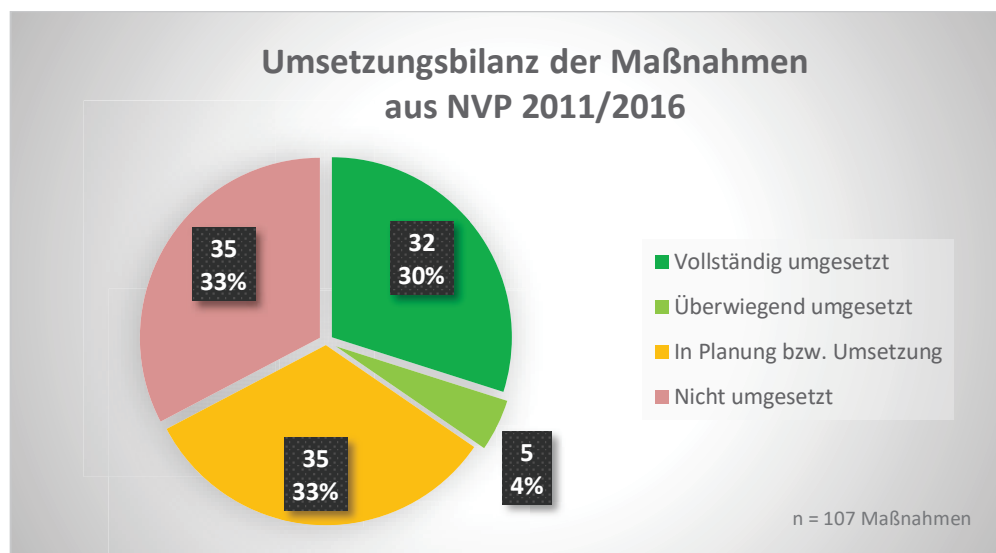


Abbildung 25: Umsetzungsbilanz der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2011/2016.

Die vollständig umgesetzten Maßnahmen gelten als „erledigt“ und gehen automatisch als Teil der Bestandsaufnahme und/oder des Zielkonzeptes in den Nahverkehrsplan 2024 ein. Von den 35 nicht umgesetzten Maßnahmen werden die meisten entweder identisch oder an aktuelle Gegebenheiten angepasst fortgeschrieben. Bei den acht Maßnahmen, die nicht fortgeschrieben werden, ist die Begründung für die Nicht-Fortschreibung in Tabelle 16 in der jeweiligen Zeile dargestellt.

3 Grundlagen der Angebotskonzeption

3.0 Verfahrensgrundlagen

Als Grundlage für die die Angebotskonzeption wurde ein Verfahren entwickelt, an dessen Ende ein langfristig umzusetzendes Zielkonzept – das „Zielkonzept 2030+“ – steht. Das Verfahren dorthin setzt sich aus vier Säulen zusammen und geht vom ÖPNV-Angebot im Bestand als Fundament aus:



Abbildung 26: Verfahrensgrundlagen für Angebotskonzeption.
Quelle: IGDB Verkehrsplanung + Beratung

In seiner Rolle als Aufgabenträger für den ÖPNV formuliert der Landkreis Konstanz ein Anforderungsprofil, das aus einem verkehrspolitischen Leitbild (Kapitel 3.1) abgeleitet wurde. Die konkreten Ziele und Mindestvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV-Angebots (Kapitel 3.2) bilden die erste Säule des Verfahrens.

Die Ergebnisse aus dem Beteiligungsverfahren (Kapitel 3.3) bilden die zweite Säule und werden einer Potenzialanalyse auf Basis wissenschaftlich fundierter Mobilitätskennwerte unterzogen. Diese Potenzialanalyse (dritte Säule; Kapitel 3.4) enthält eine Analyse, die unabhängig von den Ergebnissen des Beteiligungsverfahrens erfolgt. Das Zusammenspiel aus Beteiligungskomponenten und verkehrswissenschaftlicher Potenzialuntersuchung garantiert sowohl eine an Kundinnen- und Kundenbedürfnissen orientierte Planung als auch eine flächendeckende Gleichbehandlung aller Teilregionen des Untersuchungsraums unabhängig von der Häufigkeit bestimmter während der Beteiligungsphasen mitgeteilter Anliegen.

Die Ergebnisse der Potenzialanalyse werden in allgemeine planungsrelevante Anforderungen überführt, aus denen geeignete Maßnahmen (und gegebenenfalls Maßnahmenvarianten) erarbeitet werden. Die dadurch zu Stande kommende Menge an Maßnahmen wird abschließend unter Berücksichtigung von thematischen Schwerpunktsetzungen sowie finanziellen Rahmenbedingungen abgewogen und priorisiert (vierte Säule; Kapitel 3.5).

3.1 Leitbild für nachhaltige Mobilität

3.1.1 Anlass, Einordnung & Ziele dieses Leitbilds

Das Interesse an nachhaltiger Mobilität wächst, globale Klimaveränderungen rufen zum Handeln auf und die Verkehrssituation im Straßenverkehr spitzt sich insbesondere in den Städten immer mehr zu. Um diese und weitere Herausforderungen lokal zu bewältigen, hat sich der Landkreis Konstanz dazu entschieden, strategische Schlüsselthemen in diesem Leitbild zu benennen.

Dabei genügt es nicht, jeweils nur die einzelnen Verkehrsarten isoliert zu betrachten. Schon die Betrachtung des Begriffs „Mobilität“ – die Beweglichkeit von Personen oder Gütern von einem Ort zum anderen – umfasst automatisch nicht nur einen intermodalen – also verkehrsmittelübergreifenden – sondern einen interdisziplinären Ansatz. Dieser setzt sich zum einen aus Planungen zu den einzelnen Verkehrsarten und zum anderen aus einer raumplanerischen Komponente (z.B. Förderung wohnortnaher Versorgungsangebote zur Unterstützung von Nahmobilität) zusammen. Der Nahverkehrsplan geht schwerpunktmäßig auf den „verkehrlichen Teil der Mobilität“ ein und nimmt gegenwärtige und in Umsetzung befindliche Raum- und Siedlungsstrukturen als gegeben an.

Verkehr ist das Ergebnis eines individuellen Entscheidungsprozesses. Zuerst erfolgt die Auswahl des Ziels, anschließend die Verkehrsmittel- und Routenwahl. Verkehr ist in seiner kollektiven Form folglich Ausdruck eines Aktivitätenpotenzials im Umfeld mehrerer Personen und stellt somit „realisierte Mobilität im Raum“ dar. Im Rahmen dieses Leitbildes lautet die Schlüsselfrage: „Wie können Menschen ihre Ziele möglichst nachhaltig erreichen?“, nicht jedoch „Wie können Ziele/Siedlungen so im Raum angeordnet werden, dass eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität der Bevölkerung erreicht werden kann?“. Letzteres ist eine Fragestellung der Raumordnung und Siedlungspolitik.

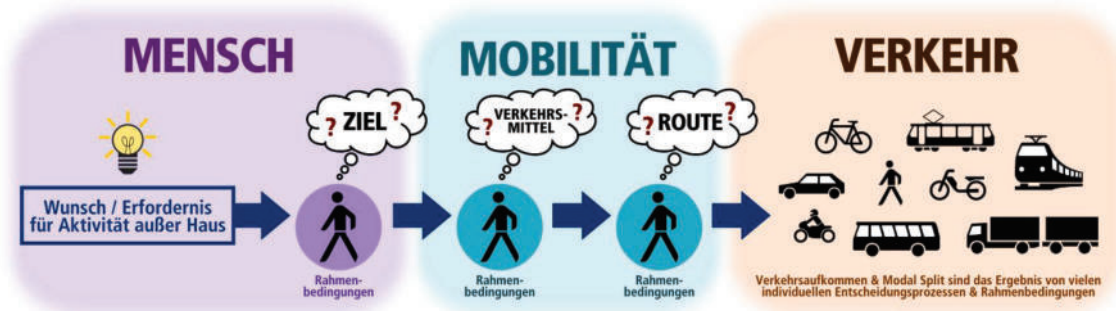


Abbildung 27: Wie Verkehr entsteht und Unterscheidung der Begriffe „Mobilität“ und „Verkehr“
Quelle: Eigene Darstellung IGDB Verkehrsplanung + Beratung

In einem intermodalen Planungsansatzes wird das Ziel verfolgt, die spezifischen Stärken der jeweiligen Verkehrsmittel nutzungsfreundlich miteinander in Einklang zu bringen. Dies macht die Planung und Umsetzung von geeigneten Maßnahmen komplex, da viele Anforderungen und Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsmitteln zu berücksichtigen sind und insbesondere Schnittstellen mit ihren unterschiedlichen Zuständigkeiten koordiniert werden müssen.

Um diese Aufgabenstellung strukturiert bearbeiten zu können, bedarf es zunächst richtungsweisen-der Vorstellungen über die Mobilität der Zukunft, die bei der Formulierung geeigneter Maßnahmen in den einzelnen Teilplanungen zu berücksichtigen sind.

Diese Vorstellungen bilden die Basis für ein Szenario im Jahr 2030, das konkrete Handlungsschwerpunkte und Ziele für die nächsten Jahre vorgibt. Hierbei spielen Megatrends eine genauso wichtige Rolle, wie darauf Bezug nehmende eigene politische Zielsetzungen, die Antworten auf aktuelle Herausforderungen innerhalb und im Wettbewerb zwischen den Verkehrsarten geben sollten. Dies alles für den Landkreis Konstanz und seine 25 Kommunen zu dokumentieren, ist eine Kernaufgabe dieses Leitbildes.

3.1.2 Grundsätze & Allgemeine Ziele für Nachhaltige Mobilität

Begriffsbestimmung und Handlungsebenen

Um das Ziel „Nachhaltige Mobilität“ fassbar zu machen, muss zunächst der Begriff „Nachhaltigkeit“ betrachtet werden. Anschaulich lässt sich dies durch einen Blick auf die aus der Forstwirtschaft stammende Bedeutung darstellen: Der Förster darf auf seinem Land nicht mehr Holz fällen, als nachwachsen kann, damit er langfristig von seinem eigenen Boden leben kann.

Wird dieses Beispiel verallgemeinert, kommt folgende Definition zu Stande:

„Prinzip, nach dem nicht mehr verbraucht werden darf, als jeweils nachwachsen, sich regenerieren, künftig wieder bereitgestellt werden kann“

Quelle: Duden – Deutsches Universalwörterbuch. 4. Auflage, Mannheim 2001

Das Prinzip der Nachhaltigkeit ist unter anderem eng verknüpft mit Generationengerechtigkeit. Notwendige Ressourcen sollen durch heutige Generationen gewahrt werden, damit Nachfolgegenerationen ihr Leben möglichst frei von Beschränkungen ihrer Lebensqualität gestalten können.

Zur Konkretisierung des Nachhaltigkeitsprinzips wird das im Zuge der Agenda 2030 der Vereinten Nationen verwendete Modell mit den **drei gesellschaftlichen Handlungsebenen „Ökologie“, „Soziales“ und „Wirtschaft“** herangezogen: Ziel ist es darin wirtschaftlichen Fortschritt im Einklang mit sozialer Gerechtigkeit im Rahmen der ökologischen Grenzen der Erde zu gestalten²⁸.

²⁸ Quelle: Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ), 2023 (http://www.bmz.de/de/ministerium/ziele/2030_agenda/index.html, zuletzt geprüft am 11.07.2023)



Abbildung 28: Handlungsebenen zur Konkretisierung der Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung
Quelle: IGDB Verkehrsplanung + Beratung auf Basis der Inhalte von Engagement Global gGmbH im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, 2019, (<https://17ziele.de/>)

Demzufolge sind die Belange dieser drei Bereiche gleichgestellt und bei politischen Diskussionen und Strategien zu berücksichtigen. Damit unterscheidet es sich von einem Vorrangmodell, dass sämtliche Belange einem der Bereiche unterordnet.

Zielsetzungen innerhalb eines Bereichs können im Konflikt zu Zielen eines anderen Bereichs stehen. Daher müssen in Detailfragen oft Vor- und Nachteile abgewogen werden, um unterschiedliche Anforderungen in Einklang zueinander zu bringen. Dieses Leitbild soll dazu beitragen, diese Abwägung anhand einer Strategie mit Fokus auf eine nachhaltige Mobilität auszurichten.

Grundsätze für die zukünftige Mobilität

Überträgt man das soeben beschriebene Prinzip der dreidimensionalen Nachhaltigkeit auf die Bereiche Mobilität und Verkehr, lassen sich folgende drei Grundsätze aufstellen:

- G1: Mobilität ist Grundvoraussetzung für eine funktionierende Wirtschaft und soziale Teilhabe.** Ohne Personen-, Waren- und Informationsaustausch ist wirtschaftliches Handeln und damit wirtschaftlicher Fortschritt nicht möglich. Ohne eine gute Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Bildungs-, Freizeit-, und Versorgungseinrichtungen ist eine Teilhabe am sozialen Leben ausgeschlossen. Insofern ist das Verkehrssystem und die Raumstruktur so zu gestalten, dass für die Mobilitätsbedürfnisse möglichst aller Bevölkerungsgruppen eine möglichst freie Zielwahl unter möglichst niedrigen Restriktionen ermöglicht wird.

- G2: Die natürlichen Ressourcen für alle gesellschaftlichen Bereiche des Menschen – damit auch für den Verkehr – sind begrenzt.** Die globale Erwärmung, Feinstaubbelastung und Luftschadstoffkonzentration stellen große Herausforderungen dar. Der Umgang mit dem Klimawandel ist eine interdisziplinäre Herausforderung, bei der jeder Bereich ein bestmögliches Ergebnis erzielen muss, damit die Lebensgrundlagen von Mensch und Tier langfristig erhalten bleiben. Daher ist ein verantwortungsvoller Umgang mit der für den Verkehr verfügbaren Flächen und Energieträgern eine Grundvoraussetzung dafür, die bisher gewohnte Freizügigkeit auch für künftige Generationen zu gewährleisten.
- G3: Es gibt viele Formen der räumlichen Mobilität von Menschen. Diese äußern sich besonders in der Verkehrsmittelwahl mit den damit verbundenen Auswirkungen auf die Umgebung.** Verschiedene Nutzengruppen stellen unterschiedliche Anforderungen an ein Verkehrsmittel. Ebenso stellen Verkehrsmittel durch ihr kumuliertes Auftreten vor Ort unterschiedliche Anforderungen an den öffentlichen Raum und damit den Lebensraum der Menschen und Tiere (z.B. Platzbedarf, Verkehrssicherheit, Zerteilung von Lebensräumen). Damit greift das Verkehrsgeschehen unmittelbar in soziale Räume vor Ort und beeinflusst das Ökosystem. Darüber hinaus beeinflussen Planungen außerhalb des Verkehrsbereichs (z.B. Raum- und Schulentwicklungsplanung) die Rahmenbedingungen der Mobilität erheblich mit.

Allgemeine Ziele für die zukünftige Mobilität

Aus den soeben formulierten Grundsätzen werden allgemeine Ziele für die zukünftige Gestaltung des Verkehrs und der Mobilität abgeleitet.

- Z1:** Das Verkehrssystem und die Raumstruktur sind so zu gestalten, dass für die Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen eine möglichst freie Zielwahl unter möglichst niedrigen Restriktionen ermöglicht wird. Hierbei sind neben den unterschiedlichen Rahmenbedingungen der Bevölkerungsgruppen (z.B. Fahrerlaubnis, Haushaltseinkommen, Gesundheit) auch die Leistungsfähigkeit der Kostenträger zu berücksichtigen.
- Z2:** Der verkehrsbedingte Verbrauch von Flächen und Energie für die Herstellung von Infrastruktur, Fahrzeugen & Antriebsenergie sowie der Ausstoß von schädlichen Luftschadstoff- und Lärmemissionen sind zur Wahrung einer guten Lebensqualität für Mensch und Tier auf ein Minimum zu reduzieren.
- Z3:** Das Verkehrssystem ist sozial verträglich, sicher und nutzendengerecht auszugestalten. Alle Planungsbereiche, die direkt oder indirekt mit der Mobilität von Menschen zusammenhängen, sollen integriert gedacht werden und einander berücksichtigen.

Abhängig vom betrachteten Verkehrsmittel bestehen bei der Maßnahmenentwicklung gewisse Zielkonflikte. Eine maximale Freizügigkeit im motorisierten Individualverkehr (Z1) – beispielsweise durch Neubau von Straßen oder Parkplätzen – steht oft in Konflikt mit Maßnahmen für eine Minimierung des verkehrsbedingten Flächenverbrauchs (Versiegelung) und einer Reduktion von Luftschadstoff- und Lärmemissionen (induzierter motorisierter Verkehr) (Z2).

Ebenso sind verkehrsmittelbezogene Konflikte innerhalb eines Ziels nicht auszuschließen. So kann eine konsequente Bevorzugung des ÖPNV (Z1) oder sogenannte „Grüne Wellen“ (Z1) auch längere Wartezeiten bei den jeweils anderen Verkehrsteilnehmern des Straßenverkehrs (Z1) auslösen.

Maßnahmen, die die Ziele Z2 und Z3 verfolgen, lassen sich in drei übergeordnete Handlungsfelder unterteilen:

Handlungsfeld	Allgemeine Ziele / Maßnahmen
<p>Vermeidung von Wegen & Reduktion von Wegentfernungen außerhalb des Hauses</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ermöglichung wohnortnaher Aktivitäten (Förderung von Nahmobilität) ▪ Einsatz von verkehrsvermeidenden Informationstechnologien (z.B. Online-Beratung im Dienstleistungssektor, Home-Office etc.)
<p>Verlagerung – Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erleichterung der Nutzbarkeit von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖV, Fuß- und Radverkehr) durch Lenkungsmaßnahmen in der kommunalen und regionalen Verkehrsplanung („Push & Pull“-Strategie) ▪ Erleichterung einer intelligenten Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel (Förderung von Inter- und multimodalem Verkehrsverhalten) ▪ Schaffung eines Bewusstseins in der Bevölkerung zugunsten einer nachhaltigen Verkehrsmittelwahl
<p>Verbesserung – Operative Optimierung vorhandener Verkehrssysteme (Effizienzsteigerung)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs ▪ Vereinfachung der Zugänglichkeit zu Informationen über bestehende Verkehrsangebote ▪ Steigerung der Leistungsfähigkeit im Straßenverkehr durch Verkehrstelematik ▪ Umstieg von fossilen Kraftstoffen auf alternative Antriebsformen mit geringerem Schadstoffausstoß ▪ Schulzeitenstaffelung

Abbildung 29: Handlungsfelder für eine nachhaltige Mobilität.
 Quelle: IGDB Verkehrsplanung + Beratung

3.2 Anforderungsprofil für künftiges ÖPNV-Angebot

3.2.1 Ziele des Landkreises Konstanz für den ÖPNV

Den vorangehend beschriebenen allgemeinen Zielen für den gesamten Mobilitätsbereich folgend, formuliert der Landkreis Konstanz konkretere Planungsziele für sein ÖPNV-Angebot, die zusammen mit den Planungen für die übrigen Verkehrsmittel langfristig verfolgt werden sollen und die Grundlage für die Definition der in den nachfolgenden Kapiteln beschriebenen Mindeststandards („Ausreichende Verkehrsbedienung“ gemäß § 8 Abs. 3 PBefG) bilden:

Übergeordnete Ziele	Ziele für den ÖPNV im Landkreis Konstanz	
Z1 <i>Möglichst freie Zielwahl unter niedrigen Restriktionen für alle Bevölkerungsgruppen</i>	Z_1.1	Größtmögliche Mobilität durch Integralen Taktfahrplan
	Z_1.2	Verfügbarkeit und allgemeine Zugänglichkeit des Angebots
	Z_1.3	Zuverlässigkeit des Angebots
	Z_1.4	Sicherstellung vollständiger Barrierefreiheit
	Z_1.5	Angebotsentwicklung unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Aufgabenträger
Z2 <i>Reduktion des verkehrsbedingten Ressourcenverbrauchs</i>	Z_2.1	ÖPNV als attraktive Alternative zum MIV auf potenzialstarken Achsen
	Z_2.2	ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge und Mobilitätssicherung
	Z_2.3	Ergänzende Mobilitätsformen zum ÖPNV stärken
	Z_2.4	Antriebswende umsetzen
Z3 <i>Nutzungsfreundliche Gestaltung des Verkehrssystems und Integration mobilitätsrelevanter Planungen</i>	Z_3.1	Integrierte Betrachtung des SPNV und des straßengebundenen ÖPNV
	Z_3.2	Berücksichtigung des ÖPNV bei kommunaler Siedlungsentwicklung
	Z_3.3	Berücksichtigung des ÖPNV bei Entwicklung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur
	Z_3.4	Förderung von Schulzeitenstaffelung und Berücksichtigung des ÖPNV bei Schulkooperationen

Tabelle 17: Übergeordnete Ziele für den ÖPNV im Landkreis Konstanz.

Z_1 – Möglichst freie Zielwahl unter niedrigen Restriktionen für alle Bevölkerungsgruppen

Z_1.1 Größtmögliche Mobilität durch Integralen Taktfahrplan

In allen Raumkategorien sollen komplexe Wegekettensysteme mit dem ÖPNV ermöglicht werden. Alle vorhandenen und zukünftigen ÖPNV-Angebote im Landkreis Konstanz sollen daher nach dem Leitbild des integralen Taktfahrplans, möglichst ohne Taktlücken und mit möglichst sicheren Umsteigebeziehungen an den zentralen Umsteigehaltstellen – den sogenannten „Taktknoten“ – entwickelt werden. Die Taktichte und das jeweils eingesetzte Transportmittel orientieren sich dabei an den Nachfragepotenzialen.

Um die erforderlichen Kantenfahrzeiten zwischen den definierten Taktknoten und möglichst viele sichere Umsteigemöglichkeiten im Landkreis Konstanz erreichen zu können, sollen geeignete Maßnahmen ergriffen werden. Hierzu gehören z.B.

- Betrieb möglichst aller Linien in einem abweichungsfreien Takt (Ausnahme: Zielgruppenspezifische Angebote wie Schülerverkehre),
- ÖPNV-Bevorrechtigungen ggü. dem motorisierten Individualverkehr durch Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen oder Busspuren,
- Anpassung von Linienführungen,
- Taktverdichtungen (soweit ausreichendes Nachfragepotenzial vorhanden),
- Gewährleistung von Anschlüssen durch Störfallmanagement mittels einer Rechnergestützten Betriebsleitstelle (ITCS),
- Infrastrukturelle Voraussetzungen für kurze Umsteigewege an den Taktknoten.

Z_1.2 Verfügbarkeit und allgemeine Zugänglichkeit des Angebots

Angelehnt an das Mobilitätsideal des Privat-Pkw mit jederzeitigem und niedrigschwelligem Zugriff soll der Zugang zum ÖPNV möglichst einfach gestaltet werden sowie räumlich und zeitlich für alle Nutzendengruppen verfügbar sein. Hierzu werden folgende Teilziele definiert:

- Eine hochwertige, zeitgemäße Fahrgastinformation und ein Tarifangebot mit breit gefächterter, moderner Vertriebsstruktur soll verfolgt werden. Um Sharing-Angebote (vgl. Z_2.3) für ÖPNV-Kundinnen und Kunden bequem nutzbar zu machen, sollen diese möglichst vollständig in die Tarifangebote bzw. Vertriebswege des ÖPNV integriert werden.
- Ein anspruchsvoller Mindestbedienstandard, der alle Nutzendengruppen berücksichtigt und über das gesetzlich geforderte Maß hinausreicht, stellt die räumliche und zeitliche Erreichbarkeit des gesamten Landkreises Konstanz sicher („Mobilitätsgarantie“; siehe Kapitel 3.2.2).

Z_1.3 Zuverlässigkeit des Angebots

Das ÖPNV-Angebot soll pünktlich und verlässlich durchgeführt werden. Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln sollen auf Basis von Echtzeitdaten sichergestellt werden. Ein kreisweites Störfallmanagement soll bei außerplanmäßigen Ereignissen eine verkehrsunternehmen-übergreifende Disposition ermöglichen und die ÖPNV-Kundinnen und Kunden über die aktuelle Betriebslage informieren. Zur Qualitätssicherung sollen mangelhafte Leistungen pönalisiert werden.

Z_1.4 Sicherstellung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV

Der ÖPNV soll durch geeignete Maßnahmen möglichst allen Menschen zugänglich gemacht werden. Hierzu gehört neben dem Einsatz von moderner Fahrgastinformationstechnik und Niederflurfahrzeugen mit dazu passender Haltestelleninfrastruktur auch ein räumlich barrierefreies Streckennetz, das möglichst gut an den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung, Gästen und Pendlern im Landkreis Konstanz ausgerichtet werden soll.

Die gesetzlichen Vorgaben gemäß § 8 Abs. 3 PBefG – insbesondere die darin gesetzte Frist zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 – ist aktuell noch nicht erfüllt, eine Umsetzung ist im Rahmen der personellen und finanziellen Ressourcen der zuständigen Stellen sowie der technischen Machbarkeit schnellstmöglich vorzunehmen. Das Maßnahmenkonzept soll zeitliche Vorgaben für die Umsetzung treffen und Ausnahmen konkret benennen und begründen.

Z_1.5 Angebotsentwicklung unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Aufgabenträger

Qualitativ muss der ÖPNV den technischen Entwicklungen, den wachsenden Qualitätserwartungen sowie den Anforderungen des demografischen Wandels folgen. Ein attraktiver ÖPNV, der ein breites Spektrum an Kundinnen und Kunden bedient, ist aufgrund hoher Fixkosten, gleichzeitig stark variabler Nachfragestrukturen und seiner Eigenschaft, Bestandteil der staatlichen Daseinsvorsorge (Gewährleistung eines Mindestniveaus an Mobilität für die gesamte Bevölkerung) zu sein, systembedingt nicht in der Lage, flächendeckend eigenwirtschaftlich zu arbeiten.

Durch angebotsorientierte Planung kann bis zu einer gewissen Grenze ein Zuwachs neuer Kundinnen und Kunden, damit neuer Fahrgelderlöse und ein höherer volkswirtschaftlicher Nutzen erzielt werden. Bei der Zieldefinition und Maßnahmenentwicklung soll gleichzeitig das Spannungsfeld zwischen einem für Kundinnen und Kunden größtmöglich optimalen Angebot auf der einen Seite und dem erforderlichen Defizitausgleich durch die Kostenträger auf der anderen Seite ausgeglichen werden.

Alle in diesem Nahverkehrsplan behandelten Maßnahmenvorschläge sollen anhand einer Potenzialanalyse auf Grundlage vorgegebener Rahmenbedingungen auf ihre verkehrliche und finanzielle Wirkung hin überprüft werden. Ihre Umsetzung liegt in der Zuständigkeit und Entscheidungshoheit der jeweils zuständigen Stellen und erfolgt im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit.

Z_2 – Reduktion des verkehrsbedingten Ressourcenverbrauchs

Z_2.1 ÖPNV als attraktive Alternative zum MIV auf potenzialstarken Achsen

In den vergleichsweise dichter besiedelten Teilen des Landkreises Konstanz hat der Öffentliche Verkehr eine Entlastungsfunktion für das Straßennetz und die Umwelt. Hier soll das Angebot als attraktive Alternative zum MIV durch anspruchsvolle Qualitätsstandards entwickelt werden, um eine Verlagerung vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu fördern.

Die hohe Qualität des SPNV und der Stadtverkehre soll auf alle potenzialstarken Achsen im Landkreis Konstanz ausgedehnt und insbesondere Synergien zwischen Stadt- und Regionalbusverkehren größtmöglich ausgeschöpft werden.

Z_2.2 ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge und Mobilitätssicherung

In den ländlich strukturierten Teilen des Landkreises steht die Aufgabe der Daseinsvorsorge im Vordergrund. In diesen Bereichen sind Mindestanforderungen zu erfüllen, um die Mobilität für jene Bevölkerungskreise, die über kein eigenes Verkehrsmittel verfügen, sicherzustellen.

Ein hohes Angebotsniveau des ÖPNV kann in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage aus wirtschaftlichen wie aus ökologischen Gründen nur durch einen verstärkten Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienformen (On-Demand-Verkehre) jenseits des klassischen Busverkehrs sichergestellt werden.

Z_2.3 Ergänzende Mobilitätsformen zum ÖPNV stärken

Neben dem „klassischen ÖPNV“, bestehend aus straßen- und schienengebundenen Linienverkehren (Bus, Bahn, Rufbus) sollen auch ergänzende Mobilitätsformen zum ÖPNV – sowohl in Form von Sharing-Angeboten (z.B. Carsharing, Fahrradvermietsysteme, E-Tretroller), als auch in Kombination mit vorhandenen Verkehrsmitteln im Besitz ihrer Nutzerinnen und Nutzer (z.B. Park & Ride, Bike & Ride, Fahrradmitnahme im ÖPNV) – als Teil des öffentlichen Verkehrs gestärkt werden. Hierdurch soll insbesondere die erste und letzte Meile in der Wegekette von ÖPNV-Kundinnen und -Kunden komfortabel zurückgelegt werden können.

Durch Sharing-Angebote kann zudem die Redundanz und Flexibilität des ÖPNV erhöht werden (z.B. kurzfristiger Umstieg auf ein Mietfahrrad, wenn ein Linienbus ausfällt oder verpasst wird). Darüber hinaus bieten diese Angebote die Möglichkeit, vorhandene Haltestelleneinzugsbereiche und damit das Fahrgastpotenzial für den „klassischen ÖPNV“ zu erhöhen.

Z_2.4 Antriebswende umsetzen

Die auf Basis fossiler Brennstoffe betriebenen Fahrzeuge im straßen- und schienengebundenen ÖPNV sollen mittelfristig durch klimafreundliche Antriebstechnologien abgelöst werden. Der Eisenbahnbetrieb im Landkreis Konstanz soll daher mittelfristig vollständig elektrifiziert werden. Im straßenengebundenen ÖPNV sind bei Neuausschreibung von Verkehrsleistungen die Vorgaben der Clean-Vehicle-Richtlinie der Europäischen Union (EU-Richtlinie 2019/1161) zu beachten.

Alternative Antriebskonzepte sollen ergebnisoffen untersucht werden. Hierbei sind neben bekannten und vielfach erprobten Konzepten (z.B. Oberleitung bei Bahnstrecken) alle infrage kommenden Technologien zu betrachten.

Z_3 – Nutzungsfreundliche Gestaltung des Verkehrssystems und Integration mobilitätsrelevanter Planungen

Z_3.1 Integrierte Betrachtung des SPNV und des straßengebundenen ÖPNV

Der Schienenpersonennahverkehr bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Er wirkt sich zahlreich auf die Gestaltung und Akzeptanz der ergänzenden Regionalbusverkehre sowie der Stadtverkehrssysteme aus. Der Landkreis Konstanz besitzt ein hohes Interesse an der Weiterentwicklung des Schienenverkehrsangebots und formuliert entsprechende Ziele hierzu, wenngleich die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr nach § 6 Abs. 2 ÖPNVG beim Land Baden-Württemberg sowie der gegebenenfalls für Ausweitungen des Fahrtenangebots erforderliche Ausbau der Schieneninfrastruktur bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen liegt.

Übergeordnete Planungen zum Schienenverkehr – u.a. das Gesamtkonzept Bodan-Rail 2040 für den europäischen Verflechtungsraum Bodensee – sollen berücksichtigt werden.

Z_3.2 Berücksichtigung des ÖPNV bei kommunaler Siedlungsentwicklung

Bei siedlungsinfrastrukturellen Vorhaben sollen die Belange von ÖPNV-Nutzenden sowie die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV rechtzeitig und angemessen berücksichtigt werden. Neue Siedlungsgebiete sollen vorzugsweise im fußläufigen Einzugsbereich von vorhandenen Bahnhaltdepunkten oder Bushaltestellen errichtet werden. Ist dies nicht möglich, soll bei der Ausweisung von Neubaugebieten in den Kommunen eine eigene Erschließung mit dem ÖPNV fest verankert werden (z.B. durch Berücksichtigung von Haltestellen in der Bauleitplanung und deren sinnvolle Einbindung in die bestehende Netzstruktur).

Z_3.3 Berücksichtigung des ÖPNV bei Entwicklung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur

Bei der Umgestaltung von Straßenräumen sollen alle Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Des Weiteren soll bei jedem Vorhaben geprüft werden, ob eine Verdichtung des Haltestellennetzes erforderlich ist und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität umgesetzt werden kann.

Z_3.4 Förderung von Schulzeitenstaffelung und Berücksichtigung des ÖPNV bei Schulkooperationen

Die Schulträger und Schulen sind gehalten, über gestaffelte Unterrichtszeiten einen Beitrag zum Abbau von Kapazitätsengpässen und zur wirtschaftlichen Gestaltung des Schülerverkehrs im ÖPNV zu leisten. Dazu wird von Seiten des Aufgabenträgers für den Zeitkorridor des Unterrichtsbeginns ein Rahmen von 7.25 – 8.10 Uhr vorgegeben.

Im Fall zukünftiger Kooperationen von Schulträgern zu gemeinsamen Schulstandorten sollen sich diese Kooperationen am bestehenden ÖPNV-Netz orientieren.

3.2.2 Verbindungsstandard

3.2.2.0 Grundlagen

Der Verbindungsstandard trifft Aussagen über die Bedienungshäufigkeit und die Qualität von ÖPNV-Verbindungen auf Relationen bestimmter Kategorien. Die Sicherstellung der Schülerbeförderung auf einem Mindestniveau ist unter bestimmten Voraussetzungen gesetzlich vorgeschrieben. Vollständig freiwillig ist in Baden-Württemberg dagegen die Bestimmung der künftigen Angebotsstandards im „Jedermannverkehr“, also für alle Nachfragegruppen außerhalb des Schulverkehrs. Hierzu werden die nachfolgenden Gestaltungsgrundsätze formuliert:

Die Angebotsplanung verfolgt das Ziel einer nutzerfreundlichen Stärkung und Weiterentwicklung sämtlicher Verkehrsmittel des ÖPNV auf allen Teilen des Netzes. Einem „Top-Down-Ansatz“ folgend, wird das Angebotskonzept auf Grundlage des SPNV-Netzes aufgebaut. Dieses stellt durch den vorhandenen Taktfahrplan einen Grundrahmen für das Netz des straßengebundenen ÖPNV, der

sich wiederum nach seiner Potenzialstärke und funktionalen Gestaltung in Linien mit Verbindungs- und Erschließungsfunktion weiter untergliedern und aufeinander abstimmen lässt. Im Ergebnis entsteht durch eine konsequente flächendeckende Anwendung dieser Planungsprinzipien ein hierarchisches Produktkonzept (vgl. Abbildung 30), das nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans (vgl. Kapitel 0) verknüpft werden soll.

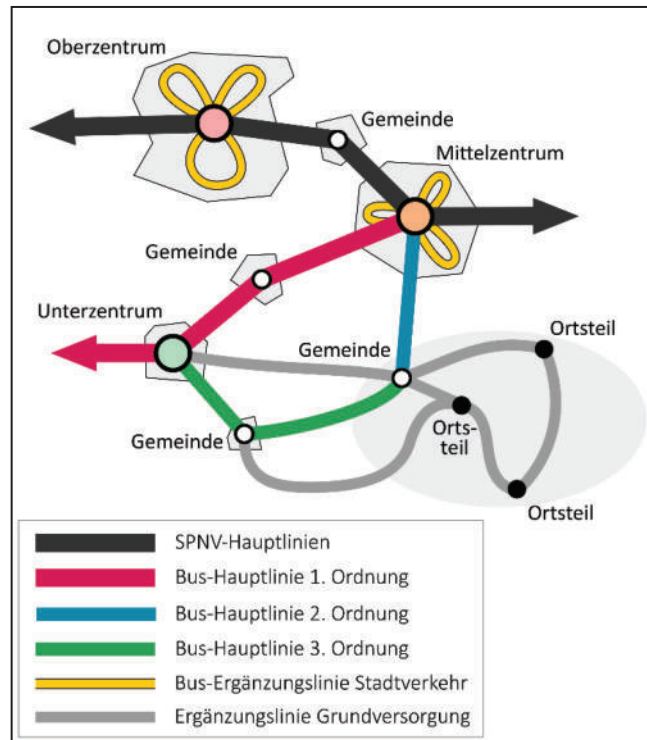


Abbildung 30: Hierarchisches Produktkonzept

3.2.2.1 Mobilitätsgarantie

Den Kern des Angebotskonzeptes bildet eine Mobilitätsgarantie. Diese setzt sich aus drei Teilen zusammen:

- 1. Alle Siedlungseinheiten mit mindestens 150 Einwohnenden sollen täglich und mindestens stündlich erreichbar sein. Sofern seitens des Landes Baden-Württemberg erweiterte Finanzierungsmöglichkeiten bereitgestellt werden, soll eine Erreichbarkeit mindestens im 30-Minuten-Takt verfolgt werden.**
- 2. Eine tägliche Mindestbedienzeit zwischen 5 und 24 Uhr (in Wochenendnächten bis 3 Uhr) auf potenzialstarken Achsen und zwischen 6 und 22 Uhr auf den übrigen definierten Achsen soll eine möglichst umfassende zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots sicherstellen.**
- 3. Die gesetzlichen Anforderungen an die Sicherstellung der Schülerbeförderung sollen eingehalten werden.**

Auf Grundlage dieser Mobilitätsgarantie des Landkreises Konstanz werden folgende Parameter für das Zielnetz definiert:

- Der im Nahverkehrsplan 2011 des Landkreises Konstanz (inkl. Fortschreibung 2016) beschriebene und im Jahr 2020 umgesetzte Mindestbedienungsstandard darf nicht unterschritten werden.
- Auf potenzialstarken Relationen mit ausreichenden Potenzialen für einen Bedienungsstandard nach den in Tabelle 18 dargestellten Hauptnetzkatégorien soll ein möglichst attraktives Alternativangebot zum motorisierten Individualverkehr mit kurzen Reisezeiten (Reisezeitverhältnis 1,5 zum MIV) und maximal einem Umstieg geschaffen werden.
- Achsen, auf denen kein ausreichendes Fahrgastpotenzial für einen Bedienungsstandard nach einer Hauptnetzkatégorie ermittelt werden kann, werden als „Ergänzungsnetz“ bezeichnet und unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Mobilitätsgarantie bedarfsorientiert nach den jeweiligen lokalen Gegebenheiten bedient. Das Reisezeitverhältnis zum MIV soll hierbei den Wert 1,8 möglichst nicht überschreiten. Über die grundsätzliche Notwendigkeit einer ÖPNV-Verbindung im Jedermannverkehr auf einer Achse des Ergänzungsnetzes wird einzelfallbezogen abgewogen.

Auf Achsen des Ergänzungsnetzes steht die Schaffung und Aufrechterhaltung eines möglichst flächendeckenden Grundangebots im Vordergrund. Gleichwohl die Anwendung der gleichen anspruchsvollen Standards wie im Hauptnetz wünschenswert wäre, muss aus ökologischen Gründen (Umweltwirkung durch erreichbare Fahrzeugauslastung) und ökonomischen Gesichtspunkten (Finanzierbarkeit des gesamten ÖPNV-Angebots) der Bedienungsstandard auf Achsen des Ergänzungsnetzes etwas niedriger angesetzt werden.

In Ausnahmefällen können betriebliche Rahmenbedingungen (wie z.B. zeitlich und räumlich ohnehin verfügbare Fahrzeug- und Personalressourcen oder fehlende Wendemöglichkeiten) im stark fixkostenorientierten ÖPNV-System dazu führen, dass bestimmte Achsen über den festgelegten Mindeststandard hinaus besser bedient werden, als vergleichbare andere Orte im

Untersuchungsgebiet. Mit dem grundsätzlichen Ziel, vorhandene Ressourcen möglichst kundinnen- und kundenorientiert sowie effizient zu nutzen und um lokale Gegebenheiten (z.B. punktuelle Nachfrageschwerpunkte, die eine häufigere Bedienung erfordern, in der Potenzialanalyse gegebenenfalls aber nicht abgebildet werden können) zu berücksichtigen, sind daher sämtliche Angaben zum Verbindungsstandard als Mindeststandards zu verstehen.

3.2.2.2 Netzkategorien und Potenzialgrenzwerte

In der nachfolgenden Tabelle 18 sind die im vorangehenden Abschnitt definierten Mindeststandards zusammengefasst und weiter hinsichtlich Betriebszeiten, Bedienungshäufigkeiten und Bedienformen konkretisiert.

Netzkategorie		Mindestbedienungsstandard								
		Montag – Freitag			Samstag			Sonn- und Feiertag		
Hauptnetz	SPNV-Hauptlinie 1. Ordnung (SPNV-1)	HVZ	15'-Takt	F ☺	5-24 Uhr	30'-Takt	F ☺	5-24 Uhr	30'-Takt	F ☺
		5-24 Uhr	30'-Takt	F ☺	5-24 Uhr	30'-Takt	F ☺	5-24 Uhr	30'-Takt	F ☺
		24-3 Uhr ^o	60'-Takt*	F*	24-3 Uhr ^o	60'-Takt*	F*	5-24 Uhr	30'-Takt	F ☺
	SPNV-Hauptlinie 2. Ordnung (SPNV-2)	5-24 Uhr	30'-Takt	F ☺	5-24 Uhr	30'-Takt	F ☺	5-24 Uhr	60'-Takt	F ☺
		24-3 Uhr ^o	60'-Takt*	F*	24-3 Uhr ^o	60'-Takt*	F*			
	Bus-Hauptlinie 1. Ordnung (HL-1)	HVZ	15'-Takt	F ☺	5-8 Uhr	60'-Takt	F ☺	5-24 Uhr	60'-Takt	F ☺
		5-20 Uhr	30'-Takt	F ☺	8-20 Uhr	30'-Takt	F ☺	5-24 Uhr	60'-Takt	F ☺
		20-24 Uhr	60'-Takt	F ☺	20-24 Uhr	60'-Takt	F ☺	5-24 Uhr	60'-Takt	F ☺
		24-3 Uhr ^o	60'-Takt	R	24-3 Uhr ^o	60'-Takt	R	5-24 Uhr	60'-Takt	F ☺
	Bus-Hauptlinie 2. Ordnung (HL-2)	HVZ	30'-Takt	F ☺	5-24 Uhr	60'-Takt	F ☺	5-24 Uhr	60'-Takt	F ☺
		5-24 Uhr	60'-Takt	F ☺	5-24 Uhr	60'-Takt	F ☺	5-24 Uhr	60'-Takt	F ☺
		24-3 Uhr ^o	60'-Takt	R	24-3 Uhr ^o	60'-Takt	R	5-24 Uhr	60'-Takt	F ☺
Bus-Hauptlinie 3. Ordnung (HL-3)	5-20 Uhr	60'-Takt	F	5-24 Uhr	120'-Takt	R	5-24 Uhr	120'-Takt	R	
	20-24 Uhr	120'-Takt	R	5-24 Uhr	120'-Takt	R	5-24 Uhr	120'-Takt	R	
Ergänzungsnetz	Bus-Ergänzungslinie Stadtverkehr (E-Stadt)	bedarfsorientiert (Details siehe Kapitel 3.2.2.7)			bedarfsorientiert (Details siehe Kapitel 3.2.2.7)			bedarfsorientiert (Details siehe Kapitel 3.2.2.7)		
	Bus-Ergänzungslinie Schulverkehr (E-SV)	Entsprechend Vorgaben für Schülerverkehr (siehe Kapitel 3.2.2.6)			---			---		
	Bus-Ergänzungslinie Freizeit (E-F)	bedarfsorientiert			8-20 Uhr	120'-Takt	F ☺	8-20 Uhr	120'-Takt	F ☺
	Ergänzungslinie Grundversorgung (E-G)	6-22 Uhr	60'-Takt	R	6-22 Uhr	60'-Takt	R	6-22 Uhr	60'-Takt	R

F = Festbedienung (Bus bzw. Zug) | **R** = Rufbedienung (Rufbus, Ruftaxi o.ä.)
HVZ = Hauptverkehrszeit: Mo-Fr 6-9 Uhr und 16-19 Uhr
☺ = Fahrradmitnahme mindestens außerhalb der HVZ möglich. Auf Bus-Hauptlinien ist mittels Hecklastträger oder Radanhängern eine gleichzeitige Mitnahme von mind. 5 Fahrrädern zu ermöglichen. Im Fahrzeuginnenraum von Bussen und im SPNV können Fahrräder auf allen Fahrten nur im Rahmen des verfügbaren Platzangebots mitgenommen werden (Vorrang für Fahrgäste ohne Fahrrad, mit Kinderwagen oder Rollator).
* = Kann durch Bus (statt Zug) hergestellt werden. In diesem Fall Netzkategorie „Schienenergänzungsverkehr“.
Fahrradmitnahme möglich.
^o = Nur in Nächten von Fr auf Sa, Sa auf So und vor Feiertagen

Tabelle 18: Mindestbedienungsstandard des Landkreises Konstanz

Aus den in Tabelle 18 beschriebenen Mindestbedienungsstandards werden für den straßengebundenen ÖPNV unter Zugrundelegung einer erforderlichen Mindestauslastung von durchschnittlich 8

Fahrgästen pro Fahrt im fest bedienten und 2 Fahrgästen pro Fahrt im nach Abruf bedienten stra-
 ßengebundenen ÖPNV („Bedarfsfahrten“) folgende Potenzialgrenzwerte für die Netzkategorien er-
 mittelt:

Netzkategorie		Potenzialgrenzwert*
Hauptnetz	SPNV-Hauptlinie 1. Ordnung (SPNV-1)	≥ 15.000 Fahrgäste pro Tag*
	SPNV-Hauptlinie 2. Ordnung (SPNV-2)	≥ 5.000 Fahrgäste pro Tag*
	Bus-Hauptlinie 1. Ordnung (HL-1)	≥ 4.300 Fahrgäste pro Woche
	Bus-Hauptlinie 2. Ordnung (HL-2)	≥ 3.100 Fahrgäste pro Woche
	Bus-Hauptlinie 3. Ordnung (HL-3)	≥ 1.200 Fahrgäste pro Woche
Ergänzungsnetz	Ergänzungslinie Stadtverkehr (E-Stadt)	Kein Grenzwert, da nicht in der Zuständigkeit des Landkreises Konstanz
	Bus-Ergänzungslinie Schulverkehr (E-SV)	Kein Grenzwert, da Bestandteil der Daseinsvorsorge (Mobilitätsgarantie)
	Bus-Ergänzungslinie Freizeit (E-F)	Kein Grenzwert, da zielgruppenspezifisches Angebot, gegebenenfalls ohne tagesdurchgängigen Taktverkehr
	Ergänzungslinie Grundversorgung (E-G)	Siedlungseinheiten innerhalb des Landkreises Konstanz mit ≥ 150 Einwohnenden, welche nicht bereits durch mindestens eine Linie des Hauptnetzes angebunden sind (Mobilitätsgarantie)
		Kreisüberschreitende Relationen mit ≥ 200 Fahrgästen pro Woche
* = Mindestbesetzung unter einem Modal Split im ÖV i. H. v. 7%: <u>Straßengebundener ÖPNV</u> in Festbedienung Ø 8 Fahrgäste pro Fahrt, in Rufbedienung Ø 2 Fahrgäste pro Fahrt; Aufgabenträger für den <u>Schienenpersonennahverkehr (SPNV)</u> ist das Land Baden-Württemberg. Nachrichtlich sind hier daher die erforderlichen Fahrgastzahlen aus dem Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württem- berg (zum Zeitpunkt 04/2020) dargestellt.		

Tabelle 19: Potenzialgrenzwerte für die Mindestbedienstandards im Landkreis Konstanz

Die Fahrplanangebote sind grundsätzlich als Taktverkehrsangebote aufzubauen. Die Zeitlagen der Fahrten ergeben sich aus dem Verknüpfungskonzept nach Kapitel 4.5. 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 abzudecken; dies gilt nicht für die Linien des Ergänzungsnetzes und Bus-Hauptlinien 3. Ordnung; hier kann an Schultagen im Einzelfall auch unter Aufgabe von Anschlüssen vom Taktraster abgewichen werden, wenn dies zur Abdeckung von Schülerverkehrsbedürfnissen erforderlich ist.

3.2.2.3 Weiterentwicklung des SPNV-Fahrtenangebots

Das Fahrtenangebot soll gemäß Tabelle 18 fortentwickelt werden. Darüber hinaus werden zur Steigerung der Attraktivität des SPNV folgende Ziele 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 (Näheres unter Kapitel 3.2.2.5.),
- Verlängerung des SPNV Radolfzell – Stockach bis Stockach-Hindelwangen unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf den innerstädtischen Straßenverkehrsfluss,
- Erweiterung des etablierten Freizeitverkehrs auf der Schienenstrecke Stockach – Meßkirch – Mengen (Biberbahn bzw. Ablachtalbahn) mit dem mittelfristigen Ziel, einen täglich bedienten regelmäßigen SPNV zu erreichen,
- Reaktivierung der Schienenverbindung Singen – Rielasingen – Etwilen für einen täglich bedienten SPNV.

3.2.2.4 Anbindung an das überregionale Schienennetz

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

- Komplettierung des Stundentakts der Schwarzwaldbahn (RE 2 Konstanz – Singen – Offenburg - Karlsruhe) an allen Wochentagen: Schließung von Fahrplanlücken. Ersatzweise Öffnung der Intercityzüge für Nahverkehrstarife auf Regionalverbindungen zwischen den Landkreisen,
- Durchbindung mindestens einer Bahnlinie bis Kreuzlingen,
- RE-/IRE-Halt der Schwarzwaldbahn-Züge an der zukünftigen Haltestelle Konstanz-Sternenplatz, falls dieser realisiert wird,
- RE-/IRE-Halt sowohl der Gäubahn als auch der Schwarzwaldbahn in Engen,
- Sicherung der stündlichen RE-Direktverbindung zwischen Singen, Engen und dem Landkreis Tuttlingen von 5 bis 24 Uhr, insbesondere Verbesserung der Verbindungen in den Tagesrandlagen (am Morgen nach Singen, am Abend ab Singen) sowie zusätzlich hierzu Umsetzung der im Deutschland-Takt 2030 vorgesehenen, mindestens stündlichen Verlängerung des Seehas (S6, ehemals RB29) über Engen hinaus mindestens bis Tuttlingen,
- Sicherung des IRE-Stundentakts auf der Hoahrheinstraße Singen – Waldshut – Basel (IRE 3) an allen Wochentagen,
- Elektrifizierung der Hoahrheinstraße Singen – Basel,
- Durchbindung aller RB-Züge der Bodenseegürtelbahn bis/ab Singen,
- Beibehaltung der grundsätzlichen Knotensymmetrien des SPNV im Landkreis (seehas, seehäse; Zugkreuzungen jeweils in Engen, Singen, Radolfzell, Stockach),
- Sicherstellung, dass Fernverkehr von/nach Stuttgart weiterhin über einen schnellen Zu-/Abbringer von/nach Konstanz verfügt,
- Umsetzung Zielkonzept Plus auf der Hoahrheinstraße Singen – Basel,

- Sicherung einer schnellen, stündlichen Zugverbindung Konstanz – St. Gallen. 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,
- Zusammenführung der Maßnahmen zu einem ganzheitlichen System (Bodensee-S-Bahn).

3.2.2.5 Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur

Zur Beschleunigung des Schienenverkehrs, der Ermöglichung durchgehender Verkehrsverbindungen, zur Verbesserung der Betriebsqualität sowie zur umweltverträglicheren Abwicklung setzt sich der Landkreis Konstanz für folgende Verbesserungen der Schieneninfrastruktur ein:

- Ausbau der Gäubahn Singen – Stuttgart (Beschleunigung des Fernverkehrs zur Verbesserung der Anschlusssituation in Stuttgart; Umsetzung der Doppelspurabschnitte),
- Einrichtung zusätzlicher Blockabschnitte zur Verbesserung der Zugfolge zwischen Konstanz und Hattingen sowie zwischen Singen und Thayngen/ Schaffhausen,
- Wiedereinbau von Überleitstellen zwischen Engen und Konstanz zur Verbesserung der Betriebsqualität in Störungsfällen (Ermöglichung des Gleiswechselbetriebs); Auslegung der Bahnübergänge bis V 160 km/h,
- Elektrifizierung der Hochrheinstrecke Basel – Waldshut – Schaffhausen,
- Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn Singen – Friedrichshafen; Ausbau von Kreuzungsbahnhöfen und Doppelspurabschnitten,
- Entschärfung des Engpasses eingleisiger Brandbühlentunnel/Bahnhof Stahringen,
- Entschärfung des Engpasses eingleisiger Streckenabschnitt Konstanz-Petershausen – Konstanz Bf,
- Bau einer weiteren Fahrmöglichkeit zwischen Abstellanlage und Bahnsteiggleis 2 im Bahnhof Stockach über das Durchgangsgleis,
- Am Bahnhof Konstanz als zentralem Verkehrsknotenpunkt in die Schweiz sind infrastrukturelle Anpassungen notwendig, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden (u.a. weiteres Bahnsteiggleis mit damit verbundener Anpassung des Gleisbildes).

3.2.2.6 Schulverkehr

Unter „Schulverkehr“ wird hier die Beförderung von Schülerinnen und Schülern zwischen ihrem Wohn- und Schulort an Schultagen verstanden. Im Schulverkehr sind ausreichende Kapazitäten bereitzustellen. Die Verläufe und Fahrplanlagen von Bus-Ergänzungslinien für den Schulverkehr (E-SV) werden einzelfallbezogen individuell nach den örtlichen Nachfragestrukturen festgelegt.

Die Bedienungsstandards nach Kapitel 3.2.2.2 stellen sicher, dass alle Unterrichtszeiten von Schulstandorten, die im Einzugsbereich von Linien des Hauptnetzes liegen, im Schülerverkehr bedient

werden. Darüber hinaus gelten die in Tabelle 20 dargestellten angestrebten Qualitätsziele zu Warte-, und Beförderungszeiten sowie zur Beförderungskapazität. Maßgeblich für die zumutbaren Wartezeiten ist die Satzung des Landkreises Konstanz über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SENS).

Unterrichts- stunde	Wartezeit vor Unterrichtsbeginn	Wartezeit nach Unterrichtsende	Beförderungszeit zur nächstgelegenen Schule	Beförderungskapazität
1.	≤ 25 Minuten*	---	Verbindungen über 15 Minuten Fahrzeit sollen eine Beförderungsgeschwindigkeit von 15 km/h bezogen auf die kürzeste öffentliche Straßenverbindung nicht überschreiten.	Maßnahmen zur Abhilfe sind zu ergreifen, wenn in Bussen einer der folgenden Werte regelmäßig überschritten wird: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 4 Personen/m² Stehplatzfläche [± ca. 30 Stehplätze je 12m-Bus] ▪ 2 Personen/m² Stehplatzfläche über Fahrzeit als 15 Minuten [± ca. 15 Stehplätze je 12m-Bus]
2.	≤ 25 Minuten*	---		
4.	---	≤ 25 Minuten*		
5.	---	≤ 25 Minuten*		
6.	---	≤ 25 Minuten*		
7.	≤ 25 Minuten*	---		
8.	---	≤ 25 Minuten*		
10.	---	≤ 25 Minuten*		

* = Der nach Schülerzahl gewichtete Mittelwert soll 15 Minuten nicht überschreiten; die Wartezeit umfasst nicht die Fußwegzeit zwischen Haltestelle und Unterrichtsort.

Tabelle 20: Qualitätsstandards für Schulverkehr

3.2.2.7 Stadtverkehre

Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG-BW sind kreisangehörige Gemeinden befugt, „Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen“. Nachfolgend werden diese Fälle als „Stadtverkehre in Eigenverantwortung“ bezeichnet.

Sieht eine Gemeinde davon ab, bisher bereitgestellte Stadtverkehre in Eigenverantwortung zu betreiben, wird hierdurch keine Verpflichtung einer Fortführung dieser Verkehre durch die Landkreise begründet (vgl. §6 Abs. 1 Satz 3 ÖPNVG-BW).

Im Landkreis Konstanz betreiben die Städte Engen, Konstanz, Radolfzell und Singen Stadtverkehre in Eigenverantwortung. Diese Städte entscheiden unter Berücksichtigung der Rahmenvorgaben dieses Nahverkehrsplans in eigenem Ermessen über die bedarfsorientierte Ausgestaltung ihrer Stadtverkehre.

3.2.2.8 Anschlusssicherung

Umsteigevorgänge im Liniennetz stellen für den Fahrgast im Vergleich zu Direktverbindungen ein gewisses Nutzungshemmnis dar, das in der Regel mit einem zusätzlichen Zeitaufwand verbunden ist. Im Verspätungsfall besteht immer das Risiko, dass Anschlüsse verpasst werden und zusätzliche Wartezeiten in Kauf genommen werden müssen. Da es in einem großflächigen ÖPNV-System mit abgestufter Netzhierarchie, wie jenem im Landkreis Konstanz, nicht möglich ist, überall Direktverbindungen zu allen wichtigen Zielen einzurichten, sind Umstiege in der Regel unvermeidbar.

Die Angebotsplanung verfolgt den Anspruch, bei Anschlüssen einerseits möglichst kurze Umsteigezeiten zu erreichen, andererseits auch genug Zeitpuffer zum Abfangen eventueller Verspätungen und für Wege im Bereich der Umsteigehaltestelle (Umsteigezeiten) vorzusehen.

Für ein Anschlusssicherungssystem und für die Dimensionierung der Umsteigezeiten müssen die Fußwege zwischen den einzelnen Haltepositionen, die von Fahrgästen zurückgelegt werden müssen, in die Planungen einfließen. Bei komplexeren Umsteigehaltestellen mit vielen Haltepositionen und Verknüpfungsfunktion zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, fallen diese naturgemäß länger aus als bei einem singulären „Zubringer-Abbringer-Anschluss“ in räumlicher Randlage.

In einem komplexen engmaschigen Nahverkehrssystem mit fahrplanseitig vielen Umsteigepunkten können nicht alle möglichen Umsteigerelationen betrieblich abgesichert werden. Daher konzentriert sich die Anschlusssicherung auf wichtige Fahrtrelationen. Anschlusssicherungen können unter Umständen je nach Tageszeit variieren oder aufgrund betrieblicher Rahmenbedingungen vor Ort nicht immer in beide Fahrtrichtungen einer Relation realisiert werden. Hier werden lastrichtungsbezogene Anschlusssicherungen vorgenommen.

Die für die Angebotsplanung im Landkreis Konstanz relevanten Anschlussbeziehungen sind in Kapitel 4.3 (Verknüpfungskonzept) dargestellt. Ein Anschluss gilt im Rahmen dieses Nahverkehrsplans als sicher, sofern zwischen Ankunft und Abfahrt der betrachteten Fahrten die mindestens erforderliche Umsteigezeit zwischen Ankunfts- und Abfahrposition am Verknüpfungspunkt für eine mobilitätseingeschränkte Person eingehalten wird. Liegen zwischen Ankunft und Abfahrt der betrachteten Fahrten mehr als 20 Minuten, handelt es sich um einen nicht mehr zumutbaren Anschluss. Solche Anschlüsse werden in diesem Nahverkehrsplan daher in der Regel nicht dargestellt, gleichwohl diese in den Online-Auskunftsmedien möglicherweise ausgewiesen werden.

Aufgrund der realen Verkehrsverhältnisse auf den Straßen zu den Hauptverkehrszeiten, können Anschlüsse trotz sorgfältiger Planung nicht immer gehalten werden. Mit der Einführung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems (Intermodal Transport Control System) im Januar 2020 wurde ein Beitrag zugunsten einer verbesserten Anschlusssicherung geleistet. Dieses ist fortzuführen und sollte sämtliche ÖPNV-Angebote umfassen.

3.2.3 Erschließungsstandard

3.2.3.0 Grundlagen

Der Erschließungsstandard gibt an, unter welchen Voraussetzungen eine Siedlungsfläche als „erschlossen“ gilt. Hierbei wird zwischen einer Erschließung durch schienengebundene Verkehrsmittel mit einer in der Regel höheren Reisegeschwindigkeit und höheren Reiseweiten der Kundschaft (regionale Erschließung) sowie straßengebundenen Verkehrsmitteln mit eher lokalen Reisezielen und kürzeren Reisezeiten (lokale Erschließung) differenziert. Entsprechend unterschiedlich ist die Akzeptanz der fußläufigen Wegstrecke zu einer Haltestelle des jeweiligen Verkehrsmittels.

In diesem Nahverkehrsplan liegt der Schwerpunkt der Betrachtung auf den kleinräumigen Verkehrsbeziehungen innerhalb und zwischen nahe beieinanderliegenden Kommunen im Untersuchungsraum (Entfernungsbereich max. ca. 20 km). Ein Großteil dieser Verkehrsbeziehungen wird

über straßengebundene Verkehrsmittel zurückgelegt. Da auch der SPNV einen Beitrag zur Bewältigung dieser kleinräumigen Verkehrsbeziehungen leistet, werden die Einzugsbereiche von Bahnhalteteypunkten mitbetrachtet. Bei der Interpretation der Ergebnisse muss jedoch situationsgerecht differenziert werden, ob eine Siedlungsfläche innerhalb des Einzugsbereichs eines Bahnhalteteypunkts als „lokal erschlossen“ gilt oder ob – im Falle einer fehlenden lokalen Erschließung – separate straßengebundene ÖPNV-Angebote notwendig sind. Hierbei wird überprüft, ob wichtige publikumswirksame Einrichtungen wie Schulen, Arbeitsplatzschwerpunkte, Versorgungszentren usw. (vgl. Kapitel 2.1.5) im nahen Umfeld mit oder ohne die vorhandenen schienengebundenen Verkehrsmittel komfortabel erreicht werden können. Die Intensität der Verkehrsbeziehungen zu den benachbarten Ortsteilen und Kommunen spielt hier eine tragende Rolle. Abhängig von der Stärke der Verflechtungen kann die Notwendigkeit von zusätzlichen straßengebundenen Angeboten zum SPNV eingeschätzt werden.

3.2.3.1 Attraktive und Ausreichende Erschließung

Innerhalb der Kategorie „Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV“ ist es wichtig, zwischen unterschiedlichen Bedienformen und Bedienhäufigkeiten zu differenzieren. So ist eine Haltestelle, die ausschließlich im Schülerverkehr bedient wird, für Mobilitätsbelange des Jedermannverkehrs in der Regel uninteressant. Der umliegende Bereich gilt folglich für diese Kundinnen- und Kundengruppen als „nicht ausreichend erschlossen“. Ebenso ist die Wahrscheinlichkeit, dass längere Fußwege zu einer Haltestelle akzeptiert werden, höher, sofern diese Haltestelle ohne Voranmeldung in einem dichten Takt bedient wird. Dem stehen Haltestellen gegenüber, die ausschließlich durch Rufangebote bedient werden, die nur nach vorheriger Anforderung innerhalb einer bestimmten Vorbestellfrist verkehren.

Durch die Systemeigenschaften von Rufangeboten kann ein höherer Nutzungskomfort durch höhere Haltestellendichten zugunsten kurzer Fußwege zu Haltestellen im Vergleich zu linien- und fahrlange gebundenen Bushaltestellen erreicht werden. Eine Haustürbedienung zur weiteren Verbesserung der Flächenerschließung ist ebenfalls möglich. Demgegenüber steht als Komforteinbuße ggü. einem fest bedienten, dicht getakteten Linienverkehr das in der Regel unvermeidliche Erfordernis, den Fahrtwunsch innerhalb einer bestimmten (gegebenenfalls tageszeitabhängigen) Frist im Voraus anzumelden. Zielgruppen, die spontane Fahrten unternehmen wollen/müssen, können – abhängig von der jeweiligen Vorbestellfrist – mit bedarfsgesteuerten Bedienformen nur bedingt erreicht werden, ebenso größere Gruppen (z.B. Schulklassen oder Wandergruppen), sofern die Fahrzeuggröße der Rufangebote limitiert ist.

Publikumswirksame Orte oder Einrichtungen (insbesondere jene mit einem hohen Aufkommen an mobilitätseingeschränkten Menschen) sollen möglichst gut mit dem ÖPNV erreichbar sein. Aus diesem Grund sollen solche Orte oder Einrichtungen nicht weiter als 200 m von der nächsten Haltestelle des ÖPNV entfernt liegen.

Für die Analyse der Erschließungsqualität wurden die in Abbildung 31 dargestellten Einzugsbereiche und Differenzierungen angewendet.



Abbildung 31: Erschließungsstandard im Landkreis Konstanz

3.2.3.2 Vollständige Erschließung und Anschlussverkehrsmittel

Der Landkreis Konstanz ist „vollständig erschlossen“, wenn mindestens 90% der Siedlungsfläche „ausreichend erschlossen“ ist.

Durch eine attraktive Gestaltung von Abstellanlagen für den Radverkehr oder anderen Anschlussverkehrsmittel lassen sich die Einzugsbereiche von Haltestellen erheblich vergrößern. Für SPNV-Haltestellen mit attraktiven Abstellanlagen für den Radverkehr gilt ein Einzugsbereich von bis zu drei km; bei Bushaltestellen, die von Linien des Hauptnetzes bedient werden, 1.800 m.

Da über 90% der ÖPNV-Kundinnen und -kunden ihre Haltestelle zu Fuß erreichen bzw. verlassen, ein Verkehrsmittelwechsel nicht in jedem Fall barrierefrei möglich ist und nicht an jeder Stelle der notwendige Raum für attraktive Umsteigeanlagen besteht, stellen die durch Anschlussverkehrsmittel erweiterten Einzugsbereiche lediglich eine intelligente Ergänzung des ÖPNV-Angebots dar. Für die Bewertung der Erschließungsqualität im Sinne der Daseinsvorsorge sind ausschließlich die fußläufigen Einzugsbereiche maßgeblich.

3.2.3.3 Regionale Erschließung im SPNV

Der Schienenverkehr ist das Rückgrat des überörtlichen ÖPNV im Landkreis Konstanz. 63,9 Prozent der Einwohnenden im Kreisgebiet wohnen in Stadt-/Ortsteilen an den Schienenstrecken, die vom SPNV bedient werden. Von hoher Bedeutung ist daher eine gute räumliche Erschließung durch Zugangsstellen zum SPNV.

Die Erschließung der Siedlungen durch bestehende SPNV-Halte im Radius 1.000 m ist in den Anhängen K.3.a bis K.3.e im Kartenband dokumentiert.

Um die regionale Erschließung durch den SPNV weiter zu verbessern, setzt sich der Landkreis Konstanz für die Prüfung der in Tabelle 21 dargestellten zusätzlichen Bahnhaltepunkte ein, deren Lage in den Anhängen K.3.a bis K.3.e im Kartenband skizziert sind.

Betroffene SPNV-Linie	Neuer Bahnhaltepunkt	Priorität
S6 Konstanz – Radolfzell – Singen – Engen <i>seehas</i> (ehemals RB29)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konstanz Sternenplatz ▪ Radolfzell Herzen ▪ Mühlhausen Süd 	Vorrangig
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reichenau-Waldsiedlung ▪ Allensbach West ▪ Radolfzell Ost 	Nachrangig
RB 31 Radolfzell – Friedrichshafen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Espasingen (soweit ein Halt betrieblich möglich wird) 	Vorrangig
S61 Radolfzell – Stockach <i>seehäse</i> (ehemals RB32)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Radolfzell Altbohl ▪ Stockach Hindelwangen 	Vorrangig
S62 Singen – Schaffhausen (ehemals RB33)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gottmadingen Industrie 	Vorrangig
Stockach – Meßkirch – Mengen*	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Hoppetenzell</i> ▪ <i>Schwackenreute</i> ▪ <i>Zizenhausen</i> 	Nachrangig*
Singen – Etwilen*	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Mindestens zwei Haltepunkte in der Stadt Singen</i> ▪ <i>Rielasingen</i> ▪ <i>Arlen</i> 	Nachrangig*
* Vorbehaltlich Reaktivierung		

Tabelle 21: Neu einzurichtende Bahnhaltepunkte im Landkreis Konstanz

Die Zuordnung der Bahnhaltepunkte zu den in der Tabelle 21 dargestellten Prioritäten erfolgte nach Abwägung des erzielbaren Nutzens mit den Möglichkeiten der baulichen Umsetzbarkeit, der Finanzierbarkeit und des Verhältnisses erschlossenes Potenzial zu Reisezeitverlängerung des SPNV.

3.2.4 Haltestellenstandard

3.2.4.1 Einführung und allgemeine Anforderungen

SPNV-Stationen und Bushaltestellen sind neben den Fahrzeugen die Visitenkarten des ÖPNV. Der Zugang zum ÖPNV sollte deshalb möglichst attraktiv und übersichtlich gestaltet sein. Haltestellen und Stationen müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein sowie eine angenehme Aufenthaltsqualität bieten. Dies gilt insbesondere für die Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖPNV-Netzes.

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen soll der Betrieb an den Haltestellen vor allem störungsfrei abgewickelt werden und der Zeitbedarf für die Ein- und Ausfahrt sowie den Fahrgastwechsel möglichst gering sein. Dies ist Voraussetzung für einen stabilen Fahrplan und somit für einen attraktiven ÖPNV.

3.2.4.2 Grundausrüstung der Haltestellen

Alle Haltestellen im Landkreis Konstanz (ohne Städte Konstanz und Radolfzell)²⁹ wurden nach mehreren verkehrlichen Kriterien (Lage im Ort, Netzhierarchie, Verknüpfungsfunktion und Publikums-wirksame Einrichtungen in der Nähe) klassifiziert (Details siehe Kapitel 4.D). Unter Zuhilfenahme der nachfolgenden Tabelle und der dort definierten Ausstattungskategorien können somit Aussagen zum vorgegebenen Ausstattungsumfang der einzelnen Haltestellen getroffen werden.

Der Standard für Haltestellen der Ausstattungskategorie 4 gilt als Grundausrüstung, der je nach Verkehrsbedeutung der Haltestelle erweitert wird. An Verknüpfungspunkten sind die einzelnen Haltestellen als Teil des Gesamtsystems zu betrachten und entsprechend der Kategorie des höchstwertigen verknüpften Verkehrssystems auszustatten.

Grundausrüstungsmerkmale	Kategorie			
	A	B	C	D
Fahrgastinformation und bauliche Merkmale gemäß Tabelle 23	„Aufgewertete Variante“		„Basisvariante“	
Feste Montage des Haltestellenschildes durch Bodenhülse oder Wandbefestigung	X	X	X	X
Erhöhter Bordstein (mind. 20-22 cm, in begründeten Ausnahmen sind mind. 16 cm zulässig)	X*	X*	X*	X*
Papierkorb	X	X	X	---
Wetterschutz	X	X	X*	---
Beleuchtung	X	X	X	---
Sitzgelegenheit	X	X	X*	---
Fahrradabstellanlage	X	X	---	---
Barrierefreie Toilettenanlage	X*	---	---	---
X = Zwingend erforderlich --- = Nicht erforderlich, jedoch empfohlen * = Abweichungen hiervon nur in begründeten Ausnahmefällen zulässig (siehe Kap. 4.5.4)				

Tabelle 22: Grundausrüstungsmerkmale von Haltestellen im Landkreis Konstanz in Abhängigkeit von ihrer Kategorie.

Spätestens mit Herstellung der Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 4.5) sollen die Ausstattungsmerkmale an den betreffenden Haltestellen vollständig umgesetzt sein. Im Rahmen der 2020 stattgefundenen Haltestellenmodernisierung wurden die in Kapitel 3.2.4.3 dargestellten Ausstattungsmerkmale zur Fahrgastinformation an allen Regionalbushaltestellen umgesetzt. Über ein beim Landkreis Konstanz angesiedeltes Haltestellenmanagementsystem wird der Haltestellenbestand gepflegt.

²⁹ Die Stadt Konstanz hat einen eigenen Nahverkehrsplan nach §11 ÖPNVG-BW und die Stadt Radolfzell ein Nahverkehrskonzept, das die Funktion eines Nahverkehrsplans nach §11 ÖPNVG-BW erfüllt.

3.2.4.3 Fahrgastinformation an Haltestellen

Bei der Gestaltung der Beschilderung und Fahrgastinformation an Haltestellen wird zwischen einer **Basisvariante** und einer **aufgewerteten Variante** unterschieden. Die Merkmale der jeweiligen Variante, welche als Mindeststandards zu verstehen sind, können der nachfolgenden Tabelle 23 entnommen werden.





Fahrgastinformationsmerkmal	Basis-Variante	Aufgewertete Variante
Haltestellenzeichen nach § 224 StVO	X	X
Haltestellenbezeichnung (Orts- und Haltestellenname)	X	X
Liniennummer und Zielangabe	X	X
Einheitlich designter haltestellen- oder linienbezogener Fahrplanaushang zu allen abfahrenden ÖPNV-Angeboten, inkl. Notrufnummer	X	X
Aushangkasten bzw. -kästen	Für mindestens zwei DIN A3-Aushänge	Für mindestens drei DIN A3-Aushänge
Linienetzplan	Nur an Haltestellen der Netzkategorien HL-1, HL-2 oder HL-3 verpflichtend	X
Tarifinformation	---	X
Info-Monitor mit dynamischer Fahrgastinformation in Echtzeit und Darstellung der Uhrzeit	---	Nur an Verknüpfungspunkten verpflichtend
Akustische Fahrgastinformation mit Echtzeit-Daten	---	Nur an Verknüpfungspunkten verpflichtend
Haltestellenumgebungsplan mit aktuellem Standort, gegebenenfalls vorhandenen anderen Haltestellen und weiteren Mobilitätsangeboten	---	Nur an Verknüpfungspunkten verpflichtend
Wegweisung zu anderen Haltestellen/Abfahrpositionen und gegebenenfalls vorhandenen weiteren Mobilitätsangeboten	---	Nur an Verknüpfungspunkten verpflichtend
Beispielbild	 <p>© Gemeinde Orsingen-Nenzingen</p>	 <p>© Stadtwerke Engen</p>
<p>X = Zwingend erforderlich --- = Nicht erforderlich, jedoch empfohlen</p>		

Tabelle 23: Ausstattungsmerkmale Fahrgastinformation an Haltestellen im Landkreis Konstanz

Abweichungen von diesen Standards sind nach Rücksprache zwischen Verkehrsunternehmen und dem Landkreis Konstanz nur in begründeten, nicht auf Dauer angelegten Einzelfällen möglich (z.B. an provisorischen Haltestellen aufgrund von temporären Baumaßnahmen).

3.2.4.4 Barrierefreie Haltestelleninfrastruktur

Straßengebundener ÖPNV

Neben den in den beiden vorhergehenden Abschnitten beschriebenen Anforderungen an eine Grundausstattung zur Information von Kundinnen und Kunden und dem Aufenthalt an Haltestellen, soll infrastrukturseitig auch ein barrierefreier Fahrgastwechsel ermöglicht werden. Eine detaillierte Darstellung der haltestellenseitigen Voraussetzungen hierzu sowie Aussagen zur zeitlichen und gestalterischen Umsetzung dieser im Landkreis Konstanz sind im Kapitel 3.2.7 und 4.5 zu finden.

Für den barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur bestehen gegenwärtig Fördermöglichkeiten seitens des Landes Baden-Württemberg über das Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG).

Ausbau von Bahnhaltepunkten

Die hohe Qualität des Zugangebots im Landkreis Konstanz muss sich auch in einer adäquaten baulichen Ausgestaltung der SPNV-Haltestellen widerspiegeln. Erhebliche Mängel sind zu beseitigen. Die Bahnhöfe und Haltestellen des SPNV sind barrierefrei auszugestalten mit

- 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.

Zugangsstellen mit hoher Reisendenzahl sollen vorrangig ausgebaut werden.



3.2.4.5 Mobilitätsstationen

Eine gute Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel ist Grundvoraussetzung für inter- und multimodales Verkehrsverhalten. Mobilitätsstationen – auch als „Multimodale Knoten“ bezeichnet – sind Orte, an denen zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln gewechselt werden kann. Dabei unterscheidet sich die Ausstattung und der Angebotsumfang maßgeblich von den lokalen Bedarfen und dem verfügbaren Raum. Unverzichtbarer Bestandteil jeder Mobilitätsstation ist ein Halt des öffentlichen Nahverkehrs auf Straße, Schiene oder Wasser.

Haltestellen des ÖPNV sind in diesem Sinne als kleinste Ausprägung von Mobilitätsstationen zu verstehen. Hier ist immer ein Wechsel zwischen dem Fußverkehr und dem ÖPNV möglich. Eine Erweiterung dieses „Basis-Angebots“ für Multimodalität (Ausstattungsgrad MM1) erfolgt durch

- Parkmöglichkeiten für private Fahrräder („Bike & Ride“; Merkmal 2a), private Pkw und motorisierte Zweiräder („Park & Ride“ sowie „Kiss & Ride“; Merkmal 2b),
- Mietmöglichkeiten für Mikromobilitätsangebote (Merkmal 3a), Lastenrad-Vermietung (Merkmal 3b) und ein Carsharing-Angebot (Merkmal 3c).

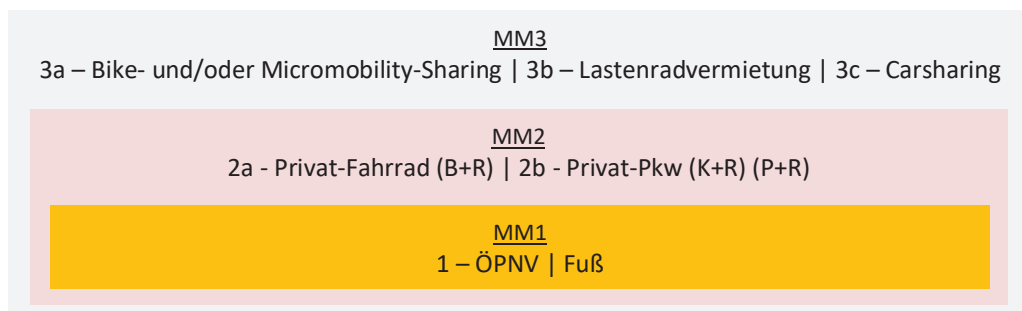


Abbildung 32: Ausstattungsgrade von Mobilitätsstationen mit ihren jeweiligen Merkmalen

Der Ausstattungsgrad MM2 enthält die Merkmale 1, 2a und 2b, während der Ausstattungsgrad MM3 sämtliche Merkmale (1, 2a, 2b, 3a, 3b und 3c) umfasst. Jeder Ausstattungsgrad enthält somit grundsätzlich alle Merkmale des jeweils zahlenwert-niedrigeren Grades. Eine Verknüpfung von ÖPNV und Carsharing-Angebot ohne Berücksichtigung von Stellplätzen für Privat-Fahrräder ist für das Zielkonzept beispielsweise nicht vorgesehen. Nicht immer ist dieser Grundsatz jedoch einhaltbar. Daher gelten z.B. bei Platzkonflikten zwischen den Verkehrsmitteln zudem folgende Regeln:

- „Fußverkehr vor Fahrradverkehr vor Sharing-Angeboten vor Motorisiertem Individualverkehr“ (Verkehrsmittelvorrang)
- Stehen die Merkmale aus MM3 mit denen aus MM2 in Konflikt, haben die Merkmale 2a und 3a Vorrang vor einer Umsetzung der übrigen Merkmale (Sharing-Vorrang)

Damit sind die Verkehrsmittel des Umweltverbundes bei der Festlegung der Ausstattung einer Mobilitätsstation zu priorisieren und alternative Angebote zum motorisierten Individualverkehr an jeder Mobilitätsstation vorzusehen. In der nachfolgenden Tabelle 24 sind die qualitativen Eigenschaften der genannten Ausstattungsmerkmale definiert:

Merkmal		Standorteigenschaften (zusätzlich zu Ausführungen in Kapiteln 3.2.4.1 bis 3.2.4.4)	Ausstattungsgrad		
			MM1	MM2	MM3
1	ÖPNV-Halt	- Barrierefreie Zuwegung aus möglichst allen Laufrichtungen, - witterungsgeschützter Wartebereich, - Aushang mit Taxirufnummer/n,	X	X	X
2a	Privat-Fahrrad (B+R)	- ÖPNV-Halt gut einsehbar, - witterungsgeschützte Fahrradbügel, - verschleiß- und vermietbare Radboxen, - Wartungsstation für kleine Reparaturen am Fahrrad,	---	X	X
2b	Privat-Pkw (K+R) (P+R)	- ÖPNV-Halt gut einsehbar, - Mindestens 1 Kiss & Ride-Stellplatz, - Stellplätze für Privat-Pkw (Park & Ride),	---	X	X
3a	Bike- und/oder Micromobility-Sharing*	- ÖPNV-Halt gut einsehbar, - Stellplätze für Bikesharing*, - Stellplätze für Micromobility-Sharing*, - Stadtplan,	---	---	X
3b	Lastenradvermietung*	- ÖPNV-Halt gut einsehbar, - Mindestens 2 Lastenrad-Stellplätze*,	---	---	X
3c	Carsharing*	- ÖPNV-Halt gut einsehbar, - Mindestens 2 Carsharing-Stellplätze*,	---	---	X

X = Zwingend erforderlich. Bei begründeten Umsetzungskonflikten zwischen den Merkmalen ist Verkehrsmittelvorrang und Sharing-Vorrang zu beachten.
--- = Nicht erforderlich
***** = Nur vorzusehen, sofern vor Ort ein Anbieter hierfür vorhanden ist oder absehbar hierfür gewonnen werden kann.

Tabelle 24: Qualitative Standorteigenschaften der Merkmale von Mobilitätsstationen sowie Zuordnung zu Ausstattungsgraden
Quelle: IGDB Verkehrsplanung+Beratung

Die Federführung für die Umsetzung von Mobilitätsstationen liegt bei den jeweiligen Kommunen. Die Kosten zur Herstellung von Mobilitätsstationen bzw. Multimodalen Knoten lassen sich durch Fördermittel nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz kofinanzieren (vgl. §2 Abs. 1 Nr. 6 LGVFG und <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/lgvfg/>).



3.2.4.6 Zuständigkeit für Umsetzung der Haltestellenstandards

Für die Stationen des SPNV sind die jeweiligen Infrastrukturbetreiber zuständig. Im Landkreis Konstanz sind dies das Eisenbahninfrastrukturunternehmen seehäslle für die Stationen Nenzingen, Stockach und Wahlwies sowie die DB InfraGo AG für alle übrigen Stationen im Landkreis Konstanz.

Für die bauliche Gestaltung des öffentlichen Straßenraums ist zunächst der jeweilige Straßenbaulastträger zuständig. Die Kommunen müssen danach ab Bordsteinkante für die Grundausrüstung der Haltestellen sorgen. Dazu zählt auch die Finanzierung der in Kapitel 3.2.4.2 beschriebenen Grundausrüstung.

Für die dauerhafte Sicherstellung einer korrekten Fahrgastinformation an den ÖPNV-Haltestellen (Schilder, Linienverlauf, Fahrplan, etc.) der Regionalbusse ist der Landkreis Konstanz zuständig.



3.2.5 Fahrzeugstandard

3.2.5.1 Definition von Fahrzeugkategorien

Zur Festlegung der angestrebten Fahrzeugstandards werden in Tabelle 25 Fahrzeugkategorien mit bestimmten Eigenschaften definiert:

	Fahrzeugkategorie		
	A	B	C
Einstieg	Niederflur ohne Trittstufen im Türbereich verpflichtend	Hochflur mit max. 3 Trittstufen im Türbereich <u>oder</u> Niederflur zulässig	Max. eine Trittstufe im Türbereich zulässig ^o
Fahrzeughöchstalter	10 Jahre	19 Jahre	10 Jahre
Mindest-Emissionsstandard	EURO VI*	EURO V*	EURO VI*
Flächige Scheibenbeklebung	Nicht zulässig	Nicht zulässig	Nicht zulässig
Optische und akustische Fahrgastinformation	X	X	---
Mehrweckfläche	Rollstuhlstellplatz verpflichtend	Kinderwagenstellplatz verpflichtend	Rollstuhl- und Kinderwagenmitnahme muss möglich sein ^o
Automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS) an allen Fahrzeugtüren	X	X	---
Einheitliche Außengestaltung je Linienbündel	X	X	---
Fremdwerbung außen und im Fahrzeuginnenraum	Begrenzt in Art und Maß	Begrenzt in Art und Maß	Keine Begrenzung
Klimatisierung	X	X	X
Kneeling	X	---	---

X = Zwingend erforderlich | --- = Nicht erforderlich

* = Neben den hier dargestellten Abgasnormen sind bei der Fahrzeugbeschaffung die Vorgaben des SFBG³⁰ (Bundesgesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2019/1161) zu beachten.

^o = Für die Beförderung von im Rollstuhl sitzenden Fahrgästen ist je Ausschreibungs-Los mindestens ein hierfür geeignetes Fahrzeug im Fuhrpark vorzuhalten und bei Bedarf einzusetzen.

Tabelle 25: Fahrzeugkategorien

³⁰ Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften (FSesVG)

Um fundierte Planungsdaten zu erhalten, sind in allen Bussen (Kategorien A und B) automatische Fahrgastzählssysteme (AFZS) vorzusehen. In Fahrzeugen der Kategorie C (Pkw bzw. Van v.a. für Rufangebote, die nur nach Bedarf verkehren) ist dies nicht erforderlich, da die Nachfragedaten bereits während der Anmeldung der Fahrtwünsche an den Landkreis Konstanz zu übermitteln sind. Des Weiteren ist der Landkreis Konstanz als Aufgabenträger bzw. der VHB als Verkehrsverbund nach § 9 Abs. 6 Nr. 6 ÖPNVG dazu angehalten „dem Land Fahrplan- und Echtzeitinformatoren sowie Nachfragedaten [...]“ bereitzustellen.

Weitere Fahrzeuganforderungen sind im Anhang 3.G dargestellt.

3.2.5.2 Zuordnung der Fahrzeugkategorien zu den Netzkategorien

Den einzelnen in Kap. 0 definierten Netzkategorien im straßengebundenen ÖPNV werden folgende Fahrzeugkategorien zugeordnet:

Netzkategorie	Zulässige Fahrzeugkategorie		Bemerkungen
	Fahrten in Festbedienung	Fahrten in Rufbedienung	
Bus-Hauptlinie 1. Ordnung (HL-1)	A	A oder C	Kapazitätsbedingte Verstärkerfahrten in Festbedienung können auch mit Fahrzeugen der Kategorie B durchgeführt werden.
Bus-Hauptlinie 2. Ordnung (HL-2)	A	A oder C	Kapazitätsbedingte Verstärkerfahrten in Festbedienung können auch mit Fahrzeugen der Kategorie B durchgeführt werden.
Bus-Hauptlinie 3. Ordnung (HL-3)	A oder B	A oder C	
Ergänzungslinie Stadtverkehr (E-Stadt)	A	A oder C	Kapazitätsbedingte Verstärkerfahrten in Festbedienung können auch mit Fahrzeugen der Kategorie B bedient werden.
Bus-Ergänzungslinie Schulverkehr (E-SV)	A, B oder C	Nicht vorgesehen	
Bus-Ergänzungslinie Freizeit (E-F)	A	A oder C	
Ergänzungslinie Grundversorgung (E-G)	A, B oder C	A oder C	

Tabelle 26: Zuordnung der Fahrzeugkategorien zu den Netzkategorien.

3.2.5.3 Qualitätssicherung

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen dem gültigen StVG, der StVO und StVZO, dem PBefG und der BOKraft sowie den Unfallverhütungsvorschriften für Omnibusse im Linienverkehr entsprechen. Die Fahrzeuge müssen sich stets in einem verkehrssicheren, fahrbereiten Zustand befinden und den jahreszeitlichen Witterungsverhältnissen entsprechend ausgerüstet sein. Die vorgeschriebenen Steuerungselemente und Sicherheitsausstattungen müssen stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein.

Die von dem Verkehrsunternehmen vorgesehenen Fahrzeuge müssen die jeweiligen Strecken uneingeschränkt befahren können.

Die Qualitäts- und Ausstattungsstandards der einzusetzenden Fahrzeuge werden in den aktuellen Vergabeunterlagen der jeweiligen Linienbündel definiert und durch ein Qualitätssicherungssystem (Malusregelungen) abgesichert. Die dort festgesetzten Parameter sind verbindlich.

3.2.5.4 Vergütungsminderung wegen Schlechtleistung

Entsprechen die Leistungen des durchführenden Verkehrsunternehmens nicht den Anforderungen des jeweiligen Verkehrsvertrags, mindert sich der Anspruch auf die Vergütung entsprechend dem reduzierten Wert der Leistung. Werden vertraglich geschuldete Leistungen nicht erbracht, entfällt der für diesen Teil der Leistung geschuldete Teil der Vergütung.

Vertragsstrafen

In den in den jeweiligen Verkehrsverträgen genannten Fällen (definierte Abweichungen u.a. vom vorzusehenden Fahrzeugeinsatz, Sauberkeit, Kompetenzen/Qualifikation/Verhalten des Personals, Pünktlichkeit, Design etc.) greifen die dort festgelegten Vertragsstrafen. Die Vertragsstrafen werden nur verwirkt, wenn das Verkehrsunternehmen den jeweiligen Vertragsverstoß zu vertreten hat, was widerleglich vermutet wird.

Die Höhe der Vertragsstrafen ist kalenderjährlich auf einen festgelegten Prozentsatz der dem Verkehrsunternehmen für diesen Zeitraum zustehenden Vergütung begrenzt.

Die Vertragsstrafen werden auf etwaige wegen desselben Verstoßes geltend gemachte Schadensersatzansprüche des Auftraggebers angerechnet.

3.2.5.5 Umweltfreundliche Antriebstechnologien

Innovative Antriebstechniken können einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Energieeffizienz und Umweltverträglichkeit des Verkehrs leisten und den Umweltvorteil des ÖPNV sichern und ausbauen. Konzepte der Elektromobilität/Hybridtechnik, CNG/Erdgas, Brennstoffzelle, Hydriertes Pflanzenöl (HVO) etc. sollen daher geprüft und entsprechende Fahrzeuge entsprechend dem jeweils sinnvollsten Einsatzgebiet möglichst rasch auch im Regionalbusverkehr zum Einsatz kommen.

Am 09.06.2021 ist das *Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften* („Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz“, SFBG) in Kraft getreten. Hierin werden Mindestziele und deren Sicherstellung bei der Beschaffung bestimmter Straßenfahrzeuge – darunter Omnibusse der Klasse M3 bestimmter Ausführung – durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber geregelt.

Das SFBG verpflichtet öffentliche Auftraggeber bei Neuausschreibungen zur Beschaffung eines bestimmten Anteils „sauberer“ oder „emissionsfreier Fahrzeuge“ (vgl. § 5 Abs. 1 SFBG) innerhalb zweier Referenzzeiträume. Im ersten Referenzzeitraum (2. August 2021 bis 31. Dezember 2025)

müssen mindestens 45% der im Rahmen eines Auftrags beschafften schweren Nutzfahrzeuge (zulässige Gesamtmasse mehr als 5 Tonnen), darunter Busse der Klasse M3, die im Landkreis Konstanz im ÖPNV eingesetzt werden, sauber oder emissionsfrei sein. Im zweiten Referenzzeitraum (01.01.2026 bis 31.12.2030) beträgt dieser Anteil 65%. Zu beachten ist, dass mindestens die Hälfte der vorgenannten Anteile schwerer Nutzfahrzeuge durch Beschaffung emissionsfreier Busse im Sinne des § 2 Nr. 6 SFBG erfüllt werden muss (vgl. § 6 Abs. 3 SFBG).

Für leichte Nutzfahrzeuge der Klassen M1, M2 und N1 (zulässige Gesamtmasse bis zu 5 Tonnen) gilt in beiden Referenzzeiträumen ein Anteil von mindestens 38,5% sauberer bzw. emissionsfreier Fahrzeuge. Diese Vorgabe betrifft im Landkreis Konstanz im Wesentlichen die auf bedarfsgesteuerten Fahrplanfahrten (Rufbus/Bedarfsfahrten) und ohne Voranmeldung fest bedienten Fahrten eingesetzten Kleinbusse bzw. (Großraum-)Pkws und gegebenenfalls vorhandene dienstlich genutzte Pkws für die Disposition des Fahrpersonals.

§ 6 Abs. 7 SFBG eröffnet die Möglichkeit, vorhandene Fahrzeuge durch Nachrüstung zu sauberen bzw. emissionsfreien Fahrzeugen in die Berechnung der genannten Anteile einzubeziehen, wenn diese die Anforderungen aus § 2 Nr. 4, 5 oder 6 SFBG erfüllen.

Mit Blick auf die praktische Umsetzung der vorgenannten Regelungen im Landkreis Konstanz ist unter Berücksichtigung der in Tabelle 7 dargestellten Vergabetermine festzuhalten, dass ein Großteil aller ÖPNV-Leistungen im Regionalbusverkehr am 01.01.2020 – also vor den genannten Referenzzeiträumen – für mindestens acht Jahre, maximal 10 Jahre mit konventionellen Antriebstechnologien vergeben wurden und eine Berücksichtigung der geforderten Quoten in den betroffenen Linienbündeln daher erst im Jahr 2030 zwingend erfolgen muss. Der Landkreis Konstanz ist bestrebt, den Anteil an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, die den Anforderungen des SFBG genügen, sukzessive zu steigern. Hierzu fanden im März 2021 u.a. Testfahrten statt, um den Praxisbetrieb von Elektrofahrzeugen zu erproben. Im Sommer 2023 wurde beschlossen, ab 2024 wo möglich HVO einzusetzen.

Hinsichtlich der Umsetzung bei denjenigen Verkehren, die während der genannten Referenzzeiträume vergeben werden, ist auf die in § 6 SFBG beschriebenen Beschaffungsquoten Rücksicht zu nehmen.

Die Umstellung der Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe stellt eine Investition in die Zukunft dar und ist derzeit noch mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Neben dem deutlich höheren Anschaffungspreis sind die Investitionskosten für Werkstatt und Betriebshof sowie für die Ladeinfrastruktur zu berücksichtigen. Des Weiteren wird speziell ausgebildetes Personal für Wartung und Reparatur benötigt.

Die konkreten Möglichkeiten einer schrittweisen Einführung von Elektrobussen im Landkreis Konstanz während der aktuellen Vertragslaufzeiten der Linienbündel sowie die bevorstehende verpflichtende Umstellung spätestens im Jahr 2030 sollen untersucht werden. Erklärtes Ziel ist hierbei die Neuausschreibung der Linienbündel auf Grundlage eines tragfähigen Umsetzungskonzeptes, vorzugsweise mit Elektrofahrzeugen, vornehmen zu können.

3.2.6 Straßennetz

Die Gestaltung des Straßennetzes soll eine möglichst flüssige Führung des ÖPNV ermöglichen. Hierfür sind die nachfolgend beschriebenen Ziele zu berücksichtigen.

ÖPNV-Bevorrechtigung

Der ÖPNV wird in erheblichem Maße durch Staus und hohes Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr beeinträchtigt. Um dies auf ein Minimum zu reduzieren, sollen Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV zugunsten von Reisezeitverkürzungen für ÖPNV-Kundinnen und Kunden unter Einbindung der jeweiligen Straßenbaulastträger umgesetzt werden. Hierzu gehören u.a.:

- Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen (insbesondere Freigabe der bestehenden Anlagen auch für die Regionalbuslinien),
- Busspuren,
- Busschleusen,
- Freigabe von für den MIV gesperrter Straßenabschnitte,
- Ausweisung von Buslinienwegen als Vorfahrtsstraße.

Berücksichtigung des ÖPNV bei Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigende Maßnahmen können ein wirksames Mittel zur verträglichen Gestaltung des MIV darstellen. Negative Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den ÖPNV sollen jedoch auf ein Minimum beschränkt werden.

Maßnahmen, die zu Fahrzeitverlängerungen und Komforteinbußen für den ÖPNV führen, sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf Straßen, auf denen ein regelmäßiger Busverkehr besteht, sollen folgenden Anforderungen genügen:

- Werden Straßen mit Bus-Linienverkehr in Tempo-30-Zonen einbezogen, sollen die Busse an Knotenpunkten vorfahrtsberechtigt sein.
- Fahrbahnbreiten sowie Einbauten (Aufpflasterungen, Einengungen, Versätze und ähnliches) sollen busverträglich gestaltet werden.
- Durchfahrtsverbote für den MIV sollen nicht zu Fahrzeitverlängerungen für den ÖPNV führen. Gegebenenfalls soll dem ÖPNV die Durchfahrt auch durch Gebiete ermöglicht werden, die für den allgemeinen MIV gesperrt sind.

Zur Sicherstellung dieser Anforderungen sind die Verkehrsunternehmen bei Planungen hinsichtlich verkehrsberuhigender Maßnahmen frühzeitig zu beteiligen.

3.2.7 Barrierefreiheit

Einführung und Rechtsgrundlagen

Für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist die räumliche Mobilität eine essenzielle Voraussetzung. Eine Funktion des öffentlichen Nahverkehrssystems besteht darin, die Mobilität für alle Teile der Bevölkerung zu sichern, unabhängig vom Alter und der körperlichen Verfassung. Der ÖPNV muss daher für alle Personen zugänglich sein, die sich im öffentlichen Raum frei und selbstbestimmt

bewegen können. Barrieren, die den Zugang zum ÖPNV erschweren oder gar verhindern, sind abzubauen. Dies gilt sowohl für bauliche bzw. physische Barrieren als auch für Zugangshemmnisse durch ungenügende Informationen oder ein nicht ausreichendes Verkehrsangebot.

Besondere Anforderungen an die baulich-funktionale Umwelt bestehen bei Menschen, die „*langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, die sie in Wechselwirkung mit verschiedenen (einstellungs- und umweltbedingten) Barrieren am vollen und gleichberechtigten Gebrauch ihrer fundamentalen Rechte hindern*“ (Art. 1 des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen).

Das für den straßengebundenen ÖPNV relevante Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in § 8 Abs. 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan:

„[...] Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden, sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. [...].“

Definition „Vollständige Barrierefreiheit“ im Landkreis Konstanz

Die „vollständige Barrierefreiheit“ im Kontext des § 8 Abs. 3 PBefG kann als ein unbestimmter Rechtsbegriff angesehen werden, der fachlich präzisiert und in der konkreten Umsetzung durch den Aufgabenträger definiert wird. Hierzu formuliert der Landkreis Konstanz folgendes Ziel:

Für alle Menschen soll eine eigenständige, selbstbestimmte, unabhängige und sichere Nutzung des straßengebundenen ÖPNV möglich sein, ohne dabei auf die Hilfe Dritter angewiesen zu sein.

Dieses Ziel richtet sein Augenmerk vor allem auf Menschen, die

- in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkt sind (Gehbehinderungen),
- eine eingeschränkte Sinneswahrnehmung haben (Hör-, Sehbehinderungen),
- kognitive Behinderungen aufweisen (Konzentrations- bzw. Orientierungsbeeinträchtigungen) oder
- durch sonstige besondere Umstände in ihrer Beweglichkeit eingeschränkt sind.

Eine „vollständige Barrierefreiheit“ ist im Landkreis Konstanz gegeben, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Haltestellen und Fahrzeuge sind für alle Personengruppen zugänglich. Dabei ist besonders der Spalt zwischen Haltestelle (Bordstein) und Fahrzeug möglichst gering zu halten, um einen nahezu lückenlosen Übergang zu schaffen. Der Grenzwert der Spaltbreite sollte 5 cm nicht überschreiten. Die Haltestellen und Fahrzeuge sollen für alle Personengruppen ausreichend dimensioniert werden.
- Die Fahrgastinformation und das Ticketvertriebssystem ist für alle Personengruppen wahrnehmbar. Sowohl Ansagen als auch digitale Fahrgastinformationsanzeiger an und im Fahrzeug sowie an möglichst vielen Haltestellen sollen die klassischen Fahrgastinformationsmedien (lesbare statische Aushänge) unterstützen. Digitale Lösungen sind ebenfalls zu unterstützen.
- Das ÖPNV-Fahrtenangebot ist räumlich barrierefrei, sodass die Mobilitätsbedürfnisse aller Personengruppen unter zumutbarem Aufwand befriedigt werden können.

Die soeben beschriebenen allgemeinen Anforderungen an einen „vollständig barrierefreien“ ÖPNV werden durch den Landkreis Konstanz in den übrigen Teilen des Kapitels 3 (Anforderungsprofil) und im Kapitel 4 (Zielkonzept 2030+) in den einzelnen Themenbereichen und in der örtlichen Umsetzung konkretisiert.

In Kapitel 4.5 (Umsetzungskonzept Barrierefreiheit) wird explizit auf die zeitliche Umsetzung eingegangen (u.a. Benennung und Begründung von Ausnahmen nach § 8 Abs. 3 Seite 4 PBefG).

Der Leitfaden „*Barrierefreie Bushaltestellen: Empfehlungen für Aus- und Umbau im VRN*“ enthält gestalterische Vorgaben und Vorschläge zur baulichen Umsetzung von barrierefreien Haltestellen. Dieser kann über den folgenden Link abgerufen werden (<https://www.vrn.de/verbund/planung/barrierefreie-haltestellen/index.html>).



Zielparameter

Für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV werden folgende grundlegende Zielparameter festgelegt:

- Bordsteinhöhe mindestens 20 cm
- Taktile Leitstreifen mit Aufmerksamkeitsfeldern

Aktuelle technische Standards mit detaillierter Beschreibung konkreter Ausgestaltungsmöglichkeiten einer barrierefreien Haltestelleninfrastruktur können beispielsweise folgenden einschlägigen Veröffentlichungen in ihrer jeweils gültigen Fassung entnommen werden:

- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), FGSV
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), FGSV

Einen bebilderten Überblick über die Anforderungen und situationsbezogenen Möglichkeiten eines barrierefreien Haltestellenausbaus in den Bereichen Infrastruktur, Fahrzeuge, Fahrgastinformation und Betrieb bietet die Broschüre „*Barrierefreie Bushaltestellen*“ des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (Download unter <https://www.vrn.de/verbund/planung/barrierefreie-haltestellen/index.html>).

3.2.8 Tarifgestaltung

VHB-Verbundtarif

In allen Linienverkehren des Schienenpersonennahverkehrs sowie des Busverkehrs nach § 42 PBefG ist für Fahrten innerhalb des Kreisgebiets (einschließlich Stadtverkehre) ausschließlich der Verbundtarif des Verkehrsverbundes Hegau-Bodensee (VHB) anzuwenden. Eine Anwendung von Haustarifen der jeweiligen Verkehrsunternehmen ist ohne Genehmigung des Landkreises Konstanz unzulässig.

Die Höhe des Tarifs ist nachfrageverträglich fortzuentwickeln. Die Steigerungsraten sollen nicht über der Steigerungsrate der allgemeinen Mobilitätskosten liegen. Folgende Einzelziele werden darüber hinaus angestrebt:

- Bei der Fortentwicklung ist die Einführung preisgerechter Angebote für Kurzstrecken im Einzelfahrscheinbereich zu prüfen (Kurzstreckentarif).
- Entsprechend dem Verbundgedanken sollen auch innerhalb von Stadtgrenzen alle Verbundverkehrsmittel (einschließlich SPNV) zum VHB-Verbundtarif nutzbar sein.
- Tageskarten/Familientageskarten sollten auch für kürzere Distanzen angeboten werden.
- Erweiterung der Vertriebsstruktur mit dem Ziel, den Ticketkauf möglichst einfach zu gestalten und Nutzungshemmnisse abzubauen. Ein Handyticket soll angeboten werden, das bereits bestehende Handyticket soll jedoch aufgrund von Funktionsmängeln nicht fortgeführt werden. Im Gegenzug wird die Integration in den DB Navigator angestrebt und die Beteiligung an E-Ticketing-Projekten (z.B. „CiCo-BW“) weiterverfolgt und optimiert werden.

- Bei der Fortentwicklung der Vertriebsstrukturen soll darauf geachtet werden, dass aus den Vertriebsdaten Grundlagen für die Einnahmenaufteilung generierbar sind.

Tarifintegration Bedarfsgesteuerte Bedienformen

Sämtliche ÖPNV-Angebote im Landkreis Konstanz – somit auch die Bedarfs-/Rufbus-/AST-Fahrten – sollen zugunsten eines möglichst einfachen Zugangs und ohne nachteilhafte Zuschläge für ÖPNV-Kundinnen und Kunden zum VHB-Verbundtarif angeboten werden.

Alle bedarfsgesteuerten Verkehre in unmittelbarer Zuständigkeit des Landkreises Konstanz sowie das AST Staader Berg in Konstanz und das AST Singen sind bereits vollständig in den VHB-Tarif integriert.

Das Nachttaxi und Theatertaxi Stadthalle in Singen sowie die AST-Linien in Radolfzell sollen möglichst vollständig in den VHB-Verbundtarif integriert und in den Fahrgastinformationsmedien des VHB dargestellt werden.

Übergangstarife

Mit den angrenzenden Tarifverbänden Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben (BODO; Bodenseekreis), move (ehemals TUTicket, Landkreis Tuttlingen) sowie dem Tarifverbund Ostwind bestehen durchgängige Tarife in Form von Übergangstarifgebieten mit dem VHB. Diese Übergangstarife sollen gesichert und nutzerfreundlich weiterentwickelt werden.

Darüber hinaus gibt es mit dem bwtarif die Möglichkeit, innerhalb des Landes Baden-Württemberg durchgängige, verbundübergreifende Fahrkarten zu erwerben.

3.2.9 Personalstandard

Qualifikation

Das Fahrpersonal soll folgende Anforderungen erfüllen:

- gültige Fahrerlaubnis zum Führen der Fahrzeuge,
- umfassende Kenntnisse über das Verkehrsnetz, Aufbau und Struktur der Fahrpläne und vorgesehene Anschlüsse und die Bedienung der auf dem Fahrzeug eingesetzten Vertriebstechnik, sowie über die anzuwendenden Tarife,
- hinreichende Beherrschung der deutschen Sprache, um sich mit den Fahrgästen über die üblicherweise im ÖPNV anfallenden Themen verständigen zu können. Die Voraussetzung gilt als erfüllt, wenn der Fahrer bzw. die Fahrerin mindestens über eine Sprachfähigkeit im Deutschen verfügt, die den beiden erstgenannten Anforderungen entspricht, die im Rahmen des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens (GeR) für „Sprachniveau B1 – Selbständige Sprachverwendung“ formuliert sind:
 - Kann die Hauptinhalte komplexer Texte zu konkreten und abstrakten Themen verstehen; versteht im eigenen Spezialgebiet auch Fachdiskussionen.

- Kann sich so spontan und fließend verständigen, dass ein normales Gespräch mit Muttersprachlern ohne größere Anstrengung auf beiden Seiten gut möglich ist.
- Erwerb von detaillierten Orts- und Streckenkenntnissen in Bezug auf die zu befahrenden Strecken, Kenntnisse zu den Linienverläufen (insbesondere Namen und Reihenfolge der bedienten Haltestellen, zu beachtende Anschlüsse etc.) durch das Fahrpersonal vor dessen Ersteinsatz mit Kontakt zu Kundinnen und Kunden,
- Kenntnis, Beachtung und Einhaltung aller relevanten gesetzlichen Anforderungen (insbesondere gemäß FPersV, PBefG, BO Kraft, StVO, StVZO, StVG, FeV) durch das eingesetzte Fahrpersonal.

Kundenorientiertes Verhalten sowie Aufgaben des Fahrpersonals

Das Fahrpersonal im Liniendienst mit Kontakt zu Kundinnen und Kunden ...

- fährt umsichtig, sicher, verkehrsregelkonform und vorausschauend zur Vermeidung von Gefahrensituationen,
- fährt ausgewogen und ausgeglichen sowie möglichst ruckfrei (gleichmäßiges, lineares Beschleunigen und Verzögern, keine abrupten Lastwechsel),
- achtet vor dem Anfahren an Haltestellen darauf, dass erkennbar mobilitätseingeschränkte Fahrgäste einen Sitzplatz oder zumindest festen Halt gefunden haben,
- beachtet beim Einfahren in die Haltestelle, dass der Abstand zwischen Wagenkante und Bordstein zum Ein- und Aussteigen möglichst gering gehalten wird,
- gewährleistet eine bestmögliche Einhaltung des Fahrplanes; insbesondere kein zu frühes Abfahren an Haltestellen,
- sorgt für eine fahrgastfreundliche Regulierung des Heizungs-, Lüftungs- und Klimasystems unter Vermeidung extremer Zustände bzgl. Zugluft, Hitze oder Kälte. Der Fahrgastinnenraum ist auf einer gemäßigten Raumtemperatur zu halten, ohne ihn zu überheizen,
- stellt nötigenfalls (bei mehr als 25 Grad Celsius Außentemperatur) eine ausreichende Lüftung des Fahrzeuges vor/zum Fahrtantritt sicher und stellt bei entsprechenden warmen Temperaturen die Fahrzeuge in den Pausenzeiten möglichst im Schatten/in einer Fahrzeughalle ab,
- unterlässt das Abspielen und Hören von Radio-Programmen und anderen Audio-Medien,
- trägt etwaige Freisprechgeräte nur in einem Ohr (möglichst im linken Ohr) um für die Fahrgäste ansprechbar zu bleiben,
- hat sicherzustellen, dass er/sie zu jedem Zeitpunkt des Einsatzes eine korrekte Anmeldung auf dem Bordrechnersystem vorgenommen hat,
- unterlässt das Rauchen im Fahrzeug (dies gilt auch während der Pausen oder auf Leerfahrten) und sorgt für die Einhaltung des Rauchverbots im Fahrzeug,

- unterlässt die Nutzung von Mobiltelefonen, Smartphones, Tablets usw. während der Fahrt oder bei Haltestellenaufenthalten. Ausgenommen hiervon ist die dienstliche Nutzung z.B. des Bordrechners oder dienstliche Gespräche über die Freisprecheinrichtung.

Im Kundendienst soll das Fahrpersonal ...

- sich gegenüber den Fahrgästen höflich und serviceorientiert verhalten und in Stress- und Konfliktsituationen deeskalierend wirken,
- den Fahrgästen nur zutreffende Auskünfte auf Fragen zum Fahrplan- und Tarifangebot und zu Anschlussverkehrsmitteln erteilen,
- Rücksicht nehmen auf behinderte oder mobilitätsbeeinträchtigte Personen bzw. die altersgemäßen körperlichen und geistigen Voraussetzungen der beförderten Personen,
- erforderlichenfalls Unterstützung beim Ein- und Ausstieg von hilfsbedürftigen Personen – insbesondere durch Betätigung des Kneeling-Systems – leisten und dafür Sorge tragen, dass keine Rollstühle, Rollatoren und anderen Hilfsmittel oder Gegenstände versehentlich am Aufnahmepunkt oder beim Ausstieg im Fahrzeug zurückgelassen werden,
- die im Rahmen des Betriebsstörungsmanagements und der Anschlusssicherung zur Sicherung der Reisekette gebotenen Handlungen vornehmen,
- zum Schutz Mitreisender die Einhaltung des Rauchverbotes im Fahrzeug überwachen,
- unmittelbar nach Fahrtende, spätestens nach Rückkehr zum Standort des Fahrzeuges, eine Durchsicht des Fahrgastraumes auf Fundsachen und im Fahrzeug verbliebene Fahrgäste vornehmen.

Erscheinungsbild und Bekleidungsregeln

Die Bekleidung des eingesetzten Fahrpersonals muss sauber und den Anstandsregeln entsprechend angemessen sein. Es sind folgende Anforderungen zu erfüllen:

- Tragen eines Oberhemds, einer Bluse oder eines Poloshirts, jeweils einfarbig (hell) und mit bedeckten Schultern,
- bei kühler Witterung zusätzlich Jacken, Westen und/oder Pullover in gedeckten Farben,
- nicht gestattet ist das Tragen von
 - Sport-, Trainings- oder Arbeitshosen,
 - kurzen Hosen,
 - Mützen, Kappen oder sonstigen Kopfbedeckungen, mit Ausnahme von vom Landkreis Konstanz zur Verfügung gestellten Kopfbedeckungen.

Schulungen

Das im Fahr- und Vertriebsdienst tätige Personal soll darin geschult werden, die unter den vorigen Abschnitten genannten Anforderungen einzuhalten. Weitere Anforderungen an die Schulung des Personals werden in den Vergabeunterlagen definiert.

Vergütung des Personals und Tariftreue

Der Landkreis Konstanz verlangt von den Verkehrsunternehmen und damit auch den dortigen Mitarbeitenden die Einhaltung von hohen Qualitätsstandards zur Sicherstellung einer möglichst hohen Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden (vgl. Kapitel 5.5). Im Umfeld eines anhaltenden Personalmangels in der gesamten ÖPNV-Branche ist es aufgrund ihrer Systemrelevanz (vgl. Kapitel 3.1) notwendig, die dortigen Arbeitsplätze attraktiv und im Vergleich zu anderen Branchen wettbewerbsfähiger zu gestalten. Dies soll dazu beitragen, weiterhin qualifiziertes Personal für den ÖPNV rekrutieren zu können. Wettbewerbsverzerrende Unterschiede bei den Arbeitsbedingungen zwischen den im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen im Landkreis Konstanz sollen langfristig minimiert werden.

Alle im Auftrag des Landkreises Konstanz tätigen Auftragnehmer (einschließlich gegebenenfalls beauftragter Subunternehmen) sind bereits verpflichtet, das Baden-Württembergische Tariftreue- und Mindestlohngesetz (LTMG) einzuhalten. Darüber hinaus soll sich das Jahreseinkommen der jeweiligen Berufsgruppen im ÖPNV an den Regelungen des Bezirkstarifvertrags für die kommunalen Nahverkehrsbetriebe Baden-Württemberg (BzTV-N BW) in der jeweils gültigen Fassung orientieren. Die übrigen Bestandteile des Tarifvertrags regeln die Tarifparteien im Rahmen ihrer Tarifautonomie und der gesetzlichen Regelungen.

3.3 Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens

3.3.1 Einführung

Im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans wurde eine umfangreiche Beteiligung verschiedener Akteure durchgeführt. Das Verfahren war in zwei Stufen unterteilt (vgl. Tabelle 27).

Beteiligungsstufe	Zeitpunkt/-raum	Aktion
1.	05/2021 – 06/2021	Öffentlichkeitsbeteiligung über Onlineplattform
	05/2021 – 07/2021	Einholen von Stellungnahmen aus den Kommunen (inkl. Fragebogen zur Mobilität und Versorgung)
	11/2022	Vorstellung des Maßnahmenkonzeptes im Technischen & Umweltausschuss
	06/2024	Vorstellung des vollständigen Abschlussberichts im Technischen & Umweltausschuss
Fertigstellung Erstentwurf		
2.	06/2024 – 07/2024	Formelles Anhörungsverfahren für anhörungsberechtigte Institutionen
	06/2024 – 09/2024	Vorstellung und Beschluss des überarbeiteten Erstentwurfs in den politischen Gremien

Tabelle 27: Ablauf Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan

Das bestehende ÖPNV-Angebot und der jeweils aktuelle Arbeitsstand des Nahverkehrsplans wurden im Rahmen der ersten Beteiligungsstufe behandelt. Die Beteiligung vor der Aufstellung des Erstentwurfs wird als „erste Beteiligungsstufe“ bezeichnet und behandelt überwiegend die Bewertung des ÖPNV im Status quo. Ziel war es, umfangreiche Erkenntnisse über möglichen Handlungsbedarf aus dem Blickwinkel unterschiedlicher Akteure zu gewinnen und in die Planungen einfließen zu lassen.

Aus den in der ersten Beteiligungsstufe benannten Themen sowie einer ergänzenden Analyse wurden planungsrelevante Anforderungen formuliert, sofern sie mit den Inhalten des Anforderungsprofils und der fachlichen Bewertung durch das Projektteam in Einklang standen (Abbildung 33). Die Ergebnisse der ersten Beteiligungsstufe werden im nachfolgenden Kapitel 3.3.2 vorgestellt.



Abbildung 33: Grundlagen zur Entwicklung von Anforderungen für die Zielkonzeption

Nach Fertigstellung des Erstentwurfs wurde dieser im Rahmen der zweiten Beteiligungsstufe erneut den bis dahin bereits beteiligten Akteuren sowie weiteren Institutionen zur Stellungnahme vorgelegt. Alle für den Nahverkehrsplan relevanten Beiträge wurden protokolliert, geprüft, bewertet und bei einem positiven Ergebnis im vorliegenden Nahverkehrsplan berücksichtigt. Die Ergebnisse der zweiten Beteiligungsstufe werden in Kapitel 3.3.3 vorgestellt.

3.3.2 Erste Beteiligungsstufe

Öffentlichkeitsbeteiligung über Digitale Beteiligungsplattform

Die erste Stufe der Beteiligung der Öffentlichkeit an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgte über eine Digitale Beteiligungsplattform. Dazu wurde eine Webseite eingerichtet und bekanntgemacht. Unter der Adresse www.nvpkreiskonstanz.igdb.de konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger vom 03.05.2021 bis zum 13.06.2021 Hinweise zu den bestehenden Verkehren sowie Anregungen und Wünsche für die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Verkehrs einbringen.

Insgesamt übermittelten **135 Teilnehmende, darunter Bürgerinnen und Bürger, Vereine, Kreis-seniorenrat und Schulen** über die Online-Plattform **172 Eingaben**. In einer Eingabe wurden oft mehrere Einzelthemen geäußert. Um diese für den Nahverkehrsplan besser bearbeiten zu können, wurden die Einzelthemen aus den Eingaben systematisch herausgearbeitet und mit den Nennungen aus anderen Eingaben geclustert. Doppelnennungen von identischen Absendern oder mit identischem Wortlaut wurden aussortiert. Zu den Themennennungen wurden dadurch valide Nennshäufigkeiten ermittelt und dokumentiert.

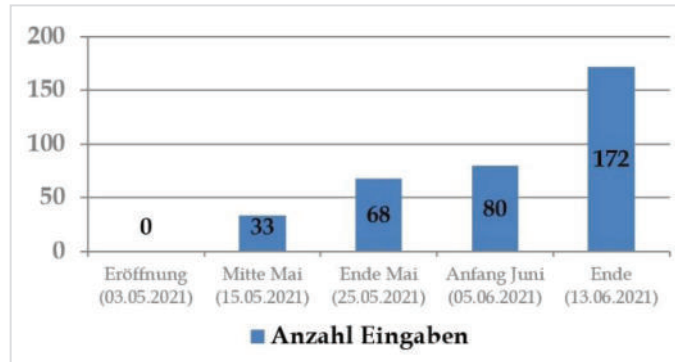


Abbildung 34: Anzahl der Eingaben im Rahmen der 1. Beteiligungsstufe im Zeitverlauf

Aus den 172 Eingaben sind **260 Themennennungen** hervorgegangen. Aus den Inhalten der Einzelthemen wurden 11 Themenkategorien gebildet. Abbildung 35 zeigt diese und eine Übersicht über deren Häufigkeit.

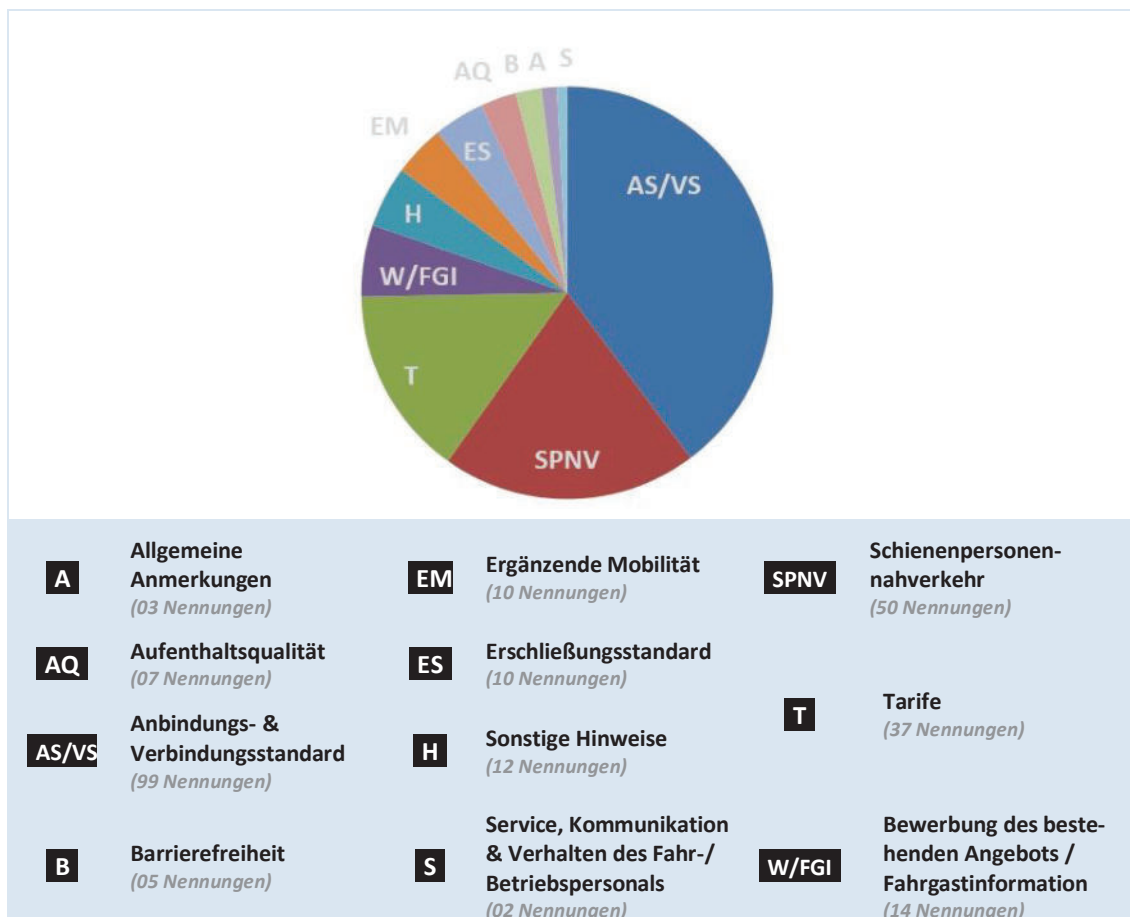


Abbildung 35: Themennennungen aus 1. Beteiligungsstufe und deren Häufigkeit

Die Themennennungen der Bürgerinnen und Bürger sind mitsamt der Bewertung/Stellungnahme des Landkreises Konstanz in Anhang 3.B tabellarisch aufgelistet. Die Themennennungen der Institutionen (Schulen, Verbände und Kreiseniorenrat), liegen in Anhang 3.D bei.

Beteiligung der Kommunen

Ende April 2021 erhielten alle 25 Kommunen des Kreises ein Schreiben mit der Bitte, möglichen Handlungsbedarf für Anpassungen des bestehenden ÖPNV-Angebots zu äußern und einen Fragebogen zur Ermittlung von Datengrundlagen auszufüllen. Daraufhin haben **24 der 25 Kreiskommunen** eine Rückmeldung gegeben. Der Fragebogen diente als Grundlage für die Erstellung der in Kapitel 2.1.5 thematisierten Gebietssteckbriefe.

Die aus den Stellungnahmen und den Fragebögen ermittelten **98 Themennennungen** der Kommunen sind in Anhang 3.C aufgelistet. In vielen Fällen zeigte sich eine inhaltliche Übereinstimmung mit den durch die übrigen Beteiligten vorgebrachten Themen.

3.3.3 Zweite Beteiligungsstufe

Formelles Anhörungsverfahren

Gemäß § 12 Abs. 1 ÖPNVG sind „*die Gemeinden im Gebiet des Aufgabenträgers, der örtlich zuständige Träger der Regionalplanung, die Straßenbaulastträger, die vorhandenen Verkehrsunternehmer sowie die für die Erteilung von Genehmigungen für Linienverkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz zuständigen Behörden zu beteiligen. Soweit Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger vorhanden sind, sind diese anzuhören.*“

Über diese gesetzlichen Vorgaben hinaus wurden weitere Akteure einbezogen. Neben allen 25 Kommunen des Kreises wurden im Rahmen der zweiten Beteiligungsstufe die in Tabelle 28 aufgelisteten Institutionen um eine schriftliche Stellungnahme gebeten.

Im Rahmen der zweiten Beteiligungsstufe wurde den beteiligten Institutionen am 25. Juni 2024 der Erstentwurf des Nahverkehrsplans zur Verfügung gestellt mit der Bitte um eine schriftliche Stellungnahme bis einschließlich 24. Juli 2024.

Im Anhang 3.E sind die eingegangenen Stellungnahmen aus dem formellen Anhörungsverfahren und der weitere Umgang damit dokumentiert.

Einbindung der politischen Gremien

Mit der Vorstellung des ersten Planungsentwurfs im Technischen und Umweltausschuss des Landkreises Konstanz am 07. November 2022 wurde die erste Beteiligungsstufe abgeschlossen. Eine weitere Beteiligung der politischen Gremien erfolgte im Rahmen der Beschlussfassung in den einzelnen Kreisgremien zwischen dem 24. Juni 2024 (Technischer und Umweltausschuss) und 23. September 2024 (Kreistag).

Gruppe	Beteiligte Institutionen
Aufgabenträger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bodenseekreis ▪ Kanton Schaffhausen ▪ Kanton Thurgau ▪ Landkreis Sigmaringen ▪ Landkreis Tuttlingen ▪ Schwarzwald-Baar-Kreis
Behörden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Internationale Bodenseekonferenz ▪ Regierungspräsidium Freiburg ▪ Regionalverband Hochrhein-Bodensee ▪ Regionalverband Bodensee-Oberschwaben
Verkehrsverbände	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH (bodo) ▪ Tarifverbund Ostwind ▪ Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB) ▪ Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (NALDO) ▪ Zweckverband Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar-Heuberg KÖR (move)
Kreistagsfraktionen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ AfD ▪ B90/Grüne ▪ CDU ▪ Die Linke ▪ FDP ▪ Freie Wähler ▪ SPD
Vereine & Interessensverbände	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BUND Kreisverband Konstanz e.V. ▪ Initiative Bodensee-S-Bahn ▪ PRO BAHN Landesverband Baden-Württemberg e.V. ▪ VCD Kreisverband Konstanz e.V.
Verkehrsunternehmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (DB Regio Bus Baden-Württemberg) ▪ Fecht Omnibus GmbH ▪ Jörg Schmidbauer Personenbeförderung GmbH ▪ SBG SüdbadenBus GmbH (DB Regio Bus Baden-Württemberg) ▪ Verkehrsbetriebe Schaffhausen ▪ Verkehrsunternehmen Behringer GmbH ▪ Verkehrsunternehmen Stadtbus Tuttlingen Klink GmbH
Vertretungen gesellschaftlicher Gruppen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kreisseniorrat ▪ Kreisschülervertretung ▪ Fahrgastbeirat

Tabelle 28: Auflistung der im Rahmen des formellen Anhörungsverfahrens zum Nahverkehrsplan 2023 beteiligten Institutionen.

3.4 Potenzialanalyse

3.4.1 Grundlagen und Methodik

Die Gestaltung der Angebote des öffentlichen Verkehrs in einer Region hängt stark vom Mobilitätsbedarf sowie dem Mobilitätsverhalten der Einwohnenden und damit von der daraus resultierenden Fahrgastnachfrage ab. Für bestehende Verkehre kann diese leicht durch Fahrgasterhebungen ermittelt und überprüft werden. Für die Ermittlung von bisher unerschlossenen Fahrgastpotenzialen genügt dies jedoch nicht. Eine Potenzialanalyse schafft im Rahmen der Genauigkeit der Modellparameter hierzu eine objektive und überprüfbare Datengrundlage. Im Rahmen dieses Nahverkehrsplans wurde eine zweistufige Potenzialanalyse durchgeführt (Abbildung 36).

Methodik der Verbindungsanalyse

Als Datengrundlage für die Berechnungen dienen Pendlerdaten zum Berufs- und Ausbildungsverkehr. Hier wird die Statistik der Bundesagentur für Arbeit über Wohn- und Arbeitsort von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sowie die Schülerstatistik des Landkreises Konstanz über Wohn- und Schulort innerhalb des Kreisgebiets herangezogen. Beide Statistiken zusammengenommen geben Auskunft über mögliche Berufs- und Schulpendelbeziehungen auf Gemeindeebene. Studierende und nicht sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Geringfügig entlohnte Beschäftigte, Beamte, Selbstständige und mithelfende Familienangehörige) sind in diesen Statistiken nicht erfasst.



Abbildung 36: Bestandteile und Leitfragen der ÖPNV-Potenzialanalyse.
Quelle: IGDB Verkehrsplanung + Beratung

Nach der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD 2017) beträgt der Anteil der Berufs- und Ausbildungswege an allen Wegen zusammen 23% (Bundesdurchschnitt). Die oben genannten Statistiken liefern raumbezogene Informationen (potenzielle Verkehrsbeziehungen) zu einem Großteil dieses Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen. Zu den übrigen 77% (Dienstfahrten, Einkauf, Erledigung, Freizeit und Begleitung) liegen keine relationsscharfen Daten vor, sodass dieser Anteil mathematisch ermittelt werden muss. Hierzu wird zunächst ein theoretisches maximales Verkehrsnachfragepotenzial (Ursprungspotenzial) in Beziehungen pro Tag ermittelt. Dieses Ursprungspotenzial wird im Anschluss durch Abschläge zur Vermeidung einer rechnerischen Nachfrageüberbewertung reduziert. Hintergrund dessen sind nichtmodellierbare Wegezwecke, wie z.B. Dienstwege oder „Bringen und Holen“. Diese werden in dieser Analyse nicht angerechnet. Ebenso resultiert aus statistisch erfassten potenziellen Verkehrsbeziehungen nicht automatisch bzw. nicht an jedem Tag eine tatsächliche Verkehrsbewegung. In Summe wird das Ursprungspotenzial pauschal um ca. 50% reduziert. In Abhängigkeit von der betrachteten Relationsentfernung werden bestimmte Wegezwecke ebenfalls nicht als Potenzial zu einer Relation hinzugerechnet (z.B. beträgt die durchschnittliche Länge von Einkaufswegen „nur“ 3,7 km), sodass die Abzüge in vielen Fällen mehr als 50% betragen.

Durch den beschriebenen Abzug vom Ursprungspotenzial ergibt sich als Zwischenergebnis die potenzielle Verkehrsnachfrage in Beziehungen pro Tag. Diese muss noch auf die verschiedenen Verkehrsmittel umgelegt werden. Um das Fahrgastpotenzial für den ÖPNV zu ermitteln, wird die potenzielle Verkehrsnachfrage auf einer Relation mit dem in der MiD 2017 ausgewiesenen Anteil des öffentlichen Verkehrs an allen Wegen für Strukturräume, die denen des Landkreises Konstanz ähneln, multipliziert. Der entsprechende Wert liegt bei 7%. Dieses Ergebnis stellt ein theoretisches Fahrgastpotenzial für einen durchschnittlichen Tag dar. Da die verschiedenen Wegezwecke innerhalb einer Woche von Wochentag zu Wochentag stark variieren (z.B. bestehen montags bis freitags hohe Anteile im Berufsverkehr, während am Wochenende der Freizeitverkehr dominiert) und sich die angewendeten Mobilitätsparameter jeweils auf einen Jahresdurchschnitt beziehen, muss der ermittelte theoretische Tagesdurchschnitt zumindest in einem Wochendurchschnittswert zusammengefasst werden. Hierdurch ergibt sich das im weiteren Verfahren verwendete Fahrgastpotenzial in der Einheit Fahrgäste pro Woche innerhalb einer Gemeinde und zwischen Gemeinden.

Um Anhaltswerte für die Fahrgastpotenziale auf Relationen innerhalb einer Gemeinde zu erhalten, wird eine Gewichtung auf Grundlage bekannter Bevölkerungszahlen vorgenommen.

Auf Relationen, die eine Länge von 15 km überschreiten und bei denen bereits eine zumutbare Verbindung mit dem SPNV besteht, wird das ermittelte Fahrgastpotenzial vollständig dem SPNV zugeordnet³¹. Sofern auf einer Relation sowohl straßengebundene, als auch schienengebundene Angebote bestehen, liegt ein Schienenparallelverkehr vor. Ein Schienenparallelverkehr ist dann schädlich, wenn er dem SPNV Fahrgastpotenziale in einem Umfang entzieht, der die Tragfähigkeit des SPNV gefährdet oder sofern kein ausreichendes Fahrgastpotenzial für eine straßengebundene ÖPNV-Verbindung ermittelt werden kann. Auf kleinräumigen Relationen von 15 km und weniger wird davon ausgegangen, dass durch die in der Regel langen Zugangswege zu Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV sowie gegebenenfalls erforderlichen Umstiege und damit verbundenen Zeit- bzw. Komfortverluste nur rund 30% des kleinräumigen Fahrgastnachfragepotenzials abgeschöpft werden können. Die übrigen 70% werden in der Verbindungsanalyse im Falle von parallel vorhandenen SPNV-Angeboten dem straßengebundenen ÖPNV zugeordnet, der in der Lage ist, die kleinräumigen Fahrgastpotenziale kundenorientiert zu erschließen.

In Anhang 3.F ist die Methodik der Verbindungsanalyse bildhaft in Form von Foliencharts erläutert.

Die ermittelten Fahrgastpotenziale erlauben den Vergleich mit Potenzialgrenzwerten von zuvor definierten Netzkategorien für die Angebotskonzeption (Näheres hierzu wurde in Kapitel 3.2.2 vorgestellt).

Methodik der Erschließungsanalyse

Für die Erschließungsanalyse wurden Siedlungsflächen, das Verkehrsnetz und Haltestellenstandorte des Untersuchungsraums in ein Geografisches Informationssystem übertragen. Da sich die Lage und Anzahl der Haltestellen seit dem Beschluss des Nahverkehrsplans 2011/2016 nicht wesentlich verändert haben, wurden die Ergebnisse der dortigen Mängelanalyse direkt in das Maßnahmenkonzept aufgenommen. Wurde im Rahmen des Beteiligungsverfahrens Unzufriedenheit mit der Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen geäußert, wurde jeder Einzelfall nach den in Kapitel 3.2.3 definierten Anforderungen an die räumliche Erschließung geprüft. Dabei wurden netzfeine Entfernungen und Höhenprofile gemessen.

Werden die Anforderungen an die Erschließung eines Gebietes nicht erfüllt, wird es als „nicht ausreichend erschlossenes Gebiet“ bezeichnet.

³¹ Nach der Marktuntersuchung Eisenbahnen 2018 der Bundesnetzagentur, Seite 19, Abb.12 liegt die durchschnittliche Reiseweite im SPNV seit mehreren Jahren konstant bei 21 km. Für die Ermittlung von Schienenparallelverkehren im Rahmen dieses Nahverkehrsplans werden jedoch bereits Relationen mit 15 km Länge vollständig dem SPNV zugeordnet. Damit werden Schienenparallelverkehre mit einer Länge über 15 km als grundsätzlich schädlich angesehen. Dieser Sicherheitsabschlag zugunsten des SPNV stellt sicher, dass diesem auf kurzen Strecken keine zu hohen Fahrgastpotenziale durch den straßengebundenen ÖPNV entzogen werden.

3.4.2 Ergebnisse der Verbindungsanalyse

Im Rahmen der Verbindungsanalyse wurden 235 Binnenverkehrsrelationen und 199 (analyserrelevante) kreisübergreifende Relationen im Landkreis Konstanz ermittelt sowie deren Fahrgastpotenzial pro Woche berechnet. Hieraus wurde auf 39 Relationen ein ausreichendes Potenzial zwischen zwei Kommunen für eine Hauptlinie 3. Ordnung oder höher (vgl. Kapitel 3.2.2) ermittelt und anschließend durch vorhandene reine SPNV-Relationen mit mehr als 15 km Länge (4 Stück) bereinigt. Da auf einer dieser SPNV-Relationen (Singen – Stockach) das Reisezeitverhältnis ggü. dem MIV mit 2,3 bis 2,7 derzeit nicht zumutbar ist und eine Behebung durch geeignete SPNV-Maßnahmen auf absehbare Zeit nicht umsetzbar erscheint, wurde diese wieder dem straßengebundenen ÖPNV zugeordnet.

Damit wurden für den straßengebundenen ÖPNV insgesamt 36 Relationen ermittelt, die in einer raumbezogenen Einzelfallbetrachtung auf ihr Gesamtpotenzial hin untersucht wurden. Dieses Gesamtpotenzial bildet sich aus zusätzlich hinzukommenden überlagernden Fahrgastpotenzialen, die deutlich geringer sein können, als die Mindestpotenziale für eine der in Tabelle 19 benannten Netzkategorien.

Auf Relationen, die im Rahmen der ersten Beteiligungsstufe konkret benannt wurden, sowie auf Relationen ohne ÖPNV-Angebote, wurde ebenfalls das Fahrgastpotenzial untersucht, um vorhandene Angebote zu überprüfen bzw. gegebenenfalls vorhandene Netzlücken zu identifizieren.

Insgesamt zeigt sich, dass auf den meisten potenzialstarken Relationen (Hauptlinien 1., 2. und 3. Ordnung) schon heute ÖPNV-Angebote mit im Vergleich zum MIV akzeptablen Reisezeiten bestehen. Allein auf den nachfolgend in Tabelle 29 dargestellten Relationen konnten im Bestand 04/2021 **keine ausreichenden Reisezeitverhältnisse** (vgl. Kapitel 3.2.2) festgestellt werden. Diese Relationen werden daher in die weiteren Betrachtungen aufgenommen.

Relation	Ausreichendes Potenzial für Netzkategorie ...
Allensbach – KN-Dettingen – KN-Wallh. – KN-Litzelstetten	HL-3
Engen – Emmingen-Liptingen	E-G bis vergleichbar HL-3
Hilzingen – Singen Süd	HL-2
Hohenfels – Wald – Meßkirch/Pfullendorf	Vergleichbar HL-3
Hohenfels – Herdwangen-Schönach	Vergleichbar HL-3
Konstanz – Reichenau	2 x HL-1 oder 1 x HL-1 + 1 x HL-2 + 1 x HL-3
Öhningen – Schienen	E-G
Singen Süd – Radolfzell-Böhringen – Radolfzell Nord	HL-2
Singen – A98 – Stockach	HL-3
Singen – Tengen – Blumberg	HL-2
Steißlingen – Schloß Langenstein – Eigeltingen	E-G
Stockach – Mühlingen – Neuhausen ob Eck – Tuttlingen	HL-3
Stockach – Heudorf – Emmingen-Liptingen – Tuttlingen	HL-3
Stockach – Bonndorf	Vergleichbar E-G
Tengen – Wiechs a.R. – Thayngen	HL-3
HL-1 = Hauptlinie 1. Ordnung HL-2 = Hauptlinie 2. Ordnung HL-3 = Hauptlinie 3. Ordnung E-G = Ergänzungslinie Grundversorgung	

Tabelle 29: Gemäß Potenzialanalyse und Anforderungsprofil ermittelte Relationen für neue ÖPNV-Verbindungen

Auf Relationen mit schwächeren Nachfragepotenzialen im Jedermannverkehr (geringer als Hauptlinie 3. Ordnung) sollen zur Gewährleistung einer Grundmobilität (Daseinsvorsorge) geeignete ÖPNV-Angebote zur Ergänzung der festbedienten potenzialstarken Relationen geschaffen werden. Diese Relationen sind in Tabelle 29 berücksichtigt und wurden der Netzkategorie „Ergänzungslinie Grundversorgung“ zugeordnet.

Auf Grundlage der Anliegen aus der ersten Beteiligungsstufe wurden einige **bereits in ausreichender Reisezeit bediente Relationen** dahingehend untersucht, ob...

- ... höhere Potenziale erreichbar sind, als derzeit auf Grundlage des in 04/2021 vorhandenen Angebots abgeschöpft werden können oder
- ... Fahrgastzugewinne unter der Voraussetzung einer möglichst kostenneutralen Umsetzung zum Bestandskonzept 01/2019 möglich sind.

Die Auflistung in Tabelle 30 stellt Ergänzungen dar, die nicht bereits in Tabelle 29 erfasst sind. Details zur Priorisierung von Maßnahmen sind in Kapitel 4.1 ausführlich beschrieben.

Relation	Ausreichendes Potenzial für Netzkategorie ...	Angebotsniveau im Bestand	Verweis zu Erläuterungen in Anhang 4.A.
Allensbach – Konstanz – Kreuzlingen	HL-2	Vergleichbar HL-3	Maßnahme M_All.01
Allensbach – Langenrain	HL-2	Vergleichbar HL-3	Maßnahme M_All.08
Engen – Aach – Eigeltingen – Honstetten – Heudorf	HL-3	E-G	Maßnahme M_Eigl.02
Engen – Tengen	HL-3	Vergleichbar HL-3	Maßnahme M_T.01
Gottmadingen Ost – Singen	HL-1	Vergleichbar HL-3	Maßnahme M_Sin.01
Gottmadingen – Gailingen – Büsingen	HL-2	Vergleichbar HL-2	Maßnahme M_Glin.03
Gottmadingen – Bietingen – Hilzingen	HL-3	Vergleichbar E-G	Maßnahme M_Got.02
Gottmadingen – L190 – Hilzingen	HL-3	Vergleichbar E-G	Maßnahme M_Got.03
Moos – Schienen – Öhningen – Stiegen	HL-3	Vergleichbar HL-3	Maßnahmen M_Ö.01 und M_Ö.02
Radolfzell – Stein a.R.	2 x HL-1	1 x HL-1	Maßnahmen M.11 und M.12
Radolfzell – Steißlingen	HL-2	Vergleichbar HL-2	Maßnahme M_Stei.04
Singen – Eigeltingen	HL-1 + HL-3	Vergleichbar HL-2	Maßnahme M.24.a
Singen – Hilzingen – Engen	HL-2	Vergleichbar HL-3	Maßnahme M_Hil.03
Singen – Rielasingen – Worblingen	2 x HL-1	1 x HL-1	Maßnahmen M_RiWo.01 und M_RiWo.03
Singen – Schlatt u.K. – Mühlhausen – Ehingen – Engen	HL-2	Vergleichbar HL-3	Maßnahmen M_MhE.02 und M_MhE.04
Singen – Steißlingen	HL-1	Vergleichbar HL-2	Maßnahme M_Stei.01
Steißlingen – Stockach	HL-3	Vergleichbar E-G	
Stockach – Liptingen – Tuttlingen	HL-3	Vergleichbar E-G	Maßnahme M_Stok.02
Stockach – Hohenfels	HL-3	Vergleichbar HL-3	Maßnahmen M_Ho.02, M_Ho.04 und M_Stok.07
Stockach – Hoppetenzell – Meßkirch	HL-3	Vergleichbar E-G	Maßnahme M_Mü.03
Stockach – Zoznegg – Mühligen	HL-3	Vergleichbar HL-3	Maßnahme M_Mü.02
Stockach – Ludwigshafen – Bodman – Stahringen	HL-3	Vergleichbar HL-3	Maßnahme M_BoLu.01
Stockach – Espasingen – Überlingen	HL-3	Vergleichbar HL-3	Maßnahme M_Stok.03
Stockach – Owingen – Überlingen	HL-3	Vergleichbar E-G	Maßnahmen M_Stok.01 und M_Stok.08
Worblingen – Moos	HL-3	Vergleichbar HL-3	Maßnahme M_RiWo.01

GN_1 = Grundnetz 1. Ordnung | GN_2 = Grundnetz 2. Ordnung | GN_3 = Grundnetz 3. Ordnung
E-SV = Ergänzungsnetz Schulverkehr | E-G = Ergänzungsnetz Grundversorgung

Tabelle 30: Optimierungspotenziale Bedienungshäufigkeit auf Relationen im Bestandsangebot 04/2021

Im Rahmen der ersten Beteiligungsstufe wurden zahlreiche Verbesserungsvorschläge zu bestehenden Anschlussbeziehungen bzw. Vorschläge für neue Anschlussbeziehungen mitgeteilt (Tabelle 31). Diese Vorschläge wurden untersucht und ortsbezogen individuell beantwortet. Betrachtet wurden nicht nur Anschlüsse auf dem Gebiet des Landkreises Konstanz, sondern auch relevante Anschlussbeziehungen außerhalb dieses Gebietes. Die Ergebnisse können den Stellungnahmen zu den jeweiligen Anliegen in den Anhängen 3.B und 3.C entnommen werden.

Kommune	Station / Haltestelle	Linien	Relation	Verweis zu Stellungnahmen in Anhängen 3.B bzw. 3.C*
Allensbach	Allensbach, Bahnhof	S6 ⇔ 203	Radolfzell – Langenrain	QB_All_B.08 QB_All_B.13 QB_All_B.15 QB_All_K.10
		RE 2 ⇔ Neu	Karlsruhe – Dettingen	QB_K_B.08 QB_K_K.01
Engen	Engen, Bahnhof	305 ⇔ S6	Bittelbrunn – Singen	QB_Eng_B.04
		301 ⇔ S6	Tengen – Singen	QB_Eng_B.08
Gottmadingen	Gottmadingen, Bahnhof	S62 ⇔ 403/404	Schaffhausen – Got. Industriepark	QB_Got_B.17
		S62 ⇔ 403	Singen – Büsingen	QB_Got_B.19 QB_Glin_K.09
Konstanz	Konstanz, Bahnhof	203 ⇔ IR75	Allensbach – Zürich	QB_K_B.03
	Konstanz, Sternenpl.	5 ⇔ Versch. Linien	[Verschiedene Relationen]	QB_K_B.05
Moos	Moos, Bohlinger Str./Grüner Baum	200 ⇔ 201	Radolfzell – Schienen	QB_Ö_B.06
		200 ⇔ 402	Radolfzell – Worblingen	QB_RiWo_B.07
Reichenau	Reichenau, Bahnhof	203 ⇔ S6	Waldsiedlung – Konstanz	QB_Rei_B.01
Radolfzell	Radolfzell, Bahnhof	S6 ⇔ 200	Gaienhofen – Konstanz	QB_GLK_B.59
		RE 2 ⇔ S61	Karlsruhe – Stockach	QB_Rz_B.01
		1 ⇔ S6	RZ Nord – Konstanz	QB_Rz_B.17 QB_Rz_B.24
Steißlingen	Friedhof-/Gartenstr.	401 ⇔ 202	Orsingen – Radolfzell	QB_ON_B.04
Singen	Singen, Bahnhof	IC/RE 4 ⇔ S6	Stuttgart – Konstanz	QB_GLK_B.35
		S62 ⇔ S6	Schaffhausen – Konstanz	QB_Got_B.02 QB_Got_B.03
		S6 ⇔ 402	Engen – Rielas.-Worblingen	QB_RiWo_B.03
Singen	Singen, Landesgartenschau	S6 ⇔ 403	Gottmadingen – Konstanz	QB_Sin_B.02
Stockach	Stockach, Bahnhof	S61 ⇔ 7391	Radolfzell – Krauchenwies	QB_Stok_B.12
Schaffhausen	Schaffhausen, Bahnhof	S 9 ⇔ S62	Jestetten – Singen	QB_Got_B.14

* = IDs mit „..._B.“ im Namen verweisen auf Anhang 2.B (Eingaben von Bürgerinnen und Bürgern), IDs mit „..._K.“ auf den Anhang 2.C (Eingaben von Kommunen)

Tabelle 31: Untersuchte Anschlussbeziehungen im Bestandsangebot 04/2021

3.4.3 Ergebnisse der Erschließungsanalyse

Die für jede Kommune durchgeführte Erschließungsanalyse aus dem Nahverkehrsplan 2011/2016 in Verbindung mit dem in diesem Nahverkehrsplan angepassten Erschließungsstandard (Kapitel 3.2.3) und den Ergebnissen aus dem Beteiligungsverfahren zeigt, dass in den meisten Kommunen schon heute im Grunde eine gute Abdeckung der besiedelten Flächen im Kreisgebiet mit

Haltestellen vorliegt. Verbesserungsbedarf wurde im Rahmen des Beteiligungsverfahrens seitens der Kommunen und der Bevölkerung an den in den in Tabelle 32 aufgelisteten Stellen angemeldet. Hierbei handelt es sich um eine Zusammenfassung der Vorschläge und des Prüfergebnisses. Die vollständigen Angaben in Anhang 4.A sind maßgeblich.

Der ortsbezogene Handlungsbedarf zur Herstellung einer ausreichenden bzw. attraktiven Erschließung im Untersuchungsgebiet ist in der Maßnahmenkonzeption (Anhang 4.A) detailliert beschrieben – in manchen Fällen als Teil einer größeren Maßnahme (z.B. Anhang 4.A, Maßnahme M_Hil.01).

ID des Anliegens (vgl. Anhänge 3.B bzw. 3.C)	Betroffene Kommune	Kernaussage des Anliegens	Prüfergebnis (Details siehe Anhang 4.A)
QB_Aach_K.01	Aach	Forderung einer Querungshilfe an der Haltestelle „Autohaus Gohm“	Im NVP berücksichtigt (Maßnahme M_Aach.01)
QB_Aach_K.02	Aach	Zusätzliche Haltestelle am Netto-Markt (Singener Str. 16)	Im NVP berücksichtigt (Maßnahme M_Aach.02)
QB_All_K.06, QB_All_B.16	Allensbach	Häufigere Bedienung der Haltestelle „Unterhaus“. Abgesehen von einzelnen Kursen an Schultagen wird Haltestelle nicht bedient. Auch an schulfreien Tagen und am Wochenende sollte Haltestelle durch Linie 203 angefahren werden	Im NVP berücksichtigt (Maßnahme M_All.02)
QB_All_K.07	Allensbach	Bereich Alemannenstr., Im Reihetal Scheffelstr. u.a. mit Grundschule und Mehrzweckhalle ist mit ÖPNV derzeit nicht erreichbar.	Im NVP berücksichtigt (Maßnahme M_All.03)
QB_All_K.08	Allensbach	Allensbacher Osten sollte besser erschlossen werden.	
QB_All_K.09, QB_All_B.07	Allensbach	Bessere Erschließung des Gewerbegebiets in der Prof.-Maier-Leibnitz-Str. (einschl. EKZ).	Im NVP berücksichtigt (Maßnahme M_All.02)
QB_All_K.13	Allensbach	Neubaugelände „Breite“ sollte an ÖPNV angebunden werden.	
QB_All_K.14	Allensbach	Bessere Anbindung Gemeinmäcker Höfe mit Wild- und Freizeitpark Allensbach an ÖPNV (auch außerhalb der Sommersaison).	Im NVP berücksichtigt (Maßnahmen M_All.01 und M_All.04)
QB_All_K.15	Allensbach	Anbindung Marienschlucht und Ruhewald St. Katharinen in Langenrain an ÖPNV.	Aufgrund abseitiger Lage und schwieriger Netzintegration kann dem Wunsch leider nicht gefolgt werden.
QB_All_K.17	Allensbach	Neue Haltestelle im Bereich Zum Schwarzenberg/Restaurant Meisterklaus/Grillplatz zur besseren Erschließung dieses Gebiets.	Im NVP berücksichtigt (Maßnahme M_All.03)
QB_All_B.25	Allensbach	Haltestelle „Steig“ wird nur in Fahrtrichtung Konstanz bedient. Dadurch in der anderen Richtung lange Fußwege zu den nächsten benachbarten Haltestellen. In Fahrtrichtung Langenrain sollte ebenfalls Halt eingerichtet werden.	Im NVP berücksichtigt (Maßnahme M_All.07)
QB_Bü_K.01	Büdingen	In Gaillingen fehlt in der Büdinger Str. auf Höhe Lidl-Parkplatz eine Bushaltestelle, um das dortige EKZ an ÖPNV anzubinden.	Im NVP berücksichtigt (Maßnahme M_Glin.01)
QB_Got_K.02	Gottmadingen	In Ebringen ist eine neue Bushaltestelle "Ebringen West" geplant (vgl. Pläne 3 a und 3 b der Gemeinde Gottmadingen).	Im NVP berücksichtigt (Maßnahme M_Got.05)
QB_Got_K.03, QB_Got_B.18	Gottmadingen	Der Bereich Heilsberg ist nicht ausreichend an ÖPNV angebunden.	
QB_Ho_K.02	Hohenfels	Das Schloss Hohenfels wird künftig zu einem Tagungszentrum, Hotel und Gastronomie ausgebaut und daher von größeren Besuchermengen frequentiert werden. Daher sollte es an ÖPNV angebunden werden.	Im NVP berücksichtigt (Maßnahme M_Ho.01)
QB_MhE_K.01	Mühlhausen-Ehingen	Unzureichende Erschließung des Neubaugebietes in Ehingen (Bereich Winkelstr./Zum Kiesgrüble und Heinzengarten/Spitzäcker).	Im NVP berücksichtigt (Maßnahme M_MhE.01)

– Fortsetzung auf nächster Seite –

ID des Anliegens (vgl. Anhänge 3.B bzw. 3.C)	Betroffene Kommune	Kernaussage des Anliegens	Prüfergebnis (Details siehe Anhang 4.A)
– Fortsetzung von vorheriger Seite –			
QB_Rz_K.03	Radolfzell	Bushaltestelle am Naturfreundehaus erforderlich.	Im NVP berücksichtigt (Maßnahme M_Rz.01)
QB_KSR.4	Radolfzell	Wohngebiet Otto-Blesch-Str. sollte wieder an ÖPNV angebunden werden. Haltestelle „Stockacher Str.“ ist für Bürger mit Gehbehinderung schwer erreichbar.	Zuständigkeit liegt bei Stadt Radolfzell; Anliegen wurde weitergeleitet.
QB_Hil_B.03	Hilzingen	Erschließung des Neubaugebiets "Am Steppachwiesle" durch neue Haltestelle.	Im NVP berücksichtigt (Maßnahme M_Hil.02)
QB_Ö_B.05	Öhningen	Der Ortsteil Stiegen (inkl. Strandbad und Hafen), der Friedhof, das Wohngebiet im Bereich Am Haldenacker/Im Alten Garten und das Gewerbegebiet "Im Grund" sollen besser erschlossen werden.	Im NVP berücksichtigt (Maßnahme M_Ö.01), Anbindung Gewerbegebiet „Im Grund“ vorbehaltlich Machbarkeit in Detailplanung
QB_Rei_B.04	Reichenau	Supermarkt im Gewerbegebiet in Mittelzell und nördlicher Teil des Ortsteils Niederzell sollen an ÖPNV angebunden werden.	Im NVP berücksichtigt (Maßnahme M_Rei.02)
QB_Rei_B.06	Reichenau	Neue Linienführung für Linie 204 auf Insel Reichenau für bessere Erschließung der relevanten Siedlungsgebiete.	
QB_Stok_B.10	Stockach	Wiederinbetriebnahme Bahnhofpunkt Espasingen an Bodenseegürtelbahn (RB31)	Im NVP berücksichtigt (Kapitel 3.2.3.4)

Tabelle 32: Verbesserungsvorschläge zur Erschließungsqualität von Kommunen und Bevölkerung im Landkreis Konstanz.

3.5 Bewertung durch das Projektteam

An einzelnen Stellen ist es notwendig, die Ergebnisse der Potenzialanalyse (Kapitel 3.4) auf unterschiedliche Rahmenbedingungen und Schwerpunktsetzungen zu übertragen. Dem liegen folgende Überlegungen zugrunde:

- Bei der Einrichtung von neuen Verbindungen oder Angebotsniveaus kann es sinnvoll sein, zunächst erste Erfahrungen mit einem (ggü. dem in der Potenzialanalyse ermittelten) etwas niedrigeren Angebotsniveau zu sammeln.
- In der Betrachtung der Maßnahmenvarianten im Rahmen der Verbindungsanalyse wird danach differenziert, wie viele Fahrgastpotenziale abhängig von vorhandenen Anschlussverbindungen an den Verknüpfungspunkten realisierbar sind. Sofern absehbar ist, dass in naher Zukunft eine bestimmte Anschlussbeziehung wahrscheinlich nicht realisierbar ist, sind nachträglich entsprechende Potenzialabschläge vorzunehmen.

Diese erste fachliche Abwägung stellt eine Vorauswahl von Maßnahmen bzw. Maßnahmenvarianten vor der Priorisierung nach weiteren Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 4) dar und soll dadurch die Priorisierung insgesamt – insbesondere unter finanziellen Gesichtspunkten – erleichtern. Im Einzelnen wurde ein Ergebnis aus der Verbindungsanalyse überarbeitet (Tabelle 33):

Relation	Korrektur der Netzategorie	Begründung
Eigeltingen – Heudorf (Linie 102)	Herabstufung auf vergleichbar HL-3	Angesichts der mit 6,3% aktuell sehr niedrigen Abrufquote der Bedarfsfahrten auf der Linie 102 (vgl. Kapitel 2.5.2) wird trotz der Berechnungsergebnisse (knapp ausreichendes Potenzial für HL-3-Standard) derzeit kein ausreichendes Potenzial für eine vollständige Umsetzung des HL-3-Standards gesehen. Der Bedienstandard wird daher leicht reduziert (Details siehe Anhang 4.A, Maßnahme M_Eigl.02). Damit ergibt sich ein leicht verbessertes Angebot ggü. dem Fahrplanjahr 2021.
HL-3 = Hauptlinie 3. Ordnung		

Tabelle 33: Herabstufung ausgewählter Relationen aus begründeten Anlässen.

4 Zielkonzept 2030+

4.0 Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes

In Kapitel 3 wurden Anforderungen an das öffentlich zugängliche Mobilitätsangebot ermittelt und mit Blick auf Verbesserungspotenziale analysiert. Hierbei wurden alle im Rahmen der ersten Beteiligungsstufe durch verschiedene Akteure genannten Anliegen dahingehend geprüft, ob ein Maßnahmenwunsch technisch machbar ist, in Einklang mit dem Anforderungsprofil des Landkreises Konstanz steht und wie hoch das erreichbare Fahrgastpotenzial je Maßnahme ist. Ergänzt wurde diese Untersuchung durch eine kritische Analyse (Kapitel 3.4), die unabhängig von den Eingaben aus dem Beteiligungsverfahren verlief und damit eine Gleichbehandlung aller Teilräume gewährleistet.

Jede einzelne Maßnahme wird im nachfolgenden Kapitel zunächst dargestellt und zieladäquat priorisiert. Hierzu wurden die in Tabelle 34 dargestellten Kategorien entwickelt und angewendet. Sämtliche Maßnahmen mit Priorisierung sortiert nach Teilräumen sind in Anhang 4.A zu finden.

Bezeichnung		Bedeutung
U	Umgesetzter bzw. in Umsetzung befindlicher Bedarf	Maßnahme wurde bereits umgesetzt bzw. Es wird voraussichtlich bis Dezember 2023 mit der Umsetzung begonnen.
VB	Vordringlicher Bedarf	Maßnahme soll kurzfristig (voraussichtlich bis Dezember 2024) umgesetzt oder initiiert werden.
MB	Mittelfristiger Bedarf	Maßnahme soll mittelfristig (voraussichtlich bis Dezember 2030) umgesetzt oder initiiert werden.
WB	Weiterer Bedarf	Maßnahme soll nachrangig umgesetzt werden. Spätestens im Rahmen der Fortschreibung des nächsten Nahverkehrsplans soll ein genauere Zeithorizont zur Umsetzung dargestellt werden.
PB	Prüfbedarf	Maßnahmenkosten bzw. -wirkungen können im Rahmen dieses Nahverkehrsplans nicht abschließend bewertet werden. Gegebenenfalls liegen Zuständigkeiten ganz oder teilweise außerhalb des Landkreises Konstanz. In diesem Fall soll eine Prüfung durch die zuständige Behörde erfolgen. Sofern der Landkreis Konstanz zuständig ist, soll er die Maßnahme außerhalb des Nahverkehrsplans tiefer prüfen.

Tabelle 34: Kategorien für Maßnahmenpriorisierung

Die Priorisierung ist notwendig, da viele im Rahmen dieses Nahverkehrsplans ermittelten Maßnahmen aufgrund verschiedener Rahmenbedingungen nicht in absehbarer Zeit umgesetzt werden können:

- Finanzmittel zur Finanzierung des ÖPNV sind nicht unbegrenzt verfügbar,
- Maßnahmen zur flächendeckenden Sicherung der Daseinsvorsorge werden in der Abwägung bevorzugt berücksichtigt,
- Etliche Maßnahmen liegen nicht in der unmittelbaren Zuständigkeit des Kreises und können nur durch Kooperationen umgesetzt werden. Diese stehen unter Genehmigungs- und Finanzierungsvorbehalt durch die jeweils (mit-)zuständigen Institutionen,
- Vertragslaufzeiten und weitere Inhalte bestehender Verkehrsverträge erfordern mindestens eine zeitliche Priorisierung oder gegebenenfalls Aufteilung einer größeren Maßnahme in mehrere Teilmaßnahmen.

Aus den einzelnen Maßnahmen ergibt sich ein aus mehreren Achsen bestehendes Verbindungskonzept (Kapitel 4.2) – die konkrete Umsetzung des im Kapitel 3.2.2 definierten Verbindungsstandards im Landkreis Konstanz. Die Verknüpfung der Einzelmaßnahmen hin zu einem integrierten Gesamtsystem wird im Verknüpfungskonzept (Kapitel 4.2.2) beschrieben. Weitere Bausteine u.a. zu den Themen Barrierefreiheit, Mobilitätsmanagement, Fahrgastinformation, Tarif und Vertrieb vervollständigen die Beschreibung des Zielzustandes. Die Summe all dieser Einzelteile und Konzepte bildet ein neues, auf langfristige Umsetzung ausgelegtes Angebotskonzept für den ÖPNV im Landkreis Konstanz – nachfolgend als „Zielkonzept 2030+“ bezeichnet.

Zur Abschätzung des Finanzierungsbedarfs für die in den nachfolgenden Kapiteln dargestellten verkehrsleistungsbezogenen (konsumtiven) Maßnahmen, werden Erfahrungswerte des Landkreises Konstanz zu Durchschnittskosten je Fahrplankilometer angesetzt, bei denen zwischen Verkehren mit und ohne Voranmeldung unterschieden wird. Als Basis dazu dienen Werte aus dem Jahr 2021, die abhängig vom Zeithorizont der Umsetzung jeder einzelnen Maßnahme mit geeigneten Zuschlägen versehen werden, um Kostensteigerungen bei der Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen.

4.1 Maßnahmen nach Priorisierung

4.1.1 Einführung

Nachfolgend werden die ermittelten Maßnahmen sortiert nach ihrer Priorisierung dargestellt. Zu Maßnahmen der in Tabelle 34 dargestellten Kategorien VB, MB und WB wurden Kostenschätzungen vorgenommen. Bei diesen Kostenangaben wurde nur der Anteil, der auf den Landkreis Konstanz entfällt, dargestellt. Dieser wurde auf Basis von Erfahrungswerten und geeigneten Faktoren zu Kostensteigerungen bis zum Zeitpunkt der Maßnahmenumsetzung ermittelt. Trotz sorgfältiger Parametrierung handelt es sich dabei um Schätzungen, die gewissen, schwer abschätzbaren Preisschwankungen unterliegen.

Eine eigene, maßnahmenscharfe Erlösprognose wurde im Rahmen dieses Nahverkehrsplan nicht durchgeführt. Wenn nachfolgend also von „Kosten“ die Rede ist, sind damit ausschließlich die voraussichtlich zu erwartenden Produktionskosten der Maßnahmen ohne Einnahme von Fahrgeldern gemeint (Fall „fahrscheinloser ÖPNV“).

Hiervon abzugrenzen ist der „Zuschussbedarf“ – also die Differenz aus Kosten und Fahrgeldeinnahmen (ohne Verrechnung mit den durch das Land bereitgestellten Finanzmitteln für den ÖPNV-Betrieb). Der Zuschussbedarf wird nachfolgend vereinfacht mithilfe von Kostendeckungsgraden auf Basis von Erfahrungswerten sowie einem Puffer für unvorhersehbare Kostensteigerungen von 10% ermittelt. Das heißt, es wird fiktiv angenommen, dass 10% der Einnahmen in Zukunft wegfallen. Da sich der Kostendeckungsgrad von Linienbündel zu Linienbündel unterscheidet, werden zwei Extremwerte für den Zuschussbedarf berechnet und dargestellt: Eine Untergrenze („worst case“ mit unterdurchschnittlichen Einnahmen) und eine Obergrenze („best case“ mit überdurchschnittlichen Einnahmen).

In den durch den Landkreis Konstanz beauftragten Buslinienbündeln schwankte der Kostendeckungsgrad im Jahr 2022 zwischen 40% und 68%. Obiger Methodik folgend werden also 30% der Kosten als Minimum („worst case“) und 58% der Kosten als Maximum („best case“) für die voraussichtlich zu erwartenden Fahrgeldeinnahmen verwendet.

4.1.2 Umgesetzte bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen (U)

Die nachfolgende Tabelle 35 enthält alle Maßnahmen, die seit der Bestandsaufnahme (04/2021) umgesetzt wurden und bis 12/2024 zur Umsetzung vorgesehen sind. Einschließlich der Ausgaben für das bestehende ÖPNV-Angebot umfassen diese Maßnahmen insgesamt ein Volumen i. H. v. **rund 14 Mio. Euro pro Jahr.**

Bezeichnung der Maßnahme in Anhang 4.A	Beschreibung
M.1	Aufrechterhaltung mindestens des bestehenden ÖPNV-Angebotsniveaus (Fahrplanjahr 2022/2023).
M.2.m	Ganztägige Bedienung (5-0 Uhr) der S61 Radolfzell - Stockach (seehäsele) montags bis samstags im 30'-Takt und an Sonn- und Feiertagen im 60'-Takt sowie Nachtverkehr bis 3 Uhr in Wochenendnächten (Bedienung gemäß Kapitel 3.2.2). Alle Fahrten sollen mit der Kapazität von mindestens zwei Zugteilen VT 650 durchgeführt werden. In der Ausschreibung zur nächsten Vergabe des seehäsele sind diese Anforderungen bereits vorgesehen. Betriebsaufnahme erfolgte im Dezember 2023. <i>Hinweis: Die Kosten dieser Maßnahme trägt überwiegend das Land Baden-Württemberg, nicht der Landkreis Konstanz. Der Landkreis Konstanz finanziert die Verkehre, die über den Landesstandard hinausgehen. In o.g. Summe ist diese Maßnahme daher nicht enthalten. Mit dieser Maßnahme würde die Summe 15,2 Mio. EUR betragen.</i>
M.7	An allen Haltestellen im Landkreis Konstanz sollen QR-Codes platziert werden, die wartenden Fahrgästen einen einfachen Zugang zur digitalen Fahrplanauskunft (u.a. Übersicht über die nächsten Abfahrten und Echtzeitinformationen) ermöglichen. Für jede Linie im Landkreis Konstanz soll der Abruf von Echtzeitdaten zur aktuellen Betriebslage und deren Einsicht über die digitale Fahrplanauskunft vorgesehen werden.
M.14	Im März 2023 erfolgte die Einführung eines landesweit gültigen Jugend-Tickets für 365 Euro pro Jahr für alle Personen bis zur Vollendung des 21. Lebensjahrs sowie für alle Studierenden, Freiwilligendienstleistenden und Auszubildenden zwischen dem 22. und dem vollendeten 27. Lebensjahr. Im Dezember 2023 wurde das landesweite Jugend-Ticket in das Deutschland-Ticket Jugend BW überführt.
M.15	Sämtliche Fahrscheine der VHB-City-Zone dürfen keine Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzbarkeit (Stadt-/Regionalbus, SPNV-Bahnlinien, AST) innerhalb des jeweiligen räumlichen Gültigkeitsbereichs aufweisen. In sämtlichen ÖPNV-Linien im Landkreis Konstanz soll der VHB-Tarif (einschließlich Kooperationen) ohne linien- bzw. betreiberbezogene Ausnahmeregelungen angewendet werden. Diese verbindliche Vorgabe ist spätestens mit der Neuvergabe von Verkehrsleistungen umzusetzen. In Konstanz werden Fahrscheine der VHB-City-Zone bereits im seehas anerkannt; in Allensbach, Singen und Radolfzell bislang nicht. Umsetzung voraussichtlich zum 01.01.2025 angestrebt.
M_Eng.02	Die Fahrt 107 der Buslinie 305 Bittelbrunn - Engen soll zuerst zum Bahnhof geführt werden und erst danach zu den Schulen.
M_Eng.03	Die Fahrt 124 der Buslinie 305 Engen - Bittelbrunn fährt gegenwärtig (Fahrplanjahr 2021) zeitgleich mit wichtigen Bahnankünften (Bahnlinien RE2 und RB27) um 13.40 Uhr in Engen, Bahnhof ab. Ihre Abfahrt soll daher um mindestens 5 Minuten später auf 13.45 Uhr gelegt werden, um die Anschlüsse herzustellen.
M_Rz.04	Alle Haltestellen in Radolfzell sollen hinsichtlich Haltestellendesign und -beschilderung den Anforderungen gemäß Kapitel 3.2.4 entsprechen. Da der Stadtverkehr Radolfzell im Jahr 2025 neu vergeben wird und in diesem Zusammenhang ein neues Haltestellendesign vorgesehen ist, soll die Maßnahme zu diesem Zeitpunkt umgesetzt werden.

Tabelle 35: Maßnahmen der Kategorie „Umgesetzter bzw. in Umsetzung befindlicher Bedarf“ (U)

4.1.3 Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs (VB)

Die nachfolgende Tabelle 36 enthält alle Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs zusammengefasst dargestellt. Die vollständigen Maßnahmenbeschreibungen können dem Anhang 4.A entnommen werden; diese sind maßgeblich. Die ermittelten, kalkulierbaren Gesamtkosten (ohne Fahrgeldeinnahmen) für diese Maßnahmen betragen **insgesamt 669.000 Euro pro Jahr**. Der Zuschussbedarf für den Landkreis Konstanz wird auf **mindestens 388.100 Euro (best case)** und **maximal 468.300 Euro (worst case)** geschätzt.

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
M.4.a	Die in Anhang 4.D dargestellten Haltestellen der Prioritätsstufe I sind vollständig barrierefrei gemäß Kapitel 3.2.7 und 4.5 auszubauen. Für die Umsetzung sind die jeweiligen Baulastträger zuständig. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Landesgemeindefinanzierungsgesetz (vgl. §2 Abs. 1 Nr. 12 LGVFG) kofinanzieren (https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/lgvfg/). Für die Haltestellen auf dem Gebiet der Stadt Radolfzell gilt ein bereits von ihr beschlossener, eigener Ausbauplan (Anhang 4.E).
M.6	Zur Attraktivitäts- und Bekanntheitssteigerung der Bedarfsfahrten soll folgendes Maßnahmenbündel umgesetzt werden: --- Telefonische und kreisweit einheitliche Rufnummer und elektronische Vorbestellmöglichkeit [...], --- Vermarktung unter einer leicht merkbaren Marke und intensive Bewerbung [...], --- Die Vorbestellfrist für die Bestellung von Bedarfsfahrten soll - wo dies ohne unangemessenen Aufwand möglich ist - auf möglichst 30 Minuten oder weniger verkürzt werden.
M.9	Sämtliche im Landkreis Konstanz vorhandenen und künftigen ÖPNV-Angebote sollen folgende, einheitliche Fahrradmitnahmeregelung anwenden: Montag-Freitag zwischen 6 und 9 Uhr kostenpflichtige Fahrradkarte des VHB erforderlich (Ausnahme: Falträder, deren Mitnahme uneingeschränkt kostenlos bleiben soll). Voraussetzung für eine zügige Umsetzung ist die Kooperationsbereitschaft der Städte Engen, Konstanz, Radolfzell und Singen, die jeweils individuelle Fahrradmitnahmeregelungen in ihren Stadtverkehren anwenden. Siehe auch Maßnahme M.16 (Harmonisierung Fahrradmitnahme-Regelungen auf Fahrten zwischen den Verkehrsverbänden VHB und bodo). Ein vollständiger Ausschluss einer Fahrradmitnahme in fest bedienten Buslinien im Landkreis Konstanz ohne zeitliche oder situationsbezogene Differenzierung ist unzulässig.
M.16	In Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund bodo und dem VHB sollen die Fahrradmitnahme-Regelungen beider Verkehrsverbände zugunsten einer für Radfahrende möglichst freizügigen Regelung harmonisiert werden. Ziel ist die Vermeidung von Konflikten im Alltagsbetrieb auf grenzüberschreitenden Fahrten im straßengebundenen ÖPNV. Aus Sicht des Landkreises Konstanz soll angelehnt an die landeseinheitlichen Regelungen im SPNV Montag-Freitag zwischen 6 und 9 Uhr eine kostenpflichtige Fahrradkarte erworben werden, wenn ÖPNV-Kunden ein eigenes Fahrrad mitführen möchten (Ausnahme: Falträder, deren Mitnahme uneingeschränkt kostenlos bleiben soll). Siehe auch Maßnahme M.9 (Harmonisierung Fahrradmitnahme-Regelungen innerhalb des Landkreises Konstanz).
M.19	Die digitale Fahrplanauskunft verschiedener Apps (darunter DB Navigator/DB-Reiseauskunft) zeigen an mehreren Stellen im Gebiet des Landkreises Konstanz falsche Mindestumsteigezeiten an und kommunizieren daher teilweise unattraktive Verbindungen. Daher sollen alle relevanten Anschlussbeziehungen im Landkreis Konstanz in gängigen Apps systematisch überprüft werden. Die Ergebnisse hieraus sollen der NVBW/DB als für die Konfiguration der digitalen Fahrplanauskünfte zuständigen Stellen übermittelt werden.
M.22	Aktuell sind die Aushangfahrpläne an den Haltestellen mittels einer tabellarischen Darstellung (mit Abfahrzeit, Linie und Ziel der Fahrt zusätzlich noch eine Auswahl von Zwischenhaltestellen und gegebenenfalls vorhandene Umsteigemöglichkeiten) gestaltet. Um den vollständigen Linienverlauf mit allen Zwischenhaltestellen und gegebenenfalls weitere Informationen zu Anschlüssen, ergänzenden Mobilitätsangeboten etc. an jeder Haltestelle gut zu kommunizieren, soll zusätzlich zu den bestehenden Aushängen für jede Linie, die dem Alltagsverkehr dient [...] an jeder Haltestelle eine Linienverlaufübersicht mit den genannten Informationen ausgehängt werden. Alternativ hierzu können Aushangfahrpläne statt tabellarisch im Perlschnur-Design gestaltet werden.
M.25	Für die Städte Engen, Konstanz, Radolfzell und Singen sollen Liniennetzpläne, die sämtliche ÖPNV-Linien (Stadt-, Regionalbus, SPNV und gegebenenfalls vorhandene bedarfsgesteuerte Bedienformen) enthalten, erstellt und im jeweiligen Stadtgebiet an allen Haltestellen ausgehängt werden.
M_Aach.01	An der L 189 an der Bushaltestelle "Aach, Autohaus Gohm" soll eine Querungshilfe eingerichtet werden. Für die Umsetzung ist das Land Baden-Württemberg als Straßenbaulastträger zusammen mit der Stadt Aach zuständig.

– Fortsetzung auf nächster Seite –

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
<i>– Fortsetzung von vorheriger Seite –</i>	
M_Aach.02	In der Singener Str. (Höhe Netto-Markt) in Aach soll für die dort vorbeifahrenden Linien 306 und 400 eine Haltestelle ergänzt werden. [...] Für die Herstellung der Infrastruktur vor Ort ist die Stadt Aach zuständig.
M_Aach.03	Einrichtung einer neuen Haltestelle auf der Singener Str. in Aach auf Höhe der Straße "Im Hirtenstall", um das dortige Gewerbegebiet zu erschließen. Voraussetzung hierfür ist die Schaffung einer Durchgangsmöglichkeit für Fußgänger zwischen der neuen Haltestelle und der Straße "Im Hirtenstall". Für die Umsetzung ist das Land Baden-Württemberg als Straßenbaulastträger zusammen mit der Stadt Aach zuständig.
M_All.05	Um die Orientierung für Fahrgäste und die Erschließungswirkung von Langenrain zu verbessern, soll die Haltestelle "Langenrain, Dorfplatz" bei jeder Fahrt der Linie 203 mitbedient werden.
M_All.07	Die Haltestelle "Allensbach, Steig" wird derzeit nur in Fahrtrichtung Konstanz durch die Linien 203 und 203s bedient. Um die Orientierung für dort aussteigende ortsunkundige Fahrgäste sowie die grundsätzliche Ortserschließung zu verbessern, soll auch in Fahrtrichtung Kaltbrunn eine Halteposition eingerichtet werden. Für die Umsetzung ist die Gemeinde Allensbach zuständig.
M_Eng.05	Das Fahrtenangebot der Buslinie 304 soll so ergänzt werden, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in den Stadtteilen Barga, Stetten und Zimmerholz erfüllt wird: Hierzu soll an Samstagen, Sonn- und Feiertagen auch zwischen 6 und 9 Uhr ein ÖPNV-Angebot mindestens mittels Bedarfsfahrten zur Verfügung gestellt werden (insgesamt 2 Fahrtenpaare je Verkehrstag).
M_Eng.06	Das ÖPNV-Angebot soll so ergänzt werden, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) im Stadtteil Bittelbrunn erfüllt wird: Hierzu soll an Samstagen, Sonn- und Feiertagen auch zwischen 6 und 9 Uhr ein ÖPNV-Angebot mindestens mittels Bedarfsfahrten zur Verfügung gestellt werden. Dies soll im Zusammenhang mit Maßnahme M_Eng.01 umgesetzt werden.
M_Glin.01	Im Bereich Büsinger Str./Auf der Höhe (Erschließung u.a. Einkaufs- und Sportzentrum) in Gailingen soll eine neue Haltestelle eingerichtet werden. Für die Umsetzung ist die Gemeinde Gailingen zuständig.
M_Glin.02	Die Linienführung der bis Büsingen fahrenden Fahrten der Buslinie 403 soll wie folgt angepasst werden: Aus Gottmadingen kommend soll ab der Haltestelle Gailingen, Jugendwerk über Kapellenstr., Strandweg und Rheinstraße zum bestehenden Linienweg gefahren werden (analog in Gegenrichtung). Unterwegs sollen die neuen Haltestellen "Obergailingen", "Rheinuferpark", "Rheinbrücke/Abzw. Diessenhofen" und "Schulstraße" bedient werden. Über deren genaue Lage und Einrichtung entscheidet die Gemeinde Gailingen.
M_Glin.03	Das Fahrtenangebot der Buslinie 403 ist so zu ergänzen, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in Gailingen erfüllt wird: Hierzu sollen an Sonn- und Feiertagen zwischen 5 und 7 Uhr zwei zusätzliche Fahrtenpaare eingerichtet werden.
M_Got.1	Die Ankunft und spätere Abfahrt der Linie 403 von/nach Büsingen am Bahnhof Gottmadingen montags bis freitags soll um jeweils 2 Minuten ggü. dem Fahrplan im Fahrplanjahr 2021 vorverlegt werden, um die Anschlusssituation für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu verbessern.
M_Got.2	Das vorhandene Fahrtenangebot der Linie 404 soll so ergänzt werden, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in Ebringen erfüllt wird: --- Verdichtung Fahrtenangebot Montag-Freitag auf durchgehenden 60'-Takt (zusätzlich 8 Fahrtenpaare pro Tag an Montag-Freitag), --- Einrichtung Betrieb an Samstagen, Sonn- und Feiertagen (jeweils zusätzlich 10 Fahrtenpaare pro Tag). Die im Rahmen dieser Maßnahme hinzukommenden Fahrten sollen in Singen beginnen und enden (Vorlaufbetrieb zu Bedienung des Abschnitts Singen - Gottmadingen nach Standard "Hauptlinie 1. Ordnung"; vgl. Maßnahme M_Sin.01).
M_Got.4	Die zum Zeitpunkt 09/2022 in Umsetzung befindlichen neue Haltestelle "Ebringen, West" soll in die Linienführung der Linie 404 aufgenommen werden und Bedienung soll mindestens nach dem Standard "Ergänzungslinie Grundversorgung" erfolgen.
M_Got.6	Es soll eine zusätzliche Fahrt montags bis freitags auf der Buslinie 403 oder 404 ergänzt werden, die gegen 5.00 Uhr in Gottmadingen startet und gegen ca. 5.20 Uhr in Singen eintrifft.
M_Hil.02	Es soll eine zusätzliche Haltestelle im Bereich Riedheimer Str./Tanzplatz/Kindergarten/Steppachwiesle eingerichtet werden. Für die bauliche Umsetzung ist die Gemeinde Hilzingen zuständig.
M_Ho.03	Die Schloßstraße in Hohenfels soll auf dem Abschnitt Selgetsweiler bis K6176 weiterhin für Solo- und Gelenkbusse befahrbar bleiben. Etwaige verkehrsrechtliche Einschränkungen der Befahrbarkeit sollen nur mit geeigneten Ausnahmeregelungen für den ÖPNV umgesetzt werden.
<i>– Fortsetzung auf nächster Seite –</i>	

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
<i>– Fortsetzung von vorheriger Seite –</i>	
M_K.04	Um in Konstanz die erste Abfahrt des IR75 Richtung Zürich (ab 5.09 Uhr) aus Allensbach erreichen zu können, soll eine der derzeit (Fahrplanjahr 2021) in Reichenau, Bahnhof beginnenden Fahrten 1010 oder 1070 der Buslinie 203 bereits in Allensbach beginnen. Die betreffende Fahrt soll zeitlich so gelegt werden, dass in Konstanz eine attraktive Umsteigezeit (mindestens 5, jedoch nicht länger als 15 Minuten) entsteht.
M_K.05	Es soll eine neue Haltestelle "Frohnried" auf L220 zwischen Dettingen und Wollmatingen eingerichtet werden, um die dortigen Freizeiteinrichtungen an den ÖPNV anzubinden. Für die Umsetzung ist die Stadt Konstanz in Zusammenarbeit mit dem Land Baden-Württemberg in seiner Rolle als Straßenbaulastträger der L220 zuständig.
M_MhE.01	Die Wohngebiete Winkelstr./Zum Kiesgrüble und Heinzengarten/Spitzäcker sowie des Sportgeländes des SV Mühlhausen 1927 e.V. und der Eugen-Schädler-Halle in Ehingen sollen an den ÖPNV durch Einrichtung neuer Haltestellen durch die Gemeinde Mühlhausen-Ehingen angebunden werden und die Linienführung der Linien 306 (Montag-Freitag) und 302 (Samstag, Sonn- und Feiertag) soll über die Straßen "Obere Tiefe - Zum Kiesgrüble – Hauptstraße erfolgen.
M_MhE.03	Die Fahrt 106 der Buslinie 306 trifft laut Fahrplan im Fahrplanjahr 2021 um 7.26 Uhr - also 9 Min. vor Schulbeginn - bei den Schulen in Engen ein. Um den Fahrplan insbesondere in den Wintermonaten etwas stabiler zu gestalten, soll sie um mindestens 3 Minuten früher gelegt werden. Infolgedessen muss auch die vorherige Fahrt 103 des gleichen Umlaufs entsprechend mitverschoben werden (wenn möglich mit einem Wendezeitpuffer von mind. 3 Min. in Schlatt, Im Brand).
M_Ö.01	Änderung der Linienführung der Buslinie 201 in Öhningen wie folgt: Ab Ortseingang/Friedhof über Carl-Diez-Straße, Oberdorfstr., Ledergasse (sofern für Kleinbusse befahrbar), Kirchbergstraße, Poststr., Oberstaderstr., Rheinstr. nach Stiegen. In der Gegenrichtung wird zwischen den Haltestellen Strandbad und Endorf/Höristr. wegen der Einbahnregelung die Strandbadstraße genutzt. [...] In Moos soll die Buslinie 201 Anschlüsse von/nach Radolfzell [...] und Singen [...] herstellen. In Öhningen sollen - spätestens mit Umsetzung der Maßnahme M.12 - Anschlüsse von/zur Linie 200/200X sowohl aus Richtung Schienen, als auch Stiegen jeweils von/nach Stein am Rhein und Gaienhofen realisiert werden.
M_Rz.01	Das Naturfreundehaus (mit angeschlossenem Campingplatz) soll auch montags bis donnerstags ganztägig, freitags vor 20 Uhr und an Wochenenden vormittags (jeweils mindestens im 120'-Takt per Rufbedienung) an den ÖPNV angebunden werden, indem einzelne Fahrten der Stadtbuslinie 8 in Markelfingen bei Ausstiegswunsch oder nach Voranmeldung das Naturfreundehaus mitbedienen. Voraussetzung hierfür ist Sicherstellung der vorhandenen Wendemöglichkeit für Kraftomnibusse am Naturfreundehaus (Parksituation im Sommer). Für die Umsetzung ist die Stadt Radolfzell zuständig.
M_Rz.03	Der Haltestellenbereich "Radolfzell, Gymnasium" in der Markelfinger Str. soll zeitgemäß modernisiert werden. Insbesondere soll eine nachfragegerechte Haltestellenausstattung gemäß Kapitel 3.2.4 (u.a. Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten) hergestellt werden. Für die Umsetzung ist die Stadt Radolfzell als Trägerin der Bau-last zuständig.
M_Rz.05	Das vorhandene ÖPNV-Angebot im Stadtteil Böhringen (4.287 EW) soll so ergänzt werden, dass der Mindestbedienstandard einer Ergänzungslinie Grundversorgung gemäß Kapitel 3.2.2 erfüllt wird: --- An Samstagen Einrichtung eines weiteren Fahrtenpaars zwischen 6 und 7 Uhr. Dies erfolgt über die Umsetzung der Maßnahme M_Hil.01 [...]. --- An Sonn- und Feiertagen sollen auf der AST-Linie 7 von 6 bis 7 Uhr sowie 19 bis 22 Uhr Fahrten angeboten werden (insgesamt 4 Fahrtenpaare zusätzlich); hierfür ist die Stadt Radolfzell zuständig.
M_RiWo.02	Die im Fahrplanjahr 2021 montags bis freitags vorhandenen Fahrten 172 und 174 der Linie 402 sollen über Worblingen, Kreuzstraße hinaus bis Moos verlängert werden. Analog hierzu sollen auch die Leistungen der Gegenrichtung (Fahrten 175 und 177) bereits in Moos beginnen.
M_Sin.02	Das Fahrtenpaar 134/144 der Linie 403 bis Singen, Hegau-Klinikum (inkl. damit verbundener Schiebung der Fahrt 144 der Linie 403) soll verlängert werden. Eine grundsätzlich häufigere Durchbindung der Linie 403 nach Singen (auch am Wochenende) wird in Maßnahme M_Sin.1 beschrieben.
M_Sin.03	Es soll eine Fußgängerampel über die Schaffhauser Str. (B34) in Singen auf bzw. in der Nähe von der vorhandenen Querungshilfe an der Bushaltestelle "Hegau-Klinikum" eingerichtet werden. Für die Umsetzung sind die Stadt Singen und die Bundesrepublik Deutschland als Straßenbaulastträger zuständig.
M_Sin.04	Die Haltestelle "Singen, Infozentrum" soll in "Singen, Domäne Hohentwiel/Festungsrue (Infozentrum)" umbenannt werden. [...] Dies trägt zu einer leichteren Auffindbarkeit für Ortsunkundige in Fahrgastinfosystemen bei.
<i>– Fortsetzung auf nächster Seite –</i>	

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
– Fortsetzung von vorheriger Seite –	
M_Sin.07	Das Fahrtenangebot der Bus-/AST-Linie 7 soll so ergänzt werden, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) im Stadtteil Überlingen am Ried erfüllt wird: Hierzu soll an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 5 und 7 Uhr ein Bedarfsfahrtenpaar angeboten werden. Die Umsetzung liegt in der Zuständigkeit der Stadt Singen bzw. ihrer Stadtwerke.
M_Sin.09	Die Fahrten des Nachttaxi Singen sollen in die digitale Fahrplanauskunft eingepflegt werden, damit diese über gängige Online-Auskunftssysteme sichtbar werden.
M_Sin.10	Das Nachttaxi Singen soll vollständig in den VHB-Tarif integriert und über dessen Vertriebskanäle beworben werden. Die genannte Tarifintegration soll mit der Maßnahme M.15 umgesetzt werden.
M_Steil.03	Es soll eine Vorverlegung der Fahrten 113 und 104 der Linie 202 erfolgen, dass die Fahrt 113 spätestens um 8.26 Uhr an der Haltestelle Radolfzell, Gymnasium eintrifft. Die vorangehenden Fahrten im selben Umlauf sollen entsprechend angepasst werden. Sofern hierdurch zu große Nachteile an anderer Stelle im ÖPNV-System entstehen, sollten andere fahrplanbezogene Maßnahmen oder eine Anpassung des Beginns der zweiten Schulstunde geprüft werden.
M_Steil.04	Das vorhandene Fahrtenangebot der Buslinie 202 soll so ergänzt werden, dass der Mindestbedienstandard einer Hauptlinie 2. Ordnung gemäß Kapitel 3.2.2 erfüllt wird: --- An Samstagen Einrichtung von zwei fest bedienten Fahrtenpaaren zwischen 5 und 7 Uhr sowie zwei Bedarfsfahrtenpaaren zwischen 1 und 3 Uhr --- Umwandlung des Bedarfsfahrtenpaars 630/631 an Samstagen zu fest bedienten Fahrten ohne Voranmeldung --- An Sonn- und Feiertagen Einrichtung von drei fest bedienten Fahrtenpaaren zwischen 5 und 7 Uhr sowie Umwandlung sämtlicher Bedarfsfahrten zu fest bedienten Fahrten. Im Zusammenhang mit M_Steil.01 (Neukonzeption Linie 401 u.a. mit Durchbindungen auf Linie 202) zu betrachten.
M_Stok.04	Unabhängig von einem neuen Bahnhofpunkt (vgl. Maßnahme M.2.b) und der Anbindung Espasingens durch die Buslinie 7389 (vgl. Maßnahme M_Stok.03) soll die Buslinie 105 auf einzelnen Fahrten - nämlich jenen, bei denen keine Nachteile oder signifikante Mehrkosten an anderer Stelle entstehen - über Espasingen geführt werden. Dies dient der Verbesserung der kleinräumigen Erreichbarkeit zwischen Espasingen und Bodman bzw. Gewerbegebiet Blumhof und Innenstadt Stockach.
M_Stok.05	Der Stadtteil Bleiche soll an den ÖPNV angebunden werden. Hierzu soll ein ca. 170 m langer Fußweg zwischen der Bleichstraße und der vorhandenen Haltestelle "Zizenhausen, Krone" in der Meßkircher Straße angelegt oder - falls die Eigentumsverhältnisse der Grundstücke dies erlauben - der vorhandene (nicht barrierefreie) Trampelpfad ausgebaut werden. Die Kosten [...] lassen sich durch Fördermittel nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (vgl. §2 Abs. 1 Nr. 1 g) und Abs. 1 Nr. 12 LGVFG) kofinanzieren (https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/lgvfg/).
M_Stok.09	Alle an der Haltestelle "Stockach, Stadtwall" durchfahrenden Fahrten (auch in Fahrtrichtung Stockach, Bahnhof) sollen dort halten. Dies betrifft insbesondere die Linien 100, 101, 103 und 104.
M_Stok.10	Im Bereich Radolfzeller-/Nenzinger Str. soll nordöstlich des Kreisels und südlich der Bahnbrücke [...] in Stockach eine neue Haltestelle eingerichtet und durch alle dort vorbeifahrenden Linien bedient werden. Die Umsetzung der neuen Haltestelle liegt in der Zuständigkeit der Stadt Stockach.
M_Stok.11	Zur attraktiveren Erschließung des Bereichs Radolfzeller Str./Haitachweg soll in der Nähe der signalisierten Fußgängerquerung eine neue Haltestelle eingerichtet und durch alle dort vorbeifahrenden Linien bedient werden. Die Umsetzung der neuen Haltestelle liegt in der Zuständigkeit der Stadt Stockach.

Tabelle 36: Maßnahmen der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ (VB)

4.1.4 Maßnahmen des mittelfristigen Bedarfs (MB)

Die nachfolgende Tabelle 37 enthält alle Maßnahmen der Kategorie „Mittelfristiger Bedarf“ im straßengebundenen ÖPNV zusammenfassend dargestellt. Die detaillierte Maßnahmenbeschreibung kann Anhang 4.A entnommen werden. Die ermittelten Gesamtkosten (ohne Fahrgelderlöse) für diese Maßnahmen betragen **10,980 Mio. Euro pro Jahr**. Die investiven Maßnahmen (Haltestelleninfrastruktur) sind hierbei nicht berücksichtigt. Der Zuschussbedarf wird auf **mindestens 6,37 Mio. Euro (best case)** und **maximal 7,686 Mio. Euro (worst case)** geschätzt.

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
M.3	Auf allen Hauptlinien 1. und 2. Ordnung sollen [...] mindestens außerhalb der Hauptverkehrszeit erweiterte Fahrradmitnahmemöglichkeiten entweder mittels Hecklastträger oder Fahrradanhänger angeboten werden. Neben der weiterhin möglichen Mitnahme von Fahrrädern im Fahrzeuginnenraum im Rahmen des verfügbaren Platzangebots [...] sollen mindestens 5 weitere Fahrräder herkömmlicher Bauart [...] außerhalb des Fahrzeuginnenraums mitgeführt werden können.
M.4.b	Die im Anhang 4.D dargestellten Haltestellen der Prioritätsstufe II sollen vollständig barrierefrei gemäß Kapitel 3.2.7 und 4.5 ausgebaut werden. Für die Umsetzung sind die jeweiligen Kommunen zuständig. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (vgl. §2 Abs. 1 Nr. 12 LGVFG) kofinanzieren (https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/lgvfg/). Für die Haltestellen auf dem Gebiet der Stadt Radolfzell gilt ein bereits von ihr beschlossener, eigener Ausbauplan (Anhang 4.E).
M.5.	An den in Kapitel 4.3.3 aufgelisteten Standorten im Kreisgebiet soll die Einrichtung von Mobilitätsstationen bzw. "Multimodalen Knoten" (vgl. Kapitel 3.2.4.5) geprüft werden. An jeder Mobilitätsstation sind abhängig vom für jeden Standort zu prüfenden Ausstattungsgrad die in Kapitel 3.2.4.5 beschriebenen Anforderungen möglichst vollständig zu erfüllen. Die Federführung für die Umsetzung von Mobilitätsstationen liegt bei den jeweiligen Kommunen. Die Kosten zur Herstellung von Mobilitätsstationen bzw. Multimodalen Knoten lassen sich durch Fördermittel nach dem Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (vgl. §2 Abs. 1 Nr. 6 LGVFG) kofinanzieren (https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/lgvfg/).
M.8	Die für alle Übernachtungsgäste derzeit nur in den Gemeinden Allensbach, Bodman-Ludwigshafen, Gaienhofen, Gailingen, Moos, Öhningen, Reichenau, Sipplingen und Steißlingen sowie in den Städten Radolfzell, Singen und Stockach erhältliche Bodensee-Card West soll in allen Kommunen des Landkreises Konstanz erhältlich sein.
M.10	Mit Einführung des landesweiten elektronischen Ticketings im Rahmen des Projektes "CICO BW" (https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/ticketkauf-im-nahverkehr-wird-kuenftig-noch-einfacher/) soll im VHB eine Mehrfahrtenkarte (ähnlich der bisherigen Punkte-Karte) in elektronischer Form sowie ein Ticketing mit Bestpreisabrechnung eingeführt werden. Des Weiteren sollen darüber auch verbund- bzw. grenzüberschreitende Tickets von und in die Schweiz (Tarifverbund Ostwind) angeboten werden.
M.11	Die Buslinie 200 ("Höribus") Radolfzell - Moos - Bankholzen - Weiler - Iznang - Gundholzen - Horn - Gaienhofen - Öhningen - Stein am Rhein soll nach dem Standard einer Hauptlinie 1. Ordnung bedient werden. Hierzu soll das vorhandene Angebot (Fahrplanjahr 2022) gemäß dem im Anforderungsprofil definierten Verbindungsstandard (Kapitel 3.2.2) wie folgt ergänzt werden: --- Herstellung eines 30'-Takttes an Samstagen zwischen 8 und 20 Uhr (zusätzlich 12 Fahrtenpaare) --- Bedienung an Samstagen auch zwischen 5 und 6 Uhr (1 Fahrt) sowie an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 5 und 7 Uhr (1,5 Fahrtenpaare). An den Haltestellen "Schule" und/oder "Untertor" in Stein am Rhein sollen die Linien 200 und/oder 200X so mit der Buslinie 7349 verknüpft werden, dass von/nach Stein am Rhein, Bahnhof systematische Anschlüsse hergestellt werden. Wenn ohne Nachteile an anderer Stelle möglich, sollen auch auf der Relation Öhningen - Singen systematische Anschlüsse zwischen den Buslinie 200/200X und 7949 realisiert werden.
M.13	In Stein am Rhein, Untertor sollen systematische, tagesdurchgängige Anschlüsse zwischen der Linie 7349 von/nach Stein am Rhein, Bahnhof und den Linien 200/200X von/nach Radolfzell (siehe Maßnahmen M.11 und M.12) hergestellt werden.
M.18	Im Landkreis Konstanz soll eine multimodale Mobilitätsauskunft, die über eine Browser- und App-Anwendung neben dem ÖPNV-Angebot u.a. auch Sharing-Konzepte einbezieht sowie den Ticketerwerb für multimodale Wegekettens vereinfacht, eingeführt werden.
M.20	Um bestehende Wartezeitvorschriften zu Anschlüssen von der Bahnlinie S6 (seehas) technisch absichern zu können, soll die Betreiberin SBB Deutschland GmbH Echtzeitdaten zu Ihren in Betrieb befindlichen Zügen in die elektronische Fahrplanauskunft einspeisen. Somit sollen die erforderlichen Verspätungsinformationen dem Fahrpersonal in den Bussen mitgeteilt und die Wartezeitvorschriften eingehalten werden. Eine Umsetzung ist erst mit dem nächsten Ausschreibungstermin im Dezember 2027 möglich und wird seitens des Landkreises Konstanz angestrebt.

– Fortsetzung auf nächster Seite –

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
<i>– Fortsetzung von vorheriger Seite –</i>	
M.21	Es soll ein verkehrsträgerübergreifendes Anschlusssicherungssystem geschaffen werden, das u.a. Verspätungsmeldungen/Anschlusswünsche im ÖPNV sowohl persönlich über das Fahrpersonal, als auch digital via App in Echtzeit an die relevanten Empfänger kommunizieren kann sowie verpflichtende Einbindung sämtlicher ÖPNV-Angebote im Landkreis Konstanz (sowohl auf der Schiene, als auch auf der Straße) in dieses. Durch das 2022 eingeführte Intermodal Transport Control System (ITCS) ist eine wichtige Voraussetzung hierfür geschaffen worden.
M.24.a	Die Buslinie 400 Singen - Aach - Eigeltingen - Orsingen - Nenzingen - Stockach soll frühestens mit Umsetzung der Maßnahme M_Stei.01 (Optimierung Linie 401) wie folgt neu konzipiert werden: --- Auf dem Abschnitt Singen - Eigeltingen soll der Standard einer Hauptlinie 1. Ordnung plus zusätzlich einer Hauptlinie 3. Ordnung und auf dem Abschnitt Eigeltingen - Stockach der Standard einer Hauptlinie 2. Ordnung erfüllt werden. --- Die Hauptlinie 3. Ordnung soll als Schnellbus (Arbeitstitel "410X") mit möglichst direkter Linienführung (nicht über Beuren a. d. Aach und ohne Feinerschließung in Aach und Volkertshausen, Maßnahmen M.24.a und M.24.b) ausgestaltet werden und muss aufgrund des Nachfrageschwerpunktes an Werktagen (Montag-Samstag) nicht an Sonn- und Feiertagen bedient werden. An Samstagen sollen alle Fahrten ohne Voranmeldung angeboten werden. Einzelne Fahrten dieser Linie können im Berufsverkehr zwischen Singen und Friedingen über das Industriegebiet Singen mit Halt am dortigen Bahnhof zugunsten von Anschlüssen von/nach Radolfzell und den Stadtbuslinien in die übrigen Teile des Industriegebiets geführt werden. --- Die Umsteigezeiten von/zu den Bahnlinien S6 (seehas) in Singen und S61 (seehäse) in Nenzingen sollen stabiler gestaltet werden, damit die Anschlüsse auch bei kleineren Verzögerungen sowie für möglichst alle Nutzendengruppen (Barrierefreiheit) gehalten werden können. --- Infolge der Fahrzeitverschiebungen durch die Anschlussoptimierung sowie der Einrichtung der neuen Schnellbuslinie 410X, kann die Linie 400 eine feinere Erschließung in Aach, Eigeltingen und Volkertshausen vornehmen. Hierzu soll die Linienführung der Linie 400 wie in den Maßnahmen M.24.b, M.24.c und M.24.d beschrieben, angepasst werden.
M.24.b	Die Linienführung der Buslinien 303 und 400 soll zugunsten einer besseren Erschließung von Aach wie folgt angepasst werden: Aus Richtung Engen bzw. Volkertshausen kommend ab der Haltestelle "Rathaus" über die Langensteiner Str. und Ettenbergstraße. In diesem Bereich soll eine neue Haltestelle "Pflegeheim Aachquelle" am Katholischen Kindergarten bedient werden. Die Festlegung der genauen Lage der neuen Haltestelle sowie deren Einrichtung liegt in der Zuständigkeit der Stadt Aach.
M.24.c	Die Linienführung der Buslinie 400 soll zugunsten einer besseren Erschließung von Eigeltingen wie folgt angepasst werden: Aus Richtung Aach kommend ab der Haltestelle "Alte Post" über die Straßen Gumpenhalde, Bergstr., Hinterdorfstr. Breitleweg, L440/Friedhofstr. zur vorhandenen Haltestelle "Kirche" (Gegenrichtung analog). Unterwegs soll die bestehende Haltestelle "Schule" und neue Haltestellen "Bergstraße", "Erlebnispark Lochmühle" sowie "Untere Blatt" bedient werden. Die Festlegung der genauen Lage der neuen Haltestellen sowie deren Einrichtung liegt in Zuständigkeit der Gemeinde Eigeltingen.
M.24.d	Die Linienführung der Buslinie 400 soll zugunsten einer besseren Erschließung von Volkertshausen wie folgt angepasst werden: Es sollen zwei Linienwegsvarianten umgesetzt werden, die jeweils im Stundentakt bedient werden: Zum einen wird die vorhandene Linienführung über die Hauptstraße gefahren, zum anderen ab der Haltestelle "Rathaus" über Friedenstr., Langensteiner Str., Schillerstr., Umlandstr. und Steigstr. auf vorhandenen Linienweg in Hauptstraße/L189. In Zeiten, in denen die Linie 400 nur im 60'-Takt bedient wird, soll vorrangig der heutige Linienweg über die Hauptstraße gefahren werden.
M_Aach.04	Das vorhandene ÖPNV-Angebot soll so ergänzt werden, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in der Stadt Aach und der Gemeinde Volkertshausen erfüllt wird. Hierzu soll an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 5 und 8 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Im Zusammenhang mit Maßnahme M.24.a zu betrachten.
<i>– Fortsetzung auf nächster Seite –</i>	

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
– Fortsetzung von vorheriger Seite –	
M_All.01	<p>Die Buslinie 203 Konstanz - Allensbach - Langenrain - Dettingen soll wie folgt neu konzipiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> --- Ergänzung des Fahrtenangebotes so, dass auf dem Abschnitt Konstanz - Allensbach - Kaltbrunn - Langenrain der Standard "Hauptlinie 2. Ordnung" erfüllt wird (zusätzlich 5 Fahrtenpaare pro Tag an Montag-Freitag, 6 Fahrtenpaare pro Tag und Festbedienung an Samstagen sowie 4 Fahrtenpaare pro Tag und Festbedienung an Sonn- und Feiertagen). --- Verlängerung ab Langenrain bis zum Wild- und Freizeitpark Allensbach nach dem Standard "Ergänzungslinie Freizeitverkehr" (Täglich außer Montag-Freitag an Schultagen mit 7 Fahrtenpaaren). Langfristig ist eine Verlängerung bis Radolfzell über Liggeringen bzw. Markelfingen vorstellbar (Details siehe Maßnahme M_All.04). Der Abschnitt Langenrain - Dettingen kann mit Einführung der neuen Linie Q Allensbach - Wallhausen - Mainau (siehe Maßnahme M_K.01) entfallen. --- Bessere Erschließung der Gemeinde Allensbach gemäß Maßnahme M_All.2. --- Die Abfahrten ab Allensbach, Bahnhof Richtung Langenrain sollen mindestens auf die Minute 27 (4 Min. später ggü. Fahrplanjahr 2021) geschoben werden, um kleinere Verspätungen des seehas abzupuffern. Wenn möglich (insbesondere, solange Maßnahme M_All.4 nicht umgesetzt ist), soll Anschluss aus Richtung Kaltbrunn an die Bahnlinie S6 (seehas) Richtung Radolfzell in Allensbach Bahnhof (Ankunft spätestens zur Min. 33) hergestellt werden. --- Schiebung der Abfahrten ab Reichenau, Bahnhof Richtung Allensbach so, dass mindestens 6 Minuten Umsteigezeit von S6 aus Richtung Konstanz gewährleistet sind (Gegenrichtung analog). --- Verlängerung ab "Wollmatingen, Urisberg" über "Konstanz, Universität West" mindestens bis "Konstanz, Sternenplatz". Dort Durchbindung auf die Linie 908/925 (vgl. Maßnahme M_K.02), um keine zusätzliche Verkehrsbelastung in Konstanz zu erzeugen und um eine Direktverbindung in den Stadtkern herzustellen. Kooperation mit Stadt Konstanz und Kanton Thurgau erforderlich.
M_All.02	<p>Die Gemeinde Allensbach soll im Rahmen der unter M_All.1 beschriebenen Neukonzeption besser durch die Linie 203 erschlossen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> --- Die Haltestelle "Allensbach, Unterhaus" soll durch möglichst alle Fahrten der Buslinie 203 in beide Fahrtrichtungen bedient werden (insbes. auch an schulfreien Tagen und am Wochenende). --- Im Bereich Prof.-Maier-Leibnitz-Str./Von-Steinbeis-Str. soll durch die Gemeinde Allensbach eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet und durch die Linie 203 in beiden Fahrtrichtungen bedient werden. Infolgedessen muss die Haltestelle "Allensbach, Gewerbegebiet" in Fahrtrichtung Allensbach, Bahnhof entweder in die Straße "Zum Riesenberg" oder auf die K6171 weiter in Richtung Süden (näher an die Haltestelle in Fahrtrichtung Kaltbrunn) verlegt werden, damit kein Erschließungsdefizit in diesem Bereich entsteht. --- Attraktivere Erschließung des Neubaugebiets "Breite" in Kaltbrunn mittels zusätzlicher Haltestellen in der Wiesenstraße und in der Markelfinger Straße. Für die Herstellung der notwendigen Infrastruktur ist die Gemeinde Allensbach zuständig.
M_All.03	<p>Einrichtung zusätzlicher Haltestellen in der Gemeinde Allensbach zur Behebung der Erschließungsdefizite in den Bereichen Ackerweg/Walzenberg, Bodanrückhalle, Hochstr./Prof.-Schmieder-Str., Strandweg/Hinkelstein, Hegne Nord/Zum Schwarzenberg und Kliniken Schmieder und Bedienung dieser durch den ÖPNV. Gegebenenfalls können die meisten der genannten Erschließungsdefizite im Rahmen der Maßnahme M_K.01 (Herstellung direkter ÖPNV-Verbindung zwischen Allensbach und den Bodanrück-Stadtteilen von Konstanz) behoben werden. Falls dies nicht möglich ist, soll in eigener Verantwortung der Gemeinde Allensbach ein innerörtliches ÖPNV-Konzept umgesetzt werden. Für die Herstellung der notwendigen Haltestelleninfrastruktur ist die Gemeinde Allensbach zuständig.</p>
M_All.04	<p>Im Rahmen der Maßnahme M_A.01 soll der Wild- und Freizeitpark Allensbach nach dem Standard "Ergänzungslinie Freizeit" über die Linie 203 ganzjährig besser angebunden werden. Damit soll die bereits bestehende Bedienung der Radolfzeller Stadtbuslinie 8 in den Sommermonaten (die aufgrund der Covid-19-Pandemie pausiert und ab 2023 wieder aufgenommen wird) ergänzt werden. Im Zuge dieser Maßnahme soll eine Durchbindung auf bzw. Anschlussbeziehung zwischen der künftigen Buslinie 203 und der Stadtbuslinie 8 geprüft werden.</p> <p>Langfristig ist eine Verlängerung der Buslinie 203 über Langenrain hinaus bis Radolfzell mit wechselweiser Bedienung von Liggeringen/Güttingen/Möggingen und Markelfingen vorstellbar, um die Höhen-Orte der Gemeinde Allensbach direkt an dem Nordosten von Radolfzell (u.a. Friedrich-Hecker-Gymnasium) anzubinden. Eine Kooperation mit der Stadt Radolfzell als Aufgabenträgerin der derzeitigen Stadtbuslinien 6 und 8 ist erforderlich, da diese Fall angepasst werden müssten, um Parallelbedienungen zu vermeiden.</p>
M_All.08	<p>Das Fahrtenangebot der Buslinie 203 soll so ergänzt werden, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in den Ortsteilen Freudental, Kaltbrunn und Langenrain erfüllt wird: Hierzu soll an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen auch zwischen 6 und 8 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Im Zusammenhang mit Maßnahme M.All.1 zu betrachten.</p>
– Fortsetzung auf nächster Seite –	

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
– Fortsetzung von vorheriger Seite –	
M_BoLu.01	<p>Das Fahrtenangebot der Buslinie 105 soll so ergänzt werden, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in den Ortsteilen Bodman und Ludwigshafen erfüllt wird: Hierzu soll an Samstagen auch zwischen 5 und 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 5 und 8 Uhr ein Fahrtenpaar zur Verfügung gestellt werden. Da um diese Tageszeit das seehäsele nicht fährt, soll diese Fahrt über Stahringen hinaus bis Radolfzell (Ankunft gegen 6.30 Uhr) verlängert werden. Hiermit wird auch die Anforderung aus Maßnahme M_Rz.07 umgesetzt.</p>
M_Eigl.01	<p>Mit Umsetzung der Maßnahme M_Stok.02 (ÖPNV-Neukonzeption Korridor Stockach - Tuttlingen) soll im Umfeld der Haltestelle Heudorf, Krätlemühle eine moderne Mobilitätsstation ("Multimodaler Knoten") mindestens mit folgenden Angebotsmerkmalen geschaffen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> --- Park & Ride (mind. 10 Stellplätze), --- Kiss & Ride (mind. 2 Stellplätze), --- Bike & Ride (mind. 10 wettergeschützte Bügel und 10 verschließbare Radboxen), --- Wendemöglichkeit für Busse, --- Zusätzlich zu den vorhandenen Haltestellen eine weitere Haltestelle/Warteposition für bedarfsorientierte Zu-/Abbringerverkehre, --- Signalisierte und mindestens während der Betriebszeiten der Linie 103 gut ausgeleuchtete Querungsmöglichkeit über die B14, --- Witterungsschutz an allen Bussteigen. <p>Der Mobilitätshub dient dazu, der Schnellbuslinie 103 weitere (in der Fahrgastprognose bisher nicht angenommene und aktuell bisher unerschlossene) Fahrgastpotenziale aus intermodalem Mobilitätsverhalten zuzuführen. Die verkehrsmittelübergreifende Verknüpfung soll insbesondere für die Gemeinden Mühlingen und Eigeltingen einen einfachen, niederschweligen Zugang zur Schnellbuslinie 103 Stockach - Krätlemühle - Liptingen - Tuttlingen ermöglichen.</p> <p>Für die Herstellung der notwendigen Infrastruktur ist die Gemeinde Eigeltingen zuständig. Die Kosten zur Herstellung von Mobilitätsstationen bzw. Multimodalen Knoten lassen sich durch Fördermittel nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (vgl. §2 Abs. 1 Nr. 6 LGVFG) kofinanzieren (https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/lqvfg/).</p>
M_Eigl.02	<p>Die Buslinien 102 Heudorf - Eigeltingen und 303 Eigeltingen - Aach - Engen sollen (spätestens mit Umsetzung der Maßnahme M_Stok.02) wie folgt neu geordnet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> --- Linie 102: Ergänzung des vorhandenen Fahrtenangebots so, dass der Standard einer Hauptlinie 3. Ordnung erfüllt wird (Montag-Freitag Festbedienung von 5 bis 20 Uhr im 60'-Takt und Rufbedienung von 20 bis 24 Uhr, Samstag, Sonn- und Feiertag Fortsetzung des vorhandenen 120'-Taktes bis 24 Uhr sowie Schaffung eines Angebots zwischen 5 und 7 bzw. 8 Uhr). --- Linie 102: Fest bediente Fahrten werden auf folgenden Linienweg begrenzt: Eigeltingen - Eckartsbrunn - Honstetten - Reute - Rorgenwies - Glashütte - Heudorf. --- Linie 102: In Rorgenwies, Gemeindehaus sollen systematische Anschlüsse (Umsteigezeit ca. 10 Min.) von/zur gemäß Maßnahme M_Stok.02 neu konzipierten Linie 350 von/nach Stockach, sowie in Heudorf von/nach Tuttlingen (Umsteigezeit ca. 4-5 Min.) und in Eigeltingen, Alte Post von/zur Linie 400 von/nach Singen (ca. 3-5 Min.) hergestellt werden. --- In Eigeltingen sollen beide Linien (102 und 303) aufeinander durchgebunden werden und zwei neue Haltestellen im Bereich Hinterhofen/Unter den Reben (Gewerbegebiet) bedienen. Damit wird eine bessere Erreichbarkeit des Unterzentrums Engen erreicht. Die Linie 303 gehört gegenwärtig dem Linienbündel "Verkehrsraum Engen" an und soll künftig als Teil der Linie 102 dem Linienbündel "Verkehrsraum Stockach" zugeordnet werden. Ihre künftige Hauptfunktion ist, in Aach einen Anschluss auf der Relation Engen - Stockach und in Engen einen Anschluss an die Bahnlinie RE2 von/nach Karlsruhe sicherzustellen [...]. In Aach soll die Linie 303 die neue Haltestelle "Pfleheim Aachquelle" bedienen (vgl. Maßnahme M.24.b).
M_Eigl.03	<p>Die Buslinie 104 (bzw. künftig 350; vgl. Maßnahme M_Stok.02) soll über Homberg (Haltestellen "Krone/Zur Minkenmühle" sowie zwei neue Haltestellen im nördlichen Ortsteil) und die Haltestelle "Guggenhausen, Germania" auf allen Fahrten, an denen dies ohne Nachteile an anderer Stelle möglich ist (gegebenenfalls nur bei Ausstiegswunsch oder nach Voranmeldung), geführt werden. Spätestens mit Umsetzung der Maßnahme M_Stok.02 sollen sämtliche Fahrten der künftigen Linie 350 über Homberg geführt werden. Um diese Maßnahme nachteilfrei umsetzen zu können, muss die Haltestelle "Münchhöf" auf einen Standort südlich oder westlich des Kreisels verlegt werden. Voraussetzung zur Bedienung von Guggenhausen, ist die Schaffung einer dortigen Wendemöglichkeit für Omnibusse. Für beides ist die Gemeinde Eigeltingen zuständig. Die Kosten zur Verlegung von bestehenden Haltestellen und Herstellung einer verkehrswichtigen Wendeanlage für den ÖPNV (die in diesem Fall auch zur Barrierefreiheit im ÖPNV beiträgt) lassen sich durch Fördermittel nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (vgl. §2 Abs. 1 Nrn. 5 und 12 LGVFG) kofinanzieren (https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/lqvfg/).</p>
– Fortsetzung auf nächster Seite –	

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
<i>– Fortsetzung von vorheriger Seite –</i>	
M_Eigl.04	Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in den Ortsteilen Homberg, Honstetten, Reute im Hegau und Rorgenwies erfüllt wird: Hierzu soll an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen auch zwischen 6 und 8 Uhr sowie zwischen 21 und 22 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Dies soll im Zusammenhang mit den Maßnahmen M_Eigl.02 und M_Eigl.03 umgesetzt werden.
M_Eigl.05	Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in Eigeltingen erfüllt wird: Hierzu soll an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 5 und 7 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Dies soll im Zusammenhang mit Maßnahme M.24.a umgesetzt werden.
M_Eigl.06	Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in Heudorf im Hegau und Münchhöf erfüllt wird: Hierzu soll an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 6 und 8 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Dies soll im Zusammenhang mit Maßnahme M.Stok.02 umgesetzt werden.
M_Eng.01	<p>Neukonzeption der Linie 307 Engen - Biesendorf wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> --- Verlängerung über Biesendorf hinaus mindestens bis Emmingen, Gewerbegebiet Hundsrücken (optimalerweise weiter bis Liptingen, Zollhaus mit Anschluss zur Linie 103) und Bedienung orientiert an dem Standard "Hauptlinie 3. Ordnung". Die Umsetzung dieses Maßnahmenanteils steht unter dem Vorbehalt einer Kooperation mit dem Landkreis Tuttlingen. --- Verknüpfung/Durchbindung in Engen Bahnhof auf Linie 305 nach Bittelbrunn mit vorheriger Feinerschließung der Engener Weststadt (EKZ, Krankenhaus, Erlebnisbad). <p>Aufgrund der überwiegenden Daseinsvorsorge-Funktion der neu konzipierten Linie ist eine Unterschreitung des genannten Bedienstandards auf dem gesamten Linienvverlauf (max. bis zum Standard "Ergänzungsnetz Grundversorgung") sowie Taktabweichungen zulässig. Der Bedienstandard soll sich an dem im Fahrplanjahr 2021 orientieren (16 Fahrtenpaare pro Tag an Montag-Freitag an Schultagen, 16 Fahrtenpaare pro Tag an Montag-Freitag an Ferientagen, 9 Fahrtenpaare pro Tag an Samstagen, 9 Fahrtenpaare pro Tag an Sonn- und Feiertagen). Die hinterlegten Kosten beziehen sich auf die gesamte neue Linie Emmingen - Biesendorf - Engen, Bahnhof - Engen, Weststadt - Engen, Bahnhof - Bittelbrunn.</p>
M_Eng.04	Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) im Stadtteil Anselfingen erfüllt wird: Hierzu soll an Samstagen auch zwischen 6 und 7 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 6 und 9 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Dies soll im Zusammenhang mit Maßnahme M_T.01 umgesetzt werden.
M_Eng.07	Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) im Stadtteil Biesendorf erfüllt wird: Hierzu soll an Samstagen, Sonn- und Feiertagen jeweils auch zwischen 6 und 9 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 19 und 22 Uhr ein ÖPNV-Angebot mindestens mittels Bedarfsfahrten zur Verfügung gestellt werden. Dies soll im Zusammenhang mit Maßnahme M_Eng.01 umgesetzt werden.
M_Eng.08	Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) im Stadtteil Welschingen erfüllt wird: Hierzu soll an Samstagen zwischen 5 und 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 5 und 8 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Dies soll im Zusammenhang mit Maßnahme M_Hil.03 umgesetzt werden.
M_Got.3	<p>Die Buslinie 404 auf dem Abschnitt Gottmadingen - L190 - Hilzingen soll wie folgt neu konzipiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> --- Ergänzung des vorhandenen Fahrtenangebotes so, dass der genannte Abschnitt nach dem Standard "Hauptlinie 3. Ordnung" bedient wird (zusätzlich 7 Fahrtenpaare pro Tag an Montag-Freitag und 10 Fahrtenpaare pro Tag jeweils an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen), --- Im Zusammenhang mit M_Got.2 wird das Angebot auf dem Linienast Singen - Gottmadingen - Bietingen - Ebringen - Hilzingen ausgeweitet, sodass der Linienast über L190 nicht mehr bis Singen durchgebunden werden muss. Stattdessen soll dieser folgende Linienführung bedienen: Von Hilzingen, Kreuz kommend über Burgstr., Im Täschen, Riedheimer Str. - Auf der Höhe - Randegger Str. - Hauptstr. - Steiner Weg - Friedhofstr. - Ramsener Str. - Rauhenbergstr. - Rosenstr. - Tulpenstr. - Schneckenweg - Rielasinger Str. - Kornblumenweg - Zeppelinstr. mit neuen Haltestellen "Gottmadingen, Bahnhof Nordseite", "Gottmadingen, Höhenfreibad" - "Gottmadingen, Auf der Höhe", "Gottmadingen, Steiner Weg", "Gottmadingen, Am Sandbuck", "Gottmadingen, Bucher Str.". "Gottmadingen, Maybachstr." und "Gottmadingen, Industriegebiet Goldbühl (Zeppelinstr.)". Hiermit sollen die innerörtlichen Erschließungsdefizite in Gottmadingen (vgl. Maßnahme M_Got.05) behoben werden.
<i>– Fortsetzung auf nächster Seite –</i>	

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
<i>– Fortsetzung von vorheriger Seite –</i>	
M_Got.5	Erschließung der Bereiche Gewerbestr., Südl. Friedhofstr./Oderstr., Höhenfreibad, Westl. Zollstr. (Bietingen) sowie Heilsbergweg/Am Täfele in der Gemeinde Gottmadingen durch ein innerörtliches ÖPNV-Konzept (z.B. Ortsbus). Mit den im Jahr 2021 bestehenden Linien können die Erschließungsdefizite nicht behoben werden. Gegebenenfalls könnte eine Kooperation mit der Gemeinde Thayngen bzw. dem Kanton Schaffhausen sowie eine Verknüpfung mit Maßnahme M_Got.3 sinnvoll sein, um die kleinräumige Erschließung zwischen den Gemeinden zu verbessern. Solange der Bahnhof "Gottmadingen-Industriegebiet" (vgl. Maßnahme M.2.d) nicht fertiggestellt ist, soll auf der Relation Schaffhausen - Gottmadingen-Industriegebiet ein systematischer Anschluss gemäß Maßnahme M_Got.7 realisiert werden.
M_Got.7	Solange Maßnahme M.2.d (Neuer Bahnhof Gottmadingen-Industriepark) noch nicht umgesetzt ist, soll in Gottmadingen, Bahnhof ein regelmäßiger, systematischer Anschluss zwischen der S62 und einer geeigneten Anschluss-Buslinie auf der Relation Schaffhausen - Gottmadingen, Industriepark hergestellt werden. Im Zusammenhang mit den Maßnahmen M_Sin.1 (Neukonzeption Buslinien 403 und 404) sowie M_Got.5 (Innerörtliches ÖPNV-Konzept Gottmadingen) zu betrachten.
M_Hil.03	Ergänzung des vorhandenen Angebots der Buslinie 302 Singen - Hilzingen - Engen so, dass der Standard einer Hauptlinie 2. Ordnung erfüllt wird: --- Montags bis freitags Bedienung der Fahrten 175, 179, 181, 182 und 188 ohne Voranmeldung (3 Fahrtenpaare zusätzlich), --- An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen Verdichtung auf 60'-Takt von 5-24 Uhr (10 Fahrtenpaare zusätzlich) sowie Bedienung dieser Fahrten ohne Voranmeldung, --- Montag-Samstag Ergänzung eines Nachtverkehrs bis 3 Uhr per Rufbedienung (3 Fahrtenpaare). Zur attraktiven Erschließung aller Fahrgastpotenziale sollen sämtliche Fahrten von/nach Singen durchgebunden werden bzw. dort beginnen. Sofern eine vollständige Umsetzung der vorgenannten Standards kurzfristig nicht vollständig möglich ist, soll in einem ersten Schritt das im Fahrplanjahr 2021 bestehende Fahrtenangebot der Linie 302 am Wochenende ohne Voranmeldung bedient werden.
M_Hil.04	Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in Binningen, Riedheim und Schlatt am Randen erfüllt wird: Hierzu soll an Samstagen, Sonn- und Feiertagen jeweils auch zwischen 6 und 8 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Dies soll im Zusammenhang mit Maßnahme M_T.01 umgesetzt werden.
M_Hil.05	Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in Duchtlingen, Hilzingen, Twielfeld und Weiterdingen erfüllt wird: Hierzu soll an Sonn- und Feiertagen jeweils auch zwischen 5 und 8 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Dies soll im Zusammenhang mit Maßnahme M_Hil.03 umgesetzt werden.
M_Ho.01	Am Schloss Hohenfels soll durch die Gemeinde Hohenfels eine Haltestelle eingerichtet werden, die mindestens nach dem Standard "Ergänzungslinie Grundversorgung" durch den ÖPNV bedient werden soll. Da eine Erschließung durch die Linien des Kreises derzeit nicht möglich ist (vgl. Anhang 3.C., QB_Ho_K.02), wird eine Umsetzung im Rahmen der Maßnahme M_Ho.02 (Neugestaltung Korridor Stockach - Hohenfels - Landkreis Sigmaringen) empfohlen. Das Schloss Hohenfels würde hierbei mittels eines bedarfsgesteuerten Angebots (neue Linie "107") mit Anschlüssen an die künftigen Regionalbuslinien erschlossen.
<i>– Fortsetzung auf nächster Seite –</i>	

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
– Fortsetzung von vorheriger Seite –	
M_Ho.02	<p>Das ÖPNV-Angebot in der Gemeinde Hohenfels - einschließlich ein-/ausbrechender Verkehre zwischen dem Landkreis Konstanz und dem Landkreis Sigmaringen soll neu geordnet werden [...]:</p> <p>--- <u>Neukonzeption Linie 101</u> und Bedienung nach HL3-Standard. Sie soll künftig Stockach und Hohenfels möglichst schnell und direkt mit den ÖPNV-Verknüpfungspunkten im Landkreis Sigmaringen und dem Mittelzentrum Singen verbinden. Linienverlauf: Ab Singen, ZOB über die A98 nach Stockach, Busbahnhof [...]. Von dort aus weiter über Stockach, Schulzentrum Nellenberg - Stockach, Grundschule - Zizenhausen - Hoppezenzell - Mühlweiler - Zoznegg - Mindersdorf - Deutwang - Liggersdorf, Gewerbegebiet Brück - Liggersdorf, Im Tann - Liggersdorf, Grundschule - Kalkofen nach Selgetsweiler. Alle 2 Stunden werden von dort aus ohne Umstieg zwei Äste bedient:</p> <p>>>> Selgetsweiler - Alberweiler - Herdwangen, Gewerbegebiet "Im Branden" - Herdwangen, Bodenseestr. (mit Anschlüssen an BODO-/NALDO-Linie 500 von/nach Überlingen) bis Herdwangen, Rathaus sowie</p> <p>>>> Selgetsweiler - Sentenhardt bis Wald, Busbahnhof (mit Anschlüssen an NALDO-Linie 102 von/nach Meßkirch und Pfullendorf.</p> <p>[...] An Samstagen, Sonn- und Feiertagen wird nur der Ast nach Herdwangen bedient [...]. Der Ast nach Wald wird zur Sicherstellung der Mindestbedienstandards gemäß Kapitel 3.2.2 ersatzweise ausschließlich durch die neue Linie 107 bedient und stellt hier den Bedienstandard vergleichbar dem einer Hauptlinie 3. Ordnung sicher (siehe unten). Für die Umsetzung der beschriebenen Konzeption ist eine Kooperation mit dem Landkreis Sigmaringen erforderlich. [...]</p> <p>--- <u>Neue Linie 107</u> (Arbeitstitel) mit Bedienung nach E-G-Standard, soll Flächenerschließung in Gemeinde Hohenfels vornehmen und zuvor beschriebene Linie 101 so ergänzen, dass zwischen den ÖPNV-Verknüpfungspunkten im Landkreis Sigmaringen und der Gemeinde Hohenfels täglich ein 60-Minuten-Takt realisiert wird. Linienverlauf: Wald, Busbahnhof (Anschlüsse zur NALDO-Linie 102 von/nach Meßkirch und Pfullendorf) - Sentenhardt - Sattelöse - Rother Str. - Mindersdorf (Anschlüsse zur neuen Linie 101, siehe oben) - Deutwang - Liggersdorf - Kalkofen - Neumühle (Anschlüsse zur neuen Linie 692 von/nach Überlingen) - Schloß Hohenfels - Aussiedlerhöfe - Herdwangen (Anschlüsse zur BODO-/NALDO-Linie 500 von/nach Pfullendorf). [...]</p>
M_Ho.04	<p>Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in Deutwang, Kalkofen, Liggersdorf und Mindersdorf erfüllt wird: Hierzu soll an Samstagen auch zwischen 6 und 7 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen jeweils auch zwischen 6 und 9 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Dies soll im Zusammenhang mit Maßnahme M_Ho.02 umgesetzt werden.</p>
M_K.01	<p>Einrichtung einer neuen ÖPNV-Verbindung zwischen Allensbach und den Bodanrück-Stadtteilen der Stadt Konstanz (Dettingen, Wallhausen, Litzelstetten) gemäß dem Standard einer Hauptlinie 3. Ordnung. Zur möglichst vollständigen Erschließung der Fahrgastpotenziale in diesem Korridor wird folgende Linienführung empfohlen: Allensbach, Kliniken Schmieder - Allensbach, Bahnhof - Allensbach, Vereinshaus - Allensbach, Steig - Dettingen, Brühlstr. (neue Haltestelle) - Dettingen, Kinderspielplatz - Wallhausen - Dingelsdorf, Wallhauser Str. - Dingelsdorf, Fließhorn - Litzelstetten - Mainau.</p> <p>In Allensbach sollen Anschlüsse vorgesehen werden, die die Bodanrück-Stadtteile an den RE2 von/nach Karlsruhe anbinden. Es wird der Einsatz von Midi- bzw. Kleinbussen empfohlen. Im Zusammenhang mit Maßnahme M_All.03 zu betrachten.</p>
M_K.02	<p>Durchbindung der Buslinien 908/925 auf die künftig umgestaltete Linie 203 (siehe Maßnahme M_All.1), um mehr umsteigefreie Verbindungen zwischen den Städten Konstanz und Kreuzlingen sowie ihrem jeweiligen Umland herzustellen. Hierdurch soll ebenfalls eine zusätzliche Verkehrsbelastung des Stadtgebiets - trotz Angebotsausweitungen auf der Linie 203 - vermieden bzw. auf ein notwendiges Minimum begrenzt werden (Vermeidung von Parallelfahrten auf beiden Linien). Kooperation mit Stadt Konstanz und Kanton Thurgau erforderlich.</p>
M_MhE.02	<p>Ergänzung des Fahrtenangebotes der Linie 306 Engen - Neuhausen - Ehingen - Mühlhausen - Schlatt unter Krähen so, dass auf dem gesamten Linienvorlauf der Standard "Hauptlinie 2. Ordnung" erfüllt wird (zusätzlich 13 Fahrtenpaare pro Tag an Montag-Freitag, 22 Fahrtenpaare pro Tag jeweils an Samstagen, Sonn- und Feiertagen). Hierdurch wird u.a. das Fahrtenangebot an Montag-Freitag in die Abend- und Nachtstunden ausgeweitet. Voraussetzung für das Erreichen eines kundenorientierten Angebotskonzeptes ist eine Verlängerung der Linie 306 ab Schlatt unter Krähen über Hausen bis Singen, ZOB. Dies dient dazu, die kleinräumige Verkehrsnachfrage besser mit dem ÖPNV abbilden zu können sowie die Resilienz des ÖPNV im Korridor Singen - Engen zu verbessern. Gleichzeitig sollte die Stadtbuslinie 9 der Stadt Singen eingestellt werden, um schädlichen Parallelverkehr zu vermeiden.</p>
– Fortsetzung auf nächster Seite –	

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
<i>– Fortsetzung von vorheriger Seite –</i>	
M_MhE.04	<p>Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in Ehingen erfüllt wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> --- Bedienung Montag-Freitag auch zwischen 20 und 24 Uhr --- Bedienung an Samstagen auch zwischen 5 und 7 Uhr --- Bedienung an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 5 und 9 Uhr. <p>Dies soll im Zusammenhang mit Maßnahme M_MhE.02 umgesetzt werden.</p>
M_Mü.01	<p>Die vorhandenen Linien 100 und 340/345 (move) sollen so miteinander verknüpft werden, dass umsteigefreie ÖPNV-Verbindungen auf der Relation Stockach - Zoznegg - Mühligen - Hecheln - Gallmannsweil - Mainwangen - Boll (K8224) - Volkertsweiler - Oberschwandorf - Worndorf - Neuhausen ob Eck - Tuttlingen mindestens nach dem Standard einer Hauptlinie 3. Ordnung entstehen. Diese sollen insbesondere die Anbindung der bedienten Orte mit den benachbarten zentralen Orten an den Linienenden sicherstellen sowie kleinräumige, kreisübergreifende Mobilität im Betrachtungskorridor ermöglichen. In Tuttlingen sollen Anschlüsse an die IC/RE-Züge von/nach Stuttgart und in Stockach an die S61 (seehäse) nach Radolfzell sowie an die neu konzipierte Schnellbus-Linie 101 von/nach Singen realisiert werden.</p> <p>Voraussetzung für die genannte Linienverknüpfung ist eine Kooperation mit dem Landkreis Tuttlingen und dem Landkreis Sigmaringen. Sofern das Fahrtenangebot der move-Buslinie 345 absehbar in seiner Bedienungshäufigkeit kaum verändert bleibt und es infolgedessen zu in Mainwangen bzw. Boll beginnenden/enden Fahrten von/nach Stockach käme, können die betreffenden Fahrten über Sauldorf-Boll und Krumbach nach Meßkirch geführt werden, sofern der Landkreis Sigmaringen dem zustimmt und die Leistungen auf seinem Gebiet finanziert.</p>
M_Mü.02	<p>Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in Gallmannsweil, Mainwangen, Mühligen und Zoznegg erfüllt wird: Hierzu soll an Samstagen auch zwischen 6 und 7 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 6 und 9 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Dies soll im Zusammenhang mit Maßnahme M_Mü.01 umgesetzt werden.</p>
M_Ö.02	<p>Ergänzung des Fahrtenangebots der Buslinie 201 so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) im Ortsteil Schienen erfüllt wird: Hierzu soll an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen jeweils auch zwischen 6 und 8 Uhr ein Fahrtenpaar eingerichtet werden.</p>
M_ON.01	<p>Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in Orsingen und Nenzingen erfüllt wird: Hierzu soll an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 5 und 7 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Dies soll im Zusammenhang mit Maßnahme M_Stei.01 umgesetzt werden.</p>
M_Rz.06	<p>Ergänzung des Fahrtenangebots der Bus-/AST-Linie 6 so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in Güttingen, Liggeringen und Möggingen erfüllt wird: Hierzu soll an Samstagen auch zwischen 6 und 7 Uhr (zusätzlich ein Fahrtenpaar) sowie an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 6 und 9 Uhr (zusätzlich zwei Fahrtenpaare) in Form von Bedarfsfahrten eingerichtet werden.</p>
M_Rz.07	<p>Ergänzung des Fahrtenangebots der Buslinie 105 so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in Stahringen erfüllt wird: Hierzu dient das unter Maßnahme M_BoLu.01 beschriebene Bedarfsfahrtenpaar der Linie 105, das an Sonn- und Feiertagen zwischen 6 und 8 Uhr von/nach Radolfzell (Ankunft und Abfahrt gegen 6.30 Uhr) durchgebunden wird.</p>
M_Rei.02	<p>Der Ortsteil Niederzell und das Einkaufszentrum im Bereich "Am Vögelisberg" in Mittelzell sollen an den ÖPNV angebunden werden. Die Errichtung von zusätzlichen Haltestellen in diesen Bereichen kann nicht kurzfristig umgesetzt werden, da seitens des Gemeinderates Reichenau eine Einigung zugunsten eines optimierten Gesamtkonzeptes aussteht. Langfristig soll die Insel Reichenau gemäß dem in Maßnahme M_Rei.01 beschriebenen Mindeststandard durch drei Linienführungen erschlossen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> --- A) [z.B. als Buslinie H (heute: 2) oder K von Konstanz -] Reichenau, Bahnhof - Reichenau, Waldsiedlung - Oberzell, Kreuz - Oberzell, Obere Rheinstr. - Mittelzell, Tellerhofweg - Miz, Am Vögelisberg - Miz, Pirminstr. - Miz, Wittigowostr. - Miz, Burgstr. - Miz, Mittelzeller Str. - Miz, Untere Rheinstr. - Niederzell, Genslehorn - Niederzell, Niederzeller Str., --- B) [z.B. als Buslinie H (heute: 2) oder I (heute: 12) von Konstanz -] Wollmatingen, Bahnhof - Wollmatingen, Byk-Gulden-Str. - Oberzell, Kreuz - Oberzell, Obere Rheinstr. - Miz, Untere Rheinstr. - Niederzell, Genslehorn - Miz, Abt-Berno-Str. - Mittelzell, Museum, --- C) Konstanz, Bahnhof - KN, Döbele - KN, Grenzbachstr. - KN, Schänzlehalle - KN, Schänzlebrücke - KN, Reichenaustr. - Reichenau, Bahnhof (Am Wollmatinger Ried) - Oberzell, Kreuz - Mittelzell, Am Vögelisberg - Miz, Pirminstr. - Miz, Mittelzeller Str. - Miz, Schiffslande. <p>Weitere Details zur Konzeption können dem Anhang 4.A entnommen werden.</p>
<i>– Fortsetzung auf nächster Seite –</i>	

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
– Fortsetzung von vorheriger Seite –	
M_Rei.03	Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in den Ortsteilen Mittelzell, Niederzell, Oberzell und Waldsiedlung erfüllt wird: Hierzu soll an Samstagen auch zwischen 5 und 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 5 und 7 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Dies soll im Zusammenhang mit den Maßnahmen M_Rei.01 und M_Rei.02 umgesetzt werden.
M_RiWo.03	Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in den Ortsteilen Arlen, Hardstraße Nord und Worblingen erfüllt wird: --- Montag-Freitag durchgehende Bedienung mindestens im 60'-Takt (gegenwärtig 30-90'-Takt) --- Bedienung an Samstagen auch zwischen 5 und 7 Uhr sowie zwischen 1 und 3 Uhr --- Bedienung an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 5 und 8 Uhr. Dies soll im Zusammenhang mit der Maßnahme M_RiWo.01 umgesetzt werden.
M_Sin.01	Häufigere Durchbindung der Buslinie 403 ab Gottmadingen über Singen, Hegau-Klinikum bis Singen, Bahnhof nach dem Standard "Hauptlinie 2. Ordnung" (zusätzlich 11 Fahrtenpaare pro Tag an Montag-Freitag, 22 Fahrtenpaare pro Tag an Samstagen, 22 Fahrtenpaare pro Tag an an Sonn- und Feiertagen). Auf dem Abschnitt Gottmadingen - Singen sollen die Linien 403 und 404 so gestaltet werden, dass der Standard "Hauptlinie 1. Ordnung" erfüllt wird, wobei auf einen 15'-Takt in der Hauptverkehrszeit verzichtet werden kann. Die Haltestellen "Goldbühl" und "Kornblumenweg" sowie die Haltestellen im Industriegebiet in Gottmadingen sollen hierbei immer mitbedient werden.
M_Sin.05	Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in den Stadtteilen Beuren und Friedingen erfüllt wird: Hierzu soll an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 5 und 7 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Dies soll im Zusammenhang mit der Maßnahme M.24.a umgesetzt werden.
M_Sin.06	Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) im Stadtteil Bohlingen erfüllt wird: Hierzu soll an Samstagen auch zwischen 5 und 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 5 und 7 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Dies soll im Zusammenhang mit der Maßnahme M_RiWo.01 umgesetzt werden.
M_Sin.08	Spätestens mit Umsetzung der Maßnahme M.24.a soll der Fahrplan des Nachttaxi Singen so angepasst werden, dass keine Parallelbedienung/zeitgleiche Abfahrt zur Buslinie 400 in den Nachtstunden erfolgt. Für die Umsetzung ist die Stadt Singen bzw. ihre Stadtwerke zuständig.
M_Steil.01	Die Buslinie 401 Singen - Steißlingen - Orsingen - Stockach soll wie folgt neu konzipiert werden: --- Auf dem Abschnitt Singen - Steißlingen soll das Fahrtenangebot so ergänzt werden, dass der Standard einer Hauptlinie 1. Ordnung erfüllt wird (Montag-Freitag 5 Fahrtenpaare, Samstags 14 Fahrtenpaare, Sonn- und Feiertage 6 Fahrtenpaare zusätzlich). An Samstagen soll der 30'-Takt durch Überlagerung mit nachfolgend erläuterten neuen Linien hergestellt werden: --- Zusätzlich zu oben genannter HL1-Linie soll der Korridor Singen - Steißlingen - Orsingen - Stockach nach dem Standard einer Hauptlinie 3. Ordnung (HL3-Linie) bedient werden (Montag-Freitag 9 Fahrtenpaare, Samstag 15 Fahrtenpaare, Sonn- und Feiertag 10 Fahrtenpaare zusätzlich). Diese Linie fährt nicht die Ortsrunde über Steißlingen, Helianthum. Möglichst alle Fahrten Montag-Samstag sollen über Nenzingen hinaus bis Stockach durchgebunden werden (Gegenrichtung analog). Zugunsten einer besseren Orientierung für Fahrgäste soll diese Linie mit einer eigenen Bezeichnung versehen werden (Arbeitstitel "411"). An Samstagen soll diese Linie zwischen 8 und 20 Uhr auf dem Abschnitt Singen - Steißlingen den 30'-Takt-Verstärker zur Linie 401 bilden. An Sonn- und Feiertagen genügt eine Bedienung des Abschnitts Steißlingen - Orsingen - Nenzingen mit Anschluss in Steißlingen zur oben genannten HL1-Linie (Linie 401) von/nach Singen. --- Zur besseren Erschließung des EKZ an der B34 in Singen sowie des Gewerbegebiets Hard/Zepelinstr. sollen sämtliche Fahrten dort entlang und nicht mehr wechselweise über die K6164 geführt werden. --- Zur Erschließung der Firma "Stockach Aluminium" soll auf der L194 vor dem Firmengelände eine neue Bushaltestelle eingerichtet und durch die Buslinie 401 bedient werden. --- Zur Erschließung des Freizeitzentrum Mindlestal in Steißlingen soll dort entweder in der Friedhofstraße oder der Orsinger Str. eine neue Bushaltestelle eingerichtet werden. --- Die Haltestelle "Stockach, Rißtorf" soll auch in Fahrtrichtung Stockach, Bahnhof durch alle dort durchfahrenden Fahrten bedient werden (derzeit Halt nur in Fahrtrichtung Nenzingen). --- Die in Steißlingen beginnenden/endenden Taktfahrten der Linie 401 (Verdichter für Halbstunden-Takt auf Abschnitt Singen - Steißlingen) sollen zugunsten einer wirtschaftlicheren Leistungserbringung des oben beschriebenen Konzeptes auf die Buslinie 202 nach Radolfzell durchgebunden werden (Gegenrichtung analog). Hierzu muss die Linie 202 in das Linienbündel "Verkehrsraum Singen" überführt werden (derzeit "Verkehrsraum Radolfzell"). Dies dient ebenfalls stabileren Umsteigezeiten zwischen der Linie 202 und S6 in Radolfzell (vgl. Anhang 3.B, QB_Rz_B.30).
– Fortsetzung auf nächster Seite –	

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
– Fortsetzung von vorheriger Seite –	
M_Stok.01	Erweiterung des Fahrtenangebots auf der Relation Stockach - Mahlspüren im Tal - Owingen - Überlingen auf den Standard einer Hauptlinie 3. Ordnung (zusätzlich 13 Fahrtenpaare pro Montag-Freitag, 10 Fahrtenpaare pro Samstag und 10 Fahrtenpaare pro Tag an Sonn- und Feiertag). Im Bereich Mahlspüren im Tal soll ein Anschluss von/nach Hohenfels (Relation Überlingen - Hohenfels) realisiert werden (vgl. Maßnahme M_Ho.1). Um die kreisübergreifende Verbindung nach oben genanntem Standard realisieren zu können, ist eine Kooperation mit dem Bodenseekreis erforderlich.
M_Stok.02	<p>Neuordnung des ÖPNVs im Korridor Stockach - Tuttlingen wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> --- Verknüpfung der bestehenden move-Linie 350 Tuttlingen - Emmingen - Liptingen und VHB-Linie 104 Heudorf - Raithaslach.- Stockach zu einer neuen, durchgehenden Linie (Arbeitstitel "350") Tuttlingen - Emmingen - Liptingen - Heudorf - Rorgenwies - Homberg - Münchhöf - Raithaslach - Stockach. In Heudorf und Raithaslach sollen systematische Anschlüsse zur neu konzipierten Linie 102 (Details siehe Maßnahme M_Eigl.02) hergestellt werden. --- Erweiterung des Fahrtenangebots auf der Schnellbuslinie 103 Stockach - Krätlemühle - Liptingen - Tuttlingen auf einen täglichen Betrieb im Taktverkehr. --- Führung der heutigen Linie 104 (künftig 350) über Homberg (Details siehe Maßnahme M_Eigl.B.03). <p>[...] Weitere Details zur Angebotsgestaltung und den Finanzierungsgrundlagen können dem Anhang 4.A entnommen werden.</p> <p>Für die Umsetzung der hier beschriebenen Maßnahmen ist eine Kooperation mit Landkreis Tuttlingen erforderlich. Um für die Linie 103 weitere (in der Fahrgastprognose bisher nicht angenommene) Fahrgastpotenziale aus intermodalem Mobilitätsverhalten zu gewinnen, soll in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Eigeltingen mit Umsetzung des beschriebenen Angebotskonzeptes im Umfeld der Haltestelle Heudorf, Krätlemühle ein moderner Mobilitätshub/Verknüpfungspunkt geschaffen werden (Details siehe Maßnahme M_Eigl.01).</p>
M_Stok.03	Das Fahrtenangebot auf der Linie 7389 Stockach - Espasingen - Ludwigshafen - Überlingen soll so ergänzt werden, dass die Mobilitätsgarantie gemäß Kapitel 3.2.2 mit Blick auf den Stockacher Stadtteil Espasingen (Herstellung Standard "Hauptlinie 3. Ordnung") erfüllt wird (zusätzlich 3 Fahrtenpaare pro Tag an Montag-Freitag, 6 Fahrtenpaare pro Tag an Samstagen und 6 Fahrtenpaare pro Tag an Sonn- und Feiertagen). Dies gilt solange bis ein Bahnhalt in Espasingen für die Bahnlinie RB31 eingerichtet wurde (vgl. Maßnahme M.2.b).
M_Stok.06	Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in den Stadtteilen Hindelwangen, Mahlspüren im Hegau, Raithaslach und Windegg erfüllt wird: Hierzu soll an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 5 und 8 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Dies soll im Zusammenhang mit der Maßnahme M_Stok.02 umgesetzt werden.
M_Stok.07	<p>Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in den Stadtteilen Hoppetenzell und Zizenhausen erfüllt wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> --- Montags bis freitags soll eine durchgehende Bedienung mindestens im 60'-Takt, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen jeweils mindestens im 120'-Takt sichergestellt werden. --- An Samstagen, Sonn- und Feiertagen soll jeweils auch zwischen 6 und 7 Uhr sowie zwischen 19 und 22 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. <p>Dies soll im Zusammenhang mit der Maßnahme M_Ho.02 umgesetzt werden.</p>
M_Stok.08	Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in den Stadtteilen Mahlspüren im Tal, Seelfingen und Winterspüren erfüllt wird: Hierzu soll an Samstagen auch zwischen 5 und 7 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 5 und 9 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Dies soll im Zusammenhang mit der Maßnahme M_Stok.01 umgesetzt werden.
M_Stok.12	Die vorhandenen Fahrten der bodo-Ruflinie 677 Überlingen - Bonndorf - Walpertsweiler sollen bis Stockach durchgebunden werden (Gegenrichtung analog). Damit wird eine dem Standard "Ergänzungslinie Grundversorgung" gegenüber leicht reduzierte Bedienung (Montag-Freitag 120'-Takt, statt 60'-Takt) angestrebt, die Aufgrund der vorrangigen Daseinsvorsorge-/Netzlückenschluss-Funktion (Herstellung räumlicher Barrierefreiheit gem. Kapitel 4.5) in diesem Einzelfall als ausreichend erachtet wird [...]. Kooperation mit Bodenseekreis erforderlich.
– Fortsetzung auf nächster Seite –	

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
– Fortsetzung von vorheriger Seite –	
M_T.01	<p>Neuordnung des ÖPNVs im Korridor Singen - Hilzingen - Tengen - Blumberg sowie Engen - Tengen - Thayngen wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> --- Verlängerung der VSB-Linie 900 Donaueschingen - Blumberg weiter über Kommingen - Tengen - Blumenfeld - Binningen - Riedheim, Freiheitstr. - Hilzingen, Schwimmbad - Hilzingen, Kreuz - Hilzingen, Industriegebiet (ohne Halt in Twielfeld) bis Singen. Voraussetzung hierfür ist eine Kooperation mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis. --- Änderung der Konzeption der Linie 300, sodass folgende Linienführung realisiert wird: Singen - Hilzingen, Friedhof - Hilzingen, Kreuz - Hilzingen, Schwimmbad - Riedheim, Berg-/Hoffeldstr. - Hofwiesen - Schlatt am Randen - Büßlingen - Tengen, Rathaus - Tengen, Dorf - Tengen, Freizeitzentrum Espelsee. --- Verlängerung der Linie 301 Engen - Watterdingen - Weil - Blumenfeld - Tengen - Talheim - Uttenhofen - Wiechs a. R., Schlauch [...] - Wiechs a. R., Schule weiter über Opfertshofen (CH) - Lohn (CH) bis Thayngen (CH). Voraussetzung hierfür ist eine Kooperation mit dem Kanton Schaffhausen [...]. In Thayngen soll der Taktknoten zur Symmetrieminute '59 bedient und damit eine Verknüpfung mit der Bahnlinie S24 Richtung Schaffhausen und Zürich realisiert werden. --- Die Linie 301 soll innerhalb der Stadt Engen wie folgt geführt werden [...]: Engen Bahnhof - Engen, Grub/McDonalds - Engen, Sporthalle/Schulen - Engen, Maxenbuck - Engen, Hegastr. - Ansefingen - ... anschließend weiter auf gem. Verlängerung geplantem Linienweg (Gegenrichtung analog). <p>Die Linien 300 und 900 sollen jeweils nach dem Standard einer Hauptlinie 2. Ordnung bedient werden; die Linie 301 mindestens nach dem Standard einer Hauptlinie 3. Ordnung [...], wobei eine Bedienung vergleichbar dem Standard einer Hauptlinie 2. Ordnung im Falle einer Förderzusage im Rahmen des Förderprogramms "Regiobuslinien" [...] angestrebt wird.</p>
M_T.02	<p>Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in den Stadtteilen Beuren, Blumenfeld, Büßlingen, Tengen, Watterdingen und Weil erfüllt wird: Hierzu soll an Samstagen, Sonn- und Feiertagen jeweils auch zwischen 5 und 8 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Dies soll im Zusammenhang mit der Maßnahme M_T.01 umgesetzt werden.</p>
M_T.03	<p>Ergänzung des ÖPNV-Angebots so, dass der Mindestbedienstandard gemäß Kapitel 3.2.2 (Mobilitätsgarantie) in den Stadtteilen Talheim und Wiechs am Randen erfüllt wird: Hierzu soll an Samstagen auch zwischen 6 und 8 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen auch zwischen 6 und 10 Uhr ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Dies soll im Zusammenhang mit der Maßnahme M_T.01 umgesetzt werden.</p>

Tabelle 37: Maßnahmen der Kategorie „Mittelfristiger Bedarf“ (MB)

4.1.5 Weiterer Bedarf (WB)

Die nachfolgende Tabelle 38 enthält alle Maßnahmen der Kategorie „Weiterer Bedarf“ im straßengebundenen ÖPNV. Eine Umsetzung dieser Maßnahmen ist nachrangig gegenüber den zuvor beschriebenen Maßnahmen der Kategorien VB und MB. Die ermittelten Gesamtkosten (ohne Fahrgelderlöse) für diese Maßnahmen betragen **7,73 Mio. EUR jährlich**. Die investiven Maßnahmen (Haltestelleninfrastruktur, Betriebsleitstelle etc.) sind hierbei nicht berücksichtigt. Der Zuschussbedarf wird auf **mindestens 4,482 Mio. EUR (best case)** und **maximal 5,410 Mio. EUR (worst case)** geschätzt.

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
M.4.c	Die im Anhang 4.D dargestellten Haltestellen der Prioritätsstufe III sind vollständig barrierefrei gemäß Kapitel 3.2.7 und 4.5 auszubauen. Für die Umsetzung sind die jeweiligen Kommunen zuständig. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (vgl. §2 Abs. 1 Nr. 12 LGVFG) kofinanzieren (https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/lgvfg/). Für die Haltestellen auf dem Gebiet der Stadt Radolfzell gilt ein bereits von ihr beschlossener, eigener Ausbauplan (Anhang 4.E).
M.12	Als Ergänzung zum Fahrtenangebot der Buslinie 200 und zu deren kapazitiver Entlastung soll eine neue Linie (Arbeitstitel "200X") gemäß dem Standard einer Hauptlinie 1. Ordnung mit folgender Linienführung eingerichtet werden: Radolfzell - Moos - Iznang - Gundholzen - Horn - Gaienhofen - Öhningen - Stein am Rhein (zusätzlich ~ 668.000 Nkm/Jahr). Zwischen Iznang und Stein am Rhein sollen sich die Linien 200 und 200X zu einem 15-Minuten-Takt ergänzen. An den Haltestellen "Schule" und/oder "Untertor" in Stein am Rhein sollen die Linien 200 und/oder 200X so mit der Buslinie 7349 verknüpft werden, dass von/nach Stein am Rhein, Bahnhof systematische Anschlüsse hergestellt werden. [...]
M.23	Einrichtung einer neuen Schnellbus-Verbindung zwischen Singen und Stockach über die A98 mit Durchbindung auf neu konzipierte Linie 101 von/nach Hohenfels und Landkreis Sigmaringen (Details siehe M_Ho.2) nach dem Standard einer Hauptlinie 3. Ordnung.
M_Hil.01	<p>Neukonzeption der Buslinie 205 Radolfzell - Böhringen - Singen wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> --- Umsetzung folgender Linienführung mit Verlängerung über Singen hinaus bis Hilzingen: Radolfzell, Bahnhof - Radolfzell, Südkurier - Radolfzell, Waldhaus - Radolfzell, Meinradsplatz - Radolfzell, Kasernenstr./RIZ - Radolfzell, Walter-Schellenberg-Str. - Radolfzell, Gewerbegebiet Kreuzbühl - Böhringen, Erich-Leuze-Str. (neue Haltestelle) - Böhringen, Sportplatz - Singen, EKZ/B34 - Singen, Josef-Schüttler-Str. (neue (H)) - Singen, Marie-Curie-Str. (neue (H)) - Singen, Byk-Gulden-Str./Fa. Takeda (neue (H)) - Singen, Grubwaldstr. - Singen, Forststr. (neue (H)) - Singen, Georg-Fischer-Str. - Singen, Friedrich-Ebert-Platz (Anschluss von/nach Rielasingen) - Singen, Münchried/Westtangente (neue (H)) - Singen, Friedhof - Twielfeld, Ort - Twielfeld, Forsterbahnried - Hilzingen, Churfirstenstr. - Hilzingen, Sonne - Hilzingen, Oberstr. - Hilzingen, Hegau-Hallen - Hilzingen, Kreuz/Gottmadinger Str. - Hilzingen, Killwies - Hilzingen, Breiter Wasmen. Entlang dieser Linienführung sollen die oben genannten, neuen Haltestellen mitbedient werden. --- Ausweitung des Fahrtenangebots gemäß Standard einer "Hauptlinie 2. Ordnung" ohne Betrieb an Sonn- und Feiertagen sowie ohne Betrieb täglich in den Nachtstunden (24-3 Uhr), stattdessen soll zusätzlich ein 30'-Takt montags bis freitags von 5 bis 20 Uhr umgesetzt werden (zusätzlich 27 Fahrtenpaare pro Tag an Montag-Freitag, 19 Fahrtenpaare pro Tag an Samstagen). In Radolfzell soll ein Anschluss von/zur Bahnlinie S6 (seehas) von/nach Konstanz und in Singen, Friedrich-Ebert-Platz von/zur Buslinie 402 von/nach Rielasingen-Worblingen hergestellt werden. Falls ohne Nachteile an anderer Stelle möglich, soll... --- in Hilzingen, Sonne ein Anschluss von/zur Buslinie 300 von/nach Tengen und --- in Singen, EKZ/B34 ein Anschluss von/zur neu konzipierten Buslinie 401 auf der Relation Singen, Industriegebiet - Steißlingen realisiert werden.
– Fortsetzung auf nächster Seite –	

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
– Fortsetzung von vorheriger Seite –	
M_Rei.01	<p>Erweiterung des Fahrtenangebots auf der Relation Konstanz - Reichenau auf den Standard einer Hauptlinie 1. Ordnung sowie zusätzlich jeweils einer Hauptlinie 2. und 3. Ordnung, wobei jeweils auf die darin enthaltenen Verstärkerleistungen in der Hauptverkehrszeit verzichtet werden kann (zusätzlich 58 Fahrtenpaare pro Tag an Montag-Freitag, 35 Fahrtenpaare pro Tag an Samstagen sowie 25 Fahrtenpaare pro Tag an Sonn- und Feiertagen). Zur Hebung von betrieblichen Synergien in der Produktion dieses Angebotsstandards und um weitere Fahrgastpotenziale im kleinräumigen Kontext attraktiv zu erschließen, sollen die Hauptlinien 1. und 2. Ordnung jeweils als Verlängerungen von Stadtbuslinien der Stadt Konstanz umgesetzt werden.</p> <p>Von den im Rahmen der ÖPNV-Potenzialstudie der Stadt Konstanz (Ramboll 2021) ermittelten künftigen Linien kommen hierfür die Linien H (ähnlich heutiger Linie 2; Durchbindung ab Wollmatingen, Radolfzeller Str. oder Wollmatingen, Rathaus/Kindlebildstr.), I (ähnlich heutiger Linie 12; Durchbindung ab Wollmatingen, Radolfzeller Str. oder Wollmatingen, Urisberg) oder K (Durchbindung ab Reichenau, ZfP) infrage.</p> <p>Voraussetzung für die Durchbindungen ist eine Kooperation mit der Stadt Konstanz. Aufgrund des Kooperationsvorbehalts und der derzeit praktizierten Aufgabenträgerschaft der Stadt Konstanz für ihre Stadtverkehre, wurde - mit Ausnahme der oben genannten Hauptlinie 3. Ordnung - in der Kostenberechnung eine Finanzierung des Landkreises nur ab/bis zur Stadtgrenze von Konstanz (Linie H bzw. K) bzw. dem Bahnhof Wollmatingen (Linie I) unterstellt.</p> <p>An den Bahnhöfen Reichenau und/oder Wollmatingen sollen mindestens Anschlüsse auf der Relation Radolfzell - Insel Reichenau hergestellt werden. Zugunsten einer möglichst vollständigen Erschließung der relevanten Nutzengruppen und von publikumswirksamen Einrichtungen sowie Wohn- und Gewerbegebieten auf der Insel Reichenau soll dort eine neue Linienkonzeption umgesetzt werden (Details siehe Maßnahme M_Rei.02).</p>
M_RiWo.01	<p>Die heutige Buslinie 402 Singen - Rielasingen - Arlen - Worblingen - Moos soll wie folgt neukonzipiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> --- Ergänzung des Fahrtenangebots so, dass auf dem Abschnitt Singen - Worblingen der Standard von zwei Hauptlinien 1. Ordnung erfüllt wird (zusätzlich 52 Fahrtenpaare Montag-Freitag, 46 Fahrtenpaare an Samstagen und 28 Fahrtenpaare an Sonn- und Feiertagen), --- Ergänzung des Fahrtenangebots so, dass auf dem Abschnitt Worblingen - Moos der Standard einer Hauptlinie 3. Ordnung, ergänzt um einen fest bedienten Betrieb (statt Rufbedienung) an Sa, Sonn- und Feiertage zwischen 8 und 22 Uhr, erfüllt wird (zusätzlich 7 Fahrtenpaare Montag-Freitag, jeweils 3 Fahrtenpaare an Samstagen, Sonn- und Feiertagen), --- Die zwischen Singen, Bahnhof/ZOB und Worblingen, Kreuzstraße bestehenden, zwei verschiedenen Linienwegvarianten sollen zugunsten einer besseren Orientierung unter zwei verschiedenen Liniennummern vermarktet werden: <ul style="list-style-type: none"> >> Linie 402 (wie bisher) für die Linienwegvariante Singen - Rielasingen, Kirche - Rielasingen, Ten-Brink- Schule - Worblingen, Kreuzstr. - Moos, >> Linie 412 (neue Linienbezeichnung) für die Linienwegvariante Singen - Rielasingen, Kirche - Arlen - Worblingen, Hardstr. Nord - Worblingen, Kreuzstraße.
M_Stei.02	<p>Einrichtung einer neuen ÖPNV-Verbindung Steißlingen - Volkertshausen - Schloß Langenstein - Eigeltingen nach dem Standard "Ergänzungslinie Grundversorgung".</p> <p>In Steißlingen sind attraktive Anschlüsse an die Buslinie 202 von/nach Radolfzell sicherzustellen. Darüber hinaus sollen in der Hauptverkehrszeit einzelne Fahrten der Buslinie 202 bis Volkertshausen durchgebunden werden, sofern hierdurch keine Nachteile und signifikanten Mehrkosten an anderer Stelle entstehen.</p>

Tabelle 38: Maßnahmen der Kategorie „Weiterer Bedarf“ (WB) mit Schätzung zu den jährlichen Kosten.

4.1.6 Prüfbedarf (PB)

Maßnahmen der Kategorie „Prüfbedarf“ (PB) liegen nicht oder nicht in alleiniger Zuständigkeit des Kreises. Daher spielt bei deren Umsetzung die Kooperation mit den jeweils (mit-)zuständigen Institutionen eine wichtige Rolle. Hierzu werden diese im Rahmen der zweiten Beteiligungsstufe (vgl. Kapitel 3.3.3) informiert und um Stellungnahmen gebeten.

In Tabelle 39 sind die Maßnahmen des straßengebundenen ÖPNVs dieser Kategorie eingeordnet:

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
M.2.a	Einrichtung von zusätzlichen Bahnhaltepunkten auf der Bahnlinie S6 (Seehas) in "Konstanz Sternenplatz", "Mühlhausen Süd", "Radolfzell-Herzen/Zeppelinstr." (jeweils vorrangig) sowie in "Allensbach West", "Reichenau-Waldsiedlung", "Radolfzell-Ost" (jeweils nachrangig). Details siehe Kapitel 4.3.4.
M.2.b	Einrichtung zusätzlicher Bahnhaltepunkte "Espasingen" und "Radolfzell-Altbohl" auf der Bahnlinie RB31 (Bodenseegürtelbahn). Des Weiteren soll jede Fahrt dieser Linie am vorhandenen Haltepunkt "Stahringen" halten.
M.2.c	Einrichtung zusätzlicher Bahnhaltepunkte "Radolfzell-Altbohl" und "Stockach-Industriegebiet" auf der Bahnlinie S61 (seehäsele). Des Weiteren sollen entlang der in Prüfung befindlichen Weiterführung dieser Linie als Ablachtalbahn im täglichen Betrieb bis Mengen perspektivisch folgende Stationen auf dem Gebiet des Landkreises Konstanz geprüft werden: "Stockach-Hindelwangen", "Stockach-Zizenhausen", "Stockach-Hoppetenzell", "Mühlingen-Berenberg" und "Mühlingen-Schwackenreute".
M.2.d	Einrichtung eines zusätzlichen Bahnhaltepunkts "Gottmadingen-Industriegebiet" (Bereich Industriepark/Gewerestr.) für die Bahnlinie S62 (Singen - Schaffhausen).
M.2.e	Der geplante RE St. Gallen - Konstanz - Singen - Schaffhausen - Basel soll im Grundzentrum Gottmadingen halten.
M.2.f	Ausweitung des Halbstundentaktes auf dem seehas in die Abend-/Nachtstunden. Eine Umsetzung wird mit der Neuvergabe der Linie zum 13.12.2026 seitens des Landkreises angestrebt, ist derzeit jedoch offen. Aufgabenträger ist das Land Baden-Württemberg.
M.2.g	Verdichtung des Fahrtenangebots auf dem seehas auf einen 15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit. Eine Umsetzung wird mit der Neuvergabe der Linie zum 13.12.2026 seitens des Landkreises angestrebt, ist derzeit jedoch offen. Aufgabenträger ist das Land Baden-Württemberg.
M.2.h	Eine Reaktivierung der Bahnstrecken Singen - Etwilen und Stockach - Mengen (Ablachtalbahn) für einen täglichen Betrieb im Taktverkehr soll geprüft werden. Im Juli 2021 ist ein Freizeitverkehr am Wochenende auf der Ablachtalbahn unter dem Namen "Biberbahn" in Betrieb gegangen. Mittelfristig soll das Fahrtenangebot hier ausgeweitet und gegebenenfalls auf weitere Verkehrstage an schulfreien Tagen ausgeweitet werden. Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ist das Land Baden-Württemberg.
M.2.i	Für einen stabileren Betriebsablauf und zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Bahnstrecke Konstanz - Radolfzell sollen durch den Infrastrukturbetreiber DB Netz AG folgende Maßnahmen geprüft werden: <ul style="list-style-type: none"> - Gleiswechselbetrieb und kürzere Signalabstände, - Einbau einer Überleitstelle zwischen Konstanz-Petershausen und Radolfzell, - Bau eines weiteren Bahnsteiges in Konstanz gemäß dem Konzept "Bahnhof Konstanz – Strategiekonzept, stufenweiser Ausbau" (EBP, 2020) der Stadt Konstanz.
M.2.j	Ausweitung des Betriebszeitraumes der Bahnlinie S62 Schaffhausen - Gottmadingen - Singen so, dass ab Gottmadingen eine Fahrt gegen 5.20 Uhr nach Singen angeboten wird. Für die Umsetzung ist das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr zuständig.
M.2.k	Verlängerung der schweizerischen Bahnlinie S24 Zug - Zürich - Thayngen (welche auf diesem Lauf derzeit im 60'-Takt bedient wird) bis nach Singen oder alternativ eine Durchbindung der S9 Uster - Zürich - Schaffhausen (welche künftig die gesamte Strecke im 30'-Takt bedienen soll), auf die Linie S62. Für die Planung, Bestellung und Finanzierung dieser Änderungen ist das Land Baden-Württemberg in Kooperation mit dem Kanton Schaffhausen zuständig.
M.2.l	Anpassung der Zeitlage des seehäsles an Sonn- und Feiertagen so, dass in Radolfzell attraktive systematische Anschlüsse von/zum RE 2 von/nach Karlsruhe entstehen.
M.2.n	Bedienung der Bahnlinien IRE3 und RB31 jeweils im 30'-Takt, sodass zwischen Singen/Radolfzell und Friedrichshafen 4 Fahrten pro Stunde angeboten werden. Voraussetzung hierfür ist der entsprechende Infrastrukturausbau der Bodenseegürtelbahn und eine Finanzierung der Betriebsleistungen durch das Land Baden-Württemberg.
M.2.o	Einrichtung eines Doppelspurabschnitts zwischen Konstanz und Konstanz-Petershausen, wie in der Machbarkeitsstudie zur Agglo-S-Bahn (SMA/Infras, 2019) thematisiert.

– Fortsetzung auf nächster Seite –

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
<i>– Fortsetzung von vorheriger Seite –</i>	
M.17	Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Konstanz soll auch über Online-Kartendienste vollständig beauskunftet werden. Mangels Schnittstellen erfolgt derzeit kein Export von Fahrplandaten des VHB z.B. in google.maps. Da die digitalen Fahrplandaten in der Datendrehscheibe der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) gehalten und verwaltet werden, liegt eine Übertragung in google.maps in ihrer Zuständigkeit. Der Landkreis Konstanz hält eine plattformübergreifende Beauskunftung des ÖPNV-Angebots für wünschenswert und möchte daher darauf hinwirken, dies zu ermöglichen.
M_All.06	Eine Zuordnung der Orte Kaltbrunn und Langenrain sowohl zur VHB-Tarifzone 4, als auch 5, sodass diese in beiden Zonen liegen, soll im Rahmen der nächsten Tarifüberarbeitung (u.a. Integration Stadtwerke-Haustarife; vgl. Maßnahmen M.09 und M.15) durch den VHB geprüft werden.
M_K.03	Die Bahnlinie RE2 Konstanz - Singen - Karlsruhe soll zusätzlich in Konstanz-Wollmatingen halten. Der Halt dieser Linie in Konstanz-Petershausen darf hierzu nicht wegfallen, da wichtige publikumswirksame Einrichtungen dort ihren Standort haben. Für die Umsetzung ist das Land-Baden-Württemberg bzw. ihre Aufgabenträgerorganisation NVBW zuständig.
M_Rz.02	Überdachung der seeseitigen Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Radolfzell. Für die Umsetzung ist die Stadt Radolfzell als Trägerin der Baulast zuständig. Die Kosten zur Herstellung bzw. Verbesserung von verkehrswichtiger Radinfrastruktur lassen sich durch Fördermittel nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (vgl. §2 Abs. 1 Nr. 1 g) LGVFG) kofinanzieren (https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/lgvfg/).

Tabelle 39: Maßnahmen der Kategorie „Prüfbedarf“ (PB) im straßengebundenen ÖPNV

4.2 Verbindungskonzept

4.2.1 Verbindungsstandard im Landkreis Konstanz

Der Verbindungsstandard trifft auf einer großräumigen Ebene Aussagen darüber, wie groß die Potenziale auf einzelnen Relationen sind und ordnet die sich daraus ergebenden Achsen bestimmten Netzkategorien (vgl. Kapitel 3.2) zu. In Kapitel 4.3.1 wird im Rahmen des Verknüpfungskonzeptes eine Umsetzungsvariante für die konkrete Ausgestaltung des Verbindungsstandards auf der kleinräumigen Ebene mit Angaben zu Linienführungen und Anschlusszeiten vorgestellt.

Der Verbindungsstandard für das Zielkonzept umfasst sämtliche Maßnahmen unabhängig von ihrer zeitlichen Priorisierung. Ein finaler Zeithorizont, in dem das Zielkonzept voraussichtlich umgesetzt sein wird, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht sicher angegeben werden. Zudem ist aufgrund des Finanzierungsvorbehalts sämtlicher Maßnahmen offen, ob bestimmte Maßnahmen auch auf langfristige Sicht zur Umsetzung kommen.

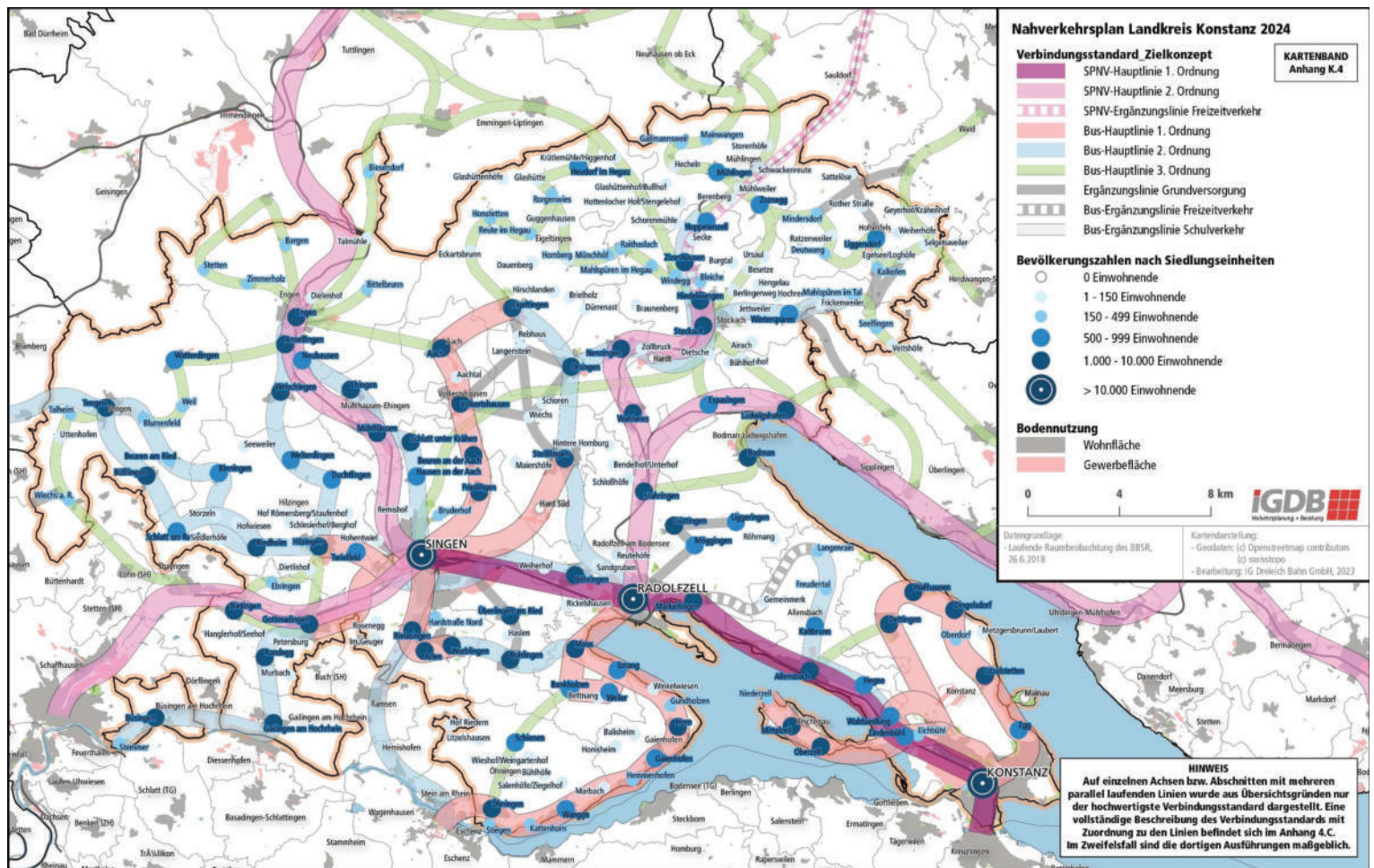


Abbildung 37: Verbindungsstandard "Zielkonzept 2030+"

4.2.2 Einsatzmöglichkeiten von On-Demand-Verkehren

Bei On-Demand-Verkehren (ODV) handelt es sich um bedarfsgesteuerte Bedienformen, deren betriebliche Ausgestaltung sehr unterschiedlich aussehen kann. „On Demand“ bedeutet aus dem Englischen übersetzt „auf Abruf“. Allein dem Namen gemäß zählen sowohl linien-, als auch fahrplangebundene bedarfsgesteuerte Konzepte, wie auch flexiblere Angebote, die erstgenannte Merkmale ganz oder teilweise nicht aufweisen, sondern nur innerhalb eines bestimmten Betriebszeitraumes in einem bestimmten Gebiet verkehren, zur Gruppe der ODV.

Nach § 44 PBefG werden Verkehre dieser Art, die *„auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten“* verkehren, als „Linienbedarfsverkehr“ bezeichnet und können wie herkömmliche Linienverkehre nach § 42 PBefG genehmigt werden. Dies wurde durch eine Reform des PBefG aus dem Jahr 2021 ermöglicht; zuvor waren Verkehre dieser Art nur über eine Auffangvorschrift bzw. Experimentierklausel genehmigungsfähig. Als ÖPNV-Aufgabenträger stehen dem Landkreis Konstanz umfassende Steuerungsmöglichkeiten für die Planung von ODV und ihrer Beförderungsbedingungen und -tarife zur Verfügung. Vorgaben hierzu können im Nahverkehrsplan, in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Vorabkennzeichnung einer Ausschreibung von Verkehren formuliert werden.

ODV im ÖPNV sind sogenannte „Ridepooling“-Dienste, bei denen mehrere unterschiedliche Fahrtwünsche gebündelt bedient werden. Damit grenzen sie sich vom „Ridehailing“ (z.B. Taxi, Uber oder FreeNow) ab, bei dem ausschließlich die bestellenden Personen direkt von ihrem Start zum Ziel befördert werden. Die klassische Mitfahrgelegenheit wird als „Ridesharing“ bezeichnet und entweder privat über Freunde/Vereine oder über eine Plattform zur Vermittlung von Fahrtwünschen und Fahrenden organisiert. Ridepooling, Ridehailing und Ridesharing gehören alle zur Gruppe der On-Demand-Verkehre.

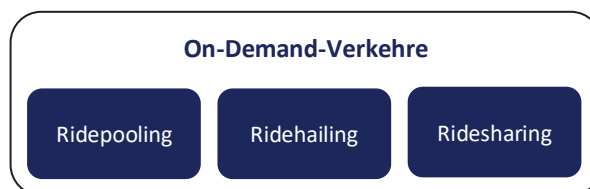


Abbildung 38: Formen von On-Demand-Verkehren

Mit den fahrplan- und liniengebundenen Bedarfsfahrten bzw. Rufbussen und Anruf-Sammel-Taxis gibt es im Landkreis Konstanz bereits seit mehreren Jahren On-Demand-Verkehre (Ridepooling-Dienste). Sie sind ebenfalls fester Bestandteil der Definition des Mindestbedienstandards in Kapitel 3.2.2 (Stichwort „Rufbedienung“) und werden daher auch in Zukunft in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage eingesetzt werden.

In der politischen und medialen Diskussion wird mit ODV meist die vollflexible Form von Ridepooling-Diensten assoziiert. Diese funktionieren in der Regel softwaregestützt über spezielle Algorithmen, die unter anderem Fahrtwünsche in Echtzeit bündeln, diese den in Betrieb befindlichen Fahrzeugen automatisch zuordnen und dem Fahrpersonal kommunizieren. Damit lassen sich Vorbestellfristen bzw.

Wartezeiten zwischen Anforderung und Fahrbeginn auf ein absolutes Minimum herabsetzen und eine gute Erschließung von für größere Fahrzeuge unwegsame Gebiete erreichen.

Diese Art von Ridepooling-Diensten übererfüllen die in diesem Nahverkehrsplan definierten Mindestbedienstandards mit Blick auf die Angebotsqualität erheblich, da eine Limitierung über Taktdichten und Siedlungsgrößen bei dieser Bedienform nicht vorliegt. Im Umkehrschluss wäre also eine deutliche Erweiterung der Mindestbedienstandards notwendig, um vollflexible Ridepooling-Dienste konzeptionell im Nahverkehrsplan darstellen zu können.

Im Vergleich zu herkömmlichen Linienverkehren oder fahrplan- und liniengebundenen Ridepooling-Diensten ist die vollflexible Variante gemessen an den heute verfügbaren Finanzmitteln sehr kostspielig und kommt unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten allenfalls in Gebieten infrage, in denen der herkömmliche ÖPNV vollständig durch einen vollflexiblen Ridepooling-Dienst ersetzt werden kann. Dies ist in den seltensten Fällen möglich, da für die Kapazitätsspitzen (im ländlichen Raum v.a. für den Schülerverkehr) große Fahrzeuge, darauf geschultes Personal und ein darauf abgestimmter Kapitaldienst benötigt wird. Vollflexible Ridepooling-Dienste, die meist mit Kleinbussen oder Vans arbeiten, um die Stärke der flächendeckenden Erschließung auch in kleineren Straßen voll ausspielen zu können, stellen daher in der Regel ein zusätzliches Angebot zum herkömmlichen Linienverkehr dar.

Ohne Kofinanzierung durch interessierte Kommunen oder andere Finanzierungsgeber ist eine kreisweit flächendeckende Umsetzung von vollflexiblen Ridepooling-Diensten anstelle herkömmlicher Bedarfsfahrten unter den gegenwärtigen Finanzierungsstrukturen nicht umsetzbar.

Neben den Herausforderungen bei der Finanzierung zeigen die meisten Erfahrungen aus den mittlerweile zahlreichen bundesweiten Pilotregionen (die überwiegend von einer in absehbarer Zeit wegfallenden Bundesförderung getragen werden), dass im Vergleich zu herkömmlichen ODV (Rufbus, Anruf-Sammel-Taxi), vollflexible ODV eine unbefriedigende Pooling-Quote³² aufweisen. Selbst in Ballungsgebieten ist diese deutlich niedriger als bei herkömmlichen ODV bzw. meist gleichgroß wie die heutige Besetzung von Privat-Pkws.

Konzeptionell sollen die Möglichkeiten der Flexibilisierung von fahrplan- und liniengebundenen Ridepooling-Diensten weitestmöglich ausgenutzt werden, um an das Idealbild des vollflexiblen und damit nutzungsfreundlicheren Bedarfsverkehrs heranzureichen. Im Nahverkehrsplan sind mit den Maßnahmen M.6 und M_Ho.02 (neue Linie 107) konkrete Maßnahmen beschrieben, wie dies künftig aussehen soll.

Projekte zur Umsetzung vollflexibler Ridepooling-Dienste unter Beteiligung des Landkreises Konstanz zusammen mit interessierten Kommunen werden nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Angesichts des ernüchternden Kosten-Nutzen-Verhältnisses im Vergleich zu optimierten, herkömmlichen bedarfsgesteuerten Bedienformen muss sich der Landkreis Konstanz in diesem Nahverkehrsplan auf eine Angebotsstrategie, die unter gegebenen finanziellen und personellen Rahmenbedingungen den größtmöglichen Nutzen für (potenzielle) Fahrgäste bieten kann, fokussieren.

³² Die Pooling-Quote gibt an, mit wie vielen Personen eine Fahrt besetzt ist.

Werden neue ODV eingeführt oder bestehende in den ÖPNV integriert, müssen diese sowohl planerisch als auch tariflich sowie im Auftreten gegenüber Kundinnen und Kunden (z.B. Design, Fahrplanauskunft, Fahrzeugstandard) in das bestehende ÖPNV-Angebot und das Tarifgefüge des VHB integriert werden. Eine Erhebung von Zuschlägen zusätzlich zum VHB-Tarif ist zu vermeiden und nur in Bereichen zulässig, in denen der ODV räumlich oder zeitlich zusätzlich zum liniengebundenen ÖPNV angeboten wird. Dort wo dieser die einzige Möglichkeit der Erreichbarkeit eines Ortes innerhalb der in diesem Nahverkehrsplan formulierten Mindestbedienstandards darstellt, ist die Erhebung von Zuschlägen jeder Art im Sinne der Gleichbehandlung aller Kommunen und der Daseinsvorsorge-Funktion des ÖPNV unzulässig.

Beispiele für Bereiche, in denen eine Erhebung von Zuschlägen nicht genehmigungsfähig ist, sind:

- Erreichbarkeit eines Ortes mit mehr als 150 Einwohnenden mit dem Ridepooling-Dienst außerhalb der Fahrzeiten des Busverkehrs (Beurteilungsmaßstab: Verbindungsstandard gemäß Kapitel 3.2.2)
- Erschließung einer publikumswirksamen Einrichtung, die bisher nicht an den herkömmlichen ÖPNV angebunden ist bzw. absehbar nicht angebunden werden kann (Beurteilungsmaßstab: Erschließungsstandard gemäß Kapitel 3.2.3)

4.3 Verknüpfungskonzept

4.3.1 Integraler Taktfahrplan

Unter einem „Integralen Taktfahrplan“ (ITF) ist ein Fahrplankonzept zu verstehen, bei dem ÖPNV-Linien so aufeinander abgestimmt werden, dass an Verknüpfungspunkten systematische Anschlüsse in beide Fahrtrichtungen einer Relation oder mehrerer Relationen entstehen. Das zentrale Ziel des Integralen Taktfahrplans ist es, ÖPNV-Linien möglichst personal- und fahrzeugeffizient so miteinander zu koordinieren, dass für ÖPNV-Kundinnen und -kunden eine möglichst hohe Mobilität durch die Realisierung möglichst vieler Anschlussbeziehungen angeboten wird.

Im Landkreis Konstanz wurden bereits im Nahverkehrsplan 2011/2016 auf wichtigen Hauptverbindungen Elemente eines ITF festgeschrieben und bei der Neuausschreibung von Linienbündeln umgesetzt. Das bestehende ITF-Konzept soll nun auf weiteren Linien möglichst flächendeckend erweitert werden.

Die Anhänge 4.B.1 (grafische Darstellung) sowie 4.B.2 (tabellarische Darstellung) zeigen das ausgearbeitete **ITF-Zielkonzept**. Grundlage hierfür bilden die in Kapitel 4.1 dargestellten Maßnahmen mitsamt entsprechender Priorisierung. Nur unter der Voraussetzung einer möglichst vollständigen Umsetzung der im ITF-Zielkonzept enthaltenen Fahrplanzeiten und Anschlussbeziehungen können die in der Potenzialanalyse (Kapitel 3.4) ermittelten Fahrgastpotenziale auf den einzelnen Relationen erreicht werden.

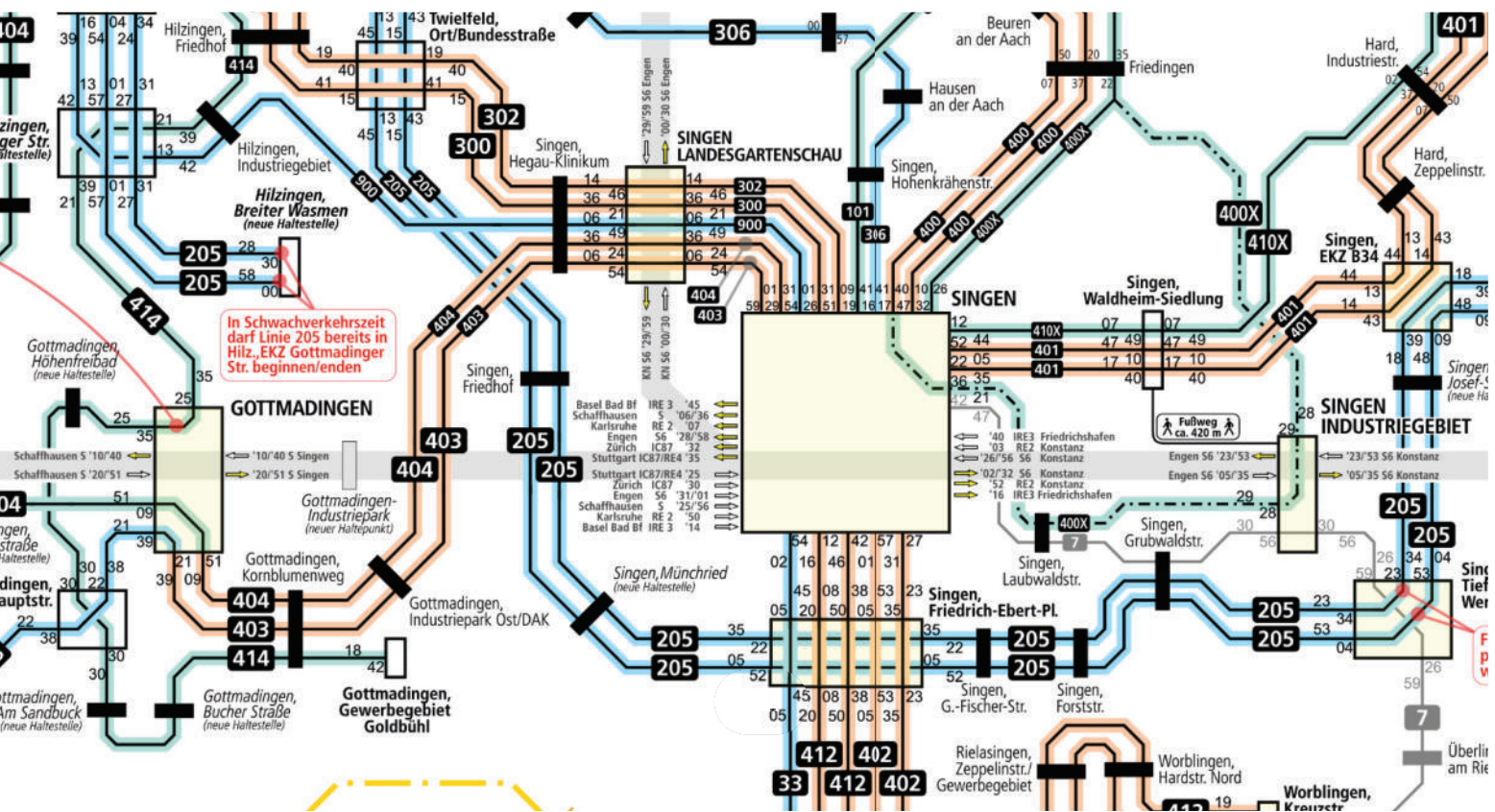
Bei der Betrachtung und Interpretation des ITF-Zielkonzeptes sind folgende Hinweise zu beachten:

- Die ITF-Zielkonzeption zeigt in ihrer Gesamtheit eine von gegebenenfalls mehreren denkbaren Umsetzungsvarianten/-kombinationen einer vollständigen Realisierung sämtlicher im Maßnahmenkonzept beschriebener Maßnahmen. Da es in der Umsetzungsphase der Planungen zu

Änderungen (z.B. durch bestimmte örtliche Gegebenheiten oder veränderte Anschlusszeiten) kommen kann, ist es möglich, dass nicht in jedem Fall alle angegebenen Fahrplanzeiten und Linienführungen zur Umsetzung kommen können. Auch ist es unwahrscheinlich, dass auf einen Schlag sämtliche Maßnahmen umgesetzt werden, sodass gegebenenfalls Zwischenstände mit anderen Fahrplanzeiten und Linienführungen bis zur vollständigen Realisierung des Maßnahmenkonzeptes nötig sind.

- Da für die Umsetzung des in Kapitel 4.1 beschriebenen Maßnahmenkonzeptes auf einigen Relationen verschiedene Maßnahmenvarianten oder Maßnahmenkombinationen in Frage kommen, werden in der ITF-Zielkonzeption in solchen Fällen die in Frage kommenden Maßnahmenvarianten dargestellt, sofern dies darstellungstechnisch möglich ist. Unabhängig von diesen Darstellungen sind für das Angebotsniveau im Zielzustand und die Priorisierung einzelner Maßnahmen die Ausführungen in den Kapiteln 2.7, 4.1 und im Anhang 4.A maßgeblich.
- Aus Gründen einer besseren Übersichtlichkeit werden die Linien der Kategorie „Ergänzungsausbildungsverkehr“ und „Stadtverkehr“ nicht dargestellt. Diese sind dennoch Teil der Zielkonzeption.
- Stadtverkehre liegen in der Planungs- und Finanzierungshoheit der jeweiligen Kommunen. Im Nahverkehrsplan werden in der Regel keine Fahrplanzeiten für diese Linien vorgeschlagen, soweit sie nicht mit Linien verknüpft sind, die mindestens eine Stadtgrenze überschreiten. Die Fahrplangestaltung von Stadtverkehrslinien sollte dem in Kapitel 3.2.1 beschriebenen „Top-Down-Ansatz“ folgen. Demzufolge sind für Stadtverkehrslinien die Linien übergeordneter Netzebenen fahrplanbildend.

An einigen Stellen im Untersuchungsraum muss aufgrund der soeben beschriebenen Zielkonzeption die vorhandene Infrastruktur für den ÖPNV gegebenenfalls neu bewertet werden. Insbesondere in Gebieten, in denen mehrere Maßnahmen geplant sind, die zu erheblichen Ausweitungen des bestehenden Angebots führen oder wo neue Linienführungen und Fahrplanzeiten umgesetzt werden sollen, müssen die Anforderungen rechtzeitig vor Umsetzung der Maßnahmen zusammen mit den zuständigen Stellen geprüft werden.



4.3.2 ÖPNV-Verknüpfungspunkte

Aus dem in Kapitel 4.3.1 beschriebenen ITF-Konzept ergeben sich innerhalb des ÖPNV-Systems sowie an relevanten angrenzenden Standorten außerhalb des Landkreis-Gebietes die in Tabelle 40 und Tabelle 41 dargestellten fahrplanmäßigen Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV. Klassifiziert werden die Verknüpfungspunkte nach der Systematik in Tabelle 47.

Tabelle 40 stellt Verknüpfungspunkte im Bestand 2021 dar, die in das Zielkonzept übernommen werden. Tabelle 41 zeigt die im Zielkonzept enthaltenen neuen Verknüpfungspunkte. Bei diesen hängt die Einstufung als Verknüpfungspunkt von der Realisierung der jeweiligen Maßnahme im Rahmen des Zielkonzeptes ab.

In beiden Tabellen sind Verknüpfungspunkte außerhalb des Landkreises Konstanz *kursiv* und nur nachrichtlich dargestellt. Für diese gelten die in diesem Nahverkehrsplan formulierten Haltestellenstandards nicht, sondern jene des jeweils zuständigen Aufgabenträgers.

Sämtliche Verknüpfungspunkte mit relevanten Anschlussrelationen sind in Anhang 4.B.1 grafisch und in Anhang 4.B.2 tabellarisch aufgelistet.

Kommune	Verknüpfungspunkt im Zielkonzept (Fortführung Bestand)	Verknüpfte Verkehrsmittel (Klassifizierung gem. Tabelle 47)		
		Nah- & Fernverkehr (Kat. 1)	Bus + SPNV (Kat. 2)	Bus + Bus/ AST/Fähre (Kat. 3)
Aach	Aach, Rathaus			X
Allensbach	Allensbach, Bahnhof		X	X
Bodman-Ludwigshafen	Ludwigshafen, Bahnhof		X	X
Büsing	Büsing, Stemmer			X
Eigeltingen	Eigeltingen, Alte Post			X
Engen	Engen, Bahnhof	X	X	X
Gottmadingen	Gottmadingen, Bahnhof		X	X
	Randegg, Ortsmitte			X
Hilzingen	Hilzingen, Kreuz			X
Konstanz	Konstanz, Bahnhof	X	X	X
	Staad, Autofähre			X
	Wallhausen, Hafen			X
	Wollmatingen, Bahnhof		X	X
<i>Kreuzlingen</i>	<i>Kreuzlingen, Bärenplatz</i>			X
<i>Meersburg</i>	<i>Meersburg, Kirche</i>			X
Moos	Moos, Bohlinger Str./Grüner Baum			X
Mühlhausen-Ehingen	Mühlhausen, Bahnhof			X
Orsingen-Nenzingen	Nenzingen, Bahnhof		X	X
Öhningen	Öhningen, Endorf/Höristr.			X
Radolfzell	Radolfzell, Bahnhof	X	X	X
	Stahringen, Bahnhof		X	X
Reichenau	Reichenau, Bahnhof		X	X
Rielasingen-Worblingen	Rielasingen, Kirche			X
Singen	Singen, Bahnhof	X	X	X
Stockach	Stockach, Bahnhof		X	X
Tengen	Tengen, Rathaus/Grundschule			X
<i>Tuttlingen</i>	<i>Tuttlingen, Bahnhof</i>	X	X	X

Tabelle 40: Bestehende und ins Zielkonzept übertragene ITF-Verknüpfungspunkte mit Relevanz für den ÖPNV

Kommune	Verknüpfungspunkt im Zielkonzept – Neu	Verknüpfte Verkehrsmittel (Klassifizierung gem. Tabelle 47)		
		Nah- & Fernverkehr (Kat. 1)	Bus + SPNV (Kat. 2)	Bus + Bus/ AST/Fähre (Kat. 3)
Eigeltingen	Eigeltingen, Industriegebiet			X
	Rorgenwies, Gemeindehaus			X
<i>Emmingen-Liptingen</i>	<i>Emmingen, Linde</i>			X
Engen	Anselfingen, Rathaus/Im Hotzental			X
	Engen, Erlebnisbad			X
	Welschingen, Bahnhof Welschingen-Neuhausen		X	X
Gottmadingen	Bietingen, Bahnhof		X	X
<i>Herdwangen</i>	<i>Herdwangen, Bodenseestraße</i>			X
Hilzingen	Hilzingen, Oberstraße			X
Hohenfels	Selgetsweiler, Ort			X
<i>Meßkirch</i>	<i>Meßkirch, Bahnhof</i>			X
Mühlingen	Mühlweiler, Kreuzung			X
Orsingen-Nenzingen	Orsingen, Rathaus			X
Radolfzell	Radolfzell, Franz-Anton-Mesmer-Str.			X
Reichenau	Mittelzell, Schiffslände			X
Rielasingen-Worblingen	Worblingen, Kreuzstraße			X
Singen	Singen, Bahnhof Landesgartenschau		X	X
	Singen, Bahnhof Industriegebiet			X
	Singen, EKZ B 34			X
	Singen, Friedrich-Ebert-Platz		X	X
	Singen, Tiefenreute/ Werner-von-Siemens-Str.			X
<i>Stein am Rhein</i>	<i>Stein am Rhein, Untertor</i>			X
Steißlingen	Steißlingen, Friedhof-/Gartenstr.			X
	Steißlingen, Singener Str.			X
Stockach	Seelfingen, Neumühle			X
	Stockach, Schulzentrum Nellenburg			X
	Zizenhausen, Krone			X
Tengen	Blumenfeld, Ort			X
	Tengen, Dorf/Ludwig-Gerer-Str.			X
	Wiechs am Randen, Schlauch			X
<i>Thayngen</i>	<i>Thayngen, Bahnhof</i>		X	X
<i>Wald</i>	<i>Wald, Busbahnhof</i>			X

Tabelle 41: Neue ITF-Verknüpfungspunkte mit Relevanz für den ÖPNV im Zielkonzept

Durch die Verknüpfungsfunktion innerhalb des ÖPNV bei den in Tabelle 40 und Tabelle 41 dargestellten Verknüpfungspunkten weisen diese eine gewisse Zentralität durch ihre im Vergleich zu anderen Standorten bessere Erreichbarkeit auf. Damit bieten diese Standorte das Potenzial, perspektivisch zu sogenannten „Mobilitätsstationen“ entwickelt zu werden, an denen neben mehreren ÖPNV-Linien auch Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln stattfinden können (Details siehe Kapitel 4.3.3). Um eine adäquate Mobilitätsstation zu schaffen, müssen zusätzlich vor Ort die räumlichen Voraussetzungen überprüft werden.

Die in Anhang 4.B.2 vorgenommene Unterscheidung zwischen „vorrangigen“ und „nachrangigen“ Anschlussrelationen soll eine Priorisierung ermöglichen, sofern die in Anhang 4.B.1 gezeigte Variante zur Umsetzung des Angebotskonzeptes z.B. durch Änderungen der Zeitlagen im SPNV oder (temporären) infrastrukturell bedingten Fahrplananpassungen nicht vollständig möglich ist. „Vorrangige“ Anschlüsse sind hierbei zwingend einzuhalten, „nachrangige“ nur, sofern das ohne Nachteile an anderer Stelle (insbesondere Sicherstellung der vorrangigen Anschlüsse) möglich ist.

4.3.3 Mobilitätsstationen

Potenzielle Standorte

Auf Basis der im vorhergehenden Kapitel beschriebenen ÖPNV-Verknüpfungspunkte und einer ergänzenden Analyse werden nachfolgend potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen, die die Anforderungen des Kapitel 3.2.4.5 erfüllen sollen, festgelegt.

Jede Haltestelle im Landkreis Konstanz erfüllt die Voraussetzung, um als Mobilitätsstation der Kategorie MM1 (Verknüpfung ÖPNV und Fußverkehr) klassifiziert zu werden. Eine Mobilitätsstation mit Ausstattungsgrad MM2 oder MM3 gemäß Tabelle 24 wird als solche nur festgelegt, wenn an dem jeweiligen Standort ein ausreichendes Potenzial für den Wechsel zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln erwartet wird. Hierzu werden aus den in Kapitel 4.3.2 definierten Verknüpfungspunkten des ÖPNV jene Standorte ausgesucht, bei denen mindestens zwei der nachfolgenden Kriterien erfüllt sind:

- Anschluss an ein Verkehrsmittel des Fernverkehrs oder Schienenpersonennahverkehrs,
- Mindestens drei Anschlussrelationen,
- Direktverbindung zu mindestens einem Mittel- oder Oberzentrum,
- Halt mindestens einer ÖPNV-Linie, die den Bedienstandards „HL-1“ oder „HL-2“ gem. Kapitel 3.2.2 zugeordnet ist,
- In der Kommune existiert bereits ein Vermietsystem für Carsharing und/oder Mikro-Verkehrsmittel (vgl. Kapitel 2.7) oder ein solches ist in Planung.

In den Städten Singen, Konstanz und Radolfzell beschränkt sich die Analyse ausschließlich auf Verknüpfungspunkte, an denen vom Landkreis Konstanz bestellte Verkehre halten.

Gemäß oben genannten Anforderungen werden potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen mit Ausstattungsgrad MM2 oder MM3 definiert und in Tabelle 42 aufgelistet. Ob einer dieser oder ggf. weiterer Standorte tatsächlich als Mobilitätsstation mit den genannten Ausstattungsmerkmalen ausgestaltet werden kann und wenn ja, welcher der beiden Ausstattungsgrade MM2 oder MM3 ihr zugeordnet wird, hängt unter anderem vom lokal verfügbaren Nutzerpotenzial, dem Platzangebot, Grundstücksverhältnissen und der Finanzierungsbereitschaft der betroffenen Kommune ab. Dies soll in einem weiteren Schritt außerhalb der Aufstellung des Nahverkehrsplans untersucht werden.

Ein wichtiger Partner bei der Identifikation geeigneter Standorte für Mobilitätsstationen ist die Arbeitsgruppe "Digitalisierung und Visualisierung" der Universität Konstanz. Im Rahmen ihres Projekts zur Verkehrswende im Landkreis Konstanz sammelt sie Daten, die es dem Landkreis ermöglichen, in jeder Gemeinde die wichtigsten Knotenpunkte, die am häufigsten frequentierten Orte sowie Wohngebiete ohne oder mit schlechter Anbindung zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu benennen.

Die Kosten zur Herstellung von Mobilitätsstationen lassen sich durch Fördermittel nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (vgl. §2 Abs. 1 Nr. 6 LGVFG) kofinanzieren³³.

³³ Siehe <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/lgvfg/>

Kommune	Potenzielle Mobilitätsstation im Zielkonzept mit Ausstattungsgrad MM2 oder MM3	Bemerkungen
Aach	Aach, Rathaus	
Allensbach	Allensbach, Bahnhof	
Bodman-Ludwigshafen	Ludwigshafen, Bahnhof	
Büsing	Büsing, Stemmer	
Eigeltingen	Eigeltingen, Alte Post	
	Eigeltingen, Industriegebiet	
	Heudorf, Krätlemühle	Vorbehaltlich Bedienung der Linie 103 mindestens nach HL-2-Standard
Engen	Anselfingen, Rathaus/Im Hotzentel	
	Engen, Bahnhof	
	Welschingen, Bahnhof Welschingen-Neuhausen	
Gottmadingen	Bietingen, Bahnhof	
	Gottmadingen, Bahnhof	
	Randegg, Ortsmitte	
Hilzingen	Hilzingen, Kreuz	
	Hilzingen, Oberstraße	
Hohenfels	Selgetsweiler, Ort	
Konstanz	Konstanz, Bahnhof	
	Wallhausen, Hafen	
	Wollmatingen, Bahnhof	
Moos	Moos, Böhlinger Str./Grüner Baum	
Mühlhausen-Ehingen	Mühlhausen, Bahnhof	
Mühlingen	Mühlweiler, Kreuzung	Standard vergleichbar HL-2 wird durch Überlagerung der Linien 101, 110 erfüllt
Öhningen	Öhningen, Endorf/Höristr.	
Orsingen-Nenzingen	Nenzingen, Bahnhof	
	Orsingen, Rathaus	
Radolfzell	Radolfzell, Bahnhof	
	Radolfzell, Franz-Anton-Mesmer-Str.	
	Stähringen, Bahnhof	
Reichenau	Reichenau, Bahnhof	
Rielasingen-Worblingen	Rielasingen, Kirche	
	Worblingen, Kreuzstraße	
Singen	Singen, Bahnhof	
	Singen, Bahnhof Landesgartenschau	
	Singen, Bahnhof Industriegebiet	
	Singen, EKZ B34	
	Singen, Friedrich-Ebert-Platz	
	Singen, Tiefenreute/Werner-von-Siemens-Str.	
Steißlingen	Steißlingen, Friedhof-/Gartenstr.	
	Steißlingen, Singener Str.	
Stockach	Stockach, Bahnhof	
	Stockach, Schulzentrum Nellenburg	
	Zizenhausen, Krone	Standard vergleichbar HL-2 wird durch Überlagerung der Linien 101, 110 und 350 erfüllt
Tengen	Blumenfeld, Ort	
	Tengen, Dorf/Ludwig-Gerer-Str.	
	Tengen, Rathaus/Grundschule	
	Wiechs am Randen, Schlauch	Standard vergleichbar HL-2 wird durch VBSH-Linie 23 erfüllt

Tabelle 42: Potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen im Landkreis Konstanz mit Ausstattungsgrad MM2 oder MM3

Zuwegung zu Fuß

Immer weniger Menschen nutzen ausschließlich ein Verkehrsmittel für ihre Reisewege. Ein attraktiver ÖPNV setzt daher auf eine enge Vernetzung der Verkehrssysteme.

Die überwiegende Zahl der ÖPNV-Kundinnen und -Kunden kommt zu Fuß und mit dem Fahrrad zur Haltestelle. Auch wenn diese Zugangsform einfach erscheinen mag, stellt gerade der Fußverkehr relativ hohe Anforderungen an die Ausgestaltung und Qualität des Wegenetzes. Zu Fuß Gehende sind sehr umweg- und zeitempfindlich. Jeder zusätzlich zurückzulegende Meter kostet Energie und wird daher möglichst vermieden. Außerdem müssen die Wege im Umfeld von Verknüpfungspunkten so dimensioniert werden, dass auch zeitweise stark anschwellende Fußgängerströme sicher aufgenommen werden können. Ebenfalls wichtig ist es, auch die Wege innerhalb der Verknüpfungspunkte in die Betrachtung mit einzubeziehen, da Verknüpfungspunkte sowohl Quelle als auch Ziel von Fußwegen sind. Hier muss eine schnelle und sichere Orientierung gewährleistet werden. Die Wege für zu Fuß Gehende müssen demnach direkt, überschaubar, attraktiv, sicher und barrierefrei gestaltet werden.

In wichtigen Knoten sollen optimierte und gesicherte Anschlüsse zwischen einzelnen ÖPNV-Linien hergestellt werden (ITF-Konzept, vgl. Kapitel 4.3.1). Die Umsteigewege sind möglichst ohne Umwege und barrierefrei zu gestalten und mit einem entsprechenden Leitsystem auszustatten.

Zuwegung mit dem Fahrrad

Das Fahrrad kann den Einzugsbereich von Haltestellen gegenüber zu Fuß Gehenden für jene, die es nutzen können, um das bis zu zehnfache erweitern. Insbesondere bei Wegstrecken von 3 bis 5 km ist das Fahrrad eine gleichwertige Alternative zum Auto, da es auf diesen Entfernungen kostengünstiger und zeitlich konkurrenzfähig ist. Eine weitere Erhöhung des Einzugsbereiches kann durch die Nutzung von Pedelecs und E-Bikes ermöglicht werden. Fahrradfahrende stellen aber auch vielfältige Anforderungen an die Wegeführung. Sie soll möglichst sicher, bequem und direkt vom individuellen Startpunkt zur jeweiligen Einstiegshaltestelle erfolgen. Unter Berücksichtigung der Topografie und möglichst geringer Umwege sollte Radfahrenden, unterstützt durch geeignete Wegweisung, bevorzugt die Fahrt durch Tempo-30-Zonen angeboten werden.

Im Nahbereich eines Verknüpfungspunktes sollten Radfahrende, möglichst schon zusammengeführt aus verschiedenen Richtungen, auf einem direkten und für Gruppen befahrbaren Radweg zu Bike-&-Ride-Anlagen geführt werden, die ein sicheres Abstellen von Fahrrädern ermöglichen. Gerade diese „Nahmobilität“ muss hinsichtlich der Zuwegung zu den Verknüpfungspunkten fest in das bestehende öffentliche Rad- und Fußwegenetz verankert werden, wie dies bereits heute für Park-&-Ride im Straßennetz gilt. Ein entsprechendes Leitsystem zur Orientierung und die problemlose Auffindung der ÖPNV-Zugangsstellen auch für Ortsunkundige sind unabdingbar.

4.4 Linienbündelung

Ein Linienbündel ist eine aus mehreren Linien bestehende betriebliche Leistungseinheit, die im Rahmen eines Vergabeverfahrens nur als solche vergeben werden kann. In einem Linienbündel sollen möglichst nachfragestarke und nachfrageschwache Linien zusammengefasst werden. Dies soll bei der Vergabe der Verkehrsleistungen einer „Rosinenpickerei“ besonders ertragsstarker Linien durch die sich bewerbenden Verkehrsunternehmen vorbeugen. Über die Verknüpfung der einzelnen Linien eines Linienbündels an bestimmten Punkten im Bediengebiet sollen möglichst optimale Fahrzeugumläufe erreicht werden. Des Weiteren sollen Linienbündel einen möglichst mittelstandsfreundlichen Leistungsumfang nicht überschreiten, um den Bieterwettbewerb nicht einzuschränken.

Tabelle 43 zeigt eine nach Vergabeterminen sortierte Übersicht der zukünftigen Buslinienbündel im Landkreis Konstanz, die sich aus dem in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen Maßnahmenkonzept ergeben. Anhang 4.C enthält eine linienscharfe und nach Liniennummern sortierte Beschreibung des Zielkonzeptes in tabellarischer Form. Hierbei handelt es sich um eine den Anhang 4.A ergänzende Zusammenfassung. Sowohl in Tabelle 43 als auch im Anhang 4.C sind ausschließlich die den Landkreis Konstanz betreffenden Linien aufgelistet.



Nächster Vergabetermin	Linienbündelbezeichnung	Künftige Linie(n) auf dem Gebiet des Landkreises Konstanz	Aufgabenträger	Bemerkungen
01.01.2024	Stadtverkehr Radolfzell	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8	Stadt Radolfzell	
01.06.2024	<i>Keinem Linienbündel zugeordnet</i>	Nachttaxi	Stadt Singen	
15.12.2024	<i>Keinem Linienbündel zugeordnet</i>	33 (ex 7349)	Landkreis Konstanz, Kanton Schaffhausen	Mit Reaktivierung Bahnstrecke Singen – Ramsen soll diese Linie im Landkreis Konstanz entfallen
01.05.2025	<i>Keinem Linienbündel zugeordnet</i>	8	Stadt Singen	
01.09.2025	Stadtverkehr Singen	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	Stadt Singen	Linie 9 wird durch erweiterte Linie 306 ersetzt
01.01.2026	Bündel Südwest/Meßkirch	110 (ex 7391)	Landkreis Konstanz, Landkreis Sigmaringen	
01.08.2027	Stadtverkehr Konstanz	1, 2, 3, 4/13, 5, 6, 9A, 9B, 9C, 11, 12, 13/4, 14, 15, H, I, K	Stadt Konstanz, Landkreis Konstanz	Verlängerung einiger Stadtverkehrslinien bis Reichenau
11.12.2027	k. A.	908, 925	Landkreis Konstanz, Stadt Konstanz, Kanton Thurgau	Überführung dieser Leistungen in Bündel LB 2 erfordert Interimskonzept bis 31.12.2027
01.01.2028	LB 1: Verkehrsraum Stockach	100, 100s, 101, 102, 102s, 103, 104, 105, 106, 110	Landkreis Konstanz	Mehrere Interimskonzepte aufgrund umfangreicher Angebotsanpassungen erforderlich
01.01.2028	LB 2: Verkehrsraum Radolfzell	200, 200s, 201, 202, 203, 203s, 204, 205	Landkreis Konstanz	
01.01.2028	LB 3: Verkehrsraum Engen	300, 302, 303, 304, 305, 306, 307	Landkreis Konstanz	
		301	Landkreis Konstanz, Kanton Schaffhausen	
		308	Stadt Engen	
01.01.2028	LB 4: Verkehrsraum Singen	400, 401, 402, 403, 404	Landkreis Konstanz	
01.10.2028	<i>Keinem Linienbündel zugeordnet</i>	677	Landkreis Konstanz, Bodenseekreis	
01.10.2028	<i>Keinem Linienbündel zugeordnet</i>	692 (ex 7392)	Landkreis Konstanz, Bodenseekreis	
01.12.2029	Teilnetz Ost	100, 350	Landkreis Konstanz, Landkreis Tuttlingen	
01.06.2030	<i>Keinem Linienbündel zugeordnet</i>	7394	<i>Eigenwirtschaftlicher Verkehr</i>	
17.09.2030	<i>Keinem Linienbündel zugeordnet</i>	(ex 7389)	Landkreis Konstanz, Bodenseekreis	
02.12.2030	<i>Keinem Linienbündel zugeordnet</i>	700	Bodenseekreis, Landkreis Konstanz, Landkreis Ravensburg	

Tabelle 43: Zukünftige Buslinienbündel im Landkreis Konstanz nach Linienkategorie und zuständigen Aufgabenträgern, sortiert nach Vergabezeitpunkt.

4.5 Umsetzungskonzept Barrierefreiheit

4.5.1 Haltestellenausbaukonzept

Die in Kapitel 3.2.7 beschriebenen Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV betreffen auch den barrierefreien Ausbau der Haltestellen. Zur Festlegung der Reihenfolge hierzu bedarf es einer Kategorisierung und Priorisierung aller Haltestellen (siehe Abbildung 39). Für die Umsetzung und Finanzierung des Haltestellenausbaus sind die Straßenbaulasträger zuständig.

Die Kategorisierung der Haltestellen basiert auf den nachfolgend näher erläuterten fünf Bewertungskriterien:

- Erschließung von Verkehrsaufkommen (EA),
- Erschließung von Bebauung (EB),
- Netzhierarchie der an der Haltestelle haltenden Linie(n) (N),
- Verknüpfungsfunktion (V) und
- Daseinsvorsorge-Funktion (EB-DV).

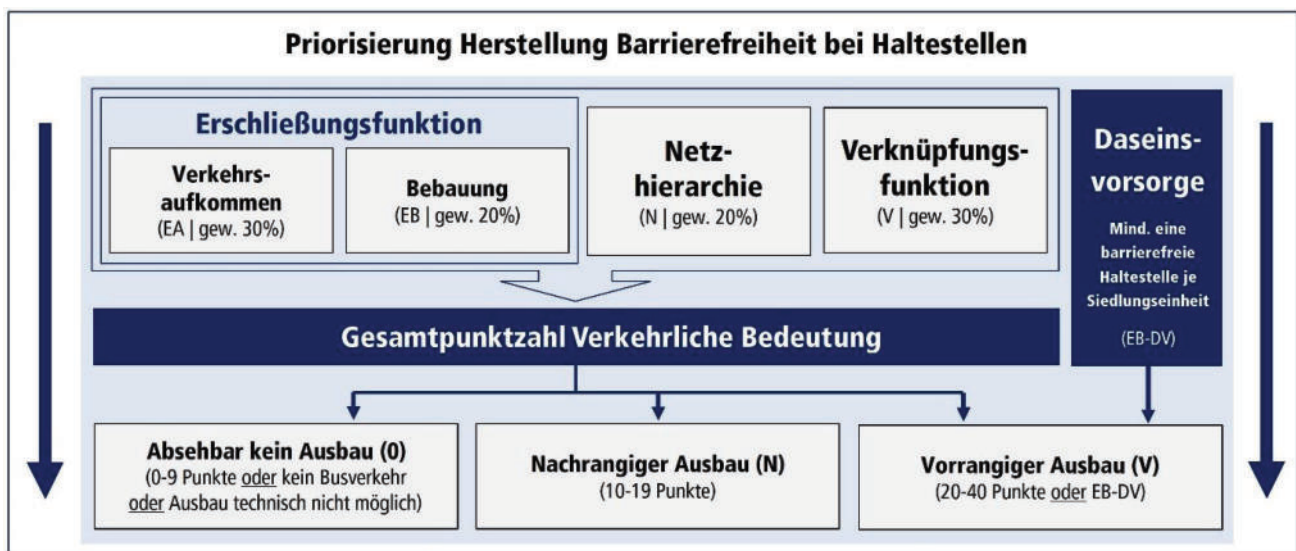


Abbildung 39: Methodik zur Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus
 Quelle: IGDB Verkehrsplanung + Beratung

Aus den gemäß Abbildung 39 unterschiedlich gewichteten Kriterien EA, EB, N und V wird eine Gesamtpunktzahl zwischen 0 und 40 ermittelt, die eine Aussage zur verkehrlichen Bedeutung der Haltestelle trifft. Unabhängig dieser Gesamtpunktzahl wird geprüft, ob in einer Siedlungseinheit im Bestand mindestens eine barrierefrei ausgebaute Haltestelle vorhanden ist. Ist dies nicht der Fall, wird eine möglichst zentral im jeweiligen Ort gelegene Haltestelle ausgewählt und für den vorrangigen Ausbau vorgesehen (Sonderkriterium „EB-DV“).

Bewertungskriterien

Anhand der Bestimmung der **Erschließungsfunktion mit den Unterkriterien „Verkehrsaufkommen“ und „Bebauung“**, die zusammen zu 50 % in das Gesamtergebnis einfließen, wird eine Einschätzung zu

der im Einzugsbereich einer Haltestelle liegenden Anzahl der potenziellen ÖPNV-Nutzenden abgegeben. Die Haltestellen werden hier einer der in den Tabelle 44 und Tabelle 45 dargestellten Klassen anhand einer zuvor definierten Beschreibung des Haltestellenumfeldes zugeordnet.

Klassenbezeichnung	Beschreibung des Verkehrsaufkommens (EA)	Punktzahl
EA-POI	Im Einzugsbereich von rund 200 Metern liegt eine publikumswirksame Einrichtung	12
EA-0	Im Einzugsbereich von rund 200 Metern liegt keine publikumswirksame Einrichtung	0

Tabelle 44: Klassifizierung des Bewertungskriteriums "Verkehrsaufkommen" im Umfeld einer Haltestelle

Klassenbezeichnung	Beschreibung der Bebauung (EB)	Punktzahl
EB-IS	Im Einzugsbereich von rund 300 Metern Luftlinie ist mehr als 50% der Fläche bebaut	8
EB-SR	Im Einzugsbereich von rund 300 Metern Luftlinie sind zwischen 10 und 50% der Fläche bebaut	4
EB-SF	Im Einzugsbereich von rund 300 Metern Luftlinie ist unter 10% der Fläche bebaut (Einzelhöfe/-häuser)	0

Tabelle 45: Klassifizierung des Bewertungskriteriums "Bebauung" im Umfeld einer Haltestellen

Im Kapitel 3.2.2 werden Netzkategorien definiert, die im Zielkonzept 2030+ jeder künftigen Linie zugeordnet wurden (siehe Anhang 4.C). Damit wird jeder Linie im Zielkonzept ein Bedienstandard zugeordnet. Linien mit höherwertiger Netzkategorie (= dichterem Bedienung) bedienen in der Regel ein höheres Fahrgastpotenzial als Linien einer niedrigeren Kategorie. Daher gilt für die Festlegung des Bewertungskriteriums „**Netzhierarchie**“ mit Blick auf den Haltestellenausbau: Je dichter das ÖPNV-Angebot an einer Haltestelle, desto mehr Kundinnen und Kunden profitieren von einem barrierefreien Ausbau. Entsprechend wurden die Punkte in den fünf Klassen verteilt (vgl. Tabelle 46).

Klassenbezeichnung	Beschreibung der Netzhierarchie (N)	Punktzahl
N-HL1	An der Haltestelle hält mindestens eine Hauptlinie erster Ordnung oder eine Ergänzungslinie Stadtverkehr	8
N-HL2	An der Haltestelle hält mindestens eine Hauptlinie zweiter Ordnung	6
N-HL3	An der Haltestelle hält mindestens eine Hauptlinie dritter Ordnung oder Ergänzungslinie Freizeitverkehr	4
N-EG/S	An der Haltestelle hält mindestens eine Ergänzungslinie Grundversorgung oder Ergänzungslinie Schulverkehr	2
N-0	Die Haltestelle wird im Zielkonzept nicht mehr bedient	0

Tabelle 46: Klassifizierung des Bewertungskriteriums "Netzhierarchie" einer Haltestelle

An Haltestellen mit mehreren Linien ist der Bedienstandard der am dichtesten bedienten Linie maßgeblich. Bei Haltestellen, die im Zielkonzept nicht mehr bedient werden, wird unabhängig der Punktzahl aus den übrigen Kriterien kein Ausbau vorgesehen.

Die „**Verknüpfungsfunktion**“ einer Haltestelle wurde auf Basis der Leistungsfähigkeit der miteinander verknüpften Verkehrsmittel bewertet. Haltestellen, an denen straßengebundene ÖPNV-Linien mit Linien des Schienenpersonennah- oder Fernverkehrs verknüpft werden, wird eine höhere Verknüpfungsbedeutung für das gesamte ÖPNV-System beigemessen, als Haltestellen, die ausschließlich Bus- und/oder Ruflinien miteinander verknüpfen. Je höher die Verknüpfungsbedeutung einer Haltestelle ist, desto mehr Punkte werden ihr zugeordnet (vgl. Tabelle 47).

Klassenbezeichnung	Beschreibung der Verknüpfungsfunktion (V)	Punktzahl
V-SPNV	An der Haltestelle wird mindestens eine Buslinie mit einer SPNV-Linie verknüpft	12
V-Bus	An der Haltestelle werden Buslinien miteinander oder mindestens eine Buslinie mit mindestens einer Fährlinie verknüpft	9
V-AST	An der Haltestelle wird mindestens eine Buslinie mit mindestens einer Ergänzungslinie Grundversorgung verknüpft	3
V-0	An der Haltestelle werden keine Linien miteinander verknüpft	0

Tabelle 47: Klassifizierung des Bewertungskriteriums "Verknüpfungsfunktion" einer Haltestelle

Die Barrierefreiheit innerhalb von Verknüpfungspunkten spielt insbesondere für durchgehend barrierefreie Reiseketten eine tragende Rolle. Des Weiteren kann an den meisten Verknüpfungspunkten durch das Andienen der Haltestelle durch mehrere Linien von einem höheren Fahrgastaufkommen ausgegangen werden. Vor diesem Hintergrund wird die Verknüpfungsfunktion zu 30% - und damit mit einem leichten Überhang zu Ungunsten des Kriteriums „Netzhierarchie“ – in der Gesamtwertung gewichtet.

Priorisierung des Ausbaus

Nach der Bewertung aller Haltestellen auf Basis des vorgenannten Verfahrens wird im ersten Schritt die ermittelte Gesamtpunktzahl herangezogen, um gemäß Tabelle 48 eine erste Abschichtung der vor- und nachrangig auszubauenden Haltestellen zu ermöglichen. Den gebildeten Punkteklassen wurde in Tabelle 48 eine Kategoriebezeichnung und -beschreibung zugeordnet.

Gesamtpunktzahl	Haltestellenkategorie	Priorität barrierefreier Ausbau	Erläuterung zur Umsetzung der Barrierefreiheit von Haltestellen
30 – 40	A	Vorrangiger Ausbau (V)	Umsetzung soll bis Dezember 2025 initiiert werden
20 – 29	B		
10 – 19	C	Nachrangiger Ausbau (N)	Umsetzung soll bis Dezember 2030 initiiert werden
0 – 9	D	Absehbar kein Ausbau (0)	Umsetzung soll nach Dezember 2030 initiiert werden (Kategorien 0-[1] und 0-[2]; zeitlicher Aufschub)
			Umsetzung ist nicht notwendig oder möglich (Kategorie 0-[3])

Tabelle 48: Festlegung der Priorisierung des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen

Höchste Ausbaupriorität haben Haltestellen der Kategorien A und B mit einer Frist für die Initiierung des barrierefreien Umbaus bis zum 31. Dezember 2025. Der Umbau von Haltestellen der Kategorie C

soll bis 31. Dezember 2030 initiiert werden. Die Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen der Kategorie D („Haltestelle mit sehr geringer verkehrlicher Bedeutung“) wird aufgrund der begrenzten Leistungsfähigkeit der Straßenbaulastträger zunächst zurückgestellt, außer der Ausbau ist Teil eines ohnehin geplanten größeren Bauprojektes, im Zuge dessen der barrierefreie Ausbau mit umgesetzt werden kann.

Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann – unabhängig der ermittelten Gesamtpunktzahl bzw. Haltestellenkategorie – nur dann vollständig verzichtet werden, wenn mindestens einer der im Kapitel 4.5.4 genannten Tatbestände vorliegt. Dort sind auch die in Tabelle 48 erwähnten Unterkategorien der Prioritätskategorie 0 (0-[1], 0-[2] und 0-[3]) erläutert.

Eine detaillierte Auflistung aller Haltestellen im Landkreis Konstanz hinsichtlich ihrer Kategorisierung und Priorisierung zum barrierefreien Ausbau ist in Anhang 4.D zu finden.

4.5.2 Barrierefreie Fahrgastinformation

Eine barrierefreie Fahrgastinformation basiert auf dem sogenannten Zwei-Sinne-Prinzip. Demzufolge müssen bei der Gestaltung von Informationssystemen mindestens zwei der drei Sinne Sehen, Hören und Tasten angesprochen werden. Dies erfolgt über Angebote für die visuelle, akustische, taktile und kognitive Wahrnehmung.

Neben körperlich beeinträchtigten Menschen profitieren von einem Design nach dem Zwei-Sinne-Prinzip besonders auch Analphabetinnen und Analphabeten sowie Personen, welche aufgrund einer geistigen Behinderung die herkömmlichen Fahrgastinformationsmedien (z.B. Apps, Fahrplanbücher, Aushangfahrpläne und Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger) nicht nutzen können.

An ausgewählten Haltestellen ist das Dynamische Fahrgastinformation (DFI) mit einer Sprachausgabefunktion ausgestattet. Die Nachrüstung weiterer DFI ist prinzipiell möglich und soll vorangetrieben werden. Darüber hinaus soll über die Homepage des VHB ein Zugang zu einer Fahrplanauskunft für sehbehinderte Menschen angeboten werden.

4.5.3 Barrierefreie Netzgestaltung

Für den Landkreis Konstanz ist es wichtig, möglichst allen Bevölkerungsgruppen eine angemessene Mobilität im Raum zu gewährleisten, um eine ausreichende gesellschaftliche Teilhabe zu sichern – unabhängig vom Wohnstandort innerhalb des Kreises (räumliche Barrierefreiheit). Hierzu formuliert dieser Nahverkehrsplan mögliche Verbesserungspotenziale (vgl. Kapitel 3.4) und hohe Standards an eine ausreichende Daseinsvorsorge:

- Unabhängig von dem Potenzial, das auf einer Relation erreichbar ist, soll jeder Ort mit über 150 Einwohnenden Bestandteil des „Ergänzungsnetz Grundversorgung“ werden (vgl. Kapitel 3.2.1). Dadurch ist dort eine Bedienung im 60-Minuten-Takt mindestens in Rufbedienung umzusetzen, um auch in kleineren Orten eine Grundmobilität an jedem Wochentag zu

gewährleisten. Diese auf die Daseinsvorsorge-Funktion bezogenen Maßnahmen sind im Anhang 4.A. mitenthalten und mit der Priorität „Vordringlicher Bedarf“ gekennzeichnet.

- Auf Achsen, die kein ausreichendes Potenzial für eine Bedienung gemäß dem Standard „Hauptlinie 3. Ordnung“, jedoch geringere Nachfragepotenziale von mindestens 100 Fahrgästen pro Woche aufweisen, sollen auch auf kreis- und gemeindeübergreifenden Relationen geeignete Bedienformen zum Einsatz kommen, um die ermittelte potenzielle Nachfrage ökologisch und ökonomisch angemessen zu bedienen. Über die Notwendigkeit solcher Verbindungen, die aus Vorschlägen aus der ersten Beteiligungsstufe (vgl. Kapitel 3.3.2) heraus untersucht wurden, erfolgt in Übereinstimmung mit den in Kapitel 3.2 formulierten Anforderungen eine begründete Einzelfalllösung, die in den Anhängen 3.B, 3.C und 3.D dokumentiert ist.

4.5.4 Benennung und Begründung von Ausnahmen gemäß §8 Abs. 3 PBefG

Ausnahmen von vollständig barrierefreiem Haltestellenausbau

Zu den Ausnahmetatbeständen zum vollständig barrierefreien Ausbau von Haltestellen zählen Haltestellen, ...

- deren Gesamtpunktzahl aus dem unter Kapitel 4.5.1 beschriebenen Verfahren zwischen 0 und 9 beträgt (Haltestellenkategorie D) → **Prioritätskategorie 0-[1]**,

Begründung: *Die begrenzten finanziellen Ressourcen der Straßenbaulastträger sollen zuerst auf einen vorrangigen barrierefreien Ausbau von Haltestellen der Kategorien A, B und C (siehe Kapitel 4.5.1) gelenkt werden, um mit den verfügbaren Mitteln einen möglichst hohen Fahrgastnutzen zu erzielen. Der Ausbau von den vergleichsweise seltener frequentierten Haltestellen der Kategorie D wird nicht vollständig ausgeschlossen, sondern lediglich zeitlich bis zu einer Neubewertung der Situation aufgeschoben. Diese soll spätestens im Rahmen der Fortschreibung des nächsten Nahverkehrsplans vorgenommen werden.*

- die ausschließlich durch „Ergänzungslinien Schulverkehr“ (E-SV; vgl. Tabelle 46) bedient werden → **Prioritätskategorie 0-[2]**,

Begründung: *Die begrenzten finanziellen Ressourcen der Straßenbaulastträger sollen zuerst auf einen vorrangigen barrierefreien Ausbau von Haltestellen gelegt werden, die von an allen Wochentagen bedienten Linien angefahren werden. Hierdurch soll die Barrierefreiheit für möglichst viele Wegezwecke (und nicht nur allein für den Schulverkehr) möglichst zügig erreicht werden. Mit den verfügbaren Mitteln wird damit ein möglichst hoher Fahrgastnutzen erzielt. Der Ausbau von Haltestellen, die ausschließlich von „Ergänzungslinien Schulverkehr“ wird nicht vollständig ausgeschlossen, sondern lediglich zeitlich bis zu einer Neubewertung der Situation aufgeschoben. Diese soll spätestens im Rahmen der Fortschreibung des nächsten Nahverkehrsplans vorgenommen werden.*

- die aufgrund ihrer (absehbar nicht veränderbaren) Lage in zu steilen Steigungen, Kurvenlagen oder aus Denkmalschutzgründen nicht gemäß einschlägiger Richtlinien ausgebaut werden können oder für die aufgrund der künftigen Bedienung ausschließlich durch bedarfsgesteuerte Bedienformen („Ergänzungslinien Grundversorgung“) ein Ausbau keinen Nutzen stiften

würde. Haltestellen, die im Zielkonzept 2030+ nicht bedient werden, müssen ebenfalls nicht ausgebaut werden → **Prioritätskategorie 0-[3]**,

Begründung: *Unter baulichen und/oder topographisch ungünstigen Bedingungen (z.B. Haltestellen in engen Straßen deren Querschnitt keinen richtlinienkonformen barrierefreien Ausbau oder keine barrierefreie Zuwegung zulassen oder Haltestellen in Hangstraßen mit Neigung von mehr als 6 %) kann auf einen vollständig barrierefreien Ausbau verzichtet werden. Ein Ausbau an dieser Stelle würde sein Ziel verfehlen bzw. ist technisch ggf. gar nicht möglich. Stattdessen sollen hier nur – falls möglich – Elemente eines barrierearmen Ausbaus verfolgt werden.*

Künftig nicht mehr bediente Haltestellen müssen aufgrund des fehlenden Fahrgastnutzens nicht barrierefrei ausgebaut werden.

Fahrzeuge, die auf „Ergänzungslinien Grundversorgung“ eingesetzt werden, sind zumeist Vans oder Pkws, die nicht auf die infrastrukturellen Anforderungen von Bussen angewiesen sind, da fahrzeugseitig bereits eine vollständige Barrierefreiheit (ggf. mit Unterstützung durch das Fahrpersonal) gegeben ist.

Eine Auflistung der Haltestellen im Landkreis Konstanz, deren barrierefreier Ausbau mit einer der oben genannten begründeten Ausnahmen verschoben bzw. verworfen wurde, ist im Anhang 4.D zu finden.

Ausnahmen von vollständig barrierefreier Fahrgastinformation

Eine vollständig barrierefreie Fahrgastinformation (FGI) könnte nur erreicht werden, sofern sämtliche in Kapitel 4.6 beschriebenen Voraussetzungen für sämtliche Haltestellenpositionen und Fahrzeuge erfüllt würden.

Die abhängig von der Haltestellenkategorie (vgl. Tabelle 48) im Kapitel 3.2.4 festgelegten Haltestellenstandards definieren die Zielvorstellung zur Gestaltung der Fahrgastinformation an allen in Anhang 4.D dargestellten Haltestellenpositionen. Demzufolge ist es aus baulichen und finanziellen Gründen nicht an jeder Haltestellenposition möglich, sämtliche für eine vollständig barrierefreie Fahrgastinformation erforderlichen Einrichtungen herzustellen. Daher müssen nur an allen Haltestellenpositionen der Kategorie A, die in den Kapiteln 4.5.2 und 4.6.4 benannten Voraussetzungen für eine barrierefreie FGI erfüllt sein.

Die im Landkreis Konstanz eingesetzten Fahrzeuge im Omnibuslinienverkehr erfüllen schon heute die gängigen Standards einer barrierefreien Fahrgastinformation (vgl. Kapitel 4.5.2). Ausnahmen bestehen bei den Fahrzeugen, die ausschließlich im Ausbildungsverkehr eingesetzt werden (in Fahrplantabellen mit der Bemerkung „Verkehrt nur an Schultagen“ gekennzeichnet), sogenannte „B-Fahrzeuge“. Nur in diesen B-Fahrzeugen kann aufgrund finanzieller Rahmenbedingungen auf eine barrierefreie Fahrgastinformation verzichtet werden.

Ausnahmen von vollständig barrierefreier Netzgestaltung

Die in den Kapiteln 4.1, 4.2 und 4.3 beschriebenen Maßnahmen zur künftigen Angebotskonzeption berücksichtigen die Zielvorstellungen des Landkreises Konstanz zur Schaffung einer räumlichen Barrierefreiheit im Rahmen der verfügbaren Ressourcen. Bei den dort nicht erwähnten Relationen wird aufgrund der in Kapitel 4.0 genannten vier Gründe kein Handlungsbedarf festgestellt. Ergänzend hierzu

werden Ausnahmen (verworfenen Maßnahmenvorschläge) in den Anhängen 3.B, 3.C und 3.D dokumentiert und die Gründe für die Nichtumsetzung ausgeführt.

4.6 Fahrgastinformation

4.6.1 Handlungsgrundsätze, Vorgaben und Ziele

Eine zeitgemäße Fahrgastinformation hat eine hohe Relevanz. Insbesondere Neu- und Gelegenheitskundinnen und -kunden können durch eine gute Kommunikation des Verkehrsangebotes zu einer weiteren ÖPNV-Nutzung animiert werden. Mit den Informationsangeboten für Nutzerinnen und Nutzer des MIV, zu deren Standardausrüstung Navigationsgeräte mit aktuellen Routenempfehlungen gehören, kann durch ein ebenso umfangreiches wie einfach verständliches Informationsangebot für den ÖPNV gleichgezogen werden. Für ÖPNV-Kundinnen und Kunden muss eine aktuelle und lückenlose Fahrgastinformation selbstverständlich sein, insbesondere wenn Störungen vorliegen oder Umleitungen bestehen.

Ein Hinderungsgrund für potenzielle Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV sind häufig fehlende Informationen bezüglich der Linienwege, der Fahrpläne und der Tarife. Dies liegt zum einen an der mangelnden Erfahrung (Routine) bisheriger Nicht- oder Seltennutzenden und zum anderen an einer subjektiv durch ÖPNV-Kundinnen und -Kunden empfundenen oder objektiv durch die Betreiberseite verursachten unzureichenden Informationslage.

ÖPNV-Kundinnen und -Kunden möchten zu jeder Zeit und an jedem Ort einfach und zuverlässig informiert werden. Durch eine gute Fahrgastinformation können für den ÖPNV Effizienzsteigerungen und Qualitätsverbesserungen erreicht werden. Es gehört zu einem vorteilhaften Image des ÖPNV, dass dieses Angebot von der Betreiberseite geliefert und auf unkomplizierten Weg dargereicht wird.

Diese Feststellungen gelten auch für die Anschlusssicherung. Denn nur wenn die Umstiege schnell, unkompliziert und sicher funktionieren, können Seltens- und Gelegenheitsnutzende von einer häufigeren Nutzung überzeugt und Stammkundschaft gehalten werden. Bei Störungen und Verspätungen müssen alternative Verbindungen verständlich und eindeutig kommuniziert werden.

Bei allen Formen statischer und dynamischer Fahrgastinformationen ist zu berücksichtigen, dass das vorhandene ÖPNV-Netz und das Fahrtenangebot für möglichst alle Nutzendengruppen verständlich und nachvollziehbar gestaltet sein müssen. Logische Netz- und Angebotsstrukturen sowie übersichtlich gestaltete („lesbare“) Fahrpläne sind ebenfalls Bestandteil einer nutzerfreundlichen Fahrgastinformation.

4.6.2 Vollständigkeit der Fahrgastinformation

Sämtliche im Landkreis Konstanz angebotenen Angebote des ÖPNV sollen über die elektronische Fahrplanauskunft auffindbar sein. Wie die Bestandsanalyse zeigt, sind insbesondere bedarfsgesteuerte und ehrenamtlich betriebene Bedienformen hier noch nicht vollständig erfasst. Da ÖPNV-Angebote nur

dann genutzt werden können, wenn sie über ein breites Medienspektrum gefunden werden können, soll eine digitale Beauskunftung noch nicht integrierter Fahrtenangebote (z.B. Nachttaxi Singen) möglichst zeitnah initiiert werden.

4.6.3 Fahrgastinformation in Echtzeit

Echtzeiten bzw. Ist-Zeiten über den aktuellen Betriebszustand sind Grundlage sowohl für die Betriebssteuerung als auch für aktuelle Fahrgastinformationen. Insbesondere bei Abweichungen im Betriebsablauf ist die Bereitstellung dynamischer Informationen wichtig, damit Fahrgäste gegebenenfalls auf alternative Verbindungen ausweichen und Anschlussbeziehungen gesichert werden können.

Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbünde nutzen umfassende Datenbestände zur Echtzeitinformation für Fahrgäste im schienen- und straßengebundenen ÖPNV sowie für Umsteiger zwischen diesen ÖV-Modi.

Räumliche Schwerpunkte sowohl für statische als auch dynamische Fahrgastinformationen sind

- die Zugangsstellen (Bahnhaltdepunkte, Bushaltstellen) in Form von Wegweisern, Linienverlaufsplänen, Liniennetzplänen, Haltestellenumgebungsplänen, Infomonitoren und Durchsagen
- die Fahrzeuge mit schematischen Liniennetzplänen im Fahrzeuginnern, Infomonitoren und Durchsagen
- Online-Dienste (Digitale Fahrplanauskunft) über Website, Kartendienste und mobile Applikationen.

Alle Verkehrsunternehmen im Landkreis Konstanz sind verpflichtet, Echtzeit-Informationen zur aktuellen Betriebslage zu erheben und an die zentralen Datenplattformen zu ihrer Verarbeitung zu liefern.

4.6.4 Fahrgastinformation an Haltestellen

Die Fahrgastinformation an den Bahnhaltdepunkten und Bushaltstellen erlaubt, schnell und unkompliziert vor Ort die nötigen Informationen zur gewünschten Verbindung und Orientierung im Netz zu erhalten. Hier ist zwischen dynamischen und statischen Informationen zu unterscheiden.

Nach gängigen Empfehlungen³⁴ sollen **Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen (DFI-Anzeigen)** an den Haltestellen folgende Informationen bereitstellen:

- Abfahrts- und gegebenenfalls Ankunftszeit sowie aktuelle Uhrzeit,
- Halteposition des Fahrzeugs (z.B. Angabe Bussteig),
- Linie und deren Fahrtziel,
- Linienführung bzw. Zwischenhalte,
- Abweichungen vom Regelfahrplan (Bemerkungen, Einschränkungen, Umleitungen etc.),
- Besonderheiten zur Linie oder zur Fahrt (z.B. Durchbindung, gesicherte Anschlussbeziehungen etc.).

³⁴ Vgl. VDV-Schrift 713, Fahrgastinformation an Haltestellen und Fahrzeugen, 2017, Seite 12 f.

Im Sinne einer vollständigen Barrierefreiheit gilt das sogenannte „Zwei-Sinne-Prinzip“, damit Fahrgäste mit Seh- oder Hörbehinderungen die aktuellen Informationen entweder akustisch oder visuell aufnehmen können (vgl. Kapitel 4.5.2).

Nach wie vor unabdingbar und durch § 40 Abs. 4 PBefG sowie § 32 BOKraft vorgegeben, ist das Einhalten eines Mindeststandards für **statische Fahrgastinformationen an Haltestellen** (Liniennummern, Fahrtziele, Fahrplan). In Vitrinen können weitere statische Fahrgastinformationen veröffentlicht werden, die über die gesetzlich geforderten Mindeststandards hinausreichen (z.B. Liniennetzpläne, Umgebungspläne, Tarifsysteem, Linienvverlaufsplän, weitere Mobilitätsangebote).

Die im Landkreis Konstanz anzuwendenden Standards zur Fahrgastinformation an Haltestellen im betrieblichen Normalzustand sind in Kapitel 3.2.4 dargestellt. Darüber hinaus sind bei vorhersehbaren Störfällen jeder Art (z.B. Baumaßnahmen, veranstaltungsbezogene Umleitungen etc.) an jeder betroffenen Haltestelle Aushänge über Art und Dauer der Störung sowie bei Haltestellenverlegung oder Abweichung vom Regellinienweg zusätzlich ein gut lesbarer Kartenausschnitt anzubringen und unmittelbar nach Beendigung der Störung wieder zu entfernen.

In Kapitel 4.5.2 wird auf eine barrierefreie Ausgestaltung der Fahrgastinformation eingegangen. Eine Ergänzung der bestehenden statischen Fahrgastinformation durch QR-Codes und Linienvverlaufspläne an hierfür geeigneten Linien ist Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes (Anhang 4.A, Maßnahme M.7).

4.6.5 Fahrgastinformation im Fahrzeug

Wie bei der Fahrgastinformation an Haltestellen, soll auch bei der Fahrgastinformation im Fahrzeug das Zwei-Sinne-Prinzip zur Anwendung kommen. In den Fahrzeugen wird dies über verschiedene technische und gestalterische Elemente umgesetzt. Folgende Anforderungen sind hier für alle Verkehre im Landkreis Konstanz einzuhalten:

- Im Fahrgastraum sind an jeder vorhandenen vertikalen Haltestange funktionsfähige, gut erreichbare Haltewunschtasten anzuordnen.
- Die Farbgestaltung der Haltewunschtasten muss kontrastreich ausgeführt sein, damit diese für sehbehinderte Fahrgäste erkennbar sind.
- Die Fahrzeuge sind mit einer aus dem gesamten Fahrgastraum einsehbaren Anzeige "Wagen hält" auszustatten.
- Der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich zur Innenbeleuchtung auszuleuchten, ohne dabei zu blenden.
- Im Innenraum sind Sitze, Haltestangen, Einbauten (z.B. Abfallbehälter), Wände und Böden kontrastierend zueinander zu gestalten.
- Die Information über die nächste Haltestelle erfolgt mittels akustischer Haltestellenansage sowie über eine optische, digitale Anzeige. Hierbei ist mindestens die nächste Haltestelle, gegebenenfalls auch die Folgehaltestellen über ein entsprechendes Display anzuzeigen, bei dem sich Schriftzüge und Hintergrund farblich voneinander abheben müssen. Die Schriftgröße soll dabei eine angemessene Größe aufweisen.

- Im Fahrzeug sind mindestens visuelle Informationen zu Verspätungen, Anschlussverbindungen, Linienverläufen und besonderen Vorkommnissen an der nächsten Haltestelle anzugeben, soweit die Echtzeitdaten (vgl. 4.6.3) dazu vorliegen.
- Symbole und Piktogramme in den Fahrzeugen sollen einheitlich und leicht verständlich gestaltet sein.

4.6.6 Intermodal Transport Control System

Sowohl für die Fahrgastinformation in Echtzeit als auch die Anschlusssicherung wird ein verkehrsunternehmen-übergreifendes Betriebsleitsystem benötigt. Vormalig als „Rechnergestütztes Betriebsleitsystem“ bezeichnet, wird mittlerweile vermehrt auf die neuere und erweiterte Form eines „Intermodal Transport Control Systems“ (ITCS) gesetzt, für das der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Standardkomponenten und -schnittstellen entwickeln ließ. Mithilfe eines ITCS-Systems werden...

- die Datenkommunikation zwischen den Fahrzeugen und der Betriebsleitstelle gesteuert,
- der gesamte Fahrbetrieb im Bediengebiet überwacht,
- die Echtzeitfahrgastinformationen in den Fahrzeugen und an den Haltestellen angesteuert,
- Ist-Fahrplandaten für die Anschlusssicherung und Auskünfte gesammelt und
- je nach Umfang der installierten Komponenten automatische Dispositionsanweisungen vorgenommen.

Nur bei größeren Verzögerungen im Betriebsablauf entscheidet der Disponent in der Betriebsleitstelle, ob und inwieweit beispielsweise Anschlüsse eingehalten werden sollen.

Im Rahmen der ersten Beteiligungsstufe wurden Anregungen geäußert, die direkt oder indirekt mit dem Vorhandensein eines ITCS zusammenhängen. Im Landkreis Konstanz ist bereits jede Linie an ein solches angeschlossen. Dieses System ist fortzuführen und hinsichtlich einer Anschlusssicherung zwischen SPNV und Busverkehr und einer digitalen Anschlusssicherung mit Bedarfsanmeldemöglichkeit durch die ÖPNV-Kundinnen und -Kunden weiterzuentwickeln (vgl. Anhang 4.A, Maßnahme M.21).

4.7 Tarifangebote und Vertriebsstrukturen

Der Landkreis Konstanz ist bestrebt, für alle Kundinnen und Kunden eine möglichst einfache Zugänglichkeit zum ÖPNV zu gewährleisten bzw. gegebenenfalls vorhandene Nutzungshürden abzubauen. Vonseiten der Kundinnen und Kunden gilt im Allgemeinen: Je übersichtlicher und leichter verständlich die Tarifgestaltung ist, desto besser wird das Nutzendenerlebnis bewertet.

Die Analyse der bestehenden Tarifsituation in Kapitel 2.5 zeigt, dass die Vielfalt an Tarifangeboten und fallabhängigen Anwendungsbereichen besonders für Ortsunkundige an einzelnen Stellen verbesserungswürdig ist. Daher formuliert der Landkreis Konstanz die in den nachfolgenden Kapiteln genannten Anforderungen zur Weiterentwicklung der Tarifangebote.

4.7.1 Verbundtarife, Vertriebsstrukturen & Beförderungsbedingungen

Die vorhandenen Verbundtarife, Vertriebsstrukturen und Beförderungsbedingungen sollen wie folgt nutzungsfreundlich weiterentwickelt werden:

- Die für alle Übernachtungsgäste derzeit nur in den Gemeinden Allensbach, Bodman-Ludwigshafen, Gaienhofen, Gailingen, Moos, Öhningen, Reichenau, Sipplingen und Steißlingen sowie in den Städten Radolfzell, Singen und Stockach erhältliche Bodensee-Card West soll in allen Kommunen des Landkreises Konstanz erhältlich sein (Anhang 4.A, Maßnahme M.8).
- In sämtlichen im Landkreis Konstanz vorhandenen und künftigen ÖPNV-Angeboten ist folgende, einheitliche Fahrradmitnahmeregelung anzuwenden:
- Angelehnt an die landeseinheitlichen Regelungen im SPNV muss Montag-Freitag zwischen 6 und 9 Uhr eine kostenpflichtige Fahrradkarte des VHB erworben werden, wenn ÖPNV-Kundinnen und Kunden ein eigenes Fahrrad mitführen möchten (Ausnahme: Falträder, deren Mitnahme uneingeschränkt kostenlos bleiben soll). Voraussetzung für eine zügige Umsetzung dieser Regelung ist die Kooperationsbereitschaft der Städte Engen, Konstanz, Radolfzell und Singen, die ihre jeweils individuellen Fahrradmitnahmeregelungen in ihren Stadtverkehren anwenden.
- Der vollständige Ausschluss einer Fahrradmitnahme in fest bedienten Buslinien im Landkreis Konstanz ohne zeitliche oder situationsbezogene Differenzierung ist unzulässig (Anhang 4.A, Maßnahme M.9).
- In Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund bodo und dem VHB sollen die Fahrradmitnahme-Regelungen beider Verkehrsverbünde zugunsten einer für Radfahrende möglichst freizügigen Regelung harmonisiert werden. Ziel ist die Vermeidung von Konflikten im Alltagsbetrieb auf verbundüberschreitenden Fahrten im straßengebundenen ÖPNV (Anhang 4.A, Maßnahme M.16).
- Sämtliche Fahrscheine der VHB-City-Zone dürfen keine Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzbarkeit (Stadt-/Regionalbus, SPNV-Bahnlinien, Anruf-Sammel-Taxi) innerhalb des jeweiligen räumlichen Gültigkeitsbereichs aufweisen.
- In sämtlichen ÖPNV-Linien im Landkreis Konstanz soll der VHB-Tarif (einschließlich Kooperationen) ohne linien- bzw. betreiberbezogene Ausnahmeregelungen angewendet werden. Diese verbindliche Vorgabe ist spätestens mit der Neuvergabe von Verkehrsleistungen umzusetzen.
- In Konstanz werden Fahrscheine der VHB-City-Zone bereits im seehas anerkannt; in Allensbach, Singen und Radolfzell bislang nicht; die Umsetzung ist voraussichtlich zum 01. Januar 2025 angestrebt (Anhang 4.A, Maßnahme M.15).
- Eine Zuordnung der Orte Kaltbrunn und Langenrain sowohl zur VHB-Tarifzone 4, als auch 5, sodass diese in beiden Zonen liegen, soll im Rahmen der nächsten Tarifüberarbeitung (u.a. Integration Stadtwerke-Haustarife; vgl. Maßnahmen M.09 und M.15) durch den VHB geprüft werden (Anhang 4.A, Maßnahme M_A..06).

4.7.2 Tarife bei bedarfsgesteuerten Bedienformen

Das Nachttaxi Singen soll vollständig in den VHB-Tarif integriert und über dessen Vertriebskanäle beworben werden. Die genannte Tarifintegration soll zusammen mit der Maßnahme M.15 umgesetzt werden (Anhang 4.A, Maßnahme M_Sin.10).

4.7.3 E-Tarif

Mit Einführung des landesweiten elektronischen Ticketings im Rahmen des Projektes "CICO BW" (<https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/ticketkauf-im-nahverkehr-wird-kuenftig-noch-einfacher/>) soll im VHB eine **Mehrfahrtenkarte (ähnlich der bisherigen Punkte-Karte) in elektronischer Form sowie ein Ticketing mit Bestpreisabrechnung** eingeführt werden. Des Weiteren sollen darüber auch verbund- bzw. grenzüberschreitende Tickets von und in die Schweiz (Tarifverbund Ostwind) angeboten werden (Anhang 4.A, Maßnahme M.14).

4.8 Geteilte Mikromobilität & Carsharing

Der ÖPNV ist das Rückgrat für eine funktionierende öffentliche Mobilität. Ergänzende Mobilitätsangebote bieten die Möglichkeit, den öffentlichen Verkehr individueller zu gestalten und die Bedürfnisse und Anforderungen Einzelner zu befriedigen, die nicht durch liniengebundene Busse und Bahnen abgedeckt werden können.

Der Wandel des Mobilitätsverhaltens ist der Motor für den Ausbau ergänzender Mobilitätsangebote und wird durch die Ausweitung entsprechender Konzepte unterstützt. Der Anteil der Menschen, die sich multimodal – also mit einem geeigneten Verkehrsmittel je Reiseroute - oder sogar intermodal – d.h. auf einer Strecke mit verschiedenen Verkehrsmitteln – fortbewegen, wächst stetig.

Die multimodale Vernetzung mit einem gut ausgebauten ÖPNV als Rückgrat ist sowohl für den urbanen als auch für den ländlichen Raum sinnvoll. Durch die Schaffung attraktiver Angebote, mit denen auch die letzte Meile bewältigt werden kann, kann ein Beitrag zur Verkehrsverlagerung geleistet werden. Denn auch in Räumen mit geringer Nachfrage und vor dem Hintergrund des demographischen Wandels bietet die Verknüpfung vorhandener Angebote Chancen, ein grundlegendes und nutzbares Mobilitätsangebot zu schaffen und dabei als Nebeneffekt den herkömmlichen ÖPNV zu stärken.

4.8.1 Fahrradvermietsysteme

Zur Weiterentwicklung der Fahrradvermietsysteme im Landkreis Konstanz werden folgende Zielvorgaben formuliert:

- In Zusammenarbeit mit den Kommunen sollen Fahrradmietsysteme an geeigneten Orten verfügbar gemacht werden,
- Eine Kooperation zwischen den bereits bestehenden, kleineren Fahrradvermietsystemen im Landkreis Konstanz und deren Ausweitung, auch gemeindeübergreifend, soll vorangetrieben und unterstützt werden.

Sofern die Ausweitung vorhandener Angebote oder die Neueinrichtung eigenwirtschaftlich durch die gegenwärtigen Anbieter nicht geleistet werden kann, sollen diese Angebote geeignet durch den Landkreis Konstanz und/oder seine Kommunen gefördert werden.

4.8.2 Carsharing

In Kooperation mit den vorhandenen Carsharing-Anbietern sollen im Landkreis Konstanz weitere Carsharing-Stationen eingerichtet werden. Ziel ist, mittelfristig in Zusammenarbeit mit den Kommunen ein bedarfsgerechtes Angebot in jeder Kommune des Landkreises Konstanz zu etablieren.

In Teilregionen, in denen eine Ausweitung aus wirtschaftlichen Gründen durch kommerzielle Anbieter nicht realisiert werden kann, sollen die Möglichkeiten eines kommunal getragenen Carsharings geprüft werden. Außerdem kann die Einbeziehung von Carsharing-Fahrzeugen in Dienstwagenflotten von Kommunen und Unternehmen zur Wirtschaftlichkeit des Angebots beitragen. Ebenso kann Carsharing im Rahmen einer ersten Stufe über vorhandene, zu bestimmten Zeiten (v.a. abends oder am Wochenende) nicht genutzte Dienstfahrzeuge der öffentlichen Verwaltung angeboten werden. Auch Lösungen über Autohändler und ihre Autohäuser sind hier vorstellbar.

Der Landkreis vernetzt und informiert die Städte, Gemeinden und Unternehmen über die Themen Carsharing und Mobilitätsstationen (vgl. Kapitel 4.3.3). Er unterstützt und berät bei der Planung und Errichtung von Mobilitätsstationen und der Entwicklung des Carsharing-Angebots.

4.8.3 Integration der Mobilitätsangebote

Die Definition des „Öffentlichen Personennahverkehrs“ erstreckt sich in der Lebenswirklichkeit der Menschen schon heute auf mehr als allein auf Bus-, Bahnlinien sowie bedarfsgesteuerte Bedienformen. Daher wirkt der Landkreis Konstanz darauf hin, alle in seinem Gebiet bestehenden Carsharing-, Fahrradvermiet- und E-Tretrollerverleihsysteme (vgl. Kapitel 2.7) gemeinsam mit dem ÖPNV zu planen und über eine einheitliche Nutzendenoberfläche (Auskunft und Buchung) zu vermarkten. Hierzu sollen folgende Maßnahmen ergriffen werden:

- Die im Klimaschutzamt schon begonnene Schaffung einer Website, auf der alle Mobilitätsangebote im Landkreis dargestellt werden (inklusive Informationen zum Buchungssystem) soll fertiggestellt und fortlaufend weiterentwickelt werden. Darüber hinaus soll die Einrichtung einer Smartphone-App mit gleichen Funktionen wie die Browser-Anwendung, vorangetrieben werden (Anhang 4.A, Maßnahme M.18).
- Der künftige Aufgabenträgerverbund (vgl. Kapitel 2.6.8) soll zu einem Mobilitätsverbund, der die zentrale Schnittstelle zwischen Kundinnen und Kunden sowie allen öffentlichen Mobilitätsangeboten (einschl. ÖPNV) bilden soll, weiterentwickelt werden, um damit den Zugang zu den Angeboten der unterschiedlichen Anbieter zu erleichtern (vgl. Anhang 4.A., Maßnahme M.26.).

4.9 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement hat sich in den vergangenen Jahren als wichtige Säule der Verkehrsplanung etabliert. Es bezeichnet die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus³⁵.

Um die Einstellung der Menschen langfristig zugunsten des ÖPNV und weiterer umweltverträglicher Mobilitätsarten zu verändern, konzentriert sich das Mobilitätsmanagement auf „weiche“ Maßnahmen. Insbesondere Beratungsangebote (z. B. in Mobilitätszentralen oder über Informationsplattformen im Internet) stehen dabei im Vordergrund, um Alternativen zum privaten Pkw aufzuzeigen.

Die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements müssen als Daueraufgabe verstanden werden, die durch Kontinuität, Interdisziplinarität, frühzeitige Beteiligungsverfahren und politisches Marketing zum Erfolg führen. Den Kreisen und Kommunen kommt dabei eine Schlüsselrolle zu, im Rahmen eines Mobilitätskonzepts lokale Akteure zu motivieren und zusammen mit Partnern attraktive Alternativen zur Autonutzung zu entwickeln.

Zu den positiven ökologischen Auswirkungen des Mobilitätsmanagements, nämlich Verringerungen von Emissionen, CO₂-Ausstoß und Ressourcenverbrauch, kommt ein ökonomischer Vorteil hinzu: Die „weichen“ Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind schneller und kostengünstiger umzusetzen als „harte“ Vorhaben wie beispielsweise der Um- und Ausbau von Infrastruktur. Das in Kapitel 4.6.1 näher vorgestellte kommunale Mobilitätsmanagement bildet dabei den Rahmen für die weiteren Handlungsfelder.

Der Landkreis Konstanz unterstützt den Aufbau eines umfassenden Mobilitätsmanagements in seinem Zuständigkeitsgebiet. In einem ersten Schritt wurde dazu im August 2023 eine neue Personalstelle geschaffen, die sich diesem Themenkomplex widmet.

4.9.1 Kommunen

Kommunales Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in den Städten und Gemeinden anzustoßen. Durch die Kooperation verschiedener Fachbereiche sollen Synergien generiert werden, wodurch eine ganzheitliche Betrachtung der Mobilität in der gesamten Verwaltung erreicht wird. Dabei muss Kommunales Mobilitätsmanagement nicht alles neu erfinden, sondern kann insbesondere durch die Vernetzung vorhandenen Wissens einen Mehrwert generieren.

³⁵ Siehe FGSV, Empfehlungen für das Mobilitätsmanagement, 2018



Abbildung 40: Struktur eines kommunalen Mobilitätsmanagements. Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Verschiedene Lösungsansätze sollen beim Kommunalen Mobilitätsmanagement zu einem Gesamtkonzept verbunden werden, in dem gemeinsame Ziele definiert und Maßnahmen realisiert werden. Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur, Bau- und Planung sowie der Informations- und Öffentlichkeitsarbeit greifen ineinander. Verschiedene Akteure wie Verkehrsunternehmen, Interessensverbände sowie Bürgerinnen und Bürger werden frühzeitig in die Planungen eingebunden.

Konkrete Maßnahmen des Kommunalen Mobilitätsmanagements können die Bestellung oder Organisation zusätzlicher ÖV-Angebote, die Förderung von Car- und Bikesharing-Angeboten, die Unterstützung von Fahrgemeinschaften oder das örtliche Parkraummanagement umfassen. Die Maßnahmen sollen mit Hilfe von Aktionen und Kampagnen kommuniziert werden. Einzelne Zielgruppen können durch besondere Informationen oder speziell auf sie ausgerichtete Angebote besonders in den Fokus gerückt werden. Der Landkreis Konstanz und der VHB beraten, begleiten und koordinieren die einzelnen Maßnahmen.

Einen wesentlichen Baustein des Kommunalen Mobilitätsmanagements stellen Mobilitätszentralen dar, die als Anlaufstellen für alle Fragen rund um den ÖPNV und ergänzende Mobilitätsangebote fungieren. Neben dem Kerngeschäft mit Information und Beratung zu Fahrplänen, Anschlüssen und Tarifen sowie dem Fahrkartenverkauf gehört zum weiteren Aufgabenspektrum:

- die Beratung zu komplementären Mobilitätsangeboten (z.B. konrad, Stadtmobil),
- Fahrgastservices, wie Erstattungen, Fundsachen, Auskünfte sowie
- Broschüren zu regionalen, touristischen Zielen und Veranstaltungen.

4.9.2 Schulen

Im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements werden Maßnahmen und Strategien entwickelt, wie der Verkehr von und zu Schulen sicherer und nachhaltiger gestaltet werden kann und Kinder lernen, selbstständig mobil zu sein. Der Landkreis Konstanz hält hierfür altersgruppenspezifische Angebote wie Unterrichtsmaterialien bereit und unterstützt die Ausbildung von Schulwegbegleitern. Mit den Schülerzeitkarten des VHB und dem „Deutschland-Ticket JugendticketBW“ haben die Schülerinnen und Schüler des Landkreis Konstanz außerdem die Wahlmöglichkeit zwischen attraktiven Fahrkartenangeboten.

4.9.3 Senioren

Diesem Personenkreis soll es möglich sein, selbstständig und selbstbestimmt am öffentlichen Verkehr teilzunehmen. Mithilfe angepasster Informations- und Schulungsangebote insbesondere zu Tarif, Fahrkartensortiment und -kauf, Fahrplanlesen, Sicherheit an der Haltestelle und im Fahrzeug sowie bequemem Umsteigen können Nutzungshemmnisse abgebaut werden. Der ÖPNV lässt sich so als ein sicheres Element der Grundmobilität vermitteln.

4.9.4 Neubürger

Neubürger sollen nicht nur über das örtliche Verkehrsangebot informiert, sondern vielmehr motiviert werden, dieses häufig zu nutzen. Hier kann beispielsweise ein „Willkommenspaket“ angeboten werden, das neben entsprechenden Informationen zum neuen Wohnort und der Umgebung auch stets begleitende Informationen enthält, wie diese mit dem ÖPNV zu erreichen sind. Ein weiterer Nutzungsanreiz kann durch ein beigelegtes „Entdecker-Ticket“ erreicht werden.

4.9.5 Vereine & Unternehmen

Beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement stehen die Mobilitätsbedürfnisse eines Unternehmens und seiner Mitarbeiter im Fokus. Das Betriebliche Mobilitätsmanagement bezweckt zum einen, die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer an ein bewussteres Mobilitätsverhalten heranzuführen, und zum anderen die Unternehmen dabei zu unterstützen, Mobilität innerhalb des Unternehmens nachhaltiger auszugestalten. Analog zu den beschriebenen Vorzügen des Kommunalen Mobilitätsmanagement lassen sich die Belange des Umweltschutzes mit ökonomischen Zielen der Unternehmen, nämlich einer Kostenreduktion bei dienstlichen Fahrten sowie einer Erhöhung der Mitarbeitergesundheit und –zufriedenheit, verbinden.

Ein Handlungsfeld ist das Dienstreisemanagement. Bei den Unternehmen soll ein Bewusstsein für alternative Mobilitätsoptionen auf Dienstreisen geschaffen werden. So können je nach Unternehmens- und Zielstandort der ÖV oder Diensträder bzw. deren Kombination genutzt werden.

Neben der dienstlichen Mobilität liegt ein weiterer Fokus auf der Mitarbeitermobilität, also dem Weg, den die Mitarbeiter täglich zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort zurücklegen. Hier sollen die

jeweiligen Pendlerströme analysiert werden, um Alternativen zur PKW-Nutzung zu benennen. Dabei soll seitens des Landkreises geprüft werden, ob eine nachfrageorientierte Ausweitung des ÖPNV-Angebotes (z.B. zu Schichtwechselzeiten) notwendig und möglich ist. Die Möglichkeiten zur Einführung von Job-Tickets können mit den jeweiligen Unternehmen erörtert werden. Gerade in sogenannten „Umbruchsituationen“ wird das Betriebliche Mobilitätsmanagement für die Unternehmensseite interessant: Gründe können eine Firmenerweiterung, Parkdruck oder eine nicht mehr ausreichende Anzahl von Parkplätzen, eine allgemeine Kostenreduzierung oder auch eine veränderte strategische Ausrichtung der Firma sein. Zahlreiche Maßnahmen wie beispielsweise die Einrichtung von Mitfahrendenbörsen, bilden attraktive Lösungsansätze.

Mit einem Beratungsprogramm können Unternehmen, öffentliche Arbeitgeber und Hochschulen im Landkreis Konstanz bei der Förderung nachhaltiger Mobilität unterstützt werden. Neben der Erstellung und Umsetzung eines individuellen Mobilitätskonzeptes können begleitende Workshops stattfinden.

Während Analysen und Datensammlungen von externen Dienstleistern ausgeführt werden können, müssen Umbaumaßnahmen auf dem Betriebsgelände, wie die Umgestaltung von Wegen, Parkflächen oder die Einrichtung von Duschräumen, von den jeweiligen Betrieben übernommen werden. Für Vorhaben, die den Arbeitsweg betreffen, sind die Kommunen einzubeziehen. Werden Anpassungen im ÖPNV-Angebot vorgeschlagen, ist der Landkreis Konstanz einzubeziehen.

5 Finanzierung & Umsetzung des Nahverkehrsplans

5.1 Zuständigkeiten

Die Umsetzung des Nahverkehrsplans ist Teamwork. Es hängt nicht an einer einzigen Stelle ihn umzusetzen, sondern an einer Vielzahl verschiedener Behörden. In Kapitel 1.3 werden die gesetzlichen Zuständigkeiten detailliert dargelegt.

Grundsätzlich gilt bei der Umsetzung und Finanzierung von Maßnahmen aus diesem Nahverkehrsplan das Belegenheitsprinzip. Folglich ist bei Maßnahmen, die mehrere Akteure betreffen, eine Kooperation bei Planung und Finanzierung sowie eine Federführung beim Projektmanagement erforderlich. Beispielsweise wird eine Buslinie, die Aufgabenträgergrenzen überschreitet, entsprechend des Anteils ihrer Linienlänge auf dem jeweiligen Gebiet finanziert und federführend von dem Aufgabenträger, in dessen Gebiet der Bedienschwerpunkt des Linienbündels bzw. der Linie liegt, betreut. Unter dieser Grundannahme wurden die kalkulierbaren Kosten dieses Nahverkehrsplans ermittelt und den jeweiligen Aufgabenträgern zugeordnet. Ein weiteres Beispiel bildet die Umsetzung von haltestellenbezogenen Maßnahmen. Hier gibt der Nahverkehrsplan einen Rahmen vor, der durch die 25 Kommunen des Landkreises Konstanz umgesetzt werden soll.

Je mehr Akteure in die Umsetzung einer Maßnahme involviert werden müssen, umso komplexer ist die Umsetzung. Darum ist ein kontinuierliches Monitoring mit turnusmäßig regelmäßigen Erörterungen des Umsetzungsstandes erforderlich, um eine möglichst zügige Ausführung bzw. gegebenenfalls Identifizierung von Umsetzungshindernissen, die während der Maßnahmenformulierung nicht absehbar waren, zu erreichen. Hierzu sollen – soweit wie möglich – bestehende Gremien/Sitzungsformate des Landkreises Konstanz (z.B. Bürgermeisterbesprechung) genutzt und dort, wo erforderlich, neue geschaffen werden (z.B. „ÖPNV-Fortschrittskonferenz“, in der alle zuständigen Stellen alle 1-2 Jahre den Fortgang der Umsetzung in ihrem jeweiligen Bereich dokumentieren und damit allen mitteilen).

Jede Maßnahme, die mehrere Aufgabenträger betrifft, steht daher unter Kooperationsvorbehalt. Als informelles Planungsinstrument stehen zudem alle Maßnahmen unabhängig von den dargestellten Umsetzungszeiträumen und Zuständigkeiten zusätzlich unter einem Finanzierungsvorbehalt.

Mit Blick auf die Maßnahmen, für die der Landkreis Konstanz alleine zuständig ist, gilt gegenüber allen Kommunen ein Gleichbehandlungsgrundsatz: Es werden ausschließlich die im Anforderungsprofil (Kapitel 3.2) definierten Standards und das unter anderem daraus abgeleitete Angebotskonzept (Kapitel 4) im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel finanziert.

5.2 Grundlagen der ÖPNV-Finanzierung

Der Bund hat im Rahmen der Regionalisierung des ÖPNV in den frühen 1990er Jahren seine Finanzierung auf die Länder übertragen. Hierbei wurde bundesgesetzlich die Zahlung von Finanzmitteln des Bundes an die Länder geregelt („Regionalisierungsmittel“). Aus diesen und eigenen Mitteln finanziert das Land Baden-Württemberg im Landkreis Konstanz gemäß landeseinheitlichen Standards das SPNV-Angebot.

Der Landkreis Konstanz definiert im Rahmen des Nahverkehrsplans kreisweit einheitliche Standards für sein ÖPNV-Angebot. Die in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden Kosten bzw. Zuschussbedarfe werden aus dem Kreishaushalt finanziert. Eine Kofinanzierung durch das Land erfolgt seit 2021 durch Mittel nach §15 ÖPNVG, welche zur Finanzierung von Verkehrs- und Tarifleistungen ausgezahlt werden. Demzufolge werden den Aufgabenträgern in Baden-Württemberg ab dem Jahr 2023 2,5 Mio. EUR zur Verfügung gestellt. Von diesen Mitteln erhält der Landkreis Konstanz gem. §15 Abs. 2 ÖPNVG auf Grundlage eines Verteilschlüssels, der raumstrukturelle und leistungsbezogene Parameter berücksichtigt, 6.770.794,25 EUR. Ein Teil dieser Mittel wird gem. §15 Abs. 4 ÖPNVG an die Städte mit Stadtverkehren (Kapitel 3.2.2.7) weitergeleitet. Damit verbleiben dem Landkreis Konstanz aus diesen Mitteln 5.737.852,42 EUR. Sie werden vorrangig zur Finanzierung des bestehenden ÖPNV sowie nachrangig für die in diesem Nahverkehrsplan definierten neuen Maßnahmen in der Zuständigkeit des Landkreises Konstanz verwendet.

Stadtverkehre sind Zusatzleistungen zum Grundangebot des Kreises und sind somit Angelegenheit der jeweiligen Stadt. Die Kosten hierfür sind von den Kommunen zu tragen. Eine Kofinanzierung erfolgt durch die oben genannten Mittel nach §15 ÖPNVG. Der Landkreis Konstanz beteiligt sich nicht an der Finanzierung dieser Verkehre, soweit es sich ausschließlich um Verkehre innerhalb der jeweiligen Stadtgrenze handelt und diese Verkehre nicht Bestandteil des Angebotskonzeptes dieses Nahverkehrsplans sind.

Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre der Kommunen fallen unter die Kategorie „Stadtverkehre“ und sind entsprechend zu finanzieren. Die durch den Kreis bestellten und in diesem Nahverkehrsplan definierten Bedarfsfahrten bzw. Rufbus-Verkehre sind Bestandteil der Verkehrsverträge für die Buslinienbündel des Landkreises und werden somit durch den Landkreis Konstanz vergeben und finanziert.

Ein wesentlicher Teil der konsumtiven Kosten des ÖPNV wird durch Fahrgeldeinnahmen finanziert. Im Landkreis Konstanz betrug der Kostendeckungsgrad der in seiner Zuständigkeit liegenden Regionalbusverkehre im Jahr 2022, je nach Linienbündel, zwischen 40 und 68%. Der übrige Anteil wird durch die oben beschriebenen Finanzierungsregelungen und aus dem Kreishaushalt aufgebracht. Da der ÖPNV in Baden-Württemberg gemäß §5 ÖPNVG eine freiwillige Leistung darstellt, besteht kein Rechtsanspruch darauf, ein Angebot aufrecht zu erhalten.

Des Weiteren existieren im Landkreis Konstanz eigenwirtschaftliche Verkehre, deren Fortbestand aufgrund zunehmend herausfordernder Rahmenbedingungen (u.a. Anforderungen an klimafreundliche Antriebe und Demografischer Wandel) nicht als gesichert angesehen werden kann. Der in Kapitel 3.2.2 definierte Verbindungsstandard berücksichtigt mindestens eine Sicherstellung, stellenweise sogar eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots auf diesen Relationen.

5.3 Kosten des Maßnahmenkonzeptes

Die im Maßnahmenkonzept (Anhang 4.A) dargestellten Maßnahmen sind – soweit es mit Blick auf verfügbare Berechnungsgrundlagen, die Zuständigkeit des Landkreises Konstanz und die Umsetzungshorizonte seriös möglich ist – monetarisiert worden (sogenannte „Maßnahmen mit Kostenangabe“). Hierbei handelt es sich sämtlich um konsumtive Maßnahmen, die die Gestaltung des Regionalbusverkehrs betreffen.

Maßnahmen, die tiefergehende fachliche Analysen bedürfen oder nicht in der (alleinigen) Zuständigkeit des Landkreises Konstanz liegen, können zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans nicht abschließend mit einem Geldbetrag versehen werden (sogenannte „Maßnahmen ohne Kostenangabe“). Hierbei handelt es sich überwiegend um Prüfaufträge zum SPNV, zur Tarifgestaltung und zu Investitionen in ortsbezogene Infrastruktur. Hierzu zählt beispielsweise der Ausbau der Bahninfrastruktur und die barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen. Letztere liegt in der Verantwortung der Straßenbaulastträger und kann aufgrund individueller Rahmenbedingungen und sich daraus ergebender Bandbreiten bei den Kosten (erfahrungsgemäß ca. 8.000 – 15.000 Euro pro Haltestellensteig) nur in dieser Form angegeben werden.

Eine Zusammenfassung der Kosten nach der in Kapitel 4.1 angewendeten Maßnahmenpriorisierung ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Dargestellt sind die prognostizierten Produktionskosten und der voraussichtliche Zuschussbedarf. Der Zuschussbedarf wird wie in Kapitel 4.1.1 beschrieben auf Basis von Erfahrungswerten zum Kostendeckungsgrad abgeschätzt.

Priorisierungskategorie	Anzahl Maßnahmen		Jährliche Gesamtkosten / Mindestzuschussbedarf / Maximalzuschussbedarf/ für Maßnahmen mit Kostenangabe	Bemerkungen
	mit Kostenangabe	ohne Kostenangabe		
In Umsetzung bzw. bereits umgesetzt (U)	2	4	14.000.000 €	... davon 14 Mio. € für Sicherung bestehendes straßengebundenes ÖPNV-Angebot ... ohne 1,2 Mio. € für SPNV seehäsle (ab Dezember 2023 Übernahme durch Land BW).
Vordringlicher Bedarf (VB)	26	21	669.000 € 388.000 € 468.300 €	
Mittelfristiger Bedarf (MB)	60	9	10.979.800 € 6.368.300 € 7.685.900 €	
Weiterer Bedarf (WB)	6	1	7.728.000 € 4.482.300 € 5.409.600 €	
Prüfbedarf (PB)	0	18	k. A.	... davon 15 SPNV-Maßnahmen
SUMME	94	53	33.376.800 € 25.238.600 € 27.563.800 €	

Tabelle 49: Übersicht über die geschätzten Produktionskosten des in Anhang 4.A dargestellten Maßnahmenkonzeptes für den ÖPNV im Landkreis Konstanz

5.4 Mobilitätspass & Mobilitätsgarantie des Landes Baden-Württemberg

Während der Bearbeitung dieses Nahverkehrsplans stellte das Land Baden-Württemberg im Februar 2022 den Start von Pilotuntersuchungen zum sogenannten „Mobilitätspass“ vor.³⁶ Mit dem Mobilitätspass sollen Kommunen rechtlich in die Lage versetzt werden, von näher zu definierenden Gruppen verpflichtende Abgaben (Gebühr bzw. Beitrag) zu erheben, um diesen Gruppen im Gegenzug finanzielle Vorteile beim Erwerb von ÖPNV-Zeitkarten zu gewähren. Übergeordnetes Ziel ist es, allen ÖPNV-Kundinnen und Kunden Angebotsausweitungen finanzieren zu können.

In den festgelegten Modellregionen werden offene Fragen geklärt, die finanziellen Auswirkungen untersucht und ein Umsetzungskonzept ausgearbeitet. Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung dieses Nahverkehrsplans liegt noch kein konkreter Termin zur landesweiten Einführung des Mobilitätspasses vor. Der Landkreis Konstanz wird zu gegebener Zeit prüfen, welchen Beitrag die Einführung des Mobilitätspasses zur Umsetzung der in diesem Nahverkehrsplan definierten Ziele und Maßnahmen leisten kann.

³⁶ Pressemitteilung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 09.02.2022 (<https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/mobilitaetspass-und-mobilitaetsgarantie-gehen-in-naechste-phase/>), zuletzt geprüft am 21.05.2023)

5.5 Qualitätsmanagement

5.5.1 Einführung

Das Produkt „ÖPNV“ steht in einem besonderen Dreiecksverhältnis zwischen Nutzerinnen und Nutzern, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern. Mit zunehmender Ablösung von eigenwirtschaftlichen Betriebsgenehmigungen durch gemeinwirtschaftliche Verkehre – also durch die Aufgabenträger (Besteller) ausgeschriebene und finanzierte Verkehrsleistungen – geht auch die Sicherstellung einer angemessenen Qualität des im Rahmen dieses Nahverkehrsplans beschriebenen Angebotes verstärkt auf den Besteller über.

Im Zentrum stehen dabei die Qualitätsansprüche der Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV. Der Besteller der Leistungen – hier der Landkreis Konstanz – nimmt dabei die Rolle eines Vermittlers der Interessen der Kundinnen und Kunden ggü. dem Verkehrsunternehmen ein. Hierbei muss der Landkreis Konstanz auch wirtschaftliche Gesichtspunkte einbeziehen, da eine hohe Qualität kein Selbstzweck und oft mit zusätzlichen Kosten verbunden ist, die in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen stehen müssen.

In einem Qualitätsmanagementsystem werden Regelungen und Verantwortlichkeiten zwischen den an der Leistungserbringung beteiligten Akteuren festgelegt, um definierte Qualitätskriterien einzuhalten. Dies ist als ein sich ständig weiterentwickelnder Prozess zu verstehen, bei dem im Zeitverlauf Anpassungen an sich ändernde Rahmenbedingungen vorgenommen werden müssen.

Angelehnt an die DIN EN 13816 („Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität“) werden nachfolgend die für den Landkreis Konstanz relevanten Aspekte des Qualitätsmanagements insbesondere mit Blick auf die Betriebsdurchführung konkretisiert.

5.5.2 Definition und Monitoring der erwarteten Qualität

Die Inhalte dieses Nahverkehrsplans sowie die daraus hervorgehenden Detailplanungen beschreiben die zu erbringende Leistung. Mit der im Rahmen dieses Nahverkehrsplans durchgeführten niederschweligen Befragung der Bevölkerung, an der sich insbesondere die vorhandenen ÖPNV-Kundinnen und Kunden beteiligten (vgl. Kapitel 3.3.2), wurden in einem frühzeitigen Planungsstadium deren Präferenzen und Erwartungen untersucht. Unter Beachtung der finanziellen Rahmenbedingungen und anderer Sachzwänge fanden diese so weit wie möglich Eingang in den Nahverkehrsplan und wurden in das Maßnahmenkonzept integriert. Insofern bildet der Nahverkehrsplan auch die Anforderungen, die sich aus der „erlebten Praxis“ der Beteiligten im Jahr der Bestandsaufnahme (2021) ergeben, hinreichend ab. Da sich die Ansprüche der Kundinnen und Kunden mit der Zeit ändern, ist eine regelmäßige Erhebung und Auswertung der Wünsche von dieser Seite unverzichtbar.

Der Landkreis Konstanz möchte auch in Zukunft für ein kontinuierliches Monitoring der Anliegen und der Zufriedenheit der ÖPNV-Kundinnen und Kunden sorgen. Hierzu soll – zusätzlich zu seinem ganzjährig verfügbaren Beschwerdemanagementsystem (Kapitel 5.5.5) – ein repräsentativ zusammengesetzter Fahrgastbeirat (vgl. Kapitel 5.5.7) eingerichtet und geeignete Beteiligungsprozesse durchgeführt werden.

Nach dem Beteiligungsverfahren im Rahmen dieses Nahverkehrsplans fand zum Fahrplanwechsel 2023/24 eine weitere, breit beworbene Umfrage statt (<https://machmit-kreiskonstanz.igdb.de>). Aktionen dieser Art sollen regelmäßig im Turnus von ca. 2 bis 3 Jahren stattfinden und sowohl eine Qualitätsdefinition aus Sicht der Kundinnen und Kunden (Erfassung der Anliegen) als auch ein systematisches Monitoring der subjektiven Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden (Kundenbarometer) leisten. Die Ergebnisse dienen sowohl der selbstkritischen Prüfung der Zielformulierung, Maßnahmenkonzeption und Betriebsplanung des Landkreises Konstanz in seiner Funktion als Planungsträger, als auch der Leistung der im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen und sollen im Fahrgastbeirat diskutiert werden.

5.5.3 Handlungsfelder und Qualitätskriterien

Das in diesem Nahverkehrsplan durch den Landkreis Konstanz formulierte Qualitätsversprechen soll gegenüber den ÖPNV-Kundinnen und Kunden vollständig erfüllt werden und damit zu einem besseren Image des ÖPNV als vollwertige Mobilitätsalternative zum Privat-Pkw beitragen. Um dies zu konkretisieren, werden zur Sicherstellung einer ausreichenden Betriebsqualität die in Anhang 5 dargestellten mindestens zu berücksichtigenden messbaren Kennwerte und Zielgrößen definiert. Diese betreffen die Handlungsfelder

- Verfügbarkeit des Angebots
- Information der Kundinnen und Kunden
- Betreuung der Kundinnen und Kunden
- Komfort
- Sicherheit
- Erscheinungsbild

Jede der dort aufgeführten Kennwerte ist im Rahmen von Ausschreibungen der Verkehrsleistungen mit geeigneten Pönalen bei Nichterfüllung der genannten Zielwerte zu versehen. Neben dem dort dargestellten Set an mindestens zu berücksichtigenden Kennwerten können auf Basis der in den vorangegangenen Kapiteln dieses Nahverkehrsplans formulierten und den sich gegebenenfalls aus örtlichen Verhältnissen ergebenden Anforderungen geeignete Ergänzungen vorgenommen werden. Diese betreffen unter anderem ...

- Fahrzeugeinsatz und -design
- Umfang an zulässiger Werbung an und im Fahrzeug
- Sauberkeit und Schadensfreiheit der Fahrzeuge

5.5.4 Erhebung der Kennwerte zur Beurteilung der Qualität

Die vorgenannten Qualitätskennwerte sollen durch geeignete Methoden erhoben werden. Hierbei soll weitestgehend auf die technischen Möglichkeiten des kreiseigenen ITCS (vgl. Kapitel 4.6.6; Lieferung von Messdaten) sowie die im Rahmen der Berichtspflichten (Kapitel 5.5.6) zu erhebenden Daten zurückgegriffen werden. Darüber hinaus sorgt der Landkreis Konstanz durch ein offensives Bewerben des Beschwerdemanagementsystems (siehe nachfolgendes Kapitel) dafür, dass möglichst viele betroffene

Kundinnen und Kunden Gebrauch hiervon machen und insbesondere Schlechtleistungen anzeigen. Weitere mögliche Erhebungsmethoden sind

- Testkundenverfahren mittels ausgewählter Stammkundinnen und -kunden oder professionellen Testkundinnen und -kunden
- Kundenzufriedenheitsmessungen (Kapitel 5.5.2)

Weitere Einzelheiten zu Methoden und möglichen Beispielanwendungen zur Messung der Qualität im ÖPNV können den „Hinweisen für die Qualitätssicherung im ÖPNV“ (FGSV, 2006) entnommen werden.

5.5.5 Lob- & Beschwerdemanagement

Einen wichtigen Bestandteil des Qualitätsmanagements bildet das Lob- und Beschwerdemanagement. Hier wird der Umgang mit Anliegen der Kundinnen und Kunden festgelegt. Betroffene, die Kritik und konkrete Verbesserungsvorschläge äußern, sind als Chance zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes zu werten und nicht als Anlass, in eine Verteidigungshaltung zu wechseln. Damit Betroffene ihre Anliegen möglichst einfach mitteilen können, ist durch den Landkreis Konstanz mindestens eine E-Mail-Adresse und Telefonnummer (Beschwerde-Hotline) vorzuhalten. Weitere Kommunikationskanäle (z.B. Social Media, Messenger) können ergänzend angeboten werden. Jedes eingegangene Anliegen ist mit einer Bearbeitungsnummer zu versehen und vollständig zu dokumentieren.

Die im Auftrag des Landkreises Konstanz tätigen Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, an seinem Beschwerdemanagementsystem mitzuwirken. Mindestens im Zeitraum ab der zweiten Stunde nach der ersten fahrplanmäßigen Haltestellenabfahrt bis zum Anbruch der letzten Stunde vor der letzten Haltestellenankunft des Betriebstages im Linienbündel ist eine telefonische Kontaktmöglichkeit mit der Leitstelle des Verkehrsunternehmens vorzuhalten, um kurzfristige und dringende Anliegen von Kundinnen und Kunden entgegennehmen und bearbeiten zu können (Notruf-Hotline).

Über die unter der Notruf-Hotline eingegangenen Anrufe ist mindestens alle 2 Monate Bericht zu erstatten. Das Verkehrsunternehmen stellt dem Landkreis Konstanz hierbei den Einzelverbindungs-nachweis des Telekommunikationsanbieters zur Verfügung und muss zu jeder Verbindung auf Verlangen das durch die Kundin bzw. den Kunden vorgetragene Anliegen nachweisen können.

Auf die Möglichkeit des Beschwerdevortrags über die vorgenannten Kommunikationskanäle ist geeignet hinzuweisen:

- An allen Haltestellen in großer und gut lesbarer Schrift (Schriftgröße mindestens 14 Punkt) mit Umrandung oder farblicher Hervorhebung
- In den Fahrzeugen durch mindestens ein Plakat oder alternativ über die in den Fahrzeugen vorzuhaltenden Infomonitore für die dynamische Fahrgastinformation

Wiederkehrende gleichlautende Hinweise sind durch den Landkreis Konstanz in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen zu evaluieren. Der Fahrgast erwartet, dass die telefonische Erreichbarkeit sichergestellt ist, ein zeitnahes Abarbeiten der Anliegen und eine Rückmeldung an die vortragende Person bzw. Institution erfolgen. Kann der Wunsch einer Kundin bzw. eines Kunden nicht umgesetzt werden, ist ihr eine hinreichende Begründung zu kommunizieren.

In regelmäßigen Abständen finden Besprechungen zwischen dem Landkreis Konstanz und den Verkehrsunternehmen über die Qualitätsentwicklung und möglicherweise zu ergreifende Maßnahmen statt. Zusätzlich können bei akuten gravierenden Mängeln anlassbezogene und lösungsorientierte Gespräche stattfinden.

5.5.6 Berichtspflichten

Verkehrsunternehmen an Landkreis Konstanz

Der Auftragnehmer unterrichtet den Auftraggeber unverzüglich per E-Mail an eine eigens hierfür seitens des Landkreises Konstanz festgelegte E-Mail-Adresse über besondere Vorkommnisse, Störungen und Schäden an der Infrastruktur an den Haltestellen und im Fahrzeug. Zu berichtende Vorkommnisse sind:

- (Beabsichtigte) kurzfristige Einstellungen der Verkehrsbedienung im gesamten Verkehrsgebiet, in Teilnetzen, auf einzelnen Linien oder Streckenabschnitten aufgrund akuter Gefährdungslagen (beispielsweise aufgrund von Eisregen, starkem Schneefall, Orkan) oder anderer außergewöhnlicher Ereignisse.
- Betriebsvorkommnisse, die öffentliches Aufsehen erregen können, insbesondere
 - Unfälle, in die ein Fahrzeug des vertragsgegenständlichen Verkehrs verwickelt ist,
 - Auffällige Schadensereignisse, (z.B. aufsehenerregende Fahrzeugpannen oder Beinahe-Unfälle auf Fahrgastfahrten), Fahrzeugbrand oder mutmaßlicher Brand (insbesondere, wenn die Fahrgäste vorsorglich evakuiert wurden), Rauch und Qualm-Entwicklung, Austritt von Treib- und Betriebsstoffen, liegengebliebene Fahrzeuge des beauftragten Verkehrs, die in auffälliger Weise im Straßenraum oder am Straßenrand abgestellt wurden,
 - Fahrtausfälle und Umleitungen wegen Straßensperrungen, Einsätzen von Rettungskräften und Feuerwehren,
 - Betriebsstörungen auf stark frequentierten und wichtige Verbindungen
 - weitere gravierende Vorkommnisse, wie Belästigungen von Fahrgästen und Übergriffe, eskalierende Konflikte oder Tötlichkeiten im oder beim Fahrzeug.

Der Auftragnehmer hat den Auftraggeber innerhalb einer zu definierenden Frist über Schäden, fehlende Fahrgastinformationen, gravierende Verschmutzungen u.Ä. an den Haltestellen, Beschädigungen o.Ä. an den in den Fahrzeugen im Auftrag des Auftraggebers ausgehängten Plakaten sowie über weitere gravierende Abweichungen von den definierten Standards zu unterrichten.

Darüber hinaus sind durch die Verkehrsunternehmen Dokumentationen über Fahrzeuge und das eingesetzte Personal zu erstellen und dem Landkreis Konstanz unverzüglich auf Verlangen auszuhändigen:

- Fahrzeugpapiere (z.B. Kopie der Zulassungsbescheinigung, Untersuchungen, Instandsetzungsmaßnahmen etc.),
- Veränderungen des Fuhrparks,
- Fahrzeugbezogene Dokumentation über durchgeführte Reinigungsmaßnahmen,

- Erfüllung der Anforderungen an das Fahrpersonal (Kapitel 3.2.9) und Nachweis über entsprechende Kontrollen dessen,
- Fahrpersonalbezogene Dokumentation der durchgeführten Schulungsmaßnahmen mit Angabe von Datum, Dauer und Inhalten der Schulungsbesuche und abgelegten Prüfungsleistungen
- Schulungsinhalte und geeignete Nachweise über die Qualifikation der Ausbilder,
- In Abstimmung mit dem Landkreis Konstanz sollen jedes Jahr Termine zu Fahrpersonalschulungen bzw. Fahrtrainings, sowie Ergänzungs- und Ersatztermine festgelegt werden.

Eine Konkretisierung der vorgenannten und gegebenenfalls weiteren Berichtspflichten und -inhalte sowie Informationen zu Fristen wird in den Vergabeunterlagen, die im Rahmen der Ausschreibungen erstellt werden, festgelegt.

Fachabteilung an Kreisgremien

Mindestens alle zwei Jahre berichtet die für den ÖPNV zuständige Fachabteilung des Landkreises Konstanz dem Fahrgastbeirat (Kapitel 5.5.7) über die Ergebnisse des Beschwerdemanagements in einem Qualitätsbericht. Dieser soll unter anderem über die Anzahl der Eingaben, gegebenenfalls aufgetretene Themenhäufungen, Prüfergebnisse (einschl. Umsetzungsquote) und die Einhaltung der in Kapitel 5.5.3 definierten Zielwerte zur Beurteilung der Betriebsqualität informieren. Zusammen mit der Stellungnahme des Fahrgastbeirats wird der Qualitätsbericht an den für den ÖPNV zuständigen Ausschuss zur Kenntnis weitergeleitet.

5.5.7 Fahrgastbeirat

Ein Fahrgastbeirat ist ein aus mehreren Personen, idealerweise repräsentativ zusammengesetztes, Gremium, das die Fahrgäste des ÖPNV mit den für seine Planung und Durchführung zuständigen Institutionen regelmäßig zusammenbringt. Dieses besondere Beteiligungsformat bietet allen mitwirkenden Akteuren Gelegenheit, in einem Forum über aktuelle Ereignisse und anstehende Planungen zu sprechen und Fragen zu klären. Durch ein öffentliches Sitzungsformat kann der Fahrgastbeirat auch als Kommunikationsmedium für eine tiefgehende Behandlung von für Fahrgäste relevanten Themen gegenüber weiteren interessierten Personenkreisen genutzt werden.

Im Kontext des Qualitätsmanagements ist die Hauptaufgabe des Fahrgastbeirats, durch ein kontinuierliches Monitoring über einen längeren Zeitraum dafür zu sorgen, dass die Anliegen von Kundinnen und Kunden dokumentiert, bearbeitet und bestenfalls frühzeitig in anstehenden Planungen berücksichtigt werden. Durch das Zusammenführen unterschiedlicher Akteure sorgt er für einen einheitlichen, zuständigkeitsübergreifenden Informationsstand der Beteiligten und erleichtert damit die Kommunikation zwischen den vielfältigen Akteuren im ÖPNV.

Nach außen hin repräsentiert eine vom Gremium gewählte Person die Fahrgastinteressen auf Basis der in den Sitzungen diskutierten Themen und Unterlagen, etwa des in Kapitel 5.5.6 ausgeführten Qualitätsberichts der für den ÖPNV zuständigen Fachabteilung des Landkreises Konstanz.

Der Landkreis Konstanz strebt als Teil seines Qualitätsmanagements die Einrichtung eines Fahrgastbeirats an. Dieser soll sich etwa hälftig aus per Los ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern (ohne politisches oder institutionelles Mandat), die die Teilräume des Zuständigkeitsgebietes seines Trägers – in diesem Fall Landkreis Konstanz – repräsentieren einerseits sowie Vertretern von Vereinen, Verbänden, Verkehrsunternehmen, dem SPNV-Aufgabenträger und der Kreisverwaltung andererseits zusammensetzen und mindestens zwei Mal im Jahr tagen. Das Nähere zur formellen Ausgestaltung des Gremiums soll in einer Geschäftsordnung festgelegt werden.

Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1: Strukturräume im Landkreis Konstanz (Quelle: Regionalplan Hochrhein-Bodensee 2000, Strukturkarte; Ausschnitt erstellt durch IGDB 2023).....</i>	<i>8</i>
<i>Abbildung 2: Untersuchungsraum und erweiterter Untersuchungsraum des Nahverkehrsplans 2023</i>	<i>16</i>
<i>Abbildung 3: Kommunen nach regionalstatistischem Raumtyp RegioStaR7 und zentralen Orten.</i>	<i>18</i>
<i>Abbildung 4: Altersstruktur der Bevölkerung in Kommunen der Kategorie „Ländliche Region – Zentrale Stadt“ am 31.12.2021. Quelle: Eigene Darstellung, Datengrundlage: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023</i>	<i>20</i>
<i>Abbildung 5: Altersstruktur der Bevölkerung in Kommunen der Kategorie „Ländliche Region – Städtischer Raum“ am 31.12.2021. Quelle: Eigene Darstellung, Datengrundlage: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023</i>	<i>20</i>
<i>Abbildung 6: Altersstruktur der Bevölkerung in Kommunen der Kategorie „Ländliche Region – Kleinstädtischer, dörflicher Raum“ am 31.12.2021. Quelle: Eigene Darstellung, Datengrundlage: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023</i>	<i>21</i>
<i>Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung 2023-2040 in Kommunen der Kategorie „Ländliche Region – Zentrale Stadt“. Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Obere Variante der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung Basis 2020</i>	<i>22</i>
<i>Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung 2023-2040 in den Kommunen der Kategorie „Ländliche Region – Städtischer Raum“. Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Obere Variante der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung Basis 2020</i>	<i>22</i>
<i>Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung 2023-2040 in den Kommunen der Kategorie „Ländliche Region – Kleinstädtischer, dörflicher Raum“. Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Obere Variante der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung Basis 2020.....</i>	<i>23</i>
<i>Abbildung 10: Zielorte der in die Schweiz Auspendelnden aus dem Landkreis Konstanz. Quelle: IGDB Verkehrsplanung + Beratung auf Basis Grenzgänger-Statistik 2019 (2. Quartal) des Bundesamtes für Statistik (Schweiz).</i>	<i>27</i>
<i>Abbildung 11: Ankünfte und Übernachtungen im Landkreis Konstanz im Jahr 2019. Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2020.....</i>	<i>32</i>
<i>Abbildung 12: Modal Split (Basis Wege) nach regionalstatistischem Raumtyp RegioStaR7. Eigene Darstellung.</i>	<i>35</i>
<i>Abbildung 13: Modal Split (Basis Wege) in der BRD nach Haushaltseinkommen. Eigene Darstellung.</i>	<i>36</i>
<i>Abbildung 14: Modal Split (Basis Wege) in der BRD nach Bevölkerungsgruppen. Eigene Darstellung.</i>	<i>37</i>
<i>Abbildung 15: Gründe für Pkw-Nicht-Besitz. Quelle: IGDB Verkehrsplanung + Beratung, Daten: MiD 2017, infas</i>	<i>38</i>
<i>Abbildung 16: Gesamtliniennplan ÖPNV im Landkreis Konstanz im Bestand 04/2021. Quelle: Eigene Arbeit IGDB Verkehrsplanung + Beratung.....</i>	<i>45</i>
<i>Abbildung 17: Übersichtlichkeit der ÖPNV-Linien im Landkreis Konstanz (ohne SPNV, Stadtverkehre und nur an Schultagen bediente Linien), Stand 04/2021. Quelle: Eigene Analyse IGDB Verkehrsplanung + Beratung.</i>	<i>46</i>
<i>Abbildung 18: Vertaktung der ÖPNV-Linien im Landkreis Konstanz (ohne SPNV, Stadtverkehre und nur an Schultagen bediente Linien), Stand 04/2021. Quelle: Eigene Analyse IGDB Verkehrsplanung + Beratung.</i>	<i>47</i>
<i>Abbildung 19: Beförderungen im VHB nach Fahrscheinarten. Quelle: Verkehrsverbund Hegau-Bodensee GmbH</i>	<i>51</i>
<i>Abbildung 20: Verteilung der Beförderungen im VHB auf die Verkehrsmittel Bus und Bahn. Quelle: Verkehrsverbund Hegau-Bodensee GmbH</i>	<i>51</i>
<i>Abbildung 21: VHB-Tarifzonenplan. Quelle: Verkehrsverbund Hegau-Bodensee GmbH.....</i>	<i>55</i>
<i>Abbildung 22: Geltungsbereich Bodensee-Ticket. Quelle: Homepage Bodensee-Ticket (c/o Regionalbahn Turbo), Initiative der Internationalen Bodensee-Konferenz.....</i>	<i>58</i>

Abbildung 23: KonRad-Station in Konstanz-Wollmatingen (linkes Bild) und TINK.bike Transportrad-Station in der Konstanzer Innenstadt (rechtes Bild). Quelle: IGDB Verkehrsplanung + Beratung 62

Abbildung 24: Linkes Bild: E-Tretroller in Konstanz (Quelle: IGDB Verkehrsplanung + Beratung); Rechtes Bild: Bediengebiet des E-Tretroller-Verleihsystems in der Stadt Konstanz (Quelle: ZEUS-App, Karte © Google Maps) 64

Abbildung 25: Umsetzungsbilanz der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2011/2016. 74

Abbildung 26: Verfahrensgrundlagen für Angebotskonzeption. Quelle: IGDB 75

Abbildung 27: Wie Verkehr entsteht und Unterscheidung der Begriffe „Mobilität“ und „Verkehr“ Quelle: Eigene Darstellung IGDB Verkehrsplanung + Beratung 76

Abbildung 28: Handlungsebenen zur Konkretisierung der Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung. Quelle: IGDB Verkehrsplanung + Beratung auf Basis der Inhalte von Engagement Global gGmbH im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, 2019, (<https://17ziele.de/>) 78

Abbildung 29: Handlungsfelder für eine nachhaltige Mobilität. Quelle: IGDB Verkehrsplanung + Beratung .. 80

Abbildung 30: Hierarchisches Produktkonzept 86

Abbildung 31: Erschließungsstandard im Landkreis Konstanz 95

Abbildung 32: Ausstattungsgrade von Mobilitätsstationen mit ihren jeweiligen Merkmalen 101

Abbildung 33: Grundlagen zur Entwicklung von Anforderungen für die Zielkonzeption 116

Abbildung 34: Anzahl der Eingaben im Rahmen der 1. Beteiligungsstufe im Zeitverlauf 117

Abbildung 35: Themennennungen aus 1. Beteiligungsstufe und deren Häufigkeit 117

Abbildung 36: Bestandteile und Leitfragen der ÖPNV-Potenzialanalyse. Quelle: IGDB 120

Abbildung 37: Verbindungsstandard "Zielkonzept 2030+" 149

Abbildung 38: Formen von On-Demand-Verkehren 150

Abbildung 39: Vorgehen und Bestandteile des Haltestellenausbaukonzepts. 161

Abbildung 40: Schema zur Kategorisierung einer Haltestelle auf Basis der Bewertungskriterien. **Fehler! Textmarke nicht definiert.**

Abbildung 41: Struktur eines kommunalen Mobilitätsmanagements. Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH 175

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kommunen nach regionalstatistischem Raumtyp RegioStaR7 innerhalb des Landkreises Konstanz mit Bevölkerungszahlen und Bevölkerungsverteilung 19

Tabelle 2: Arbeitsplatzschwerpunkte im Landkreis Konstanz, gemessen an der Anzahl sozialversicherungspflichtig und geringfügig entlohnten Beschäftigten zum Stichtag 30.06.2019. (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2021) 27

Tabelle 3: Schulschwerpunkte im Landkreis Konstanz, gemessen an der Anzahl SchülerInnen mit Wohnort im Landkreis Konstanz im Schuljahr 2019/20. (Quelle: Schülerstatistik des Landkreises Konstanz, 2020) 29

Tabelle 4: Publikumswirksame Freizeiteinrichtungen im Landkreis Konstanz, zu denen Informationen zum Besucheraufkommen vorliegen. Quelle: Abfrage bei den Kommunen des Landkreises und ergänzende Recherchen. 33

Tabelle 5: Übersicht SPNV-Linien und -Vergabenetze im Untersuchungsraum 41

Tabelle 6 Linienführungen und Grundtakte differenziert nach Wochentagschichten der SPNV-Teilnetze. 42

Tabelle 7: Bestehende Linien, ihre Zuordnung zu Linienbündeln und deren Aufgabenträger, sortiert nach Vergabezeitpunkt im Bestand 04/2021 44

Tabelle 8: Bedarfsgesteuerte Bedienformen im Landkreis Konstanz mit relevanten Leistungsmerkmalen. 48

Tabelle 9: Sonderlinienverkehre nach §43 PBefG im Landkreis Konstanz 49

Tabelle 10: Abrufquoten auf den durch den Landkreis Konstanz bestellten Rufbus-Fahrten. Quelle: Statistik des Landkreises Konstanz.	52
Tabelle 11: Tarifregelungen auf kreisübergreifenden Relationen. Quelle: Eigene Recherche IGDB Verkehrsplanung + Beratung.....	56
Tabelle 12: Anruf-Sammel-Taxi-Fahrpreise im Landkreis Konstanz Stand 03/2023.....	57
Tabelle 13: Personenbediente Vorverkaufs- und Ticketberatungsstellen im Landkreis Konstanz. Quelle: Eigene Zusammenstellung IGDB Verkehrsplanung + Beratung	59
Tabelle 14: Fahrradvermietsysteme im Landkreis Konstanz. Quelle: Eigene Recherche IGDB Verkehrsplanung + Beratung.....	63
Tabelle 15: Fahrradvermietsysteme im Landkreis Konstanz. Quelle: Eigene Recherche IGDB Verkehrsplanung + Beratung (Stand 04/2021).....	65
Tabelle 16: Umsetzungsstatus der Maßnahmen aus Nahverkehrsplan 2011/2016.....	74
Tabelle 17: Übergeordnete Ziele für den ÖPNV im Landkreis Konstanz.	81
Tabelle 18: Mindestbedienungsstandard des Landkreises Konstanz	88
Tabelle 19: Potenzialgrenzwerte für die Mindestbedienstandards im Landkreis Konstanz	89
Tabelle 20: Qualitätsstandards für Schulverkehr	92
Tabelle 21: Neu einzurichtende Bahnhaltdepunkte im Landkreis Konstanz	96
Tabelle 22: Grundausrüstungsmerkmale von Haltestellen im Landkreis Konstanz in Abhängigkeit von ihrer Kategorie.....	97
Tabelle 23: Ausstattungsmerkmale Fahrgastinformation an Haltestellen im Landkreis Konstanz	99
Tabelle 24: Qualitative Standorteigenschaften der Merkmale von Mobilitätsstationen sowie Zuordnung zu Ausstattungsgraden. Quelle: IGDB Verkehrsplanung+Beratung	102
Tabelle 25: Fahrzeugkategorien	104
Tabelle 26: Zuordnung der Fahrzeugkategorien zu den Netzkategorien.....	105
Tabelle 27: Ablauf Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan	115
Tabelle 28: Auflistung der im Rahmen des formellen Anhörungsverfahrens zum Nahverkehrsplan 2023 beteiligten Institutionen.	119
Tabelle 29: Gemäß Potenzialanalyse und Anforderungsprofil ermittelte Relationen für neue ÖPNV-Verbindungen	122
Tabelle 30: Optimierungspotenziale Bedienungshäufigkeit auf Relationen im Bestandsangebot 04/2021 ..	123
Tabelle 31: Untersuchte Anschlussbeziehungen im Bestandsangebot 04/2021	124
Tabelle 32: Verbesserungsvorschläge zur Erschließungsqualität von Kommunen und Bevölkerung im Landkreis Konstanz.....	126
Tabelle 33: Herabstufung ausgewählter Relationen aus begründeten Anlässen.....	126
Tabelle 34: Kategorien für Maßnahmenpriorisierung.....	127
Tabelle 35: Maßnahmen der Kategorie „Umgesetzter bzw. in Umsetzung befindlicher Bedarf“ (U).....	129
Tabelle 36: Maßnahmen der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ (VB)	133
Tabelle 37: Maßnahmen der Kategorie „Mittelfristiger Bedarf“ (MB).....	144
Tabelle 38: Maßnahmen der Kategorie „Weiterer Bedarf“ (WB) mit Schätzung zu den jährlichen Kosten... 146	
Tabelle 39: Maßnahmen der Kategorie „Prüfbedarf“ (PB) im straßengebundenen ÖPNV.....	148
Tabelle 40: Bestehende und ins Zielkonzept übertragene ITF-Verknüpfungspunkte mit Relevanz für den ÖPNV	154
Tabelle 41: Neue ITF-Verknüpfungspunkte mit Relevanz für den ÖPNV im Zielkonzept.	155
Tabelle 42: Potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen im Landkreis Konstanz mit Ausstattungsgrad MM2 oder MM3	157
Tabelle 43: Zukünftige Buslinienbündel im Landkreis Konstanz nach Linienkategorie und zuständigen Aufgabenträgern, sortiert nach Vergabezeitpunkt.....	160
Tabelle 44: Klassifizierung des Bewertungskriteriums "Lage im Ort" für barrierefreien Ausbau von Haltestellen.	162

Tabelle 45: Klassifizierung des Bewertungskriteriums "Netzhierarchie" für barrierefreien Ausbau von Haltestellen. 162
Tabelle 46: Klassifizierung des Bewertungskriteriums "Verknüpfungsbedeutung" 163
Tabelle 47: Klassifizierung des Handlungsbedarfs zum barrierefreien Ausbau einer Haltestelle. 163
Tabelle 48: Prioritätsstufen des Haltestellenausbaukonzepts **Fehler! Textmarke nicht definiert.**
Tabelle 49: Übersicht über die geschätzten Produktionskosten des im Anhang 4.A dargestellten Maßnahmenkonzeptes für den ÖPNV im Landkreis Konstanz..... 181

Glossar

a	Jahr
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
App	Application (<i>Anwendung</i>)
AT	Aufgabenträger
B+R	Bike and Ride
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
DSA	Dynamischer Schriftanzeiger
E-Bike	Elektrofahrrad
E-Bus	Elektrobus
EW	Einwohnende
FGI	Fahrgastinformation
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
HÖPNVG	Hessisches ÖPNV-Gesetz
HSchulG	Hessisches Schulgesetz
IGDB	IG Dreieich Bahn GmbH
ITCS	Intermodal Transport Control System (<i>Rechnergestützte Betriebsleitstelle</i>)
ITF	Integraler Taktfahrplan

km	Kilometer
LINT	Leichter innovativer Nahverkehrstriebwagen
MB	Mittelfristiger Bedarf
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Nkm	Nutzwagenkilometer
NVV	Verkehrsverbund und Fördergesellschaft NordBaden-Württemberg mbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
PB	Prüfbedarf
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RAL	Reichsausschuss für Lieferbedingungen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RegioStaR	Regionalstatistischer Raumtyp
S	S-Bahn
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
U	Umgesetzte bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen
VB	Vordringlicher Bedarf
VGG	Verkehrsgesellschaft Gersprenztal mbH
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
VHB	Verkehrsverbund Hegau-Bodensee GmbH
WB	Weiterer Bedarf
WE	Wohneinheiten

Anhang

Anhänge zu den Kapiteln 2 und 3

- 2.A Einwohnendenzahlen und -verteilung im Landkreis Konstanz nach Siedlungseinheiten (Stichtag 31.12.2016)
- 2.B Erwerbstätige und sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Kommunen des Landkreises Konstanz
- 2.C Schüler an staatlichen Schulen in den Kommunen des Landkreises Konstanz
- 2.D Gebietssteckbriefe
- 2.E ÖPNV- und SPNV-Linien im Landkreis Konstanz im Bestand 04/2021 (ohne rein innerörtliche Stadtverkehre Konstanz, Singen und Radolfzell)
- 3.B Anliegen aus 1. Beteiligungsstufe von Bürgerinnen und Bürgern (inkl. Potenzialbewertung)
- 3.C Anliegen aus 1. Beteiligungsstufe von Kommunen (inkl. Potenzialbewertung)
- 3.D Anliegen aus 1. Beteiligungsstufe von Institutionen (inkl. Potenzialbewertung)
- 3.E Synopse zu eingegangenen Stellungnahmen aus förmlichem Anhörungsverfahren (2. Beteiligungsstufe)
- 3.F Präsentation zur Erläuterung der Potenzialanalyse
- 3.G Fahrzeuganforderungen

Anhänge zu den Kapiteln 4 und 5

- 4.A Maßnahmenkonzeption
- 4.B.1 Verknüpfungskonzept / ITF-Zielkonzept (grafisch)
- 4.B.2 Verknüpfungskonzept / ITF-Zielkonzept (tabellarisch)
- 4.C Linienliste Zielzustand ÖPNV- und SPNV-Linien im Landkreis Konstanz („Zielkonzept 2030+“)
- 4.D Haltestellenliste mit Kategorisierung, Priorisierung und Ausnahmen zum barrierefreien Ausbau (Stand 05/2023)
- 4.E Haltestellenausbaukonzept Stadt Radolfzell (Stand 09/2018)
- 5 Kriterien, Kenngrößen und Zielwerte zur Qualitätsmessung

Kartenband

- K.1 Zentrale Orte, Entwicklungsachsen und Verflechtungsbereiche im Landkreis Konstanz

- K.2.a Kommunen des Landkreises Konstanz nach regionalstatistischem Raumtyp RegioStaR7
- K.2.b Siedlungseinheiten im Landkreis Konstanz nach Einwohnendenzahlen
- K.2.c Pkw-Dichte im Landkreis Konstanz
- K.2.d Verbindungsstandard ÖPNV Bestand (Nahverkehrsplan 2011)
- K.2.e Gesamtlinienplan ÖPNV im Landkreis Konstanz Bestand 04/2021
- K.3 Lage der durch den Landkreis Konstanz vorgeschlagenen zusätzlichen Bahnhaltdepunkte
- K.4 Verbindungsstandard ÖPNV „Zielkonzept 2030+“