

Stellungnahmen von Kommunen zum Anhörungsentwurf – Zweite Beteiligungsstufe (Anhörungsverfahren) –		Prüfung der Anliegen von Kommunen [Stand 10.03.2025]	
Themen- bereiche	A = Allgemeine Anmerkungen AQ = Aufenthaltsqualität AS/VS = Anbindungs- & Verbindungsstandard B = Barrierefreiheit EM = Ergänzende Mobilität ES = Erschließungsstandard H = Sonstige Hinweise / Redaktionelle Anmerkungen S = Service, Kommunikation & Verhalten des Fahr-/Betriebspersonals SPNV = Schienenpersonennahverkehr T = Tarif & Vertrieb W/FGI = Bewerbung des bestehenden Angebots / Fahrgastinformation	Prüfergebnisse KoV = Kenntnisnahme ohne weitere Veranlassung KW = Kenntnisnahme & Weiterleitung an zuständige Stelle BM = Berücksichtigung im Nahverkehrsplan als Maßnahme mit Priorisierung BS = Sonstige Berücksichtigung im Nahverkehrsplan PA = Prüfung außerhalb des Nahverkehrsplans	
		Sofern ein Anliegen im Nahverkehrsplan berücksichtigt wurde, ist in der Spalte "Berücksichtigungsort" angegeben an welcher Stelle dies erfolgte. Bei Anpassungen des Berichtes ist die Kapitelnummer angegeben, bei Anpassungen an den übrigen Unterlagen die Bezeichnung des jeweiligen Anhangs	

Lfd.Nr.	Anliegen	Themen- bereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Stadt Aach					
AV_Aach_K.01	Wir haben keine Einwände gegen den Nahverkehrsplan. Wir haben auch die Öffentlichkeit über das Amtsblatt bzw. die Homepage aufgefordert Rückmeldung zu geben. Es ist nichts bei uns eingegangen.	H	Kenntnisnahme	KoV	–
Gemeinde Allensbach					
AV_Ail_K.01	Nachfolgend übermitteln wir Ihnen die vom Gemeinderat der Gemeinde Allensbach beschlossene Stellungnahme zum NVP-Entwurf des Landkreises Konstanz gern. Anhörungsschreiben vom 24.06.2024. Im Entwurf des Nahverkehrsplans sehen wir grundsätzlich gute Grundlagen, einen modernen, intelligenten und effizienten ÖPNV im Kreis Konstanz weiterzuentwickeln. Der Status Quo der Linien sollte aus Sicht der Gemeinde nicht nur aufrechterhalten, sondern bedarfsgerecht analysiert und fortgeschrieben werden. Zum konkreten NVP-Entwurf möchten wir folgende Punkte anmerken und bitten diesbezüglich um Berücksichtigung bzw. Rückmeldung bzgl. eines gemeinsamen Austauschs zur weiteren Vorgehensweise:	A	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_Ail_K.02	<u>1. Haltestellenqualität</u> Für die Einrichtung und Ausstattung von Haltestellen, insbesondere neuer Haltestellen, sind die Städte und Gemeinden selbst verantwortlich. Die Umsetzung durch lokale Verwaltungen ist sinnvoll, die Finanzierung sollte angesichts der in der Konzeption vorgesehenen Standards und den damit verbundenen hohen Kosten aber nicht allein den Kommunen überlassen werden. Ist eine finanzielle Beteiligung des Landkreises vorgesehen?	ES	Die im Nahverkehrsplan vorgesehenen Standards entsprechen denen der bei jedem Vorhaben anzuwendenden gängigen Empfehlungen und Leitlinien. Ein eigenes Infrastrukturförderprogramm oder dergleichen ist seitens des Landkreises Konstanz derzeit nicht geplant. Für den barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur bestehen gegenwärtig Fördermöglichkeiten seitens des Landes Baden-Württemberg über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG). Diese können sowohl für bestehende als auch neue Haltestellen beantragt werden.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_All_K.03	<p><u>2. Fahrzeugqualitäten</u></p> <p>Die Fahrzeugqualitäten der Bushauptlinien sollten von Hauptlinie 3. Ordnung (HL-3) auf HL-2 verbessert werden. Hinsichtlich der demografischen Entwicklung in Allensbach und insbesondere mit Blick auf die Patienten der Kliniken Schmieder und des Pflegeheims in Hegne ist der Einsatz der Fahrzeuge der Katergorie A von hoher Bedeutung.</p> <p>Trotz des Erfordernisses hoher Fahrzeugqualitäten und -taktungen gibt es zu bestimmten Zeiten auch ein -zumindest gefühltes bzw. punktuell wahrgenommenes- Überangebot. Gibt es Ermittlungen und Statistiken zur Auslastung der einzelnen Fahrten in den letzten Jahren?</p> <p>Vielleicht sind Fahrzeugalternativen denkbar, die qualitative Maßgaben (z.B. Barrierefreiheit) erfüllen, aber geringere Kapazitäten ausweisen und damit ökologisch und ökonomisch effizienter sind.</p>	AS/VS	<p>Der Vorschlag zur Anpassung der Fahrzeugkategorien wird angenommen. Auf Hauptlinien 3. Ordnung sollen weitestgehend A-Fahrzeuge eingesetzt werden (so wie bereits im Bestand praktiziert). In der Tabelle 26 wird der Einsatz von B-Fahrzeugen auf Hauptlinien 3. Ordnung daher auf Verstärkerleistungen beschränkt (so wie bei den Kategorien HL-1 und HL-2).</p> <p>Die fahrtbezogene Nachfrage / Besetzung der Busse wird bislang im Rahmen von Fahrgastzählungen ermittelt, die im Abstand von mehreren Jahren stattfinden. Um hier künftig eine bessere Datenbasis zu erhalten, ist im Nahverkehrsplan eine Ausstattung aller Fahrzeugtüren in den Bussen mit automatischen Fahrgastzählssystemen (AFZS) vorgesehen (Kapitel 3.2.5.1).</p> <p>Auf allen im Taktverkehr bedienten Fahrten der künftigen Linie 204 (in Potenzialstudie Stadt Konstanz als Linie Q bezeichnet) sollen bereits seit mehreren Jahren auf dem Markt erhältliche Niederflur-Midibusse zum Einsatz kommen. Ausgenommen hiervon sind nur Verstärkerfahrten (z.B. für Schulverkehr). Dort dürfen auch Fahrzeuge der Kategorie B eingesetzt werden. Für eine vollständige Barrierefreiheit des Fahrgastwechsels ist neben den geeigneten Fahrzeugen auch eine an diese angepasste Haltestelleninfrastruktur (Kasseler Sonderbord). Hierfür sind die jeweiligen Straßenbaulastträger zuständig.</p>	BS	Kap. 3.2.5.1, 3.2.5.2.
AV_All_K.04	<p><u>3. Einschätzung zu den vorgesehenen Maßnahmen</u></p> <p>Angesichts der hohen Bedeutung des ÖPNV wird eine dringende Erhöhung der Einstufung der Maßnahmen M_All.O1 und M_All.O2 von mittelfristig zu vordringlich beantragt.</p> <p>Zudem wird eine Ergänzung des Fahrtenangebotes dergestalt angeregt, dass auf dem Abschnitt Konstanz - Hegne - Allensbach - Kaltbrunn - Freudental - Langenrain der Standard "Hauptlinie 2. Ordnung" erfüllt wird und somit zusätzlich 5 Fahrtenpaare pro Tag von Montag bis Freitag, 6 Fahrtenpaare pro Tag und Festbedienung an Samstagen, sowie 4 Fahrtenpaare pro Tag und Festbedienung an Sonn- und Feiertagen erreicht werden.</p>	AS/VS	<p>Da die genannten Maßnahmen im Rahmen der vorhandenen (bis 31.12.2027 laufenden) Verkehrsverträge nicht kurzfristig umgesetzt werden können, kann keine Höherstufung der Priorisierung vorgenommen werden.</p> <p>Die im zweiten Absatz beschriebene Ausweitung des Fahrtenangebotes ist bereits Teil der Maßnahme M_All.01. Die Zustimmung wird dankend zur Kenntnis genommen.</p>	KoV	–
AV_All_K.05	<p><u>4. Haltestellen</u></p> <p><u>4.1 bestehende Haltestellen der Linie 203</u></p> <p>Im ANHANG_4.D_20240619_Haltestellenliste_Zielkonzept_inkl_Ausbaukonzept zum NVP-Entwurf fehlen die Haltestellen für Kaltbrunn, Freudental und Langenrain im Bestand.</p>	H	Hierbei handelt es sich um einen Exportfehler von Excel ins PDF-Format. In der Originaldatei sind die Allensbacher Haltestellen enthalten. Sie werden in der Beschlussfassung ergänzt.	BS	Anhang 4.D
AV_All_K.06	Aus Sicht der Gemeinde sollte die Haltestelle „Steig" auch in Fahrtrichtung Konstanz - Langenrain angedient werden. Dadurch wird ein zusätzlicher Bereich erschlossen und insbesondere die Möglichkeit geschaffen vom Bahnhof aus -bei Verspätungen des Seehas- den Bus noch zu erreichen, auch wenn dieser die Haltestelle Bahnhof bereits passiert hat.	ES	Die beschriebene Anpassung ist bereits Teil der Maßnahme M_All.07. Die Zustimmung wird dankend zur Kenntnis genommen. Für die Umsetzung der nötigen Haltestelleninfrastruktur ist die Gemeinde Allensbach zuständig.	KoV	–
AV_All_K.07	Die Haltestelle „Gewerbegebiet" war während der B33-Umleitungsphase im Frühjahr und Sommer 2024 in den unmittelbaren Bereich der Lebensmittelläden im Gewerbegebiet (Straße Zum Riesenberg) verlegt worden. Diese Ersatzhaltestelle haben viele Nutzer als erheblichen Vorteil gesehen, da der Weg von der bisherigen Haltestelle in der Kaltbrunner Straße zum eigentlichen Gewerbegebiet wesentlich länger ist. Zudem ist die Haltestelle im Bereich der Kaltbrunner Straße nicht barrierefrei bzw. befestigt. Das Queren der Straße ist zudem unübersichtlich und erschwert. Eine Haltestelle im Gewerbegebiet wird beantragt. Ein Ringschluss wäre möglich.	ES	Die beschriebene Anpassung ist bereits Teil der Maßnahme M_All.02. Die Zustimmung wird dankend zur Kenntnis genommen. Für die Umsetzung der nötigen Haltestelleninfrastruktur ist die Gemeinde Allensbach zuständig.	KoV	–
AV_All_K.08	Die Haltestelle Langenrain Dorfplatz beim Bürgerhaus Langenrain sollte bei jeder Fahrt angedient werden, sodass sich eine Verlässlichkeit und Klarheit ergibt.	ES	Die beschriebene Anpassung ist bereits Teil der Maßnahme M_All.05. Die Zustimmung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung soll kurzfristig erfolgen.	KoV	–
AV_All_K.09	<p><u>4.2 zusätzliche Haltestellen</u></p> <p>Eine gewichtige Stellungnahme zum NVP ist von den Kliniken Schmieder bei der Gemeinde eingereicht worden. Diese beantragen eine Aufnahme des Klinikcampus in den Fahrplan und das Haltestellennetz. Die Stellungnahme ist beigefügt. Siehe dazu auch Ziff. 9 „Wichtige Institutionen und Einrichtungen im Fahrplangebilde". Gleiches gilt für die Einbindung des Wild- und Freizeitparks in Allensbach. Siehe auch hierzu Ziff. 9.</p>	ES	Die beschriebene Anpassung ist bereits Teil der Maßnahme M_All.03 und M_K.05. Die Zustimmung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung soll voraussichtlich mit der Neuausschreibung des betreffenden Linienbündels erfolgen.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_All_K.10	Von der Einwohnerschaft wird seit Jahren immer wieder eine weitere Haltestelle im westlichen Kernort (Bereich Nägelriedstraße etc.) angeregt, der in den letzten Jahren eine siedlungsmäßige Weiterentwicklung vollzogen hat. Diese Forderung ist auch in der ersten Beteiligungsrunde zum NVP mehrmals eingereicht worden.	ES	Die beschriebene Anpassung ist bereits Teil der Maßnahme M_All.02 (Häufigere Bedienung Haltestelle "Unterhaus"). Die Zustimmung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung soll voraussichtlich mit der Neuausschreibung des betreffenden Linienbündels erfolgen.	KoV	–
AV_All_K.11	Eine weitere wichtige Erschließung wäre aus Sicht der Gemeinde im Strandweg zu prüfen, um den dortigen Campingplatz mit rd. 45.000 Übernachtungen pro Jahr anzubinden. Die Gästekarte ermöglicht die Nutzung von Zugverbindungen, die Entfernung zum Bahnhof macht dies aber unattraktiv. Zudem würden ggf. Tages-, Zelt- und Wandertouristen mit dem Zug anreisen, wenn eine Verbindung vom Bahnhof zum Campingplatz bestünde.	ES	Die beschriebene Anpassung ist bereits Teil der Maßnahme M_All.03 und M_K.05. Die Zustimmung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung soll voraussichtlich mit der Neuausschreibung des betreffenden Linienbündels erfolgen. Zuvor müsste durch die Gemeinde Allensbach die nötige Haltestelleninfrastruktur hergestellt werden.	KoV	–
AV_All_K.12	Der Bereich Engelbert-Weltin-Weg / Ackerweg ist der am dichtesten besiedelte Bereich in Allensbach und „beherbergt“ zusätzlich einen Sportplatz, die örtliche Sporthalle, die Grundschule und zwei Kinderhäuser. Dieser Bereich sollte aus Sicht der Gemeinde dringend erschlossen werden. Ein Ringschluss wäre möglich.	ES	Die beschriebene Anpassung ist bereits Teil der Maßnahme M_All.03 und M_K.05. Die Zustimmung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung soll voraussichtlich mit der Neuausschreibung des betreffenden Linienbündels erfolgen. Zuvor müsste durch die Gemeinde Allensbach die nötige Haltestelleninfrastruktur hergestellt werden.	KoV	–
AV_All_K.13	Ein weiterer aus Sicht der Gemeinde zu erschließender Bereich ist das Sportzentrum Kaltbrunn mit einfacher Ein- und Ausstiegshaltestelle. Viele Nutzer der umfangreichen Sportanlagen (Fussballplätze, Sporthalle für Handball und Ringen/Tischtennis, Tennisplätze) würden mit dem ÖPNV anreisen, wenn eine Haltestelle vorhanden wäre.	ES	Die beschriebene Anpassung ist bereits Teil der Maßnahme M_All.02 (Neue Haltestelle in Wiesenstraße sowie Führung der Linie 203 über diese). Die Zustimmung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung soll voraussichtlich mit der Neuausschreibung des betreffenden Linienbündels erfolgen. Zuvor müsste durch die Gemeinde Allensbach die nötige Haltestelleninfrastruktur hergestellt werden.	KoV	–
AV_All_K.14	Auf der Wegstrecke Langenrain - Dettingen wird die Einbindung einer Haltestelle beim Waldfriedhof „Waldruh - St. Katharinen“ angeregt. Ein Friedhofsbesuch mittels ÖPNV ist derzeit nicht möglich. In diesem Zusammenhang könnte auch die touristisch wichtige Marienschlucht angebunden werden, die bald wieder eröffnet werden soll und mit neuem Konzept zahlreiche Besuche haben wird.	ES	<p>Als publikumswirksame Orte sollte eine Anbindung der Marienschlucht und des Waldfriedhofes St. Katharinen an den ÖPNV angestrebt werden.</p> <p>Zwischen Langenrain und Dettingen ist im Zielkonzept keine Busverbindung mehr vorgesehen. Die Linie 203 soll künftig ab Langenrain zum Wild- und Freizeitpark Allensbach geführt werden. Eine Haltestelle an der L220 erscheint vor diesem Hintergrund nicht zielführend und läge zudem in nicht ausreichender fußläufiger Entfernung zu den genannten Einrichtungen.</p> <p>Grundsätzlich ist es aufgrund der im künftigen Betriebskonzept hohen Wendezeit der künftigen Linie 203 in Langenrain mit Ankunft zur Minute 35 und Abfahrt zur Minute 23 möglich, eine Erschließung der Marienschlucht und des Waldfriedhofes ohne signifikante Mehrkosten nach dem Bedienstandard "Ergänzungslinie Grundversorgung" zu realisieren. Der Bus würde ab Langenrain bei Ausstiegswunsch oder nach Voranmeldung beide Orte anfahren; in der Sommersaison wäre eine Festbedienung ohne Notwendigkeit der Voranmeldung vorstellbar. Voraussetzung hierfür ist die Herstellung von Buswendeplätzen sowie der Befahrbarkeit der Zufahrtstraßen für die auf der Linie 203 eingesetzten Solo- und Gelenkbusse. Hierfür ist die Gemeinde Allensbach als Trägerin der Straßenbaulast zuständig. Ist die nötige Infrastruktur hergestellt, könnte die Anbindung mit der Inbetriebnahme des betreffenden Linienbündels umgesetzt werden.</p> <p>Der Vorschlag wird als neue Maßnahme M_All.09 in das Maßnahmenkonzept aufgenommen und als "Prüfbedarf" priorisiert.</p>	BM	Anhang 4.A, M_All.09

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_All_K.15	Aus dem Ortschaftsrat Hegne wurde die Anbindung des nördlichen Ortsteils in Hegne angeregt.	ES	<p>Die fußläufige Entfernung von der Schnitzelfarm (als nördlichstem Gebäude in Hegne) zur vorhandenen Haltestelle "Kloster Hegne" beträgt rund 590 Meter. Gemäß dem im Nahverkehrsplan definierten Erschließungsstandard (Kapitel 3.2.3) ist der nördliche Teil des Ortsteils Hegne somit "ausreichend erschlossen".</p> <p>Eine attraktivere Erschließung dieses Bereiches wäre nur durch eine Stichfahrt der Linie 203 mindestens bis zur Schloßbergstraße vorstellbar (vorausgesetzt, dass dort Busse wenden können). Die damit verbundene Fahrzeitverlängerung betrifft jedoch deutlich mehr Fahrgäste, als dadurch neu erschlossen werden könnten und würde die im Zielkonzept des Nahverkehrsplans vorgesehenen Anschlüsse in Reichenau und Allensbach gefährden bzw. verschlechtern.</p> <p>Vor diesem Hinterrgrund kann der Wunsch einer attraktiveren Erschließung des nördlichen Ortsteils Hegne derzeit leider nicht im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden.</p>	KoV	–
AV_All_K.16	<u>5. Schülerverkehr</u> Der Schülerverkehr spielt in der Gemeinde Allensbach eine besondere Rolle. Die wichtigen Streckenverbindungen stoßen in den Zeiten zu Schulbeginn und -ende an ihre Kapazitätsgrenzen; das Angebot sollte kritisch überprüft werden. Insbesondere kommt aus Sicht der Gemeinde eine Erhöhung der Kapazität/ des Takts der Linie 203 u m 7:19 ab Langenrain in Betracht. Dieser Bus wird von den Schulkindern der Grundschule Hegne und von sehr vielen Schüler/innen des Marianums Hegne genutzt, so dass dieser regelmäßig über Kapazität besetzt ist und den Ausstieg der Grundschulkinder in Hegne erschwert. Eine Erhöhung der Kapazität oder des Takts ist daher dringend notwendig.	AS/VS	Die Detailplanung des Schulverkehrs ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Im Kapitel 3.2.2.6 sind lediglich Qualitätsstandards definiert. Deren Prüfung und Einhaltung ist eine laufende Aufgabe, die nicht im Rahmen des Nahverkehrsplans bearbeitet werden kann. Das Anliegen wird daher außerhalb des Nahverkehrsplans geprüft.	PA	–
AV_All_K.17	Angeregt wird zudem ein Schulbus ab Langenrain zur dritten Schulstunde in Konstanz (Beginn Unterricht 9:35 / 9:40 Uhr). Eine weitere schülerverkehrbezogene Problematik ist die Anbindung am Bahnhof Allensbach um 13:43 und/oder 13:47 Uhr (203s). Ein Seehas S6 aus Engen kommt u m 13:49 Uhr am Bahnhof Allensbach an, ein Seehas S6 aus Konstanz u m 13:48 Uhr. Die Verbindung Zug/Bus kommt in diesem Fall -je nach Kommunikation zwischen Zug und Bus- entweder gar nicht zustande oder ist zeitlich sehr knapp bemessen, sodass es beim Überqueren der Gleise und Straße sehr häufig zu Gefahrensituationen kommt.	AS/VS	Die Detailplanung des Schulverkehrs ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Im Kapitel 3.2.2.6 sind lediglich Qualitätsstandards definiert. Deren Prüfung und Einhaltung ist eine laufende Aufgabe, die nicht im Rahmen des Nahverkehrsplans bearbeitet werden kann. Das Anliegen wird daher außerhalb des Nahverkehrsplans geprüft.	PA	–
AV_All_K.18	<u>6. Taktung Bus-Zug, Bus-Bus und Zuqtraktion</u> Die Abfahrten ab Allensbach Bahnhof Richtung Langenrain sollen mindestens auf die Minute 27 (4 Min. später ggü. aktuellem Fahrplan) geschoben werden, u m 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	AS/VS	Die beschriebene Anpassung ist bereits Teil der Maßnahme M_All.01. Die Zustimmung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung soll voraussichtlich mit der Neuausschreibung des betreffenden Linienbündels erfolgen.	KoV	–
AV_All_K.19	Die Fahrt u m 6:26 Uhr ab Dettingen (6:35 Uhr in Langenrain) ist u m 6:53 Uhr am Bahnhof Allensbach. Wenn diese u m bspw. 10 Minuten vorverlegt werden würde, könnte ein Anschluss an die Züge ab Bahnhof Allensbach in Richtung Radolfzell u m 6:49 und in Richtung Konstanz u m 6:46 Uhr erreicht werden, was zur Prüfung vorgeschlagen wird.	AS/VS	Die Detailplanung einzelner Fahrten im Bestand ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Das Anliegen wird daher außerhalb des Nahverkehrsplans geprüft.	PA	–
AV_All_K.20	Zudem wird eine Schiebung der Abfahrten ab Reichenau Bahnhof Richtung Allensbach vorgeschlagen, sodass mindestens 6 Minuten Umsteigezeit von S6 aus Richtung Konstanz gewährleistet sind (Gegenrichtung analog).	AS/VS	Die beschriebene Anpassung ist bereits Teil der Maßnahme M_All.01. Die Zustimmung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung soll voraussichtlich mit der Neuausschreibung des betreffenden Linienbündels erfolgen.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_All_K.21	Die Ankunftszeiten der Linie 203 in Dettingen sind nicht abgestimmt auf die Linien 13/4 und 4/13 der Stadt Konstanz in Richtung Dingelsdorf/Litzelstetten oder Konstanz (Ankunft in Dettingen u m xx:47, Abfahrt Richtung Dingelsdorf: xx:13 und xx:43 und Abfahrt Richtung Konstanz: xx:08 und xx:38). Diese Verbindung muss abgestimmt werden. Alternativ ist eine Durchbindung der Linie 203 in die Ortsteile Wallhausen, Dingelsdorf und Litzelstetten denkbar. Gerade mit Dingelsdorfer und Dettinger Vereinsstrukturen bestehen in Allensbach und Langenrain einige Kooperationen i m Jugendbereich, wie Fußball, Handball, Musikverein. Zudem wären insgesamt auch andere attraktive Sport- und Freizeitangebote für jedes Alter in den Konstanzer Ortsteilen zu erreichen.	AS/VS	<p>Im Zielkonzept bedient die Linie 203 Dettingen nicht mehr. Die Verbindung zwischen den Bodanrück-Stadtteilen der Stadt Konstanz und Allensbach wird dann durch die neue Linie 204 (Allensbach, Kliniken Schmieder - Allensbach, Bahnhof - Allensbach, Bodanrückhalle - Dettingen, Brühlstr. (neue Haltestelle) - Dettingen, Kinderspielplatz - Wallhausen - Dingelsdorf, Wallhauser Str. - Dingelsdorf, Fließhorn - Litzelstetten - Mainau) sichergestellt. Das Anliegen einer Direktverbindung ist mit Blick auf den Kernort Allensbach somit im Nahverkehrsplan bereits vorgesehen.</p> <p>Für die Relation Langenrain - Dettingen soll im Zusammenhang mit dem in AV_All_K.14 definierten Prüfauftrag (Anbindung Marienschlucht und Waldfriedhof) untersucht werden, inwieweit eine dem Standard "Ergänzungslinie Grundversorgung" entsprechende Verbindung weiter aufrechterhalten werden kann. Dies wird in der neuen Maßnahme M_All.09 ergänzt.</p>	BM	Anhang 4.A, M_All.09
AV_All_K.22	Angeregt wird dringend die Verbesserung der Zugqualität auf eine verlässliche Doppeltraktion zwischen 6 und 20 Uhr (bspw. S6 um 13:32 Uhr ab Singen täglich überfüllt). Vorgeschlagen wird auch die Festlegung eines Standards für überregionale Veranstaltungen, wie den grenzüberschreitenden 24-h-Flohmarkt in Konstanz oder das Seenachtsfest. In diesem Bereich hat der Einsatz von ausreichend Wagons aus Sicht der Gemeinde nachgelassen.	SPNV	<p>Die Planung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) liegt in der Zuständigkeit des Landes Baden-Württemberg. Im Nahverkehrsplan werden zum SPNV vor allem strategische Überlegungen und Projekte formuliert, die in der Umsetzung jedoch maßgeblich von anderen Aufgabenträgern abhängen.</p> <p>Der Vorschlag, täglich alle Fahrten der S6 zwischen 6 und 20 Uhr sowie an Tagen und zu Zeiten von Großveranstaltungen per Doppeltraktion zu fahren wird in Maßnahme M.2.g, in der Kapazitätsausweitungen auf der S6 mittels Taktverdichtung auf einen 15-Minuten-Takt als Prüfauftrag vorgesehen sind, ergänzt.</p> <p>Durch die in der Maßnahme M_All.01 beschriebene Neukonzeption der Buslinie 203 wird unter anderem ebenfalls eine Entlastung der S6 im Zualuf auf die Stadt Konstanz angestrebt.</p>	BM	Anhang 4.A, M.2.g
AV_All_K.23	<u>7. Zusätzliche Fahrten</u> Im Hinblick auf die Fahrten der Linie 203 am Morgen und Vormittag wird eine Verdichtung des Takts insbesondere in den Nachmittags- und Abendstunden beantragt. Dies betrifft auch die Anbindung nach Dettingen. In diese Richtung ist die Taktung bisher nur bis 19:47 Uhr vorgesehen und zurück sogar nur bis 16.11 Uhr. Wie schon erwähnt, bestehen hier viele Kooperationen und Vereinsstrukturen zwischen den Ortsteilen.	AS/VS	Die künftige Linie 203 soll gemäß Zielkonzept nach dem Standard "Hauptlinie 2. Ordnung" bedient werden. Dieser sieht in der Hauptverkehrszeit (Mo-Fr 6 bis 9 Uhr und 16 bis 19 Uhr) einen 30-Minuten-Takt sowie täglich eine Bedienung mindestens bis 24 Uhr vor. In Kombination mit der Maßnahme M_K.01 (Neue Busverbindung Allensbach - Mainau) ist das vorgetragene Anliegen somit bereits im Nahverkehrsplan berücksichtigt.	KoV	–
AV_All_K.24	Der letzte tägliche Bus ab Konstanz Bahnhof über Allensbach Richtung Langenrain/Dettingen fährt um 1:10 Uhr. Angeregt wird, dass zuvor -in den späten Abendstunden- weitere einzelne Direktverbindungen zwischen 21:00 und 24:00 Uhr aufgenommen werden sowie eine spätere Fahrt, Uhrzeitlich z.B. im Bereich der Sperrstunde in Konstanz {3:00 Uhr) am Wochenende. Der Abbau des schienenparallelen Verkehrs erscheint zwar sinnvoll, führt aber aus Sicht der Gemeinde zu einer geringen Nutzung der Kombinationsfahrt Seehas ab Konstanz bis Bhf. Reichenau und anschließendem Umstieg auf den Bus ab Reichenau über Allensbach bis Langenrain/Dettingen. Viele Fahrgäste benutzen bevorzugt Direktverbindungen, da das Umsteigen als unkomfortabel wahrgenommen wird und die Anschlüsse nicht garantiert sind und insbesondere in den Abend- und Nachtstunden als unsicherer empfunden werden können. Einzelne Direktverbindungen könnten die Nutzung des ÖPNV gezielt stärken, ohne den schienenparallelen Verkehr wieder aufzubauen.	AS/VS	Das vorgetragene Anliegen ist bereits mit der Maßnahme M_All.01 im Nahverkehrsplan berücksichtigt. Die künftige Linie 203 soll gemäß Zielkonzept in die Konstanzer Innenstadt durchgebunden und nach dem Standard "Hauptlinie 2. Ordnung" bedient werden. Dieser sieht täglich eine durchgehende Bedienung im Taktverkehr mindestens bis 24 Uhr (in Nächten von Fr auf Sa, Sa auf So und vor Feiertagen bis 3 Uhr) vor. Die Zustimmung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung soll voraussichtlich mit der Neuausschreibung des betreffenden Linienbündels erfolgen.	KoV	–
AV_All_K.25	<u>8. Durchbindung der Linien</u> Es wird die Linien-Verlängerung 203 ab "Wollmatingen, Urisberg" über "Konstanz, Universität West" zur Erschließung für Studierende und Mitarbeitende der Universität vorgeschlagen. Außerdem ist in diesem Zusammenhang eine weitere Anbindung bis "Konstanz, Sternenplatz" sinnvoll, um dort die Durchbindung auf die Linie 908 des Stadtbus Konstanz zu gewährleisten, für eine Direktverbindung in den Stadtkern. Dies würde aus Gemeindesicht die Busverbindung erheblich attraktiver machen und stärken.	AS/VS	<p>Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Verbindung in die Konstanzer Innenstadt wird - anders als im Anhörungsentwurf vorgesehen - aufgrund der Stellungnahmen der Stadt Konstanz und des Kanton Thurgau nicht durch die Linie 908 vorgenommen. Künftig soll die Linie 203 ab Wollmatingen über Universität West mindestens bis zum Bürgerbüro verlängert werden.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_All_K.26	Im Zusammenhang mit der Linienverbindung Konstanz bis Langenrain/Dettingen wird die Prüfung einer ergänzenden Verbindung zwischen Dettingen und Hegne vorgeschlagen.	AS/VS	Zwischen Hegne und Dettingen liegt kein gemäß Anforderungsprofil an den ÖPNV anzubindender Ort oder keine noch nicht erschlossene publikumswirksame Einrichtung. Im Zielkonzept ist eine Verbindung zwischen der Gemeinde Allensbach und dem Konstanzer Stadtteil Dettingen bereits durch die neue Buslinie 204 nach dem Standard "Hauptlinie 3. Ordnung" vorgesehen. Für einen höheren Bedienstandard auf dieser Relation konnten keine ausreichenden Fahrgastpotenziale ermittelt werden. Somit kommt auch keine Aufteilung der Linie auf zwei verschiedene Linienwege zu einem jeweils niedrigeren Bedienstandard infrage. Vor diesem Hintergrund kann die geforderte zusätzliche Verbindung zwischen Dettingen und Hegne durch den Landkreis Konstanz nicht realisiert werden. Die Relation Dettingen - Hegne ist im Zielkonzept jedoch durch einen Umstieg in Wollmatingen zwischen den Linien 203 und den Konstanzer Stadtbuslinien 4/13 und 13/4 mit dem ÖPNV fahrbar.	KoV	–
AV_All_K.27	Im nordwestlichen Gemarkungsbereich wäre eine Anbindung von Langenrain nach Liggeringen an den dortigen Stadtbus Radolfzell sinnvoll. Diese wäre insbesondere im Hinblick auf die weiterführenden Schulen in Radolfzell wünschenswert.	AS/VS	Auch aus Sicht des Landkreises Konstanz wäre eine neue Buslinie zwischen Langenrain sowie den übrigen Allensbacher Bodanrück-Ortsteilen und Radolfzell zur Verbesserung der kleinräumigen Mobilität mit dem ÖPNV wünschenswert. Diese wäre mit Blick auf das Zielkonzept entweder in Form einer Verlängerung der Radolfzeller Stadtbuslinie 6 mindestens bis Dettingen (mit dortigem Anschluss an den Stadtbus Konstanz) oder in Form einer Verlängerung der Linie 203 ab Wild- und Freizeitpark Allensbach über Markelfingen nach Radolfzell vorstellbar (siehe Anhang 3.B, QB_All.B.12). Angesichts der bereits vorgesehenen Anbindung von Langenrain über Allensbach nach Radolfzell ist die Verbindung in das Mittelzentrum Radolfzell sichergestellt. Aufgrund begrenzter Finanzierungsspielräume und anderer, dringenderer Projekte kann dies jedoch nicht auf zeitnahe Umsetzung priorisiert werden.	KoV	–
AV_All_K.28	<u>9. Wichtige Institutionen und Einrichtungen im Fahrplangebilde</u> Die Gemeinde hat im Rahmen ihrer Stellungnahme auch wichtige Institutionen und Einrichtungen im Ort kontaktiert und zur Beteiligung aufgerufen. Daraufhin sind die in der Anlage [siehe Anliegen AV_All.K.33 ff] beigefügten Stellungnahmen eingegangen, die die Gemeinde vollumfänglich unterstützt. Die Anbindung der Kliniken Schmieder an das Liniennetz 203 sowie die besondere Bedeutung des Klosters Hegne mit Hotel, Marianum und Pflegeheim werden vom Gemeinderat ausdrücklich befürwortet.	A	Kenntnisnahme.	KoV	–
AV_All_K.29	Bereits mehrfach angeregt und eingereicht wurde der Wunsch der Anbindung des Wild- und Freizeitparks, weshalb hier auf eine erneute Beifügung der Stellungnahme der Betreiberin und des örtlichen Tourismusbüros verzichtet wird. Die Gemeinde unterstützt, wie auch der ehemalige Landrat, die Anbindung des Freizeitparks mit über 120.000 Besuchern pro Saison ausdrücklich.	AS/VS	Die beschriebene Anpassung ist bereits Teil der Maßnahme M_All.01. Die Zustimmung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung soll voraussichtlich mit der Neuausschreibung des betreffenden Linienbündels erfolgen.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_All_K.30	<p><u>10. Allgemeines</u></p> <p>Eine wichtige Zielsetzung des Nahverkehrsplans sollte es sein, Kundenfreundlichkeit für die Nutzung des ÖPNV vorzugeben. Im Hinblick auf die demografische Entwicklung ist die Zugänglichkeit zum Fahrkartenverkauf auch ohne digitale Hilfsmittel zu sichern. Ein wichtiges Kriterium für die Nutzung des Nahverkehrs ist auch die Sicherheit von Umsteigeverbindungen. Viele Fahrgäste benutzen bevorzugt Direktverbindungen, da das Umsteigen als unkomfortabel wahrgenommen wird und die Anschlüsse nicht garantiert sind. Am Taktknoten Bahnstation Allensbach ist diese Umsteigesicherheit besonders wichtig. Ziel sollte es sein, durch eine direkte Kommunikation zwischen Zug und Bus die Anschlusssicherung zu verbessern.</p>	A	<p>Im Nahverkehrsplan, Kapitel 3.2.9 sind bereits Anforderungen an kundenfreundliches Verhalten des Fahrpersonals vorgegeben.</p> <p>Bzgl. Fahrkartenverkauf und Fahrgastinformation plant der Landkreis Konstanz keine Umstellung ausschließlich auf digitalen Vertrieb. Die Sicherung statischer Fahrgastinformation für Kundengruppen ohne Smartphone- oder mobile Internetverfügbarkeit ist bereits im Kapitel 4.6 berücksichtigt. Im Kapitel 4.7 ist zwar keine Abschaffung des analogen Bargeld-Vertriebs benannt, um diesen jedoch ausdrücklich zu sichern wird im Kapitel 4.7.1. vor dem ersten Absatz folgende Formulierung ergänzt:</p> <p><i>"Die vorhandenen, bargeld-basierten Teile der Vertriebsinfrastruktur, die den Barverkauf in Bussen, an Fahrkartenautomaten und personenbedienten Verkaufsstellen sicherstellen, sollen weiter aufrecht erhalten werden. Ein Fahrkartenkauf ohne digitale Hilfsmittel ist weiterhin zu gewährleisten."</i></p> <p>Bzgl. Schaffung von Direktverbindungen ist mit Blick auf die Gemeinde Allensbach die in Maßnahme M_All.01 beschriebene Neukonzeption der Linie 203 zu nennen, die unter anderem zum Wild- und Freizeitpark sowie häufiger in die Konstanzer Innenstadt durchgebunden werden soll. Dabei soll auch die Universität mitbedient werden, womit auch dorthin insbesondere für Studierende und Angestellte neue Direktverbindungen entstehen.</p> <p>Im Nahverkehrsplan ist mit der Maßnahme M.21 bereits ein verkehrsträgerübergreifendes Anschlusssicherungssystem zur Sicherung von Umsteigeverbindungen vorgesehen. Dieses soll insbesondere dort zum Einsatz kommen, wo die Einrichtung von Direktverbindungen nicht möglich erscheint.</p>	BS	Kap. 4.7.1
AV_All_K.31	Die nachhaltige und maßvolle Preisgestaltung ist ein wichtiges Instrument zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV insgesamt. Bezüglich der VHB-Zonen ist Eine Zuordnung des Kernorts und der Ortsteile in die gleiche VHB-Zone ist unabdingbar.	T	Die beschriebene Anpassung ist bereits Teil der Maßnahme M_All.06. Die Zustimmung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung soll voraussichtlich im Rahmen der nächsten Tarifüberarbeitung (u.a. Integration Stadtwerke-Haustarife; vgl. Maßnahmen M.09 und M.15) umgesetzt werden.	KoV	–
AV_All_K.32	Ebenso selbstverständlich sollte es sein, ein gutes Beschwerdemanagement für die ÖPNV-Fahrgäste kreisweit zu sichern. Genannt wurde in diesem Zusammenhang im Rahmen der Stellungnahme insbesondere ein geeignetes Instrument zum Beschwerdemanagement bzgl. des Fahrstils einzelner Fahrerinnen.	S	Ein Lob- und Beschwerdemanagement mit Vorgaben zu dessen Ausgestaltung ist bereits im Kapitel 5.5.5 des Nahverkehrsplans berücksichtigt.	KoV	–
AV_All_K.33 (Kliniken Schmieder)	<p><u>Stellungnahme der Kliniken Schmieder (Stiftung & Co.) KG</u></p> <p>Die Kliniken Schmieder Allensbach sind ein großer und wichtiger Teil der öffentlichen Gesundheitsversorgung. Allein in Allensbach beschäftigen die Kliniken Schmieder über 760 Mitarbeitende. Viele Bürgerinnen und Bürger aus dem Landkreis Konstanz arbeiten bei den Kliniken Schmieder. Ein nicht unerheblicher Teil der Beschäftigten nutzt den öffentlichen Nahverkehr, den die Kliniken Schmieder durch Job-Tickets und Zuschüsse für die Mitarbeitenden fördern.</p> <p>In den Kliniken Schmieder Allensbach werden ca. 300 neurologische Patientinnen aller Schweregrade behandelt. Ein Teil dieser Patientinnen nutzt ebenfalls öffentliche Verkehrsmittel. Dazu kommen die vielen Angehörigen und Besucherinnen unserer Patientinnen und Patienten. Auch diese kommen oft mit dem Zug oder dem Bus, insbesondere seit es das Deutschlandticket gibt.</p> <p>Weiter planen die Kliniken Schmieder in naher Zukunft, den Standort Allensbach zu erweitern. Das bedeutet, es möchten dann noch mehr Mitarbeitende, Patientinnen und Besucher:innen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Klinik gelangen.</p>	H	Kenntnisnahme	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_All_K.34 (Kliniken Schmieder)	<p>Das große Problem für die Mitarbeitenden, die Patientinnen und die Angehörigen ist die große Entfernung der Kliniken Schmieder zum Bahnhof Allensbach. Denn nur von dort hat man aktuell Anschluss zum ÖPNV.</p> <p>Auf der Abbildung 2.2. 4-2 Reichenau/ Allensbach wird sehr deutlich, dass die Kliniken Schmieder Allensbach nicht an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sind. Die Klinik liegt weit außerhalb der Kreise um Allensbach und Hegne.</p> <p>Für die Zukunft ist eine Bushaltestelle der Linien 203/203 s nicht nur am Bahnhof Allensbach, sondern auch direkt bei den Kliniken Schmieder oder mindestens an der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Hegne und Allensbach auf Höhe der Kliniken Schmieder dringend erforderlich. Nur mit einer Haltestelle bei der Klinik können die Beschäftigten, die Patientinnen und deren Angehörige in zumutbarer Entfernung den öffentlichen Nahverkehr erreichen und nutzen.</p>	ES	Die beschriebene Anpassung ist in ähnlicher Form bereits Teil der Maßnahmen M_All.03 und M_K.01. Im Zielkonzept soll die Linie 203 Langenrain - Allensbach - Konstanz Universität West - Konstanz Bürgerbüro sowie durch die neue Linie 204 Allensbach Kliniken Schmieder - Allensbach Bahnhof - Dettingen - Wallhausen - Litzelstetten - Mainau bedient werden. Darüber hinaus kann auch die Linie 203, die neue Haltestelle am Eingang der Kliniken Schmieder mitbedienen. Dies war bisher nur im Anhang 4.B.1 dargestellt, allerdings noch nicht textlich im Anhang 4.A. Dies wird in Maßnahme M_All.01 und M_All.02 entsprechend nachgetragen.	BM	–
AV_All_K.35 (Kliniken Schmieder)	<p>Wichtig ist, dass die Fahrzeiten der Busse in etwa die Zugfahrzeiten von und in Richtung Radolfzell und Konstanz berücksichtigen.</p>	AS/VS	<p>Im Zielkonzept sind derzeit Fahrplanlagen vorgesehen, bei denen Anschlüsse auf den Relationen Radolfzell - Langenrain (Linie 203) und Radolfzell - Dettingen (Linie 204) realisiert werden. Diese sind vorrangig sicherzustellen. Von/nach Allensbach, Kliniken Schmieder stellt vor diesem Hintergrund in der aktuellen Fahrplankonzeption allein die Linie 204 einen Anschluss von/ zur Bahnlinie S6 von/nach Konstanz mit ca. 6-7 Minuten Umsteigezeit her.</p> <p>Der Anschluss zwischen Allensbach, Kliniken Schmieder und Radolfzell kann in Allensbach nur unter Aufzehrung der derzeit an den Kliniken Schmieder vorgesehenen Wendezeit der Linie 204 realisiert werden. In diesem Fall würde der Abschnitt Kliniken Schmieder - Allensbach Bahnhof zweimal pro Stunde mit Bahnanschlüssen in alle Richtungen bedient. Dadurch würde allerdings der Fahrplan der Linie 204 verspätungsanfälliger werden, da kleinere Verspätungen nur noch über die Wendezeit an der Mainau (7 Minuten) aufgefangen werden könnten. Vor diesem Hintergrund kann dies zumindest nicht auf allen Fahrten empfohlen werden.</p> <p>Die aus Richtung Radolfzell kommende Bahnlinie S6 erreicht im Zielkonzept über einen Fußweg von rund 600 Metern bei einer Umsteigezeit von ca. 10 Minuten die aus Konstanz kommende Linie 203 in Hegne (Gegenrichtung analog). Ggf. kann im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme M_All.01 geprüft werden, ob der Fußweg durch eine neue Haltestelle zwischen Marianum und Bahnhof Hegne verkürzt werden kann. Dies oder alternativ die Einrichtung von zumindest einzelnen zusätzlichen Fahrten auf der Linie 204 zwischen Kliniken Schmieder und Allensbach, Bahnhof wird als Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen (neue Maßnahme M_All.10). Für die Einrichtung der neuen Haltestelle am Bahnhof Hegne wäre die Gemeinde Allensbach als Trägerin der Straßenbaulast zuständig.</p>	BM	Anhang 4.A, M_All.10
AV_All_K.36 (Kloster Hegne)	<p><u>Stellungnahme der Stiftung Kloster Hegne</u></p> <p>Aus Sicht des Kloster Hegne mit seinen verschiedenen Einrichtungen sind folgende Punkte wichtig:</p> <p>- Rund 800 Schülerinnen und Schüler benötigen sowohl in Richtung Konstanz als auch Richtung Singen geeignete Beförderungsoptionen. Hier gilt es vor allem durch eine optimale Anbindung den Hol- und Bring-Verkehr durch die Eltern spürbar zu reduzieren.</p>	H	Kenntnisnahme	KoV	–
AV_All_K.37 (Kloster Hegne)	<p>- Die zigtausenden Gäste des Hotels legen Wert auf eine gute Erreichbarkeit mit der Bahn. Hier ist auch die Ausschilderung vom Haltepunkt aus wichtig.</p> <p>- Gleiches gilt für Besucher der Akademie, dort spielt außerdem der Bus eine wichtige Rolle.</p>	H	Im Nahverkehrsplan ist im Kapitel 3.2.4.3 eine Wegweisung zu anderen Haltestellen / Abfahrpositionen an Verknüpfungspunkten ein verpflichtendes Ausstattungsmerkmal, ansonsten wird deren Einrichtung empfohlen. Für eine bessere Wegweisung zwischen dem Bahnhof Hegne und den genannten publikumswirksamen Einrichtungen ist die Gemeinde Allensbach als Trägerin der Straßenbaulast der Fußwege zuständig.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_All_K.38 (Kloster Hegne)	- Die Angehörigen der Bewohner*innen des Altenpflegeheimes müssen per Bus und Bahn gut angebunden sein. Die Haltestelle vor dem Altenpflegeheim ist daher wichtig.	ES	Der Landkreis Konstanz plant aktuell keine Anpassung der Haltestellenlage in diesem Bereich. Die Bedienung der Haltestellen in Hegne soll sich unter anderem durch die Verlängerung der 203 in die Konstanzer Innenstadt sowie Erweiterung des Fahrtenangebotes auf den Standard "Hauptlinie 2. Ordnung" weiter verbessern (siehe Maßnahme M_All.01).	KoV	–
AV_All_K.39 (Kloster Hegne)	- Für die Schwestern ist Bus und Bahn ein wichtiges Beförderungsmittel.	ES	Kenntnisnahme	KoV	–
Gemeinde Bodman-Ludwigshafen					
AV_BoLu_K.01	1. Wir stellen im Zugverkehr, Regionalbahn RB 31, eine große Unzuverlässigkeit hinsichtlich der Pünktlichkeit fest.	SPNV	Für den Betrieb der Bahnlinie RB31 ist die DB Regio AG als zuständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen verantwortlich. Der Landkreis Konstanz kann sich mangels Zuständigkeit nicht zu den konkreten Verspätungsfällen äußern. Auf der in weiten Teilen eingleisigen Bodenseegürtelbahn liegen betriebliche Restriktionen (z.B. geplante Zugkreuzungen) vor, die es nicht erlauben Verspätungen in relevantem Ausmaß aufzuholen bzw. eine Verspätungs-Fortpflanzung zu verhindern. Der Landkreis Konstanz setzt sich gegenüber den zuständigen Stellen weiter dafür ein, dass die Bodenseegürtelbahn ausgebaut wird, um die infrastrukturbedingten Verspätungen zu reduzieren und ein häufigeres Fahrtenangebot zu ermöglichen (siehe Maßnahme M.2.n).	KoV	–
AV_BoLu_K.02	2. Wir begrüßen die geplanten Maßnahmen zu einer Verbesserung des Verkehrs zwischen den Ortsteilen Espasingen und Bodman. (M_Stok.04)	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_BoLu_K.03	3. Wir begrüßen das Vorhaben, die Bodensee-Card West in allen Kommunen des Landkreises Konstanz auszugeben (M.8). Gleichzeitig regen wir an, dass es mittelfristig das klare Ziel sein muss, die Gästekarte „Bodenseecard West“ in Synergie mit der im Bodenseekreis etc. gültigen Echt Bodensee Card (EBC) zu verschmelzen. [Es sei nur nachrichtlich vermerkt, dass dasselbe für die Destinationsmanagementorganisationen Regio und DBT gelten sollte.] Hierdurch würde sich ein Mehrwert in der Reichweite ergeben, zumal einzelne Kommunen ohnehin bereits beide Karten nutzen und aktuell eine wechselseitige Anerkennung der Gästekarten angestrebt wird.	T	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen. Auch auch Sicht des Landkreises Konstanz erscheint eine Ausweitung der Gültigkeitsgebiete der jeweiligen Gästekarten anstrebenswert. Die Maßnahme M.8 wird daher um folgenden Satz ergänzt: <i>"Darüber hinaus soll in Zusammenarbeit mit dem Bodenseekreis eine engere Kooperation zwischen REGIO Konstanz-Bodensee-Hegau e.V. und der Deutschen Bodensee Tourismus GmbH mit dem Ziel einer gegenseitigen Anerkennung der jeweils anderen Gästekarten in den teilnehmenden Einrichtungen und im ÖPNV angestrebt werden. Langfristiges Ziel ist eine Kooperation sämtlicher am Bodensee liegenden Gästekarten-Anbieter, um die gesamte Bodensee-Region für Gäste erfahrbar zu machen"</i> .	BM	Anhang 4.A, M.8
AV_BoLu_K.04	4. Wir begrüßen die Ergänzung zum Fahrtenangebot in Buslinie 105 (M_BoLu.01). Ergänzend und in Bezugnahme auf das erfreuliche Angebot eines Verstärkungsbusses in der Vergangenheit [...], möchten wir darauf hinweisen, dass insbesondere in den Wintermonaten der Schülerverkehr insbesondere vom Schulzentrum Nellenburg nach Ludwigshafen und Bodman äußerst unzufriedenstellend gelöst war. Es kam mehrfach zu Fahrten mit einer deutlichen Überschreitung der maximalen Personenzahl und gleichzeitig zu nicht mitgenommenen Schülern mangels Platz. Wir bitten daher Maßnahmen zu prüfen, welche dieses auch in Zukunft bestehende Problem lösen und die bekannten Schülerzahlen sicher transportieren können. Gleichzeitig dürfen wir uns an dieser Stelle herzlich für die Kommunikation mit und die Reaktion von der Fa. Behringer bedanken.	AS/VS	Die Detailplanung des Schulverkehrs ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Im Kapitel 3.2.2.6 sind lediglich Qualitätsstandards definiert. Deren Prüfung und Einhaltung ist eine laufende Aufgabe, die nicht im Rahmen des Nahverkehrsplans bearbeitet werden kann. Das Anliegen wird daher außerhalb des Nahverkehrsplans geprüft.	PA	–
AV_BoLu_K.05	5. Wir dürfen weiterhin kenntnishalber mitteilen, dass die Gemeinde Bodman-Ludwigshafen sich aktuell im Austausch mit versch. E-Carsharing Anbietern befindet und die Einführung eines solchen Angebots aktuell prüft.	EM	Vielen Dank für den Hinweis und das Engagement in dieser Angelegenheit. Die in Planung befindliche Einführung eines E-Carsharing-Angebotes in der Gemeinde Bodman-Ludwigshafen wird im Anhang 2.D (Gebietssteckbriefe) ergänzt.	BS	Anhang 2.D

<div>Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025</div> <div>Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 01: Anliegen von Kommunen</div>					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Gemeinde Büsingen am Hochrhein					
AV_Bü_K.01	<p>Gerne möchte die Gemeinde Büsingen zum Entwurf des Nahverkehrsplans wie folgt Stellung beziehen bzw. ergänzen. Es handelt sich hierbei zum Teil um Punkte die bereits als Fahrplanwunsch zum Fahrplanwechsel 2023/2024 abgegeben wurden:</p> <p>- Auf der Linie 403 sollte an den Werktagen nachmittags ab 15:04 (Fahrt 146) den ganzen Nachmittag/ Abend ein Halbstundentakt für Berufstätige eingeführt werden.</p>	AS/VS	Die Linie 403 soll künftig mindestens nach dem Standard "Hauptlinie 2. Ordnung" bedient werden. Dieser sieht in der Hauptverkehrszeit (Mo-Fr 6-9 Uhr und 16-19 Uhr) einen 30-Minuten-Takt vor. Inwieweit dieser ggf. auf den frühen Nachmittag ausgeweitet werden kann, soll im Rahmen der Umsetzung des betreffenden Linienbündels (Inbetriebnahme vsl. zum 01.01.2028) geklärt werden.	PA	–
AV_Bü_K.02	<p>- Auch auf der Linie 403 bitten wir um eine Überprüfung des Streckenverlaufs nach der Haltestelle Wiesli. Um die Schule und das dortige Wohngebiet durch den ÖPNV abzudecken, sollte geprüft werden, ob die Strecke über die Griesstraße geführt werden kann, mit zusätzlicher Haltestelle an der Grundschule.</p>	ES	<p>Nach Einschätzung des Landkreises Konstanz hat sich in dieser Frage seit der zum Fahrplanwechsel 2023/24 abgegebenen Stellungnahme kein neuer Sachstand ergeben.</p> <p>Zwischen der Schaffhauser Straße (Haltestelle "Büsingen, Wiesli" bzw. "Büsingen, Bürgerhaus") und der Griesstraße liegt ein Höhenunterschied von ungefähr 10 Metern, der auf einer Wegstrecke zwischen 350 und 500 Metern zurückgelegt werden muss. Dies entspricht einer Steigung von durchschnittlich 2 bis 3 Prozent. Laut DIN 18040-1 sind für barrierefreie Wege maximal 6 Prozent zulässig.</p> <p>Da die beiden genannten Haltestellen 760 Meter voneinander entfernt liegen, beträgt der Fußweg aus dem Bereich Griesstraße zur nächsten ÖPNV-Haltestelle nie mehr als 380 Meter. Bis 300 Meter gilt ein Bereich gemäß Kapitel 3.2.3 des Nahverkehrsplans als "attraktiv erschlossen", bis 600 Meter als "ausreichend erschlossen".</p> <p>Vor diesem Hintergrund kann aus Sicht des Landkreises Konstanz in diesem Bereich kein Handlungsbedarf festgestellt werden.</p> <p>Die Linie 403 wird im Zielkonzept an ihrer Endhaltestelle Büsingen, Stemmer eine Wendezeit von rund 5 Minuten haben. Durch die vorgeschlagene Anpassung der Linienführung wäre je Richtung mit einer Fahrzeitverlängerung von rund 2 Minuten zu rechnen und damit eine fast vollständige Aufzählung des Puffers in der Wendezeit verbunden. Um die Stabilität des Fahrplans (insbesondere mit Blick auf die Abpufferung kleinerer Verspätungen) nicht zu gefährden kann an dieser Stelle leider keine Anpassung der Linienführung vorgenommen werden. Der Landkreis Konstanz bittet hierfür um Verständnis.</p>	KoV	–
AV_Bü_K.03	<p>- Überprüfung Einrichtung einer erneuten Haltestelle auf der Gailinger Str., auf Höhe des Restaurant Waldheim im Bereich der Haltestelle Laag. Hier wurde bereits Kontakt mit der Stadt Schaffausen aufgenommen bzgl. der Einrichtung einer Haltestelle auf Schweizer Staatsgebiet.</p>	ES	<p>Die vorhandene, durch die Buslinie 25 bediente (auf Schweizer Staatsgebiet liegende) Haltestelle "Dörflingen, Laag" liegt 250 Meter vom Restaurant Waldheim entfernt. Nach den Maßgaben des Nahverkehrsplans (Kapitel 3.2.3) gilt es damit als "attraktiv erschlossen". Vor diesem Hintergrund kann aus Sicht des Landkreises Konstanz in diesem Bereich mit Blick auf die im Nahverkehrsplan definierten Standards kein Handlungsbedarf festgestellt werden.</p> <p>Ungeachtet dessen bestehen aus Sicht des Landkreises Konstanz keine Einwände gegen eine noch bessere Erschließung des Restaurants, sofern die Prüfung auf Schweizer Seite entsprechend ausfällt.</p>	KoV	–
Gemeinde Eigeltingen					
AV_Eigl_K.01	<p>Wir bedauern es sehr, dass die Verbindung zwischen Heudorf und Tuttlingen aufgegeben werden soll. Gerade in den sehr ländlich geprägten Gebieten des Landkreises, sollte so etwas nicht sein.</p>	AS/VS	Die Eingabe wird nicht verstanden. Zwischen Heudorf und Tuttlingen gibt es - mit Ausnahme der abseits liegenden Haltestelle "Krätlemühle" - bereits seit Dezember 2019 keine ÖPNV-Verbindung mehr. Im Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplans ist eine Wiederaufnahme dieser Verbindung in Form eines getakteten, fest bedienten Linienvverkehrs (Verlängerung der aus Tuttlingen kommenden Linie 350 ab Liptingen über Glashütte, Rorgenwies, Heudorf, Guggenhausen, Homberg und Raithaslach nach Stockach) mindestens nach dem Standard "Hauptlinie 3. Ordnung" (bzw. bei Bewilligung Regiobusförderung durch Land Baden-Württemberg nach Standard "Hauptlinie 2. Ordnung") vorgesehen. Insofern wird das Anliegen als erfüllt angesehen.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_Eigl_K.02	Ohnehin sind die Busverbindungen in den Ortsteilen eingeschränkt, sodass oft der gewünschte Umstieg vom PKW auf den ÖPNV für viele Einwohner nicht attraktiv ist. Die Umleitung über Stockach nach Tuttlingen trägt hierzu nicht förderlich bei, da die Fahrzeit deutlich länger ist und die Busverbindung komplizierter bzw. umständlicher wird (durch Umstiege etc.). Besonders bei Einwohnern der Ortsteile entsteht zunehmend das Gefühl abgehängt/benachteiligt zu werden. Ein weiteres Beispiel dafür ist der Abbau der K6113, der im Straßenverkehr zu weiteren Einschränkungen der Einwohner führt.	AS/VS	Das Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplanes sieht für die Gemeinde Eigeltingen mehrere Verbesserungen gegenüber der heutigen Situation vor. Diese sind im Anhang 4.A in den Maßnahmen M_Eigl.01 bis M_Eigl.07 dokumentiert. Hiervon profitieren auch die Einwohner der Ortsteile der Gemeinde Eigeltingen.	KoV	–
AV_Eigl_K.03	Wir bitten Sie deshalb ausdrücklich die Verbindung zwischen Heudorf und Tuttlingen wieder aufzunehmen. Nur so erreichen wir das Ziel eines guten ÖPNV Ausbaus, der gerade für die Einwohner in den ländlicheren Gebieten des Landkreises elementar für eine gute Lebensgrundlage bzw. Versorgung ist.	A	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_Eigl.K.01	KoV	–
Stadt Engen					
AV_Eng_K.01	<u>Kapitel 2 - Bestandsanalyse:</u> Schulpendelnde: Seite 29 Tabelle 3: Bei den Schulschwerpunkten im Landkreis Konstanz steht Engen an Stelle 5 und hat, aufgrund des Gesamtkonzepts Angebot der Schulen, einen höheren Stellenwert im Vergleich zu gleichgroßen Gemeinden. Allerdings werden die Busverbindungen Engen-Aach und Engen-Tengen als Bus-Hauptlinie 3. Ordnung vorgesehen (Abbildung 37 Verbindungsstandard „Zielkonzept 2030+). Aufgrund der vielen Schüler aus den umliegenden Orten sprechen wir uns für die Überlegung einer Höherstufung als Buslinie 2. Ordnung für diese Bereiche aus.	AS/VS	Die im Nahverkehrsplan definierten Bedienstandards wurden den einzelnen Linien auf Basis einer relationsscharfen Fahrgastprognose zugeordnet. Hierbei wurde kreisweit einheitlich verfahren und dabei die Bedeutung von Engen als Schulstandort berücksichtigt, da zu den Eingangsgrößen unter anderem die relationsscharf vorliegenden Verflechtungen der Schülerinnen und Schüler gehören. Vor diesem Hintergrund kann der Wunsch nach einer Höherstufung der Bedienstandards auf den Linien 102 und 301 nicht im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden. Der Stadt Engen steht es jedoch frei, den durch den Landkreis Konstanz bereitzustellenden Mindeststandard auf eigene Kosten zu ergänzen. Die nächste Gelegenheit dies in die Wege zu leiten, ist die Vorbereitung der Ausschreibung des betreffenden Linienbündels (Inbetriebnahme vsl. 01.01.2030)	KoV	–
AV_Eng_K.02	Seite 69 Nr. 49 Beseitigung Erschließungsdefizit Gewerbegebiet Welschingen Fortführung ja. Hier spricht sich die Stadt Engen positiv aus und bedankt sich, dass trotz „noch nicht umgesetzt“ die Maßnahme weiterverfolgt werden soll.	ES	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_Eng_K.03	Seite 70 Nr. 54 Zum Abbau von Behinderungen soll am Bahnhof Engen die Bahnhofstraße als Einbahnstraße ausgewiesen werden. „Noch nicht umgesetzt“ Fortführung ja. Das wird von Seiten der Stadt Engen begrüßt. Die Stadt Engen ist, im Zuge der Bahnhofsmodernisierung, momentan in der Planung der Umstrukturierung der Bahnhof-Breitestraße. Die Umsetzung der Maßnahme im Bereich der Bahnhofstraße ist auf 2028 geplant, hier wird momentan die Einbahnregelung im Bereich des Busbahnhofs fokussiert.	H	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_Eng_K.04	<u>Kapitel 4 - Zielkonzept 2030+:</u> Die aufgeführten Maßnahmen M-Eng.01 - M-Eng.08 werden von Seiten der Stadt Engen begrüßt.	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_Eng_K.05	Anhang 4.D - Haltestellenliste Zielkonzept (inkl. Ausbaukonzept Barrierefreiheit): Als Anlage fügen wir die Auflistung der Stadt Engen zum aktuellen Ausbaustand der Barrierefreiheit der einzelnen Bushaltestellen bei. Diese Auflistung haben wir mit den Einstufungen der Haltestellen in Anhang 4.D - Haltestellenliste Zielkonzept verglichen. In der folgenden Stellungnahme haben wir die Einstufungen von A bis D aus ihrem Anhang im Zusammenhang mit der Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus der einzelnen Bushaltestellen und der Wertigkeit der Haltestelle für den Ortsteil dargestellt.	B	Der Landkreis Konstanz dankt der Stadt Engen für das Engagement in dieser Angelegenheit und arbeitet die mitgeteilten Anpassungen in den Anhang 4.D ein. Die Zustimmungen zur gewählten Priorisierung werden dankend zur Kenntnis genommen. Wenn ein vollständig barrierefreier Ausbau nicht möglich ist, erwartet der Gesetzgeber eine Begründung der Nichtmachbarkeit bzw. des Aufschubs. An einigen in der Stellungnahme der Stadt Engen genennaten Haltestellen ist lediglich dargestellt, dass ein Ausbau "nicht möglich" sei, ohne darzulegen, weshalb nicht. In diesen Fällen wird im Anhang 4.D folgender Text mit Verweis auf die Stadt Engen eingefügt: " <i>Nach Einschätzung des Straßenbaulastträgers ist ein barrierefreier Ausbau technisch nicht umsetzbar</i> "	BS	Anhang 4.D

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_Eng_K.06	<u>Engen:</u> – Nr. 2 Schwarzwaldstraße: aktuell Einstufung B fraglich, eher Einstufung C - Grund: ein barrierefreier Umbau ist nur mit erhöhten Kosten aufgrund Hanggrundstück möglich – Nr. 3 Bahnhof Stand 1-8: aktuell Einstufung A - barrierefreier Umbau im Zuge Sanierungskonzept 2028 geplant, wird von Seiten der Stadt Engen begrüßt – Nr. 4 Ballenbergstraße: aktuell Einstufung B - barrierefreier Umbau möglich aber Kirchengrundstück – Nr. 8 Kinderhaus Glockenziel: aktuell Einstufung B - barrierefreier Umbau nicht möglich - aber die barrierefreie Haltestelle befindet sich in 100 Meter Entfernung Nr. 6 Erlebnisbad - aktuell Einstufung A – Nr. 12 Krankenhaus: aktuell Einstufung B - barrierefreier Umbau erschwert möglich Grund: 5 % Gefälle und Grundstück gehört Krankenhaus – Nr. 13+14 Schillerstraße: aktuell Einstufung B - barrierefreier Umbau nicht oder nur in reduzierter Form möglich, Grund: keine ausreichende Breite vorhanden – Nr. 15+16 Maxenbuck: aktuell Einstufung B - barrierefreier Umbau an dieser Stelle nicht möglich. Bitte bedenken, Bushaltestelle wird überwiegend vom Kindergarten St. Martin beansprucht. – Nr. 18 Vögtleshalde Parkplatz: aktuell Einstufung B - barrierefreier Umbau erschwert möglich - Grundstück hinterer Bereich Hanglage – Nr. 21+22 Breitestraße: aktuell Einstufung B - barrierefreier Umbau nicht möglich, keine ausreichende Fläche (Engstelle) und private Parkfläche von Arztpraxis. Nach dem Sanierungskonzept Breitestraße, was momentan in Planung ist, soll die Haltestelle aufgegeben werden, weil sie eine untergeordnete Rolle spielt – Nr. 29 Sonnenuhr: aktuell Einstufung B - barrierefreier Umbau an bestehender Haltestelle nur in stark reduzierter Form eventuell möglich, fraglich ob erforderlich da die Haltestelle überwiegend vom dortigen Kindergarten genutzt wird.	B	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_Eng.K.05 Zu Nr. 15, 16 und 29: Im Zielkonzept werden die Haltestellen "Maxenbuck" und "Sonnenuhr" durch die Linien 301 (Hauptlinie 3. Ordnung) und 306 (Hauptlinie 2. Ordnung) jeweils im Taktverkehr bedient. Damit sind sie nicht allein für Kindergartenverkehre relevant.	BS	Anhang 4.D
AV_Eng_K.07	<u>Stetten:</u> Nr. 37 Bürgerhaus: aktuell Einstufung B - barrierefreier Umbau in diesem Bereich nicht möglich	B	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_Eng.K.05	BS	Anhang 4.D
AV_Eng_K.08	<u>Zimmerholz:</u> – Nr. 41 Löwen: aktuell Einstufung C mit Höherstufung geplant - barrierefreier Umbau im gesamten Straßenbereich der Eduard-Ege-Straße nicht möglich. Durchgangsstraße hat viele Grundstückszufahrten und Gewässer entlang der Straße. – Nr. 42 Bitzentel/Hundeplatz: aktuell Einstufung D soll aufgegeben werden - dies wird von Seiten der Stadt Engen befürwortet Grund: an dieser Haltestelle befindet sich nur der Hundeverein, die Mitglieder kommen mit dem Auto.	B	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_Eng.K.05. Zu Nr. 42: Bei der im Anhang 4.D dargestellten Frage, ob die Haltestelle "Bitzentel/Hundeplatz" aufgegeben werden soll, handelt es sich um einen Bearbeitungsfehler. Die Haltestelle soll nicht aufgegeben werden, da der Hundesportverein eine publikumswirksame Einrichtung ist und eine Erreichbarkeit für die Öffentlichkeit gemäß dem im Nahverkehrsplan definierten Erschließungsstandard (Kapitel 3.2.3) sicherzustellen ist.	BS	Anhang 4.D
AV_Eng_K.09	<u>Bargen:</u> Nr. 45 Grüner Baum: aktuell Einstufung D mit Höherstufung geplant - dies wird von Seiten der Stadt Engen befürwortet, aber ein barrierefreier Umbau ist nur in reduzierter Form möglich	B	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_Eng.K.05	KoV	–
AV_Eng_K.10	<u>Biesendorf:</u> Nr. 48 Bürgerhaus: aktuell Einstufung B - barrierefreier Umbau möglich, aber Wegfall von Parkplätzen	B	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_Eng.K.05	KoV	–
AV_Eng_K.11	<u>Anselfingen:</u> – Nr. 50 Hotzentel: aktuell Einstufung B - barrierefreier Umbau nur in reduzierter Form möglich, Grundstückstiefe nicht vorhanden – Nr. 51 Rathaus: aktuell Einstufung A - barrierefreier Umbau möglich aber aufgrund Hanglage Winkelstützmauer oder Eingreifen in die Landesstraße L 224 – Nr. 58+59 Hof Hewenblick: aktuell Einstufung C - Anregung von Seiten Stadt Engen auf Einstufung D, weil die Bushaltestellen nicht wirklich viel genutzt werden	B	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_Eng.K.05 Zu Nr. 58 und 59: Bei der Haltestelle "Hof Hewenblick" handelt es sich mit Blick auf die planerische Einschätzung ihrer Lage und der damit verbundenen Klassifizierung gemäß Kapitel 4.5.1, Tabelle 45 um einen Grenzfall. Es kommt sowohl die Kategorie "EB-SR" (Lage am Siedlungsrand), als auch "EB-SF" (Siedlungsferne Lage) infrage. Somit wird das Anliegen der Stadt Engen durch eine Änderung der Kategorie in "EB-SF" - und damit verbunden eine Reduzierung der Gesamtpunktzahl auf 6 Punkte - umgesetzt.	BS	Anhang 4.D

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_Eng_K.12	Im Ortsteil Anselfingen sind seit 2022 bereits 2 barrierefreie Bushaltestellen (Nr. 52 Almenstraße und Nr. 53 Unterdorfstraße) vorhanden. Somit ist fraglich ob tatsächlich noch weitere Haltestellen mit barrierefreiem Ausbaustandart benötigt werden.	B	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_Eng.K.05 Das Haltestellenpaar "Almenstr./Unterdorfstr." erschließt einen anderen Bereich, als die übrigen Haltestellen in Anselfingen. Auch diese sollten perspektivisch barrierefrei nutzbar sein - auch weil nicht alle durch Anselfingen fahrende Buslinien über die Unterdorfstraße fahren. Insofern bleibt festzustellen, dass auch ein Ausbau der übrigen Haltestellen in Anselfingen notwendig bleibt.	KoV	–
AV_Eng_K.13	<u>Neuhausen:</u> – Nr. 60 Lindenstraße: aktuell Einstufung C mit Höherstufung geplant - wird von Seiten der Stadt Engen begrüßt, aber barrierefreier Umbau nur mit erhöhtem Aufwand Winkel stützmauer möglich – Nr. 61 Freiheitsstraße: aktuell Einstufung C mit Höherstufung geplant - wird von Seiten der Stadt Engen begrüßt, barrierefreier Umbau nur erschwert möglich, da die Fläche auf Privatgrundstück liegt	B	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_Eng.K.05. Ein Hinweis auf die Grundstückssituation wird im Anhang 4.D ergänzt.	BS	Anhang 4.D
AV_Eng_K.14	Im Ortsteil Neuhausen sollte eine barrierefreie Bushaltestelle auf jeden Fall erstellt werden. Aus diesem Grund wird von Seiten der Stadt Engen die Höherstufung begrüßt.	B	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_Eng_K.15	<u>Welschingen:</u> – Nr. 67 Dorfplatz: aktuell Einstufung C Anregung von Seiten Stadt Engen auf Höherstu- fung B Grund: barrierefreier Umbau möglich, Buswartehäuschen und Busbucht sind bereits vorhanden. Der Dorfplatz liegt zentral im Ortsteil Welschingen. – Nr. 68 Dorfplatz: aktuell Einstufung C Anregungen von Seiten Stadt Engen auf Höher- stufung B Grund: Liegt gegenüber von Nr. 67 und ist die Verbindung in Richtung Engen. Barrierefreier Umbau ist allerdings erschwert möglich, da es sich um ein Privatgrund- stück handelt.	B	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_Eng.K.05. Die Höherstufung der Haltestelle "Welschingen, Dorfplatz" in die Kategorie B mittels Änderung der Kategorie "Erschließung Bebauung" in "EB-DV" (Erläuterung siehe Kapitel 4.5.1) sowie ein Hinweis auf die Grundstückssituation wird wunschgemäß im Anhang 4.D eingearbeitet.	BS	Anhang 4.D
AV_Eng_K.16	Im Ortsteil Welschingen, er ist der größte Ortsteil, sollte auf jeden Fall eine barrierefreie Bushaltestelle vorhanden sein. Aus diesem Grund wird von Seiten der Stadt Engen die Höherstufung begrüßt.	B	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
Gemeinde Gaienhofen					
AV_Ghof_K.01	M.7: QR Codes an allen Haltestellen: Funktioniert auf der Höri leider oft nicht, da kein Empfang. Es wurde von mehrfach gefordert, wieder gedruckte Fahrpläne zur Verfügung zu stellen.	W/FGI	An jeder Haltestelle befinden sich bereits gedruckte Haltestellenaushänge. Eine Wiederauflage des VHB-Fahrplanbuchs ist derzeit nicht geplant. Ob linienbezogene Flyer wieder gedruckt werden, wird akutell geprüft	KoV	–
AV_Ghof_K.02	M.9: Fahrradmitnahme: Unsere Höribusse Linie 200 nehmen generell keine Fahrräder mit. Laut ihrem letzten Satz ist das eigentlich nicht zulässig? Wir haben schon öfter angeregt, zumindest einige Abendverbindungen mit Fahrradanhänger auszustatten. Wir würden begrüßen, wenn es in Zukunft eine Fahrradmitnahme auf der Höri zurück nach Radolfzell oder Stein am Rhein geben würde!	T	Die Unzulässigkeit eines generellen Ausschlusses der Fahrradmitnahme in fest bedienten Linien im Landkreis Konstanz ist Teil der Maßnahme M.9, die noch nicht flächendeckend umgesetzt ist. Dies betrifft alle Verkehrsunternehmen, die ohne zeitliche Einschränkungen die Mitnahme von Fahrrädern verweigern - unabhängig davon, ob im Mehrzweckbereich des Busses ausreichend Platz vorhanden ist oder nicht. Aus Sicht des Landkreises Konstanz soll angelehnt an die landeseinheitlichen Regelungen im SPNV Mo-Fr 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). Gegenwärtig ist die Mitnahme von Fahrrädern in den Regionalbuslinien des Landkreises Konstanz - und damit auch im Höri-Bus (Linie 200) - gegen Zahlung eines Zuschlags (Fahradkarte) grundsätzlich möglich. Mo-Fr vor 9 Uhr muss eine Fahrradkarte zum Tarif des jeweiligen Unternehmens und in der übrigen Zeit eine Fahrradkarte nach VHB-Tarif erworben werden. Es besteht allerdings kein Anspruch auf Beförderung von Fahrrädern. Im Einzelfall gilt die Entscheidung des Fahrpersonals. Weitere Informationen zur gegenwärtigen Fahrradmitnahmeregelung können unter https://www.vhb-info.de/fahrkarten/sonst-fahrer/fahrrad/ nachgelesen werden.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_Ghof_K.03	M.11 - M.13: befürworten wir natürlich	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_Ghof_K.04	M.16: s. M.9 wir bitten um Lösung für Fahrradmitnahme auf Linie 200	T	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_Ghof_K.02	KoV	–
AV_Ghof_K.05	M.19: Digitale Fahrplanauskunft DB Navigator gibt nicht nur falsche Mindestumstiegszeiten an, sondern gibt im VHB Bereich immer noch die falschen Preise an, z.B. Radolfzell-Konstanz 26,50 €. Bei aller Digitalisierung sollte das doch kein Problem sein.	T	Bei der Preisangabe 26,50 € handelt es sich um das Baden-Württemberg-Ticket 2. Klasse, das durch den DB Navigator ausgegeben wird, da es das günstigste, über diese App erhältliche Ticket für diese Relation ist. Verbundfahrtscheine des VHB sind derzeit nicht über den DB Navigator, sondern die App "Handyticket Deutschland" erhältlich (weitere Informationen sind hier zu finden https://www.vhb-info.de/fahrkarten/sonst-fahrer/handyticket/). Ein Vertrieb der Fahrscheine des VHB-Tarifs über die weit verbreitete App "DB Navigator" ist auch aus Sicht des Landkreises Konstanz erstrebenswert und wird daher in das Maßnahmenkonzept in Form eines Prüfauftrages an den in Aufbau befindlichen Aufgabenträgerverbund (Details siehe Kapitel 2.6.8) aufgenommen.	BM	Anhang 4.A
AV_Ghof_K.06	M.4.c: Unsere Haltestellen in der Gemeinde Gaienhofen haben also keinen akuten Handlungsbedarf?	B	Die 16 auf dem Gebiet der Gemeinde Gaienhofen befindlichen Haltestellen sind entweder der Kategorie B ("Vorrangiger Ausbau" - Prioritätsstufe V), C ("Nachrangiger Ausbau" - Prioritätsstufe N) oder D ("Absehbar kein Ausbau" - Prioritätsstufen 0-[1], 0-[2] oder 0-[3]) zugeordnet. Für die Haltestellen der Kategorie B besteht ein zeitnaher Handlungsbedarf. Im Anhang 4.A ist in den Maßnahmen M.4.a, M.4.b und M.4.c mit Blick auf die Prioritätskategorien allerdings ein Tippfehler enthalten. Es gibt im Nahverkehrsplan keine nach den römischen Zahlen I, II und III bezeichneten Prioritätsstufen, sondern nur die oben genannten Kategorien V, N, 0-[1], 0-[2] und 0-[3]. Bei M.4.a muss es also heißen "Prioritätsstufe V", bei M.4.b "Prioritätsstufe N" und bei M.4.c "Prioritätsstufen 0-[1] und 0-[2]". Das Projektteam des Nahverkehrsplans dankt für den Hinweis und korrigiert den Anhang 4.A entsprechend.	BM	Anhang 4.A
AV_Ghof_K.07	Bastandsanalyse 2.7.2. Fahrradmietsysteme: Es gibt nur noch 1 Fahrradverleih in Gaienhofen	H	Die Angabe wird in Kapitel 2.7.2, Tabelle 14 und im Anhang 2.D korrigiert.	BS	Kap. 2.7.2 und Anhang 2.D
Gemeinde Gailingen am Hochrhein					
AV_Glin_K.01	Wir haben keine Einwände.	A	Kenntnisnahme.	KoV	–

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025					
Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 01: Anliegen von Kommunen					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Gemeinde Gottmadingen					
AV_Got_K.01	<p>Eine gute Anbindung an den ÖPNV ist uns u.a. auch aufgrund der Nähe zur Stadt Singen und zur Schweiz sehr wichtig. Besonders den Schienenverkehr zwischen Singen und Schaffhausen haben wir im Fokus, da Schüler, Berufspendler und Reisende diesen sehr gerne nutzen. Im Kanton Schaffhausen wird im Dezember auf der Strecke des „Rhyhas" zwischen Schaffhausen und Thayngen der Viertelstundentakt eingeführt wird. Das bietet natürlich Chancen für eine mögliche Weiterführung der Verdichtung über Thayngen hinaus Richtung Singen. Die Umlaufzeiten der entsprechenden Züge sind mir nicht bekannt.</p> <p>Ich möchte aber daran erinnern, dass der Ursprung des Halbstundentaktes zwischen Thayngen und Singen auch darauf beruhte, dass der entsprechende Schweizer Zug in Thayngen Standzeiten gehabt hätte, die es erlaubten zu relativ geringen Kosten (im Wesentlichen die Trassen- und Stationskosten) den Zug nach Singen weiterzuführen, das Wagenmaterial und der Lokführer waren ja von Schweizer Seite bereits bezahlt.</p> <p>Die Gemeinde Gottmadingen bittet mit Nachdruck darum mit der Schweiz Gespräche aufzunehmen um zu prüfen, ob mit einer ähnlich preiswerten Konstruktion auch der Viertelstundentakt Richtung Deutschland verlängert werden kann.</p>	SPNV	<p>Im Anhörungsentwurf des Nahverkehrsplans ist eine Verlängerung der 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 S62 (Rhyhas) als Prüfauftrag vorgesehen gewesen (Maßnahme M.2.k; entspricht Angebotsziel 12 aus Zielbild Bodanrail 2045)</p> <p>Nach Auskunft des Kantons Schaffhausen (siehe Anliegen AV_SH.06 und AV_SH.07) ist eine Verlängerung der S24 ab Thayngen bzw. S9 ab Schaffhausen bis Singen nur schwer bis gar nicht umsetzbar. Langfristig steht diesen konkreten Ideen neben infrastrukturellen Anforderungen (Verlängerung Bahnsteige in Bietingen und Gottmadingen auf eine Länge von 300 Metern) im Wesentlichen das Angebotskonzept zum Ausbauschritt 2035 entgegen (u.a. fällt S24 bis Thayngen weg).</p> <p>Laut Begleitdokument des Schweizer Bundesamtes für Verkehr zum Ausbauschritt 2035 (https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/themen/fabi-step/angebotskonzept-as2035-normalspur.pdf.download.pdf/STEP%202030-Angebotskonzept%20AS%202035%20Normalspurbahnen.pdf) soll Thayngen künftig nur durch die Linie S62 im 30-Minuten-Takt bedient werden. Allein zwischen Schaffhausen und Singen (ohne Zwischenhalte) werden laut aktuellem Planungsstand (der zwischen Schaffhausen und Singen als "noch offen" definiert ist) voraussichtlich 4 Fahrten pro Stunde (kein 15-Minuten-Takt) angeboten. Im Zielbild Bodanrail 2045 endet in Thayngen im 30-Minuten-Takt eine beschleunigte S-Bahn aus Affoldern am Albis und Zürich, womit sich zusammen mit der S62 ein genäherter 15-Minuten-Takt ergäbe.</p> <p>Um Direktverbindungen in Richtung Zürich und eine Kapazitätsausweitung auf der heutigen S62 erreichen zu können, böte sich als Alternative nur noch das auf Basis des (unter Änderungsvorbehalt stehenden Planungsstandes zum Ausbauschritt 2035) allenfalls eine Durchbindung der künftigen Zürcher S-Bahn-Linie P (Pfäffikon - Zürich - Bülach - Schaffhausen) oder der Linie S (Zürich HB - Zürich Flughafen - Winterthur - Schaffhausen) auf die Fahrplanlage der S62 an. Im Falle einer Verlängerung der Linie P müsste der Fahrplan der zur Minute 32 ab Schaffhausen abfahrenden Fahrplanlage der S62 um mindestens 2 Minuten auf die Minute 34 (oder später) gelegt werden. Diese und andere Überlegungen unter Einbezug der Planungen zur Zürcher S-Bahn (Details siehe https://www.zvv.ch/zvv/de/ueber-uns/projekte/in-planung/step2035.html) stehen allerdings unter Zustimmungsvorbehalt durch den Zürcher Verkehrsverbund.</p> <p>Vor diesem Hintergrund wird der in Maßnahme M.2.k formulierte Prüfauftrag entsprechend umformuliert. Der Landkreis Konstanz setzt sich weiterhin dafür ein, dass Gottmadingen eine seiner Bedeutung angemessene Bahnanbindung erhält (siehe dazu auch Maßnahme M.2.e). Für die Planung, Bestellung und Finanzierung von neuen Bahn-Angeboten im Nahverkehr ist das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr zuständig.</p>	BM	Anhang 4.A, M.2.k
AV_Got_K.02	<p>Der Name „Rhyhas" wurde mit einem aufwändigen Namenswettbewerb ins Leben gerufen. Bei der Namensgebung wurde dokumentiert, dass der schienengebundene ÖPNV im Landkreis als eine Familie aus „Seehas", „Seehäsle" und „Rhyhas" zu betrachten ist. Gerade im Vergleich zum „Seehas" müssen wir leider immer wieder feststellen, dass der Name „Rhyhas" in der Öffentlichkeit kaum Anwendung findet.</p> <p>Auch im Nahverkehrsplan läuft der Zug zum Beispiel auf Seite 41 unter der Linie „RB 33", nach meinem Kenntnisstand spricht die SBB von der S 62, jedenfalls spricht niemand vom „Rhyhas". Auch auf den Zügen selbst ist kein entsprechender Aufdruck. Der Name „Rhyhas" soll sich etablieren, das wird so aber nicht gelingen. Im Übrigen werden zum Beispiel auch bei Verbindungsansagen der DB im überregionalen Zug von Stuttgart nach Zürich für Singen weitere Verbindungen mit dem „Seehas" angesagt, nicht aber mit dem „Rhyhas". Spätestens mit der nächsten Ausschreibung sollte das Aufdrucken der Namen auf die Züge verbindlicher Ausschreibungsbestandteil werden, sowie dies nach meinem Kenntnisstand beim „Seehas" der Fall ist.</p>	W/FGI	<p>Der Name "Rhyhas" wurde erst im Dezember 2023 eingeführt und muss sich nach und nach etablieren. Der Landkreis Konstanz hält am damit verbundenen Marketing-Konzept weiter fest und unterstützt die Forderung nach einer Berücksichtigung der Marke beim Außendesign der Fahrzeuge. Mit Blick auf die Ansagen sollte auf die Nennung von Marketing-Bezeichnungen im Sinne einer einfacheren und barrierefreieren Fahrgastinformation dagegen verzichtet und stattdessen ausschließlich die Liniennummer (z.B. bei Seehas "S6", Seehäsle "S61" und Rhyhas "S62") verwendet werden, die sowohl in Infomonitoren, als auch Haltestellenaushängen und -anzeigen verwendet wird.</p> <p>Während der Bearbeitung des Nahverkehrsplans wurde an mehreren Stellen eine Änderung der Bahnlinienbezeichnungen im Bestand vorgenommen. An einigen Stellen im Nahverkehrsplan werden die zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse und Bearbeitung der jeweiligen Textbausteine heute jedoch nicht mehr gültigen Bezeichnungen verwendet. Da es sich hierbei um den damals gültigen Status quo handelt, ist dies nicht als Fehler zu werten. Zur Vermeidung von Irritationen werden die aktuellen Linienbezeichnungen im Anhang 4.C und im Bericht in Klammern ergänzt. In den auf das Zielkonzept bezogenen Unterlagen und Textstellen werden selbstverständlich die aktuell gültigen und damit auch künftigen Nummerierungen verwendet. Hinweise zu eventuellen Korrekturbedarfen nimmt das Projektteam gerne entgegen.</p>	BS	Bericht und Anhang 4.C

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_Got_K. 03	<p>Für den Bahnhofpunkt „Gottmadingen-Industriegebiet" (Bereich Industriepark/Gewerbestraße) ist ein Prüfbedarf im Nahverkehrsplan festgestellt worden. Bereits bei der grundsätzlichen Studie zur Weiterentwicklung des „Seehas" (Fahrplanstudie anhand der untersucht wird, ob die diskutierten Konzepte auf der „Seehas"-Strecke und zusätzliche Haltestelle auch fahrbar sind) hat die Gemeinde Gottmadingen eingewendet, dass die Untersuchung so zu kurz greift. Möglicherweise können Veränderungen am Fahrplan des „Seehas“, die sich durch dessen Weiterentwicklung, der Weiterführung in die Schweiz und durch zusätzliche Haltestellen entstehen, auf der „Seehäse"-Strecke noch einfacher abgefedert werden. Das mag damit Zusammenhängen, dass diese Strecke über Stockach hinaus keine Verknüpfungen bedienen muss. Für die „Rhyhas'-Strecke ist das nicht so einfach. Aufgrund der hohen Frequenz auf der Strecke zwischen Singen und Schaffhausen, mit Schnellzügen Richtung Basel und Zürich und mit Güterverkehr, sind die Fahrlagen für Nahverkehrszüge bei weitem nicht so frei definierbar wie z.B. auf der „Seehäse"-Strecke. Auch an die Vertaktung am Knotenpunkt Schaffhausen hat die Schweizer Seite gewisse Ansprüche, die in Stockach nicht in diesem Umfang auftreten.</p> <p>Es ist also aus meiner Wahrnehmung bei der Fortentwicklung des „Seehas" dringend und konzeptionell auch auf die Fahrpläne des „Rhyhases", aber auch auf die Verknüpfung in Richtung Bodman-Ludwigshafen zu achten. Eine Fahrplanstudie, die einzig und allein auf den „Seehas" fokussiert, greift zu kurz und hängt dem „alten Denken", dass nur der „Seehas" das Rückgrat des schienengebundenen ÖPNVs im Landkreis Konstanz sei, nach. Ich rege also nicht nur sehr dringend die Ausweitung der Studie um die Verknüpfung mit der Schienenverbindung Richtung Bodman-Ludwigshafen, Richtung Stockach und Richtung Schaffhausen an, sondern auch in diesem Zusammenhang die Untersuchung der Einrichtung des Haltepunktes Gottmadingen Industriegebiet. Es kann nicht nur um zusätzliche Haltepunkte auf der „Seehas"-Strecke (Reichenau Waldsiedlung, Allensbach West, Radolfzell Ost) gehen. Es muss jetzt die Chance genutzt werden, den Haltepunkt Gottmadingen Industriegebiet fahrplanerisch zu untersuchen. Von einer Fahrplanstudie, die der Kreis mitbezahlt, sollte auch der ganze Landkreis etwas haben.</p>	SPNV	<p>Wie korrekt festgestellt, ist im Nahverkehrsplan die Prüfung eines neuen Bahnhofpunktes "Gottmadingen-Industriegebiet" enthalten (Maßnahme M.2.d). Der Kanton Schaffhausen hat sich in seiner Stellungnahme hierzu geäußert und die Fahrplanlagen im Bestand überprüft (siehe AV_SH.01). Im Zuge dessen wurde mitgeteilt, dass er aufgrund der Fahrplanzwänge an beiden Linienenden der S62 derzeit keine Realisierungsperspektive für einen zusätzlichen Bahnhofpunkt in Gottmadingen sieht. Insofern wurde zumindest mit Blick auf die fahrplantechnischen Auswirkungen eine Prüfung mit Bezug zum aktuellen Fahrplankonzept bereits vorgenommen.</p> <p>Der Landkreis Konstanz hält mit Blick auf eine mögliche künftige Änderung der Rahmenbedingungen (z.B. der Fahrplanlagen / mögliche Anpassungen, die sich aus der Maßnahme M.2.k ergeben oder Beschleunigungsvermögen der eingesetzten Schienenfahrzeuge) jedoch mittel- bis langfristig weiter an der Forderung nach einen zusätzlichen Bahnhofpunkt im Industriegebiet Gottmadingen fest. Unabhängig hiervon wird sich durch die in den Maßnahmen M_Got.7 und M_Sin.01 beschriebenen Änderungen im Busverkehr das ÖPNV-Angebot auf der Relation Singen - Gottmadingen - Ebringen spürbar verbessern.</p> <p>Selbstverständlich ist auch der Rhyhas ein unverzichtbarer Teil des ÖPNV im Landkreis Konstanz und wird kontinuierlich hinsichtlich seiner Weiterentwicklung untersucht. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt können aber vor oben genanntem Hintergrund leider keine konkreten Zusagen zugunsten einer Realisierung getroffen werden. Die bereits im vorherigen Nahverkehrsplan enthaltene Maßnahme M.2.d bleibt dennoch weiterhin Teil des Maßnahmenkonzeptes.</p>	KoV	–
AV_Got_K. 04	<p>Der Abstand dieses Haltepunktes zum bestehenden Bahnhof Gottmadingen wäre etwa 1,6 km. Mir ist bewusst, dass es eine Mindestdistanz zwischen Haltepunkten gibt, ich meine aber, dass diese bei unter einem Kilometer liegt, was hier eingehalten wäre.</p>	SPNV	<p>Nach Kenntnis des Landkreises Konstanz gibt es keine Regel, die Mindestdistanzen zwischen vorhandenen Bahnhofpunkten vorschreibt. Maßgeblich für die Errichtung neuer Bahnstationen ist allein das erreichbare zusätzliche Fahrgastpotenzial im Verhältnis zu den Kosten sowie die fahrplantechnische Realisierbarkeit.</p> <p>Am Beispiel der Distanz zwischen den Bahnsteigkanten der Stationen Boppard und Boppard Süd im Rheintal mit nur rund 430 Metern wird das exemplarisch deutlich. Ebenso zwischen den Bahnstationen Heidelberg und Heidelberg Nord im Landkreis Karlsruhe, wo der Abstand zwischen den Bahnsteigkanten nur rund 340 Meter beträgt. In diesem Sinne wird seitens des Landkreises Konstanz auch weiterhin der Bedarf für einen zusätzlichen Haltepunkt insbesondere zur Erschließung des Arbeitsplatz-Schwerpunktes im Industriegebiet Gottmadingen gesehen.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_Got_K. 05	<p>Im Nahverkehrsplan wird aufgeführt, dass in unseren Ortsteilen Murbach und Randegg in der Schweizer Buslinie 25 VHB-Fahrkarten akzeptiert werden, verkauft werden jedoch nur Fahrkarten zum OTV Tarif. In der Gemeinde Gottmadingen wurde im Jahr 2019 das 1-Euro-Ticket eingeführt. Nur leider kann der Teilort Murbach davon nicht profitieren. Murbach wird von der Schweizer Buslinie 25 angefahren. In den Schweizer Bussen besteht bisher keine Möglichkeit, ein 1-Euro-Ticket zu erwerben. Gleiches gilt auch für Fahrgäste, die ab Randegg die Buslinie 25 nutzen wollen.</p> <p>Im Nahverkehrsplan wir Bezug genommen auf das Kombi-Ticket, das gebietsübergreifend (VHB-/OTV-Gebiet) erworben werden kann. Die Schweizer und deutschen Verkehrsverbünde arbeiten zusammen und haben ein gemeinsames Kombi-Ticket entwickelt.</p> <p>Wir wünschen uns, dass alle Ortsteile der Gemeinde, unabhängig von der Bedienung durch die Schweizer Buslinie, am 1-Euro-Ticket teilnehmen können. Durch die Anbindung an die Schweizer Buslinie 25 werden Murbach und Randegg benachteiligt, weshalb wir bitten zu prüfen, das 1-Euro-Ticket auch in den Schweizer Buslinien erwerben zu können.</p>	T	Die durch Gemeinden initiierten Tarif-Rabattierungen sind nicht Teil des Nahverkehrsplans und liegen in der alleinigen Verantwortung der jeweiligen Gemeinden. Mit Blick auf die Buslinie 25 wäre mit dem Kanton Schaffhausen bzw. den Verkehrsbetrieben Schaffhausen auszuhandeln, inwieweit ein Vertrieb des 1-Euro-Tickets möglich ist. Der Landkreis Konstanz ist hier nicht zuständig entsprechende Gespräche zu initiieren, da die Tarif-Rabattierungsmaßnahme nicht durch ihn finanziert wird, beteiligt sich aber gerne an Gesprächen hierzu.	KoV	–
AV_Got_K. 06	Im Juni 2021 hatten wir informiert, dass die neue Bushaltestelle „Ebringen West“ für das Jahr 2023 in Planung sei. Laut unserem Kenntnisstand wurde die Streckenführung der Linie 404 schlussendlich doch anders umgesetzt als zunächst geplant. Mit der neuen Streckenführung besteht keine Notwendigkeit mehr, die Haltestelle „Erbringen West“ einzurichten, weshalb von einem Bau der Bushaltestelle abgesehen wird. Gemäß Stellungnahme des Landkreises Konstanz zu unserem Anliegen QB_Got_K.02 (Anlage 3.C) soll die Bushaltestelle in die Streckenführung der Linie 404 eingeplant werden. Wir gehen davon aus, dass dieser Stand nicht mehr aktuell ist. Eine Einrichtung der Haltestelle wäre nur mit einer anderen Streckenführung der Linie 404 (Ebringen-Riedheim) sinnvoll aber nach Umbau der Straße als Gemeinschaftsprojekt der Gemeinde Gottmadingen und des Landkreises ohne die entsprechende Haltestelle am Ortseingang nicht mehr umsetzbar.	ES	Die Änderung der Planungen wird zur Kenntnis genommen. Die Maßnahme M_Got.4 wird infolgedessen ersatzlos gestrichen. Hierdurch entstehen mit Blick auf die Einhaltung des Erschließungsstandards in Ebringen keine signifikanten Nachteile.	BM	Anhang 4.A
AV_Got_K. 07	Wie in Anhang 3.C beschrieben, soll das Angebot der Linie 404 nicht reduziert, sondern der Bedienungszeitraum ausgeweitet und die Taktlücken geschlossen werden. Wir hatten diesbezüglich zu Beginn des Jahres dem Amt für Nahverkehr und Schülerbeförderung gemeldet, dass der Kleinbus von Gottmadingen in Richtung Hilzingen um 7:44 Uhr regelmäßig überlastet ist. Gemäß Rückmeldung des Landratsamtes wird der Einsatz eines größeren Busses im Zuge des Fahrplanwechsels geprüft.	AS/VS	Kenntnisnahme.	KoV	–
AV_Got_K. 08	Wir befürworten die künftige Linie 414 zur Erschließung des Heilberges mit einer Strecke in Richtung Eichendorff-Realschule, die mit 655 Schülerinnen und Schülern ein wichtiger Schulstandort in der Gemeinde ist. Auch die Anbindung des Heilsberges halten wir für notwendig und sinnvoll.	ES	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_Got_K. 09	Laut Anhang 3.C wird sich der Landkreis Konstanz dafür einsetzen, dass der Spangenzug in Gottmadingen halten wird. Wir befürworten den Halt in Gottmadingen. Der Regional Express aus Konstanz bzw. aus Karlsruhe kommend, hält stündlich in Allensbach. Gleiches gilt für Engen. Ab Engen fährt zusätzlich der InterCity im Zwei-Stunden-Takt aus Stuttgart bzw. Zürich kommend. Ein Stopp des geplanten Spangenzuges würde für Gottmadingen eine vergleichbare Situation schaffen, wie sie bereits für Engen und Allensbach durch den Halt der überregionalen Züge besteht. Den Einsatz des Landkreises für diesen zusätzlichen Halt halten wir nicht nur aus Gerechtigkeitsgründen innerhalb des Landkreises für sinnvoll, sondern auch für eine Gemeinde mit über 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und steigenden Fahrgastzahlen für angemessen.	SPNV	<p>Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen. Für die Planung, Bestellung und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs ist das Land Baden-Württemberg zuständig.</p> <p>Der Landkreis Konstanz hält weiter an der Forderung, den künftigen RE Basel - Schaffhausen - Singen - Konstanz - St. Gallen in Gottmadingen halten zu lassen, fest, wenngleich dies zumindest kurzfristig fahrplantechnisch nicht realisierbar erscheint, wie aus der Stellungnahme des Kantons Schaffhausen (vgl. AV_SH.03) hervorgeht.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_Got_K.10	<p>Die Aussage, dass eine Flügelung des „Seehas“ in Singen durch den Spangenzug nicht mehr notwendig ist, können wir nicht nachvollziehen. Die hinter diesem Gedanken der Flügelung stehende Idee ist, dass Reisende zwischen Gottmadingen über Singen hinaus in Richtung Radolfzell, Konstanz im Wagen sitzen bleiben können. Dies betrifft Passagiere in Nahverkehrszügen, die dadurch eine umsteigefreie Verbindung durchgängig von Schaffhausen bis nach Konstanz und zurück erhalten. Dieser Gedanke der Flügelung kann nur dann durch den Spangenzug aufgegeben werden, wenn der Spangenzug auch in Gottmadingen hält. Dann können Passagiere zumindest ab den Haltepunkten Konstanz und Radolfzell umsteigefrei bis Gottmadingen durchfahren.</p> <p>Aktuell fährt der Schnellzug Stuttgart-Zürich, der ja bereits zumindest teilweise in Engen hält, sowie der IRE 3 Singen-Basel ohne Halt durch Gottmadingen. Neben der Prüfung des Spangenzuges mit einem Halt in Gottmadingen sollten auch diese Züge dahingehend geprüft werden.</p>	SPNV	<p>Sofern der Spangenzug Basel - Singen - Konstanz - St. Gallen in Gottmadingen hält (wofür sich der Landkreis Konstanz weiterhin einsetzt), wird eine ggü. der Variante "Flügelung Seehas" zügigere Direktverbindung zwischen Gottmadingen und Konstanz ohne Umstieg in Singen hergestellt. Insofern handelt es sich bei dem Verweis auf den Spangenzug um eine dem Ziel einer umstiegfreien Direktverbindung ebenbürtige (wenn nicht sogar vorteilhaftere) Maßnahme.</p> <p>Eine Flügelung des Seehas in Singen würde zu einer Fahrzeitverlängerung auf der Relation Engen - Konstanz (mit damit verbundenen Wendezeitproblemen) führen und bringt keine Reisezeitvorteile gegenüber der heutigen Umsteigeverbindung Gottmadingen - Konstanz. Des Weiteren steht eine Flügelung des Seehas der neuen, in Maßnahme M.2.k beschriebenen Verlängerung einer Zürcher S-Bahnlinie bis Singen entgegen, da beides aufgrund unterschiedlicher Fahrzeugkonzepte / Kapazitätsanforderungen nicht gleichzeitig realisierbar ist.</p> <p>Bei der gegenwärtig laufenden Knotenstudie Seehas wird der Regionalverkehr auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Agglo-S-Bahn untersucht. Hierbei soll ein Halt des Spangenzuges in Gottmadingen untersucht werden.</p>	KoV	–
AV_Got_K.11	<p><u>Weitere Anmerkungen zum Nahverkehrsplan:</u></p> <ul style="list-style-type: none">– Publikumswirksamen Freizeiteinrichtungen im Landkreis Konstanz (S. 33 NVP): Aufnahme des Höhenfreibades, vgl. Fragebogen vom 25.05. 2021. In den vergangenen zwei Jahren hatten wir durchschnittlich ca. 65.000 Besucher pro Saison.– Carsharing (S. 65 NVP): Richtig ist, dass es derzeit kein Carsharing Angebot gibt. Es gab jedoch zwischenzeitlich Gespräche mit Carsharing Anbietern und dem Landratsamt Konstanz. Die Aussage, dass keine Einführung geplant ist, ist daher nicht mehr korrekt. <p>Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none">– PENDLA Mitfahrzentrale, die seit Herbst 2022 für den ganzen Landkreis Konstanz zur Verfügung steht, bleibt unerwähnt.	H	Vielen Dank für den Hinweis. Das Höhenfreibad Gottmadingen fehlte in der Tabelle 4 (Kapitel 2.1.4) und wird wie gewünscht im Abschlussbericht ergänzt.	BS	Kapitel 2.1.4
Gemeinde Hilzingen					
AV_Hil_K.01	Mit der vorgelegten Nahverkehrsplanung ist die Gemeinde Hilzingen vollumfänglich einverstanden	A	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_Hil_K.02	<p>Eine Sache allerdings noch außerhalb der vorgeschlagenen Planungen...</p> <p>Die Bushaltstelle beim Tropilua innerhalb des Teilortes Hilzingen-Twielfeld wird anscheinend nur noch rudimentär angefahren, was dazu führt, dass Schulkinder nach Singen die Haltestelle an der B 314 nutzen müssen. Die kann so natürlich zu gefährlichen Verkehrssituationen führen. Könnte dem nicht etwas Abhilfe geschaffen bzw. eine umfangreichere Nutzung der oberen Bushaltstelle in Aussicht gestellt werden?</p>	ES	<p>Die Fahrt zur Haltestelle "Twielfeld, Ort" (die allein aufgrund der fehlenden Haltestelle an der Bundesstraße in Fahrtrichtung Singen bedient wird) und anschließende Ausfahrt zurück auf die Bundesstraße ist sehr zeitaufwändig und lässt sich auf den meisten Fahrten aufgrund von Anschlusszwängen und Folgefahrten nicht realisieren. Die Bushaltstelle an der B314 liegt so, dass eine Querung der Bundesstraße nicht notwendig ist. Vor diesem Hintergrund besteht hier kein außergewöhnliches Sicherheitsrisiko, zumal der Verkehr in diesem Bereich bereits durch den Kreisverkehr beruhigt ist.</p> <p>Vor diesem Hintergrund kann der Landkreis Konstanz den vorgetragenen Wunsch mit Blick auf die vorhandenen Linien leider nicht erfüllen.</p> <p>Die im Zielkonzept vorgesehene neue Linie M_Hil.01 soll jedoch in beide Fahrtrichtungen die Haltestelle "Twielfeld, Ort" anfahren. Damit ist das Anliegen mit Blick auf eine langfristige Umsetzung im Nahverkehrsplan berücksichtigt.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Gemeinde Hohenfels					
AV_Ho_K.01	Wir nutzen gerne die Gelegenheit, um zunächst ein paar allgemeine Sätze zum Planentwurf zu schreiben. Die Bestandsanalyse zeigt, dass in der Gemeinde Hohenfels eine hohe Dichte an PKW (700 pro 1.000 EW) sowie eine überdurchschnittliche Anzahl an Kindern und Jugendlichen (21 Prozent) vorliegt. Zudem ist bis 2030 ein deutliches Bevölkerungswachstum (+3,3 Prozent) vermerkt, wobei dies allein schon durch den Zensus 2022 übertroffen wurde (Wachstum um 100 Einwohner = +5,2 Prozent) und bis Ende des Jahres wird ein Neubaugebiet mit 64 Bauplätzen fertig erschlossen. Bis 2030 ist daher von einem weiteren Wachstum (+10 Prozent) zu erwarten.	A	Kenntnisnahme.	KoV	–
AV_Ho_K.02	Der allgemeine Bedarf an guten Verbindungen steigt, gerade auch in Bezug auf das Schloss Hohenfels. Sie schreiben hierzu auf Seite 139 (M_Ho.01), dass die Gemeinde Hohenfels eine Haltestelle einrichten soll. In der Zwischenzeit wurde sogar angeregt, dass die Gemeinde Hohenfels ein eigenes ÖPNV-Angebot einrichten (QB_Ho_K.02) soll, weil es der Landkreis Konstanz derzeit nicht kann. Eine eigene ÖPNV-Linie oder ein anderes Ergänzungsangebot seitens der Gemeinde erscheint derzeit nicht leistbar zu sein. Wir sind bereit der Empfehlung auf Seite 140 (M_Ho.02) zu folgen und sprechen gerne mit Ihnen über die Einrichtung der Haltestelle im Zuge der Einrichtung der neuen Linie „107“. Es wäre von Vorteil, wenn zu diesem runden Tisch auch die Eigentümer eingeladen werden.	ES	Der Landkreis Konstanz begrüßt die wohlwollende Aufnahme einer besseren Anbindung des Schloss Hohenfels an den ÖPNV. Mit Blick auf die neue Linie 107 wird der Landkreis Konstanz zu gegebener Zeit - spätestens 2027/2028 zur Vorbereitung der Ausschreibung des betreffenden Linienbündels - auf die Gemeinde Hohenfels zurückkommen, um die Umsetzungsfragen zu klären.	KoV	–
AV_Ho_K.03	Damit verbunden, ebenfalls auf Seite 140 (M_Ho.02), wird die künftige Anbindung an die Linie 500 thematisiert. Diese begrüßen wir ausdrücklich und die neue Linie „107“ kann nach unserer Auffassung nicht früh genug realisiert werden. Lassen Sie uns hierzu bitte einen verlässlichen Zeithorizont zukommen.	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die im Nahverkehrsplan erwähnten Linien 101 (Singen – Stockach – Hohenfels – Herdwangen / Wald) und 107 (Wald – Sentenhart – Sattelöse – Rother Str. – Mindersdorf – Deutwang – Liggersdorf – Kalkofen – Neumühle – Schloß Hohenfels – Aussiedlerhöfe – Herdwangen) sollen voraussichtlich mit der nächsten Ausschreibung der Buslinienbündel zum 01.01.2028 in Betrieb gehen.	KoV	–
AV_Ho_K.04	Sie sprechen auf Seite 157 sogar davon, dass die Haltestelle in Selgetsweiler (Ort) an der L194 für eine Mobilitätsstation herangezogen werden könnte. Es bietet sich an, diese Planungen/ Überlegungen gegebenenfalls beim barrierefreien Umbau der Haltestelle einzubeziehen. Die nördliche Haltestelle soll im Zuge der Sanierung der Ortsdurchfahrt, sogar zeitnah umgebaut werden.	EM	Der Landkreis Konstanz würde es sehr begrüßen, wenn die Haltestelle im Rahmen der ohnehin geplanten Vorhaben als Mobilitätsstation umgebaut werden könnte.	KoV	–
AV_Ho_K.05	Der Plan gibt insgesamt einen guten Überblick und verspricht Verbesserungen, daher möchten wir Sie bitten zeitnah aktiv zu werden und auch den Mittelfristigen Bedarf anzugehen, denn davon würden unsere Bürgerinnen und Bürger vor Ort massiv profitieren. Zudem, erlauben Sie mir den Hinweis, sollte der Landkreis Konstanz auch das Radverkehrsnetz entlang von Kreisstraßen im Blick haben, der Bedarf wäre auch hier vorhanden.	A	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Stadt Konstanz					
AV_K_K.01	<p>Die Stadt Konstanz bedankt sich für die Beteiligung zum Entwurf des NVP. Die Belange der Stadt sind zu großen Teilen berücksichtigt.</p> <p>Struktur, Detaillierung und Aussagekraft des Anhörungsentwurfs sind schlüssig und gelungen. Das Leitbild, die Ziele und die Mobilitätsgarantie finden unsere Zustimmung. Insbesondere begrüßen wir, dass das Fahrgastpotential für eine neue ÖV-Verbindung von Allensbach über Dettingen, Wallhausen und Dingelsdorf nach Litzelstetten mit Anschluss an den RE2 in Allensbach ermittelt wurde und die Einrichtung einer Verbindung zwischen den Konstanzer Bodanrück-Stadtteilen und der Gemeinde Allensbach durch Einsatz von Midi- bzw. Kleinbusse mit Anschlüssen in Allensbach an den RE2 von/nach Karlsruhe als Maßnahme im Nahverkehrsplan im NVP Berücksichtigung findet (M_K.01).</p>	A	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_K_K.02	<p>Besondere Zustimmung finden darüber hinaus insbesondere (die Seitenangaben beziehen sich auf die digitalen Bildschirmseiten):</p> <ul style="list-style-type: none">– die Definition des Reisezeitverhältnisses zum MIV (Seite 95), der Mindestbedienungsstandards (Tabelle 18, Seite 96) und der die Potentialgrenzwerte (Tabelle 19, Seite 97)– die Klarstellung, dass die Städte Engen, Konstanz, Radolfzell und Singen unter Berücksichtigung der Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans in eigenem Ermessen über die bedarfsorientierte Ausgestaltung ihrer Stadtverkehre entscheiden. Es sollte aber auch dargestellt werden, dass bei der nächsten Fortschreibung des NVP die Stadtbusverkehre der genannten Städte gemäß ÖPNVG ebenfalls berücksichtigt werden sollten.– QR-Codes an allen Haltestellen-Aushängen im Landkreis Konstanz, die wartenden Fahrgästen einen einfachen Zugang zur digitalen Fahrplanauskunft ermöglichen.– Die Einführung einer multimodalen Mobilitätsauskunft bis 2030 im Landkreis Konstanz (Maßnahme M.18).– Die Verlängerung der Regionalbuslinie 203 an die Universität. Eine Weiterführung der Regionalbuslinie 203 auf dem Linienweg der Regionalbuslinie 908 aus Landschlacht/Kreuzlingen wird kritisch gesehen (s.u.).– Eine Regionalbuslinie 3. Ordnung von Reichenau an den Bahnhof Konstanz; es wird vorgeschlagen, mit dieser Linie auch den Fernbusbahnhof Konstanz anzubinden	A	<p>Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Vorschlag einer Einbindung des Fernbusbahnhofs in das Regionalbusliniennetz (zusätzlich zu den dort bereits haltenden Stadtbuslinien 4/13 und 13/4) wird in die Maßnahme M_Rei.02 aufgenommen. Die dort beschriebene Linie C (Standard "Hauptlinie 3. Ordnung") soll den Fernbusbahnhof mitbedienen und nach Rücksprache mit Stadt Konstanz und Kanton Thurgau nicht zum Bahnhof Konstanz, sondern in die Schweiz mit dortigem Bahnanschluss verlängert werden. Voraussetzung für die Bedienung des Fernbusbahnhofs ist eine geeignete Wendemöglichkeit (ohne Zurücksetzen im Fahrgastbetrieb).</p> <p>Bzgl. der Linie 203 wird auf das zwischenzeitlich gemeinsam mit den Städten Konstanz und Kreuzlingen, den Stadtwerken Konstanz sowie mit dem Kanton Thurgau abgestimmte Linienkonzept verwiesen. Dieses ist mit Blick auf die die Gemeinden Allensbach und Reichenau bedienenden neuen Linien in den Nahverkehrsplan integriert worden (Maßnahmen M_Rei.02 und M_All.01).</p>	BM	Anhang 4.A
AV_K_K.03	<p>Darüber hinaus geben wir folgende Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none">– Tabelle 14, Seite 71: in KN gibt es nur noch einen Anbieter für Fahrradmietsysteme. Die Stadtwerke Konstanz Mobil GmbH haben das Lastenradmietsystem TINK übernommen.– Kapitel 2.7.3, Seite 71: In Konstanz gibt es inzwischen zwei Sondernutzungserlaubnisnehmende mit je 150 E-Tretrollern: Zeus, Lime (seit März 2022) und seit 1.2.2024 TIER; am 24.4.2024 beantragte die Firma Superpedestrian erneut 150 E-Tretroller (war 2022/23 bereits in KN). Am 30.4.2024 ging die Anfrage der Firma Hopp Mobility (Reykjavik, Island) ein, 150 E-Scooter in Konstanz zu stellen zu wollen, ebenso will die Fa. Bird, die 2019-22 bereits in Konstanz war, erneut kommen.– Kapitel 2.7.4, Seite 72: Es gibt inzwischen 59 Carsharing-Fz an 33 Standorten– Kap. 3.2.2.4, Seite 98: Die Fahrplanuntersuchung für den Haltepunkt Sternenplatz hat ergeben, dass ein RE-/IRE-Halt der Schwarzwaldbahn-Züge an der zukünftigen Haltestelle Konstanz-Sternenplatz fahrplantechnisch nicht möglich sind, allenfalls unter Verzicht des Halts in Petershausen, was wir aufgrund des dortigen Fahrgastpotentials für nicht sinnvoll halten.– Kap. 3.2.2.4, Seite 99: Im Rahmen der Agglo-S-Bahn soll der Seehas (=S6) nach Müns-terlingen verlängert werden und die S14 (von Weinfelden) als zusätzliche Linie zum seehas im 30-Min-Takt von Konstanz nach Radolfzell verlängert werden (langfristig)	H	Die genannten Hinweise werden an den entsprechenden Stellen in den Unterlagen berücksichtigt.	BS	Kap. 2.7.2, Tabelle 14, Kap. 2.7.3, Anhang 2.D, Kap. 3.2.2.4

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025					
Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 01: Anliegen von Kommunen					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_K_K.04	<p>– Kap. 3.2.4.3, Seite 107: Als Basisvariante halten wir die Definition des Ausstattungsmerkmals Fahrplan als „einheitlich designter haltestellen- oder linienbezogener Fahrplanaushang zu allen abfahrenden ÖPNV-Angeboten“ für nicht ausreichend. Der Fahrplan sollte im gesamten Kreisgebiet als DIN-A3 Tabellenfahrplan mit Minutenangabe und nebenstehender Perlschnur mit Angabe der Fahrtzeiten zu den einzelnen Haltestellen angezeigt werden (siehe Abbildung). Insbesondere wichtig ist eine Schriftgröße von mindestens 14pt. Fahrplanbuchseiten im Aushang (wie es z.B. die RAB für die Linie 700 verwendet) sind für den Kunden kaum lesbar.</p>		<p>Mit der im Nahverkehrsplan in Tabelle 23 vorgesehenen Vorgabe "<i>Einheitlich designter haltestellen- oder linienbezogener Fahrplanaushang zu allen abfahrenden ÖPNV-Angeboten, inkl. Notrufnummer</i> " ist ausgeschlossen, dass Kursbuchtabellen als Aushänge verwendet werden. Zur Präzisierung wird dies dennoch explizit in Tabelle 23 ergänzt.</p> <p>Eine bessere Kundeninformation mittels Linienverlaufsdarstellung (einschließlich allen Zwischenhaltestellen und ggf. weitere Informationen zu Anschlüssen, ergänzenden Mobilitätsangeboten etc.) - optional in Form von Aushangfahrplänen im Perlschnur-Design - kann aufgrund beschränkter Aushang-Kapazitäten nicht umgesetzt werden.</p>	KoV	–
AV_K_K.05	<p>– Kap. 3.2.5 Fahrzeugstandard, Tabelle 25: Hier und in Anlage 3G ist unbedingt zu ergänzen, dass Busse auszurüsten sind mit geeigneter digitaler Infrastruktur zur Beeinflussung von Lichtsignalschaltungen!</p> <p>– Kap. 3.2.6, Seite 116 Mitte: Die Formulierung „sollen umgesetzt werden“ ist für Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen zu unverbindlich; Bus-Priorisierung sollte im 21. Jahrhundert an jeder LSA Standard sein! Deswegen schlagen wir vor, den ersten Punkt aus der Punktaufzählung herauszunehmen und folgenden Satz nach dem zweiten Satz einzufügen: „An allen vom Linienbus-Verkehr betroffenen Lichtsignalanlagen sind bis 2030 für den Linienbusbetrieb (einschließlich der Regionalbuslinien) Bus-Priorisierungen zu installieren.“ Es ist sinnvoll, den Landkreis und die beteiligten Städte hierzu zu verpflichten.</p>	AS/VS	<p>Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV sind ein wichtiger Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV. Dies ist bereits im Kapitel 3.6.6 im Nahverkehrsplan als Teil des Anforderungsprofils festgehalten. Die dort gewählte Formulierung "<i>... sollen Maßnahmen sollen Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV zugunsten von Reisezeitverkürzungen für ÖPNV-Kundinnen und Kunden unter Einbindung der jeweiligen Straßenbulasträger umgesetzt werden</i>" rührt daher, da der Landkreis Konstanz keinen direkten Einfluss auf die bestehenden Anlagen zur Bevorrechtigung des ÖPNV hat, sondern dies nur als Wunsch bzw. Ziel gegenüber den Straßenbulasträgern vortragen kann. Die geforderte Nennung einer konkreten Zielmarke erscheint sinnvoll und wird wie folgt berücksichtigt:</p> <p>Der vorgeschlagenen Umformulierung des ersten Punktes in der Aufzählung im Kapitel 3.2.6 stimmt der Landkreis Konstanz im Wesentlichen zu und wird diese im Sinne einer Soll-Bestimmung unter Ergänzung eines konkreten Prüfauftrags wie folgt übernehmen: „An allen von Linienbussen (einschließlich der Regionalbuslinien) befahrenen Lichtsignalanlagen sollen bis 2030 Vorrangschaltungen installiert werden. Hierzu erstellt der Landkreis Konstanz in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunen eine Liste der betroffenen Anlagen und stimmt mit den jeweiligen Straßenbulasträgern das weitere Verfahren zu deren Ausstattung mit der für die ÖPNV-Bevorrechtigung notwendigen Technik ab.“ Eine entsprechende Maßnahme wird im Anhang 4.A ergänzt.</p> <p>Der Anhang 3.G sowie die Tabelle 25 im Kapitel 3.2.5.1 wird in diesem Sinne wie gewünscht ergänzt.</p>	BM	Kap. 3.2.5, Kap. 3.2.6, Anhänge 3.G und 4.A

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_K_K.06	<p>– Kap. 4.9.1, Seite 182: Es fehlt als wichtige Aufgabe des kommunalen Mobilitätsmanagements die Nennung der Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf nachhaltige Antriebe und Nutzung von Carsharing und Dienstfahrrädern durch die kommunalen Betriebe. Durch die kommunale Nutzung von Carsharing kann zugleich ein Basisangebot aufgebaut werden für kleine Kommunen, in denen sonst ein CS-Anbieter nicht investieren würde. Dagegen zeigt Abbildung 40 den Mobilitätsmanager als Koordinator des kommunalen Mobilitätskonzepts, was aus unserer Sicht nicht realistisch ist. Mobilitätsmanagement mit all seinen Teilaufgaben ist Teil des kommunalen Mobilitätskonzepts (siehe oben und Kap. 4.9.2 bis 4.9.5), zu der aber nicht die Koordination des kommunalen Mobilitätskonzepts gehört. Hierzu benötigt es neben dem politischen Willen eine Person mit Entscheidungsbefugnis wie einen Verwaltungsdezernent. Es müsste unter „Kommunalverwaltung“ heißen „Koordination durch die Verwaltungsspitze“ o.ä</p>	EM	<p>Die Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf nachhaltige Antriebe und Nutzung von Carsharing und Dienstfahrrädern durch die kommunalen Betriebe kann als Beitrag zum Mobilitätmanagement in der kommunalen Verwaltung gesehen werden und wird in diesem Sinne in der Maßnahmenauflistung im Kapitel 4.9.1 ergänzt.</p> <p>Nach dem Verständnis des Landkreises Konstanz zeigt Abbildung 40 im Kapitel 4.9.1 die Grundstruktur eines kommunalen Mobilitätsmanagements mit all seinen Handlungsfeldern, die Teil eines politisch beschlossenen kommunalen Mobilitätskonzeptes sein sollten. Aus der Abbildung 40 gehen nach Einschätzung des Landkreises Konstanz keine Entscheidungsbefugnisse hervor. "Mobilitätsmanagement" wird des Weiteren nicht als Unterkategorie des Mobilitätskonzeptes, das die konkreten Handlungsfelder beschreibt, gesehen, sondern umfasst alle Aktivitäten, die zu deren Umsetzung beitragen - einschließlich der Vorbereitung von Entscheidungen der Verwaltungsspitze und den politischen Gremien. In diesem Sinne erfolgt die Koordination der Mobilitätsmanagement-bezogenen Aktivitäten maßgeblich durch eine/n dafür bestellte/n Mobilitätsmanager/in. Vor diesem Hintergrund wird an der verwendeten Grafik (Abbildung 40) kein Anpassungsbedarf gesehen.</p>	BS	Kapitel 4.9.1
AV_K_K.07	<p>– Kap. 5.2, Seite 186 Mitte: Es muss vermutlich heißen „Demzufolge werden den Aufgabenträgern in Baden-Württemberg ab dem Jahr 2023 2,5 Mrd. EUR zur Verfügung gestellt“ (nicht Mio.)</p>	H	<p>Vielen Dank für den Hinweis. Es handelt sich um einen Schreibfehler, der - wie dargestellt - korrigiert wird.</p>	BS	Kapitel 5.2
AV_K_K.08	<p>– Eine Weiterführung der Regionalbuslinie 203 auf dem Linienweg der Regionalbuslinie 908 aus Landschlacht/ Kreuzlingen wird kritisch gesehen. Die Linie 908 wurde seinerzeit an den Zähringerplatz geführt, weil von dort drei Linien an die Universität fahren, so dass dort eine gute Umsteigemöglichkeit zur Universität besteht. Die Verlängerung der Linie 908 zur Universität wäre zwar aus Angebots-/Kundensicht sinnvoll, aber aufgrund der hohen Auslastung aller Busse, die an die Universität fahren, würde die Kapazität der Linie nicht ausreichen. Noch schwieriger würde es bei Fahrten ab der Universität Richtung Schweiz: Derzeit wird jeder Bus auf der Fahrt ab Universität Richtung Stadt von Fahrgästen „geflutet“, egal wohin er fährt. Deshalb wäre die Kapazität bereits ab Universität erschöpft, so dass keine Zustiege möglich wären. Dies lässt sich aufgrund der einheitlichen Tickets nicht verhindern. Ein (anderer) Bus ab Universität ohne Bedienung der Haltestellen im Stadtgebiet ließe sich vermutlich nicht finanzieren.</p>	AS/VS	<p>Der Landkreis Konstanz verweist auf das zwischenzeitlich gemeinsam mit den Städten Konstanz und Kreuzlingen, den Stadtwerken Konstanz sowie mit dem Kanton Thurgau abgestimmte Linienkonzept, das diese Kritikpunkte mitberücksichtigt. Dieses wurde mit Blick auf die die Gemeinden Allensbach und Reichenau bedienenden neuen Linien in den Nahverkehrsplan integriert (Maßnahmen M_Rei.02 und M_All.01).</p>	BM	Anhang 4.A

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_K_K.09	<p>– Vorgeschlagen wird die Verlängerung der geplanten Regionalbuslinie 204 von Allensbach über die Bodanrückgemeinden bis Egg, um auch die Universität anzubinden. Hierfür bedürfte es einer Wendemöglichkeit an der Einmündung der Mainaustraße nach Egg; dort wäre ein Kreisverkehrsplatz denkbar, an dem eine solche Linie wenden könnte.</p>	AS/VS	<p>Auf der künftigen Linie 204 müssen aufgrund der Befahrung enger Straßen an verschiedenen Stellen ihres Linienweges Midibusse eingesetzt werden. Daher kann die in der Hauptverkehrszeit vorliegende Nachfrage von/ zur Uni nicht sinnvoll über diese Linie bedient werden.</p> <p>Wenn größere Fahrzeuge eingesetzt werden könnten, müssen die Wendezeiten beachtet werden. Das im Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplans beschriebene Betriebskonzept sieht am künftigen Endpunkt der Buslinie 204 an der Haltestelle "Mainau" eine Wendezeit von 7 Minuten vor. Eine Verlängerung der Linie bis Egg/Universität sowie mindestens bis zum angedachten (noch zu errichtenden) Kreisverkehrsplatz an der Einmündung L219/Mainaustraße erfordert eine Fahrzeit von mindestens 3 Minuten je Richtung. Somit würde nur noch eine Minute Puffer verbleiben, um kleinere Alltagsverspätungen abpuffern zu können. Dies wäre nach Einschätzung des Landkreises Konstanz nicht ausreichend und würde die Betriebsstabilität gefährden. Eine frühere Abfahrt der Linie in Allensbach ist aufgrund des dort an den RE von/nach Karlsruhe sicherzustellenden Anschlusses leider nicht möglich.</p> <p>Darüber hinaus sieht das Maßnahmenkonzept bereits Direktverbindungen von Allensbach zur Universität Konstanz mit der künftigen Linie 203 (Maßnahme M_All.01) vor, womit sich (im Zusammenspiel mit den Linien 4/13 und 13/4, welche bereits Direktverbindungen zwischen Egg/Universität und den Bodanrück-Stadtteilen bereitstellen) auch aus planerischer Sicht die Frage nach der Notwendigkeit einer Verlängerung der Linie 204 ergibt. Deren Hauptfunktion ist die Herstellung einer Direktverbindung der Konstanzer Bodanrück-Stadtteile nach Allensbach und damit verbunden ein Anschluss an den RE von/nach Karlsruhe.</p> <p>Vor diesem Hintergrund kann der Vorschlag leider nicht im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden.</p>	KoV	–
AV_K_K.10	<p>– Eine Weiterführung eines Fahrzeugs pro Stunde der Linie 1 bis Reichenau ist aus Sicht von SWK/ Busbetrieb betriebstechnisch nicht sinnvoll: Wenn ein Bus einer Linie einen anderen Kurs hat, gibt es bei Verspätungen keine Möglichkeit, die Umläufe zu schieben. Beispiel: Verspätet sich der 1er im Viertelstundentakt um 10 bis 12 Minuten, lassen die SWK heute irgendwann eine Fahrt ausfallen, so dass die eigentlich verspätete Fahrt fahrplangemäß pünktlich ist. Bei einer Linien-Verlängerung ist das nicht möglich, weil die Rückfahrt ab Bahnhof mit einem Fahrzeug erfolgt, das von der Reichenau kommt.</p>	AS/VS	<p>Der Landkreis Konstanz verweist auf das zwischenzeitlich gemeinsam mit den Städten Konstanz und Kreuzlingen, den Stadtwerken Konstanz sowie mit dem Kanton Thurgau abgestimmte Linienkonzept, das diese Kritikpunkte mitberücksichtigt. Dieses wurde mit Blick auf die die Gemeinden Allensbach und Reichenau bedienenden neuen Linien in den Nahverkehrsplan integriert (Maßnahmen M_Rei.02 und M_All.01).</p>	BM	Anhang 4.A
AV_K_K.11	<p>– Eine Verlängerung der Stadtbuslinien 2, 3 oder 12 nach Reichenau sieht SWK/ Busbetrieb kritisch (s.o.), da diese in Hauptverkehrszeiten bereits überlastet sind. Im Unterschied zum Regionalbusverkehr müssen die Linien nicht erst ausgelastet werden, sie sind ausgelastet. Je länger eine Linie mit vielen Haltestellen, desto unbeherrschbarer wird sie. Ein weiteres Problem sieht SWK/ Busbetrieb darin, dass der Stadtbus Konstanz inhouse an die SWK mG vergeben wird und sich somit dem Wettbewerb entzieht. Es muss geprüft werden, ob die Vergabe von Stadtbuslinien, die in das im Wettbewerb vergebene Gebiet des Landkreises hineinreichen, überhaupt möglich ist.</p>	AS/VS	<p>Der Landkreis Konstanz verweist auf das zwischenzeitlich gemeinsam mit den Städten Konstanz und Kreuzlingen, den Stadtwerken Konstanz sowie mit dem Kanton Thurgau abgestimmte Linienkonzept, das diese Kritikpunkte mitberücksichtigt. Dieses wurde mit Blick auf die die Gemeinden Allensbach und Reichenau bedienenden neuen Linien in den Nahverkehrsplan integriert (Maßnahmen M_Rei.02 und M_All.01).</p> <p>Bezüglich der vergaberechtlichen Fragen konnte zwischenzeitlich gemeinsam mit allen Projektbeteiligten geklärt werden, dass eine Verlängerung von Konstanzer Stadtbuslinien über die Stadtgrenzen hinaus vergaberechtlich unkritisch ist, wenn dies in der Ausschreibung des Linienbündels "Stadtverkehr Konstanz" von Vornherein beachtet wird.</p>	BM	Anhang 4.A
AV_K_K.12	<p>– Es wird vorgeschlagen, die in der ÖV-Potentialstudie Konstanz vorgeschlagene Stadtbuslinie C von Staad/ Autofähre über Lindauer Straße – Tannenhof – Zähringer Platz zum Fernbusbahnhof als Regionalbuslinie bis Reichenau oder Allensbach zu führen.</p>	AS/VS	<p>Der Vorschlag wird in das Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplans aufgenommen (Änderung der Maßnahme M_Rei.02). Anstelle einer Durchbindung der Planungslinie 7 auf die in der Potenzialstudie beschriebenen Linien H oder I, wird eine Durchbindung auf die in der ÖV-Potenzialstudie der Stadt Konstanz genannte Linie C im Nahverkehrsplan berücksichtigt.</p>	BM	Anhang 4.A

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort																														
AV_K_K.13	<div>– Die Gemeinden Reichenau und Allensbach sollten eine Regionalbus-Anbindung an den Fernbusbahnhof erhalten.</div>	AS/VS	Mit der in AV_K_K.12 beschriebenen Anpassung wird die Gemeinde Reichenau eine Direktverbindung zum Fernbusbahnhof erhalten. Mit Blick auf die Gemeinde Allensbach kann dies leider nicht zugesagt werden, da die künftige Linie 203 über die publikumswirksamere Universität geführt werden soll. Nach Realisierung der in Maßnahme M_Rei.02 beschriebenen Linien sowie den künftigen Stadtverkehrslinien in der Stadt Konstanz wird die Gemeinde Allensbach mit nur einen Umstieg (entweder in Reichenau Bahnhof oder Wollmatingen Bahnhof) zügig mit dem Fernbusbahnhof in Konstanz verbunden sein. Nach Einschätzung des Landkreises Konstanz ist dieses Angebot ausreichend.	KoV	–																														
AV_K_K.14	<div>– Des Weiteren regen wir an, die in Diskussion befindliche Verlängerung der Regiobuslinie 700 Ravensburg – Konstanz bis nach Kreuzlingen in den NVP aufzunehmen; Ziel ist die Anbindung des überregionalen Verkehrs an die S1 Schaffhausen St.Gallen.</div>	AS/VS	Der Vorschlag wird in das Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplans aufgenommen (Neue Maßnahme M_K.04.d).	BM	Anhang 4.A																														
Gemeinde Moos																																			
AV_Moos_K.01	Wir haben keine Einwände, jedoch eine Bitte zur Aktualisierung der Anlage: ANHANG_4.D_20240619_Haltestellenliste_Zielkonzept_inkl_Ausbaukonzept	B	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die dargestellten Änderungen werden in den Anhang 4.D überführt.	BS	Anhang 4.D																														
	Wir haben bereits die meisten unserer Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Konkret geht es dabei um die Haltestellen:																																		
	<table><tr><th>Ort</th><th>Haltestelle</th><th>Fahrtrichtung</th></tr><tr><td colspan="3">-----</td></tr><tr><td>Bankholzen</td><td>Vordere Höristraße</td><td>Moos</td></tr><tr><td>Bankholzen</td><td>Vordere Höristraße</td><td>Bankholzen</td></tr><tr><td>Iznang</td><td>Höristraße</td><td>Moos</td></tr><tr><td>Iznang</td><td>Höristraße</td><td>Gaienhofen</td></tr><tr><td>Moos</td><td>Bohlinger Straße</td><td>Moos</td></tr><tr><td>Moos</td><td>Bohlinger Straße</td><td>Bohlingen</td></tr><tr><td>Weiler</td><td>Bankholzer Straße</td><td>Bankholzen</td></tr><tr><td>Weiler</td><td>Bankholzer Straße</td><td>Iznang</td></tr></table>					Ort	Haltestelle	Fahrtrichtung	-----			Bankholzen	Vordere Höristraße	Moos	Bankholzen	Vordere Höristraße	Bankholzen	Iznang	Höristraße	Moos	Iznang	Höristraße	Gaienhofen	Moos	Bohlinger Straße	Moos	Moos	Bohlinger Straße	Bohlingen	Weiler	Bankholzer Straße	Bankholzen	Weiler	Bankholzer Straße	Iznang
	Ort					Haltestelle	Fahrtrichtung																												

	Bankholzen					Vordere Höristraße	Moos																												
	Bankholzen					Vordere Höristraße	Bankholzen																												
	Iznang					Höristraße	Moos																												
	Iznang					Höristraße	Gaienhofen																												
	Moos					Bohlinger Straße	Moos																												
Moos	Bohlinger Straße	Bohlingen																																	
Weiler	Bankholzer Straße	Bankholzen																																	
Weiler	Bankholzer Straße	Iznang																																	
Die beiden Haltestellen Radolfzeller Straße und Mooswaldstraße liegen in der Zuständigkeit des Landes. Die Haltestellen Schienerbergstraße werden aus Platzgründen nicht ausgebaut.																																			
Gemeinde Mühlhausen-Ehingen																																			
AV_MhE_K.01	Maßnahme M-Mhe.01 – Änderung der Linienführung er Linien 306 und 302: Der Gemeinderat hat in der Sitzung vom 13.05.2024 über die etwaige neue Linienführung der Buslinie beraten und sich für die Beibehaltung der aktuellen Linienführung ausgesprochen. Eine Änderung der Linienführung sollte daher nicht vorgenommen werden. [...]	ES	Der Landkreis Konstanz nimmt mit Bedauern zur Kenntnis, dass eine Realisierung derzeit nicht möglich ist. Der gutachterlich festgestellte Erschließungsmangel bleibt damit bis auf Weiteres bestehen. Der Beschluss des Gemeinderates wird in die Maßnahmenbeschreibung aufgenommen und die Umsetzung der Maßnahme auf unbestimmte Zeit vertagt (Priorisierung in "Weiterer Bedarf").	BM	Anhang 4.A																														
AV_MhE_K.02	Die Umsetzung der Maßnahmen M-Mhe.02 - .04 wird seitens der Gemeinde Mühlhausen-Ehingen befürwortet.	A	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–																														

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Gemeinde Mühlingen					
AV_Mü_K.01	<p><u>Linie 100:</u> Zur Linie 100 finde ich keine Betrachtung einer Anbindung bis zur Haltestelle Krätlemühle an die Busverbindung Stockach-Tuttlingen (103). Diese wurde schon mehrmals in unterschiedlichen Stellungnahmen angebracht. Gerade eine Anbindung zu den üblichen Berufsverkehrszeiten Richtung Tuttlingen, ohne den Umweg über Stockach wird innerhalb der Bevölkerung und Gemeinderat schon viele Jahre als notwendig angesehen. Als prozentuale wachstumstärkste Gemeinde liegt eben auch einer der Faktoren darin, dass die Gemeinde Mühlingen besonders für bezahlbaren Wohneigentum attraktiv für Arbeitskräfte der größeren Städte ist und Arbeitgeber ausreichend Arbeitskräfte aus dem ländlichen Raum gewinnen können.</p>	AS/VS	<p>Die im Maßnahmenkonzept bereits enthaltene umsteigefreie Direktverbindung zwischen der Gemeinde Mühlingen und der Stadt Tuttlingen erfolgt über eine Durchbindung der vorhandenen Linien 100 und 300/345 (Details siehe Anhang 4.A, Maßnahme M_Mü.01). Insofern ist das Anliegen im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans berücksichtigt.</p> <p>Der Vorschlag eines Anschlusses an der Haltestelle Krätlemühle zwischen den Linie 100 und 103 würde zu einem Fahrzeug- und Personalmehraufwand auf der Linie 100 führen. Gegenüber der im Maßnahmenkonzept enthaltenen Direktverbindung nach Neuhausen ob Eck (die dann nicht möglich wäre) und Tuttlingen wäre damit zudem ein Umstieg verbunden.</p> <p>Da die Linie 103 eine attraktive Verbindung mit Ausbaupotenzial darstellt, ist im Nahverkehrsplan eine Erweiterung der Haltestelle Krätlemühle zu einer Mobilitätsstation unter anderem mit Bike-and-Ride sowie Park-and-Ride-Stellplätzen berücksichtigt, damit ein Umstieg auch ohne eigene ÖPNV-Verbindung attraktiv möglich wird (Details siehe Anhang 4.A, Maßnahme M_Eigl.01).</p>	KoV	–
AV_Mü_K.02	<p><u>Linie 101:</u></p> <ul style="list-style-type: none">– Hier möchte ich die Verbindung der Gemeinden Mühlingen und Hohenfels besonders hervorheben, welche mit sehr wenig Aufwand möglich wäre zu realisieren. Auch der eventuelle Ausbau der Ablachtalbahn könnte einen zusätzlichen Mehrwert für die Gemeinde Hohenfels bedeuten. Sicherlich ist die Ablachtalbahn auf Kreisebene nicht favorisiert, jedoch auf Landesebene erfolgt eine breite Unterstützung über alle Parteien und ein Stundentakt ist aus heutiger Sicht in naher Zukunft nicht unrealistisch.– Aktuell plant auch die Privatschule in Zoznegg eine Zweizügigkeit, so dass hier auch für den Schülerverkehr die Linie 101 mit Anbindung über Zoznegg einen Mehrwert bedeuten würde. Aber auch die Verbindung zu den üblichen Berufsverkehrszeiten ist nicht unattraktiv.	AS/VS	<p>Im Maßnahmenkonzept ist bereits eine tägliche Direktverbindung mit der neuen Linie 101 zwischen Mühlingen-Zoznegg und der Gemeinde Hohenfels nach dem Standard "Hauptlinie 3. Ordnung" berücksichtigt. Insofern ist das Anliegen im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans berücksichtigt. Die Zustimmung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung soll voraussichtlich mit der Neuausschreibung des betreffenden Linienbündels erfolgen.</p>	KoV	–
AV_Mü_K.03	<p>Aus Sicht der Planungen sind dies vielleicht untergeordnete Punkte im Ganzen zu bewerten, jedoch hat auch der ländliche Raum ein Recht auf sinnvolle Anbindung an ein zukunftsfähiges ÖPNV Netz. Gerade zur Entlastung der Ballungsräume, bezahlbarer Wohnraumentwicklung und Fachkräftemangel sind diese Planungen für die Zukunft besonders wichtig, rechtzeitig zu beginnen.</p>	A	<p>Der Landkreis Konstanz sorgt schon heute dafür, dass auch die ländlichen Teile seines Kreisgebietes an den ÖPNV angebunden sind und ist bemüht dies weiter zu verbessern. Der vorliegende Nahverkehrsplan zeigt an einigen Stellen Verbesserungspotenziale auf, die im Rahmen der verfügbaren Ressourcen umgesetzt werden sollen.</p>	KoV	–
Gemeinde Öhningen					
AV_Ö_K.01	<p>Der Gemeinderat der Gemeinde Öhningen hat in seiner Sitzung am 30.07.2024 über den Nahverkehrsplan 2024 beraten.</p> <p>Mit den grundsätzlichen Festlegungen des Nahverkehrsplans sind wir einverstanden. Wir wären jedoch dankbar wenn auf der Höri noch ein paar Änderungen und Verbesserungen vorgenommen würden. Insbesondere die Linie 201 (derzeit von Öhningen über Schienen nach Moos) hätte großes Entwicklungspotential.</p> <p>Zum Nahverkehrsplan nehmen wir im Einzelnen wie folgt Stellung:</p>	A	Kenntnisnahme	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_Ö_K.02	<p><u>1. Linienführung der Linie 201 (Öhningen-Schienen-Moos)</u></p> <p>Wir begrüßen die Linienführung durch den Öhninger Ortskern. In Abstimmung mit dem Nahverkehrsamt soll diese neue Linienführung bereits zum Fahrplanwechsel 2024 umgesetzt werden. Die Linienführung soll aber nicht, wie im Nahverkehrsplan vorgesehen, über die Carl-Dietz-Straße, Oberdorfstraße und Ledergasse erfolgen. Die sinnvollere Variante, die Haltestelle Lindenplatz (Rathaus) über die Friedhofstraße anzufahren ist mit dem Nahverkehrsamt und den Straßenbehörden abgestimmt. Vom Lindenplatz soll dann über die Haltestelle "An der Stalden" das Endorf (Endhaltestelle) angefahren werden.</p> <p>Eine zusätzliche Haltestelle soll am Feuerwehrhaus/Feuerwehr eingerichtet werden. Die Verbindung von Öhningen nach Moos soll dann in gegenläufiger Richtung erfolgen. Die Anbindung von Stiegen, Oberstaad und Strandbad wäre auch mit dieser Lösung gut möglich.</p>	AS/VS	<p>Die mit dem Landkreis Konstanz abgestimmte Linienführung der Linie 201 in Öhningen (ab Friedhof über Friedhofstraße - (H) Linde - (H) Staldenstr. - Höristraße nach (H) Endorf/Höristraße; Gegenrichtung analog) wird in die Maßnahme M_Ö.01 aufgenommen. Hierdurch wird der Bereich "Am Haldenacker/Im Alten Garten" stellenweise nur ausreichend erschlossen (anstatt attraktiv erschlossen, wie in der Ursprungsvariante beabsichtigt). Mit Blick auf die Zielsetzungen und Standards des Nahverkehrsplans ist dies jedoch akzeptabel.</p> <p>Der Landkreis Konstanz dankt für die Kooperation in dieser Angelegenheit (Einrichtung neuer Haltestelle) und verfolgt mittel- bis langfristig weiterhin das Ziel auch die genannten bislang unerschlossenen Gebiete an den ÖPNV anzubinden. Die Zustimmung dafür wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung soll voraussichtlich mit der Neuausschreibung des betreffenden Linienbündels erfolgen.</p>	BM	Anhang 4.A
AV_Ö_K.03	<p><u>2. Verlängerung der Linie 201 nach Radolfzell</u></p> <p>Vordringliches Ziel muss es sein eine direkte Verbindung von Öhningen über Schienen nach Radolfzell zu schaffen. 2/3 der Bevölkerung der Höri würde von dieser direkten und schnellen Linie profitieren. Eine schnelle und umstiegsfreie Verbindung würde die Attraktivität des ÖPNV erheblich steigern. Gerade für den Ortsteil Öhningen (ca. 2.000 Einwohner) und den Ortsteil Schienen (ca. 600 Einwohner) würde dies eine erhebliche Zeitersparnis bedeuten. Für Fahrgäste aus Öhningen würde sich die Fahrzeit von Öhningen nach Radolfzell von 45 Minuten auf 25 Minuten verringern.</p> <p>Die Bewohner der hinteren Höri müssten nicht den Umweg über Gaienhofen, Horn, Gundholzen, Iznang und Weiler in Kauf nehmen. Durch eine entsprechende Verbindung würde die „Höri Linie“ stark entlastet. Die unter Maßnahme M.12 geplante Verstärkung könnte entfallen. Durch den Einbezug und Verstärkung einer bestehenden Linie würde ein gleichwertiger Entlastungseffekt eintreten und dies zu einem Bruchteil der angenommen Kosten (rd. 2,6 Mio Euro).</p>	AS/VS	<p>Der Landkreis Konstanz kann den Wunsch nach einer Durchbindung der Linie 201 bis Radolfzell gut nachvollziehen, kann diesen allerdings mittelfristig noch nicht umsetzen. Im Maßnahmenkonzept ist jedoch eine Ergänzung der Linie 200 um die neue Linie 200X vorgesehen, womit im Falle verpasster Anschlüsse in Moos zeitnah eine weitere Fahrmöglichkeit nach Radolfzell angeboten wird. Umgekehrt kann eine Fahrt früher genommen werden, um die Linie 201 in Moos sicherer zu erreichen.</p> <p>Aufgrund des mit der Linienerweiterung entstehenden Fahrzeugmehraufwandes und der künftig deutlich besseren Anbindung von Öhningen über Gaienhofen mit der neuen Linie 200X, die im Maßnahmenkonzept vorgesehen ist, kann die Linienerweiterung derzeit leider nicht zugesagt werden. Sie wird daher mit der Priorität "Weiterer Bedarf" in das Maßnahmenkonzept aufgenommen (neue Maßnahme M_Ö.03) und soll spätestens im Rahmen der Fortschreibung des nächsten Nahverkehrsplans geprüft werden.</p>	BM	Anhang 4.A
AV_Ö_K.04	<p>Unabhängig vom Nahverkehrsplan sollten die Verschlechterungen auf dieser Linie schnellstmöglich rückgängig gemacht werden. In der Vergangenheit gab es auf dieser Strecke bereits durchgängige Verbindungen zum Schulbeginn bzw. -ende der weiterführenden Schulen in Radolfzell. Mit der Begründung einer Überlastung der Hör-Linie wurden die Direktverbindungen über den Schienerberg gestrichen. Die Schulkinder aus Schienen müssen nun mit einem Verstärkerbus über Öhningen nach Radolfzell fahren. Zwischenzeitlich ist es so, das am Morgen der Bus in Öhningen schon voll ist und die Schülerinnen und Schüler über die Höri nach Radolfzell fährt. Mehrere Haltestellen werden nicht angefahren. In Moos ist der Bus so voll, dass kein Zustieg mehr möglich ist.</p> <p>Wir fordern deshalb, dass, schon mit Fahrplanwechsel 2024 zur 1ten und 2ten Schulstunde ein direkter Bus von Öhningen über Schienen nach Radolfzell geführt wird. In gegenläufiger Richtung soll dies zum Schulschluss (5te undn 6te Stunde) erfolgen. Die zusätzlichen Busse auf der Höri-Linie könnten somit entfallen. Durch die kürzere Strecke könnten sogar etliche Kilometer eingespart werden was zu verminderten Ausgaben führt.</p>	AS/VS	<p>Die Detailplanung des Schulverkehrs ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Im Kapitel 3.2.2.6 sind lediglich Qualitätsstandards definiert. Deren Prüfung und Einhaltung ist eine laufende Aufgabe, die nicht im Rahmen des Nahverkehrsplans bearbeitet werden kann. Das Anliegen wird daher außerhalb des Nahverkehrsplans geprüft.</p> <p>Im Maßnahmenkonzept ist (nicht allein zu Schulzeiten, sondern tagesdurchgängig) eine Ergänzung der Linie 200 um die neue Linie 200X vorgesehen, womit die auch aus Sicht des Landkreises Konstanz unbefriedigenden Auslastungssituation auf der Linie 200 nachhaltig entspannt werden soll.</p>	PA	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_Ö_K.05	Wenn fahrplantechnisch möglich sollte auch eine direkte Anbindung der Linie 201 an Stein am Rhein Untertor geprüft werden. Die Linie würde dadurch weiter an Attraktivität gewinnen. Sie wäre damit auch für Fahrgäste aus Radolfzell noch interessanter. Eine direkte Verbindung von Radolfzell auf das Ausflugsziel und Naherholungsgebiet Schienerberg wäre nicht nur Touristen, sondern auch für die Bewohner/innen des Landkreises ein erheblicher Gewinn.	AS/VS	Die gewünschte Verlängerung würde - wie die in AV_Ö_K.03 bei der Verlängerung bis Radolfzell - zu einem Fahrzeug- und Personalmehraufwand führen. Daher erscheint es sinnvoll, diesen Vorschlag gemeinsam zu betrachten. Eine Verlängerung nach Stein am Rhein, Untertor ist aufgrund des bereits im Maßnahmenkonzept enthaltenen 15-Minuten-Taktes zwischen Öhningen und Stein am Rhein nicht notwendig. Durch den auf der Linie 201 vorgesehenen Einsatz von Klein- oder Midibussen könnte jedoch eine Verlängerung zum Bahnhof in Stein am Rhein umgesetzt werden (die aufgrund der Durchfahrbeschränkung für Solo- und Gelenkbusse auf den Linien 200 und 200X nicht möglich ist). Dies wird in die neue Maßnahme M_Ö.03 mit der Priorität "Weiterer Bedarf" aufgenommen. Hierbei handelt es sich um eine Maßnahme zur Qualitätssteigerung der im Zielkonzept bereits möglichen (Umsteige-)Verbindung nach Stein am Rhein bzw. zum Bahnhof in Stein am Rhein. Daher kann keine zeitnähere Umsetzung zugesagt werden.	BM	Anhang 4.A
AV_Ö_K.06	<u>3. Anbindung der Linien 200 und 200x an die Linie 7949 in Stein am Rhein</u> Wir begrüßen die in den Maßnahmen M.11 bis M.13 vorgesehenen Anschlüsse an die Linie 7949 und an den Bahnhof Stein am Rhein. Die Linie 7949 muss aber zeitnah in das Verbundsystem des Landkreises aufgenommen werden. Sowohl das Deutschlandticket als auch die Tickets des VHB müssen auf dieser Linie Gültigkeit haben. Hier, herrscht derzeit eine Ungleichbehandlung mit anderen Verkehren im Landkreis Konstanz, die über die benachbarte Schweiz verlaufen. Z.B. die Verbindung Singen-Schaffhausen.	AS/VS	Die Bewertung bzgl. der Maßnahmen M.11 bis M.13 wird dankend zur Kenntnis genommen. Es ist schon heute möglich, durchgehende ÖPNV-Tickets von und nach Stein am Rhein (Bahnhof) bzw. unter Mitnutzung der grenzüberschreitenden Buslinie 33 (ehemals 7349) mithilfe des VHB-Ostwind-Übergangstarifs (siehe Kapitel 3.2.8) zu erwerben. Dennoch wäre es auch aus Sicht des Landkreises Konstanz wünschenswert, wenn auf der gesamten Linie 30 alle VHB-Abos (einschließlich Deutschland-Ticket) uneingeschränkt genutzt werden könnten, um die grenzüberschreitende Mobilität zu fördern. Dies wird daher als Ziel im Kapitel 3.2.8 aufgenommen und als neue Maßnahme M_Ö.04 im Maßnahmenkonzept ergänzt (Priorität "Prüfbedarf").	BM	Kap. 3.2.8, Anhang 4.A
AV_Ö_K.07	<u>4. Gebietsteckbrief für Öhningen</u> Der Schulbetrieb in unserem Ortsteil Wangen wurde eingestellt. Derzeit unterhalten wir nur noch einen Schulstandort in Öhningen, mit ca. 150 Schüler/innen.	H	Vielen Dank für den Hinweis. Die Änderung wird im Anhang 2.D berücksichtigt.	BS	Anhang 2.D
AV_Ö_K.08	Wir würden uns freuen, wenn unsere Stellungnahme und unsere Anregungen Einzug in den Nahverkehrsplan finden würde. Die Verbesserungsvorschläge würden mit relativ geringen Kosten eine massive Verbesserung für den ÖPNV bedeuten. Bei den bisherigen Planungen haben wir immer wieder das Gefühl, dass vieles auf den Schulbetrieb in Gaienhofen abgestimmt ist. Im Grunde genommen ist hiergegen nichts einzuwenden. Wir bitten jedoch zu bedenken, dass für viele der Besuch einer Privatschule aus finanziellen Gründen nicht möglich ist und wir deshalb auf gute und vor allem schnelle Verbindungen nach Radolfzell angewiesen sind.	A	Der Nahverkehrsplan wurde nach dem Gebot der Gleichbehandlung erarbeitet. Auch aus diesem Grund können nicht alle gewünschten Maßnahmen sofort umgesetzt werden. Dies ist mit Blick auf die Gemeinde Öhningen nicht anders, als in den anderen Gemeinden des Landkreises Konstanz. Den strukturell begründeten unterschiedlichen Anforderungen aus den Fahrgastnachfragestrukturen und den Aspekten der Daseinsvorsorge wird mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan Rechnung getragen. Im Maßnahmenkonzept sind für das gesamte Kreisgebiet Verbesserungen im ÖPNV berücksichtigt.	KoV	–
Gemeinde Orsingen-Nenzingen					
AV_ON_K.01	IM RAHMEN DES ANHÖRUNGSVERFAHRENS WURDE KEINE STELLUNGNAHME ABGEGEBEN	–	Kenntnisnahme	KoV	–
Stadt Radolfzell					
AV_Rz_K.01	<u>Netzkategorien und Potenzialgrenzwerte:</u> Eine Fahrradmitnahme innerhalb des Stadtverkehrs Radolfzell ist lediglich in den „Randzeiten“ möglich. Ausgeschlossen ist die Mitnahme beim Einsatz von Kleinbussen sowie im Anrufsammeltaxi. Die Mindestbedienungsstandards werden zur Kenntnis genommen.	T	Zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse im Jahr 2021 war eine Fahrradmitnahme im Stadtverkehr Radolfzell generell ausgeschlossen. Der Landkreis Konstanz begrüßt die beschriebene Änderung der Fahrradmitnahmeregelung als wichtigen Beitrag zu einfacheren ÖPNV-Tarifstrukturen im Landkreis Konstanz.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_Rz_K.0 2	<p><u>Schulverkehr:</u> Die Wartezeiten vor und nach dem Unterricht werden von der Satzung des Landkreises Konstanz über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SENS) vorgegeben. Hier befinden sich die geplanten Wartezeiten im Rahmen der zumutbaren Wartezeit nach § 10 SENS. Die konkreten Bedarfe der Schulen übermittelten diese direkt im Rahmen der Umfrage an den Landkreis. Darüber hinaus gingen folgende Rückmeldungen der städtischen Schulen zur Umfrage des Nahverkehrsplans bei der Abteilung Schulen und Sport ein:</p> <ul style="list-style-type: none">• Busverkehr Gymnasium und Realschule: Anregung eines Schnellbusses um 14 Uhr sowie einen Bus vom Gymnasium/ der Realschule direkt nach Steißlingen. (Bereits beim Landkreis bekannt und in Bearbeitung).• Die Stadt Radolfzell beauftragt aktuell ein externes Planungsunternehmen mit der Erstellung von sicheren Schul- und Radverkehrsplänen. Bei der Änderung von Bushaltestellen bitten wir um Mitteilung, damit dies in den Plänen berücksichtigt werden kann.	A	<p>Die Detailplanung des Schulverkehrs ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Im Kapitel 3.2.2.6 sind lediglich Qualitätsstandards definiert, die ergänzend zur SENS gelten. Deren Prüfung und Einhaltung ist eine laufende Aufgabe, die nicht im Rahmen des Nahverkehrsplans bearbeitet werden kann. Da das Anliegen dem Landkreis Konstanz bereits bekannt ist, wird an dieser Stelle kein neuer Prüfauftrag definiert.</p> <p>Bzgl. der künftigen Haltestellen bzw. Änderungen in diesem Bereich wird auf den Anhang 4.D verwiesen. Dort sind alle gegenwärtigen und künftigen Haltestellen im Landkreis Konstanz aufgeführt.</p>	KoV	–
AV_Rz_K.0 3	<p><u>Anbindung im überregionalen Schienennetz:</u> Die Durchbindung aller RB-Züge der Bodenseegürtelbahn bis/ ab Singen, die Elektrifizierung und der Ausbau der Bodenseegürtelbahn Radolfzell – Friedrichshafen, die Ermöglichung eines 30-Min-Taktes der Regionalbahn sowie der Nahverkehrshalte Espasingen, Stahringen und Radolfzell-Haselbrunn werden seitens der Stadt Radolfzell begrüßt.</p>	SPNV	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_Rz_K.0 4	<p><u>Schieneinfrastruktur & Bahnhofhaltepunkte:</u></p> <ul style="list-style-type: none">– Die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn Singen – Friedrichshafen, der Ausbau von Kreuzungsbahnhöfen und Doppelspurabschnitten sowie die Entschärfung des Engpasses eingleisiger Brandbühlentunnel/ Bahnhof Stahringen werden seitens der Stadt Radolfzell begrüßt.– [Zu Tabelle 21:] Die vorrangige Priorisierung der neuen Bahnhofhaltepunkte Radolfzell Herzen und Radolfzell Altbohl werden seitens der Stadt Radolfzell begrüßt. Gegen die Einstufung des neuen Haltepunktes Radolfzell Ost in die Kategorie nachrangige Priorität bringt die Stadt Radolfzell Bedenken vor. <p>Begründung: Die dem Landkreis vorliegende Potenzial- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für neue SPNV-Haltepunkte im Stadtgebiet von Radolfzell aus dem Jahr 2016 prognostizierte bereits damals eine Nachfrage von ca. 2.800 Fahrgästen / Tag. Der Nachfrageprognosewert liegt beim Haltepunkt Ost damit deutlich höher als bei den ebenfalls geplanten Haltepunkten Herzen (ca. 2.000 Fahrgäste / Tag) und Altbohl (ca. 300 Fahrgäste / Tag). Die Stadt Radolfzell regt daher an, die Priorisierung des Haltepunktes Ost von „nachrangig“ auf „vorrangig“ hochzustufen.</p>	SPNV	<p>Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bzgl. Priorisierung der Bahnhofhaltepunkte: Hierbei handelt es sich um einen noch nicht aktualisierten Altstand aus dem Nahverkehrsplan 2011 / 2016. Die Höherstufung des avisierten Haltepunktes "Radolfzell-Ost" wird im Kapitel 3.2.3.3 und im Anhang 4.A, Maßnahme M.2.a eingearbeitet.</p>	BM	Kap. 3.2.3.3. und Anhang 4.A
AV_Rz_K.0 5	<p><u>Neue ÖPNV-Verbindungen:</u></p> <p>Die Stadt Radolfzell begrüßt die geplante neue ÖPNV-Verbindung „Singen Süd – Radolfzell Böhlingen – Radolfzell Nord“. Bei Realisierung der Regionallinie ist eine Abstimmung mit der Stadtbus-Linie nach Böhlingen erforderlich.</p>	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen. Sobald die Maßnahme M_Hil.01 (neue Linie 205) in die Umsetzung kommt, wird der Landkreis Konstanz Kontakt mit der Stadt Radolfzell aufnehmen.	KoV	–
AV_Rz_K.0 6	<p><u>Verbesserungsvorschläge zur Erschließungsqualität [Anliegen QB_Rz_K.03 und QB_KSR.4 aus 1. Beteiligungsstufe]:</u> Die Anbindung des Naturfreundehauses und des Wohngebiets Otto-Blesch-Straße sind im Stadtbuskonzept über "Linienbedarfsverkehr" geplant.</p>	AS/VS	Die Maßnahme M_Rz.01, in der die Anbindung des Naturfreundehauses thematisiert wird, wird entsprechend geändert.	BM	Anhang 4.A
AV_Rz_K.0 7	<p><u>Umgesetzte bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen / Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs:</u> Kenntnisnahme</p>	A	Kenntnisnahme	KoV	–
AV_Rz_K.0 8	<p><u>Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs:</u></p> <ul style="list-style-type: none">– zu M_Rz.01: Die Stadtbuslinie nach Markelfingen hat keinen Zeitpuffer, um das Naturfreundehaus im Bedarfsverkehr andienen zu können.	AS/VS	Kenntnisnahme. Wie unter AV_Rz_K.06 durch die Stadt Radolfzell angekündigt, soll dort ein eigener Linienbedarfsverkehr eingerichtet werden.	BM	Anhang 4.A

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_Rz_K.0 9	– zu M_Rz.05: Die heutige und die geplanten Stadtbus-Bedienung Böhringens ist aus Sicht der Stadt ausreichend. Die angedachte Ergänzung des Stadtbusverkehrs durch zusätzlichen Regionalbusverkehr wird begrüßt.	AS/Vs	Die Bewertung zur künftigen Regionalbuslinie 205 wird dankend zur Kenntnis genommen. Der Bedarf von den in M_Rz.05 beschriebenen vier weiteren Fahrten an Sonn- und Feiertagen auf der AST-Linie 7 liegt im kreisweit gültigen Anforderungsprofil begründet und bleibt im Maßnahmenkonzept daher unverändert. Da eine zeitnahe Umsetzung der im "vordringlichen Bedarf" enthaltenen Maßnahme offenbar nicht zeitnah erfolgen kann, wird die Maßnahme M_Rz.05 in die Kategorie "Weiterer Bedarf" verschoben.	BM	Anhang 4.A
AV_Rz_K.1 0	– Das Stadtbuskonzept Radolfzell sieht sonntags einen Betriebsbeginn ab 9 Uhr vor. Frühverkehr ist im Linienbedarfsverkehr nicht geplant. Dadurch entstünden der Stadt Radolfzell zusätzliche Kosten.	A	Kenntnisnahme.	KoV	–
AV_Rz_K.1 1	<u>Maßnahmen des mittelfristigen Bedarfs:</u> – zu M.11: Der angestrebte Ausbau der Buslinie 200 („Höribus“) wird seitens der Stadt Radolfzell begrüßt.	AS/Vs	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_Rz_K.1 2	– Zu M_Rz.07: Das Stadtbuskonzept Radolfzell sieht sonntags einen Betriebsbeginn ab 9 Uhr vor. Frühverkehr ist im Linienbedarfsverkehr nicht geplant. Dadurch entstünden der Stadt Radolfzell zusätzliche Kosten.	AS/Vs	In Maßnahme M_Rz.07 geht es um die durch den Landkreis Konstanz bestellte und finanzierte Regionalbuslinie 105. Falls M_Rz.06 (Stadtbuslinie 6) gemeint war: Der Bedarf von den in M_Rz.06 beschriebenen vier weiteren Fahrten an Samstagen, Sonn- und Feiertagen auf der Stadtbus- bzw. AST-Linie 6 liegt im kreisweit gültigen Anforderungsprofil begründet und bleibt im Maßnahmenkonzept daher unverändert. Da eine zeitnahe Umsetzung der im "vordringlichen Bedarf" enthaltenen Maßnahme offenbar nicht zeitnah erfolgen kann, wird die Maßnahme M_Rz.06 in die Kategorie "Weiterer Bedarf" verschoben.	BM	Anhang 4.A
AV_Rz_K.1 3	Maßnahmen des weiteren Bedarfs: Kenntnisnahme	A	Kenntnisnahme	KoV	–
AV_Rz_K.1 4	<u>Prüfbedarf:</u> – Bzgl. M.2.a Haltepunkt Oststadt s. Stellungnahme zuvor. [Anliegen AV_Rz_K.04]	SPNV	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_Rz_K.04.	KoV	–
AV_Rz_K.1 5	– Die Stadt Radolfzell begrüßt den Prüfauftrag der Überdachung der seeseitigen Radabstellplätze im Bereich des Bahnhofs. Überdachte Abstellplätze stellen eine Verbesserung der jetzigen Situation dar und fördern damit die Attraktivität des Standortes als Verknüpfung zwischen Rad und Bahn. Die Stadt Radolfzell wird bei der Planung und Umsetzung vorbehaltlich der zu Verfügung stehender Haushaltsmittel kooperieren und das Vorhaben unterstützen.	EM	Der Landkreis Konstanz begrüßt diese Ankündigung in Bezug auf die Maßnahme M_Rz.02.	KoV	–
AV_Rz_K.1 6	<u>Verbindungskonzept - Verbindungsstandard im Landkreis Konstanz / Verknüpfungskonzept - Integraler Taktfahrplan:</u> Kenntnisnahme	A	Kenntnisnahme	KoV	–
AV_Rz_K.1 7	ÖPNV-Verknüpfungspunkte: Kenntnisnahme	A	Kenntnisnahme	KoV	–
AV_Rz_K.1 8	Mobilitätsstationen - Potenzielle Standorte: Weniger Stahringen (kompakter Ort), sondern Böhringen und Markelfingen werden als Standorte für Mobilitätsstationen gesehen.	EM	Der im Kapitel 4.3.3 dargestellten Auswahl der potenziellen Standorte für Mobilitätsstationen liegt die ebenda beschriebene Analysegrundlage zugrunde. Mit Blick auf die Stadt Radolfzell wurden nur Stationen und Haltestellen untersucht, an denen vom Landkreis Konstanz bestellte Verkehre halten, um keine Konflikte mit ggf. anderweitig vorhandenen Planungen zu provozieren. Auf Wunsch der Stadt Radolfzell werden die Haltestellen/Stationen "Böhringen, Bahnhof" und "Markelfingen, Bahnhof" in Kapitel 4.3.3, Tabelle 42 ergänzt.	BS	Kapitel 4.3.3.
AV_Rz_K.1 9	Früher bestand eine umstiegsfreie Direktverbindung von Basel nach Ulm mit dem IRE 3. Seit der Elektrifizierung der Südbahn ist ein Umstieg in Friedrichshafen erforderlich. Der IRE 3 fährt die Relation Basel-Friedrichshafen alle zwei Stunden ohne Umstieg durch. In der Stunde dazwischen endet die Fahrt mit dem IRE 3 in Singen. Von dort wird den Zugreisenden der Seehas bis Radolfzell angeboten. Die Weiterfahrt von Radolfzell ist sodann mit der RB 31 nach Friedrichshafen möglich. Auf der Relation Basel – Ulm sind somit drei Umstiege erforderlich. Die Stadt Radolfzell regt an, den IRE 3 bis Radolfzell durchfahren zu lassen, sodass ein Umstieg entfallen kann.	SPNV	Eine ggü. heute deutlich häufigere Bedienung des IRE 3 zwischen Singen und Friedrichshafen ist bereits mit der Maßnahme M.2.n im Nahverkehrsplan als Prüfauftrag für die dafür zuständige Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg berücksichtigt. Eine Verlängerung der derzeit in Singen endenden Fahrten des IRE 3 mindestens bis Radolfzell kann als Zwischenstufe zum geforderten 30-Minuten-Takt auf der genannten Relation gesehen werden und ist somit auch aus Sicht des Landkreises Konstanz wünschenswert. Die Maßnahme M.2.n wird entsprechend ergänzt.	BM	Anhang 4.A

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_Rz_K.20	Redaktionelle Anmerkungen zum Entwurf des Nahverkehrsplans: • Textteil S. 44 Tabelle: Nächster Vergabetermin Stadtbusverkehr Radolfzell ist der 01.01.2026 und nicht der 01.01.2024. • Tabelle S. 68 Nr. 18: „Elektrifizierung und Ausbau der Bodenseegürtelbahn Radolfzell – Friedrichshafen. Ermöglichung eines 30“-Taktes der Regionalbahn sowie der Nahverkehrshalte Espasingen, Stahringen und Radolfzell-Haselbrunn. - In Umsetzung“ – Die Maßnahme befindet sich nicht in Umsetzung sondern in Planung. • Tabelle S. 68 Nr. 33: „Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn Singen – Friedrichshafen; Ausbau von Kreuzungsbahnhöfen und Doppelspurabschnitten. – In Umsetzung“ - Die Maßnahme befindet sich nicht in Umsetzung sondern in Planung.	H	Die beschriebenen redaktionellen und inhaltlichen Anpassungen werden in den Abschlussbericht eingearbeitet.	BS	Kap. 2.3.1, Kap. 2.8
Gemeinde Reichenau					
AV_Rei_K.01	IM RAHMEN DES ANHÖRUNGSVERFAHRENS WURDE KEINE STELLUNGNAHME ABGEGEBEN	–	Kenntnisnahme	KoV	–
Gemeinde Rielasingen-Worblingen					
AV_RiWo_K.01	Nachdem sich für die uns betreffenden Linien 402 und 7349 keine Änderungen ergeben, erstatten wir hiermit F e h l a n z e i g e.	A	Kenntnisnahme	KoV	–
Stadt Singen am Hohentwiel					
AV_Sing_K.01	Gemäß den Beschlüssen des Kreistags des Landkreises Konstanz, der Gesellschaftervertreter der Gesundheitsverbund Landkreis Konstanz gemeinnützige GmbH und des Gemeinderats der Stadt Singen ist am nördlichen Stadteingang die Errichtung eines neuen Krankenhauses für den Landkreis Konstanz geplant. Ein wesentliches Kriterium für die Auswahl des Standorts im Landkreis war die Nähe zur Bahnlinie, die eine gute Erreichbarkeit aus dem gesamten Landkreis mit dem seehas ermöglichen soll. Daher bitten wir Sie einen neuen Schienenhaltepunkt Singen-Nordstadt im Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz einzuplanen und im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.	SPNV	Der neue Bahnhalt "Singen-Nordstadt" wird in die Tabelle 23 im Kapitel 3.2.3.3 aufgenommen.	KoV	–
AV_Sing_K.02 (Stadtwerke Singen)	<u>Stellungnahme der Stadtwerke Singen:</u> – Maßnahme M.9: Eine Fahrradmitnahme in unseren Stadtbussen ist nach unseren Erfahrungswerten nicht möglich. Einerseits sind die Busse nur bedingt geeignet, andererseits ist die Auslastung der Busse so groß, dass kein Platz vorhanden wäre. Dies würde zu erheblichen Problemen und Konflikten führen.	T	Ein genereller Ausschluss der Fahrradmitnahme in fest bedienten Buslinien im Landkreis Konstanz (hierzu zählen auch die durch die Stadt Singen bestellten Linien) ist gemäß Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans künftig nicht zulässig (siehe Maßnahme M.9). Diese Regelung ist spätestens im Rahmen der nächsten Ausschreibung der jeweiligen Linienbündel zu beachten.	KoV	–
AV_Sing_K.03 (Stadtwerke Singen)	– Maßnahme M_MhE.02: Eine Abschaffung unsere Buslinie 9 wäre grundsätzlich vorstellbar. Allerdings muss die aktuelle Bustaktung dieser Line 1:1 im Regionalverkehr übernommen werden. Dies ist bei uns politische Wille und auch dem Bedarf geschuldet.	AS/Vs	Der Landkreis Konstanz dankt für die Kooperationsbereitschaft in dieser Angelegenheit. Falls der Standard "Hautplinie 2. Ordnung" punktuell nicht ausreichen sollte, um die heutige Stadtbusbedienung vollwertig zu ersetzen, kann die Stadt Singen die nötigen Fahrten ergänzend auf eigene Kosten beim Landkreis Konstanz hinzubestellen. Vsl. im Rahmen der nächsten Ausschreibung des betreffenden Linienbünmdels soll das Angebotskonzept auf der künftigen Linie 306 abgestimmt werden.	KoV	–
AV_Sing_K.04 (Stadtwerke Singen)	– Zu den Maßnahmen, die das AST/Nachtlinie betreffend: Eine Ausweitung des AST/Nachtlinie scheidet unseres Erachtens aus.Unabhängig von der finanziellen Seite (aktueller Kostendeckungsgrad liegt bei 6,4 %) wird es immer schwieriger, des AST-Verkehr zu organisieren. Die Anzahl der AST-Fahrzeuge ist in den letzten Jahren in Singen ist von 23 auf 13 gesunken. Die Tendenz ist fallend, zumal uns ganz aktuell eine Nachricht erreicht hat, dass ein weiteres Unternehmen hier aussteigen möchte.	AS/Vs	Da die Aufrechterhaltung des Nachttaxis Singen in der heutigen, sehr flexiblen Form gefährdet erscheint, muss das Angebot so angepasst werden, dass die Anforderungen aus dem Nahverkehrsplan erfüllt werden. Der Begriff "Nachttaxi Singen" wird aus den Maßnahmen M_Sin.08, M_Sin.09 und M_Sin.10 entfernt und durch "AST-Angebot" ersetzt.	BM	Anhang 4.A

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Gemeinde Steißlingen					
AV_Steil_K. 01	[Zum Maßnahmenkonzept; Anhang 4.A]: – M_Steil.02: Wir begrüßen die Einrichtung einer neuen ÖPNV-Verbindung Steißlingen - Volkertshausen - Schloß Langenstein - Eigeltingen nach dem Standard "Ergänzungslinie Grundversorgung". In der Tat verfügt Steißlingen künftig über attraktive Anschlüsse an die Buslinie 202 von und nach Radolfzell. Dies ist für den hinteren Hegau sowie für Steißlingen selbst sicherlich sehr attraktiv, zumal wir an unserer Schule in der Vergangenheit auch einige Schüler/innen aus Volkertshausen und Eigeltingen haben bzw. hatten.	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_Steil_K. 02	– M_Steil.04: Die Aufwertung der Fahrtenangebot der Buslinie 202 auf den Mindestbedienstandard einer Hauptlinie 2. Ordnung begrüßen wir. Die angedachten Umwandlungen von Bedarfsfahrten zu fest bedienten Fahrten ohne Voranmeldung ist wünschenswert.	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_Steil_K. 03	– M_Steil.03: Die Vorverlegung der Fahrten 113 und 104 der Linie 202, so dass die Fahrt 113 spätestens um 8.26 Uhr an der (H) Radolfzell, Gymnasium (2. Schulstunde) eintrifft, ist sehr hilfreich, auch wenn es nur eine Minute früher ist. Dies war auch immer wieder von Elternseite her bemängelt worden.	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_Steil_K. 04	Die zeitlich zur ersten Schulstunde am Radolfzeller Gymnasium eingerichtete Fahrt 109 ist insbesondere in den Wintermonaten mit Fahrgästen (i. d. R. SchülerInnen) hoffnungslos überbelegt. Mehrere Eltern berichten, dass ihre Kinder nicht mehr mitgenommen werden konnten. Bitte überprüfen Sie die Anmeldezahlen Steißlinger SchülerInnen an Radolfzeller Schulen und nehmen Sie einen Vergleich mit den Schülerzahlen des Schuljahres 2023/2024 vor. Bei ähnlich hohen Zahlen an Schülern schlagen wir dringend vor, in den Monaten Oktober – April zeitgleich 2 Busse fahren zu lassen. Wir wissen schon heute, dass sich die Eltern organisieren und zum kommenden Spätherbst/Winter massiv auftreten werden.	AS/VS	Die Detailplanung des Schulverkehrs ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Im Kapitel 3.2.2.6 sind lediglich Qualitätsstandards definiert. Deren Prüfung und Einhaltung ist eine laufende Aufgabe, die nicht im Rahmen des Nahverkehrsplans bearbeitet werden kann. Das Anliegen wird daher außerhalb des Nahverkehrsplans geprüft.	PA	–
AV_Steil_K. 05	– M_Steil.01: Die in Steißlingen beginnenden/endenden Taktfahrten der Linie 401 (Verdichter für Halbstunden-Takt auf Abschnitt Singen - Steißlingen) sollen zugunsten einer wirtschaftlicheren Produktion auf die Buslinie 202 nach Radolfzell durchgebunden werden. Damit ist die Aufwertung der Verbindung Singen-Steißlingen zu einer Hauptlinie 1. Ordnung verbunden. Alle hier vorgeschlagenen Verbesserungen können wir voll unterstützen. Damit wird insbesondere samstags eine deutliche Verbesserung der Busanbindung Richtung Singen und Radolfzell eintreten. Die verbesserte Anbindung an das EKZ in Singen sowie des Gewerbegebiets Hard/Zeppelestraße ist begrüßenswert.	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_Steil_K. 06	Die getrennte Kennzeichnung der Fahrten der Linie 401 (mit Ortsschleife Steißlingen) und 401X (Schnellbus nach Orsingen ohne Ortsschleife Steißlingen) hatten wir bereits beim Fahrplankonzept 2020 vorgeschlagen und wird nun zugunsten der Kundenfreundlichkeit berücksichtigt.	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_Steil_K. 07	Dass die Orte Wiechs und Schoren durch die neu gekennzeichnete Linie 401X bedient wird, ist aufgrund der höheren Taktung zu begrüßen. Allerdings schlagen wir vor, dass die Linie grundsätzlich über Wiechs/Schoren fährt, also ohne Voranmeldung oder extra Ausstiegswunsch, der Busfahrer/in aber per Durchsage nachfragen kann, ob jemand in Wiechs/Schoren aussteigen möchte. Wir würden das Aktivwerden gerne auf den Busfahrer/in verlegen, nicht auf den Fahrgast.	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die bedarfsorientierte Bedienung von Schoren und Wiechs nur bei Ausstiegswunsch und nach Voranmeldung beim Fahrpersonal hat zwei Gründe: 1.) Schoren und Wiechs haben zusammen nicht mehr als 200 Einwohner. Somit ist hier gemessen an der erreichbaren Fahrgastnachfrage der Bedienstandard "Ergänzungslinie Grundversorgung", der keine Festbedienung vorsieht, ausreichend. 2.) Die Bedienung nur bei Bedarf trägt zur Betriebsstabilität (Verspätungspuffer) bei. Wie die bedarfsorientierte Bedienung im Detail ausgestaltet wird (z.B. in Form einer Anweisung an das Fahrpersonal, bei den Kunden im Bus nachzufragen) oder ob ggf. darauf verzichtet werden kann, soll im Rahmen der Umsetzung geklärt werden.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Stadt Stockach					
AV_Stok_K.01	a) Bahnstrecke „seehäslle" Stockach-Radolfzell, Bodenseeqürtelbahn, Ablachtalbahn • die geplanten Taktverbesserungen beim seehäslle werden begrüßt. Sie sind aber nur teilweise umgesetzt. Wir beantragen, werktags den 30-Minuten Takt auch von 21-24 Uhr sowie die Wochenendbedienzeit über 24 Uhr hinaus umzusetzen.	SPNV	Für die Planung und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs ist das Land Baden-Württemberg zuständig. Der Landkreis Konstanz bestellt bereits auf eigene Kosten Fahrplanleistungen auf der S62 zusätzlich zum Landesstandard hinzu, sodass von 5 bis 21 Uhr ein 30-Minuten-Takt angeboten werden kann. Langfristig wird das Ziel verfolgt, den im Kapitel 3.2.2.2, Tabelle 18 dargestellten Mindestbedienstandard zu erreichen.	KoV	–
AV_Stok_K.02	• Wir legen Wert auf eine stabile und verlässliche Verbindung des seehäslle. In der Vergangenheit gab es zu viele Ausfälle, die vermeidbar waren. Auch im laufenden Jahr erreichen uns Beschwerden über den Einsatz von veraltetem und defektem Material.	SPNV	Auch aus Sicht des Landkreises Konstanz wird ein zuverlässiger Betrieb auf der S62 erwartet. Für den Betrieb der Bahnlinie ist die DB Regio AG zuständig. Für die Planung und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs ist das Land Baden-Württemberg zuständig.	KoV	–
AV_Stok_K.03	• An den Haltestellen und den Waggonen ist die Barrierefreiheit nicht gegeben. Wir beantragen, die Barrierefreiheit umzusetzen.	SPNV	Die Bahnsteige in Nenzingen, Stahringen, Stockach und Wahlwies sind bereits barrierefrei ausgebaut und werden durch Fahrzeuge passend zur Bahnsteighöhe (55 cm) bedient. Allein in Radolfzell muss noch eine Modernisierung der Stationsinfrastruktur zugunsten von mehr Barrierefreiheit umgesetzt werden, um auf der gesamten Linie S62 zeitgemäße Standards umzusetzen. Der Landkreis Konstanz unterstützt die Forderung nach mehr Barrierefreiheit (Kapitel 3.2.7) und setzt sich gegenüber der hierfür zuständigen DB InfraGO AG dafür ein, dass auch der Bahnhof Radolfzell barrierefrei ausgebaut wird.	KoV	–
AV_Stok_K.04	• die Planungen zur Bodenseegürtelbahn, insbesondere die beabsichtigte Einrichtung eines Haltepunktes in Espasingen, werden unterstützt.	SPNV	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_Stok_K.05	• Ablachtalbahn: Das Ergebnis der Kosten-Nutzen-Analyse ist entscheidend für eine Förderung seitens des Landes bzw. des Bundes und somit maßgeblich für die Reaktivierung der Ablachtalbahn. Diese Erweiterung des Fahrtenangebotes hat Einfluss auf die Raumschaft Stockach. Deswegen ist es folgerichtig, dass die mögliche Weiterentwicklung dieser SPNV-Strecke im Nahverkehrsplan ergebnisoffen aufgenommen wird.	SPNV	Der Landkreis Konstanz engagiert sich im Rahmen seiner Möglichkeiten weiterhin für die Reaktivierung der Ablachtalbahn für den täglichen Personenverkehr (Maßnahme M.2.h). Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_Stok_K.06	b) ÖPNV Anbindung der Gebiete „Hardt“, „Blumhof“ und „Himmelreich“ • die Anbindung der Industrie- und Gewerbegebiete („Hardt“, „Blumhof“) mit einer Vielzahl von Berufstätigen ist uns ein vordringliches Anliegen in der Planung. Unerlässlich sind dabei gute Anschlussverbindungen für den Pendlerverkehr vom Bahnhof / Busbahnhof Stockach in die Gewerbegebiete.	ES	Im Zielkonzept werden die genannten Gebiete wie folgt an den ÖPNV angebunden: – Das Gewerbegebiet Hardt wird durch die Linien 400 (Hauptlinie 2. Ordnung) und 101 (Einzelfahrten zur Hauptverkehrszeit) bedient. Neben der bereits vorhandenen Haltestelle "Zum Aurain" soll von beiden Linien außerdem die neue Haltestelle "Fa. ETO Magnetic" (wieder) bedient werden. Details siehe AV_Stok_K.07 – Das Gewerbegebiet Blumhof wird durch die Linie 105 nach dem Standard "Hauptlinie 3. Ordnung" über die gleichnamige Haltestelle bedient. – Das Gewerbegebiet Himmelreich ist bislang über die Haltestelle "Hindelwangen, Adler" erreichbar und damit überwiegend ausreichend erschlossen. Weitere Details hierzu siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_Stok_K.10. In diesem Sinne ist die Anbindung der genannten Gewerbegebiete im Zielkonzept des Nahverkehrsplans berücksichtigt.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_Stok_K.07	<ul style="list-style-type: none">Die erneute Einrichtung der bereits in der Vergangenheit vorhandenen 2. Haltestelle im IG Hardt (Hardtring) soll geprüft werden. Diese ist wichtiger als eine zweite Haltestelle in der Radolfzeller Straße zwischen der Haltestelle Rißtorf und Busbahnhof.	ES	<p>Der südwestliche Teil des Gewerbegebietes Hardt (unter anderem Firma ETO Magnetic) ist derzeit nicht ausreichend an den ÖPNV angebunden, da der Fußweg von dort zur nächsten Haltestelle deutlich mehr als 600 Meter beträgt. Mit mehreren Unternehmen in diesem Bereich sind dort mehrere publikumswirksame Bereiche vorhanden, die an den ÖPNV angeschlossen werden sollten. Der Vorschlag in diesem Bereich mindestens eine neue Haltestelle einzurichten und durch geeignete Anpassung von Linienführungen an den ÖPNV anzubunden wird daher als neue Maßnahme M_Stok.13 in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Ein Verweis dorthin von den Maßnahmen M.23 (Neue Schnellbuslinie 101) und M.24.a (Optimierung Linie 400) wird ebenfalls ergänzt. Aufgrund der erheblichen Eingriffe in das bestehende Betriebskonzept kann die Änderung erst mit der nächsten Ausschreibung des betreffenden Linienbündels umgesetzt werden. Daher wird die Maßnahme in den "Mittelfristigen Bedarf" priorisiert.</p> <p>Die entsprechende Anpassung der genannten Linien war konzeptionell bereits angedacht und im Anhang 4.B.1 berücksichtigt, jedoch nicht in Anhang 4.A ergänzt worden. Der Landkreis Konstanz dankt daher für diesen Hinweis.</p> <p>Die neue Haltestelle in der Radolfzeller Straße im Bereich Haitachweg (Maßnahme M_Stok.11) steht nicht in Konkurrenz zu einer besseren Erschließung des Hardtrings und ist nach den Maßgaben des Nahverkehrsplans ebenso notwendig, um die Erschließung der Stadt Stockach zu verbessern. Anders, als bei der Erschließung des Hardtrings (siehe oben) oder einer besseren Erschließung im Bereich Industriestraße (siehe AV_Stok_K.08) ist eine kurzfristige Umsetzung hier fahrplantechnisch möglich, da hier keine zusätzlichen Umwege, Fahrzeug- und Personalressourcen eingeplant werden müssen. Daher konnte diese Maßnahme in den "vordringlichen Bedarf" aufgenommen werden.</p>	BM	Anhang 4.A
AV_Stok_K.08	<ul style="list-style-type: none">Die Anregung aus dem Gemeinderat, die Linie 400 über die Industriestraße zu führen und dort eine Haltestelle einzurichten, bitten wir zu überprüfen.	ES	<p>Nach den Maßgaben des Nahverkehrsplans ist die Industriestraße nur in einem vergleichsweise kleinen Bereich zwischen der Gropper Fruchtsaft GmbH & Co. KG und dem Südflügel der Carl-Pfeiffer GmbH & Co. KG nicht ausreichend an den ÖPNV angebunden, da nur von diesem Bereich die Wege zu den nächsten Haltestellen "Bahnhof" und "Rißtorf" mehr als 600 Meter betragen.</p> <p>Der beschriebene Umweg über die Industriestraße in Stockach erfordert rund 3 bis 4 Minuten mehr Fahrzeit pro Richtung. Da die Linie 400 im Zielkonzept bereits über den Hardtring geführt werden soll (siehe AV_Stok_K.07) und ohne den Umweg über die Industriestraße rund 7 Minuten Wendezeit am Bahnhof Stockach aufweisen wird, würde jeder weitere zusätzliche Umweg die Betriebsstabilität erheblich beeinträchtigen und damit die Verspätungsanfälligkeit erhöhen.</p> <p>Einen weiteren wichtigen Grund gegen eine Anpassung der Linie 400 stellt in diesem Bereich der in Stockach Bahnhof sicherzustellende Anschluss an die künftige Linie 110 dar, um die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Hardt für die entlang dieser Linie liegenden Orte sicherzustellen. Vor diesem Hintergrund kann der Wunsch mit Blick auf die Linie 400 leider nicht erfüllt werden.</p> <p>Bei den künftigen Linien 101, 106 und 7377 sind jedoch Fahrzeitreserven vorhanden, die eine attraktivere Erschließung der Industriestraße ermöglichen, ohne Nachteile an anderen Stellen oder signifikante Mehrkosten zu erzeugen. Da die zusätzliche Erschließung vornehmlich auf den Berufsverkehr zielt, sollen die genannten Linien nur zu den in diesem Bereich für den Berufsverkehr relevanten Zeiten dort entlang geführt werden. Dies und die Einrichtung von zwei Haltestellen in der Industriestraße werden als neue Maßnahme M_Stok.14 in den Nahverkehrsplan aufgenommen und in den "mittelfristigen Bedarf" priorisiert. Eine Umsetzung kann erst mit der nächsten Ausschreibung der genannten Linien erfolgen.</p>	BM	Anhang 4.A
AV_Stok_K.09	<ul style="list-style-type: none">Wir begrüßen alle Maßnahmen, welche die kleinräumige Erreichbarkeit zwischen Espasingen und Bodman bzw. Gewerbegebiet Blumhof und Innenstadt verbessern.	AS/Vs	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_Stok_K.10	<ul style="list-style-type: none">• Zwischenzeitlich ist das Gebiet „Himmelreich“ im Ortsteil Hindelwangen von beachtlicher Größe. Die Haltestellen „Adler“ und „Meßkircher Straße“ sind von den hinteren (oberen) Gewerbegrundstücken weit entfernt. Wir bitten darum, die Durchfahrt des Gewerbegebietes mit Einrichtung einer Haltestelle zu prüfen.	ES	<p>Ein Großteil des Gewerbegebietes Himmelreich (mittlerer und südlicher Teil) wird über die vorhandene Haltestelle "Hindelwangen, Adler" durch die Linie 103 nach dem Standard "Hauptlinie 3. Ordnung" bedient. Der Fußweg zur Haltestelle beträgt in Einzelfällen ab dem Bereich "Im Eschle/Im Sägenloh" mehr als 600 Meter und gilt damit gemäß Kapitel 3.2.3 als "nicht ausreichend erschlossen". Um diesen Bereich sowie den in Ausbau befindlichen (und damit in absehbarer Zeit häufiger frequentierten) nördlichen Teil des Gewerbegebietes an den ÖPNV anbinden zu können, sind folgende Optionen denkbar:</p> <p>>> Einrichtung einer neuen Haltestelle auf der B14 auf Höhe des Anwesens Im Eschle 5/1 (die im Zielkonzept ohne nachteilige Auswirkungen an anderer Stelle durch die Linie 103 bedient werden könnte). Voraussetzung hierfür ist neben der Herstellung der Haltestelleninfrastruktur die Schaffung eines 150 bis 200 Meter langen neuen Fußweges von dort zur Straße "Im Eschle".</p> <p>>> Einrichtung einer neuen Haltestelle auf der B313 südlich des Anwesens Meßkircher Str. 64/ "VitalPoint" (die im Zielkonzept ohne nachteilige Auswirkungen an anderer Stelle durch die Linien 101, 110 und 350 bedient werden könnte). Voraussetzung hierfür ist neben der Herstellung der Haltestelleninfrastruktur die Schaffung eines neuen rund 140 Meter langen Fußweges von dort zur Straße "Im Eschle".</p> <p>>> Herstellung einer Straßenverbindung zwischen dem nördlichen Ende der Straße "Im Sägenloh" und der B14 und/oder B313. Damit wäre eine Erschließung durch die Linien 101 und 103 mit neuen Haltestellen im Kerngebiet des Gewerbegebietes vorstellbar.</p> <p>Ein Prüfauftrag hierzu wird im Maßnahmenkonzept berücksichtigt (neue Maßnahme M_Stok.15). Für die genannten Infrastrukturmaßnahmen sind die jeweiligen Straßenbaulastträger zuständig.</p>	BM	Anhang 4.A
AV_Stok_K.11	<p>c) Weitere Busverbindungen</p> <ul style="list-style-type: none">• Grundsätzlich begrüßen und unterstützen wir das Vorhaben, den Mindestbedien-standard nach der sogenannten Mobilitätsgarantie für alle Teilorte der Stadt Stockach flächendeckend auszubauen. Beispielhaft benennen wir die Ortsteile Zizenhausen und Hoppetenzell, die ausschließlich durch die eigenwirtschaftliche Linie 7391 der RAB erschlossen werden und diesen Standard nicht erfüllen (vgl. beiliegende Stellungnahme mit Vorschlag der CDU Fraktion). Die genannten Verbesserungen im Raum Tuttlingen / Meßkirch / Sigmaringen (vgl. Anlage 4.A, Seite 19, 26/27) werden unterstützt.	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_Stok_K.12	<ul style="list-style-type: none">• Wir fordern schon seit mehreren Jahren weitere Bedienzeiten auf der Linie 103, der sog. „Schnellbuslinie“ nach Tuttlingen. Die Stadt ist gerne bereit, sich in die Verhandlungen mit dem Landkreis Tuttlingen einzubringen. Der Linie 103 ist Vorrang einzuräumen gegenüber anderen Planungen in diesem Verkehrsraum.	AS/VS	Die beschriebene Anpassung ist bereits Teil der Maßnahme M_Stok.02. Die Zustimmung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung soll voraussichtlich mit der Neuausschreibung des betreffenden Linienbündels erfolgen und steht unter dem Vorbehalt einer Kooperation mit dem Landkreis Tuttlingen.	KoV	–
AV_Stok_K.13	<ul style="list-style-type: none">• Wir wünschen uns einen Austausch zum Haltestellenkonzept im Allgemeinen und vor allem zu den im vordringlichen Bedarf genannten Maßnahmen.	ES	Der Landkreis Konstanz steht für einen Austausch zu den genannten Themen gern zur Verfügung.	KoV	–
AV_Stok_K.14	<ul style="list-style-type: none">• Die Bleiche ist kein eigenständiger Ortsteil. Wir sind bereit, die Möglichkeit eines Fußweges zu prüfen. Die Haltestelle „Krone-Zizenhausen“ ist bereits barrierefrei gestaltet (Standard MM1), dies sollte im Plan aufgenommen werden.	ES	Der Landkreis Konstanz dankt der Stadt Stockach für Ihr Engagement in dieser Angelegenheit. Mit Blick auf die Maßgaben des Nahverkehrsplans, sind "Stadtteile" nicht im Sinne der politischen Gliederung / Gemarkungen zu verstehen, sondern als voneinander getrennte "Siedlungseinheiten".	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_Stok_K.15	<ul style="list-style-type: none">Wir begrüßen Verbesserungen auf den Linien 400 und 401 (Stockach-Singen). Eine Schnellbuslinie von Stockach nach Singen über die A 98 ist als „weiterer Bedarf“ in den Plan aufgenommen. Wir halten diese für dringlich und beantragen, die Maßnahme M.23 in den „mittelfristigen Bedarf“ aufzunehmen. Hierdurch wird das Reisezeitverhältnis der Strecke Singen-Stockach erheblich verbessert. Dies gilt umso mehr, da eine geeignete SPNV-Maßnahme derzeit nicht realisierbar erscheint.	AS/Vs	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen. Da es sich um ein zusätzliches Angebot zu der in der Planung bereits berücksichtigten direkten Buslinie 410X über Steißlingen (Mittelfristiger Bedarf) handelt, kann mit Blick auf die Gleichbehandlung aller Teilräume des Landkreises Konstanz leider keine Höherstufung der geplanten Schnellbusverbindung über die A98 vorgenommen werden. Im Rahmen der Umsetzung wird insbesondere auf Basis der verfügbaren Finanzmittel und weiterer Rahmenbedingungen zu entscheiden sein, welche Maßnahmen aus dem "Weiteren Bedarf" noch vor der Fortschreibung des nächsten Nahverkehrsplans umgesetzt werden können (z.B. in Form von im Vergabeverfahren formulierbaren Optionen).	KoV	–
AV_Stok_K.16	<ul style="list-style-type: none">Die Erschließung des Gebietes „Haldenösch“, Stockach/Hindelwangen wird als noch nicht erledigte Maßnahme des NVP 2016 aufgeführt (M47, S. 69). Im neuen Plan ist die Umsetzung von M47 nicht erkennbar. Die Erschließung des Baugebietes mit Anschlussverbindungen am Bahnhof/Busbahnhof soll umgesetzt werden.	ES	Die Erschließung des Bereichs "Haldenösch/Hindelwanger Str." in Stockach war im Anhang 4.B.1 bereits fahrplantechnisch berücksichtigt, jedoch noch nicht in Anhang 4.A ausformuliert worden. Künftig soll die Linie 105 ab Stockach Bahnhof über die Haltestellen "Meßkircher Str." - "Haldenöschstr." - "Anton-Bruckner-Str." (neue Haltestelle) - "Hindelwanger Str." - "Altersheim" und "Winterspürer Str." zum Schulzentrum Nellenburg und von dort weiter Richtung Bodman fahren (Gegenrichtung analog). Der Landkreis Konstanz dankt für diesen Hinweis und fügt im Anhang 4.A die neue Maßnahme M_Stok.16 entsprechend hinzu. Die Umsetzung soll voraussichtlich mit der Neuausschreibung des betreffenden Linienbündels erfolgen und wird daher dem "mittelfristigen Bedarf" zugeordnet.	BM	Anhang 4.A
AV_Stok_K.17	Schülerverkehr: die Wartezeiten sind vereinzelt länger, als die im Konzept genannten 25 Minuten vor allem nach der 4. und 7. Schulstunde, Die Haltestelle Grundschule Winterspüren sollte zu schulrelevanten Zeiten nachmittags grundsätzlich angefahren werden (Linien 7392 und 101) .	AS/Vs	Die Detailplanung des Schulverkehrs ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Im Kapitel 3.2.2.6 sind lediglich Qualitätsstandards definiert. Deren Prüfung und Einhaltung ist eine laufende Aufgabe, die nicht im Rahmen des Nahverkehrsplans bearbeitet werden kann. Das Anliegen wird daher außerhalb des Nahverkehrsplans geprüft.	PA	–
AV_Stok_K.18	Planentwurf Seite 30: die einpendelnden Schüler aus anderen Landkreises lassen sich aus der amtlichen Schulstatistik ermitteln. Die Statistik vom Oktober 2023 weist 73 Schüler bei den Schulen der Stadt aus, hinzuzurechnen sind noch die Schüler des BSZ Stockach	H	Die zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse im Jahr 2021 bereitgestellten Daten wurden durch die Schulen gemeldet. Die aus dem Landkreis Konstanz auspendelnden Schülerinnen und Schüler waren aus den nach Schulen gegliederten Tabellen nicht erkennbar. Weitere Daten liegen dem Landkreis Konstanz derzeit nicht vor. Der Landkreis Konstanz dankt für den Hinweis. Mit Blick auf die Relevanz der nicht berücksichtigten Daten bleibt festzuhalten, dass diese keinen wesentlichen Einfluss auf die Ergebnisse der Fahrgastprognose ausüben dürften, da die Binnenpendelnden plus Einpendelnden erfahrungsgemäß den größten Anteil am Gesamtaufkommen der Schulpendelnden bilden.	KoV	–
AV_Stok_K.19	<u>d) Bedarfsverkehre</u> <ul style="list-style-type: none">Wir teilen die Einschätzung, dass Bedarfsverkehre, die eine Abrufquote von über 50-60% erreichen, ganz oder zum Teil in den Linienverkehr überführt werden sollten. Für die Untersuchung regen wir an, neues Datenmaterial aus 2023 heranzuziehen, da dem Plan die Daten von 2022 zugrunde liegen und somit noch von der Pandemie beeinflusst sind.	AS/Vs	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Analyse der Daten erfolgte in dem Bewusstsein, dass in Jahren ohne Pandemie die Abrufquoten mutmaßlich etwas höher gelägen hätten, als 2022. Eine erneute Analyse (einschließlich ggf. nötiger Anpassungen am Maßnahmenkonzept) kann angesichts der begrenzten Bearbeitungszeit für den Nahverkehrsplan nachträglich nicht mehr vorgenommen werden. Aus gutachterlicher Sicht ist jedoch auch im Jahr 2023 vielerorts noch keine flächendeckend vollständige Erholung der Fahrgastnachfrage zu beobachten gewesen, sodass sich die Unterschiede gegenüber den Daten aus 2022 im einstelligen Prozentbereich bewegen und die Auswirkungen auf das Maßnahmenkonzept auf überschaubare Details beschränken dürften. Mit der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans können alle Daten erneut ausgewertet und im Kontext des dann vorliegenden Angebotskonzeptes bewertet werden.	KoV	–
AV_Stok_K.20	<ul style="list-style-type: none">Wir begrüßen die Bestrebungen, die Bestellung des Bedarfsverkehrs an den Stand der Technik anzupassen und in der Bevölkerung besser bekanntzumachen.	AS/Vs	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_Stok_K.21	<u>e) Ausschreibung der Regionalbusverkehre:</u> Im Jahr 2028 steht die Ausschreibung der Regionalbusverkehre für den Verkehrsraum Stockach erneut an. Wir bitten um frühzeitige Beteiligung der Kommunen mit angemessenen Beteiligungsfristen, die eine sorgfältige Vorbereitung und Beteiligung der Gremien ermöglichen.	A	Der Landkreis Konstanz wird die Kommunen in die Vorbereitung der Linienbündel-Ausschreibungen angemessen einbinden.	KoV	–
AV_Stok_K.22	<u>f) Aufgabenträgerverbund:</u> Die Gründung eines Aufgabenträgerverbundes und eines Mobilitätsverbundes wird seitens der Stadt Stockach ausdrücklich begrüßt.	T	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 01: Anliegen von Kommunen																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
AV_Stok_K.23 (CDU)	<u>Anregungen / Vorschläge der CDU-Fraktion im Gemeinderat Stockach:</u> --- Seite 89: Grundsätzlich sollte der Takt auch auf Linien der Bus-Hauptlinien 3-Ordnung gelten. Kunden können sich dadurch die Zeit besser merken und der Zugang zum ÖPNV wird leichter.	AS/VS	Gemäß Kapitel 3.2.2 des Nahverkehrsplans gilt auch auf Hauptlinien 3. Ordnung die stingente Einhaltung des dort definierten Taktverkehrs. Ausnahmen hiervon sind nur in Einzelfällen im Schulverkehr zulässig, sofern damit ein Fahrzeug- und Personalmehraufwand für eine gleichzeitig überschaubare Nachfrage - Hauptlinien 3. Ordnung kommen meist in eher ländlichen Gebietes zum Einsatz - vermieden werden kann. Grundsätzlich sollten vor Fahrplananpassungen ("Taktstörungen") in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Schulen immer die Möglichkeiten einer Anpassung der Stundenanfangs-/endzeiten geprüft werden (vgl. Kapitel 3.2.1, Ziel Z_3.4).	KoV	–																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
AV_Stok_K.24 (CDU)	--- 3. 2. 3.1 Erschließungsstandard: Um auch den vielen einpendelnden Arbeitskräften den Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern, sollten die Industrie- u. Gewerbegebiete rund um Stockach besser an die Linien des ÖPNV angebunden werden. >> Linie 400 immer die Runde durch den „Hardtring" und durch die „Industriestäße" >> Linie 104 immer die Runde durch das Gewerbegebiet „Himmelreich"	ES	Siehe Stellungnahmen zu den Anliegen AV_Stok_K.07 und AV_Stok_K.10	BM	Anhang 4.A																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
AV_Stok_K.25 (CDU)	--- Seite 47: Auf der Schnellbuslinie 103 sollten die Taktlücken geschlossen und um ein Fahrtenpaar verlängert werden um die Attraktivität dieser sehr gut angenommenen Verbindung noch mehr zu steigern.	AS/VS	Die beschriebene Anpassung ist bereits Teil der Maßnahme M_Stok.02. Die Zustimmung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung soll voraussichtlich mit der Neuausschreibung des betreffenden Linienbündels erfolgen und steht unter dem Vorbehalt einer Kooperation mit dem Landkreis Tuttlingen.	KoV	–																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
AV_Stok_K.26 (CDU)	--- zu 2.3. Die Ortschaften Zizenhausen und Hoppetenzell liegen an der Linie 7391 welche durch die „Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH" aktuell noch mit einer eigenwirtschaftlichen Konzession betrieben wird. Um das Fahrtenangebot an den Mindeststandard aller anderen Ortschaften des LK KN anzugleichen sollten umgehend von Montag bis Freitag mindestens zwei und am Wochenende mehrere zusätzliche Fahrten bei der RAB bestellt werden. Des Weiteren könnte zumindest an Schultagen durch Mitbedienung der Ortschaften Zizenhausen und Hoppetenzell durch die Linien 100s (Richtung Mühlweiler) und 101s (Richtung Stockach) das Fahrtenangebot morgens verdichtet werden. Ein Vorschlag wie dies aussehen könnte anbei. Bei diesem Vorschlag sind nur die Haltestellen zwischen Stockach und Hoppetenzell dargestellt. Am Wochenende immer mit Anschluss auf die S61 in Stockach sowie auf die Regiobuslinie 600 in Meßkirch. Kosten für diese Zubestellung ca. 75000€ pro Jahr.	AS/VS	<div>Eine bessere Anbindung der Stadtteile Hoppetenzell und Zizenhausen - einschließlich Herstellung eines sauberen Taktverkehrs und Bedienzeiten bis 0 Uhr - ist bereits Teil der Maßnahme M_Stok.07. Diese soll zusammen mit anderen Verbesserungen im Rahmen der Maßnahme M_Ho.02 mit der nächsten Ausschreibung des betreffenden Linienbündels umgesetzt werden.</div> <div>Nach dem vorgelegten Fahrplanentwurf mit Kostenschätzung müssten für knapp über 17.000 Fahrplan-km pro Jahr 75.000 € bereitgestellt werden. Damit würde nur teilweise der im Nahverkehrsplan definierte Standard erfüllt. Vor diesem Hintergrund und der begrenzten Haushaltsmittel kann der Landkreis Konstanz derzeit keine kurzfristige Hinzubestellung von Einzelfahrten auf der Linie 7391 auf eigene Kosten vornehmen.</div> <div><div><div><div><div>Hoppetenzell - Stockach Samstag u. Sonntag</div><div>Linie 600 XX:07 Adlerplatz aus SIG Meßkirch, Bhf</div><table><tr><td></td><td></td><td>06:10</td><td></td><td>08:10</td><td></td><td>10:10</td><td></td><td></td><td></td><td>14:10</td><td></td><td>16:10</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Hoppetenzell</td><td>Aachtalstr.</td><td>06:32</td><td></td><td>08:32</td><td></td><td>09:32</td><td></td><td></td><td></td><td>14:32</td><td></td><td>16:32</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Satory</td><td></td><td>06:50</td><td></td><td>08:50</td><td></td><td>09:50</td><td></td><td>10:50</td><td>11:30</td><td>12:50</td><td></td><td>14:50</td><td>16:50</td><td>17:30</td></tr><tr><td></td><td>Johanniter</td><td></td><td>06:53</td><td></td><td>08:53</td><td></td><td>09:53</td><td></td><td>10:53</td><td>11:33</td><td>12:53</td><td></td><td>14:53</td><td>16:53</td><td>17:33</td></tr><tr><td>Zizenhausen</td><td>Hohenzollern</td><td>06:34</td><td>06:56</td><td>08:34</td><td>08:56</td><td>10:34</td><td>10:56</td><td>11:36</td><td>12:56</td><td>14:34</td><td>14:56</td><td>16:34</td><td>16:56</td><td>17:36</td><td>18:56</td></tr><tr><td></td><td>Mitte</td><td>06:35</td><td>06:57</td><td>08:35</td><td>08:57</td><td>10:35</td><td>10:57</td><td>11:37</td><td>12:57</td><td>14:35</td><td>14:57</td><td>16:35</td><td>16:57</td><td>17:37</td><td>18:57</td></tr><tr><td></td><td>Krone</td><td>06:36</td><td>06:58</td><td>08:36</td><td>08:58</td><td>10:36</td><td>10:58</td><td>11:38</td><td>12:58</td><td>14:36</td><td>14:58</td><td>16:36</td><td>16:58</td><td>17:38</td><td>18:58</td></tr><tr><td>Hindelwangen</td><td>Tuttlingerstr.</td><td></td><td>07:00</td><td></td><td>09:00</td><td></td><td>11:00</td><td>11:40</td><td>13:00</td><td></td><td>15:00</td><td></td><td>17:00</td><td>17:40</td><td>19:00</td></tr><tr><td>Stockach</td><td>GS TuttlingerStr.</td><td></td><td>07:01</td><td></td><td>09:01</td><td></td><td>11:01</td><td>11:41</td><td>13:01</td><td></td><td>15:01</td><td></td><td>17:01</td><td>17:41</td><td>19:01</td></tr><tr><td></td><td>WinterspülerStr.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Schulzentrum</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Stadtwall</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>MeßkircherStr.</td><td>06:38</td><td></td><td>08:38</td><td></td><td>10:38</td><td></td><td>11:10</td><td>11:50</td><td>13:10</td><td>14:38</td><td>16:38</td><td>17:10</td><td>17:50</td><td>19:10</td></tr><tr><td></td><td>Busbahnhof</td><td>06:40</td><td>07:10</td><td>08:40</td><td>09:10</td><td>10:40</td><td>11:10</td><td>11:50</td><td>13:10</td><td>14:40</td><td>15:10</td><td>16:40</td><td>17:10</td><td>17:50</td><td>19:10</td></tr></table></div><div><div>Zug nach Rdz XX:16</div><div>Stockach - Hoppezenzell Samstag u. Sonntag</div><div>Zug aus Rdz XX:10</div><table><tr><td>Stockach</td><td>Busbehnhof</td><td>06:40</td><td>07:15</td><td>08:40</td><td>09:15</td><td>10:40</td><td>11:15</td><td>12:40</td><td>13:15</td><td>14:40</td><td>15:15</td><td>16:40</td><td>17:15</td><td>18:40</td><td>19:15</td></tr><tr><td></td><td>MeßkircherStr</td><td>06:41</td><td></td><td>08:41</td><td></td><td>10:41</td><td></td><td>12:41</td><td></td><td>14:41</td><td></td><td>16:41</td><td></td><td>18:41</td><td></td></tr><tr><td></td><td>Stadtwall</td><td></td><td>07:19</td><td></td><td>09:19</td><td></td><td>11:19</td><td></td><td>13:19</td><td></td><td>15:19</td><td></td><td>17:19</td><td></td><td>19:19</td></tr><tr><td></td><td>Schulzentrum</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Winterspülerstr.</td><td></td><td>07:20</td><td></td><td>09:20</td><td></td><td>11:20</td><td></td><td>13:20</td><td></td><td>15:20</td><td></td><td>17:20</td><td></td><td>19:20</td></tr><tr><td></td><td>GS TuttlingerStr.</td><td></td><td>07:22</td><td></td><td>09:22</td><td></td><td>11:22</td><td></td><td>13:22</td><td></td><td>15:22</td><td></td><td>17:22</td><td></td><td>19:22</td></tr><tr><td>Hindelwangen</td><td>Tuttlinger Str.</td><td></td><td>07:23</td><td></td><td>09:23</td><td></td><td>11:23</td><td></td><td>13:23</td><td></td><td>15:23</td><td></td><td>17:23</td><td></td><td>19:23</td></tr><tr><td>Zizenhausen</td><td>Krone</td><td>06:44</td><td>07:26</td><td>08:44</td><td>09:26</td><td>10:44</td><td>11:26</td><td>12:44</td><td>13:26</td><td>14:44</td><td>15:26</td><td>16:44</td><td>17:26</td><td>18:44</td><td>19:26</td></tr><tr><td></td><td>Mitte</td><td>06:45</td><td>07:27</td><td>08:45</td><td>09:27</td><td>10:45</td><td>11:27</td><td>12:45</td><td>13:27</td><td>14:45</td><td>15:27</td><td>16:45</td><td>17:27</td><td>18:45</td><td>19:27</td></tr><tr><td></td><td>Hohenzollerns</td><td>06:46</td><td>07:28</td><td>08:46</td><td>09:28</td><td>10:46</td><td>11:28</td><td>12:46</td><td>13:28</td><td>14:46</td><td>15:28</td><td>16:46</td><td>17:28</td><td>18:46</td><td>19:28</td></tr><tr><td>Hoppetenzell</td><td>Aachtalstr.</td><td></td><td>07:31</td><td></td><td>09:31</td><td></td><td>10:50</td><td>11:30</td><td>12:50</td><td>13:31</td><td>15:31</td><td>16:50</td><td>17:30</td><td>18:50</td><td>19:31</td></tr><tr><td></td><td>Satory</td><td>06:50</td><td></td><td>08:50</td><td></td><td>10:50</td><td>11:30</td><td>12:50</td><td></td><td>14:50</td><td></td><td>16:50</td><td>17:30</td><td>18:50</td><td></td></tr><tr><td></td><td>Johanniter</td><td>06:53</td><td></td><td>08:53</td><td></td><td>10:53</td><td>11:33</td><td>12:53</td><td></td><td>14:53</td><td></td><td>16:53</td><td>17:33</td><td>18:53</td><td></td></tr></table></div><div><div>Linie 600 XX:S4 Adlerplatz nach SIG</div><table><tr><td></td><td></td><td></td><td>07:52</td><td></td><td>09:52</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>13:52</td><td></td><td>15:52</td><td></td><td></td><td>19:52</td></tr></table><div>an Samstag und Sonntag 9 Fahrtenpaar mehr zwischen Stockach und Hoppetenzell</div><div>Kostenschätzung</div><div>2 Fahrtenpaar an S und F, und 9 Fahrtenpaare an Sa+So</div><div>187 S, 61 F, 53Sa und 64 So</div><div>75000€ pro Jahr</div></div></div></div></div>			06:10		08:10		10:10				14:10		16:10				Hoppetenzell	Aachtalstr.	06:32		08:32		09:32				14:32		16:32					Satory		06:50		08:50		09:50		10:50	11:30	12:50		14:50	16:50	17:30		Johanniter		06:53		08:53		09:53		10:53	11:33	12:53		14:53	16:53	17:33	Zizenhausen	Hohenzollern	06:34	06:56	08:34	08:56	10:34	10:56	11:36	12:56	14:34	14:56	16:34	16:56	17:36	18:56		Mitte	06:35	06:57	08:35	08:57	10:35	10:57	11:37	12:57	14:35	14:57	16:35	16:57	17:37	18:57		Krone	06:36	06:58	08:36	08:58	10:36	10:58	11:38	12:58	14:36	14:58	16:36	16:58	17:38	18:58	Hindelwangen	Tuttlingerstr.		07:00		09:00		11:00	11:40	13:00		15:00		17:00	17:40	19:00	Stockach	GS TuttlingerStr.		07:01		09:01		11:01	11:41	13:01		15:01		17:01	17:41	19:01		WinterspülerStr.																Schulzentrum																Stadtwall																MeßkircherStr.	06:38		08:38		10:38		11:10	11:50	13:10	14:38	16:38	17:10	17:50	19:10		Busbahnhof	06:40	07:10	08:40	09:10	10:40	11:10	11:50	13:10	14:40	15:10	16:40	17:10	17:50	19:10	Stockach	Busbehnhof	06:40	07:15	08:40	09:15	10:40	11:15	12:40	13:15	14:40	15:15	16:40	17:15	18:40	19:15		MeßkircherStr	06:41		08:41		10:41		12:41		14:41		16:41		18:41			Stadtwall		07:19		09:19		11:19		13:19		15:19		17:19		19:19		Schulzentrum																Winterspülerstr.		07:20		09:20		11:20		13:20		15:20		17:20		19:20		GS TuttlingerStr.		07:22		09:22		11:22		13:22		15:22		17:22		19:22	Hindelwangen	Tuttlinger Str.		07:23		09:23		11:23		13:23		15:23		17:23		19:23	Zizenhausen	Krone	06:44	07:26	08:44	09:26	10:44	11:26	12:44	13:26	14:44	15:26	16:44	17:26	18:44	19:26		Mitte	06:45	07:27	08:45	09:27	10:45	11:27	12:45	13:27	14:45	15:27	16:45	17:27	18:45	19:27		Hohenzollerns	06:46	07:28	08:46	09:28	10:46	11:28	12:46	13:28	14:46	15:28	16:46	17:28	18:46	19:28	Hoppetenzell	Aachtalstr.		07:31		09:31		10:50	11:30	12:50	13:31	15:31	16:50	17:30	18:50	19:31		Satory	06:50		08:50		10:50	11:30	12:50		14:50		16:50	17:30	18:50			Johanniter	06:53		08:53		10:53	11:33	12:53		14:53		16:53	17:33	18:53					07:52		09:52					13:52		15:52			19:52	KoV	–
		06:10		08:10		10:10				14:10		16:10																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
Hoppetenzell	Aachtalstr.	06:32		08:32		09:32				14:32		16:32																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
	Satory		06:50		08:50		09:50		10:50	11:30	12:50		14:50	16:50	17:30																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
	Johanniter		06:53		08:53		09:53		10:53	11:33	12:53		14:53	16:53	17:33																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Zizenhausen	Hohenzollern	06:34	06:56	08:34	08:56	10:34	10:56	11:36	12:56	14:34	14:56	16:34	16:56	17:36	18:56																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
	Mitte	06:35	06:57	08:35	08:57	10:35	10:57	11:37	12:57	14:35	14:57	16:35	16:57	17:37	18:57																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
	Krone	06:36	06:58	08:36	08:58	10:36	10:58	11:38	12:58	14:36	14:58	16:36	16:58	17:38	18:58																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Hindelwangen	Tuttlingerstr.		07:00		09:00		11:00	11:40	13:00		15:00		17:00	17:40	19:00																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Stockach	GS TuttlingerStr.		07:01		09:01		11:01	11:41	13:01		15:01		17:01	17:41	19:01																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
	WinterspülerStr.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
	Schulzentrum																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
	Stadtwall																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
	MeßkircherStr.	06:38		08:38		10:38		11:10	11:50	13:10	14:38	16:38	17:10	17:50	19:10																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
	Busbahnhof	06:40	07:10	08:40	09:10	10:40	11:10	11:50	13:10	14:40	15:10	16:40	17:10	17:50	19:10																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Stockach	Busbehnhof	06:40	07:15	08:40	09:15	10:40	11:15	12:40	13:15	14:40	15:15	16:40	17:15	18:40	19:15																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
	MeßkircherStr	06:41		08:41		10:41		12:41		14:41		16:41		18:41																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
	Stadtwall		07:19		09:19		11:19		13:19		15:19		17:19		19:19																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
	Schulzentrum																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
	Winterspülerstr.		07:20		09:20		11:20		13:20		15:20		17:20		19:20																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
	GS TuttlingerStr.		07:22		09:22		11:22		13:22		15:22		17:22		19:22																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Hindelwangen	Tuttlinger Str.		07:23		09:23		11:23		13:23		15:23		17:23		19:23																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Zizenhausen	Krone	06:44	07:26	08:44	09:26	10:44	11:26	12:44	13:26	14:44	15:26	16:44	17:26	18:44	19:26																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
	Mitte	06:45	07:27	08:45	09:27	10:45	11:27	12:45	13:27	14:45	15:27	16:45	17:27	18:45	19:27																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
	Hohenzollerns	06:46	07:28	08:46	09:28	10:46	11:28	12:46	13:28	14:46	15:28	16:46	17:28	18:46	19:28																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Hoppetenzell	Aachtalstr.		07:31		09:31		10:50	11:30	12:50	13:31	15:31	16:50	17:30	18:50	19:31																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
	Satory	06:50		08:50		10:50	11:30	12:50		14:50		16:50	17:30	18:50																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
	Johanniter	06:53		08:53		10:53	11:33	12:53		14:53		16:53	17:33	18:53																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
			07:52		09:52					13:52		15:52			19:52																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
AV_Stok_K.27 (CDU)	Da die Konzession der Linie 7391 ausläuft und von der RAB eigenwirtschaftlich nicht mehr beantragt wird, könnte der LKKN einen Antrag auf eine Regiobuslinie zwischen Stockach und Meßkirch stellen. Durch dies könnte dann eine durch das Land mitfinanzierte sehr attraktive Verbindung auf schon vorhandener Infrastruktur durch die Orte (und nicht an diesen vorbei) welche an der Strecke liegen geschaffen werden. Eine Anbindung an die S61 (seehäse) und die Regiobuslinie 600 (Meßkirch-Sigmaringen) wäre möglich.	AS/VS	Im Nahverkehrsplan ist mit der im Anhang 4.A, M_Mü.03 beschriebenen neuen Linie 110 bereits eine vergleichbare Maßnahme berücksichtigt.	KoV	–																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Stadt Tengen					
AV_T_K.01	IM RAHMEN DES ANHÖRUNGSVERFAHRENS WURDE KEINE STELLUNGNAHME ABGEGEBEN	–	Kenntnisnahme	KoV	–
Gemeinde Volkertshausen					
AV_V_K.01	<u>Zu M.24.a, zweiter Spiegelstrich:</u> Die Gemeinde Volkertshausen begrüßt die Einführung einer Schnellbuslinie, sofern das Angebot an möglichen Fahrtzeiten insgesamt nicht eingeschränkt wird.	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen. Bei der in Anhang 4.A, Maßnahme M.24.a und im Anhang 4.B.1 beschriebenen neuen Schnellbuslinie 400X handelt es sich um ein zusätzliches Angebot zur heute bekannten Linie 400 (die ihrerseits wiederum punktuell erweitert wird). Insofern steigt mit Umsetzung der Maßnahme M.24.a die Gesamtanzahl an Fahrten in der Gemeinde Volkertshausen.	KoV	–
AV_V_K.02	<u>Zu M.24.d:</u> Die Gemeinde Volkertshausen lehnt eine zweite Linienvariante unter der Maßgabe, dass sich die Taktung an der schon bisher existierenden Linienführung reduziert, ab. Aus Sicht der Gemeinde hat die Haltestelle „Rosenbergstraße“ eine zu große Bedeutung, als dass die Taktung auf eine stündliche reduziert werden könne. Da sich zudem aus unserer Sicht die in der alternativen Variante vorgesehenen Straßen wesentlich weniger für Busverkehr eignen als die bisherige Variante, wird der Vorschlag in der Gesamtschau abgelehnt. Zu einer anderen Haltung gelangten wir, wenn die Alternativroute keine Reduzierung der Taktung an der bisherigen Route mit sich brächte.	AS/VS	Im Zielkonzept ist vorgesehen, dass ... >> ... die Linie 400 jeweils stündlich entweder die Haltestelle "Rosenbergstraße" oder die beiden neuen Haltestellen "Öhmdweg" und "Grenzstraße" bedient sowie zusätzlich hierzu >> ... die neue Linie 400X stündlich die Haltestelle "Rosenbergstraße" bedient. Somit ergibt sich insgesamt ein Fahrtenangebot von zwei Fahrten pro Stunde an der Haltestelle "Rosenbergstraße" (dies entspricht dem Bestandsfahrplan) sowie - neu - einer Fahrt pro Stunde an den neuen Haltestellen "Öhmdweg" und "Grenzstraße". Insofern steigt mit Umsetzung der Maßnahme M.24.a die Gesamtanzahl an Fahrten in der Gemeinde Volkertshausen. Daher geht der Landkreis Konstanz davon aus, dass die Maßnahme M.24.d nicht abgelehnt wird.	KoV	–
AV_V_K.03	Zu M_Aach.04 [und] M_Stei.02: Die Maßnahme wird vonseiten der Gemeinde Volkertshausen sehr begrüßt.	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_V_K.04	Über die oben genannten Maßnahmen hinaus möchten wir dringend anregen, eine Verbindung zum Bahnhof Mühlhausen (zumindest für die Hauptpendelzeiten) zu prüfen und ernsthaft in Erwägung zu ziehen. Aus Sicht der Gemeinde gibt es hierfür ein entsprechendes Potential. Schon sehr häufig wurde aus der Bevölkerung der Wunsch nach einer entsprechenden Verbindung geäußert. Es wird deshalb darum gebeten, die Umsetzung zu prüfen.	AS/VS	Für die Relation Mühlhausen-Ehingen - Volkertshausen konnte ein Fahrgastpotenzial in Höhe von rund 90 Fahrgästen pro Woche ermittelt werden. Zwischen den beiden Gemeinden liegen zudem keine Orte oder publikumswirksamen Einrichtungen, die nicht schon anderweitig mit dem ÖPNV erschlossen sind. Für eine Verbindung nach der niedrigsten Kategorie "Ergänzungsnetz Grundversorgung" (Rufbedienung im 60-Minuten-Takt) wäre dies oder ein Fahrgastpotenzial von mindestens 200 Fahrgästen pro Woche erforderlich. Zwischen den beiden Gemeinden bestehen insgesamt 31 Beziehungen im Bereich der Berufspendelnden (18 Einpendelnde von Mühlhausen-Ehingen nach Volkertshausen, 13 Auspendelnde von Volkertshausen nach Mühlhausen-Ehingen). Es ist nicht davon auszugehen, dass diese Personen jeweils zu identischen Zeiten mit dem ÖPNV fahren (können oder wollen), womit auch die Einrichtung von berufsbezogenen Einzelfahrten keine ausreichende Nachfrage erwarten lässt. Vor diesem Hintergrund kann der Landkreis Konstanz den vorgetragenen Wunsch leider nicht erfüllen. Es steht den Gemeinden Mühlhausen-Ehingen und Volkertshausen jedoch frei, ein eigenes ÖPNV-Angebot einzurichten, falls hier dennoch ein ausreichender Bedarf gesehen wird.	KoV	–

Stellungnahmen von Institutionen zum Anhörungsentwurf – Zweite Beteiligungsstufe (Anhörungsverfahren) –	Prüfung der Anliegen von Institutionen [Stand 10.03.2025]
--	--

Themen- bereiche	A = Allgemeine Anmerkungen AQ = Aufenthaltsqualität AS/VS = Anbindungs- & Verbindungsstandard B = Barrierefreiheit EM = Ergänzende Mobilität ES = Erschließungsstandard H = Sonstige Hinweise S = Service, Kommunikation & Verhalten des Fahr-/Betriebspersonals SPNV = Schienenpersonennahverkehr T = Tarif und Vertrieb FGI = Bewerbung des bestehenden Angebots / Fahrgastinformation	Prüfergebnisse KoV = Kenntnisnahme ohne weitere Veranlassung KW = Kenntnisnahme & Weiterleitung an zuständige Stelle BM = Berücksichtigung im Nahverkehrsplan als Maßnahme mit Priorisierung BS = Sonstige Berücksichtigung im Nahverkehrsplan PA = Prüfung außerhalb des Nahverkehrsplans
		Sofern ein Anliegen im Nahverkehrsplan berücksichtigt wurde, ist in der Spalte "Berücksichtigungsort" angegeben an welcher Stelle dies erfolgte. Bei Anpassungen des Berichtes ist die Kapitelnummer angegeben, bei Anpassungen an den übrigen Unterlagen die Bezeichnung des jeweiligen Anhangs

Lfd.Nr.	Anliegen	Themen- bereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Behindertenbeauftragter Stadt Konstanz					
AV_BBKN.01	ich kann mich im Rahmen meiner ehrenamtlichen Funktion nur für Konstanz äußern, jedoch schließe ich mich der Stellungnahme des Kreis-Seniorenrates v. 20.07.2024 vollumfänglich an und bitte gerade die Punkte Barrierefreiheit bei den Angeboten, Haltestellen, Automaten etc. besonders zu fokussieren.	B	Zum Thema Barrierefreiheit im ÖPNV gibt es unter anderem im Kapitel 3.2.7 Ausführungen dazu, wie das Ziel einer "vollständigen Barrierefreiheit" erreicht werden soll.	KoV	–
AV_BBKN.02	Bedenken Sie bitte, dass gerade Menschen mit Mobilitätseinschränkungen besonders auf Taktungen, Bedienungsfreundlichkeit, barrierefreie Nutzung der Infrastruktur angewiesen sind. [...]	B	Die genannten Themen werden im Nahverkehrsplan angesprochen und sind bei der Planung von ÖPNV-Linien und der Infrastruktur zu beachten.	KoV	–
Bodenseekreis					
AV_LK.Bo.01	Der Landkreis Konstanz stellt für uns als Nachbarlandkreis einen sehr wichtigen Partner dar. Beide Landkreise sind stark touristisch geprägt, jedoch über den Obersee des Bodensees (zwischen Konstanz und Meersburg/Überlingen) von einander getrennt. In den Bereichen Sipplingen, Bondorf, Billafingen besteht von Seiten des Bodenseekreises eine direkte Verbindung auf dem Landweg zum Landkreis Konstanz.	A	Kenntnisnahme. Für den Landkreis Konstanz ist der Bodenseekreis ebenfalls ein wichtiger Partner mit vielfältigen Verflechtungen.	KoV	–
AV_LK.Bo.02	Wir vertreten die Auffassung, dass sowohl im Hinblick auf die Pendlerströme, wie auch auf den Tourismus, unsere Raumschaft frei von Landkreisgrenzen oder Verkehrsverbundgrenzen (vhb bzw. bodo) perpektivisch gedacht werden sollte. Das Deutschlandticket hat uns nahezu hin in ein neues Zeitalter „katapultiert“. Der Kunde/Fahrgast hat ein hohes Interesse gut von A nach B zu kommen, frei von jeglichen Gebiets- oder Tarifgrenzen.	A	Der Landkreis Konstanz unterstützt die Forderung nach einer Planung, die über Zuständigkeitsgrenzen hinausreicht und präsentiert mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan Ansätze, um dies in der Praxis zu realisieren (siehe nachfolgende Stellungnahmen).	KoV	–
AV_LK.Bo.03	Wir sind der Auffassung, dass das Integrieren von Fähre, Schifffahrt und Katamaran in den regulären ÖPNV die Situation wesentlich verbessern würde, sehen hier jedoch keine kurzfristigen Ansätze.	AS/VS	Der Landkreis Konstanz unterstützt die Forderung nach einer Integration der ganzjährig bedienten Verbindungen auf dem Bodensee in die Tarif- und Finanzierungsstrukturen des ÖPNV. Voraussetzung für eine perspektivische Anerkennung von ÖPNV-relevanten Schiffsverbindungen durch das Land Baden-Württemberg ist nach Kenntnis des Landkreises Konstanz deren Berücksichtigung in den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger. In diesem Sinne wurden die ganzjährig bedienten Schiffsverbindungen zwischenzeitlich in den Nahverkehrsplan des Landkreises Konstanz integriert.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_LK.Bo.0 4	Im Regionalbusverkehr besteht aus unserer Sicht jedoch ein bisher ungenutztes Potential. Der Bodenseekreis ist bestrebt seine Linien auf einen Studentakt ausbauen. Hierbei könnten bestehende Linien auch im Sinne des Landkreises Konstanz weitentwickelt werden z.B.: – Durchgängiger Studentakt der Linie 7392 von Überlingen über Owingen nach Stockach (Anregung aus dem Bodenseekreis, aber nach Durchsicht des Entwurfs NVP Lkr. KN dort nicht vorgesehen)	AS/VS	Die bisherige Linie 7392 ist im Nahverkehrsplan des Landkreises Konstanz in 692 (im Bodenseekreis bisher Rufbusfahrten Owingen - Seelfingen) umbenannt worden und soll künftig nach dem Standard "Hauptlinie 3. Ordnung" (der einen 60-Minuten-Takt an allen Wochentagen vorsieht) bedient werden (vgl. Maßnahme M_Stok.01). Damit verbunden ist eine erhebliche Ausweitung des ÖPNV-Angebotes auf dieser Achse zwischen dem Landkreis Konstanz und dem Bodenseekreis. In diesem Sinne begrüßt der Landkreis Konstanz die Zustimmung zum avisierten Zielkonzept und freut sich auf die Zusammenarbeit.	KoV	–
AV_LK.Bo.0 5	– Durchgängiger Studentakt der Linie 7377 von Überlingen über Bonndorf - Ludwigshafen nach Stockach (Maßnahme M_Stok.12)	AS/VS	Im Maßnahmenkonzept ist auf der Buslinie 7377 (künftig 677) bisher ein 2-Stunden-Takt vorgesehen. Mit der Reaktivierung des Bahnhofpunktes Espasingen ist angedacht diese Linie auf den Abschnitt Überlingen - Bonndorf - Ludwigshafen einzukürzen. Auf diesem kann aus Sicht des Landkreises Konstanz perspektivisch ein 60-Minuten-Takt vorgesehen werden. Alternativ kann der 60-Minuten-Takt für den Korridor Stockach - Bonndorf - Überlingen über eine wechselweise Bedienung über Ludwigshafen oder Winterspüren jeweils im 2-Stunden-Takt realisiert werden. Ein Prüfauftrag hierzu wird in das Maßnahmenkonzept aufgenommen (neue Maßnahme M_Stok.17).	BM	Anhang 4.A
AV_LK.Bo.0 6	– Durchgängiger Studentakt der Linie 7389 von Überlingen über Sipplingen - Ludwigshafen nach Stockach (Maßnahme M_Stok.03)	AS/VS	Im Maßnahmenkonzept ist auf der Buslinie 7389 (künftig 106) bisher ein 2-Stunden-Takt vorgesehen. Mit der Reaktivierung des Bahnhofpunktes Espasingen ist angedacht diese Linie auf den Abschnitt Überlingen - Sipplingen - Ludwigshafen einzukürzen. Auf diesem kann aus Sicht des Landkreises Konstanz perspektivisch ein 60-Minuten-Takt vorgesehen werden. Ggf. ist auch eine Weiterführung ab Ludwigshafen über Blumhof nach Stockach vorstellbar, sodass neben der künftigen Linie 677 eine weitere Verbindung zwischen Stockach und Überlingen bestünde. Ein Prüfauftrag hierzu wird in das Maßnahmenkonzept aufgenommen (neue Maßnahme M_Stok.18).	BM	Anhang 4.A
AV_LK.Bo.0 7	– Durchgängiger Studentakt der Linie 7394 (Städteschnellbus) Friedrichshafen – Konstanz (Ausbau auf Regiobusstandard; (Anregung aus dem Bodenseekreis, aber nach Durchsicht des Entwurfs NVP Lkr. KN dort nicht vorgesehen)	AS/VS	<p>Auch aus Sicht des Landkreises Konstanz erscheint ein Ausbau dieser attraktiven Direktverbindung wünschenswert. Sie muss allerdings im Kontext der vorhandenen Stadtbus- und Schifflinien sowie den im Nahverkehrsplan für das übrige Kreisgebiet vorgesehenen Maßnahmen betrachtet werden. Schon heute besteht zwischen Konstanz und Friedrichshafen eine kontinuierliche Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln im dichten Taktverkehr mittels einer Kombination der Konstanzer Stadtbuslinie 1 Konstanz - Staad, der Fähre Staad - Meersburg sowie den Buslinien 100 und 7395 ab Meersburg weiter nach Friedrichshafen. Hinzu kommt die bereits bestehende Direktverbindung mit dem Katamaran, der Konstanz und Friedrichshafen direkt miteinander verbindet.</p> <p>Angesichts des dringenden Ausbaubedarfs im übrigen Teil des Landkreises Konstanz und dem ebenfalls formulierten Ziel, die genannten Schiffsverbindungen durch deren Integration in die elektronischen Fahrplanauskunftssysteme und Tarifstrukturen des ÖPNV zu stärken (bzw. auch ohne Busübersetzung für ÖPNV-Kunden attraktiver zu gestalten) sowie der schon heute vorhandenen guten Verbindung auf dieser Achse wurde im Nahverkehrsplan zunächst kein Bedienstandard für die Linie 7394 vorgegeben. Für die Sicherung des Bestandsfahrplans wird im Anhang 4.C eine entsprechende Ergänzung vorgenommen. Über den Bestandsfahrplan hinaus soll eine Ausweitung auf den Standard "Hauptlinie 2. Ordnung" nur erfolgen, wenn es gelingt die Regiobusförderung des Landes Baden-Württemberg zur Kofinanzierung in Anspruch zu nehmen. Der Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH als Konzessionsinhaberin bis 31.07.2030 steht es frei das Angebot auf dieser Linie im Rahmen der bereits geleisteten Zuschüsse durch den Landkreis Konstanz, die Stadt Konstanz und den Bodenseekreis nachfragegerecht auszugestalten.</p>	BS	Anhang 4.C

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025					
Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 02: Anliegen von Institutionen					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_LK.Bo.08	Es zeigt sich gem. der vorliegenden Entwurfsfassung, dass sich lediglich zwei der vier angeregten Maßnahmen aus dem Bodenseekreis im Entwurf zum NVP im Lkr. KN wiederfinden. Insbesondere ein vertaktetes Angebot auf der Linie 7394 (Städteschnellbus Konstanz – Friedrichshafen) wäre als Ergänzung zur RB31 wichtig, da sich hier eine konstant starke Nachfrage zeigt. Grundsätzlich bestünde hier die Möglichkeit, die Regiobusförderung des Landes in Anspruch zu nehmen.	AS/Vs	<p>Zu den einzelnen Maßnahmenvorschlägen zum Regionalbusverkehr siehe Stellungnahmen zu den Anliegen AV_LK.Bo.04 bis AV_LK.Bo.07.</p> <p>Aufgrund des auch ohne die Linie 7394 guten Schiffs- und ÖPNV-Angebotes auf der Achse Konstanz - Friedrichshafen, das der Landkreis Konstanz mittel- bis langfristig vorrangig stärken möchte, in dem es vollständig in die elektronischen Fahrplanauskunftssysteme und ÖPNV-Tarifstrukturen integriert wird, sowie den dringenderen (kostspieligen) Ausbau des ÖPNV-Angebotes im übrigen Kreisgebiet kann derzeit leider keine verbindliche Zusage für die Ausweitung des bestehenden Angebotes auf der Linie 7394 vorgenommen werden. Falls die Regiobusförderung des Landes Baden-Württemberg für diese Linie bewilligt wird, soll diese Linie vergleichbar dem Standard "Hauptlinie 2. Ordnung" bedient werden; ansonsten soll das Bestandsangebot zum Zeitpunkt 01/2025 gesichert werden. Dies wird im Anhang 4.C ergänzt.</p>	BS	Anhang 4.C
AV_LK.Bo.09	Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass Linien, die über die Fähre zwischen Konstanz und Meersburg verkehren aufgrund der Fähreübersetzung sehr kostenintensiv sind, insbesondere, weil die Fähre nicht Bestandteil des ÖPNV-Angebots der Verkehrsverbünde VHB und bodo ist. Insbesondere die tarifliche Integration der Fähre in das bestehende ÖPNV-Angebot (u.a. Akzeptanz des D-Tickets) würde einen Städteschnellbus zumindest auf der Seite des Bodenseekreises hinfällig machen, da der Haltepunkt „Meersburg Fähre“ mindestens durch die Linie 7395 in Richtung Friedrichshafen im 15-Min-Takt angebunden ist.	T	<p>In diesem Sinne wurden die Anliegen AV_LK.Bo.07 und AV_LK.Bo.08 beantwortet. Die Buslinie 7394 wird als ergänzendes Angebot zu den vorhandenen Schiffs- und ÖPNV-Linien gesehen. Sofern die Regiobusförderung des Landes Baden-Württemberg nicht bewilligt wird (siehe AB_LK.Bo.08) kann angesichts anderer Prioritäten im Nahverkehrsplan keine Hinzubestellung von Leistungen, wie in AV_LK.Bo.07 gefordert zugesagt werden.</p> <p>Die Integration der ganzjährig bedienten Schiffsverbindungen mit Netzergänzungsfunktion im ÖPNV in seine Tarifstrukturen ist bereits im Nahverkehrsplan als Ziel berücksichtigt (siehe Kapitel 2.8, Lfd.-Nr. 70) und wurde zwischenzeitlich in Kooperation mit der Stadt Konstanz im Maßnahmenkonzept verankert.</p>	KoV	–
AV_LK.Bo.10	Uns ist bewusst, dass der Angebotsausbau erhebliche finanzielle Mittel erfordert. Der Kreistag des Bodenseekreises hat die genannten Maßnahmen bereits gebilligt. Jedoch lassen sich „ausbrechende“ Verkehre in den Nachbarlandkreis nur dann realisieren, wenn von Seiten des Landkreises Konstanz eine anteilige Finanzierung für die Verkehre auf der Gemarkung des Landkreises Konstanz mitfinanziert würde.	A	Der Landkreis Kontanz stimmt der Aussage, dass eine enge organisatorische und finanzielle Kooperation bei kreisübergreifenden Verkehren notwendig ist und hat in seinem Maßnahmenkonzept an den entsprechenden Stellen ebenfalls Bedarf angemeldet. Es wird begrüßt, dass hier eine hohe Übereinstimmung mit den Zielsetzungen des Bodenseekreises besteht, womit die Umsetzungswahrscheinlichkeit der grenzüberschreitenden Maßnahmen wächst.	KoV	–
Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund GmbH					
AV_BODO.01	<u>Seite 49/50, Kapitel 2.4 Linienschiffahrt bzw. 2.6.1 Verbundtarif bzw. 3.2.8 Tarifgestaltung und 4.7.1:</u> Die Fähre Konstanz - Meersburg, der Katamaran Konstanz - Friedrichshafen und die Linienschiffahrt Giess Wallhausen - Überlingen sind durch einen ganzjährigen und vertakteten Verkehr charakterisiert. Durch die integrale Verzahnung mit dem ÖSPV sind alle drei Linien eng in das öffentliche Verkehrsnetz eingeflochten. Gleichwohl entsteht aber ein tariflicher Bruch durch die Anwendung individueller Haustarife. Insbesondere auf der Fähre Meersburg - Konstanz führt der Tarifbruch zunehmen zu Inkompatibilitäten und Kundenfrust. So ist es kaum mehr vermittelbar, dass bw-Tarif und Deutschlandticket gültig sind, wenn der Fahrgast im Bus sitzend (Linien 700 / 7394) den See quert, bei Betreten des Fährschiffs zu Fuß hingegen kein gültiger Fahrschein vorhanden ist (z.B. Umstieg von der SeeLinie 7395 in Meersburg und Weiterfahrt mit der Linie 1 ab Staad). Das ist auch in der Praxis kaum mehr vom Prüfpersonal in den Griff zu kriegen und führt regelmäßig zu Verärgerungen.Wir regen an, im Nahverkehrsplan zumindest einen Prüfauftrag zu verankern, ob und in welcher Form die Linienschiffahrt in die Tarife der Verbünde bodo/VHB bzw. des bw-Tarif eingebunden werden können.	T	Die Analyse der verbesserungswürdigen Situation für die ÖPNV-Kundinnen und Kunden wird uneingeschränkt geteilt (siehe auch Stellungnahmen zu den Anliegen AV_LK.Bo.07 bis AV_LK.Bo.09). Die Integration der ganzjährig bedienten Schiffsverbindungen mit Netzergänzungsfunktion im ÖPNV in seine Tarifstrukturen ist bereits im Nahverkehrsplan als Ziel berücksichtigt (siehe Kapitel 2.8, Lfd.-Nr. 70) und wurde zwischenzeitlich in Kooperation mit der Stadt Konstanz im Maßnahmenkonzept verankert.	KoV	–
AV_BODO.02	<u>Seite 58, Bodenseeticket:</u> an dieser Stelle ein redaktioneller Hinweis: die verwendete Zonenplandarstellung ist veraltet, da seit 1.1.24 eine Gebietserweiterung im Norden bis Aulendorf und um das württembergische Allgäu stattfand. Der Landkreis Ravensburg ist damit (wieder) voll vom Gültigkeitsbereich umfasst.	H	Die Abbildung wird entsprechend ausgetauscht. Vielen Dank für den Hinweis.	BS	Kapitel 2.6.5

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_BODO. 03	<u>Seite 58, Kapitel 2.6.5 und 4.7.1 Bodensee-Card-West:</u> Für die Inhaber der Echt Bodensee Card und der Bodensee Card West besteht seit Jahren das Problem, dass der deutsche Bodensee durch Grenzen der Verkehrsverbünde bodo/VHB bzw. Tourismusorganisationen DBT/Regio nicht vollumfassend mit dem Nahverkehr genutzt werden kann. So haben Inhaber der EBC keine Möglichkeit, mit öffentlichen Verkehrsmitteln die Top-Ziele Konstanz, Mainau, Reichenau kostenfrei zu besuchen. Inhaber der BCW bleibt die Nutzung des ÖPNV zu den Top-Zielen wie Schloss Salem, Pfahlbauten Unteruhldingen, Affenberg oder Ravensburger Spieleland verwehrt und es müssen umständliche Anschlusstickets gekauft werden. Eine gegenseitige Anerkennung der beiden Gästekarten scheitert seit Jahren an organisatorischen und finanziellen Fragestellungen (u.a. auch hier die Einbeziehung der Fähre). Wir regen daher an, diese strategische Tarifffrage mindestens als Prüfauftrag im NVP zu erwähnen, so dass auch ein politischer Auftrag abgeleitet werden kann.	T	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_BoLu_K.03.	BM	Anhang 4.A, M.8
AV_BODO. 04	<u>Kapitel 4.1.6 Prüfbedarf: die Linien 7394 und 700...</u> [...] Die Linien 7394 und 700 sind wichtiger Städteverbindungen zwischen den Oberzentren Ravensburg / Friedrichshafen - Konstanz dar und erfahren eine sehr erfreuliche Fahrgastentwicklung. Wir regen an, für die Linie 700 eine Taktverdichtung bzw. Kapazitätserweiterung auf G-KOM zu prüfen. Die Linie 7394 sollte von einem eigenwirtschaftlichen Verkehr (bezuschusst durch die kommunale Seite) hin zu einer Regiobuslinie mit Landesförderung erweitert werden. Dies könnte ggf. gut in den Maßnahmenkatalog "Prüfbedarf" passen.	AS/VS	Der Einsatz von Gelenkbussen auf der Linie 700 zur Erweiterung derer Kapazitäten wird als Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen (neue Maßnahme M.27). Bzgl. Taktverdichtung auf der Linie 7394 siehe Stellungnahmen zu den Anliegen AV_LK.Bo.07 bis AV_LK.Bo.09.	BM	Anhang 4.A, M.27
AV_BODO. 05	Abschließend möchte ich mich bedanken für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Der Entwurf überzeugt durch die große Detailtiefe und einen sehr breiten Maßnahmenmix. Für die weitere Bearbeitung bis zur Beschlussfassung in den Gremien wünsche ich Ihnen viel Erfolg!	A	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	—
DB Südbadenbus GmbH					
AV_SBG.01	Seite 44: Linie 7349 lautet neu Linie 33	H	Wird ergänzt (die Tabelle bezieht sich auf den Fahrplanstand 04/2021 (Zeitpunkt der Bestandsanalyse).	KoV	—
AV_SBG.02	Seite 99: 2 oder 3 Aushangmöglichkeiten ist nicht an jeder Haltestelle unserer Linie 33 gegeben	W/FGI	Der dargestellte Haltestellenstandard ist für alle künftigen Verkehre relevant und muss spätestens mit der nächsten Inbetriebnahme / Genehmigung umgesetzt werden.	KoV	—
AV_SBG.03	Seite 160: wir haben die Konzession bis 12/29 – die Linie „entfallen“ zu lassen ist nicht so einfach	AS/VS	Nach Einschätzung des Landkreises Konstanz kann die Reaktivierung erst nach Dezember 2029 umgesetzt werden. Insofern ergibt sich mit Blick auf die aktuell laufende Konzession diesbezüglich kein Handlungsbedarf.	KoV	—

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Fecht Omnibus GmbH					
AV_Fe.01	<u>zu 2.5.2. Bedarfsgesteuerte Bedienformen:</u> Da die Abrufquote nichts über die Anzahl der beförderten Personen aussagt, sollte vor Einführung eines Festverkehrs die tatsächlichen Fahrgastzahlen ermittelt werden.	AS/Vs	<p>Im Kapitel 2.5.2 wird auf Basis der Abrufquoten auf vorhandenen Rufbus-/Bedarfsfahrten dargelegt, welche Linien bzw. Fahrten für eine Festbedienung infragekommen.</p> <p>Wirtschaftlich macht es keinen signifikanten Unterschied, ob ein für den Rufbusbetrieb beschafftes Fahrzeug mit angestelltem Personal nur eine oder 6 Personen auf einmal befördert. In jedem Fall bezuschusst der Landkreis Konstanz diese erheblichen Fix-/Vorhaltekosten. Daher verfolgt er das Ziel, mit den gegebenen Ressourcen den größtmöglichen Kundennutzen zu generieren.</p> <p>Für die Kundinnen und Kunden im ÖPNV stellt die Anforderung von Rufbussen / Bedarfsfahrten einen potenziellen Nutzungswiderstand dar. Diese Bedienform sollte daher nur in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage nach ÖPNV-Fahrten eingesetzt werden. Auf gut nachgefragten Rufbusfahrten dagegen kann davon ausgegangen werden, dass weitere Fahrgäste allein durch den Wegfall der "Anmelde-Hürde" gewonnen werden können bzw. die vorhandenen Fahrgäste das ÖPNV-Angebot infolge der größeren Flexibilität häufiger für ihre Alltagswege in Anspruch nehmen.</p> <p>Insofern stellt die Abrufquote ein geeignetes Kriterium dar, um Entscheidungen für oder gegen eine Umstellung auf Festbedienung fällen zu können.</p>	KoV	—
AV_Fe.02	<u>Seite 88:</u> Bei Bus Hauptlinien (HL1+2) wir außerhalb der Hauptverkehrszeiten vorgeschlagen, dass mittels Heckträger oder Anhänger eine zeitgleiche Mitnahme von bis zu 5 Fahrräder zu ermöglichen ist. Grundsätzlich begrüße ich die Mitnahme von Fahrrädern. Allerdings sollte der Fahrer mit diesen nicht zu tun haben. Wenn die mittels Heckträger oder Anhänger ermöglicht werden soll, wird mehr Zeit benötigt, der Fahrer muss hierzu sein Arbeitsplatz verlassen und ist auch noch für die Ladungssicherung und für evtl. Beschädigungen verantwortlich. Wäre es hier nicht sinnvoller, dass die Mehrzweckfläche im Bus (mit Klappsitzen an der Seitenwand) vergrößert wird um dies zu ermöglichen.	AS/Vs	<p>Der Einsatz von Hecklastträgern oder Fahrradanhängern ist in anderen Regionen in Deutschland (unter anderem im benachbarten Bodenseekreis) bereits gängige Praxis. Vom Fahrpersonal wird erwartet, dass es beim Be- und Entladen der Fahrräder behilflich ist, da nicht allen Kundinnen und Kunden zugemutet werden kann, die Funktionsweise der Halterungen korrekt zu bedienen bzw. verkehrstauglich zu sichern. Mit zunehmender Routine ist das Be-/Entladen mit marktüblichen Befestigungsvorrichtungen innerhalb weniger Sekunden möglich.</p> <p>Die Hecklastträger oder Fahrradanhänger sollen sicherstellen, dass Kundinnen und Kunden mit Fahrrad insbesondere auch dann mitgenommen werden können, wenn es zu einem Platzkonflikt im Mehrzweckbereich (der weiterhin auf die Belange von Mobilitätseingeschränkten und Eltern mit Kinderwagen optimiert bleiben soll) kommt. Sie dienen also zur Konfliktvermeidung unter den Fahrgästen bzw. mit dem Fahrpersonal. Es wird nicht erwartet, dass allein durch dieses zusätzliche Angebot auf allen Hauptlinien 1. und 2. Ordnung die Nachfrage dafür entsteht, an jeder Haltestelle Fahrräder auf- und abladen zu müssen. Sollten sich in der Praxis Probleme im Zusammenhang mit diesem Angebot ergeben, kann dem durch Einschränkung der Haltestellen, an denen Be-/Entladen werden kann oder - im Ausnahmefall - dem vollständigen Ausschluss bei besonders stark nachgefragten Fahrten - entgegengewirkt werden. Sobald hier Erfahrungswerte vorliegen, wird die Situation neu bewertet.</p>	KoV	—
AV_Fe.03	<u>zu 3.2.2.3 Regionale Erschließung im SPNV:</u> Vor der Reaktivierung einer alten Bahnstrecke bzw. Ertüchtigung für Personenverkehr sollte immer erst geprüft werden, ob der Einsatz von RegioBussen nicht flexibler, kostengünstiger und zudem mehr Orte erreicht werden können.	SPNV	<p>Dies ist Gegenstand von Nutzen-Kosten-Untersuchungen, die auf Basis eines makroskopischen Verkehrsmodells durchgeführt werden. Es ist bereits gängige Praxis, dass ohne diese keine Reaktivierung vorgenommen wird. Für die im Nahverkehrsplan im Kapitel 3.2.2.3 erwähnten Strecken ziehen die bisher vorliegenden Studien, dass der Nutzen die Kosten der jeweiligen Reaktivierung übersteigt. Unabhängig hiervon werden im Nahverkehrsplan mit Blick auf den Schienenpersonennahverkehr (dessen Aufgabenträger das Land Baden-Württemberg ist) keine Reaktivierungsbeschlüsse gefasst, sondern Prüfaufträge formuliert, die immer unter Umsetzungsvorbehalt stehen.</p>	KoV	—
AV_Fe.04	<u>zu 3.2.5.1 Fahrzeugkategorien:</u> Eine einheitlichen Außengestaltung macht keinen Sinn, wenn die Busse danach (wenn auch über den Landkreis) mit Außenwerbung belegt werden. Des weiteren macht dies den ÖPNV auch teurer wenn jeder Landkreis seine „eigene“ Farbe hat. Beispiel: Wenn ein Unternehmen in zwei angrenzenden Landkreisen tätig ist benötigt er, bzw. werden zwei Ersatzbusse kalkuliert, weil man mit dem einen Bus nicht im anderen Landkreis fahren darf, weil die Außengestaltung nicht passt. Wenn man hier z.B. mit der Außengestaltung vom Land BW überall fahren dürfte wäre so etwas vom Tisch.	AQ	<p>Gegen ein mit allen Aufgabenträgern einvernehmlich abgestimmtes landeseinheitliches Design hat der Landkreis Konstanz grundsätzlich nichts einzuwenden. Solange dieses nicht vorliegt, gelten die durch den Landkreis Konstanz definierten Designstandards.</p>	KoV	—

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_Fe.05	<u>zu 3.2.9 Personalstandard:</u> Aufgrund des erheblichen Fachkräftemangels sollte das Sprachniveau auf A2 herabgesetzt werden. Das Personal im Fahrdienst muss den Bus sicher, pünktlich und zuverlässig lenken können und nicht unbedingt die Kunden beraten, was an der „Flut“ von Tarifen auch nicht möglich ist.	H	Die im Kapitel 3.2.9 formulierten Anforderungen an die Sprachkenntnisse sind als Ziel und nicht als Einstellungsvoraussetzung zu verstehen. Neben der erwähnten Tarifberatung sollte das Fahrpersonal in der Lage sein, mit der Leitstelle oder Rettungsdiensten / Polizei kommunizieren zu können und bei Störungen verständliche Ansagen durchführen zu können. Die hierfür nötigen Sprachkenntnisse können mit der Zeit in der Betriebspraxis gewonnen werden. Da Sprache auch eine wichtige Integrationsvoraussetzung ist, kann auf deren Anwendung auf höherem Niveau nicht verzichtet werden.	KoV	–
AV_Fe.06	<u>zu 4.1.3 Maßnahmen vordringlicher Bedarf:</u> – Prüfung ob die Linie 400 nicht kurzfristig (zum nächsten Fahrplanwechsel) durch den Hardtring geführt werden kann. – Prüfung ob die Taktlücken der Linie 103 nicht geschlossen werden können – Prüfung ob zwischen Stockach und Meßkirch nicht eine RegioBus Linie beantragt und eingerichtet werden kann. Hintergrund ist, dass die RAB die Konzession zum 01.01.2026 nicht mehr beantragen wird. Da die Landkreise dann vsl. eh die Finanzierung übernehmen müssen könnten sich diese die Kosten zum großen Teil vom Land bezahlen lassen.	AS/VS	Aufgrund der derzeit sehr knappen Wendezeit der Linie 400 am Bahnhof Stockach wäre eine Bedienung des Hardtrings im Taktverkehr mit Fahrzeug- und Personalmehraufwand verbunden. Dies kann daher leider nicht kurzfristig realisiert werden. Im Nahverkehrsplan ist die Bedienung des Hardtrings daher erst mit der nächsten Ausschreibung des betreffenden Linienbündels umsetzbar und somit im "Mittelfristigen Bedarf" priorisiert. Weitere Details hierzu siehe AV_Stok_K.07. Die auch durch den Landkreis Konstanz gewünschte Angebotsausweitung auf der Linie 103 ist bereits im Nahverkehrsplan berücksichtigt (siehe Anhang 4.A, Maßnahme M_Stok.02). Bzgl. Verbindung Stockach - Meßkirch: Im Nahverkehrsplan ist mit der im Anhang 4.A, M_Mü.03 beschriebenen neuen Linie 110 bereits eine vergleichbare Maßnahme berücksichtigt.	KoV	–
AV_Fe.07	<u>zu M_Eigel.03:</u> Hier ist zu beachten, dass die vorgesehene Strecke zwischen Guggenhausen und Homberg mit dem Bus nicht befahrbar ist.	H	Sofern dies zutrifft, sollte die Befahrbarkeit spätestens bis zur Inbetriebnahme des betreffenden Linienbündels hergestellt werden. Hierfür ist die Gemeinde Eigeltingen als Baulastträgerin der Dürrenbühlstraße zuständig. Maßnahmen dieser Art können nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert werden.	KoV	–
AV_Fe.08	<u>Zu M_Stok.07:</u> Um die Gleichberechtigung der Ortschaften im Landkreis herzustellen muss diese Maßnahme in den vordringlichen Bedarf. Gegebenenfalls durch Zubestellung beim aktuellen Konzessionär.	AS/VS	Der im Nahverkehrsplan definierte Mindestbedienstandard ist auch in anderen Teilen des Landkreises Konstanz noch nicht vollständig umgesetzt und kann daher auch dort erst frühestens mit der Neuvergabe der Linienbündel umgesetzt werden. Insofern liegt keine Benachteiligung der in M_Stok.07 erwähnten Stadtteile Hoppetenzell und Zizenhausen im Vergleich zu anderen vergleichbaren Orten vor. Bzgl. dem Vorschlag von Zubestellungen einzelner Fahrten beim aktuellen Konzessionär siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_Stok_K.26.	KoV	–
Initiative Bodensee S-Bahn					
AV_IBSB.01	<u>3.2.2.2 Netzkategorien und Potenzialgrenzwerte</u> Wir vermuten bei Tabelle 19 einen Zeichenfehler oder Ähnliches, da das Zeichen $\geq$ bei den Linien 2. Ordnung generell missverständlich wirkt. 100.000 Fahrgäste/Tag sind ebenso $\geq$ 5000 Fahrgäste pro Tag. Hier wäre es u.E. sinnvoll mit den Rahmendaten aus dem erwähnten Zielkonzept zu arbeiten.	H	Die Angabe stammt aus dem Zielkonzept des Landes Baden-Württemberg. Es fehlte lediglich die Eingrenzung "bis 10.000 Fahrgäste" bei der Kategorie "SPNV-Linie 2.Ordnung. Wir danken für den Hinweis. Die Angabe wird in Tabelle 19 im Kapitel 3.2.2.2 entsprechend ergänzt.	BS	Kapitel 3.2.2.2
AV_IBSB.02	<u>3.2.2.4 Anbindung an das überregionale Schienennetz</u> – "Durchbindung mindestens einer Bahnlinie bis Kreuzlingen", streichen, Begründung: Dieses Ziel müsste u.E. nicht mehr gesondert aufgeführt werden. Es ist ein gutes Ziel, wird aber durch die progressiveren Ansätze Spangenzug (s.u) und Agglo-S-Bahn (s.u.) ohnehin angestrebt.	SPNV	Das Ziel ist auch aus Sicht des Landkreises Konstanz zwar redundant, wird jedoch fortgeführt, um die wichtige Bedeutung der grenzübergreifenden Mobilität von/zum Doppelzentrum Konstanz-Kreuzlingen hervorzuheben.	KoV	–

<div>Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025</div> <div>Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 02: Anliegen von Institutionen</div>					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_IBSB.03	<p>– "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" , Neuformulierung,</p> <p>Begründung: Das Ziel ist eher kompliziert formuliert, vermutlich ist der RE2 gemeint, der aber perspektivisch gar nicht auf den Landkreis TUT zielt, sondern ihn nur in Immendingen und Geisingen recht peripher bedient. Außerdem ist dieser Ansatz ohnehin in Ziel 1 abgebildet und müsste eigentlich nicht gesondert formuliert werden. Man könnte somit auch den IC87 als Pseudo-RE-Verbindung in den LK Tuttlingen interpretieren, ist das gemeint? U.E. sollten die Ziele gesondert formuliert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ neu 1: Sicherung der stündlichen Direktverbindung Singen – Engen – Tuttlingen über den IC87, insbesondere Verbesserung der Verbindung in den Tagesrandlagen (am Morgen nach Singen, am Abend ab Singen) ▪ neu 2: Umsetzung der im Deutschland-Takt 2030 vorgesehenen mindestens stündlichen Verlängerung des Seehas (S6, ehemals RB29) über Engen hinaus mindestens bis Tuttlingen ▪ neu 3, zusätzlich: Verlängerung des Seehas (S6, ehemals RB29) über Engen hinaus bis Donaueschingen <p>Begründung: Die Verbindung Singen – Engen – Geisingen – Donaueschingen stellt im RB-Bereich bisher einen blinden Fleck in den Planungen dar. Die stündliche RE2-Verbindung ist zwar ordentlich; fällt der Zug jedoch aus, ist es unmöglich, von Donaueschingen in den LK KN und umgekehrt zu kommen. Da bisher nur eine stündliche Verlängerung des Seehas nach Tuttlingen angestrebt ist, steht der andere Seehas jeweils zur anderen halben Stunde in Engen zur Verfügung. Eine solche Verbindung würde zusätzlich Anbindungen ermöglichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in Immendingen an den Ringzug: RB-Verbindung in Richtung Blumberg möglich, ebenso Bypass für Entfall IC87 gen Tuttlingen - in Immendingen an den RE55: Bypass für Entfall IC87 gen Tuttlingen - in Donaueschingen: Anschluss an die S10 nach Neustadt und Freiburg, Bypass bei Entfall oder Verspätung RE2 	SPNV	<p>Zugunsten einer besseren Strukturierung der Zielformulierungen sowie der durch das Land Baden-Württemberg im Rahmen des Mobilitätspasses angekündigten Sicherstellung eines 30-Minuten-Taktes im ländlichen Raum wird das genannte Ziel wie folgt umformuliert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ "Sicherung der stündlichen Direktverbindung Singen – Engen – Tuttlingen im SPNV von 5 bis 24 Uhr, insbesondere Verbesserung der Verbindung in den Tagesrandlagen (am Morgen nach Singen, am Abend ab Singen). ▪ Umsetzung der im Deutschland-Takt 2030 vorgesehenen mindestens stündlichen Verlängerung des Seehas (S6) über Engen hinaus mindestens bis Tuttlingen. ▪ Mindestens stündliche Verlängerung des Seehas (S6) über Engen hinaus bis Donaueschingen. Dabei soll die Taktlage verlängert werden, mit der in Donaueschingen der Anschluss an die Breisgau-S-Bahn von/nach Freiburg erreicht werden kann." <p>Für die Planung und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs ist das Land Baden-Württemberg zuständig.</p>	BS	Kapitel 3.2.2.4
AV_IBSB.04	<p>– "Sicherstellung, dass Fernverkehr von/nach Stuttgart weiterhin über einen schnellen Zu-/Ab-bringer von/nach Konstanz verfügt" , Neuformulierung,</p> <p>Begründung: Dieses Ziel ist unscharf formuliert. Ist damit gemeint, dass es über den RE2 oder künftig den IRE3 von Konstanz aus bzw. nach Konstanz einen sicheren Anschluss zum IC87 in Singen geben soll?</p>	SPNV	<p>Das Ziel ist bewusst allgemein formuliert. Es soll zum Ausdruck kommen, dass die Stadt Konstanz über einen attraktiven Fernverkehrsanschluss von/ nach Stuttgart verfügen sollte. Über welche Linien dies letztlich erreicht wird, ist aus Sicht des Landkreises Konstanz unerheblich.</p>	KoV	–
AV_IBSB.05	<p>– "Sicherung einer schnellen, stündlichen Zugverbindung Konstanz – St. Gallen. Eine Durchbindung dieser Züge bis Singen – Basel wird angestrebt" , Neuformulierung, Begründung: ist veraltet. Hier sollte direkt Bezug auf den stündlichen Spangenzug St-Gallen – Konstanz – Singen – Basel Bad. als IRE3 genommen werden, wie er im D-Takt bereits hinterlegt ist.</p>	SPNV	<p>Das Ziel wird wie folgt umformuliert:</p> <p>"Einrichtung und Sicherung einer schnellen, mindestens stündlichen Zugverbindung St. Gallen - Konstanz - Singen - Basel."</p>	BS	Kapitel 3.2.2.4
AV_IBSB.06	<p>– "Agglo-S-Bahn Singen – Konstanz – Kreuzlingen Hafen – Münsterlingen (zusätzliche Linie zum seehas-30-Min-Takt) als langfristiges Ziel" , Neuformulierung bzw. Konkretisierung,</p> <p>Begründung: Die gegebene Formulierung umfasst nur einen Teil des Agglo-S-Bahn-Projekts, zudem ist in der Formulierung nicht direkt ersichtlich, dass sich die „zusätzliche Linie“ in der Klammer auch wirklich eine zusätzliche Linie ist. Wir schlagen daher folgende Formulierung vor und beziehen uns auf die Variante B1 aus der sma-MBS zum Agglo-S-Bahn-Projekt, worauf sich die o.g. Formulierung vermutlich auch beziehen soll. Auf jeden Fall sollte die Zielbeschreibung kompatibel mit der Zielbeschreibung des Projekts Agglo-S-Bahn sein. "Umsetzung des Projektes Agglo-S-Bahn mit Durchbindung einer zusätzlichen S-Bahn-Linie aus Radolfzell auf die S14 und einer Durchbindung des seehas über Kreuzlingen Hafen hinaus nach Münsterlingen Spital"</p>	SPNV	<p>Das Ziel wird unter Berücksichtigung der aktuellen Studienergebnisse wie folgt umformuliert:</p> <p>"Umsetzung des Projektes Agglo-S-Bahn mit Verlängerung der S-Bahn-Linie S14 Weinfelden - Konstanz weiter bis Radolfzell sowie Durchbindung der S-Bahn-Linie S6 (seehas) ab Konstanz über Kreuzlingen Hafen mindestens bis Münsterlingen-Scherzingen, idealerweise bis Münsterlingen Spital"</p>	BS	Kapitel 3.2.2.4

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_IBSB.07	<p>"<i>Verbesserung der Verbindung Singen-Zürich mit direkter Verbindung zum Flughafen Zürich</i>" [anschließend Ergänzungsvorschlag:] "(z.B. durch eine Verlängerung der S29 Winterthur – Seuzach – Etzwilen – Singen oder die Einführung einer RE-Verbindung Winterthur – Singen)"</p> <p>Wir finden dieses Ziel gut, es ist aber sehr vage formuliert und nicht einfach umzusetzen, da der Flughafen von Schaffhausen aus nicht einfach zu erreichen ist und die Strecke Winterthur – ZH/Flughafen – Zürich stark belastet ist.</p> <p>Wir schlagen daher vor, dieses Ziel um die Möglichkeiten zu ergänzen, die beschreiben, wie dieses Ziel überhaupt erreicht werden soll. Die Reaktivierung der Strecke Singen – Etzwilen würde hier wohl die besten Möglichkeiten bieten, da man über Winterthur, also von der „richtigen“ Seite her, in Richtung des Flughafens käme.</p>	SPNV	Das Ziel ist bewusst allgemein formuliert. Über welche Linien dieses letztlich erreicht wird, ist aus Sicht des Landkreises Konstanz unerheblich. Die Konkretisierung mittels möglicher Maßnahmen, die unter Zustimmungsvorbehalt der zuständigen Stellen stehen, erfolgt nicht in der Zielbeschreibung, sondern im Maßnahmenkonzept. In diesem Fall ist mit den Maßnahmen M.2.h und M.2.k eine hinreichende Konkretisierung der Zielumsetzung bereits Teil des Nahverkehrsplans.	KoV	–
AV_IBSB.08	<p><u>Zusätzliche Ziele:</u> (Die folgenden Ziele passen nicht zu einem der bisher fomulierten Ziele des NVP und werden daher gesondert fomuliert)</p> <p>– Einführung eines Halbstundentaktes im Fernverkehr zwischen Konstanz und Zürich Begründung: In den diversen Schweizer Fahrplankonferenzen fanden in den letzten Jahren mehrere Diskussionen statt, ob man z.B. den IC8 aus Zürich nicht mehr nur nach Romanshorn (10.000 Ew.), sondern stattdessen alternierend auch nach Kreuzlingen/Konstanz (110.000 Ew.) führt. Damit würde Konstanz zusammen im dem IR75 eine hochwertige halbstündige Verbindung nach Zürich und weiter erhalten. Mit der Express-S44 Konstanz - Weinfelden ist dieser Zug an seiner entscheidenden Stelle schon vorgedacht. Alternativ könnte auch der IR75 im Halbstundentakt gefahren werden. Jedenfalls sollte der LK Konstanz dieses Ziel im Fernverkehr auch unbedingt anstreben.</p>	SPNV	Die Planung des Schienenpersonenfernverkehrs ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans.	KoV	–
AV_IBSB.09	<p>– Durchbindung der S62 und S64 in Schaffhausen Begründung: Die beiden genannten S-Bahnen verbinden Singen und Schaffhausen bzw. Schaffhausen und Erzingen. Aktuell kommt die S62 um xx.24/xx.54 in Schaffhausen an, während die S64 um xx.19/xx.49 gen Erzingen abfährt. In der Gegenrichtung kommt die S64 um xx.09/xx.39 an, während die S62 um xx.07/xx.37 nach Singen startet. Damit verpassen sich die beiden Züge um wenige Minuten, zum Nachteil für Pendler und Touristen aus dem Landkreis Konstanz. Die beiden Züge sollten durchgebunden werden, wenigstens sollte der Takt so eingerichtet werden, dass ein Anschluss ermöglicht wird.</p>	SPNV	<p>Der Landkreis Konstanz favorisiert eine Durchbindung der Linie S62 (Rhyhas) auf eine der Linien der Zürcher S-Bahn Richtung Winterthur und/oder Zürich (vgl. AV_Got_K.01), da zu diesen Zielen ein wesentlich höheres Fahrgastpotenzial vorliegt, als in Richtung Erzingen.</p> <p>Für die Umsetzung dieser Überlegungen ist das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr in Zusammenarbeit mit dem Kanton Schaffhausen und dem Zürcher Verkehrsverbund zuständig.</p>	KoV	–
AV_IBSB.10	<p>– Verlängerung des RE2 nach Kreuzlingen-Hafen Begründung: Der RE2 weist derzeit in Konstanz recht lange Standzeiten auf, welche für eine Verlängerung nach Kreuzlingen-Hafen genutzt werden könnten. Kreuzlingen-Hafen ist recht attraktiv, da man mit etwas Glück einen Anschluss auf die S1 erreichen könnte. Außerdem hätte die Verlängerung den Vorteil, dass der Zug kein Gleis im Bahnhof Konstanz dauerhaft belegt.</p>	SPNV	<p>Dieses Anliegen wurde bereits im Rahmen der Fahrgastbeteiligung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) zum Fahrplan 2024 vorgetragen. Da der Landkreis Konstanz hier nicht zuständig ist - für Planung und Organisation des Schienenpersonennahverkehrs ist das Land Baden-Württemberg zuständig - wird nachfolgend die Rückmeldung der NVBW wiedergegeben:</p> <p><i>"Die Schwarzwaldbahn ist bereits einmal einige Jahre nach Kreuzlingen gefahren, wurde jedoch nur schwach nachgefragt. Zu prüfen ist, ob die Standzeit der Schwarzwaldbahn in Kreuzlingen Hafen keine Durchfahrten anderer Züge verhindert. Zuständig wäre hier der Kanton Thurgau."</i></p>	KoV	–
AV_IBSB.11	<p><u>3.2.2.5 Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur</u> – "<i>Wiedereinbau von Überleitstellen zwischen Engen und Konstanz zur Verbesserung der Betriebsqualität in Störungsfällen (Ermöglichung des Gleiswechselbetriebs); Auslegung der Bahnübergänge bis V 160 km/h</i>" , Neuformulierung, Begründung: In diesem Ziel sind drei wichtige Maßnahmen vermengt, die erst einmal nichts miteinander zu tun haben. Wir schlagen daher folgende Formulierung vor: Verbesserung der Betriebsqualität zwischen Engen und Konstanz durch Ermöglichung des Gleiswechselbetriebs, Wiedereinbau von Überleitstellen und generelle Auslegung der Streckengeschwindigkeit vmax auf 160 km/h (inkl. Bahnübergänge)</p>	SPNV	Alle drei Maßnahmen dienen vorrangig der Verbesserung der Betriebsqualität und sollten idealerweise im Gesamtpaket umgesetzt werden. Ohne Überleitstellen ist ein Gleiswechselbetrieb nicht möglich. Insofern gibt es teilweise einen Zusammenhang zwischen den Einzelpunkten; eine Änderung des Satzes ist daher nicht erforderlich.	KoV	–

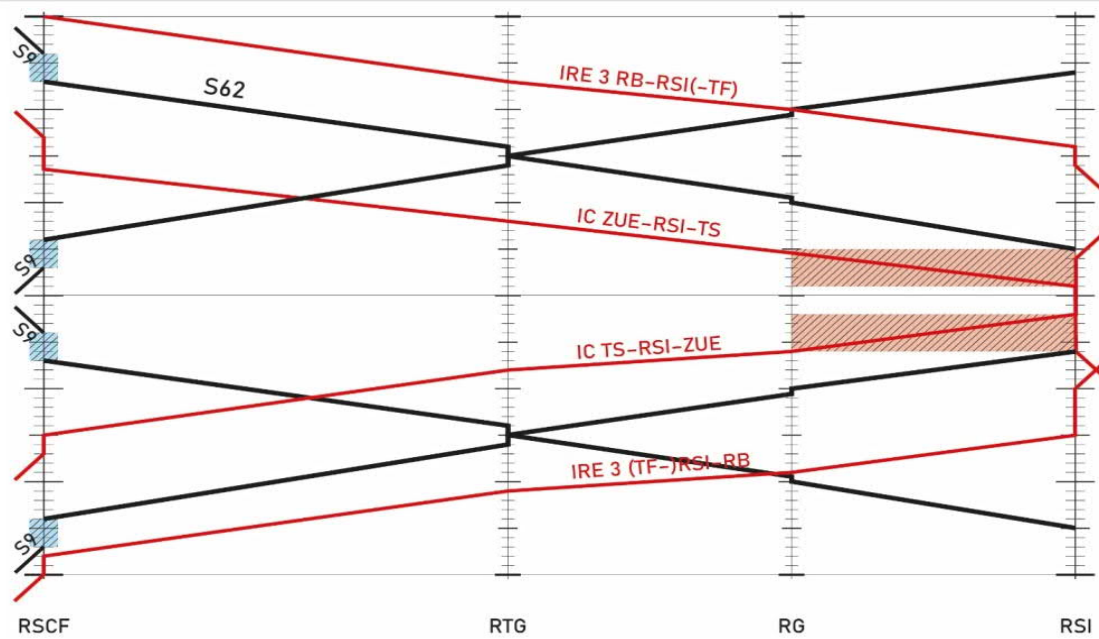
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_IBSB.12	<p>– "Elektrifizierung und möglichst doppelspuriger Ausbau der Bodenseegürtelbahn² Singen ["Singen" streichen und ersetzen durch] Radolfzell – Friedrichshafen;" [folgendes streichen:] "Ausbau von Kreuzungsbahnhöfen und Doppelspurabschnitten", Umformulierung,</p> <p>Begründung: Streng genommen beginnt die Gürtelbahn in Stahringen, es ist wohl sinnvoll, als Startpunkt Radolfzell anzunehmen. Da nach jetzigem Planungsstand die Strecke im Bereich des LK Konstanz vollständig zweispurig ausgebaut werden würde, sollte dies auch so beschrieben werden.</p>	SPNV	Das Ziel wird wie vorgeschlagen umformuliert.	BS	Kapitel 3.2.2.4
AV_IBSB.13	<p><u>3.2.3.3 Regionale Erschließung im SPNV</u></p> <p>Wir bitten bei Tabelle 21 um die folgende Präzisierungen und Ergänzungen:</p> <p>– Neuer Bahnhaltepunkt "Talmühle" - Begründung: Sollte der Seehas über Engen hinaus verlängert werden, fährt er noch ca. 8km durch den LK Konstanz weiter. Der ehemalige Bahnhalt Talmühle ist 5 km vom Bf Engen entfernt und könnte den ländlichen Raum im nördlichen Landkreis per P&R erschließen.</p>	SPNV	Für die Einrichtung eines neuen Bahnhaltepunktes im Umfeld des ehemaligen Bahnhofs in Engen-Talmühle sieht der Landkreis Konstanz kein ausreichendes Fahrgastpotenzial und damit keinen Handlungsbedarf. Mit der heutigen Buslinie 307 Engen - Talmühle - Biesendorf (die künftig bis Emmingen ab Egg durchgebunden werden soll) wird dieser Bereich im Zielkonzept an den ÖPNV angebunden.	KoV	–
AV_IBSB.14	<p>– Neuer Bahnhaltepunkt "Espasingen": Zusatz "soweit ein Halt betrieblich möglich ist" streichen, ist selbstverständlich</p>	SPNV	Das Ziel wird wie vorgeschlagen umformuliert.	BS	Kapitel 3.2.2.4
AV_IBSB.15	<p>– Neuen Bahnhaltepunkt "Stockach Industriegebiet" ergänzen (vgl. Kap. 4.1.6 PB)</p>	H	Vielen Dank für den Hinweis. Die Auflistung in Kapitel 3.2.3.3, Tabelle 21 wird entsprechend ergänzt. Um Verwechslungen mit dem Gewerbegebiet Hardt zu vermeiden, wird die Station außerdem in "Stockach Industriestraße" umbenannt (Anpassung von Anhang 4.A, Maßnahme M.2.c).	BS	Kapitel 3.2.2.3
AV_IBSB.16	<p>– Neuen Bahnhaltepunkt "Stockach Hindelwangen" streichen: Falsche Zeile bzw. ohne Stern, ist ohne Reaktivierung Ablachtalbahn nicht erreichbar.</p>	H	Vielen Dank für den Hinweis. Der Stern an ander entsprechenden Stelle in Kapitel 3.2.3.3, Tabelle 21 wird ergänzt.	BS	Kapitel 3.2.2.3
AV_IBSB.17	<p>– Neuen Bahnhaltepunkt "Gottmadingen Industrie" umbenennen in "Gottmadingen Industriegebiet"</p>	H	Vielen Dank für den Hinweis. Die Station ist im Anhang 4.A bereits mit "Industriegebiet" bezeichnet. Daher wird die Angabe im Kapitel 3.2.3.3 in Tabelle 21 wie vorgeschlagen umbenannt.	BS	Kapitel 3.2.2.3

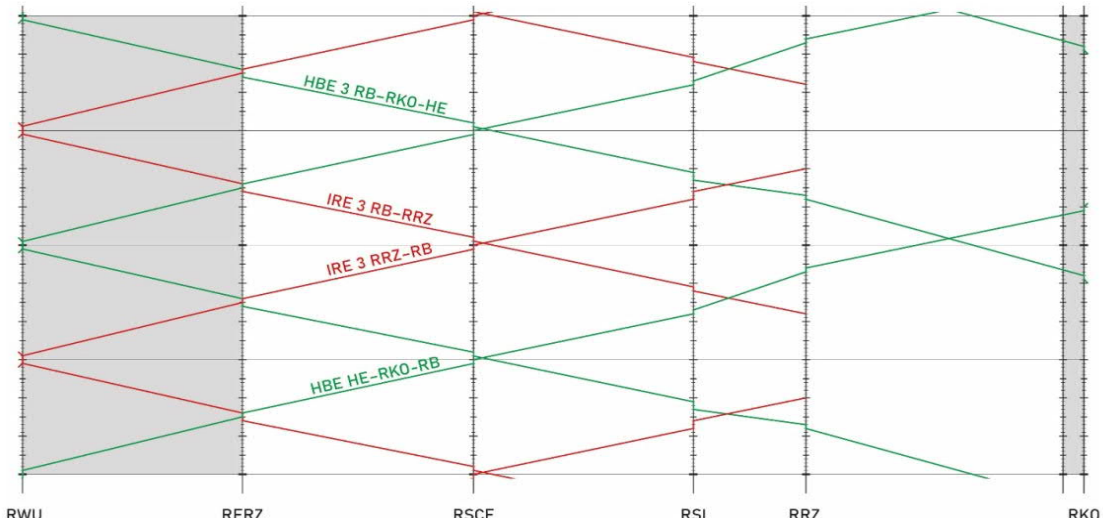
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_IBSB.18	<p>– Die Vermengung von neuen Bahnhofpunkten an bestehenden Strecken mit den potenziellen Haltepunkten bei den Reaktivierungsprojekten wirkt nicht konsequent durchdacht: Sollte eine Reaktivierung gelingen, würde der Landkreis Konstanz demnach die Errichtung neuer Bahnhalte nur nachrangig fordern, also eine SPNV-Reaktivierung ohne Bahnhalte fordern. Dies wäre in jeder Hinsicht mehr als fragwürdig bzw. kann so nicht intendiert sein. Außerdem gibt es hier Inkonsequenzen, da der mit Priorität „vorrangig“ beschriebene Seehäsele-Haltepunkt Stockach-Hindelwangen ebenfalls nur errichtet werden könnte, wenn die Strecke ab Stockach reaktiviert wäre. Mühlingen fehlt ganz. Wir schlagen daher die Einführung eines zusätzlichen Punktes 3.2.3.4 vor, in welchem die Reaktivierungen separat behandelt werden, z.B.</p> <p>" 3.2.3.4 Regionale Erschließung im SPNV durch Streckenreaktivierungen</p> <p><i>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. Um die regionale Erschließung durch den SPNV weiter zu verbessern, setzt sich der Landkreis Konstanz für die Prüfung der in Tabelle 22 dargestellten zusätzlichen Bahnhofpunkte an den genannten Reaktivierungsstrecken ein:</i></p> <p>[Vorschlag für neue Tabelle gemäß obigen Ausführungen]</p> <p><i>Die Zuordnung der Bahnhofpunkte zu den in der Tabelle 22 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."</i></p>	SPNV	<p>In der Tabelle 21 sind alle potenziell neu zu errichtenden Bahnhofpunkte dargestellt. Dort wird hinreichend nach vorhandenen und künftigen Strecken differenziert, sodass aus Sicht des Landkreises Konstanz diesbezüglich keine Inkonsequenzen erkennbar sind.</p> <p>Mit Blick auf die korrekte Darstellung des Bahnhofpunktes Hindelwangen in der Liste wird auf Anliegen AV_IBSB.16 verwiesen.</p> <p>Korrekt ist, dass der Bahnhof "Mühlingen-Berenberg", der in Anhang 4.A, Maßnahme M.2.c dargestellt ist, noch nicht in Tabelle 21 ergänzt wurde. Vielen Dank für den Hinweis; dies wird entsprechend nachgeholt.</p> <p>Bei der in Tabelle 21 verwendeten Priorisierung handelt es sich um eine Grobabschätzung der Wichtigkeit und Dringlichkeit ohne juristische Konsequenzen. Mit Blick auf die zeitliche Umsetzung sollten potenzialstarke Bahnhofpunkte an vorhandenen Strecken zügiger umgesetzt werden, als potenzialschwächere Bahnhofpunkte oder Bahnhofpunkte an noch nicht in Betrieb befindlichen Strecken. Selbstverständlich werden bei einer Streckenreaktivierung auch die Bahnhofpunkte mitgedacht und zeitgleich umgesetzt. Dem widerspricht die Darstellung in Tabelle 21 auch nicht. Aus der Priorisierung allein ergibt sich mit Blick auf die Umsetzung von Bahnhofpunkten an zu reaktivierenden Strecken keine Einschränkung. Hier spielen die im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung untersuchten Umsetzungsvarianten die entscheidende Rolle.</p> <p>Vor diesem Hintergrund ist der Umformulierungsvorschlag mit neuem Kapitel 3.2.3.4 nicht notwendig und wird daher nicht umgesetzt.</p>	BS	Kapitel 3.2.2.3
AV_IBSB.19	<p>Überhaupt ist das Thema „Streckenreaktivierung“ im Plan noch etwas unterpräsentiert. Betrachtet man die Entwicklungachse (u.a. Anhang K1 [im Kartenband]), so findet man entlang der Relation Radolfzell – Stockach – Meßkirch eine „ausgeformte Landesentwicklungsachse“. Sie entspricht exakt dem Verlauf der Hegau-Ablachtalbahn, welche aber seinerzeit nur zwischen Stahringen und Stockach reaktiviert wurde. Es liegt also eine Bahnschiene auf einer Landesentwicklungsachse. Hier lohnt sich also ein vertieftes Engagement.</p>	SPNV	<p>Der Landkreis Konstanz setzt sich seit mehreren Jahren für die Reaktivierung der Ablachtalbahn auf ihrer gesamten Länge ein. Dies wird durch die Befürwortung und Teilfinanzierung der hierfür notwendigen Untersuchungen deutlich. Im Nahverkehrsplan kommt dies mit Maßnahme M.2.h im Anhang 4.A zum Ausdruck. Darüber hinaus gibt es im Kapitel 2.2.3 ein eigenes Kapitel für stillgelegte Schienenstrecken als Teil der Bestandsanalyse.</p> <p>Insofern ist aus Sicht des Landkreises Konstanz keine Unterrepräsentierung des Themas "Streckenreaktivierung" erkennbar.</p> <p>Abschließend wird darauf hingewiesen, dass das Land Baden-Württemberg Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist. Im Nahverkehrsplan des Landkreises kann daher "nur" in Form von Prüfaufträgen und Zielformulierungen für Bahnreaktivierungen geworben und allenfalls eine Beteiligung an Untersuchungen zugesagt werden. In diesem Sinne engagiert sich der Landkreis Konstanz bereits. Maßgeblichen Anteil an der Umsetzung von Bahnstreckenreaktivierungen im Personenverkehr hat jedoch das Land, da es die Verkehre im SPNV plant und bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellt.</p>	KoV	–
AV_IBSB.20	<p><u>4.2.1 Verbindungsstandard im Landkreis Konstanz</u></p> <p>Bei der folgenden Tabelle bitten wir um Ergänzung: Auf der Reaktivierungsstrecke Singen-Etzwilen findet ebenfalls Freizeitverkehr statt. Dieser wird zwar nicht vom Land BW organisiert, aber das spielt für die Klassifikation keine Rolle. Daher sollte die Strecke auch als „Ergänzungslinie Freizeitverkehr“ eingezeichnet werden.</p>	SPNV	<p>Im Kapitel 4.2.1 gibt es keine Tabelle, aus der eine derartige Klassifizierung hervorgeht. Vermutlich ist die Karte (Anhang K.4 im Kartenband) bzw. Abbildung 37 gemeint. Dort ist jedoch der Hinweis unten rechts in der Karte zu beachten. Unabhängig dieser darstellerischen Frage gibt es auf der Bahnstrecke Singen - Etzwilen bzw. Singen - Ramsen derzeit (mit Ausnahme von unregelmäßigen Einzelfahrten, die jedoch nicht in die Tarifstrukturen des ÖPNV integriert sind) keinen vergleichbar regelmäßigen Freizeitverkehr, wie auf der Ablachtalbahn.</p>	KoV	–

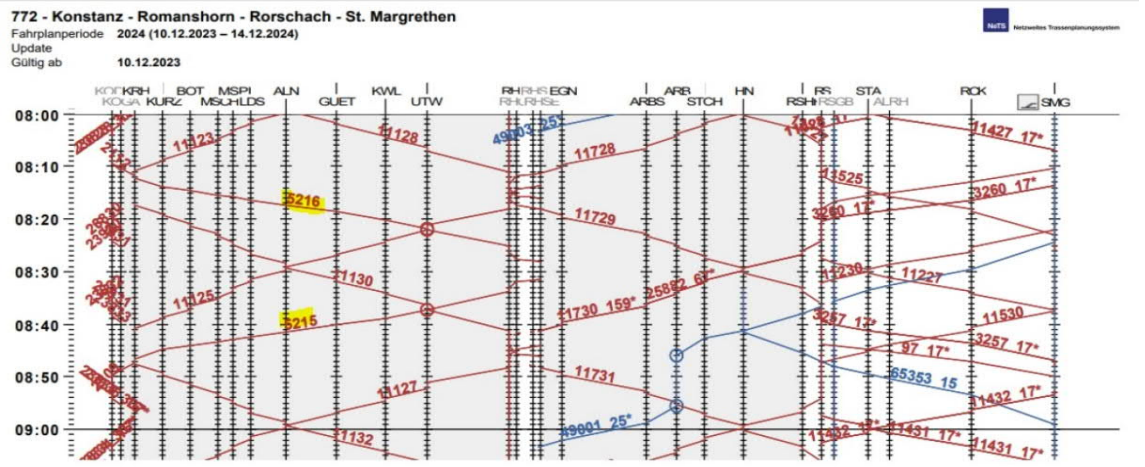
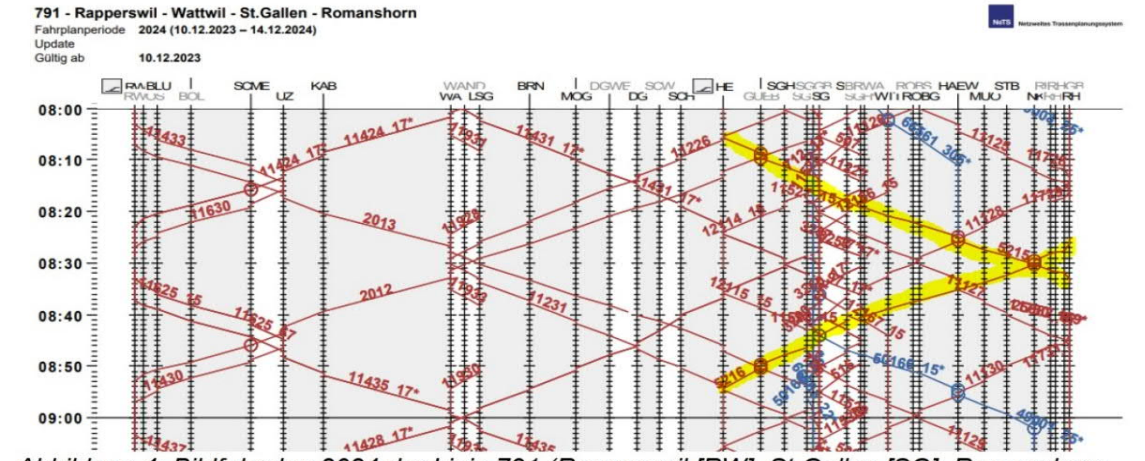
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_IBSB.21	<u>4.1.6 Prüfbedarf (PB)</u> Entsprechend der oben ausgeführten Ergänzung bitten wir um die Ergänzung der entsprechenden Punkte im Kapitel 4.1.6, wo die entsprechenden SPNV-Maßnahmen aufgeführt sind. Da die Begründungen jeweils oben zu finden sind, werden sie nicht mehr gesondert erwähnt: – [Maßnahme M.2.a: Ergänzung neuer Bahnhalt "Talmühle"]	SPNV	Die Vorschläge wurden an entsprechender Stelle kommentiert. Bzgl. Vorschlag Bahnhofpunkt "Engen-Talmühle" siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_IBSB.13.	KoV	–
AV_IBSB.22	– [Maßnahme M.2.c: "-Berenberg" streichen, dahinter "(jeweils vorrangig)" ergänzen sowie hinter "Mühlingen-Schwackenreute" folgendes ergänzen: "(nachrangig). Details siehe Kapitel 4.3.4"]	SPNV	Die Bahnhofpunkte sollten nach ihrer genauen Lage in der Gemeinde benannt werden, um in Fahrplanauskunftssystemen keine Missverständnisse zu produzieren. In diesem Fall ist "Mühlingen-Berenberg" korrekt. Bzgl. Änderung der Priorisierung siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_IBSB.18.	KoV	–
AV_IBSB.23	– [Zu Maßnahme M._K.03:] Ergänzung: Der RE2 leidet etwas unter Zeitnot – evtl. ließe sich ein zusätzlicher Halt in Wollmatingen aber mit dem Spangenzug IRE3 erreichen. Vielleicht kann man diesen Ansatz in der Prüfung ergänzen.	SPNV	Die schwierige fahrplantechnische Situation des RE2 ist dem Landkreis Konstanz bewusst. Es wird trotzdem an dem Ziel festgehalten, in der Hoffnung, dass sich durch Fahrplananpassungen oder Innovationen im eingesetzten Wagenmaterial die Lage zugunsten eines zusätzlichen Haltes in Wollmatingen in Zukunft ändert. Wie aus der Stellungnahme des Kantons Schaffhausen AV_SH.03 zur Maßnahme M.2.e hervorgeht, ist schon der durch den Landkreis Konstanz favorisierte zusätzliche Halt des sogenannten "Spangenzuges" im Grundzentrum Gottmadingen mit kurzfristig vermutlich nicht lösbaren fahrplantechnischen Hindernissen behaftet. Im Sinne einer konsequenten Haltpolitik im System RE / S-Bahn auf dem Abschnitt Konstanz - Singen erscheint es sinnvoll, den Halt des Spangenzuges in Konstanz-Wollmatingen vorzusehen. Dies wird - nachrangig zur Maßnahme M.2.e - in Maßnahme M_K.03 ergänzt.	BM	Anhang 4.A, M_K.03
AV_IBSB.24	– [In Maßnahme M.2.o: folgenden Satz ergänzen:] " <i>Des Weiteren sollen die in der Machbarkeitsstudie erwähnte Verlängerung des Seehas nach Münsterlingen und die Einführung einer zusätzlichen S-Bahn-Verbindung Radolfzell-Konstanz mit Durchbindung zur S14 nach Weinfelden eingerichtet werden.</i> "	SPNV	Die vorgeschlagene Ergänzung wird nicht in Maßnahme M.2.o (Einrichtung Doppelspur-Abschnitt zwischen Konstanz und Konstanz-Petershausen), sondern in Maßnahme M.2.g (Taktverdichtung Seehas auf 15-Minuten-Takt) ergänzt, da dies dort besser passt.	BM	Anhang 4.A, M.2.g
AV_IBSB.25	– [Ergänzung neuer Maßnahme M.2.p:] Verlängerung des RE2 nach Kreuzlingen-Hafen	SPNV	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_IBSB.10	KoV	–
AV_IBSB.26	– [Ergänzung neuer Maßnahme M.2.q:] Durchbindung der S-Bahn S62 auf die S64 in Schaffhausen	SPNV	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_IBSB.09	KoV	–
AV_IBSB.27	– [Ergänzung neuer Maßnahme M.2.r:] Einrichtung eines Halbstudentaktes im Fernverkehr zwischen Konstanz und Zürich	SPNV	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_IBSB.08	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort																																																														
AV_IBSB.28	<p>2.2.1 Aktuelles SPNV-Angebot: Hier (Tabelle 5 bzw. 6) bitten wir um Anpassung der Bezeichnungen der Strecken, jene sind nicht immer korrekt/konsistent gemäß Kilometrierung aufgeführt. Die Bodenseegürtelbahn beginnt in Stahringen, aufgrund des Ausbaus kann man sie aber auch in Radolfzell beginnen lassen. Das Seehäsle fährt auf der Hegau-Ablachtalbahn.</p> <table><tr><th rowspan="2">Linie</th><th rowspan="2">Linienführung (Abschnitt auf Gebiet des Landkreises Konstanz fett markiert)</th><th colspan="3">Grundtakt (6-20 Uhr)</th></tr><tr><th>Mo-Fr</th><th>Sa</th><th>So</th></tr><tr><td rowspan="2">RE 2</td><td>Hochrheinbahn und Schwarzwaldbahn</td><td rowspan="2">60′</td><td rowspan="2">60′</td><td rowspan="2">60′</td></tr><tr><td>Konstanz – Radolfzell – Singen – Engen – Donaueschingen – Offenburg – Karlsruhe</td></tr><tr><td rowspan="2">RE 4 / IC87*</td><td>Hochrheinbahn, Schwarzwaldbahn und Gäubahn</td><td rowspan="2">60°</td><td rowspan="2">60°</td><td rowspan="2">60°</td></tr><tr><td>(Konstanz – Radolfzell –) Singen – Engen – Tuttlingen – Rottweil – Horb – Herrenberg – Stuttgart</td></tr><tr><td rowspan="2">IRE 3</td><td>Hochrheinbahn Basel – Waldshut – Schaffhausen – Singen</td><td rowspan="2">60′</td><td rowspan="2">60′</td><td rowspan="2">60′</td></tr><tr><td>Hochrheinbahn und Bodenseegürtelbahn</td></tr><tr><td></td><td>... – Radolfzell – Überlingen – Friedrichshafen</td><td>120′</td><td>120′</td><td>120′</td></tr><tr><td>S6 Seehas</td><td>Seehas Konstanz – Radolfzell – Singen – Engen</td><td>30′</td><td>30′</td><td>30′</td></tr><tr><td rowspan="2">RB31</td><td>Bodenseegürtelbahn Radolfzell – Ludwigshafen – Überlingen – Friedrichshafen</td><td rowspan="2">60′</td><td rowspan="2">60′</td><td rowspan="2">60′</td></tr><tr><td></td></tr><tr><td>S61 Seehäsle</td><td>Hegau-Ablachtalbahn</td><td rowspan="2">(30′)*</td><td rowspan="2">60′</td><td rowspan="2">60′</td></tr><tr><td></td><td>Radolfzell – Stockach</td></tr><tr><td>S62 Rhyhas</td><td>Hochrheinbahn</td><td rowspan="2">30′</td><td rowspan="2">30′</td><td rowspan="2">30′</td></tr><tr><td></td><td>Singen – Gottmadingen – Breitingen – Thayngen – Schaffhausen</td></tr><tr><td colspan="6">° 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</td></tr></table>	Linie	Linienführung (Abschnitt auf Gebiet des Landkreises Konstanz fett markiert)	Grundtakt (6-20 Uhr)			Mo-Fr	Sa	So	RE 2	Hochrheinbahn und Schwarzwaldbahn	60′	60′	60′	Konstanz – Radolfzell – Singen – Engen – Donaueschingen – Offenburg – Karlsruhe	RE 4 / IC87*	Hochrheinbahn, Schwarzwaldbahn und Gäubahn	60°	60°	60°	(Konstanz – Radolfzell –) Singen – Engen – Tuttlingen – Rottweil – Horb – Herrenberg – Stuttgart	IRE 3	Hochrheinbahn Basel – Waldshut – Schaffhausen – Singen	60′	60′	60′	Hochrheinbahn und Bodenseegürtelbahn		... – Radolfzell – Überlingen – Friedrichshafen	120′	120′	120′	S6 Seehas	Seehas Konstanz – Radolfzell – Singen – Engen	30′	30′	30′	RB31	Bodenseegürtelbahn Radolfzell – Ludwigshafen – Überlingen – Friedrichshafen	60′	60′	60′		S61 Seehäsle	Hegau-Ablachtalbahn	(30′)*	60′	60′		Radolfzell – Stockach	S62 Rhyhas	Hochrheinbahn	30′	30′	30′		Singen – Gottmadingen – Breitingen – Thayngen – Schaffhausen	° 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						SPNV	<p>Die Tabellen 5 und 6 im Kapitel 2.2.1 geben eine Übersicht über die SPNV-Linien - nicht Bahnstrecken - mit ihren jeweiligen Bezeichnungen und Bedienungshäufigkeiten im Landkreis Konstanz mit ihren landläufig verwendeten Namen (siehe Tabellenbeschriftung und Spaltenüberschriften). Die Angaben gemäß Streckenverzeichnis der DB InfraGO AG (einschließlich der dort verwendeten Bahnkilometrierung) ist für die Angaben in der Tabelle daher nicht relevant. Nach erneuter Prüfung der Bezeichnungen konnte keine falsche Angabe festgestellt werden.</p> <p>Der Name "Hegau-Ablachtalbahn" wird Synonym mit "Ablachtalbahn" verwendet. Eine Anpassung ist daher nicht erforderlich.</p>	KoV	–
Linie	Linienführung (Abschnitt auf Gebiet des Landkreises Konstanz fett markiert)			Grundtakt (6-20 Uhr)																																																															
		Mo-Fr	Sa	So																																																															
RE 2	Hochrheinbahn und Schwarzwaldbahn	60′	60′	60′																																																															
	Konstanz – Radolfzell – Singen – Engen – Donaueschingen – Offenburg – Karlsruhe																																																																		
RE 4 / IC87*	Hochrheinbahn, Schwarzwaldbahn und Gäubahn	60°	60°	60°																																																															
	(Konstanz – Radolfzell –) Singen – Engen – Tuttlingen – Rottweil – Horb – Herrenberg – Stuttgart																																																																		
IRE 3	Hochrheinbahn Basel – Waldshut – Schaffhausen – Singen	60′	60′	60′																																																															
	Hochrheinbahn und Bodenseegürtelbahn																																																																		
	... – Radolfzell – Überlingen – Friedrichshafen	120′	120′	120′																																																															
S6 Seehas	Seehas Konstanz – Radolfzell – Singen – Engen	30′	30′	30′																																																															
RB31	Bodenseegürtelbahn Radolfzell – Ludwigshafen – Überlingen – Friedrichshafen	60′	60′	60′																																																															
S61 Seehäsle	Hegau-Ablachtalbahn	(30′)*	60′	60′																																																															
	Radolfzell – Stockach																																																																		
S62 Rhyhas	Hochrheinbahn	30′	30′	30′																																																															
	Singen – Gottmadingen – Breitingen – Thayngen – Schaffhausen																																																																		
° 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																																																																			
AV_IBSB.29	<p>Wir hoffen, dass unsere Einlassungen noch Eingang in den NVP finden können, um den Schienenverkehr im Landkreis weiter verbessern zu können. Zudem bedanken wir uns herzlich für Ihre Arbeit [...]</p>	A	<p>Der Landkreis Konstanz dankt für die Beteiligung im Rahmen des Anhörungsverfahrens. Die Anliegen der IBSB wurden so weit wie möglich berücksichtigt (siehe vorangegangene Stellungnahmen).</p>	KoV	–																																																														

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Internationale Bodensee-Konferenz					
AV_IBK.01	Von der Regierungschefkonferenz der IBK wurden in den letzten Jahren zwei informelle Planungsdokumente beschlossen, die bisher im Entwurf des NVP Landkreis Konstanz nicht auftauchen, aber zumindest bekannt sein sollten, da sich der Landkreis Konstanz und weite Teile des erweiterten Untersuchungsraums im IBK-Mandatsgebiet befinden:	A	Kenntnisnahme	KoV	–
AV_IBK.02	<p>– Im „Zielbild Raum und Verkehr“ (10. Dezember 2021) wurde erstmals ein Orientierungsrahmen für ein grenzüberschreitend abgestimmtes Raumverständnis für die Regionen im internationalen Bodenseeraum skizziert. Das Zielbild enthält gemeinsame Stoßrichtungen für Siedlungsentwicklung, Mobilität und Landschaft in fünf Raumtypen, die prägend für die internationale Bodenseeregion sind. Es basiert auf den bestehenden Raumkonzeptionen der Länder, Kantone und Regionen. Das Zielbild Raum und Verkehr stellt vergleichbare Inhalte auf gleicher Maßstabsebene dar und schafft damit eine wichtige Grundlage, um Herausforderungen wie Zersiedelung, Mobilitätswachstum, Schutz und Pflege von Natur- und Kulturlandschaften, künftige Energieversorgung oder Umgang mit dem Klimawandel gemeinsam anzugehen.</p> <p>Das Zielbild Raum und Verkehr wird von der Regierungschefkonferenz der IBK allen Fachstellen in der Raumwicklung und Verkehrsplanung im IBK-Raum zur Beachtung empfohlen.</p>	H	Die für den Nahverkehrsplan relevanten Inhalte des "Zielbild Raum und Verkehr" werden im neuen Kapitel 1.3.5 dargestellt.	BS	Kapitel 1.3.5
AV_IBK.03	– Mit dem IBK-Strategie-Projekt BODANRAIL 2045 (24. Juni 2022) wird die grenzüberschreitende Abstimmung und Optimierung der Planungen im Schienenpersonenverkehr intensiviert. Kernstück des Projektes ist ein von allen Regierungen bzw. Verkehrsministern der 10 Mitgliedsländer genehmigtes „Zielbild BODANRAIL 2045“ (S. 15ff.) für die längerfristigen Angebotsziele im Schienenpersonenverkehr im Bodenseeraum. Die IBK-Kommission Verkehr wird das Zielbild periodisch mit der Entwicklung der nationalen Planungen abstimmen und bei Bedarf anpassen. Bereits in der ersten Fassung des Zielbilds von 2022 sind auch Angebotsziele enthalten, die den Landkreis Konstanz betreffen. Auch weitere ÖV-Planungen, die zum Zeitpunkt des Beschlusses noch nicht vorlagen (z.B. Agglo-Konzept Kreuzlingen-Konstanz oder mögliche Reaktivierung der Strecke Singen – Etwilen – Winterthur) sollen künftig in das Zielbild BODANRAIL einfließen.	H	Auf das zum Zeitpunkt der Bearbeitung des Abschlussberichts bekannte Projekt "Bodanrail 2045" wird im Nahverkehrsplan im Kapitel 3.2.1, Ziel Z_3.1 Bezug genommen. Seine Inahlte wurden bereits im Maßnahmenkonzept (Anhang 4.A) berücksichtigt. Ergänzend hierzu wird im neuen Kapitel 1.3.6 eine Übersicht zu den Konzept-Intentionen mit Schwerpunkt auf den für den Landkreis Konstanz relevanten Inhalten (inkl. Ausschnitt aus Anhang 1a, Fahrplanskizze Zielbild Bodanrail 2045) dem Nahverkehrsplan hinzugefügt.	BS	Kapitel 1.3.6
AV_IBK.04	Freundlich bitte ich Sie, die Informationen aus diesen überregional abgestimmten Zielvorstellungen an geeigneter Stelle in den Entwurf einfließen zu lassen und ersuche zugleich, die ferienbedingt späte Einreichung meiner Rückmeldung zu entschuldigen.	A	Der Landkreis Konstanz dankt für die Hinweise und wird die genannten Konzepte, die bereits teilweise im Nahverkehrsplan Erwähnung fanden, noch etwas deutlicher in den neuen Kapiteln 1.3.5 und 1.3.6 thematisieren (siehe vorangegangene Stellungnahmen).	KoV	–

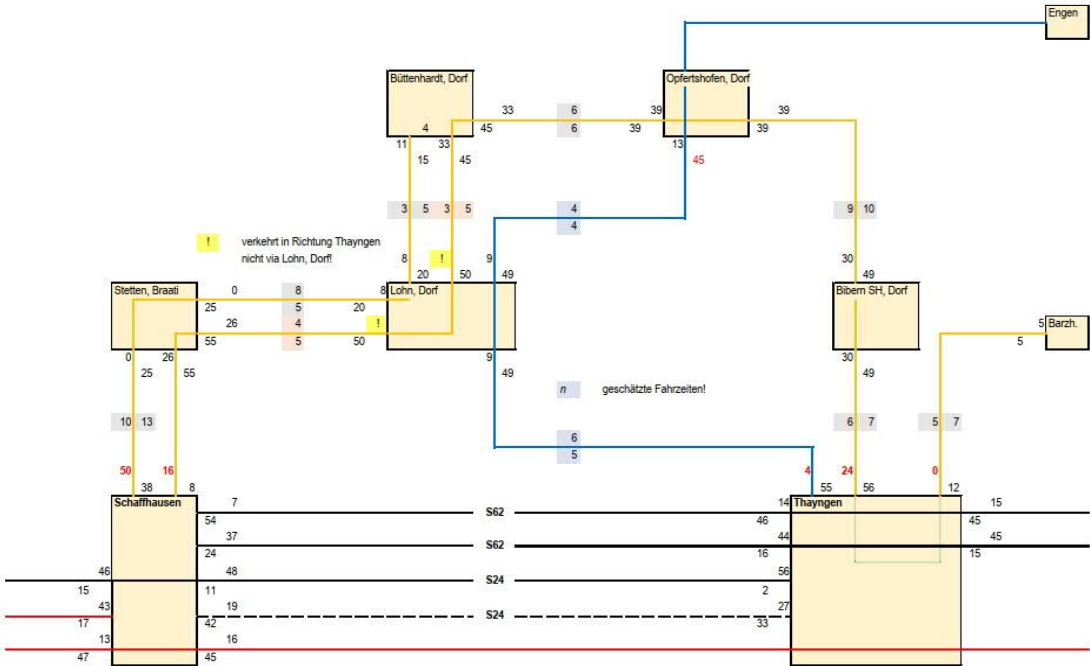
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Kanton Schaffhausen					
AV_SH.01	<p>Massnahme M.2.d - Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunkts "Gottmadingen-Industriegebiet" für die Bahnlinie RB33 / S62 Singen-Schaffhausen</p> <p>Der Wunsch nach einer besseren Erschliessung innerhalb von Gottmadingen ist nachvollziehbar. Nach unserem Kenntnisstand ist mit dem heutigen Fahrplan ein zusätzlicher Halt nicht möglich. Sowohl in Singen als auch in Schaffhausen sind die heutigen Abfahrts- und Ankunftszeiten durch den übrigen Verkehr und die gewünschten Anschlüsse festgelegt:</p> <p><i>Fahrtrichtung Schaffhausen-Singen</i> Die RB33 / S62 verkehrt ab Schaffhausen zu den Minuten xx.07 und xx.37, um den Anschluss von der S9 Zürich-Bülach-Schaffhausen (Ankunft zu den Minuten xx.04 und xx.34) herzustellen. Aufgrund der Umsteigezeit von mindestens 3 Minuten ist eine frühere Abfahrt nicht möglich. Die Ankunft in Singen hingegen ist zur halben Stunde definiert durch die Fahrlage des nachfolgenden IC Zürich-Stuttgart (Ankunft zur Minute xx.29) und die Zugfolgezeit zwischen Gottmadingen und Singen. Eine spätere Ankunft als zur Minute xx.25 (und demnach zur Minute xx.55) ist nicht möglich.</p> <p><i>Fahrtrichtung Singen-Schaffhausen</i> In der Gegenrichtung folgt die RB33 / S62 dem IC Stuttgart-Zürich (Abfahrt zur Minute xx.32). Aufgrund der Zugfolgezeit kann die Abfahrt der RB 33 / S62 erst zur Minute xx.36 (und demnach zur Minute xx.06) erfolgen. In Schaffhausen ist eine spätere Ankunftszeit als die heutige nicht möglich (Ankunft zu den Minuten xx.24 und xx.54), um den Anschluss auf die S9 nach Bülach-Zürich herstellen zu können (Abfahrt zu den Minuten xx.27 und xx.57). Die Abbildung 1 zeigt die Zwangspunkte der S62.</p>  <p>Abbildung 1: Bildfahrplan RSCF-RSI (Schaffhausen-Singen), Musterstunde ohne vollständiges Angebot. Rot abgebildet die Belegung der Strecke zwischen Gottmadingen und Singen, blau abgebildet die minimale Umsteigezeit zur S9 in Schaffhausen. Quelle: eigene Abbildung.</p>	SPNV	<p>Die wohlwollende fahrplantechnische Prüfung des Kantons Schaffhausen wird dankend zur Kenntnis genommen. Wenngleich eine kurzfristige Umsetzung der Maßnahme M.2.d im Angesicht der dargestellten Prüfergebnisse nicht möglich erscheint, hält der Landkreis Konstanz dennoch weiter an der Zielsetzung, das Industriegebiet Gottmadingen mit seinem über die Gemeindegrenzen hinweg reichenden Einpendelverflechtungen über einen neuen Bahnhaltepunkt besser an den Regionalverkehr anzubinden, fest.</p> <p>Mögliche Fahrplanlagenveränderungen sowie Innovationen beim Beschleunigungsvermögen der Fahrzeuge könnten dazu beitragen, dass der Bahnhof in ferner Zukunft technisch möglich wird. Ansonsten besteht schon im Bestand grundsätzlich die Möglichkeit einer Wechselbedienung nur im 60-Minuten-Takt unter Aufgabe eines anderen vorhandenen Bahnhaltes der S62 in dieser Taktlage. Als mögliche Option kommt hier der Halt in Bietingen infrage. Durch die im Zielkonzept des Nahverkehrsplans vorgesehene Buslinie 404 könnte die nicht in Bietingen haltende Taktlage der S62 über einen Anschluss in Gottmadingen erreicht werden, sodass zumindest in Fahrtrichtung von/nach Singen die nachteiligen Auswirkungen abgepuffert würden.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_SH.02	<p>Aus Sicht des Kantons Schaffhausen steht der Verzicht auf den Anschluss zur S9 in Schaffhausen nicht zur Disposition, da für Thayngen damit eine wichtige Reisekette im Rahmen der Grunderschliessung wegfielen. Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der RB33 / S62 in Schaffhausen sind deshalb als fix zu betrachten. Darüber hinaus müssen nach unserer Einschätzung auch die Anschlüsse in Singen weiterhin erhalten bleiben.</p>	SPNV	Der Landkreis Konstanz teilt diese Einschätzung und möchte die Maßnahme M.2.d ebenfalls nur unter Berücksichtigung aller wichtigen Anschlüsse im Bestand umsetzen.	KoV	—
AV_SH.03.a	<p>Massnahme M.2.e - Halt des geplanten RE St. Gallen-Konstanz-Singen-Schaffhausen-Basel soll im Grundzentrum Gottmadingen halten</p> <p>Der Fahrplan des IRE 3 und des geplanten Hochrhein-Bodensee-Express (HBE) ist zwischen Basel und Schaffhausen massgeblich vom einspurigen Abschnitt Waldshut-Erzingen definiert. Die benötigte Fahrzeit von 13 Minuten erlaubt die Konstruktion der Trassen mit verhältnismässig knappen Pufferzeiten für die Kreuzungen von zwei Minuten (Waldshut) resp. einer Minute (Erzingen). Im westlichen Teil besteht keine Möglichkeit, die für einen Halt in Gottmadingen zusätzlich benötigte Zeit zu berücksichtigen.</p>  <p>Abbildung 2 - Trassierung von IRE 3 und HBE, Musterstunden ohne vollständiges Angebot. Links abgebildet der eingleisige Abschnitt zwischen Waldshut (RWU) und Erzingen (RERZ) mit den knappen Kreuzungsreserven von zwei resp. einer Minute. Quelle: eigene Abbildung.</p>	SPNV	Kenntnisnahme.	KoV	—

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_SH.03.b	<p>In Konstanz erfolgt die Verlängerung in der heutigen Fahrlage des "Spangenzugs" Konstanz–St. Gallen–Herisau. Durch die eingleisige Infrastruktur auf dem gesamten Laufweg bis Herisau besteht keine Möglichkeit, die für einen Halt in Gottmadingen zusätzlich benötigte Zeit zu berücksichtigen. Zwischen Kreuzlingen Hafen und Romanshorn kreuzt der Spangenzug die S1 heute in Uttwil. Im Zielfahrplan des HBE erfolgt die Kreuzung künftig in Kesswil, wofür aber ein zweites Gleis mit schlanken Weichen eingebaut werden muss.</p>  <p>Abbildung 3: Bildfahrplan 2024 der Linie 772 (Konstanz [KODB]–Rorschach [RS]–St. Margrethen [SMG]). Gut erkennbar ist die heutige Trassierung des Spangenzugs Konstanz–Herisau mit der Kreuzung in Uttwil [UTW] infolge durchgehender Eingleisigkeit. Quelle: https://www.öv-info.ch</p>	SPNV	<p>Die wohlwollende fahrplantechnische Prüfung wird dankend zur Kenntnis genommen. Wenngleich eine kurzfristige Umsetzung der Maßnahme M.2.e im Angesicht der dargestellten Prüfergebnisse nicht möglich erscheint, hält der Landkreis Konstanz dennoch weiter an der Zielsetzung, das Grundzentrum Gottmadingen über einen Halt des Hochrhein-Bodensee-Express besser an den Regionalverkehr anzubinden, fest.</p> <p>Mögliche Fahrplanlagenveränderungen sowie Innovationen beim Beschleunigungsvermögen der Fahrzeuge könnten dazu beitragen, dass der Bahnhof in ferner Zukunft ohne Nachteile an anderer Stelle technisch möglich wird. Ansonsten besteht schon innerhalb der Bestandsplanungen grundsätzlich die Möglichkeit den Halt in Gottmadingen unter Aufgabe eines anderen in den Planungen vorgesehenen Bahnhaltes zwischen den Restriktionspunkten Schaffhausen und Konstanz zu realisieren. Als mögliche Option kommt hier Allensbach infrage, da hier im 8-9-Minuten-Abstand (zusätzlich zum 30-Minuten-Takt der S6) zwei RE-Halte stattfinden würden, während in Gottmadingen derzeit kein Halt für den schnellen Regionalverkehr besteht. Als "Kollateralschaden" würde hier lediglich die Direktverbindung Allensbach - Basel und Allensbach - St. Gallen wegfallen. Für diese Relationen würden jedoch attraktive Umsteigeverbindungen mit kurzen Wartezeiten in Radolfzell und Konstanz entstehen.</p>	KoV	–
AV_SH.04	<p>Auch im weiteren Fahrtverlauf bis Herisau sind aufgrund der übrigen Angebote keine Anpassungen an der Fahrzeit möglich:</p>  <p>Abbildung 4: Bildfahrplan 2024 der Linie 791 (Rapperswil [RW]–St. Gallen [SG]–Romanshorn [RH]). Hervorgehoben: heutige Trassierung des Spangenzugs Konstanz–Herisau mit diversen Kreuzungs-Zwangspunkten infolge durchgehender Eingleisigkeit. Quelle: https://www.öv-info.ch</p> <p>Ein zusätzlicher Halt des HBE in Gottmadingen ist deshalb nicht realisierbar.</p>	SPNV	<p>Die wohlwollende fahrplantechnische Prüfung wird dankend zur Kenntnis genommen. Eine Anpassung der Fahrzeiten auf schweizer Seite ist nicht zwingend notwendig, um den Halt des Hochrhein-Bodensee-Express in Gottmadingen realisieren zu können (siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_SH.03.b).</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_SH.05	<p>Massnahme M.2.h - Reaktivierung der Bahnstrecke Singen–Etzwilen</p> <p>Der Kanton Schaffhausen hat sich bereits ablehnend zu dieser Idee geäußert. Wir schätzen das Potential beim grenzüberschreitenden Verkehr als zu gering ein. Die Buslinie 7349 Stein am Rhein, Bahnhof–Singen, Bahnhof weist beim Grenzübergang eine Nachfrage von unter 200 Fahrgästen pro Tag auf. Zudem können die Buslinien im städtischen Siedlungsraum von Rielasingen und Singen mit dichter Haltestellenfolge ein deutlich grösseres Nachfragepotential erreichen als die Bahnlinie.</p> <p>Eine Flügelung der S29 Winterthur–Stein am Rhein in Etzwilen würde die Kosten der Linie auf Schweizer Seite massiv ansteigen lassen, ohne dass eine nennenswert höhere Nachfrage erwartet werden darf.</p> <p>Der Kanton Schaffhausen sieht deshalb keinen weiteren Prüfbedarf zur Reaktivierung, da sie unsererseits abgelehnt wird.</p>	SPNV	<p>Angesichts des sehr hohen Nachfragepotenzials auf dem im Landkreis Konstanz liegenden Abschnitt der Strecke wird die Reaktivierung weiterhin für notwendig erachtet. Da auf Schweizer Seite sowohl seitens des Kantons Schaffhausen, als auch des Kantons Thurgau (siehe Anliegen AV_TG.12) derzeit kein Bedarf für die Reaktivierung auf ihren Gebieten gesehen wird, soll kurz- bis mittelfristig eine Teilreaktivierung weiterverfolgt werden. Langfristig unterstützt der Landkreis Konstanz den Lückenschluss zum Schweizer Bahnnetz weiterhin (ggf. in Form eines saisonalen Freizeitverkehrs, der den Fortbestand der Buslinie 33 nicht gefährdet). Diese Differenzierung wird in Maßnahme M.2.h ergänzt.</p> <p>Für die Planung und Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs auf dem im Landkreis Konstanz liegenden Teil der Strecke ist das Land Baden-Württemberg zuständig.</p>	BM	Anhang 4.A, M.2.h
AV_SH.06	<p>Massnahme M.2.k - Verlängerung der S24 Zug–Zürich–Thayngen bis nach Singen oder alternativ eine Durchbindung der S9 Uster–Zürich–Schaffhausen auf die RB33 / S62 Schaffhausen–Singen.</p> <p><i>Verlängerung der S24</i></p> <p>Die Verlängerung der S24 über Thayngen hinaus nach Singen ist nach unserer Einschätzung grundsätzlich möglich, wobei es gemäss aktuellem Bildfahrplan von DBInfraGO bei einzelnen Güterverkehrstrassen zu Konflikten käme und die Gleisbelegung in Singen inklusive allfälliger Fluchtfahrt von uns nicht geprüft werden kann. Mit einer geschätzten Ankunft ungefähr zur Minute xx.08 in Singen und einer Abfahrt ungefähr zur Minute xx.51 offenbaren sich zwei Probleme der Verlängerung:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Erreicht eine verlängerte S24 die Anschlüsse in Singen z.B. zum Seehas (S6) in beide Richtungen nicht.2. Erhöht sich der Fahrzeugbedarf auf der S24 um zwei Doppelstock-Triebzüge, der mit der aktuellen Fahrzeugplanung der Zürcher S-Bahn nicht abgedeckt werden kann. <p>Darüber hinaus gilt es zu beachten, dass die S24 in ihrer heutigen Form im Zeithorizont "Angebotskonzept 2035" nicht mehr vorgesehen ist. Die sieben vorhandenen Trassen zwischen Schaffhausen und Thayngen (Grenze) werden dann durch den IC, IRE 3 & HBE, die S62 und zwei Güterzüge / Stunde und Richtung belegt sein. Eine systematische längerfristige Bestellung eines und mehrerer Trassen ist dann nicht mehr möglich, sondern nur noch im Jahresfahrplan realisierbar. Für ein Angebot des SPNV ist das nicht ausreichend.</p>	SPNV	<p>Die wohlwollende fahrplantechnische Prüfung wird dankend zur Kenntnis genommen. Da der Landkreis Konstanz davon ausgeht, dass das Land Baden-Württemberg kurzfristig keine Änderungen am Fahrplanangebot zwischen Singen und Schaffhausen vornehmen und die S24 wie dargestellt mittel- bis langfristig wegfallen wird, wird die Verlängerung der S24 verworfen. Der Fokus soll daher auf eine Verlängerung der S9 bis Singen in Form einer Durchbindung auf die heutige S62 (wie im Angebotsziel 12 des Zielbildes Bodanrail 2045 vorgeschlagen) gelegt werden. Maßnahme M.2.k wird entsprechend geändert.</p>	BM	Anhang 4.A, M.2.k

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_SH.07	<p><i>Durchbindung der S9</i></p> <p>Eine Durchbindung der S9 mit der RB33 / S62 ist fahrplantechnisch problemlos realisierbar und würde die bei Massnahme M.2.d genannte Einschränkung der minimalen Umsteigezeit obsolet machen. Bezüglich Fahrzeugeinsatz muss aber ein sehr grosser Vorbehalt gemacht werden. In der Hauptverkehrszeit muss die S9 mit drei Doppelstocktriebzügen (300m lange Züge) gefahren werden, um die Nachfrage im Agglomerationskern von Zürich abdecken zu können. Dabei beträgt das Sitzplatzangebot rund 1'150 pro Fahrt. Diese Kapazität wäre für den Streckenabschnitt der heutigen RB33 / S62 massiv zu gross mit entsprechend hohen ungedeckten Kosten.</p> <p>Darüber hinaus ist auch bei der S9 im Zeithorizont "Angebotskonzept 2035" eine Änderung beim Fahrplan zu erwarten. Die Ankunft von Zürich erfolgt nach heutigem Planungsstand (Juli 2024) neu zu den Minuten xx.11 und xx.41, also unmittelbar vor Ankunft des IC resp. RE aus Zürich. Die Abfahrt nach Zürich erfolgt gegengleich unmittelbar nach Abfahrt des RE resp. IC zu den Minuten xx.19 und xx.49. Eine Durchbindung auf die heutige Trasse der RB33 / S62 ist dann nicht mehr möglich.</p>	SPNV	<p>Die wohlwollende fahrplantechnische Prüfung wird dankend zur Kenntnis genommen. Laut Begleitdokument des Schweizer Bundesamtes für Verkehr zum Ausbauschnitt 2035 (https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/themen/fabi-step/angebotskonzept-as2035-normalspur.pdf.download.pdf/STEP%202030-Angebotskonzept%20AS%202035%20Normalspurbahnen.pdf) ist der Streckenabschnitt Schaffhausen und Singen fahrplantechnisch als "noch offen" definiert. Im Angebotsziel 12 des Zielbild Bodanrail 2045 ist die Verlängerung der heutigen Linie S9 vorgesehen und wird durch den Landkreis Konstanz unterstützt. Dort fährt die durchgebundene S9 nach Singen in Schaffhausen zu den Minuten .07 / .37 ab.</p> <p>Um Direktverbindungen aus dem Landkreis Konstanz in Richtung Zürich und eine Kapazitätsausweitung auf der heutigen S62 erreichen zu können, bieten sich die folgenden Optionen auf Basis des (unter Änderungsvorbehalt stehenden) Planungsstandes für die Zürcher S-Bahn zum Ausbauschnitt 2035 (Details siehe https://www.zvv.ch/zvv/de/ueber-uns/projekte/in-planung/step2035.html) an:</p> <p>1.) Durchbindung der künftigen S-Bahn-Linie P (Pfäffikon - Zürich - Bülach - Schaffhausen) auf die Fahrplanlage der S62. In diesem Fall müsste der Fahrplan der zur Minute 32 ab Schaffhausen abfahrenden Fahrplanlage der S62 um mindestens 2 Minuten auf die Minute 34 (oder später) gelegt werden.</p> <p>2.) Durchbindung der künftigen S-Bahn-Linie S (Zürich HB - Zürich Flughafen - Winterthur - Schaffhausen) auf die Fahrplanlage der S62.</p> <p>Im Ergebnis wird der in Massnahme M.2.k beschriebene Prüfauftrag dementsprechend umformuliert bzw. konkretisiert. Die fahrplantechnische Machbarkeit sollte zum nächstmöglichen Umsetzungszeitpunkt erneut geprüft werden.</p>	BM	Anhang 4.A, M.2.k
AV_SH.08	<p><i>Allgemeine Hinweise</i></p> <p>Neben den genannten Herausforderungen für beide Szenarien ist insbesondere ein allgemeiner Vorbehalt seitens der Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) zu berücksichtigen: Der ZVV wünscht sich keine Ausdehnung seines Verbundgebietes, um die Stabilität des Kernnetzes nicht zu gefährden.</p> <p>Zudem ist bei der Beschreibung der Massnahme M.2.k zwingend die Beschreibung der Massnahme dahingehend anzupassen, als dass für "Planung, Bestellung und Finanzierung dieser Änderungen..." das Land Baden-Württemberg in Kooperation mit dem Zürcher Verkehrsverbund und dem Kanton Schaffhausen zuständig ist.</p>	H	<p>Der Landkreis Konstanz dankt für den Hinweis und nimmt mit grossem Bedauern zur Kenntnis, dass der Zürcher Verkehrsverbund offenbar eine Durchbindung seiner S-Bahn-Linien derzeit nicht befürwortet. Der Landkreis Konstanz hält dennoch weiter an dieser Massnahme fest.</p> <p>Wie gewünscht, wird der letzte Satz in Massnahme M.2.k wie folgt umformuliert: "Für die Planung, Bestellung und Finanzierung dieser Änderungen ist das Land Baden-Württemberg in Kooperation mit dem Zürcher Verkehrsverbund und dem Kanton Schaffhausen zuständig" .</p>	BM	Anhang 4.A, M.2.k
AV_SH.09	<p>Der Kanton Schaffhausen teilt die Einschätzung der Autoren, dass die Durchbindungen im SPNV weiterhin Prüfbedarf haben. Diesbezüglich besteht unter dem Titel "Zielbild Schaffhausen-Bodensee" eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung von NVBW, DB InfraGo, Landkreis Konstanz, Bundesamt für Verkehr und den Kantonen Thurgau und Schaffhausen, die sich in loser Folge mit diesen Fragen auseinandersetzt.</p>	H	<p>Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.</p>	KoV	–

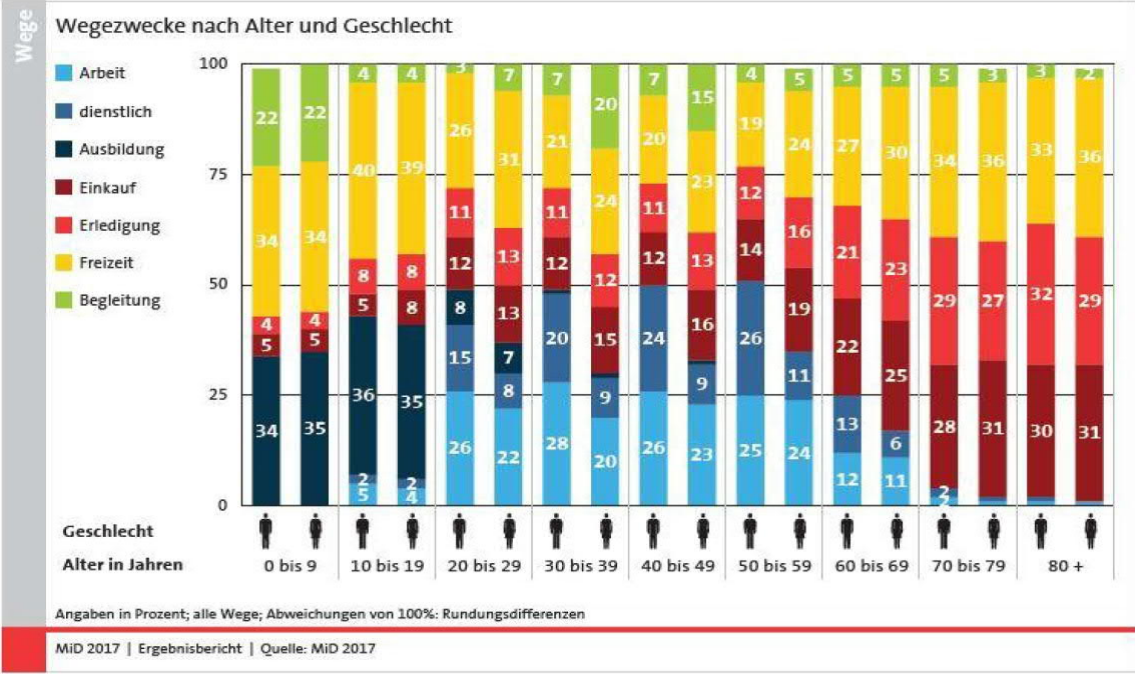
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_SH.10	<p>Massnahme M_T.01 - hier: Verlängerung der VHB-Linie 301 Engen-[...]-Tengen-[...]-Wiechs am Randen über Opfertshofen-Lohn nach Thayngen, mit Anschluss an die Linie 24 von/nach Schaffhausen und die S24 in Thayngen.</p> <p>Eine Verzahnung der beiden ÖPNV-Systeme des Landkreises Konstanz und des Kantons Schaffhausen ist begrüßenswert. Die Fahrplankonstellation der Bus-Linie 24 und der S24 bieten sich für eine solche Verlängerung inklusive Anschlüsse in Lohn zur Bus-Linie 24 und in Thayngen zur S24 an.</p>	AS/VS	Der Landkreis Konstanz begrüßt die Zustimmung und Kooperationsbereitschaft bzgl. der im Nahverkehrsplan enthaltenen Verlängerung der Linie 301 bis Thayngen und wird diesbezüglich spätestens im Rahmen der Vorbereitung der Ausschreibung des betreffenden Linienbündels erneut auf den Kanton Schaffhausen zurückkommen.	KoV	
	 <p>Abbildung 5: Netzgrafik Raum Schaffhausen / Reiat / Thayngen mit Linie 24 (HVZ-Angebot) und möglicher Verlängerung der VHB-Linie 301 von Wiechs a.R. nach Thayngen mit Anschlüssen in Lohn und in Thayngen. Quelle: eigene Abbildung.</p>				—
AV_SH.11	<p>Aus Sicht des Kantons Schaffhausen besteht ein gewisses Umlagerungspotential, weil für die Ortschaften Lohn, Opfertshofen und Altdorf mit einer neuen Verbindung nach Thayngen der Umstieg auf das übergeordnete Netz und die Fahrt ins regionale Zentrum rascher erfolgen kann.</p> <p>Entlang der Linie 24 bestehen auch seitens des Kantons Schaffhausen verschiedene Bedürfnisse für eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots. Grundsätzlich halten wir die vorgeschlagene Massnahme als prüfenswert und würden uns deshalb freuen, wenn die Wünsche und Ziele im Rahmen eines Austauschs auf ihre Kompatibilität geprüft werden könnten.</p>	H	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen. Der Landkreis Konstanz wird spätestens im Rahmen der Vorbereitung der Ausschreibung des betreffenden Linienbündels erneut auf den Kanton Schaffhausen zurückkommen, um die Anforderungen beiderseits der Zuständigkeitsgrenzen zu erörtern und in ein gemeinsames Konzept zu überführen.	KoV	—

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Kanton Thurgau					
AV_TG.01	<p>Zur vorliegenden Anhörungsentwurf haben wir folgende Ergänzungs- oder Änderungsbegehren (die aufgeführten Seitenangaben beziehen sich auf die Fusszeilen des Dokumentes):</p> <p>Kapitel 1.3, Seite 5 ff (zum Teil auch bezüglich Kapitel 3.2ff) Die bisherigen Ausführungen gehen grundsätzlich auf die gesetzlichen und raumplanerischen Grundlagen auf der Ebene des Landes Baden-Württemberg, des Generalverkehrsplans des Landes Baden-Württemberg aus dem Jahr 2010 und des Regionalplans Hochrhein-Bodensee aus dem Jahr 2000 ein. In Anbetracht der wichtigen gesellschaftlichen und politischen Entwicklungen im Umfeld von Mobilität und Verkehr in den vergangenen 15 Jahre möchten wir anregen, auch wichtige, aktuellere Grundlagen stärker zu berücksichtigen. Zu diesen gehört insbesondere das «Zielbild Raum und Verkehr für die internationale Bodenseeregion», welches im Jahr 2021 von der IBK-Regierungschefkonferenz beschlossen wurde und somit auch eine wichtige (Argumentations-)Grundlage für die Entwicklung der Mobilitätsangebote im Grenzraum des Landkreises Konstanz und der benachbarten Kantone darstellt.</p> <p>Nichtsdestoweniger bitten wir darum, auch das Leitbild der Internationalen Bodensee-konferenz sowie die IBK-Strategie 2023-27 mit seinem Fokusthema 2023-2025 «Nachhaltige Mobilität über Grenzen» als wichtige Entwicklungsgrundlage für den öffentlichen Verkehr im Bodenseeraum zugrunde zu legen.</p> <p>In diesem Sinne bitten wir Sie, die Beteiligung und Mitarbeit des Landkreises in der neu geschaffenen und ab 2026 weiterzuentwickelnden Organisation «ÖV Bodenseeraum» als Ziel und Massnahme im Nahverkehrsplan zu verankern. Ergänzend wären jene definierten Handlungsfelder und Massnahmen im NVP aufzunehmen, die in den vergangenen Monaten im Rahmen dieser Zusammenarbeit angestossen wurden und von den Aufgabenträgern mit umzusetzen sind.</p>	H	<p>Die für den Nahverkehrsplan relevanten Inhalte des "Zielbild Raum und Verkehr" werden im neuen Kapitel 1.3.5 dargestellt.</p> <p>Der Landkreis Konstanz beteiligt sich bereits in der Organisation "ÖV Bodenseeraum".</p>	BS	Kapitel 1.3.5
AV_TG.02	<p>Kapitel 1.3.4, Seite 14 Ergänzend zum Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg regen wir an, auch das Zielbild BODANRAIL 2045 als bereits von den IBK-Regierungen beschlossene Grundlage zur langfristigen Entwicklung der Zusammenarbeit, des Angebotes und der Infrastruktur im Schienenverkehr im gesamten Landkreis Konstanz ebenso mit aufzunehmen.</p>	H	<p>Auf das zum Zeitpunkt der Bearbeitung des Abschlussberichts bekannte Projekt "Bodanrail 2045" wird im Nahverkehrsplan im Kapitel 3.2.1, Ziel Z_3.1 Bezug genommen. Seine Inhalte wurden bereits im Massnahmenkonzept (Anhang 4.A) berücksichtigt.</p> <p>Ergänzend hierzu wird im neuen Kapitel 1.3.6 eine Übersicht zu den Konzept-Intentionen mit Schwerpunkt auf den für den Landkreis Konstanz relevanten Inhalten (inkl. Ausschnitt aus Anhang 1a, Fahrplanskizze Zielbild Bodanrail 2045) dem Nahverkehrsplan hinzugefügt.</p>	BS	Kapitel 1.3.6
AV_TG.03	<p>Kapitel 2.5, Seite 50 Aufgrund der starken Verflechtungen der Verkehrsströme im Schienenverkehr zu den benachbarten Kantonen Schaffhausen und Thurgau weisen wir gerne darauf hin, dass aus den Verkehrsmodellen des Schienenverkehrs der Schweiz bzw. aus den Grundlagendaten der Betreiber sehr detaillierte Nachfragedaten vorliegen, die Rückschlüsse zum Nutzungsverhalten einschliesslich grenzüberschreitender Quell- und Zielbeziehungen, aber vereinzelt auch innerhalb des Landkreises ermöglichen.</p>	H	<p>Zum Zeitpunkt der Bearbeitung der Bestandsanalyse war die Verfügbarkeit dieser Daten dem Projektteam nicht bekannt. Mit Blick auf die Relevanz für den Nahverkehrsplan wären diese Daten sicher aufschlussreich und interessant gewesen, um einen Eindruck zur vorhandenen Nachfrage zu gewinnen. Mit Blick auf die Fragestellungen für den Nahverkehrsplan wurde auf Basis der Berufspendelndenverflechtungen (Grenzgängerstatistik des Schweizer Bundesamtes für Statistik sowie Statistik der deutschen Bundesagentur für Arbeit zu sozialversicherungspflichtig Beschäftigten) und den bekannten Daten zu den Schulpendelnden ein gemeindescharfes Verkehrsmodell aufgebaut, aus dem relationsscharfe Fahrgastpotenziale für alle Wegezwecke ermittelt wurden. Vor diesem Hintergrund erscheint eine nachträgliche Berücksichtigung der grenzübergreifenden Nachfragedaten aus dem Bestand nicht notwendig. Mit Blick auf die Fortschreibung des nächsten Nahverkehrsplans sollen die vorliegenden schweizer Daten rechtzeitig berücksichtigt werden.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_TG.04	Kapitel 3.2.2.4, Seite 90 Die Fahrplanuntersuchung für den Haltepunkt Sternenplatz hat ergeben, dass ein RE-/IRE-Halt der Schwarzwaldbahn-Züge an der zukünftigen Haltestelle Konstanz-Sternenplatz fahrplantechnisch nicht möglich ist, allenfalls unter Verzicht des Halts in Petershausen, was allerdings von der Projektgruppe Agglo-S-Bahn aufgrund des dortigen Fahrgastpotentials für nicht sinnvoll gehalten wird.	H	Dem Landkreis Konstanz sind die Ergebnisse der Fahrplanuntersuchung bekannt. Dennoch soll mit Blick auf mögliche Fahrplanlagenänderungen oder Innovationen im Beschleunigungsverhalten der eingesetzten Schienefahrzeuge in der Zukunft langfristig weiter an dem Ziel festgehalten werden. Auch aus Sicht des Landkreises Konstanz sollte der Halt in Petershausen nicht aufgegeben werden. Das im Kapitel 3.2.2.4 dargestellte Ziel <i>"RE-/IRE-Halt der Schwarzwaldbahn-Züge an der zukünftigen Haltestelle Konstanz-Sternenplatz, falls dieser realisiert wird"</i> wird in diesem Sinne zur Klarstellung / Präzisierung wie folgt umformuliert: <i>"Der künftige Bahnhaltepunkt «Konstanz-Sternenplatz» soll durch möglichst alle dort durchfahrenden RE- und IRE-Linien bedient werden, sobald dies fahrplantechnisch ohne Nachteile an anderer Stelle machbar wird."</i>	BS	Kapitel 3.2.2.4
AV_TG.05	Kapitel 3.2.2.4, Seite 91 Im Rahmen der Agglo-S-Bahn soll der Seehas (S6) nach Münsterlingen verlängert werden und die S14 (von Weinfelden kommend) als zusätzliche Linie zum Seehas im 30-Min-Takt von Konstanz nach Radolfzell verlängert werden.	H	Das zugehörige Ziel im Kapitel 3.2.2.4 wird zur Berücksichtigung der aktuellen Studienergebnisse wie folgt umformuliert: <i>"Umsetzung des Projektes Agglo-S-Bahn mit Verlängerung der S-Bahn-Linie S14 Weinfelden - Konstanz weiter bis Radolfzell sowie Durchbindung der S-Bahn-Linie S6 (seehas) ab Konstanz über Kreuzlingen Hafen mindestens bis Münsterlingen-Scherzingen, idealerweise bis Münsterlingen Spital"</i>	BS	Kapitel 3.2.2.4
AV_TG.06	Kapitel 3.3.3, Seite 119, Tabelle 28 Uns ist nicht bekannt, dass der Kanton Thurgau im Jahr 2023 zu einem formellen Anhörungsverfahren eingeladen wurde. Zumindest nicht unsere Abteilung Öffentlicher Verkehr. Daher entweder das Jahr auf 2024 korrigieren oder ggf. Kanton Thurgau aus der Tabelle entfernen.	H	Das formelle Anhörungsverfahren ("Zweite Beteiligungsstufe") ist im Kapitel 3.3.3 beschrieben. Dort ist dargelegt, dass die in Tabelle 28 genannten Institutionen am 25. Juni 2024 den Erstentwurf des Nahverkehrsplan zur schriftlichen Kommentierung erhalten haben. 2023 fand kein formelles Anhörungsverfahren statt. Die Irritation rührt aus der in der Beschreibung zur Tabelle 28 enthaltenen falschen Bezeichnung des Nahverkehrsplans ("Nahverkehrsplan 2023"). Diese wurde entfernt. Vielen Dank für den Hinweis.	BS	Kapitel 3.3.3
AV_TG.07	Kapitel 4.3.2, Seite 154, Tabelle 40 Aus unserer Sicht sollte bei Kreuzlingen neben Kreuzlingen, Bärenplatz noch Kreuzlingen, Bahnhof und Kreuzlingen Hafen, Bahnhof aufgeführt werden.	AS/VS	Die Haltestellen "Kreuzlingen, Bahnhof" und "Kreuzlingen, Hafen" werden wunschgemäß in Kapitel 4.3.2, Tabelle 40 ergänzt.	BS	Kapitel 4.3.2
AV_TG.08	Kapitel 4.6, Seite 167 Im Sinne der im Rahmen von ÖV Bodenseeraum gesteckten Ziele, bitten wir Sie auch Verbesserungen des grenzüberschreitenden Datenaustauschs vollständiger und aktueller Stamm-, Soll- und Ist-Daten der Fahrplaninformationen sowohl im Busverkehr als auch im Fähr- und Schiffsverkehr als Ziel aufzunehmen und ggf. notwendige Massnahmen wie bspw. der Pflege der erforderlichen Schnittstellen und Systeme zu hinterlegen.	W/FGI	Das Anliegen wird durch folgende Ergänzung im Kapitel 4.6.2 sowie im Maßnahmenkonzept (Anhang 4.A, Neue Maßnahme M.28 sowie Ergänzung der ganzjährig bedienten Fährlinien in Maßnahme M.18) des Nahverkehrsplans berücksichtigt: <i>"In der gesamten Bodenseeregion soll für einen vollständigen Stamm-, Soll- und Ist-Fahrplandatenaustausch Sorge getragen werden, mit dem Ziel eine durchgehende, multimodale und grenzübergreifende Fahrgastinformation zwischen dem Landkreis Konstanz und den Gebieten aller benachbarten Aufgabenträger zu erreichen. Hierzu soll ein Workflow entwickelt und umgesetzt werden, bei dem die Datenhalter im Bereich des Bus- und Bahnverkehrs, als auch des Schiffsverkehrs einbezogen sind. Die hierfür erforderlichen Schnittstellen und Systeme sollen durch eine gemeinsam mit den betroffenen Aufgabenträgern zu bestimmende Stelle eingerichtet und dauerhaft gepflegt werden."</i>	BS	Kapitel 4.6.2 und Anhang 4.A

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_TG.09	<p>Kapitel 4.7, Seite 170</p> <p>Wir bitten Sie, die bereits unter 2.6.6 aufgeführten Entwicklungen im Vertrieb aufzugreifen und auch die erforderlichen Massnahmen zur Ermöglichung des Zugangs zu den grenzüberschreitend gültigen Tarifen des öffentlichen Verkehrs im Nahverkehrsplan mit aufzunehmen. Hierzu gehören insbesondere folgende Massnahmen, die auch seitens der Aufgabenträger mit den Verkehrsunternehmen zu vereinbaren sind:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Verkauf des Kombitarifs OTV-VHB und des Bodensee Tickets in allen Verkaufskanälen, insbesondere in den elektronischen Kanälen unter Einhaltung von Branchenstandards, die auch im grenzüberschreitenden Verkehr eine fälschungs-/missbrauchssichere Kontrolle ermöglichen;▪ Sicherstellung, dass in der Schweiz oder in Vorarlberg ausgegebene E-Tickets mit Kontrollmerkmalen dortiger Standards auch von den fahrzeuggebunden oder persönlichen Kontrollgeräten gelesen und interpretiert werden können.	T	Die vorgeschlagenen Punkte werden in die Auflistung im Kapitel 4.7.1 aufgenommen.	BS	Kapitel 4.7.1
AV_TG.10	<p>Massnahme M_All.1, Seite 138</p> <p>Eine Durchbindung der Buslinie 908 bis zur Universität sehen wir aus Kundensicht ebenfalls als sinnvoll an. Inwieweit eine Durchbindung des Abendangebotes der Buslinie 925 ebenfalls sinnvoll ist, muss noch abgeklärt und dargelegt werden. Zu diesem Punkt haben wir von den Bedenken der Stadt Konstanz erfahren. Aus diesem Grund sind wir der Ansicht, dass, auch was eine Weiterführung über der Universität in Richtung Allensbach angeht, diese Fragestellungen noch vertiefter grenzüberschreitend bearbeitet werden muss.</p>	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die gewünschte Abstimmung fand im September 2024 statt. Die Ergebnisse hieraus werden in den Nahverkehrsplan übernommen.	KoV	–
AV_TG.11	<p>Massnahme M_12, Seite 145</p> <p>Hier möchten wir anregen zu prüfen, ob eine Verdichtung zum 15min-Takt genutzt werden kann, dass für die neue "Linie 200X" Fahrzeuge beschafft werden, welche in Stein am Rhein bis zum Bahnhof fahren können (Fahrzeuge analog der heutigen Buslinie 7349), damit auch halbstündlich direkt vom Bahnhof Stein am Rhein über die Höri nach Radolfzell eine Verbindung angeboten werden kann. Diesbezüglich erreichen uns immer wieder Kundenbegehren und wir erachten eine umsteigefreie Verbindung für diese Relation als sehr wichtig.</p>	AS/VS	<p>Die neue Linie 200X wird voraussichtlich mit Solo-, ggf. teilweise mit Gelenkbussen bedient werden müssen, um die Nachfrage adäquat bedienen zu können. Zum genauen Fahrzeugeinsatz auf einzelnen Fahrten bzw. Linien werden im Nahverkehrsplan keine Vorgaben formuliert. Dies obliegt der Detailplanung im Rahmen der Vorbereitung der Ausschreibung des betreffenden Linienbündels.</p> <p>Die Anregung, den Einsatz von Midibussen zu prüfen, um den Bahnhof Stein am Rhein mit Zwischenhalt in Stein am Rhein Rathaus anfahren zu können (was auch im Sinne des Landkreises Konstanz wäre) wird im Rahmen der Vorbereitung der Ausschreibung des betreffenden Linienbündels geprüft.</p> <p>Sollte diese Prüfung ergeben, dass der Einsatz von Midibussen nicht möglich ist bzw. nicht wirtschaftlich abgebildet werden kann, bietet sich als weitere Option nur noch die Verlängerung der Linie 200 oder 200X (mindestens zu den für die Bahnanschlüsse relevanten Taktlagen) über Hemishoferstrasse und Hauptstrasse 332 (Rheinbrücke) an. Statt dem Bahnhof Stein am Rhein wäre in diesem Fall eine Anbindung an das Schweizer Bahnnetz ggf. auch in Etwilen vorstellbar. Da diese Idee mangels Zuständigkeit nicht durch den Landkreis Konstanz realisiert und finanziert werden kann, werden die Kantone Thurgau und Schaffhausen gebeten dies zu prüfen.</p>	PA	–
AV_TG.12	<p>Reaktivierung Etwilen - Singen</p> <p>Die Abteilung Öffentlicher Verkehr des Kantons Thurgau ist gegen eine Reaktivierung der Bahnstrecke Etwilen – Singen. Mit der bestehenden Buslinie Stein a.Rh. – Singen ist der Kanton Thurgau besser mit Singen verbunden, als mit einer Bahnlinie Etwilen – Singen. Das Nachfragepotential zwischen Etwilen und Rielasingen ist für eine Bahnlinie zu gering. Noch viel weniger rechtfertigt das Nachfragepotential eine Bahn- und eine Buslinie parallel zu betreiben. Die Bahnlinie Etwilen – Singen würde dementsprechend die Buslinie Stein a.Rh. – Singen gefährden, weil die Abgeltungskosten für eine parallel geführte Bahn- und Buslinie für die öffentliche Hand zu hoch wären.</p>	SPNV	<p>Angesichts des sehr hohen Nachfragepotenzials auf dem im Landkreis Konstanz liegenden Abschnitt der Strecke wird die Reaktivierung weiterhin für notwendig erachtet. Da auf Schweizer Seite sowohl seitens des Kantons Schaffhausen (siehe Anliegen AV_SH.05), als auch des Kantons Thurgau derzeit kein Bedarf für die Reaktivierung auf ihren Gebieten gesehen wird, soll kurz- bis mittelfristig eine Teilreaktivierung weiterverfolgt werden. Langfristig unterstützt der Landkreis Konstanz den Lückenschluss zum Schweizer Bahnnetz weiterhin (ggf. in Form eines saisonalen Freizeitverkehrs, der den Fortbestand der Buslinie 33 nicht gefährdet). Diese Differenzierung wird in Massnahme M.2.h ergänzt.</p> <p>Für die Planung und Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs auf dem im Landkreis Konstanz liegenden Teil der Strecke ist das Land Baden-Württemberg zuständig.</p>	BM	Anhang 4.A, M.2.h

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_TG.13	Abschliessend möchten wir noch anregen, die in Diskussion befindliche Verlängerung der Regionalbuslinie 700 nach Kreuzlingen in den Nahverkehrsplan aufzunehmen; Ziel ist eine möglichst wirksame Vernetzung mit dem lokalen bzw. regionalen Busverkehr oder ggf. der S1 Schaffhausen-St.Gallen-Wil SG in Kreuzlingen.	AS/VS	Der Vorschlag wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen (neue Maßnahme M_K.04.d). Wie in der im laufenden Anhörungsverfahren stattgefundenen Abstimmung mit dem Kanton Thurgau und Stadt Kreuzlingen vereinbart, ist derzeit angedacht, die Linie 700 in Kreuzlingen zum Bärenplatz zu führen, weil es fahrplantechnisch voraussichtlich nicht möglich sein wird, eine Verknüpfung mit der Linie S1 herzustellen. Daher wird dieser Entwurfsstand im Nahverkehrsplan dargestellt. Sollten sich an der Taktlage der Linie 700 auf deutscher Seite maßgebliche Änderungen ergeben, die einen Anschluss zur S1 realisierbar machen können, kann zu gegebener Zeit eine Anpassung des Fahrplans erfolgen (z.B. in Form einer Verlängerung bis Kreuzlingen, Hafen). Alle im Nahverkehrsplan dargestellten Maßnahmen stehen unter Finanzierungs- und Änderungsvorbehalt. Somit kann bei Bedarf zu gegebener Zeit flexibel reagiert werden.	BM	Anhang 4.A, M_K.04.d
AV_TG.14	In diesem Zusammenhang wäre es prinzipiell sinnvoll, wenn alles, was über die Grenze in Richtung Kreuzlingen geplant ist, nur schematisch eingezeichnet wird, unabhängig ob dies zum Bärenplatz oder einem Bahnhof in Kreuzlingen führen soll. Linienführungen auf Schweizer Seite sind daher offen darzustellen.	H	Wie in der im laufenden Anhörungsverfahren stattgefundenen Abstimmung mit dem Kanton Thurgau und Stadt Kreuzlingen vereinbart, werden mit Ausnahme der Buslinie 700 (siehe AV_TG.13), 901, 902 und 908 die Führungen der angedachten Linienerweiterungen bzw. -verknüpfungen auf Schweizer Gebiet im Nahverkehrsplan offengelassen.	KoV	–
Kreissenorenrat Landkreis Konstanz					
AV_KSR.1	Die Mitglieder des Kreissenorenrates Konstanz haben zu der Bestandsanalyse und der Angebotskonzeption im öffentlichen Busnahverkehr des Landkreises Anregungen gesammelt und bringen Vorschläge für Verbesserungen ein. Über alle Maßnahmen hinweg sollte der demografische Wandel berücksichtigt werden. Die Zahl der älteren und hochaltrigen Menschen im Landkreis steigt an. Mehr Menschen mit Einschränkungen sind auf den ÖPNV angewiesen.	A	Kenntnisnahme	KoV	–
AV_KSR.2	Wir erhalten In Gesprächen mit den Senioren häufig den Hinweis, dass die Entfernungen zu Haltestellen zu weit sind.	ES	Im Nahverkehrsplan ist im Kapitel 3.2.3 der Erschließungsstandard definiert. Dieser trifft Aussagen zur zumutbaren Fußwegentfernung zwischen Haltestelle und den Quellen/ Zielen der Verkehrsnachfrage. An zahlreichen Stellen wurden auf dieser Basis Verbesserungspotenziale zur Verdichtung des Haltestellennetzes identifiziert und im Maßnahmenkonzept (Anhang 4.A) berücksichtigt.	KoV	–
AV_KSR.3	Außerdem sind noch immer viele Haltestellen für Menschen, die schlecht zu Fuß sind, ein Hindernis.	B	Im Nahverkehrsplan ist im Kapitel 4.5 ein Konzept zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV im Landkreis Konstanz beschrieben. Teil davon ist das Haltestellenausbaukonzept, das sich überwiegend auf die Schnittstelle zwischen Bürgersteig/Haltestelle und Fahrzeug bezieht Hierzu wird ein Zeithorizont für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen im Landkreis Konstanz beschrieben bzw. welche Haltestellen nach Benennung und Begründung der Ausnahme hiervon (vorerst) befreit sind. Selbstverständlich ist eine adäquate Zuwegung ebenfalls eine wichtige Voraussetzung für einen barrierefreien ÖPNV. Hierfür und für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen sind die jeweiligen Straßenbaulastträger zuständig.	KoV	–
AV_KSR.4	Bei Automaten und digitalen Anwendungen erhalten wir die Rückmeldung, dass die Bedienung kompliziert sei. Für Menschen, die mit der Deutschen Sprache nicht vertraut sind, sollten Beschreibungen in einfacher Sprache verfasst werden.	T	Die im Landkreis Konstanz vorhandenen Fahrkartenautomaten der Deutschen Bahn AG werden nicht durch den Landkreis Konstanz bzw. nicht in seinem Auftrag betrieben. Somit kann auf das Design der Bedien-/Menüführung kein Einfluss genommen werden. Neben der deutschen Sprache ist es nach Angaben der Deutschen Bahn möglich an ihren Autoamten in "gängige europäische Sprachen" umzuschalten (https://www.bahn.de/service/informationen-buchung/verkaufsstellen/automat).	KoV	–
AV_KSR.5	Anmerkung 1 Mit der Umstellung auf den Aufgabenträgerverbund gibt der Landkreis die Rahmenbedingungen vor. Die Städte Engen, Konstanz, Radolfzell und Singen erbringen die Stadtverkehre in Eigenverantwortung unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen des Nahverkehrsplanes. Nicht erkennbar sind für uns die Auswirkungen auf deren Verkehrsplanungen und Fahrpläne bei der Taktvereinheitlichung von regionalen Busverbindungen. Eine Aussage hierzu ist uns nicht möglich.	AS/VS	Die mittlerweile aufgegebene Gründung des Aufgabenträgerverbundes verfolgte in erster Linie eine Verbesserung der tariflichen Situation (dies soll nun auf anderem Wege erfolgen). Hiervon grundsätzlich unberührt ist die Ausgestaltung der Stadtverkehre. Im Nahverkehrsplan sind - unabhängig von der Entwicklung im Bereich Aufgabenträgerverbund - an einzelnen Stellen Änderungen bei den Stadtverkehre vorgesehen. Der Stadtverkehr Konstanz wurde zwischenzeitlich in Kooperation mit der Stadt Konstanz vollständig in den Nahverkehrsplan des Landkreises Konstanz integriert.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_KSR.6	Anregung 2 Die Bestandsanalyse betrachtet vorrangig den Pendlerverkehr von Berufstätigen und Schülern. Auf die Mobilität im innerörtlichen Bereich wird nur wenig eingegangen. Die kommunale Infrastruktur ist vielerorts auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Einkaufszentren mit einem Vollangebot liegen am Ortsrand und sind selbst für die Menschen im Ort nur mit dem Auto erreichbar. Ärzte und kulturelle Einrichtungen liegen in den benachbarten Zentren.	ES	Die Erreichbarkeit publikumswirksamer Einrichtungen (einschließlich Einkaufsmöglichkeiten und Arztpraxen) wurde im Rahmen des Nahverkehrsplans untersucht. Die Ergebnisse sind im Anhang 2.D (Gebietssteckbriefe) dokumentiert. Falls im Rahmen der Erschließungsanalyse festgestellt wurde, dass eine publikumswirksame Einrichtung weiter als 200 Meter von der nächsten Haltestelle entfernt liegt, wurde im Maßnahmenkonzept (Anhang 4.A) eine entsprechende Maßnahme zur Behebung formuliert.	KoV	–
AV_KSR.7	Die nachfolgend eingefügte Grafik aus der auch von Ihnen zitierten Studie MID 2017 zeigt, dass Personen ab 70 Jahre hauptsächlich Wege für Erledigungen, Einkauf und Freizeit haben und keine Berufspendler mehr sind. Diese Wege erledigen sie nach Ihrer Analyse größtenteils mit dem Auto.  <p>Angaben in Prozent; alle Wege; Abweichungen von 100%: Rundungsdifferenzen MID 2017 Ergebnisbericht Quelle: MID 2017</p>	H	Kenntnisnahme	KoV	–
AV_KSR.8	Da sich die Daten der Studie MID auf das Jahr 2017 beziehen, sind die Veränderungen durch die Corona Pandemie nicht erfasst. Homeoffice wird zu einer Veränderung der Verkehrsströme führen. Dass innerörtliche Verbindungen mehr gefragt sind, kann auch an dem Erfolg der 1-Euro-Tickets abgelesen werden. In Hilzingen z.B. wurde das 1-Euro-Ticket vor drei Jahren eingeführt und verzeichnet steigende Fahrgastzahlen.	H	Da die meisten Berufe nicht oder nicht an allen Wochentagen "Home-Office-fähig" sind, wird nicht davon ausgegangen, dass sich die Nachfrage nach Verkehrsleistungen im ÖPNV mittel- bis langfristig signifikant - das heißt um mehr als 10 Prozent - gegenüber der Situation vor der Covid-19-Pandemie reduziert. Aktuelle Fahrgastzahlen bestätigen, dass sich die Nachfrage wieder ungefähr auf Vor-Corona-Niveau bewegt. Maßgeblichen Anteil daran dürfte auch die Einführung des Deutschland-Tickets ab Mai 2025 haben. Die Einführung und Finanzierung von 1-Euro-Tickets für Fahrten innerhalb bestimmter Gemeinden obliegt den Kommunen. Der Landkreis Konstanz plant seinerseits derzeit keine flächendeckende Ausweitung dieses Modells, da schon die im Maßnahmenkonzept vorgesehenen Angebotsausweitungen im gesamten Kreisgebiet sowie die Fortführung des Deutschland-Tickets erhebliche Finanzmittel erfordern.	KoV	–
AV_KSR.9	Um den Umstieg vom Motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV attraktiver zu gestalten, sollte der demografische Wandel stärker berücksichtigt werden. Laut dem Kreis-seniorenplan des Landkreises wird der Anteil der Personen im Alter ab 65 Jahren bis 2030 um 23,8 Prozent gegenüber 2021 zunehmen. Der Anteil hochaltriger Menschen über 80 Jahren wird ab 2035 deutlich ansteigen.	B	Im Nahverkehrsplan wird dies berücksichtigt. Im Kapitel 4.5 ist ein Konzept zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV im Landkreis Konstanz beschrieben. Ziel ist es, insbesondere Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung einen möglichst einfachen Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_KSR.10	Um der größer werdenden Zahl Senioren weiterhin die Teilhabe zu ermöglichen, sollte die Entwicklung alternativer öffentlicher Transportangebote auch im innerörtlichen Bereich vorangebracht werden. Dies auch vor der Diskussion über allgemeine Fahrtauglichkeitsprüfungen, da zu erwarten ist, dass ältere Menschen auf Grund gesundheitlicher Einschränkungen öfter auf den Führerschein verzichten müssen.	AS/VS	Die Planung und Finanzierung der Stadtverkehre in Engen, Konstanz, Radolfzell und Singen obliegt den jeweiligen Städten. Hierbei handelt es sich um "Stadtverkehre in Eigenverantwortung" (Details siehe Kapitel 3.2.2.7). Darüber hinaus sichern die Regionalbuslinien schon im Bestand die Mobilität innerhalb der übrigen Gemeinden bzw. ergänzen die dortigen vorhandenen Stadtverkehre sinnvoll. In diesem Sinne sind im Zielkonzept an verschiedenen Orten im Landkreis Konstanz auch Maßnahmen zur Verbesserung der kleinräumigen Mobilität zwischen aber auch innerhalb einzelner Gemeinden vorgesehen.	KoV	–
AV_KSR.11	Fahrrad, Scooter oder Carsharing sind für diese Personengruppe keine allgemein geeigneten Lösungen.	EM	Kenntnisnahme	KoV	–
AV_KSR.12	Ziele des täglichen Bedarfs, wie z.B. Einkaufszentren oder Medizinische Versorgungszentren sollten mit dem Bus besser und ohne lange Fußwege erreichbar sein. Ein Beispiel dafür wäre eine zusätzliche Haltestelle in Güttingen beim Supermarkt.	ES	<p>Die Erreichbarkeit publikumswirksamer Einrichtungen (einschließlich Einkaufsmöglichkeiten und Arztpraxen) wurde im Rahmen des Nahverkehrsplans untersucht. Die Ergebnisse sind im Anhang 2.D (Gebietssteckbriefe) dokumentiert. Falls im Rahmen der Erschließungsanalyse festgestellt wurde, dass eine publikumswirksame Einrichtung weiter als 200 Meter von der nächsten Haltestelle entfernt liegt, wurde im Maßnahmenkonzept (Anhang 4.A) eine entsprechende Maßnahme zur Behebung formuliert.</p> <p>Der Fußweg zwischen dem Bereich Netto-Markt/Buchenseehalle in Radolfzell-Güttingen und der nächsten Bushaltestelle "Güttingen, Kreisel" beträgt rund 400 Meter und ist damit gemäß der Definition im Kapitel 3.2.3 nicht ausreichend erschlossen. Die genannte Haltestelle wird durch eine Linie des Stadtverkehrs Radolfzell bedient, welcher in der Zuständigkeit der Stadt Radolfzell liegt. Es wird daher ein Prüfauftrag formuliert, mit dem Ziel den genannten Bereich an den ÖPNV anzubinden (neue Maßnahme M_Rz.08). Für die Umsetzung ist die Stadt Radolfzell zuständig.</p>	BM	Anhang 4.A, M_Rz.08
AV_KSR.13	Anregung 3 Bei Carsharing ist anzumerken, dass die Fahrzeuge unterschiedliche Bedienungen haben, in die man sich als Fahrer unabhängig vom Alter erst einarbeiten muss. Selbst Fahrzeuge desselben Herstellers unterscheiden sich bei der Bedienung. Übersichtliche Beschreibungen der wichtigsten Fahrzeugeinstellungen sollten im Fahrzeug liegen.	EM	Die Bereitstellung der geforderten Beschreibungen / Anleitungen liegt in der Zuständigkeit der jeweiligen Carsharing-Anbieter.	KoV	–
AV_KSR.14	Anregung 4 Digitale Anwendungen für die Fahrplanauskunft sollten auf eine einheitliche Datenbasis zurückgreifen und nach dem Schweizer Vorbild für jede gesuchte Verbindung den jeweils günstigsten Fahrpreis anzeigen, inklusive der Sonderangebote für verschiedene Personengruppen.	T	Die Anforderungen an die Fahrgastinformation sind im Kapitel 4.6 beschrieben. Mit dem Projekt "CiCoBW" gibt es bereits ein landesweites Ticketingsystem mit Bestpreisabrechnung, das auch im Landkreis Konstanz genutzt werden kann. Weitere Informationen hierzu siehe https://www2.bwegt.de/tickets-angebote/cicobw	KoV	–
AV_KSR.15	Anregung 5 In Städten und größeren Gemeinden im Landkreis gibt es seit einiger Zeit erfreulicherweise das 1-Euro-Ticket, um die jeweiligen Ortsteile anzubinden. Lücken ergeben sich dabei jedoch gemeindeübergreifend, so z.B. von Moos nach Radolfzell, von Hilzingen nach Singen, von Aach nach Eigeltingen, Engen und Volkertshausen, da für diese recht kurzen Strecken 6 Euro hin und zurück bezahlt werden müssen. Notwendig sind diese Fahrten, da gerade Ärzte, Apotheken, Buchhandlungen, Fachgeschäfte, Restaurants, Kulturangebote und v.a. vor Ort fehlen. Das stößt auf allgemeines Unverständnis. Der Landkreis Konstanz könnte für diese Strecke ebenfalls die Kostendifferenz zum Normalpreis für die genannte Strecke übernehmen und das 1-Euro-Ticket zulassen.	T	<p>Die Einführung und Finanzierung von 1-Euro-Tickets für Fahrten innerhalb bestimmter Gemeinden obliegt den Kommunen. Der Landkreis Konstanz plant seinerseits derzeit keine flächendeckende Ausweitung dieses Modells, da schon die im Maßnahmenkonzept vorgesehenen Angebotsausweitungen im gesamten Kreisgebiet sowie die Fortführung des Deutschland-Tickets erhebliche Finanzmittel erfordern.</p> <p>Der kritisierte Betrag von mindestens 6 Euro für eine Hin- und Rückfahrt innerhalb einer VHB-Tarifzone ist der Preis für eine Tageskarte, die am Geltungstag für beliebig viele Fahrten genutzt werden kann. Der Landkreis Konstanz hält diesen Preis für einen angemessenen Beitrag zur Kofinanzierung des ÖPNV neben den Zuschüssen aus dem Kreishaushalt und plant keine weitere Rabattierung, zumal mit der Einführung des Deutschland-Tickets im Mai 2023 ein günstiges, zonen- und verbundübergreifendes Abo eingeführt wurde. Im Jahr 2024 kostet dieses weniger als 9 VHB-Tageskarten.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_KSR.16	Anregung 6 Die Gemeinde Mühlingen schlägt eine bessere Anbindung an die Stadt Tuttlingen vor. Dies könnte erreicht werden durch eine Verlängerung der Buslinie 100 (Stockach - Hecheln) bis zur Haltestelle Krätlemühle (Schnellbus Stockach - Tuttlingen).	AS/VS	<p>Die im Maßnahmenkonzept bereits enthaltene umsteigefreie Direktverbindung zwischen der Gemeinde Mühlingen und der Stadt Tuttlingen erfolgt über eine Durchbindung der vorhandenen Linien 100 und 300/345 (Details siehe Anhang 4.A, Maßnahme M_Mü.01). Insofern ist das Anliegen im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans berücksichtigt.</p> <p>Der Vorschlag eines Anschlusses an der Haltestelle Krätlemühle zwischen den Linie 100 und 103 würde zu einem Fahrzeug- und Personalmehraufwand auf der Linie 100 führen. Gegenüber der im Maßnahmenkonzept enthaltenen Direktverbindung nach Neuhausen ob Eck (die dann nicht möglich wäre) und Tuttlingen wäre damit zudem ein Umstieg verbunden.</p> <p>Da die Linie 103 eine attraktive Verbindung mit Ausbaupotenzial darstellt, ist im Nahverkehrsplan eine Erweiterung der Haltestelle Krätlemühle zu einer Mobilitätsstation unter anderem mit Bike-and-Ride sowie Park-and-Ride-Stellplätzen berücksichtigt, damit ein Umstieg auch ohne eigene ÖPNV-Verbindung attraktiv möglich wird (Details siehe Anhang 4.A, Maßnahme M_Eigl.01).</p>	KoV	–
AV_KSR.17	Anregung 7 Für ältere Fahrgäste aus Gailingen besteht weiterhin nachmittags keine Verbindung ohne Umsteigen, um für Besuche von Angehörigen ins Hegau-Klinikum zu kommen. Die bestehende Busverbindung setzt bis auf ein einmaliges Umsteigen um 16:20 Uhr immer ein zweimaliges Umsteigen voraus. Das ist für ältere Mitbürger, die schlecht zu Fuß sind, sehr beschwerlich. Wünschenswert wäre, die Fahrtnummern 135 oder 139 bis nach Singen zu verlängern, mit einer Haltestelle am Hegau-Klinikum. Bei der Haltestelle Singen Hegau Klinikum sollte ebenso auch nachmittags die Rückfahrt nach Gailingen ohne Umsteigen möglich sein.	AS/VS	Eine häufigere Durchbindung der Buslinie 403 ab Gottmadingen über Singen, Hegau-Klinikum bis Singen, Bahnhof ist im Maßnahmenkonzept bereits vorgesehen. Es wird eine Bedienung nach dem Standard "Hauptlinie 2. Ordnung" angestrebt, sodass zusätzlich 11 Fahrtenpaare montags bis freitags sowie 22 Fahrtenpaare an Samstagen, Sonn- und Feiertagen bis Singen durchgebunden werden sollen. Da es sich hierbei um umfangreiche Änderungen des aktuellen Betriebskonzeptes handelt, kann dieses nicht kurzfristig, sondern erst frühestens mit der Neuausschreibung des betreffenden Buslinienbündels umgesetzt werden. Das beschriebene Anliegen ist im Nahverkehrsplan somit berücksichtigt.	KoV	–
AV_KSR.18	Anregung 8 An den Mobilitätsstationen kommen verschiedene Verkehrsmittel zusammen. Wünschenswert ist es, neben Wartungsstationen für Fahrräder auch öffentliche Toiletten bereit zu stellen.	B	Der Haltestellenstandard sieht die Einrichtung von Toilettenanlagen an Haltestellen der Kategorie A (und damit auch an den aufkommensstarken Mobilitätsstationen) vor (Details siehe Kapitel 3.2.4.2). Für die Umsetzung sind die jeweiligen Kommunen zuständig.	KoV	–
AV_KSR.19	Anregung 9 Bei barrierefreien Zugängen zu Bahnsteigen sollte es neben Aufzügen auch jeweils eine Rampe geben. Aufzüge sind sehr störungsanfällig und stehen dann Reisenden mit Gepäck oder Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern nach unserer Beobachtung oft über mehrere Tage nicht zur Verfügung.	B	Auch aus Sicht des Landkreises Konstanz sollte beim barrierefreien Ausbau nach Möglichkeit auf Rampen statt Fahrstühle gesetzt werden, da diese vergleichsweise weniger Störanfällig sind. Nach diesem Grundsatz bauen die für die Infrastruktur zuständigen Stellen bereits aus. Häufig lassen die räumlichen Gegebenheiten mangels verfügbarem Platz die Errichtung barrierefreier Rampen leider nicht zu. Wenn ein Aufzug errichtet wurde, kann daher davon ausgegangen werden, dass der Bau einer barrierefrei nutzbaren Rampe nicht möglich war. An welchen Stellen möglicherweise dennoch Rampen zusätzlich zu vorhandenen Fahrstühlen einrichtbar sind, kann der Landkreis Konstanz nicht abschließend beurteilen, da er für die Herstellung der Infrastruktur in der Regel nicht zuständig ist.	KoV	–
AV_KSR.20	Gerne ist der Kreissenorenrat für Rückfragen zu den genannten Anregungen und Vorschlägen bereit. Wir würden uns sehr freuen, wenn wir nach den Rückmeldung aus dem Anhörungsverfahren Ihre Ergebnisse erfahren dürften und die Möglichkeit zu einem Gespräch erhalten könnten.	A	Der Landkreis Konstanz dankt dem Kreissenorenrat für seine Stellungnahme. Die vorgebrachten Punkte wurden schriftlich beantwortet und werden mit der Veröffentlichung des Nahverkehrsplans allen Beteiligten zugänglich gemacht. Sollte sich danach weiterer Gesprächsbedarf ergeben steht der Landkreis Konstanz einem weiteren Austausch offen gegenüber.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung Baden-Württemberg e.V.					
AV_LKM.01	<p>I. Vorbemerkungen</p> <p>Als Selbsthilfeverband von Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung und deren Familien engagieren wir uns seit Jahrzehnten für eine „Mobilität ohne Barrieren.“ Die UN-Behindertenrechtskonvention enthält Anforderungen an die Zugänglichkeit von Transportmitteln, das individuelle Recht auf Mobilität sowie Gleichberechtigung und Nichtdiskriminierung (Artikel 9, 20, 5 UN-BRK).</p> <p>Mobilität ist die Basis für Inklusion, Partizipation und gesellschaftliche Teilhabe. Mobilität ist somit ein wesentliches Element für persönliche, soziale und berufliche Entwicklung. Wir haben daher den Entwurf des Nahverkehrsplanes ausschließlich unter dem Aspekt der Barrierefreiheit betrachtet.</p> <p>Positiv anzumerken ist, dass erstmals dem Kriterium der Barrierefreiheit erfreulicherweise im vorliegenden Anhörungsentwurf deutlich mehr Bedeutung als in den früheren Plänen eingeräumt wird.</p>	A	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_LKM.02	<p>II. Im Einzelnen:</p> <p>• Kapitel 3.2.7 Barrierefreiheit (Seite 108 ff.)</p> <p>Hier definiert der NVP den Begriff „vollständige Barrierefreiheit“ und verweist dabei im wesentlichen auf den Busverkehr. Wir vermissen hier Aussagen zur Barrierefreiheit im Blick auf</p> <ul style="list-style-type: none">- bedarfsgesteuerte Bedienformen („on demand“) wie Rufbus, Nachttaxi, Theatertaxi, usw.- digitale Angebote in Apps usw.- Fahrradeinbindung (Lastenräder, Tandems, Spezialräder für Menschen mit Behinderungen)- Micromobility-Sharing (einschl. Parkflächen für E-Scooter)- Carsharing	B	<p>Im Kapitel 3.2.7 ist folgendes Ziel formuliert: <i>"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."</i></p> <p>Dieses gilt als erreicht, wenn die ebenda genannten und näher beschriebenen drei Voraussetzungen - Zugänglichkeit von Haltestellen und Fahrzeuge für alle Personengruppen, Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformation und des Ticketvertriebssystems ist für alle Personengruppen, räumliche Barrierefreiheit des ÖPNV-Fahrtenangebotes - erfüllt sind.</p> <p>In Tabelle 25 im Kapitel 3.2.5.1 ist bereits vorgesehen, dass die für On-Demand-Verkehre vorgesehenen Fahrzeuge der Kategorie C eine Rollstuhl- und Kinderwagenmitnahme ermöglichen müssen. Für die Beförderung von im Rollstuhl sitzenden Fahrgästen ist je Ausschreibungs-Los mindestens ein hierfür geeignetes Fahrzeug im Fuhrpark vorzuhalten und bei Bedarf einzusetzen. Diese Regelung wird schon heute praktiziert.</p> <p>Im Abschnitt "Zielparameter" im Kapitel 3.2.7 ist dies noch nicht erwähnt. Ein Verweis auf das Kapitel 3.2.5.1 wird ergänzt.</p> <p>Im Landkreis Konstanz gibt es bislang noch keine Anbieter für Spezialräder für Menschen mit Behinderung. Lastenräder werden derzeit allein in der Stadt Konstanz (durch ihre finanzielle Beteiligung) angeboten. Das Thema Mikromobilität und Carsharing wird im Kapitel 4.8 ausführlich behandelt.</p>	BS	Kapitel 3.2.7

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_LKM.03	Als Zielparameter für den Ausbau der Bushaltestellen werden ausschließlich erhöhte Bordsteinkanten und taktile Orientierungshilfen für blinde/sehbehinderte Menschen benannt. Dies ist nur ein Teilaspekt. Zur vollständigen Barrierefreiheit zählen z.B. auch entsprechende Fahrgastanzeigen nach dem 2-Sinne-Prinzip. Ein Verweis auf die etwaige begrenzte Landesförderung ist nach unserem Verständnis nicht zielführend. Die Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV bestehen unabhängig von einer etwaigen Landesförderung.	B	<p>Das Thema barrierefreie Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne-Prinzip wird bereits im Kapitel 4.5.2 des Nahverkehrsplans behandelt und soll an ausgewählten Haltestellen realisiert werden (Haltestellenstandard). Im Abschnitt "Zielparameter" im Kapitel 3.2.7 ist dies noch nicht erwähnt. Ein Verweis auf das Kapitel 4.5.2 wird ergänzt.</p> <p>Aus der Stellungnahme wird leider nicht deutlich, an welcher Stelle im Bericht genau der kritisierte Verweis auf die Landesförderung liegt. Es wird angenommen, dass folgender, im Kapitel 3.2.4.4 (Seite 100) dargestellte Satz gemeint ist: <i>"Für den barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur bestehen gegenwärtig Fördermöglichkeiten seitens des Landes Baden-Württemberg über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)."</i> Für den Landkreis Konstanz ist nicht erkennbar, dass mit diesem Hinweis auf die Förderung die Einhaltung der Anforderungen zur Barrierefreiheit eingeschränkt werden. Im Gegenteil ist der Hinweis im Sinne einer Orientierungshilfe für die für den barrierefreien Ausbau in den meisten Fällen zuständigen Kommunen, zu verstehen, damit diese mithilfe der zweckgebundenen Förderung idealerweise sofort mit dem Ausbau ihrer Infrastruktur loslegen können. Ist diese oder andere Förderungen nicht (mehr) verfügbar, müssen die Standards zur Barrierefreiheit über die verfügbaren Finanzmittel in den kommunalen Haushalten finanziert werden.</p>	BS	Kapitel 3.2.7
AV_LKM.04	<p>• Kapitel 4: Zielkonzept 2030+ (Seite 127 ff.) Es ist nachvollziehbar, eine Priorisierung der vorgesehenen Maßnahmen anhand von klaren Kriterien vorzunehmen. Wir begrüßen dieses Vorgehen.</p> <p>M.4.a: vollständige Barrierefreiheit beinhaltet mehr als Bordsteinkante und Leitlinie</p>	B	<p>Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wie aus dem Kapitel 4.5 (Umsetzungskonzept Barrierefreiheit) hervorgeht, ist dem Landkreis Konstanz bewusst, dass zu einer vollständigen Barrierefreiheit mehr als allein der Ausbau der Bushaltestellen zählt. Die Maßnahme M.4.a im Anhang 4.A behandelt nunmal nur diesen Teilaspekt, da es nicht sinnvoll ist, alle Themenfelder in eine Maßnahme zu stecken. Das Themenfeld "räumliche Barrierefreiheit" bzw. "barrierefreie Netzgestaltung" (siehe Kapitel 4.5.3) nimmt im Maßnahmenkonzept an anderer Stelle breiten Raum ein (u.a. Lückenschlüsse im ÖPNV-Netz zu den Nachbarkreisen, siehe beispielsweise Maßnahmen M_Ho.02, M_Mü.01, M_T.01 oder die Anbindung von bisher nicht an den ÖPNV angebundenen Ortsteilen, wie z.B. Öhningen-Stiegen, Maßnahme M_Ö.01). In diesem Sinne werden die verschiedenen Facetten der Barrierefreiheit im Maßnahmenkonzept bereits hinreichend berücksichtigt.</p>	KoV	–
AV_LKM.05	M.6: Vorbestellmöglichkeit muss nicht nur telefonisch, sondern auch schriftlich möglich sein (wichtig für höreingeschränkte Personen), Bedarfsfahrten müssen auch für Menschen im Rollstuhl, die nicht umsitzen können, möglich sein – möglichst spontan mit 30 Minuten Bestellung vor der Fahrt (wie für alle anderen auch).	B	<p>Die Maßnahme M.6 ist im Bericht (Kapitel 4) aus Übersichtsgründen nur zusammengefasst dargestellt. Die vollständige Formulierung findet sich im Anhang 4.A, wie in dem Absatz unmittelbar vor der Tabelle im Kapitel 4.1.3 beschrieben und wie an den eckigen Klammern mit Punkten "[...]" in der Maßnahme selbst angedeutet ist. Im Anhang 4.A ist die geforderte schriftliche Bestellmöglichkeit explizit vorgesehen ("elektronische Bestellmöglichkeit" = via Smartphone-App und Browser/Online-Formular).</p> <p>Die Vorbestellfrist ist schon heute nicht personengruppenabhängig. Es wird angestrebt die Vorbestellzeit für alle On-Demand-Verkehre und für alle Anrufenden auf maximal 30 Minuten zu begrenzen.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_LKM.06	M.9: Mitnahme muss auch für Spezialräder von Menschen mit Behinderungen möglich sein; zudem bedarf es ggf. einer Priorisierung der Mitnahme von Menschen im Rollstuhl bzw. mit Rollator und Fahrrädern aller Art	B	<p>Schon heute gilt: Die Mitnahme von Menschen in Rollstühlen und Personen mit Kindern in Kinderwägen haben Vorrang vor der Mitnahme von Fahrrädern aller Art. Da es eine große Vielfalt an Spezialrädern mit ihren räumlichen Platzbedarfen (insbesondere Wendekreisen) gibt, ist es schwierig, dieses Thema sinnvoll einheitlich zu regeln bzw. systematisch geeignete Platzangebote für alle Arten von Spezialrädern verbindlich festzuschreiben. Derzeit entscheiden die aktuellen Platzverhältnisse und die Einschätzung des Fahrpersonals über die Mitnahme von Spezialrädern in den Bussen. Es ist also einerseits nicht grundsätzlich ausgeschlossen, andererseits ist eine Erweiterung des Mitnahmeangebotes im Sinne der intendierten Mitnahme von auf Spezialrädern sitzenden Menschen mit Behinderungen nur über eine Erweiterung des Mehrzweckbereichs im Fahrgastinnenraum vorstellbar. Im Gegensatz dazu können herkömmliche Fahrräder auch auf Hecklastträgern oder Fahrradanhängern mitgenommen werden, womit eine Erweiterung der Kapazitäten hier technisch vergleichsweise leicht umsetzbar ist (und im übrigen potenziellen Platzkonflikten im Fahrgastinnenraum vorbeugt).</p> <p>Eine Erweiterung der Mehrzweckbereiche geht immer mit der Reduzierung komfortabler Sitzmöglichkeiten für die übrigen Fahrgastgruppen einher und kann daher nur mit Bedacht in Betracht gezogen werden. Da dem Landkreis Konstanz keine Beschwerden bekannt sind, die aus der vorhandenen Regelung erwachsen, soll an der aktuellen Regelung (also situativ individuell zu reagieren) vorerst festgehalten werden.</p>	KoV	–
AV_LKM.07	• Kapitel 4.5.4: Benennung und Begründung von Ausnahmen gemäß §8 Abs. 3 PbefG Es wird plausibel dargestellt, die Kriterien für den vorrangigen barrierefreien Ausbau.	B	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_LKM.08	Die pauschale Bewertung der Position „Ergänzungslinien Schulverkehr“ muss im Einzelfall genauer analysiert werden, wenn Schülerinnen und Schüler mit einer Mobilitätseinschränkung inklusiv die jeweiligen Schulen besuchen. Aus unserer Sicht ist dieses Kriterium nicht ausreichend berücksichtigt.	B	<p>Anders als dargestellt, wurde die nachrangige Priorisierung von Haltestellen, die ausschließlich von Linien der Kategorie "Ergänzungslinie Schulverkehr" bedient werden nicht "pauschal bewertet". Im Kapitel 4.5.4 wurde sachlich differenziert und detailliert begründet, weshalb Haltestellen dieser Kategorie zunächst zurückgestellt werden. Dabei ist zu beachten, dass die an den Schulen liegenden Haltestellen hiervon nicht betroffen sind, da Schulen als "publikumswirksame Einrichtung" zählen und damit in der Bewertung tendenziell ohnehin in einer höheren Haltestellenkategorie landen (vgl. Kapitel 4.5.1). Zudem werden die meisten Haltestellen mit höherer Bewertung (also z.B. indem dort neben Schulverkehrslinien noch andere Linienkategorien halten) auch stark im Schulverkehr oder zu anderen Wegezwecken von Schülerinnen und Schülern frequentiert. Damit verfolgt die vom Landkreis Konstanz gewählte Strategie die inklusive Beförderung von Schülerinnen und Schülern nicht allein auf dem Weg von und zur Schule zuerst zu verfolgen, sondern auch die übrigen Wegezwecke einzubeziehen.</p> <p>Die geforderte Einzelfallbewertung wird im Nahverkehrsplan nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Dabei gilt es aber zu beachten, dass die begrenzten finanziellen Mittel angesichts der heute vergleichsweise niedrigen Ausbauquote zwingend dort einzusetzen sind, wo die meisten Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen (einschließlich Schülerinnen und Schüler) davon profitieren.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_LKM.09	Der pauschale Ausschluss im Bereich „Ergänzungslinien Grundversorgung“ mit Verweis auf Topografie, Denkmalschutz, u.ä. können wir nicht nachvollziehen. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob eine Haltestelle verlegt werden kann. Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung leben ggf. in einem solchen Quartier und müssen dennoch den Bus auch an einer topografisch ungünstigen Lage nutzen können. Daher sind auch hier Haltestellen barrierefrei zu gestalten.	B	<p>Anders als dargestellt, wurde die nachrangige Priorisierung von Haltestellen, die ausschließlich von Linien der Kategorie "Ergänzungslinie Daseinsvorsorge" bedient werden nicht "pauschal bewertet". Im Kapitel 4.5.4 wurde sachlich differenziert und detailliert begründet, weshalb Haltestellen dieser Kategorie zunächst von einem vollständigen barrierefreien Ausbau zurückgestellt werden.</p> <p>Linien der Kategorie "Ergänzungslinie Grundversorgung" werden in der Regel mit Fahrzeugen der Kategorie C - also Pkws, Vans oder anderen Kleinfahrzeugen - bedient. Diese verfügen über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe, die auch auch ohne spezielle örtliche Infrastruktur einen barrierefreien Fahrgastwechsel ermöglicht.</p> <p>Eine Verlegung der Haltestelle um wenige Meter vom aktuellen Standort, um an einem neuen Standort die Standards für einen vollständig barrierefreien Ausbau umsetzen zu können wird als selbstverständlich einsetzbares Mittel gesehen und schon heute durch die Straßenbauasträger so praktiziert. Dies hat allerdings auch Grenzen. Den auf eine barrierefreie Infrastruktur angewiesenen Menschen ist schließlich nicht geholfen, wenn eine Haltestelle an einem technisch nicht perfekten Standort schlimmstenfalls mehrere hundert Meter verschoben werden muss, um alle Ausbaustandards (die aufgrund des Fahrzeugeinsatzes - siehe oben - nicht zwingend erforderlich sind) zu erfüllen. Durch den längeren Fußweg verschlechtert sich die Erreichbarkeit einer Haltestelle. Darunter würden insbesondere mobilitätseingeschränkte Menschen leiden. Daher hat die Aufrechterhaltung des bestehenden Haltestellenstandortes (plus minus wenige Meter) bei allen Ausbauvorhaben Vorrang.</p> <p>Wie bereits in der Begründung zur Prioritätskategorie 0-[3] dargelegt ist, sollen die Elemente eines barrierefreien Ausbaus, die am untersuchten vorhandenen Standort umsetzbar sind, weiterverfolgt werden. In diesesm Sinne ist das vorgetragene Anliegen bereits ausreichend im Nahverkehrsplan berücksichtigt.</p>	KoV	—
AV_LKM.10	Ein Verzicht in sog. „B-Fahrzeugen“ auf barrierefreie Fahrgastinformationen ist pauschal durch den Verweis auf die finanziellen Rahmenbedingungen nicht akzeptabel. Es erscheint eine Priorisierung vertretbar, nicht aber eine völliger Verzicht auf barrierefreie Fahrgastinformation, denn davon profitieren alle.	B	<p>Bei den im Landkreis Konstanz eingesetzten B-Fahrzeugen handelt es sich um Gelenkbusse, die ausschließlich auf Verstärkerfahrten im Schulverkehr fahren. Diese sind mit Blick auf die Fahrgastinformation bereits voll ausgestattet. In diesem Sinne wird die somit veraltete Formulierung im Kapitel 4.5.4, Abschnitt "Ausnahmen von vollständig barrierefreier Fahrgastinformation", dritter Absatz wie folgt umformuliert:</p> <p><i>"Die im Landkreis Konstanz eingesetzten Fahrzeuge im Omnibuslinienverkehr erfüllen schon heute die gängigen Standards einer barrierefreien Fahrgastinformation (vgl. Kapitel 4.5.2). Dieser Standard soll auch künftig gehalten werden. Fahrzeugseitige Ausnahmen von der Sicherstellung einer barrierefreien Fahrgastinformation werden daher nicht formuliert".</i></p>	BS	Kapitel 4.5.4
AV_LKM.11	<p>• Kapitel 4.8.1: Fahrradvermietsysteme</p> <p>Wir regen an, auch besondere Fahrräder, die von Menschen mit Behinderungen genutzt werden, im Bedarfsfall einzubeziehen (z.B. Tandem, Rollfiets, usw.)</p>	EM	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_LKM.02.	KoV	—
AV_LKM.12	<p>• Kapitel 4.8.2: Carsharing</p> <p>Barrierefreie Carsharingangebote fehlen. Wir bitten um Prüfung und Berücksichtigung.</p>	EM	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_LKM.02.	KoV	—

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Landkreis Sigmaringen					
AV_LK.SIG. 01	Wir haben unseren Nahverkehrsplan (NVP) Anfang Mai 2024 beschlossen. Hierzu hat auch der Landkreis (LK) Konstanz sich am Anhörverfahren mit Mail vom 14.02.2024 beteiligt. Dabei wurde seitens des LK Konstanz auf das Abdeckungsdelta der Konzession der Linie 7391 hin gewiesen sowie auf den Gesprächsbedarf bzgl. der Biberbahn. Anhand Ihres Entwurfes haben wir nun festgestellt, dass es weitere Punkte gibt, die wir gemeinsam abstimmen sollten, um inhaltliche Abweichungen unserer Nahverkehrspläne zu vermeiden. Nachfolgend nennen wir diese linienbezogen:	A	Zum damaligen Zeitpunkt war der Anhörungsentwurf noch nicht mit dem Technischen und Umweltausschuss des Landkreises Konstanz abgestimmt. Daher wurden die einzelnen Vorschläge zur Erweiterung des kreisübergreifenden Fahrplanangebotes noch nicht in das Anhörungsverfahren zum Nahverkehrsplan des Landkreises Sigmaringen eingegeben. Dies wird hiermit nachgeholt. Für die zeitlich verzögerte Kommunikatiion bittet der Landkreis Konstanz um Verständnis und dankt dem Landkreis Sigmaringen für die Kooperationsbereitschaft.	KoV	–
AV_LK.SIG. 02	Linie 7391: Im NVP Sigmaringen ist diese Linie weiterhin mit der Nr. 7391 erfasst. Eine Umbenennung in Linie 110 wurde im Vorfeld nicht mit uns abgesprochen, wird jedoch als erforderlich angesehen. Der Bedienstandard im Falle einer Nicht-Förderung als Regiobus weicht zum genannten Bedienstandard im NVP LK SIG wesentlich ab. Wir haben diese Linie als A-Achse definiert (1-h-Studentakt, HVZ: Halbstudentakt); Ihr Entwurf sieht wiederum einen deutlich geringeren Angebotsstandard vor (werktags ab 20Uhr + Wochenendtage: 2-h-Takt, ansonsten 1-h-Takt).	AS/Vs	<p>In der im Kapitel 3.2.2 dargestellten Tabelle 18 haben sich bei der Linienkategorie "Hauptlinie 3. Ordnung" leider mehrere Tippfehler eingeschlichen: Mo-Fr von 20-24 Uhr, Sa und So/F ganztags soll ein 60-Minuten-Takt gefahren werden - nicht 2h-Takt. Wir bitten die damit verbundene Irritation zu entschuldigen und korrigieren die Tabelle entsprechend.</p> <p>Zum damaligen Zeitpunkt wurde der Bedienstandard auf Basis der für den Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz erstellten Fahrgastprognose festgelegt. Diese zeigte in der Korridorbetrachtung Stockach - Meßkirch (nicht für eine einzelne Linie) einen Bedarf für eine Verbindung nach dem Standard "Hauptlinie 3. Ordnung" auf. Dies entspricht einem täglichen 60-Minuten-Takt, wobei an Sa, So/F eine Rufbedienung vorgesehen ist. Der nächsthöhere Standard "Hauptlinie 2. Ordnung" sieht ebenfalls einen täglichen 60 Minuten-Takt vor plus Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit sowie eine Festbedienung an allen Wochentagen. Dieser höhere Standard soll angewendet werden, wenn eine Förderung nach dem Regiobus-Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg gelingt, da unter diesen Umständen eine höhere Nachfrage erschlossen werden kann. In Anhang 4.C ist dies entsprechend kommuniziert und damit in Übereinstimmung mit den im Nahverkehrsplan des Landkreses Sigmaringen formulierten Standards.</p> <p>In der Umsetzungsplanung sollte jedoch beachtet werden, dass die Linie 110 alleine gemäß dem Angebotskonzept des Nahverkehrsplans eine von zwei Verbindungen zwischen Meßkirch und Stockach darstellt. Die zweite Verbindung ist die Linie 100, deren Fahrten, die ab Mühlingen nicht nach Tuttlingen durchgebunden werden, bis Meßkirch verlängert werden sollen. Damit soll insbesondere die gesamte Gemeinde Mühlingen attraktiv an Meßkirch angebunden werden. Die Linien 100 und 110 zusammen sollen so bedient werden, dass zwischen den Endpunkten Stockach und Meßkirch der Standard Hauptlinie 2. Ordnung bzw. 3. Ordnung zustandekommt. Nur diese Kombination ist in der Lage, die dispersen Nachfragestrukturen im Betrachtungsraum adäquat mit liniengebundenen Angeboten zu erschließen.</p> <p>Die finale Entscheidung über die umzusetzende Linienkonzeption in diesem Raum sollen die Landkreise Sigmaringen, Tuttlingen und Konstanz im Rahmen der Vorbereitung der Ausschreibung des betreffenden Linienbündels gemeinsam treffen.</p>	BS	Kapitel 3.2.2, Tabelle 18, Anhang 4.B.1
AV_LK.SIG. 03	Linie 7392: Im NVP Sigmaringen ist diese Linie weiterhin mit der Nr. 7392 erfasst. Eine Umbenennung in Linie 692 wird zur Kenntnis genommen. Diese Linie ist auch im LK SIG keinem Bündel zugeordnet, da es nur 4 S-Kurse sind, die im LK SIG verkehren. Wir möchten anmerken, dass der Linienverlauf lt. Anhang K.2.e (Gesamtlinienbestand) und Tabelle 11 im LK SIG, aber nicht im Anhang 4.C (Gesamtlinien tabellarisch) als LK SIG-betreffend vermerkt ist. Linienverlauf-Bezeichnung im LK SIG abweichend: Mahlspturen statt Winterspturen genannt.	H	<p>Bei der Linienbezeichnung 692 handelt es sich um einen Arbeitstitel, der auf Basis der BODO-Linie 692 festgelegt wurde. Da die Linie einem Linienbündel des Bodenseekreises zugeordnet ist, wird die durch den Bodenseekreis festzulegende finale Linienbezeichnung angewendet.</p> <p>Der Landkreis Sigmaringen wurde im Anhang 4.C, in dem das Zielkonzept 2030plus beschrieben ist, bewusst nicht als Mit-Aufgabenträger der Linie 692 aufgeführt. Die ihn betreffenden schulbezogenen Fahrten abseits des Hauptlinienweges Stockach - Winterspturen - Owingen - Überlingen sollen im Sinne eines übersichtlchen ÖPNV-Angebotes in einer separaten Linie dargestellt werden (vgl. Kapitel 2.3.1, Abschnitt "Übersichtlichkeit des Fahrtenangebotes").</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_LK.SIG. 04	Linie 100: Diese Linie wurde im NVP LK SIG nicht als kreisüberschreitende Linie aufgenommen. Eine mögliche Verlängerung in den LK SIG ist uns nicht bekannt und wurde im Vorfeld nicht mit uns abgesprochen. Wir stellen die Verlängerung (Boll bis Meßkirch) zudem verkehrsplanerisch in Frage, da diese Verbindung bereits mit der 7391/110 abgedeckt ist. Im Fall einer Verlängerung der Linie in den LK SIG sehen wir weiteren Abstimmungsbedarf.	AS/VS	<p>Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_LK.SIG.02. Darin werden die Hintergründe und die nach derzeitiger Einschätzung des Landkreises Konstanz favorisierte Linienkonzeption beschrieben. Eine entscheidende Frage in dieser Angelegenheit wird die Entscheidung des Landkreises Tuttlingen über die in diesem Nahverkehrsplan beschriebene Verknüpfung mit der Linie 345 in Volkertsweiler darstellen. Hiervon hängt ab, ob und wenn ja wie der Ast der künftigen Linie 100 ab der Gemeinde Mühlingen Richtung Meßkirch bedient werden kann und davon wiederum, welcher Bedienstandard auf der neuen Linie 110 angewendet würde.</p> <p>Vor diesem Hintergrund stimmt der Landkreis Konstanz der Aussage zu, dass weiterer Abstimmungsbedarf zwischen den betroffenen Landkreisen erforderlich ist.</p>	KoV	–
AV_LK.SIG. 05	Wir möchten zudem anmerken, dass als Vergabetermin lt. Anhang 4.C der 01.12.2029 und lt. Fließtext 2.3.1 (Seite 44), Tabelle 7 der 01.01.2028 genannt wird. Zudem gibt es ebenso unterseh. Angaben zur Linienbündel-Zuordnung (2.3.1: LB1; Anhang: Teilnetz Ost).	H	<p>Die Angaben im Kapitel 2.3.1. (Tabelle 7) beziehen sich ausschließlich auf den Bestand. Die Angabe "01.01.2028" zum Linienbündel "LB 1: Verkehrsraum Stockach" ist in diesem Sinne korrekt. Im Anhang 4.C, in dem das Zielkonzept dargestellt ist, wurde die Linie 100 dem Linienbündel "Teilnetz Ost" des Landkreises Tuttlingen zugeordnet, da im Falle einer Linienverlängerung der wesentliche Großteil der Linie auf seinem Gebiet verlaufen würde. Das Linienbündel "Teilnetz Ost" soll zum 01.12.2029 neu vergeben werden. In diesem Sinne ist auch diese Angabe korrekt.</p> <p>Im Anhang 4.C, Bemerkungsspalte in der Zeile der Linie 100 wird auf die Besonderheiten / Harmonisierungsbedarfe hingewiesen. Hier fehlt allerdings noch der Hinweis, dass die Linienbündelzuordnung anzupassen ist, sofern der Landkreis Tuttlingen der diese Linie betreffenden Zielkonzeption nicht zustimmt. Dies wird noch an der entsprechenden Stelle ergänzt.</p>	BM	Anhang 4.C
AV_LK.SIG. 06	Linie 101: Diese Linie wurde im NVP LK SIG nicht als kreisüberschreitende Linie aufgenommen. Eine mögliche Verlängerung in den LK SIG ist uns nicht bekannt und wurde im Vorfeld nicht mit uns abgesprochen. Grundsätzlich spricht aus unserer Sicht, mit Vorbehalt, nichts gegen eine verbesserte Anbindung an den Schulstandort Wald bzw. Herdwangen. Hier wäre aus unserer Sicht die Prüfung auf eine mögliche Anbindung in Herdwangen auf die Regiobus-Linie 500 zu begrüßen.	AS/VS	<p>Zum damaligen Zeitpunkt war der Anhörungsentwurf noch nicht mit dem Technischen und Umweltausschuss des Landkreises Konstanz abgestimmt. Daher wurden die einzelnen Vorschläge zur Erweiterung des kreisübergreifenden Fahrplanangebotes noch nicht in das Anhörungsverfahren zum Nahverkehrsplan des Landkreises Sigmaringen eingegeben.</p> <p>Der Ast der Buslinie 101 sowie die Ruflinie 107 nach Herdwangen verfolgen das Ziel einen Anschluss an die Linie 500 von/nach Überlingen insbesondere für die Gemeinde Hohenfels zu realisieren. Nach heutiger Kenntnis ist diese Verknüpfung fahrplantechnisch möglich (siehe Anhänge 4.B.1 und 4.B.2). In Wald sollen neben der Anbindung des Ortes an den Landkreis Konstanz insbesondere die Busanschlüsse nach Meßkirch und Pfullendorf (Linie 102 des Landkreises Sigmaringen) erreicht werden. Auch dies ist nach heutigem Stand fahrplantechnisch machbar.</p> <p>Für die zeitlich verzögerte Kommunikation bittet der Landkreis Konstanz um Verständnis und dankt dem Landkreis Sigmaringen für die Kooperationsbereitschaft.</p>	KoV	–
AV_LK.SIG. 07	Linie 107: Analog der Linie 101 ist diese neue Linie nicht in unserem NVP aufgenommen und uns nicht bekannt.	AS/VS	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_LK.SIG.06	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_LK.SIG. 08	Finanzierung Die in Ihrem Entwurf genannten Finanzierungsbeträge des Landkreis Sigmaringen erfordern zwingend weitere Absprachen und Beteiligungen des Landkreis Sigmaringen. Wir bitten Sie daher darum, davon abzusehen die, den Landkreis Sigmaringen betreffenden, Beträge zu veröffentlichen bzw. diese uns generell zunächst zu erläutern und mit uns abzustimmen. Wir sind daran interessiert, wie die im Entwurf genannten Beträge zustande gekommen sind. Finanzierungsbeträge zu nennen, die andere Landkreise betreffen, sehen wir nicht als gängiges Vorgehen an.	H	Die genannten auf die Ausweitung des Busverkehrs bezogenen Finanzierungsbeträge wurden auf Basis eines durchschnittlichen Kilometersatzes (Preisstand 2022; Zeitpunkt der Angebotskonzeption) und einer Aufteilung nach dem Belegenheitsprinzip (im jeweiligen Landkreis zurückgelegte Fahrplankilometer) durch das Planungsbüro IGDB errechnet. Sie dienen der finanziellen Transparenz und sollen die Entscheidungsfindung unterstützen. Des Weiteren soll damit klar kommuniziert werden, welche finanzielle Tragweite hinter der jeweiligen Maßnahme steckt und dass der Landkreis Konstanz auf eigene Kosten keine ÖPNV-Leistungen außerhalb seines Zuständigkeitsgebietes finanziert. Da der Anhörungsentwurf des Nahverkehrsplans am 24. Juni 2024 in öffentlicher Sitzung des Teschnischen und Umweltausschusses des Landkreises Konstanz behandelt wurde, wurde er bereits veröffentlicht. Für die Beschlussfassung werden die den Landkreis Sigmaringen betreffenden Finanzierungsanteile wunschgemäß entfernt.	BM	Anhang 4.A
AV_LK.SIG. 09	Fahrzeugstandard Hier gibt es minimale Abweichungen zu den im NVP LK Sigmaringen genannten Standards. Im Falle der kreisüberschreitenden Verkehre sind im Einzelfall entsprechende Absprachen mit ggf. Abweichungen erforderlich.	AQ	Alle im Nahverkehrsplan dargestellten Standards (einschließlich Fahrzeugstandards) verstehen sich als Zielvorstellungen zu Mindestanforderungen. Abweichungen im Detail auf kreisgrenzübergreifenden Verkehren sind selbstverständlich möglich und werden zu gegebener Zeit gemeinsam mit dem Landkreis Sigmaringen abgestimmt.	KoV	–
AV_LK.SIG. 10	Redaktionell haben wir noch folgende Anmerkung: - Anhang 4.B.2: Singen: Richtung 1 : bei Herdwangen fehlt das "d"	H	Wir danken für den Hinweis. Der Schreibfehler wird entsprechend korrigiert.	BS	Anhang 4.B.2
AV_LK.SIG. 11	Generell begrüßen wir Ihre Ambitionen die kreisüberschreitenden Linien auszubauen und eine Zusammenarbeit im Sinne der Fahrgäste auszuweiten, sehen jedoch weitere Abstimmungen im Vorfeld als zwingend erforderlich an.	A	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen. Der Landkreis Konstanz wird zu gegebener Zeit auf den Landkreis Sigmaringen zukommen, um die zu klärenden Themen zu besprechen.	KoV	–
Landkreis Tuttlingen					
AV_LK.TU T.01	vielen Dank für die Übermittlung des Entwurf des Nahverkehrsplans. Unsere Stellungnahme bezieht sich auf das Kapitel 4 „Zielkonzept 2030+“, in dem verschiedene Maßnahmen aufgeführt werden, die eine Kooperation mit dem Landkreis Tuttlingen benötigen. Grundsätzlich stehen wir für Gespräche, um die Verzahnung des Verkehrsangebots zwischen dem Landkreis Konstanz und dem Landkreis Tuttlingen zu optimieren, sehr gerne zur Verfügung. Gleichzeitig verweisen wir aber darauf, dass alle möglichen Maßnahmen, die zu Mehrkosten für den Landkreis Tuttlingen führen, unter Vorbehalt eines politischen Beschlusses unserer Gremien bzw. unter Finanzierungsvorbehalt stehen.	A	Die Bewertung und Kooperationsbereitschaft wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
ÖV Bodenseeraum					
AV_ÖVBO. 01	Wir danken Ihnen für den Einbezug der Geschäftsstelle ÖV Bodenseeraum. Die Stellungnahme geben wir im Sinne unseres Auftrages ab, «Kümmerer mit Kundensicht» in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der ÖV-Akteure zu sein. Für die beteiligten Aufgabenträger/Besteller sind wir um die grenzüberschreitenden Reiseketten bzw. Erleichterungen zur grenzüberschreitenden ÖV-Nutzung bedacht. Hierbei gehören im Rahmen der grenzüberschreitenden Angebotskommunikation «S-Bahn Bodensee» auch Aspekte dazu, bei denen es kurz-/ mittelfristig um ein möglichst stimmiges, einheitlich und grenzüberschreitend durchgehend wahrnehmbares Netz im SPNV der Bodenseeregion geht.	A	Kenntnisnahme	KoV	–
AV_ÖVBO. 02	An dieser Stelle erlauben wir uns die Anmerkung, dass wir es sehr bedauern, nicht bereits zu einem früheren Stadium am Verfahren beteiligt worden zu sein. Wichtige, teils für den Erfolg von «ÖV Bodenseeraum» entscheidende Eingaben hätten hier bereits eingebracht werden können oder ggf. aus dem Gremium des Strategischen Ausschusses von den Landkreisen mit aufgenommen werden können. Dies holen wir nun aber gerne nach und stehen jederzeit auch gerne mit Rat und Tat dem Landkreis als Mitgesellschafter zur Verfügung. [...]	A	Kenntnisnahme	KoV	–
AV_ÖVBO. 03	<p>Stellungnahmen mit Relevanz für eine grenzüberschreitende ÖV-Nutzung im Sinne von grenzüberschreitenden Reiseketten/ Reduzierung von Nutzungshemmnissen</p> <p>I. Textteil 20240624_Nahverkehrsplan_LK_Konstanz_Anhörungsentwurf</p> <p>Zusammenfassung (aber auch im weiteren Verlauf des Dokumentes relevant), Seite 1</p> <p>[...]</p> <p>• <u>Fährverkehr/Schifffahrt</u>: Die ganzjährig verfügbare Linienschifffahrt und der Fährverkehr (Meersburg-Konstanz) werden nur informell betrachtet. Aus unserer Warte sind mehrere ganzjährige Fähr- und Schifffahrtsverbindungen im Raum des Landkreises Konstanz zentraler Teil für die grenzüberschreitende Vernetzung im öffentlichen Verkehr und für die regionale Anbindung wichtiger Teile des Landkreises. Auch wenn diese rechtlich bislang nicht als ÖPNV gelten, zählen diese Verbindungen aus Sicht der Kundinnen und Kunden zur Erschließung des Landkreises im überörtlichen Verkehr.</p> <p>Hintergrund: Kreis- und grenzüberschreitende Verbindungen bleiben sowohl unter Einbezug der Seewege als auch im grenzüberschreitenden Verkehr bisher oft geprägt von fragmentierten, unabgestimmten Angebotsplanungen oder von fehlenden durchgängigen Auskunfts-, Tarif- und Vertriebsstrukturen. Dies trifft gerade auch vergleichsweise kurze, aber stark frequentierte Reiseketten in, aus oder durch den Landkreis Konstanz. Dabei ist zu beachten, dass besonders im Nahbereich zwischen dem Landkreis Konstanz und dem Bodenseekreis selbst die Buslinien 700 und 7394 via Fährverbindung nur einen kleinen Teil der relevanten seequerenden Verkehrsströme abdecken können (zum einen aufgrund der Taktung als auch hinsichtlich der von diesen Linien nicht sinnvoll bedienbaren Anschlusspunkten in Meersburg Fähre und Konstanz, Staad). Daher sollten sich Entwicklungsziele für die Schiffs- und Fährverbindungen auch in den Massnahmen widerspiegeln, selbst wenn der Landkreis hier nur Prüfungen anstossen kann oder primär auf politischem Wege aktiv werden müsste (in ähnlicher Art und Weise wie dies bereits beim gleichwertigen SPNV der Fall ist).</p>	AS/VS	<p>Der Landkreis Konstanz teilt die Einschätzung, dass ganzjährig bediente Fährverbindungen mit Netzergänzungsfunktion einen wichtigen Bestandteil für die Mobilität vieler Menschen bildet. Die aktuelle Rechtslage, derzufolge Schiffsverbindungen nicht von der im ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg verwendeten Definition von "ÖPNV" umfasst sind, lässt eine Kofinanzierung des Betriebs aus hierfür vorgesehenen Mitteln leider nicht zu. Dies zu ändern, wäre bei vorliegendem politischen Willen Aufgabe der Landespolitik. Der Landkreis Konstanz verfügt aktuell nicht über die notwendigen Finanzen, um eine dauerhafte Förderung von bestimmten Schiffsverbindungen finanziell zu unterstützen.</p> <p>In Kooperation mit der Stadt Konstanz hat der Landkreis Konstanz zwischenzeitlich die betreffenden ganzjährig bedienten Fährverbindungen in den Nahverkehrsplan integriert, um damit die Grundlage für eine Förderung aus den für den ÖPNV vorgesehenen Finanzmitteln zu ermöglichen.</p>	BM	Anhang 4.A, M_K.06

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 04	Die ganzjährigen Fährverbindungen sind Bestandteil des von allen Gesellschaftern von ÖV Bodenseeraum mitgetragenen Bodensee Tickets, aber auch Gegenstand des gemeinsamen Auftrages, der Ziele und der strategischen Stossrichtungen der IBK sowie unserer Gesellschaft, zu deren Gesellschafter auch der Landkreis Konstanz gehört. Da auch auf Bundes- und Landesebene keine rechtliche Aufgabenträgerschaft für die regionale Besonderheit der Fähr-/Kursschiffahrt als ÖPNV besteht, sollten sich die regionalen Akteure des ÖV zumindest für die seeseitigen Verkehrsverbindungen einsetzen. Das Ziel sollte sein, mit der Landes- und Bundesebene einen Einbezug in rechtliche und finanzielle ÖPNV-Strukturen oder auf örtlicher Ebene kundenorientierte Lösungen mit den betroffenen Unternehmen bzw. deren öffentlichen Eigentümern zu erzielen.	AS/VS	Eine entsprechende politische Forderung wird mit der ersten Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans im ersten Halbjahr 2025 eingearbeitet. Weitere Details siehe Stellungnahme zum Anliegen AB_ÖVBO.03	KoV	–
AV_ÖVBO. 05	<p>Zusammenfassung, Seite 2 (betrifft z.T. auch den weiteren Verlauf des Dokumentes)</p> <p>• <u>Berücksichtigtes ÖPNV-Angebot (auch bezüglich Kapitel 1.1):</u></p> <p>Wir regen an, dass im Nahverkehrsplan nicht nur die seit 2019 vergebenen und im Auftrag des Landkreises betriebenen Linienbündel berücksichtigt werden, sondern auch:</p> <ul style="list-style-type: none">o Eigenwirtschaftlich betriebene Regionalbuslinieno Landkreis- und verbundübergreifende ÖPNV- und SPNV-Angeboteo Regional bedeutsame städtische Buslinieno Ganzjährige, seequerende Verbindungen auf dem Wasserweg <p>Diese sollten alle gleichwertig im Plan berücksichtigt werden. Deren Einbezug betrachten wir als wichtige Chance, Kundinnen und Kunden die Grenzen formeller Zuständigkeiten immer weniger spüren zu lassen. Es kann zudem eine wesentliche Aufgabe von Nahverkehrsplänen sein, Lücken in den Zuständigkeiten, im Angebot, in der Vermarktung sowie in der Nutzbarkeit des Angebotes bezüglich Fahrgastinformation während der Reise sowie Tarif- und Vertriebsstrukturen aufzuzeigen und Lösungswege gemeinsam mit den jeweilig verantwortlichen Akteuren anzupacken.</p>	H	<p>Das Anliegen einer zuständigkeitsübergreifenden Planung wird durch den Landkreis Konstanz unterstützt und mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan umgesetzt (u.a. durch zahlreiche Vorschläge bzgl. Verbesserung der kreisübergreifenden Busverkehre).</p> <p>Auf Seite 2 des Abschlussberichts finden sich keine Ausführungen, die eine Einschränkung hinsichtlich des im Nahverkehrsplan berücksichtigten ÖPNV-Angebotes zum Gegenstand haben.</p> <p>In der Bestandsanalyse wurden grundsätzlich alle ÖPNV-Angebote sowie die ganzjährig bedienten Schiffsverbindungen betrachtet. Mit Blick auf das Zielkonzept / die Maßnahmenkonzeption gelten die Standards des Nahverkehrsplans ebenfalls für alle ÖPNV-Angebote und wurden entsprechend berücksichtigt (z.B. Verbesserung der Erschließung durch Vorschläge zu einer Umgestaltung von Stadtbuslinien oder Koordinierung von Regionalbus und Stadtbus auf bisherigen bzw. künftigen Parallelabschnitten). Da die Stadtverkehre Konstanz, Radolfzell und Singen in der Verantwortung der jeweiligen Städte liegen, wurden diese vergleichsweise weniger detailliert untersucht, als beispielsweise jene Verkehre, bei denen der Landkreis Konstanz Besteller ist.</p> <p>In Kooperation mit der Stadt Konstanz hat der Landkreis Konstanz zwischenzeitlich den Stadtverkehr Konstanz sowie die betreffenden ganzjährig bedienten Fährverbindungen in den Nahverkehrsplan integriert (letzteres um damit die Grundlage für eine Förderung aus den für den ÖPNV vorgesehenen Finanzmitteln zu ermöglichen). Im nun vorliegenden Nahverkehrsplan wird der gesamte ÖPNV im Landkreis Konstanz mit Ausnahme der Städte Singen und Radolfzell (hier nur bei Schnittstellenthemen) detailliert behandelt.</p>	KoV	–
AV_ÖVBO. 06	Gerade im Blick auf die künftige Entwicklung bisher eigenwirtschaftlich erbrachter Verkehre, haben Landkreise als Aufgabenträger unseres Erachtens bereits heute geeignete Einflussmöglichkeiten zur Erzielung von Verbesserungen, welche die planerische Abstimmung bis hin zur Zubestellung von Leistungen betrifft. (vgl. benachbarte Landkreise). Konkret sollten diese kreis- und grenzüberschreitenden Ist-Angebote auf Schiene (SPNV und SPFV), Strasse und Wasserwegen (ganzjährige Verkehre) auch in ihrer Angebotsstruktur im Kapitel 1.1 beschrieben werden.	H	Dies ist dem Landkreis Konstanz bewusst und ist im vorliegenden Nahverkehrsplan bereits berücksichtigt bzw. wird in der heutigen Praxis bereits so praktiziert (z.B. Zubestellung von Fahrten auf der Buslinie 700).	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 07	<p>• <u>Potenzialanalyse: Berücksichtigung des grenzüberschreitenden Potenzials und existierender Datengrundlagen:</u></p> <p>Es wurde gem. Dokument eine relationsscharfe Fahrgastprognose durchgeführt. Obwohl umfangreiche Nachfrage-/Nutzungsdaten für grenzüberschreitende SPNV-Verbindungen zwischen verschiedenen "Zellen" im Landkreis Konstanz und den Bahnhöfen und teils auch Bushaltestellen der Ostschweiz existieren, ist für uns nicht erkennbar, dass diese Möglichkeit genutzt wurde. Aufgrund der hohen Zahl an Grenzgängern, des intensiven grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrs und der vielen Nutzer, die den ÖPNV und den SPNV im Landkreis im „Transit“ nutzen, regen wir an, verfügbare Daten der grenzüberschreitenden ÖV-Nutzung ebenso in die Analyse einfließen zu lassen. Dadurch wird das Gesamtbild der ÖV-Mobilität im Landkreis vervollständigt. Dies gilt besonders für die grenznahen Gemeinden und Städte im Landkreis, die oft ein grenzüberschreitendes Mobilitätsverhalten aufweisen, welches intensiver sein kann als zu anderen Gemeinden im eigenen Landkreis.</p>	H	<p>Die genannten schweizer Verkehrsnachfragedaten liefern keine hinreichende Datenbasis für die Nachfrage und Nachfragepotenziale innerhalb des Landkreises Konstanz sowie die Verflechtungen zwischen dem Landkreis Konstanz und dem übrigen Teil Baden-Württembergs. Aus Fahrgastzahlen einzelner Relationen alleine können keine Rückschlüsse auf ungehobene Potenziale gezogen werden.</p> <p>Vor diesem Hintergrund musste ein eigenes Verkehrsmodell aufgebaut werden, das mit einheitlicher Methodik für alle für den Landkreis Konstanz relevanten Relationen anwendbar ist. Die vorliegenden Nachfragedaten können hier im Sinne einer Ergänzung dienen, etwa für den Abgleich der errechneten Potenziale gegenübergestellt mit der heutigen Nachfrage. Da für den übrigen Teil des Landkreises Konstanz leider noch keine Nachfragedaten in vergleichbarer Qualität vorliegen, wäre diese Analyse nur für einen kleinen begrenzten Raum relevant. Daher wurde hierauf im Sinne einer einheitlichen Bearbeitung aller Relationen in der Potenzialanalyse bewusst verzichtet</p>	KoV	–
AV_ÖVBO. 08	<p>• <u>Absatz zu den Einzelmassnahmen:</u></p> <p>a) [...]</p> <p>b) Anforderungen an Vertriebsstrukturen und Ergänzung um die Einnahmesicherung aus der grenzüberschreitenden Kundenperspektive</p> <p>Im NVP wird nur sehr begrenzt auf Anforderungen an die Vertriebsstrukturen im Blick auf grenzüberschreitendes Reisen eingegangen. Ebenso befinden sich zu dem für Aufgabenträger bzw. Verbünde immer wichtiger werdenden Thema der Einnahmensicherung im NVP-Entwurf keine Ausführungen (vgl. Ausführungen zu Kapitel 2.6).</p>	T	Siehe Stellungnahmen zum Anliegen AV_ÖVBO.37, AV_ÖVBO.38 und AV_ÖVBO.39.	KoV	–
AV_ÖVBO. 09	<p>Kapitel 1.1 Aufgaben, Inhalt & Wirkung des Nahverkehrsplans (Seite 3)</p> <p>• <u>Fokus des NVP aus Sicht des Landkreises im Blick auf IBK-Ziele:</u></p> <p>Als Aufgabe des NVP nennt der Entwurf im letzten Absatz zu Kapitel 1.1 die Rahmenbedingungen für eine Grundversorgung der Bevölkerung mit Leistungen im ÖPNV i.S. einer "ausreichenden Verkehrsbedienung" gem. RegG bzw. ÖPNVG. Auf Anhieb ist hier nicht erkennbar, ob dem NVP weitere Aufgaben im Sinne regionalpolitischer Zielsetzungen oder aus Anforderungen der Klima-/Mobilitätswende zukommen sollen.</p> <p>Wir bitten um Berücksichtigung folgender wichtiger Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none">o Es wäre im Sinne von Leit- und Zielbildern sowie der Strategie für den IBK Raum, die Aufgaben des NVP weiter zu fassen.o Wichtige Aspekte des Klimaschutzes und der Mobilitätswende sollten als strategische Aufgaben definiert werden, die weit über die abgeleiteten Funktionen von RegG und ÖPNV hinausgehen.	H	<p>Bzgl. Berücksichtigung der für den Nahverkehrsplan relevanten Inhalte aus dem Zielbild Raum und Verkehr der Internationalen Bodenseekonferenz siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_IBK.02.</p> <p>Die Themen Klimaschutz und Mobilitätswende sind bereits im Kapitel 1.3 (Rechtsgrundlagen) - hier insbesondere in Form der Vorgaben aus dem ÖPNV-Gesetz und der Raumordnung - sowie im Leitbild für nachhaltige Mobilität (Kapitel 3.1) sehr ausführlich behandelt und damit fester Bestandteil des Anforderungsprofils und der darauf aufbauenden Maßnahmenkonzeption für das Zielkonzept. Im Kapitel 1.1 steht dagegen vorrangig die juristische Bedeutung und Wirkung des Nahverkehrsplans im Vordergrund und nicht seine - auch aus Sicht des Landkreises Konstanz wichtige und an anderer Stelle berücksichtigte - klima- und verkehrspolitische Implikation.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 10	<p>Kapitel 1.3 Rechtsgrundlagen & Übergeordnete Planungen (Seiten 5-6)</p> <p>• <u>Verständnis zu §1 ÖPNVG:</u> Hier wird aufgeführt, dass §1 ÖPNVG den ÖPNV als Teil des integrierten Gesamtverkehrssystems versteht und eine Verknüpfung mit weiteren Verkehrsträgern des Umweltverbundes für notwendig erachtet, um eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen. Dabei geht es um die zu berücksichtigenden Formen der Verkehrsmittel, aber auch um die Handlungsbereiche.</p> <p>Wir bitten besonders im Sinne von Paragraf 1 Satz 3 ff ÖPNVG darum, auch die ganzjährigen Katamaran-, Fähr- und Schiffsverbindungen im Rahmen ihrer besonderen Vorteile als gleichwertige Teile des integrierten Gesamtverkehrssystems vollumfänglich in den Nahverkehrsplan des Landkreises Konstanz aufzunehmen und aus Kundensicht die Entwicklungsbedarfe auch dann aufzuzeigen, wenn bislang deren Finanzierungsmechanismen oder die rechtlichen ÖPNV-Grundlagen noch offen sind.</p>	H	Siehe Stellungnahmen zum Anliegen AAV_ÖVBO.03.	KoV	–
AV_ÖVBO. 11	<p>Beim Bezug auf die unter 1.3.1. aufgeführten Aufgaben des ÖPNV regen wir an, auch die Bedeutung des ÖPNV für die Mobilitätswende im Freizeitverkehr, besonders in der Bodenseeregion, explizit hervorzuheben und aufgrund des hohen Anteils des Freizeit- und Tourismusverkehrs und dessen Auswirkungen auf die Menschen im Bodenseeraum stärker in die Massnahmen einfließen zu lassen.</p> <p>Hierbei verweisen wir gerade auf Zielorte wie den Städten Konstanz und Singen sowie die Insel Mainau mit einem hohen Anteil an Tagesgästen aus grenznahen Räumen der Schweiz.</p>	H	Im Kapitel 1.3.1 werden ausschließlich die für den Nahverkehrsplan relevanten Inhalte des ÖPNV-Gesetzes Baden-Württemberg wiedergegeben. Im Kapitel 2.1 wird der Untersuchungsraum ausführlich analysiert. Hierbei wird auch auf die Bedeutung des Tourismus und Freizeitverkehrs eingegangen (siehe Kapitel 2.1.4).	KoV	–
AV_ÖVBO. 12	<p>Bezüglich der aus §3 ÖPNV abgeleiteten "durchgehend und vergleichbar gestalteten Informationssysteme" bitten wir darum, hier verstärkt auf eine landkreis-, verbund- und grenzüberschreitende Einheitlichkeit hinzuarbeiten. Folgende Vorschläge könnten umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none">o Einheitliche und eindeutige Bezeichnung/Nummerierung der Buslinieno Einheitliche Darstellungsweisen auf Liniennetzplänen und Tarifinformationeno Gemeinsame Grundsätze für Informations- und Leitsysteme für Kunden bei örtlichen Anlagen und in Fahrzeugen des ÖPNV und des SPNV.	W/FGI	<p>Der Landkreis Konstanz unterstützt die Forderung nach mehr Einheitlichkeit und Einfachheit in der Fahrgastinformation. Mit den Maßnahmen M.17, M.18, M.22 und M.25 (siehe Anhang 4.A) sind hier bereits konkrete Ansätze im Nahverkehrsplan berücksichtigt. Des Weiteren enthalten ist eine Umbenennung fast aller aktuell vierstelligen (Bahnbus-)Liniennummern zugunsten leichter les- und darstellbaren dreistelligen Nummern, die im jeweiligen Teilraum auf die Nummerierungen der benachbarten Aufgabenträger Rücksicht nimmt.</p> <p>Mit Ausnahme der Dopplung der Linie 100 - diese gibt es einmal im Raum Stockach (Stockach - Mühlingen, künftig weiter über Neuhausen ob Eck nach Tuttlingen) und noch einmal in der Gemeinde Bodman-Ludwigshafen (Echtbodensee-Bus Bodman - Friedrichshafen; wird im Landkreis Konstanz nur in der Sommersaison bedient) gibt es im Zielkonzept keine Liniendopplungen. Diese verbliebene Dopplung soll langfristig durch eine Umbenennung entfernt werden, z.B. indem die Linie Stockach - Mühlingen - Tuttlingen nicht mit "100", sondern der im Landkreis Tuttlingen verwendeten Nummer "345" bezeichnet wird. Dies hängt davon ab, ob die avisierte Verlängerung der Linie 100 in den Landkreis Tuttlingen tatsächlich realisiert wird. Da dies noch unklar ist, wird die Linie im Nahverkehrsplan bis auf Weiteres weiter als Linie 100 bezeichnet. Im Rahmen der Umsetzungsplanung sollen diese praktischen Fragen diskutiert werden; alle im Nahverkehrsplan verwendeten Linienbezeichnungen sind als änderbare Arbeitstitel zu verstehen.</p> <p>Für eine grenzüberschreitend einheitliche Gestaltung von Liniennetzplänen, Tarifinformationen und Leitsystemen im gesamten Bodenseeraum wäre eine Abstimmung zwischen Infrastrukturbetreibern (Kommunen, Deutsche Bahn AG, SBB AG, ÖBB AG), den Aufgabenträgern und den Verbundorganisationen notwendig.</p> <p>Aufgrund der landesweit unterschiedlichen Standards im Bahnbereich und der (mindestens auf deutscher Seite) nicht vorhandenen verpflichtenden (Design-)Standards bei der kommunalen Fußwegweisung erscheint eine seeweit flächendeckende Umsetzung für alle Verkehrsträger zumindest im Bereich der Fußwegeleitung nicht realistisch. Der Aufwand rechtfertigt hier nicht den Nutzen.</p> <p>Im Bereich der Liniennetzpläne für den SPNV gibt es unter dem Projekttitel "Bodensee-S-Bahn" bereits Ansätze für eine einheitliche Fahrgastinformation. Im Busverkehr wird eine lokale Abstimmung mit den jeweiligen Nachbaraufgabenträgern angestrebt.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 13	<p>Kapitel 1.3 Rechtsgrundlagen & Übergeordnete Planungen (Seite 7)</p> <p>• <u>Auflistung der weiteren Aufgabenträger bei die Zuständigkeitsbereiche übergreifen- den Projekten und Anliegen:</u> Bislang sind als benachbarte Aufgabenträger die Landkreise und Kantone aufgeführt. Bezogen auf die direkte Anbindung des Landkreises Konstanz im Fernverkehr der Schweiz bitten wir Sie, auch das Bundesamt für Verkehr als Mitfinanzierer des Regionalverkehrs sowie als zuständige Behörde für Konzessionen des Regional- und Fernverkehrs in der Schweiz und somit auch für die Linie IR75 von/nach Konstanz aufzuführen., Ebenso wären als direkt mitbetroffene Besteller der Linie RE1 Konstanz-Herisau sowie in Teilen des künftigen HEX die Kantone St.Gallen sowie Appenzell Ausserrhoden aufzuführen.</p>	H	Das Schweizer Bundesamt für Verkehr wird als (Mit-)Aufgabenträger des Regionalverkehrs in der Schweiz und zuständige Behörde für Konzessionen des Regional- und Fernverkehrs in der Schweiz in der Auflistung im Kapitel 1.3.1 ergänzt.	BS	Kapitel 1.3.1
AV_ÖVBO. 14	<p>Kapitel 1.3.2 Ziele und Grundsätze der Raumordnung (Seite 7)</p> <p>• <u>Berücksichtigung des Zielbildes Raum und Verkehr der Internationalen Raumord- nungskommission Bodensee in den Grundlagen:</u> Ergänzend zu Regionalplänen und den LEP sollten wichtige, regionale raumplanerische Grundlagen mit zugrunde gelegt werden. Wir weisen auf die Existenz sicherlich hilfreicher Dokumente der Internationalen Raumplanungskommission Bodensee sowie der Zielsetzungen, des Leitbildes, der Strategie und Massnahmen der IBK hin. Die sollten auch für die Begründung zahlreicher Ziele und Massnahmen im Landkreis Konstanz nützlich sein. Diese sollten wie bereits in der Stellungnahme des Kanton Thurgau ausgeführt ebenso im Weiteren berücksichtigt werden.</p> <p>Gleichwohl sollten auch die Raumplanung/Raumordnung und Verkehr berücksichti- genden Agglomerationsprogramme im Grenzraum Konstanz/Kreuzlingen als Grund- lagen bzw. als zu berücksichtigende Planungsebenen aufgeführt werden.</p>	H	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_IBK.02.	BS	Kapitel 1.3.5
AV_ÖVBO. 15	<p>Kapitel 1.3.3 Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010</p> <p>• <u>Abschnitt zu Tourismus und ÖPNV, Relevanz von Aussagen des GVP:</u> Der GVP erwähnt die Bodenseeschifffahrt, aber auch Carsharing-Angebote. Wir sehen in der Nennung der Bodenseeschifffahrt im GVP eine triftige Grundlage dafür, auch die Katamaran-, Fähr- und Schiffsverbindungen als wichtigen Teil eines landkreis- aber auch grenzüberschreitenden Gesamtverkehrssystem im Bodenseeraum im NVP zu berücksichtigen. Hingegen stellt sich die Frage, ob angesichts der hohen Tourismusdichte, des hohen Besucheraufkommens zahlreicher Ziele, der bestehenden Gästekartenangebote und der bereits guten ÖPNV-Erschliessung der Fremdenverkehrsorte Carsharing-Ange- bote im Bodenseetourismus überhaupt eine relevante Bedeutung haben könnten.</p>	H	Siehe Stellungnahmen zum Anliegen AV_ÖVBO.03.	KoV	–
AV_ÖVBO. 16	<p>1.3.4 Zielkonzept 2024 für den SPNV in Baden-Württemberg (Seite 14)</p> <p>• <u>Berücksichtigte der Angebote/Planungen zu SPNV und SPFV auf der Gäubahn und der Planungen des Regionalverkehrs in der Schweiz:</u> Bei den Ausführungen zum Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg fehlen unseres Erachtens auch Ausführungen zum Konzept der ergänzenden Regiobus-Förderung des Landes. Gerade im Landkreis Konstanz könnte die Förderung eine Bedeutung zur künftigen Finanzierung von Lückenschlüssen zwischen SPNV-Knoten haben.</p> <p>Allgemein bitten wir um Prüfung, wie weit auch die ÖPNV-Strategie 2030 des Landes Baden-Württemberg im NVP als Grundlage noch Eingang finden sollte.</p>	H	<p>Da Förderprogramme im Allgemeinen meistens befristet sind und die Regiobusförderung im Speziellen nicht Teil des Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg sind, kann der Vorschlag an dieser Stelle nicht berücksichtigt werden. Über die Existenz dieses und anderer Förderprogramme wird jedoch an den dafür relevanten Stellen im Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplans explizit hingewiesen (z.B. im Anhang 4.A bei den Maßnahmen M_Stok.02 und M_T.01). Hierbei sind auch Vorschläge für eine Erweiterung des Regiobusnetzes berücksichtigt.</p> <p>Die für den Nahverkehrsplan relevanten Teile der im Jahr 2022 veröffentlichten ÖPNV-Strategie 2030 (sogenannter "Mobilitätspass" und landesweite Mobilitätsgarantie) sind bereits im Nahverkehrsplan im Kapitel 5.4 berücksichtigt.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 17	Aufgrund der Integration des SPFV auf der Gäubahn ins SPNV-Konzept des Landes, regen wir an, auch die besondere Rolle des SPFV zwischen Tuttlingen und Singen für die SPNV-Erschließung in der Region zu erwähnen.	SPNV	Die Intercity-Linie 87 und deren Freigabe für Inhaber von ÖPNV-Fahrscheinen ist bereits im Nahverkehrsplan als Teil der Bestandsanalyse berücksichtigt (siehe Kapitel 2.2.1).	KoV	–
AV_ÖVBO. 18	Des Weiteren beziehen sich die Ausführungen des Kapitels im NVP-Entwurf lediglich auf die Ziele und Planungen des Landes Baden-Württemberg im SPNV, obwohl verkehrlich bzw. nachfragebezogen Verbindungen zwischen der Schweiz und dem Landkreis Konstanz nicht weniger bedeutsam sind. Daher halten wir es für geboten, für die Strecke (Schaffhausen-)Bietingen-Singen und die Anschlüsse im Bahnhof Konstanz und in Stein am Rhein auf die Ziele und Planungen für den Personenverkehr auf der Schiene in der Schweiz Bezug zu nehmen. Hier sind für den Zeitraum der kommenden 10 Jahre konkretere und den Landkreis Konstanz ebenso betreffende Weiterentwicklungen zu erwarten, die bereits bekannt und öffentlich sind.	SPNV	<p>In Nahverkehrsplänen für die Kreisebene liegt der Bearbeitungsschwerpunkt im straßengebundenen ÖPNV. Die hierfür relevanten Planungen im Bereich des Schienenverkehrs (z.B. sogenannter "Spangenzug" St. Gallen - Konstanz - Singen - Basel) sind sowohl in der Bestandsanalyse als auch der Maßnahmenkonzeption hinreichend berücksichtigt worden. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat sich das Projektteams darüber hinaus mit den schweizer Planungen im Projekt "Ausbauschnitt 2035" (https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/themen/fabi-step/angebotskonzept-as2035-normalspur.pdf.download.pdf/STEP%202030-Angebotskonzept%20AS%202035%20Normalspurbahnen.pdf) im Raum Schaffhausen beschäftigt und entsprechende Schlussfolgerungen für die Mobilität im Landkreis Konstanz gezogen (Details hierzu siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_SH.07 bzw. veränderte Maßnahme M.2.k im Anhang 4.A).</p> <p>Eine darüber hinausreichende Darstellung und Analyse der angrenzenden Planungen im Bereich des Schienennah- und Fernverkehrs ist nicht vorgesehen, da sie den Rahmen des Nahverkehrsplans sprengen und keinen signifikanten zusätzlichen Erkenntnisgewinn für den straßengebundenen ÖPNV in der Zuständigkeit des Landkreises Konstanz verschaffen würde.</p>	KoV	–
AV_ÖVBO. 19	<p>Kapitel 2.1. Untersuchungsraum (Seite 16)</p> <p>• <u>Ausführungen in 2.1.1. Beschreibung und Abgrenzung: Rolle des ÖPNV im Landkreis Konstanz in Transitfunktionen und Berücksichtigung der räumlichen Funktionen des Bodenseeraums:</u></p> <p>Wir begrüßen es, dass auch berücksichtigt wird, dass grenzüberschreitende Relationen mit "Berührungspunkt" im Landkreis Konstanz mit betrachtet werden. Zugleich stellen wir fest, dass wichtige Zentren im Bodenseeraum aus dem berücksichtigten Untersuchungsraum herausfallen.</p> <p>Bei der Bestandsaufnahme des Untersuchungsraums, aber besonders auch in der weiteren Planung, bitten wir Sie jene Beziehungen und Angebote mit zu berücksichtigen, bei den der ÖPNV im Landkreis Konstanz auch eine wichtige verbindende Funktion zwischen dem Kanton Thurgau und dem Bodenseekreis hat. Dazu gehören neben der Kataraman-Verbindung Konstanz-Friedrichshafen auch die Fährverbindung Konstanz-Meersburg sowie die dazugehörigen Busverbindungen der Linie 1 Konstanz Bahnhof - Konstanz Staad.</p>	AS/VS	<p>Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die genannten ganzjährig bedienten Schiffsverbindungen wurden im Nahverkehrsplan berücksichtigt. Mit Blick auf eine Verbesserung der Integration in den ÖPNV müssen juristische Umsetzungsfragen beantwortet werden. Diese werden im Nahverkehrsplan adressiert. Weitere Details hierzu siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_ÖVBO.03.</p> <p>In Kooperation mit der Stadt Konstanz hat der Landkreis Konstanz zwischenzeitlich den Stadtverkehr Konstanz - einschließlich der genannten Stadtbuslinie 1 - in den Nahverkehrsplan integriert. Darüber hinaus verkehren weitestgehend parallel zur Linie 1 die Regionalbuslinien 700 und 7394, die ebenfalls im Nahverkehrsplan thematisiert werden. Im Maßnahmenkonzept konnte nach Abstimmung mit dem Kanton Thurgau darüber hinaus eine Verlängerung der Linie 700 bis Kreuzlingen berücksichtigt werden (Details siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_TG.13).</p> <p>In der Gesamtschau ist die "Transitrelation" Kreuzlingen - Bodenseekreis nach Einschätzung des Landkreises Konstanz damit hinreichend im Nahverkehrsplan berücksichtigt.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 20	Bei der Definition des erweiterten Untersuchungsraums beantragen wir die Berücksichtigung der Landeshauptstadt Bregenz (sie bildet zusammen mit der Stadt Lindau ein gemeinsames, grenzüberschreitendes Oberzentrum – bitte in den Karten passend kennzeichnen). Bitte berücksichtigen Sie ebenso das Appenzellerland in Form beider Kantone (Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden). Beide liegen ausserhalb des 50 Kilometer Radius, sind aber deutlich schneller per ÖPNV/SPNV erreichbar als andere berücksichtigte Orte auf der deutschen Seite des Untersuchungsraums. Der Lkr. Konstanz ist bezogen auf den Naherholungsraum im Appenzeller Land eine verkehrlich bedeutende Quelle (erkennbar u.a. auf Parkplätzen).	H	<p>Die Landeshauptstadt des österreichischen Bundeslandes Vorarlberg liegt ca. 62 Kilometer Luftlinie vom Landkreis Konstanz entfernt und ist damit nicht Teil des erweiterten Untersuchungsraumes. Dieser ist mit Blick auf die für den ÖPNV relevanten Wegstrecken auf einen Umkreis von ca. 50 Kilometer von der Kreisgrenze definiert (Details siehe Kapitel 2.1.1).</p> <p>Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden liegen zwar mit einer Entfernung von rund 30 bis 45 km Luftlinie innerhalb dieser räumlichen Abgrenzung, allerdings konnten hier keine nennenswerten Nachfragebeziehungen aus bzw. in den Landkreis Konstanz festgestellt werden. Daher wurden die hier infrage kommenden Städte Heiden, Herisau und Teufen AR nicht in den erweiterten Untersuchungsraum aufgenommen.</p> <p>Mit Blick auf die Gesamtverkehrsnachfrage zeigten die Ergebnisse der Potenzialanalyse in einem frühen Projektstadium, dass mit zunehmender Entfernung vom Landkreis Konstanz die kreisgrenzübergreifende Nachfrage erheblich abnimmt. Eine Ausnahme bilden hier einzelne Relationen in größere Städte, wie Stuttgart (ca. 92 km Luftlinie; ebenfalls nicht Teil des Untersuchungsraumes) und Zürich (ca. 37 km Luftlinie). Für die Stadt Bregenz sowie Orte in den Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden konnten derartige Nachfrageströme nicht festgestellt werden. Daher wurde deren Aufnahme in den Untersuchungsraum schon einem frühen Stadium des Nahverkehrsplans verworfen. Dem Begehren kann daher leider nicht gefolgt werden.</p>	KoV	–
AV_ÖVBO. 21	<p>• <u>Ausführungen zu Raumstruktur und Einwohnendenverteilung:</u></p> <p>Die Ausführungen zur Grösse der Stadt Konstanz begrenzen sich auf die nationale bzw. städtische Sicht. Wir bitten darum, bei der Erwähnung der Stadt Konstanz mit seinen 85.000 Einwohnenden auch die Situation der im direkten Anschluss befindlichen Agglomeration Kreuzlingen (Kreuzlingen mit rund 22'000 Einwohnern zzgl. Bottighofen, Lengwil und Tägerwilen) zu berücksichtigen, was in Summe zu einer Einwohnerzahl von über 130.000 Menschen führt. Diese Einwohnerzahl dürfte damit u.a. auch die verkehrliche und grenzüberschreitende Situation der Stadt, aber auch des gesamten Landkreises stärker verdeutlichen. Dies hat in Form des Agglomerationsprogramms Konstanz/Kreuzlingen auch über die Stadtgrenzen der Stadt Konstanz Relevanz für den NVP. Daher unterstreichen wir auch die Ausführungen im Fazit zu Kapitel 2.1.2, wonach aus der Kategorisierung als "Ländlicher Raum" für die nahe der Schweiz liegenden Gemeinden Büsingen, Gaienhofen und Öhningen keine Schlussfolgerung für die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes gezogen werden können.</p>	H	<p>Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen und der Ergänzungsvorschlag angenommen. Unter dem zweiten Absatz im Kapitel 2.1.2 wird folgendes ergänzt:</p> <p><i>"Bei der Betrachtung des Untersuchungsraumes ist auch die besonders hohe Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte in der grenzübergreifenden Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz zu beachten, die sich auf der schweizerischen Seite aus den Gemeinden Bottighofen, Gottlieben, Kemmental, Kreuzlingen, Lengwil, Münsterlingen und Tägerwilen sowie auf der deutschen Seite aus den Gemeinden Allensbach, Konstanz und Reichenau zusammensetzt. Diese Gemeinden vereinen über 130.000 Einwohnerinnen und Einwohner auf sich und pflegen eine langjährige Partnerschaft bei der Umsetzung grenzübergreifender Projekte, die in den Agglomerationsprogrammen festgehalten werden (Weitere Informationen hierzu unter https://www.kreuzlingen.ch/stadt-und-politik/stadtplanung/agglomerationsprogramm)."</i></p>	BS	Kapitel 2.1.2

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 22	<p>Kapitel 2.1.3. (Seite 30)</p> <p>• <u>Bedeutung der grenzüberschreitenden Pendlerbewegungen bei Ausführungen zur Verflechtung der Pendelnden:</u></p> <p>Im dritten Aufzählungspunkt wird richtig dargestellt, dass 17.745 Kreisbewohner/-innen ihren Arbeitsort außerhalb des Landkreises haben. Die weiteren Ausführungen dazu auf S. 26 sind nicht ganz nachvollziehbar, wenn dort von 11.600 Beschäftigten die Rede ist, die ihren Arbeitsort in einer Gemeinde ausserhalb des Landkreises in Baden-Württemberg haben und zugleich 9.800 Auspendelnde in die Schweiz gezählt werden.</p> <p>Wir bitten darum, die Darstellung bzw. die Struktur der Aufzählung nochmals zu prüfen. Evtl. wäre eine tabellarische Darstellung besser verständlich.</p>	H	<p>Die Irritation bitten wir zu entschuldigen. In der Tat sind die Daten etwas missverständlich bzw. stellenweise nicht präzise genug ausformuliert.</p> <p>Bei der Zahl 17.745 handelt es sich um die Anzahl der auspendelnden <u>sozialversicherungspflichtig Beschäftigten</u> ohne in die Schweiz Pendelnden (Quelle: Bundesagentur für Arbeit). Aus der gleichen Quelle stammt die Anzahl der nach Baden-Württemberg Auspendelnden 11.600 Beschäftigten. Auch hier sind nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gemeint.</p> <p>Der Wert 9.600 dagegen wurde - wie in der Fußnote 14 auf Seite 26 angegeben - aus Daten des Schweizer Bundesamt für Statistik ermittelt und gibt die Anzahl sämtlicher Grenzgänger - also einschließlich aller Berufsgruppen - an. Es handelt sich also nicht um eine Teilmenge der oben genannten 17.745 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Auspendelnden. Diese abweichende Datenquelle wurde gewählt, da nur aus ihr relationsscharfe Aussagen zu den aus dem Landkreis Konstanz Auspendelnden in die Schweiz ablesbar waren.</p> <p>In der Statistik der Bundesagentur für Arbeit waren zum Zeitpunkt der Erstellung der Ausführungen keine Angaben zu den Auspendelnden in die Schweiz verzeichnet. Mittlerweile liegen Daten vor - allerdings nicht relationsscharf (also nicht nach den genauen Zielorten untergliedert).</p> <p>Um weitere Irritationen auszuschließen, sollen die Erläuterungen zu den Auspendelverflechtungen in die Schweiz in einen separaten Abschnitt überführt und an passender Stelle eine Erläuterung des Unterschieds der beiden Datenquellen ergänzt werden. Im ersten und zweiten Absatz auf Seite 25 wird ergänzt, dass jeweils "<i>Beschäftigte mit Wohn- oder Arbeitsort in Deutschland</i>" gemeint sind.</p>	BS	Kapitel 2.1.3
AV_ÖVBO. 23	<p>Besonders in Bezug auf grenzüberschreitende Pendlerströme regen wir an, diese räumlich wie auch in ihrer Bedeutung eher kartografisch darzustellen, da die Entfernungen, aber auch die jeweilige räumliche Grösse der aufgeführten Orte besonders in der Schweiz sehr unterschiedlich ist. Wir würden es begrüßen, für die Zielorte in der Schweiz statt der Gemeindeebene eher die Bezirksebene zu wählen. Diese räumliche Zusammenfassung macht sowohl die Vergleichbarkeit, die Bewertung wie auch die Beurteilung möglicher Massnahmen deutlich einfacher.</p>	H	<p>Auch aus Sicht des Landkreises Konstanz erscheint eine kartografische Darstellung wünschenswert, um die Daten ansprechender aufzubereiten. An dieser Stelle soll jedoch lediglich ein grober Überblick über die Daten verschafft werden. Daher und weil die nachträgliche Erstellung einer eigenen Pendlergrafik gemessen am Erkenntnisgewinn für die Zwecke des vorliegenden Nahverkehrsplans nicht mehr geleistet werden kann, wird die Darstellung in Form eines Tortendiagramms als ausreichend angesehen.</p>	KoV	–
AV_ÖVBO. 24	<p>• <u>Darstellung der Schulpandelnden aus dem Raum Schaffhausen:</u></p> <p>Die Schulpandelnden aus dem Raum Schaffhausen mit seinen umliegenden Gemeinden wird ohne Berücksichtigung der nationalen Grenzen aufsummiert. Wir bitten darum, die Zahl der Schulpandelnden aus den deutschen Gemeinden Lottstetten und Jestetten (sowie evtl. auch noch dem deutschen Klettgau?) separat zu den Angaben der Schulpandelnden aus den schweizerischen Städten und Gemeinden Schaffhausen, Barga, Beringen, Feuerthalen, Fluringen, Neuhausen am Rheinfall und Trasadingen aufzuführen. Grund dafür sind die unterschiedlichen Hintergründe der Pendlerbewegungen zwischen diesen zwei Gruppen an Quellorten auf deutscher bzw. schweizerischer Seite der Grenze.</p>	H	<p>Die Aufsummierung der schweizer und deutschen Schülerinnen und Schüler aus den Gemeinden östlich des Landkreises Konstanz verfolgt in erster Linie das Ziel einen Überblick über die Gesamtnachfrage von/in diese Himmelsrichtung zu geben. Methodisch wurde hier so in alle Himmelsrichtungen verfahren. Eine Differenzierung der möglicherweise gemeindeabhängig unterschiedlichen Hintergründe der Schulpandelnden ist für die Erkenntnisziele des Nahverkehrsplans - es handelt sich um eine Rahmenplanung und keine detaillierte betriebliche Feinplanung - nicht relevant und wurde daher bewusst nicht vorgenommen.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 25	<p>Kapitel 2.1.4. (Seite 31)</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Angaben von Zahlen zu Tourismus und Freizeitverkehr: Berücksichtigung der für Spitzen im Tourismus- und Freizeitverkehr besonders relevanten nicht-gewerblichen Gästebetten:</u> <p>Zur Angabe, dass keine weiteren Daten zur Freizeitmobilität vorliegen, weisen wir darauf hin, dass die DMOs Regio Konstanz-Bodensee-Hegau und die Deutsche Bodensee Tourismus GmbH zwischen Juli 2023 und Juli 2024 eine umfangreiche, gemeinsame Erhebung zur Freizeitmobilität der Gäste durchgeführt haben. Ggf. liegen aus den vergangenen Jahren weitergehende Erhebungen der regionalen Tourismusorganisationen und Einrichtungen vor, die über die Freizeitmobilität Aufschluss geben (z.B. sollte es nach unserer Kenntnis bei einzelnen touristischen Grossbetrieben sogar entsprechende Erhebungen zu den Herkunftsorten der Tagesbesucher geben).</p> <p>Diese sollten unseres Erachtens zwingend in den Nahverkehrsplänen der betroffenen Landkreise einfließen. Die Datenlage dürften auch Auswirkungen auf die weitergehenden Ausführungen auf der Seite 33 haben, die dann zu überprüfen wären.</p>	H	<p>Vielen Dank für den Hinweis zu den ergänzenden Datengrundlagen. Auch aus Sicht des Landkreises Konstanz wäre deren Berücksichtigung wünschenswert. Die Daten aus dem Erhebungszeitraum 07/2023 bis 07/2024 konnten im vorliegenden Nahverkehrsplan leider nicht berücksichtigt werden, da die Bestandsanalyse und Angebotskonzeption deutlich zuvor stattfand. Ein nachträglicher Einbezug (zuvor Beschaffung, anschließend sinnvolle Aufbereitung) ist in Anbetracht der begrenzten Zeit für die Fertigstellung des Nahverkehrsplans leider nicht mehr leistbar.</p> <p>Die im Rahmen des Nahverkehrsplans durchgeführte Fahrgastprognose basiert aufgrund der regelmäßig unvollständigen Datenlage im touristischen Bereich nicht auf Übernachtungszahlen, Anzahl Tagesgästen oder anderweitiger touristischer Kenngrößen, sondern anderen Parametern. Selbst wenn die neuen Daten die Schlussfolgerungen auf Seite 33 beeinflussten würden, hätte dies mit hoher Wahrscheinlichkeit keine signifikanten Auswirkungen auf die vorliegende Maßnahmenkonzeption.</p> <p>Im Ergebnis wird im Kapitel 2.1.4 im letzten Absatz auf Seite 32 ergänzt, dass die im Zeitraum 07/2023 bis 07/2024 durch die genannten DMOs erhobenen Daten zur Freizeitmobilität dem Landkreis Konstanz zwar bekannt sind, aber aus oben genannten Gründen nicht detailliert in den Nahverkehrsplan einfließen konnten.</p>	BS	Kapitel 2.1.4
AV_ÖVBO. 26	<p>Kapitel 2.2. (Seite 40) Schienengebundener ÖPNV (SPNV)</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Berücksichtigung der Schienenverbindungen Richtung Schweiz</u> <p>Die Tabelle 5 umfasst aktuell nur die SPNV-Angebote auf der deutschen Seite. Die verwendeten Linienbezeichnungen sowie Angaben zum Grundtakt sind leider nicht mehr vollumfänglich aktuell. Wir weisen auf folgende Aktualisierungen hin:</p> <ul style="list-style-type: none">• Die im Kapitel 2.2 und weiteren Stellen verwendeten Linienbezeichnungen der RB29, RB32 und RB33 sind nicht mehr aktuell. Bitte verwenden Sie die seit 2022 bzw. Ende 2023 geltenden Nummerierungen S6, S61 und S62 durchgängig im Dokument (u.a. auch in der Tabelle 5).• Zur S61 (hier noch als RB32 aufgeführt) bitten wir Sie, die Angaben zum Grundtakt an den einzelnen Tagen zu überprüfen, da hier zum Dezember 2023 Angebotsverdichtungen vorgenommen wurden.	SPNV	<p>In Tabelle 5 ist mit der ehemaligen Bahnlinie RB33 ("Rhyhas", heute S62) bereits eine grenzüberschreitende SPNV-Linie dargestellt. Da die den Landkreis Konstanz berührenden übrigen Schweizer Bahnlinien des Regionalverkehrs (S14 und RE Konstanz - St. Gallen) kein "Schienenpersonennahverkehr" nach deutscher Definition darstellen, wurden sie bewusst ausgespart.</p> <p>Im Kapitel 2 wurde ausschließlich der Bestand zum Stichtag der Bestandsanalyse (Februar 2023) dargestellt, um eine Konsistenz mit den übrigen, damals verwendeten Daten sowie den im Nahverkehrsplan dokumentierten Ergebnissen der ersten Beteiligungsstufe zu gewährleisten. Der Zeitpunkt ist in den Ausführungen unter der Tabelle 5 bereits erwähnt. Bisher fehlte jedoch vor der Tabelle 5 ein eindeutiger Hinweis; dieser wird im dritten Absatz des Kapitels 2.2.1 ergänzt. Des Weiteren wird zur Vermeidung weiterer Missverständnisse in den Ausführungen unter der Tabelle 5 die oben genannte Begründung und in Klammern die seit 12/2024 geltenden Liniennummern ergänzt. In den Angaben zur Maßnahmenkonzeption sind die neuen Liniennummern im SPNV bereits berücksichtigt.</p>	BS	Kapitel 2.2.1
AV_ÖVBO. 27	<p>Aufgrund der hohen Relevanz für Grenzpendler aus dem Landkreis Konstanz in die Schweiz, aber auch für die Erreichbarkeit und Anbindung des Landkreises Konstanz im Wirtschafts- und Freizeitverkehr regen wir an, auch Aussagen zur Anbindung der Stadt bzw. Agglomeration Konstanz aus und in Richtung Schweiz zu treffen.</p>	AS/VS	<p>Die Stadt Konstanz hat eine Integration der sie betreffenden Themen - einschließlich der straßengebundenen grenzübergreifenden Verkehre - in den Nahverkehrsplan des Landkeises Konstanz beauftragt. Diese sollen voraussichtlich im Laufe des ersten Halbjahrs 2025 im Rahmen einer Teilfortschreibung nachträglich berücksichtigt werden.</p>	KoV	–
AV_ÖVBO. 28	<ul style="list-style-type: none">• <u>Linien über Zuständigkeitsgrenzen:</u> <p>Wir weisen darauf hin, dass unseres Erachtens die seit geraumer Zeit zwischen Stockach und Ludwigshafen im Linienweg der Linie 7389 verkehrende Linie 7377 Überlingen-Bonndorf-Ludwigshafen(-Stockach) fehlt. Dies betrifft hier Text und Tabellen, Abbildungen sowie ggf. auch Anhang 2.E.</p> <p>Bitte beachten Sie ggf. auch, dass auf zahlreichen dieser Linien entweder in der Schweiz Bestellungen erfolgen (Linie 908, Linie 33) oder Angebotsverdichtungen in den vergangenen Jahren von Aufgabenträgern zubestellt wurden. Somit ist die Angabe zur Eigenwirtschaftlichkeit nur begrenzt zutreffend bzw. bedarf einer Anmerkung.</p>	AS/VS	<p>Zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse im Februar 2023 existierte die Linie 7377 im Landkreis Konstanz noch nicht. Im Kapitel 2 wird ausschließlich der Bestand zum Stichtag der Bestandsanalyse (Februar 2023) dargestellt, um eine Konsistenz mit den übrigen, damals verwendeten Daten sowie den im Nahverkehrsplan dokumentierten Ergebnissen der ersten Beteiligungsstufe zu gewährleisten. In den Angaben zur Maßnahmenkonzeption ist die Linie 7377 bereits berücksichtigt.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 29	<p>• <u>Tabelle 7 (Seite 44):</u> Bitte beachten Sie, dass die Linienbezeichnung "100" im Dokument und zeitweise auch gegenüber Kundinnen und Kunden keine Eindeutigkeit darstellen, da zeitweise auch im Raum Überlingen-Bodman eine Linie 100 aus dem Bodenseekreis verkehrte. Im Sinne unseres generellen Auftrages der Geschäftsstelle ÖV Bodenseeraum bitten wir generell darum in der künftigen Planung darauf zu achten, dass es zumindest am deutschen Bodenseeufer in den Landkreisen Lindau, Bodenseekreis und Konstanz keine Doppelungen von Liniennummern mehr geben sollte. Aufgrund der verkehrlichen Verflechtungen im Freizeitreiseverkehr sowie im Blick auf Weiterentwicklungen im Verbund – und Tarifbereich (bis hin zu Gästekarten) stellen Dopplungen aktuell insbesondere in der Kommunikation im Tourismus, sowohl durch Gemeinden, DMOs wie auch in den kommerziellen Tourismus- und Freizeitmedien, aber auch im ÖV ein Problem dar (unmissverständliche Angaben zur Gültigkeit bestimmter Tarifregelungen). Gerade im Blick auf das Kapitel "Übersichtlichkeit des Fahrtenangebots" wäre eine eindeutige Linienbezeichnung im Bodenseeraum nicht weniger bedeutsam.</p>	W/FGI	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_ÖVBO.12	KoV	–
AV_ÖVBO. 30	<p>• <u>Bedarfsgesteuerte Bedienformen (On-Demand-Verkehre, Seite 48), auch bezüglich Massnahme M.6:</u> Wir würden es begrüßen, wenn es eine einheitliche Buchungsmöglichkeit für Bedarfsverkehre zumindest im deutschen Bodenseeraum gäbe. Dies würde gerade in der Kleinteiligkeit und Vielfalt der Systeme und Aufgabenträgerschaften im „Grossraum“ Bodensee die Übersichtlichkeit ein Stück weit verbessern und auch die grenzüberschreitende Systemintegration vereinfachen. Wir bitten sowohl auf Ebene der Landkreise, aber auch grenzüberschreitend auf wichtige Aspekte bei bedarfsorientierten Angeboten zu achten und ggf. entsprechend Massnahmen zu definieren:</p> <ol style="list-style-type: none">1. generell sollten im Sinne der Kundinnen und Kunden zwischen bodo und VHB öglichtst einheitlich Regelungen angestrebt werden;2. Bestellfristen sollten einheitlich sein;3. Rufnummern sollten immer auch aus ausländischen Mobilfunknetzen erreichbar sein;4. bei der Produktbezeichnung/Kodierung der Angebote bitte auf Kompatibilitäten mit den Fahrplanauskunftsmedien auch in CH und A achten (alle Angaben müssen in allen Auskunftssystemen mit den üblichen Standards übernommen werden, z.B. zu Fristen und zu Bestellprozedere).	B	<p>Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die aufgelisteten Punkte werden in Maßnahme M.6 im Anhang 4.A und Kapitel 4.1.3 sinngemäß ergänzt.</p>	BM	Kapitel 4.1.3 und Anhang 4.A
AV_ÖVBO. 31	<p>Kapitel 2.4 Linienschiffahrt (Seite 49)</p> <p>• <u>Einheitliche Verwendung von Bezeichnungen der Verkehrsmittel:</u> Wir bitten Sie, den Begriff "Fähre" nur für die Autofähren Romanshorn-Friedrichshafen und Meersburg-Konstanz zu verwenden, und sonst vom "Katamaran" oder von einer "ganzjährigen Personenschiffahrt" zu schreiben. Dies ist insbesondere gegenüber Kundinnen und Kunden dahingehend wichtig, um tarifliche Differenzierungen eindeutig vermitteln zu können.</p> <p>Bitte erwähnen Sie auch bei der Katamaran-Verbindung Friedrichshafen - Konstanz die Rolle der beiden Städte bzw. deren Stadtwerken als Gesellschafter und in Bezug auf den Einsatz gewisser öffentlicher Mittel/Garantien.</p>	H	<p>Laut Duden ist eine Fähre ein "Wasserfahrzeug zum Transportieren, Übersetzen von Personen über einen Fluss, einen See oder eine kürzere Meeresstrecke". In diesem Sinne wurde der Begriff im Nahverkehrsplan verwendet. In der vorgeschlagenen Differenzierung wird kein konkreter Nutzen gegenüber der aktuellen Verwendung gesehen. Der Bitte kann aus Aufwandsgründen daher leider nicht gefolgt werden.</p> <p>In Kooperation mit der Stadt Konstanz hat der Landkreis Konstanz zwischenzeitlich die betreffenden ganzjährig bedienten Fährverbindungen – einschließlich des Katamaran Konstanz - Friedrichshafen – in den Nahverkehrsplan integriert, um damit die Grundlage für eine Förderung aus den für den ÖPNV vorgesehenen Finanzmitteln zu ermöglichen (Details siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_ÖVBO.03).</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 32	<p>• <u>Tarifliche Regelung zwischen Meersburg und Konstanz:</u> Bitte weisen Sie im Text darauf hin, dass für eine Vielzahl von Verbindungen, aber auch für die sonst im 15-Min-Takt bestehenden Bus-Fähre-Bus Verbindungen zwischen dem Raum Meersburg und Konstanz mit Ausnahme des Bodensee Tickets aktuell keine durchgehende tarifliche oder vertriebliche Lösung besteht. Dies gilt insbesondere für jene Relationen, bei denen die Linien 700 und 7394 keine attraktiven Reiseketten ermöglichen (u.a. Linie 7395 Überlingen/Uhldingen-Mühlhofen - Meersburg - Fähre - Staad - Linie 11 Universität Konstanz/Linie 15 Gewerbegebiet Konstanz/Linie 4 Mainau).</p>	AS/VS	<p>Die Integration der ganzjährig bedienten Schiffsverbindungen mit Netzergänzungsfunktion im ÖPNV in seine Tarifstrukturen ist bereits im Nahverkehrsplan als Ziel berücksichtigt (siehe Kapitel 2.8, Lfd.-Nr. 70). Der vorliegenden Bitte, in diesem Sinne eine Ergänzung in der Bestandsanalyse vorzunehmen, wird gefolgt. Im letzten Absatz des Kapitels 2.4 wird daher folgendes ergänzt:</p> <p><i>"Für die Nutzerinnen und Nutzer der allein an den Fähranlegern haltenden bzw. endenden Buslinien, die anschließend die Fähre als Fußpassagiere betreten, bestehen (mit Ausnahme des Bodensee-Tickets und des Kombitickets Bus-Fähre der Stadtwerke Konstanz) keine integrierten Ticketangebote. Es muss in diesen Fällen also immer zusätzlich zum ÖPNV-Ticket ein Fahrschein für die Fährüberfahrt gelöst werden. Im Sinne einer und Komfortverbesserung und kundenfreundlichen Lösung dieser Situation soll auf eine Integration der Fährüberfahrt als Fußpassagier in die Tarifstrukturen des ÖPNV hingewirkt werden."</i></p> <p>In Kooperation mit der Stadt Konstanz hat der Landkreis Konstanz zwischenzeitlich die betreffenden ganzjährig bedienten Fährverbindungen – einschließlich der Fähre Konstanz - Meersburg – in den Nahverkehrsplan integriert, um damit die Grundlage für eine Förderung aus den für den ÖPNV vorgesehenen Finanzmitteln zu ermöglichen (Details siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_ÖVBO.03).</p>	BS	Kapitel 2.4
AV_ÖVBO. 33	<p>• <u>Fehlende Beauskunftung der Fährverbindung Meersburg – Konstanz:</u> Bitte weisen Sie besonders darauf hin, dass die Fähre Meersburg - Konstanz in den elektronischen Fahrplanauskunftsmedien nicht enthalten ist. Besonders dieses Problem sollte im NVP in einer Massnahme münden. Lösungswege hierzu wurden auch im Kontext des "Fährschnelltaktes" im Sommer von uns bereits den SW Konstanz aufgezeigt.</p>	W/FGI	<p>Der Vorschlag wird in den Nahverkehrsplan in Form der neuen Maßnahme M.31 (<i>"Die auf dem Bodensee verkehrenden Fahren und Linienschiffe mit Ergänzungsfunktion für den ÖPNV (mindestens die ganzjährig verkehrenden Angebote) sollen in die digitale Fahrplanauskunft eingepflegt werden, damit diese über gängige Online-Auskunftssysteme sichtbar werden."</i>) und dementsprechenden Formulierungen im Kapitel 4.6.2 aufgenommen.</p>	BM	Kapitel 4.6.2 und Anhang 4.A
AV_ÖVBO. 34	<p>Kapitel 2.5.1. (Seite 51): • <u>Nachfragedaten - Angaben zum grenzüberschreitenden Verkehr, Angaben zur Verfügbarkeit von Zahlen kreisgrenzen-überschreitender Fahrgäste:</u> Wir bitten um Beachtung, dass zum grenzüberschreitenden Bahnverkehr umfangreiche Quelle-Ziel-Daten auch von/zu Orten im Landkreis Konstanz bestehen, die auch dem Landkreis Konstanz zur Verfügung stünden. Insbesondere aufgrund der Relevanz des Grenzgängerverkehrs im Landkreis und der öv-affinenen Situation (Bündelung der Verkehrsflüsse über den Rhein an Orten mit ÖV-Verbindung) wären wir für eine Berücksichtigung dankbar. Ebenso weisen wir darauf hin, dass von 2023 bis Sommer 2024 im Kontext der Gästekarten durch die DMOs eine umfangreiche Befragung von Gästen im Freizeit- und Tourismusverkehr durchgeführt wurde. Die Ergebnisse sollten bestenfalls in die Nahverkehrsplanung einfließen.</p>	H	<p>Bzgl. Verwendung der vorliegenden grenzüberschreitenden Nachfragedaten siehe Stellungnahme zu den Anliegen AV_TG.03.</p> <p>Bzgl. Verwendung der von den DMOs beauftragten Erhebung zur touristischen Mobilität siehe AV_ÖVBO.25.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 35	<p>Kapitel 2.5.3 (Seite 51):</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Prognose der Fahrgastnachfrage:</u> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass das Land Baden-Württemberg gem. uns vorliegender Information ein umfangreiches Verkehrsmodell sowie ein Tool zur Analyse der Erreichbarkeiten besitzt, auf welches nach unserer Kenntnis auch die Landkreise Zugriff erhalten können (Dienstleister dürfte hier PTV sein).</p>	H	<p>Zum Zeitpunkt der Bearbeitung der Fahrgastprognose lag das landesweite Verkehrsmodell noch nicht vor. Auf der Infoseite des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg (https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/zukunftskonzepte/digitale-mobilitaet/landesweites-verkehrsmodell , Zuletzt geprüft am 26.11.2024) ist dazu folgendes zu lesen:</p> <p>"Aktuell sind in ganz Baden-Württemberg rund 20 lokale und regionale Verkehrsmodelle im Einsatz. Damit ist jedoch nicht die gesamte Landesfläche abgedeckt. Insbesondere im ländlichen Raum gibt es Lücken. Zudem sind diese Modelle in vielen Fällen sehr fokussiert, teils auf wenige Straßenzüge. Das Verkehrsministerium entwickelt daher als Teil der landesweiten Digitalisierungsstrategie bis 2025 ein landesweites Verkehrsmodell."</p> <p>Unabhängig des Vorliegens des landesweiten Verkehrsmodells ist bei der Verwendung externer Verkehrsmodelle zu beachten, dass diese nicht immer mit den lokal definierten Parametern (z.B. Ziel-Modal-Split für den ÖPNV) und anderen Fragestellungen kompatibel sein müssen sowie nicht notwendigerweise in kurzer Zeit entsprechend umkalibriert werden können. Vor diesem Hintergrund wurde von vornherein durch den Gutachter des Nahverkehrsplans ein auf die Zielsetzungen und Anliegen des Landkreises Konstanz zugeschnittenes Modell aufgebaut und angewendet. Der mit der Anwendung externer Modelle verbundene Abstimmungs- und Datenbeschaffungs- und ggf. vorhandene Umstrukturierungsaufwand konnte damit vermieden werden.</p> <p>Sollten die Daten des Digitalen landesweiten Verkehrsmodells auch für die im Zusammenhang mit der Erstellung von Nahverkehrsplänen relevanten spezifischen Belangen des Landkreises Konstanz praktikabel werden, wird zu gegebener Zeit gerne darauf zurückgegriffen.</p>	KoV	–
AV_ÖVBO. 36	<p>Kapitel 2.6 Tarif und Vertrieb (allgemein)</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Themen der Einnahmensicherung und Kontrolle:</u> <p>Auch in unserer Verantwortung als Tarifowner des Bodensee Ticket beantragen wir hiermit, auch den Aspekten der Einnahmesicherung und Kontrolle mehr Platz einzuräumen. Insbesondere im Blick auf E-Tickets hat dieser Punkt eine Schlüsselrolle. Dies gilt sowohl im Blick auf die Systeme (einschließlich Kontrollierbarkeit von Tickets, die in Apps der Nachbarländer mit dem jeweiligen Standard ausgegeben wurden) wie auch auf die Prozesse und Qualitätssicherung. Damit kommen wir auch unserer Verpflichtung gegenüber allen beteiligten Verkehrsunternehmen im Bodenseeraum nach.</p>	T	<p>Die Einnahmensicherung durch eine möglichst flächendeckende Kontrolle der Fahrausweise liegt auch im Interesse des Landkreises Konstanz. Der Vorschlag wird daher in den Nahverkehrsplan in Form der neuen Maßnahme M.29 aufgenommen:</p> <p>"Für die Einnahmensicherung soll in allen im ÖPNV im Landkreis Konstanz eingesetzten Bussen und Bahnen die für die Kontrolle von allen dort gültigen Fahscheinen und deren unterschiedlichen Trägermedien nötige Infrastruktur bereitgestellt werden. Zuständig hierfür sind die jeweiligen Besteller der Verkehre" .</p>	BM	Anhang 4.A
AV_ÖVBO. 37	<p>Kapitel 2.6.1. Verbundtarif (Seite 54)</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Anerkennung Citytarif Konstanz</u> <p>Nach unserer Kenntnis werden die Fahrausweise des Citytarifs Konstanz im Binnenverkehr zwischen Konstanz und Allmannsdorf auch in den Buslinie 7394 und 700 anerkannt. Wir bitten um Prüfung und ggf. Korrektur der Angaben zur Gültigkeit des Citytarif Konstanz in den Linien 700 und 7394 innerhalb des Stadtgebietes von Konstanz.</p>	T	<p>Vielen Dank für den Hinweis. Die Angabe im Kapitel 2.6.1 wird entsprechend korrigiert.</p>	BS	Kapitel 2.6.1
AV_ÖVBO. 38	<ul style="list-style-type: none">• <u>Freifahrberechtigung für den ÖPNV, Angaben zur Gültigkeit im grenzüberschreitenden Verkehr:</u> <p>Wir bitten um Kenntnisnahme und ggf. Nennung, auf welchen Bus- und Bahnlinien des grenzüberschreitenden Verkehrs auch der Schwerbehindertenausweis mit gültiger Wertmarke anzuerkennen ist. Dies trifft auf fast alle Bus- und Bahnlinien in die Kantone SH und TG im Nahverkehr zu (mit Ausnahme der Linie 25 der VBSh) und sollte als Besonderheit erwähnt werden. Der deutsche Schwerbehindertenausweis mit gültiger Wertmarke wird sogar in der gesamten Zone 256 des OTV anerkannt.</p>	T	<p>Vielen Dank für den Hinweis. Im dritten Absatz im Kapitel 2.6.1 wird folgendes ergänzt:</p> <p>"Auf einzelnen grenzüberschreitenden Relationen zwischen dem Landkreis Konstanz und der Schweiz können Inhaberinnen und Inhaber eines Schwerbehindertenausweises mit genannter Wertmarke auch folgende Angebote ohne zusätzliches Ticket nutzen:</p> <ul style="list-style-type: none">– Nahverkehrszüge zwischen Singen und Basel über Schaffhausen,– Öffentlicher Verkehr im Stadtgebiet Kreuzlingen (einschließlich Eisenbahn, S-Bahn und Busverkehr)– Buslinien 200 bis Stein am Rhein und 403 bis Büsingen über Dörflingen, Laag (bisher ohne Halt für die Linie 403)"	BS	Kapitel 2.6.1

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 39	<ul style="list-style-type: none">• <u>Zur Massnahmenliste:</u> Mehrmals wird zumindest in den Synopsen zum Beteiligungsverfahren darauf verwiesen, dass der Landkreis keinen Einfluss auf den jeweils zuständigen Verbund VHB hat. Zugleich wird im Textteil ausgeführt, dass ein Aufgabenträgerverbund umgesetzt werden soll. Daher bitten wir um Prüfung, ob bei bisherigem Verweis auf die Zuständigkeit des VHB nun doch geeignete Massnahmen im Blick auf den Aufgabenträgerverbund vorgesehen werden sollten.	T	Ohne konkrete Nennung der beanstandeten Stelle, kann das Anliegen nicht abschließend beantwortet werden. Grundsätzlich können auch vor der in Arbeit befindlichen Gründung eines Aufgabenträgerverbundes Tarifmassnahmen umgesetzt werden, sofern die dafür nötige Gegenfinanzierung bereitgestellt wird. Konkrete Beispiele hierfür sind die in manchen Gemeinden im Landkreis Konstanz durch deren Kofinanzierung angebotenen 1-Euro-Tickets.	KoV	–
AV_ÖVBO. 40	Kapitel 2.6.5. Bodensee Ticket und Gästekarte "Bodenseecard West" Da es sich bei der Gästekarte "Bodenseecard West" um ein Angebot der Tourismusorganisationen handelt und nur sekundär um einen Fahrausweis, bitten wir Sie, im Nahverkehrsplan dem Bodensee Ticket einen separaten Abschnitt zu widmen. Beide Fahrausweise haben grundsätzlich völlig unterschiedliche Bewandtnis, Zielgruppen und Funktionalitäten. Dies ist besonders deshalb wichtig, um einen falschen Eindruck zum Geltungsbereich der Bodensee Card West zu vermeiden (ggf. Geltungsbereich ebenso separat aufzeigen).	T	In dem Absatz unter der Abbildung 22 im Kapitel 2.6.5 wird wunschgemäß ergänzt, dass die "Bodenseecard West" ein Angebot der Destinationsmanagement-Organisationen ist. Er soll des Weiteren wie folgt umformuliert werden: <i>" Viele Übernachtungsgäste 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. Hierbei handelt es sich um ein Angebot der hiesigen Destinationsmanagement-Organisationen, das alle Gäste gegen Zahlung einer Kurtaxe kostenlos erhalten. Inhaberinnen und Inhaber der Bodenseecard West erhalten 20 Prozent Rabatt auf Kursschiff-Fahrscheine zwischen Schaffhausen und Konstanz, kostenlose Führungen, Ermäßigungen in ausgewählten Strandbädern und Museen sowie günstigere Leihgebühren für Fahrräder oder Boote bei den teilnehmenden Partnern. Darüber hinaus kann damit während des Gesltungszeitraumes der gesamte ÖPNV im VHB (bzw. "Zone West" des Bodenseetickets) genutzt werden."</i>	BS	Kapitel 2.6.5
AV_ÖVBO. 41	Beim Bodensee Ticket bitten wir Sie unbedingt zu beachten, dass dieses Ticket nur zum Teil für den Freizeitverkehr dient, sondern auch z.B. Geschäftsreisenden gilt. Hierbei bitten wir Sie, darauf zu verweisen, dass dieses Ticket im Geltungsbereich in Bahn, Bus und auch auf den zwei ganzjährigen Fahren gilt. Damit ist das Bodensee Ticket Bahn Bus Fähre gegenwärtig der einzige Fahrausweis, bei dem zwischen Meersburg und Konstanz frei gewählt werden kann, ob die Fähre zu Fuss oder per Bus benutzt wird und bei dem somit auch Wahlwege bestehen. Das Ticket gilt allerdings nicht auf den ganzjährigen Verbindungen Überlingen-Wallhausen und Konstanz-Friedrichshafen. Wir wären erfreut, wenn der Landkreis als Massnahme im NVP die Machbarkeitsprüfung einer Anerkennung des Bodensee Ticket bei diesen zwei Verbindungen aufnehmen könnte. Dies gilt insbesondere für die hinsichtlich Kapazität weniger kritische Verbindung Überlingen-Wallhausen.	T	Der erste Absatz im Kapitel 2.6.5 wird wunschgemäß wie folgt umformuliert: <i>"Ein vor allem auf die Belange des Freizeitverkehrs und von Geschäftsreisenden 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. Hierbei handelt es sich derzeit um den einzigen Fahrschein, mit dem sowohl ÖPNV, als auch die ganzjährig bedienten Fährverbindungen Konstanz - Meersburg und Romanshorn - Friedrichshafen im Geltungsbereich zuschlagsfrei genutzt werden können. Auf den ganzjährig bedienten Schiffsverbindungen Wallhausen - Überlingen und Konstanz - Friedrichshafen (Katamaran) gilt diese Regelung derzeit nicht. In den Schiffen der Vereinigten Schifffahrtsunternehmen für den Bodensee und Rhein (VSU) wird in der Variante, die nicht per Gästekarte ermäßigt wurde, eine Ermäßigung von 25 Prozent gewährt. Erhältlich ist es in drei Preisstufen, die sich aus einer räumlichen Unterteilung in die Zonen „Ost“, „West“ und „Süd“ ergeben (Abbildung 22). "</i> Die Integration aller ganzjährig bedienten Schiffsverbindungen mit Netzergänzungsfunktion im ÖPNV in seine Tarifstrukturen ist bereits im Nahverkehrsplan als Ziel berücksichtigt (siehe Kapitel 2.8, Lfd.-Nr. 70) und wurde zwischenzeitlich in Kooperation mit der Stadt Konstanz im Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplans verankert. Der Vorschlag zunächst nur den Geltungsbereich des Bodensee-Tickets auf die Schiffsverbindungen Wallhausen - Überlingen und Konstanz - Friedrichshafen auszuweiten kann als Zwischenschritt dessen angesehen werden und wird daher als Prüfauftrag in die Maßnahmenkonzeption aufgenommen.	BM	Kapitel 2.6.5, 4.1.6 und Anhang 4.A
AV_ÖVBO. 42	Zu erwähnen wäre, dass bei Vorlage des Bodensee Ticket Bahn Bus Fähre seitens der VSU eine Ermässigung von 25% auf Schiffsfahrkarten gewährt wird (ausser bei mit Gästekarten ermässigtem Bodensee Ticket).	T	Der Vorschlag wird umgesetzt- Er ist in der in Stellungnahme zum Anliegen AV_ÖVBO.41 dargestellten Umformulierung eingearbeitet.	BS	Kapitel 2.6.5

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 43	Bitte ersetzen Sie den veralteten Zonenplan des Bodensee Ticket durch die aktuelle Fassung und Tauschen Sie bei Abbildung 22 in der Quellenangabe "c/o Thurbo" gegen "ÖV Bodenseeraum".	H	Der Zonenplan (Abbildung 22 im Kapitel 2.6.5) wird wunschgemäß ausgetauscht und die Bildbeschreibung wie angegeben angepasst.	BS	Kapitel 2.6.5
AV_ÖVBO. 44	<p>Kapitel 2.6.6. Vertriebsstruktur (Seite 59):</p> <p>• <u>Verfügbarkeit des VHB-OTV-Tarifs in Apps und an Bahnhöfen sowie aktuelle Informationen zum Mobilevertrieb:</u> Wir bitten Sie um Erwähnung, dass Fahrausweise des VHB-OTV-Kombitarifs auch in der App der SBB sowie des Tarifverbundes Ostwind verfügbar sind. Als Massnahme sollte definiert werden, dass der Kombitarif VHB-OTV grundsätzlich in allen gängigen Apps der Bahnen (also auch DB Navigator) relationsbasiert verfügbar sein sollte. Ergänzend bitten wir Sie, die bestehenden proprietären Vertriebsapps, wie etwa jener der Stadtwerke Konstanz aufzuführen. Hier bitten wir den Landkreis im Blick auf die gerade im Raum Konstanz wichtigen grenz- und verbundüberschreitenden Verkehre die Ablösung solcher proprietären, nicht branchenkompatiblen App-Lösungen durch verbund- und grenzüberschreitend verwendbare Standardlösungen als Massnahme aufzunehmen.</p>	T	<p>Der Vorschlag wird wie folgt umgesetzt.</p> <p>– Im ersten Absatz des Kapitel 2.6.6 wird folgendes ergänzt: "<i>Fahrausweise des VHB-OTV-Kombitarifs sind neben den genannten analogen Kanälen in digitaler Form in der App der SBB sowie des Tarifverbundes Ostwind verfügbar, nicht jedoch über die App "Handyticket Deutschland", "CiCo BW und die bundesweit stark verbreitete App "DB Navigator". Über die App "Mein Konstanz" der Stadtwerke Konstanz können Fahrscheine für den Stadtverkehr in Konstanz erworben werden.</i>".</p> <p>– Der letzte Satz in Maßnahme M.10 im Anhang 4.A und Kapitel 4.1.4 wird wie folgt umformuliert: "Des Weiteren sollen darüber sowie über die bundesweit stark verbreitete App "DB Navigator" und die App "Handyticket Deutschland" auch verbund- bzw. grenzüberschreitende Tickets von und in die Schweiz (Tarifverbund Ostwind) angeboten werden."</p> <p>– Die Maßnahme M.10 im Anhang 4.A und Kapitel 4.1.4 wird wie folgt ergänzt: "<i>Im Landkreis Konstanz soll der Fahrscheinverkauf über proprietäre, nicht branchenkompatible App-Lösungen (z.B. App "Mein Konstanz" der Stadtwerke Konstanz) vermieden und durch verbund- und grenzüberschreitend verwendbare Standardlösungen ersetzt werden.</i>"</p>	BM	Kapitel 4.1.4 und Anhang 4.A
AV_ÖVBO. 45	<p>• <u>Tabelle 13, Angaben zum Bodensee Ticket und zu Fahrausweisen des Kombitarifs VHB-OTV:</u> Bitte ergänzen Sie die Angaben zum Verkauf des Kombitarifs VHB-OTV (Liste sollte seitens Verbundgeschäftsstelle VHB verfügbar sein). Ebenso regen wir an, das Bodensee Ticket überall dort zu ergänzen, wo Verkäufe mit Verkaufsgeräten der Regionalbusse oder der Stadtwerke Konstanz durchgeführt werden. Bei der Angabe "Konstanz, Marketing & Tourismus GmbH" sollte die Anschrift der Tourist-Information im Bahnhof Konstanz verwendet werden. Auch dort ist im Übrigen das Bodensee Ticket erhältlich (wie auch in den TIs Radolfzell, Singen, Allensbach, Reichenau, Öhningen, Moos, Gailingen, Gaienhofen und Stockach).</p>	T	<p>Tabelle 13 zeigt die <u>stationären</u> personenbedienten Vorverkaufs- und Ticketberatungsstellen im Landkreis Konstanz. Das Wort "stationär" wird in der Tabellenbeschreibung und ein Hinweis auf den personenbedienten Fahrscheinverkauf in den Bussen wird im Absatz vor der Tabelle ergänzt.</p> <p>Die Angaben in Tabelle 13 stammen vom VHB. Der Landkreis Konstanz geht daher davon aus, dass die Angaben vollständig sind.</p> <p>Die Adresse der Konstanz Marketing & Tourismus GmbH wurde von der Auflistung des VHB übernommen. Die für Kunden relevante Adresse ist in der Tat "Bahnhofplatz 43 (im Konstanzer Bahnhof)". Die bisherige Angabe wird wunschgemäß entsprechend ersetzt.</p>	BS	Kapitel 2.6.6
AV_ÖVBO. 46	<p>Kapitel 2.6.7. Bewertung der Tarif- und Vertriebsstruktur (Seite 60):</p> <p>• <u>Berücksichtigung aktueller Lücken im Zugang zum passenden Ticket bei Seewegen und bei grenzüberschreitenden Verbindungen:</u> Wir bitten Sie, die Aufnahme folgender Lücken und ggf. Massnahmen im NVP zu prüfen.</p> <p>1. Möglichkeit zum Lösen durchgehender Tickets (ggf. im Anstoss) über die ganzjährigen Fähr-, Katamaran- und Schiffsverbindungen zum Verbund bodo (bei der Fähre Konstanz-Meersburg auch bei Nutzung als Fussgänger);</p> <p>2. dabei ergänzend auch unter Berücksichtigung des Kombitarifs OTV-VHB (z.b. für Reiseketten Frauenfeld - Meersburg oder Frauenfeld - Friedrichshafen via Konstanz).</p> <p>3. Schaffung von Möglichkeiten (stationär und mobil), von allen Haltestellen und Bahnhöfen im Landkreis Konstanz durchgehende Fahrausweise zu wichtigen Zielen in der Schweiz auch ausserhalb des OTV zu lösen, u.a. zum Flughafen Zürich (in Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle ÖV Bodenseeraum).</p>	T	<p><u>Zu 1. und 2.:</u> Die Integration der ganzjährig bedienten Schiffsverbindungen mit Netzergänzungsfunktion im ÖPNV in seine Tarifstrukturen - einschließlich des OTV-VHB Übergangstarifs ist bereits im Nahverkehrsplan als Ziel berücksichtigt (siehe Kapitel 2.8, Lfd.-Nr. 70) und wurde zwischenzeitlich in Kooperation mit der Stadt Konstanz im Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplans verankert.</p> <p><u>Zu 3.:</u> Der Vorschlag wird in Form der neuen Maßnahme M.33 als Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan wie folgt aufgenommen: "<i>Schaffung von stationären und mobilen/digitalen Möglichkeiten, von allen Haltestellen und Bahnhöfen im Landkreis Konstanz durchgehende Fahrausweise zu wichtigen Zielen in der Schweiz auch ausserhalb des Ostwind-Tarifverbundes (u.a. Flughafen Zürich) zu lösen. In Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle ÖV Bodenseeraum soll hierzu die Kooperation mit den für die Tarifgestaltung zuständigen Stellen in der Schweiz gesucht werden.</i>"</p>	BM	Kapitel 4.1.6 und Anhang 4.A

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 47	Kapitel 2.6.8. Gründung eines Aufgabenträgerverbundes (Seite 60) Bisher finden wir im Nahverkehrsplan keine grundsätzlichen Angaben dazu, wie der Landkreis mit der Weiterentwicklung der Verbundstruktur in Baden-Württemberg umzugehen gedenkt. Im Zuge der Weiterentwicklung der Verbundlandschaft in Baden-Württemberg bitten wir Sie, die verkehrlichen Verflechtungen sowohl zum Verbund bodo als auch in Richtung Ostschweiz auch in den weiteren, nicht-tariflichen Aspekten eines Verbundes zu berücksichtigen. Hier bestehen unseres Erachtens weitere Chancen der Zusammenarbeit mit hohem Kunden- bzw. Systemnutzen.	T	Der im Kapitel 2.6.8 beschriebene Transformationsprozess wurde zwischenzeitlich verworfen. Daher wird dieses Kapitel aus dem Nahverkehrsplan entfernt. Kurz- bis mittelfristig wird eine weitere Umstrukturierung der Verbundstruktur seitens des Landkreises Konstanz auf anderweitigen Wegen verfolgt.	BM	Kapitel 2.6.8
AV_ÖVBO. 48	Kapitel 2.8. Bilanzierung des Nahverkehrsplanes 2011/2016 (Seite 67) In einzelnen Positionen sehen wir Potentiale zu Präzisierungen. Bitte berücksichtigen Sie jeweils bei: • <u>Lfd. Nr. 3:</u> Die Massnahme wurde umgesetzt, aufgrund fehlender Zuverlässigkeit und Fahrplanänderungen in der Schweiz ab dem Fahrplan 2014 wieder aufgegeben. Mit der Einrichtung der RE-Linie Konstanz-St.Gallen und weitere Ausbauten der S14 Weinfelden-Konstanz wurden gleich- oder höherwertige Alternativen geschaffen.	H	Nach Angaben der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH wurde die damalige Durchbindung des RE bis Kreuzlingen aufgrund einer unzureichenden Nachfrage wieder aufgegeben (siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_IBSB.10). Dies und die hier vorgetragene Info zur fehlenden Zuverlässigkeit wird in Tabelle 16 im Kapitel 2.8 ergänzt. Da diese Maßnahme im neuen Nahverkehrsplan nicht fortgeführt wird, hat diese Anpassung keinen Einfluss auf das Maßnahmenkonzept.	BS	Kapitel 2.8
AV_ÖVBO. 49	• <u>Lfd. Nr. 7:</u> wir halten die Massnahmen nicht für "überwiegend umgesetzt". Insbesondere in den morgendlichen Pendlerzeiten fehlen wichtige Verbindungen, ebenso am späteren Abend - hier ist der Landesstandard nur sehr begrenzt umgesetzt. Insbesondere bei den Baustellensituationen auf der Gäubahn werden IC-Verbindungen auch südlich der gesperrten Streckenabschnitte bis Singen ersatzlos gestrichen.	SPNV	Aus der Angabe "überwiegend umgesetzt" wird bereits deutlich, dass hier noch Handlungsbedarf besteht. Dies wird auch dadurch zum Ausdruck gebracht, dass die Maßnahme im neuen Nahverkehrsplan fortgeführt wird.	KoV	–
AV_ÖVBO. 50	• <u>Lf. Nr. 10:</u> diese Massnahme sollte weiterhin aufrechterhalten werden und ernsthaft geprüft werden. Nicht selten würde dies Anschlussbrüche in Radolfzell vermeiden und das Vertrauen der Reisenden stärken.	SPNV	Mit den geplanten Angebotsausweitungen auf den zwischen Singen und Radolfzell verkehrenden SPNV-Linien ist eine Verlängerung der RB31 bis Singen aus Sicht des Landkreises Konstanz nicht mehr notwendig. Unabhängig hiervon liegt die Entscheidung zur Angebotsgestaltung hier beim Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV.	KoV	–
AV_ÖVBO. 51	• <u>Lf. Nr. 12:</u> nach unserem Verständnis eher nicht "erledigt". Als Massnahme war hier nach unserer Herleitung viel mehr eine "schnelle" Anschlussverbindung gemeint (nicht per Seehas/S6). Der Seehas-Anschluss bestand grundsätzlich bereits in den Jahren vor 2011. Die im NVP gemeinte Verbesserung wurde nur zum Teil umgesetzt, die weitere Umsetzung ist bisher eigentlich als wichtiges Ziel des Landkreises definiert worden (z.B. mit der Verlängerung der S62 oder mit dem Hochrhein-Bodensee-Express). Daher begrüßen wir eine weitere Berücksichtigung im Massnahmenplan.	SPNV	Mit einer Fahrzeit von 32-33 Minuten von Singen nach Konstanz ist die S6 (Seehas) nur 9 Minuten langsamer unterwegs, als der auf gleicher Strecke (allerdings ohne direkten Anschluss an den Fernverkehr Richtung Stuttgart) verkehrende RE 2. Mit Umsetzung des Hochrhein-Bodensee-Express Basel - Singen - Konstanz - St. Gallen gemäß Zielbild Bodanrail 2045 (https://www.bodenseekonferenz.org/bodanrail-2045) wird ein scheller Zu-Abbringer für aus Richtung Konstanz kommende Fahrgäste zum IC87/RE87 mit stabiler Umsteigezeit geschaffen. Einzelne Direktverbindungen zwischen Konstanz und Stuttgart in der Hauptverkehrszeit ergänzen dieses Grundangebot schon heute. Vor diesem Hintergrund kann die unter Lfd.-Nr. 12 dargestellte Forderung als umgesetzt angesehen werden.	KoV	–
AV_ÖVBO. 52	• <u>Lfd. Nr. 17:</u> zu erwähnen wären hier auch die stetigen Ausbauten der Verbindungen Konstanz-Weinfelden-Zürich, die auch den östlichen Landkreis Konstanz in den vergangenen 10 Jahren immer besser an den Flughafen Zürich anschliessen (erste Ankunft ab Konstanz 6.16 Uhr, letzte Verbindung um 22.46 Uhr ab Zürich Flughafen). Nichtsdestotrotz sollte weiterhin auf gute Verbindungen zwischen dem westlichen Teil des Landkreises und dem Flughafen Zürich geachtet werden. Hier weisen wir darauf hin, dass hierzu bereits frühzeitig Planungen auf der schweizerischen Seite erfolgen, weshalb eine rechtzeitige Einbringung von Anregungen stets zu beachten wäre.	SPNV	Kenntnisnahme	KoV	–
AV_ÖVBO. 53	Zur Verbesserung der morgendlichen Erreichbarkeit des Flughafens ab Singen (Hohentwiel) regen wir an, die erste Fahrt der Linie 33 um 7-10 Minuten früher zu legen bzw. zu beschleunigen und so in Stein am Rhein die erste S29 zu erreichen (Flughafen Zürich an 6.16 Uhr) oder die erste S24 ab Thayngen ggf. mit einem Bus ab Singen anzubinden (Flughafen Zürich an 6.06 Uhr).	AS/VS	Beim Nahverkehrsplan handelt es sich um eine Rahmenplanung und keine detaillierte betriebliche Feinplanung. Die Verlegung bzw. Veränderung einzelner Fahrten ist Teil der laufenden Feinplanung bzw. wird im Rahmen der Vorbereitung der Linienbündel-Ausschreibungen vorgenommen. Im konkreten Fall hat der Landkreis Konstanz zudem keinen Einfluss auf die Fahrplangestaltung der Linie 33. Dies obliegt der SBG Südbadenbus GmbH und dem Kanton Schaffhausen als Besteller bzw. Förderer der Linie.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 54	Ergänzend zur Massnahme Lfd. Nr. 17 regen wir an, mit den Stadtwerken Konstanz eine geringfügige Früherlegung und Beschleunigung der ersten Kurse der Linien 4/13 und 12 sowie der Linie 1 ab Konstanz Staad (4.52 Uhr statt 5.00 Uhr) zu prüfen, so dass mit Umstieg am Sternenplatz der erste IR75 um 5.09 Uhr ab Konstanz (Flughafen Zürich an 6.16 Uhr) sowohl für viele Konstanzerinnen und Konstanz wie auch per Fähre/ Bus-Anschluss für Reisende aus dem Bodenseekreis erreicht werden kann.	AS/VS	<p>Beim Nahverkehrsplan handelt es sich um eine Rahmenplanung und keine detaillierte betriebliche Feinplanung. Die Verlegung bzw. Veränderung einzelner Fahrten ist Teil der laufenden Feinplanung bzw. wird im Rahmen der Vorbereitung der Linienbündel-Ausschreibungen vorgenommen. Im konkreten Fall hat der Landkreis Konstanz zudem keinen Einfluss auf die Fahrplangestaltung der Linie 4/13 und 12. Dies obliegt der Stadt Konstanz als Bestellerin bzw. den Stadtwerken Konstanz als Betreiber der genannten Linien.</p> <p>Der Stadtverkehr Konstanz wird vsl. im ersten Halbjahr 2025 im Auftrag der Stadt Konstanz in den Nahverkehrsplan des Landkreises integriert. Im Zuge dessen wird ebenfalls ein Anhörungsverfahren durchgeführt, im Rahmen dessen Vorschläge vorgebracht werden können.</p>	KoV	–
AV_ÖVBO. 55	<ul style="list-style-type: none">• <u>Lfd. Nr. 19</u>: Wir begrüßen die Weiterführung auch als Massnahme im NVP des Landkreises Konstanz. Dies entspricht auch der Strategie der IBK und den Zielen der gemeinsamen Gesellschaft ÖV Bodenseeraum. Wir bitten aber um Verwendung der beschlossenen, einheitlichen Bezeichnung "S-Bahn Bodensee" statt "Bodensee-S-Bahn", da dies zu Verwechslungen mit privaten Initiativen führen könnte.	SPNV	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen und der Anpassungsvorschlag in Tabelle 16, Lfd.-Nr. 19 eingearbeitet.	BS	Kapitel 2.8
AV_ÖVBO. 56	<ul style="list-style-type: none">• <u>Lfd. Nr. 20</u>: Wir weisen darauf hin, dass die SPNV-Bedienungsstandards bis 2030 zumindest am späteren Abend auch zwischen Singen und Engen bzw. Tuttlingen bis dato nicht vollständig erfüllt sind. Dies sollte hier erwähnt werden.	SPNV	Der Vorschlag wird angenommen und die Tabelle 16, Lfd.-Nr. 20 entsprechend ergänzt.	BS	Kapitel 2.8
AV_ÖVBO. 57	<ul style="list-style-type: none">• <u>Lfd. Nr. 27</u>: teilweise umgesetzt mittels Verlängerung der S62 in bestimmten Stunden als Vorlaufbetrieb zum Hochrhein-Bodensee-Express.	SPNV	Der Umsetzungsstatus bezieht sich auf Februar 2023 (siehe Tabellenkopfzeile). Zu diesem Zeitpunkt gab es den genannten Vorlaufbetrieb noch nicht. Im Sinne einer einheitlichen Konsistenz aller Angaben kann der Umsetzungsstatus an dieser Stelle nicht geändert werden.	KoV	–
AV_ÖVBO. 58	<ul style="list-style-type: none">• <u>Lfd. Nr. 34</u>: unseres Erachtens im selben Status wie Lfd. Nr. 33.	SPNV	Der Vorschlag wird angenommen und die Tabelle 16, Lfd.-Nr. 34 entsprechend angepasst.	BS	Kapitel 2.8
AV_ÖVBO. 59	<ul style="list-style-type: none">• <u>Lfd. Nr. 70</u>: bitte beachten, dass die Wortwahl "zuschlagsfrei" nicht ganz zutreffen ist. Reisende die im Linienbus sitzen, zahlen den bwTarif und haben keine Auswahl. Anregung: "KN-Meersburg im durchgehenden Linienbus mit bwTarif/D-Ticket nutzbar".	T	Die Wortwahl "zuschlagsfrei" ist zutreffend, da Fahrgäste mit gültigem Fahrschein für die Relation Meersburg - Konstanz durch eine Mitfahrt im Linienbus zuschlagsfrei auf der Fähre befördert werden. Zur unmissverständlichen Präzisierung wird hinter die Anmerkung in der Spalte "Umsetzungsstatus" folgendes ergänzt: " <i>für Fahrgäste mit gültigem ÖPNV-Ticket auf dieser Relation</i> ")	BS	Kapitel 2.8
AV_ÖVBO. 60	<ul style="list-style-type: none">• <u>Lfd. Nr. 71</u>: Wir bitten darum, bei der Fortführung für eine Eindeutigkeit und Einheitlichkeit der Produktbezeichnungen und Liniennummern zumindest mit dem benachbarten bodo-Verbund Sorge zu tragen (Fokus ortsunkundiger Kunde/Freizeitverkehr).	W/FGI	Der vorliegende Entwurf des Nahverkehrsplans berücksichtigt bereits weitestgehend ein verbundweit einheitliches Liniennummerierungssystem. Im Grenzraum VHB-bodo gibt es mit Ausnahme der Linie 100, deren aktuelle Dopplung allerdings unter Vorbehalt einer anderen Planungsumsetzung steht, siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_ÖVBO.12) keine für Fahrgäste praxisrelevante Liniendopplung. Abgesehen von der Linie 100 sind die übrigen 100er-Liniennummern im bodo im Bereich der ca. 50 km vom Landkreis Konstanz entfernten Gemeinde Bodnegg verortet. Insofern kann hier aus Sicht des Landkreises Konstanz kein Verwechslungspotenzial festgestellt werden. Unabhängig hiervon wird - wie im Nahverkehrsplan dargestellt - fortlaufend an einer Optimierung der Linienbezeichnungen gearbeitet.	KoV	–
AV_ÖVBO. 61	<ul style="list-style-type: none">• <u>Lfd. Nr. 74</u>: Leider ist eine vollständige Umsetzung nicht gegeben, insbesondere die Fährverbindung Konstanz-Meersburg und die Schiffsverbindung Wallhausen-Überlingen und Überlingen-Bodman fehlen, zum Teil ist die Pflege von Haltestellen-Stammdaten für eine Übertragbarkeit in Auskunftssysteme in CH und A auch bei den Bussen unbefriedigend.	W/FGI	<p>Vielen Dank für den Hinweis. Der Umsetzungsstatus der Maßnahme 74 in Tabelle 16 wird auf "<i>Teilweise umgesetzt</i> " mit dem Vermerk "<i>(Fährverbindungen fehlen)</i> " geändert.</p> <p>In der Maßnahmenkonzeption des Nahverkehrsplans wird die hier und auch seitens des Kanton Thurgau im Anliegen AV_TG.08 geforderte Verbesserung der Stammdatenpflege und Ergänzung von Schifffahrplänen explizit festgehalten (neue Maßnahme M.27; Details siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_TG.08).</p>	BS	Kapitel 2.8, 4.6.2 und Anhang 4.A
AV_ÖVBO. 62	<ul style="list-style-type: none">• <u>Lfd. Nr. 81</u>: der Anschluss von der Buslinie 33 zu den Zügen und Postautos in Stein am Rhein fehlt. Wir bitten Sie, dies künftig als Massnahme aufzunehmen.	AS/VS	In der Tabelle 16, Lfd.-Nr. 81 sind die im Nahverkehrsplan 2011/2016 enthaltenen Maßnahmen dargestellt. Der Anschluss zwischen der Linie 33 und den Linien S1 und 825 ist bereits im Nahverkehrsplan vorgesehen (siehe Anhang 4.B.2).	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 63	• <u>Lfd. Nr. 82:</u> im Blick auf Stabilitätsrisiken im Schienenverkehr und im Einklang mit überregionalen Grundsätzen, bitten wir Sie, eine aktive Anschlusssicherung Bus -> Schiene zurückzustellen. Vielmehr muss in den Fahrplänen und Umlaufplänen auf passende Voraussetzungen zur Anchlusserreichung geachtet werden.	AS/VS	Die genannte Maßnahme bezieht sich ausdrücklich auf "geeignete Verknüpfungspunkte" und sieht nicht automatisch vor, dass jeder Busanschluss um jeden Preis zu halten ist. Im Sinne dieser im Nahverkehrsplan ausdifferenzierten Darstellung und der in der Umsetzung noch zu klärenden Details, die im Nahverkehrsplan nicht vorweggegriffen werden können, werden keine Stabilitätsrisiken für den Schienenverkehr gesehen.	KoV	–
AV_ÖVBO. 64	• <u>Lfd. Nr. 84:</u> wir bitten um Definition, wer und in welcher Form für das Monitoring der Einhaltung verantwortlich ist.	H	Als Teil des im Kapitel 5.5 beschriebenen Qualitätsmanagements ist dies eine Aufgabe des Landkreises Konstanz, die ggf. an den in Umsetzung befindlichen Aufgabenträgerverbund delegiert werden kann.	KoV	–
AV_ÖVBO. 65	• <u>Lfd. Nr. 87:</u> Besonders im Blick auf das Deutschland Ticket und zunehmende Verwendung von "Anstoss"-Ticketing bitten wir, die Thematik Fahrgastrechte verstärkt auch grenz- und verbundübergreifend sowie unter Einbezug der Fähr- und Schiffsverbindungen zu beleuchten.	T	Mit Blick auf Kundenrechte/Erstattungsansprüche auf Relationen mit mehreren Fahrscheinen (Anstosstarifizierung) gibt es nach EU-Recht derzeit keine Fahrgastrechte für die gesamte Mobilitätskette. Der Landkreis Konstanz teilt die Einschätzung, dass es für die Akzeptanz des zuständigkeitsübergreifenden ÖV-Systems übergreifend gültige Kundengarantien geben sollte. Aufgrund der regionalen und überregionalen Bedeutung muss hier ein Schulterchluss mindestens mit den benachbarten Aufgabenträgern und dem Land Baden-Württemberg gesucht werden - auch um ggf. vorhandene Kundengarantien in ein neues umfassenderes System zu integrieren. Ein entsprechender Prüfauftrag - ggf. ein Thema für die internationale Bodenseekonferenz - wird in Form der neuen Maßnahme M.34 (Anhang 4.A und Kapitel 4.1.6) in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	Kapitel 4.1.6 und Anhang 4.A
AV_ÖVBO. 66	• <u>Lfd. Nr. 93:</u> wir raten davon ab, eine generelle Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im Landkreis Konstanz einzuführen. Angesichts der hohen touristischen Ströme, zunehmender Starkregenereignisse und der für Kundinnen und Kunden nicht immer erkennbaren Kreisgrenzen wären Konflikte vorprogrammiert, insbesondere wenn die Mitnahme "kostenfrei" sein sollte bzw. bei Linien mit Stundentakt aus Kapazitätsgründen nicht mitgenommene Radfahrer mit längeren Wartezeiten und ggf. verpassten Anschlüssen konfrontiert würden.	AS/VS	<p>Im Nahverkehrsplan ist keine "generelle Mitnahmemöglichkeit" oder verpflichtende Fahrradmitnahme festgeschrieben, sondern die Ausweitung der vorhandenen Mitnahmemöglichkeiten allein auf den Hauptlinien 1. und 2. Ordnung (vgl. Kapitel 3.2.2.2)).</p> <p>Der Einsatz von Hecklastträgern oder Fahrradanhängern ist in anderen Regionen in Deutschland (unter anderem im benachbarten Bodenseekreis) bereits gängige Praxis. Diese sollen sicherstellen, dass (zahlende) Kundinnen und Kunden mit Fahrrad insbesondere auch dann mitgenommen werden können, wenn es zu einem Platzkonflikt im Mehrzweckbereich (der weiterhin auf die Belange von Mobilitätseingeschränkten und Eltern mit Kinderwagen optimiert bleiben soll) kommt. Sie dienen also zur Konfliktvermeidung unter den Fahrgästen bzw. mit dem Fahrpersonal. Sollten sich in der Praxis Probleme im Zusammenhang mit diesem Angebot ergeben, kann dem durch Einschränkung der Haltestellen, an denen Be-/Entladen werden kann oder - im Ausnahmefall - dem vollständigen Ausschluss bei besonders stark nachgefragten Fahrten - entgegengewirkt werden. Sobald hier Erfahrungswerte vorliegen, wird die Situation neu bewertet.</p> <p>Die aufgeworfenen Praxisfragen sollen im Rahmen der Umsetzungsplanung eingebracht und adäquat berücksichtigt werden. Sie stehen nicht generell einer Erweiterung der Mitnahmekapazitäten entgegen und können durch punktuelle Maßnahmen abhängig von der Charakteristik einer Linie im Einzelfall bearbeitet werden.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 67	<ul style="list-style-type: none">• <u>Lfd. Nr. 99</u>: wir bitten bei der Fahrplanveröffentlichung künftig besonders auch klare, ausreichende Vorlauf Fristen für Kundinnen und Kunden sicherzustellen, z.B. mindestens vier Wochen bei dauerhaften, zwei Wochen bei vorübergehenden Änderungen. Hier könnten die Vorgaben aus der Fahrplanverordnung der Schweiz als Muster dienen. Dies ist sowohl im grenzüberschreitenden wie auch verbundüberschreitenden Verkehr wegen des hohen Anteils des Freizeitverkehrs von hoher Bedeutung	W/FGI	<p>Der Vorschlag zur Berücksichtigung einer konkreten Frist bei vorübergehenden Fahrplanänderungen wird im Kapitel 4.6.4, vorletzter Absatz wie folgt berücksichtigt:</p> <p><i>"Darüber hinaus sind bei vorhersehbaren Störfällen jeder Art (z.B. Baumaßnahmen, veranstaltungsbezogene Umleitungen etc.) an möglichst jeder betroffenen Haltestelle mindestens zwei Wochen vor Beginn der Störung 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. Die mit einem Störfall verbundenen Informationen sollen auch online auf einer Unterseite der Homepage des VHB bzw. des künftigen Aufgabenträgerverbundes verfügbar gemacht und über die örtliche Presse bekanntgemacht werden."</i></p> <p>Zur Veröffentlichung von dauerhaften Fahrplanänderungen werden im Nahverkehrsplan keine Vorgaben formuliert. In der bisherigen Praxis wurde und wird auch in Zukunft auf eine rechtzeitige Veröffentlichung geachtet.</p>	BS	Kapitel 4.6.4
AV_ÖVBO. 68	<ul style="list-style-type: none">• <u>Lfd. Nr. 105</u>: eine Vergleichbarkeit mit "KONUS" ist am Bodensee nur sehr bedingt gegeben, da sich sowohl die Mobilität der Gäste wie auch die Raumstruktur sehr stark unterscheiden. Uns wäre nicht bekannt, dass eine Ausweitung "auf den gesamten Bodenseeraum" in Planung ist. Dies sollte ggf. präzisiert werden (z.B. "Zusammenlegung der Gästekarte mit der EBC").	T	Die Zusammenlegung mit der "Echt-Bodenseecard" ist seitens des Landkreises Konstanz weiterhin in Planung. Insofern muss Lfd.Nr. 105 in Kapitel 2.8 nicht angepasst werden.	KoV	–
AV_ÖVBO. 69	<p>Kapitel 3.1 / 3.2 Leitbild nachhaltige Mobilität (Seite 76 ff.)</p> <p>Wir bitten um Berücksichtigung der übergeordneten Strategie, des Leitbildes und der Massnahmen für den Raum der IBK, die hier a) Eingang finden sollten und b) auch als Argumentationshilfe herangezogen werden könnten.</p>	H	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_IBK.02.	BS	Kapitel 1.3.5
AV_ÖVBO. 70	<p>Kapitel 3.2.1 Ziele des Landkreises Konstanz (Seite 82)</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Berücksichtigung von SPFV, SPNV und grenzüberschreitender Betrachtung</u>: Unter Z_1.1 regen wir die Aufnahme wie folgt an: "Abstimmung des ÖPNV-Angebotes auch mit dem SPNV, SPFV sowie grenzüberschreitend mit den Akteuren des öffentlichen Verkehrs, einschliesslich Fähre und Schifffahrt."	H	Der Formulierungsvorschlag wird sinngemäß in die Auflistung im Abschnitt zum Ziel Z_1.1 im Kapitel 3.2.1 aufgenommen.	BS	Kapitel 3.2.1
AV_ÖVBO. 71	Unter Z_1.2 regen wir die Aufnahme wie folgt an: "Abbau der ÖPNV-Nutzungshemmnissen die sich aus der Grenzsituation des Landkreises Konstanz ergeben, u.a. bei Information, Kommunikation und Vertrieb (Weiterführung/ Ausbau der Kooperation ÖV Bodenseeraum)."	H	Der Formulierungsvorschlag wird sinngemäß in die Auflistung im Abschnitt zum Ziel Z_1.2 im Kapitel 3.2.1 aufgenommen.	BS	Kapitel 3.2.1
AV_ÖVBO. 72	Unter Z_1.3 regen wir an, zum Einen das Störfallmanagement über den Landkreis hinaus zu betrachten und abzustimmen. Hier kann im Sinne der "S-Bahn Bodensee" und der vielen Schnittstellen gemeinsam mit bodo und den Bahnunternehmen eine Abstimmung angestrebt werden, die auch über die Bahnhöfe Gottmadingen/Bietingen, Engen, Ludwigshafen und Konstanz hinaus funktioniert. Analoges gilt im Busverkehr. Besonders aber möchten wir empfehlen, der Einrichtung geordneter KVP-Prozesse und einer Erhöhung der Transparenz zu Qualitätskennzahlen den Vorrang einzuräumen. Hier dürften für Kundinnen und Kunden wesentlichere Erfolge erzielt werden können.	H	<p>Der Vorschlag wird durch folgende Umformulierung des dritten Satzes im Abschnitt zum Ziel Z_1.3 im Kapitel 3.2.1 aufgenommen:</p> <p><i>"Ein kreisweites Störfallmanagement, das auf Verbindungen zu benachbarten Aufgabenträgern auf deren ggf. vorhandenes Störfallmanagementsystem abgestimmt ist, soll bei außerplanmäßigen Ereignissen eine verkehrsunternehmen-übergreifende Disposition ermöglichen und die ÖPNV-Kundinnen und Kunden über die aktuelle Betriebslage informieren."</i></p> <p>Zum Qualitätsmanagement siehe Kapitel 5.5 des Nahverkehrsplans. Dort werden alle relevanten Kenngrößen und die wesentlichen Erhebungsprozesse und Zuständigkeiten transparent dargestellt.</p>	BS	Kapitel 3.2.1

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 73	<p>Zur Schliessung bestehender Lücken bzw. "Brückenfunktionen" sowie Anschlusssicherung im SPNV bitten wir Sie, drei wesentliche Punkte aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung der Reisezeiten/Reiseketten im morgendlichen Berufsverkehr von 5 bis 9 Uhr zwischen dem Raum Gottmadingen/Singen und der Bodenseegürtelbahn (RB31) – vgl. auch entsprechende Medienberichte in den vergangenen zwei Jahren.• Lückenschluss im abendlichen Seehas-Takt ab 21 Uhr in allen Abschnitten, u.a. auch zur vollständigen Sicherstellung der Reiseketten zwischen Gäubahn bzw. S62 in Singen und der RB31 in Radolfzell.• Vereinbarung pragmatischer Lösungen zur Anschlusssicherung Zug<>Zug im Bahnhof Radolfzell (z.B. analog Regelung Konstanz)	SPNV	Die Vorschläge werden sinngemäß in die Auflistung im Kapitel 3.2.2.3 (Weiterentwicklung des SPNV-Fahrtenangebots) aufgenommen. Aufgabenträger des SPNV ist das Land Baden-Württemberg Aufgabenträger.	BS	Kapitel 3.2.2.3
AV_ÖVBO. 74	<p>Kapitel 3.2.2.4 Anbindung an das überregionale Schienennetz (Seite 90)</p> <p>• <u>Berücksichtigung der Landesentwicklungsachse Stockach - Überlingen (-FN/-RV)</u></p> <p>Im Sinne des Regionalplans (vgl. Abbildung Seite 8) und für einen effektiven Anschluss des Mittelzentrums Stockach in/ aus Richtung Osten bzw. an die S-Bahn Bodensee könnte hier noch wie folgt aufgenommen werden:</p> <p><i>"Entwicklung einer Regiobus-artigen Busverbindung zwischen den Mittelzentren Stockach und Überlingen mit überregionalem Anschluss zur IRE-Linie nach/von Friedrichshafen (-Ulm/-Lindau) sowie perspektivisch der Prüfung einer durchgehen-den Regiobuslinie zwischen Tuttlingen, Stockach und Überlingen."</i></p>	AS/V5	<p>Im Nahverkehrsplan ist - auf Basis der Fahrgastprognose - bereits die Entwicklung einer annähernd Regiobus-ähnlichen Busverbindung auf der Relation Stockach - Owingen - Überlingen berücksichtigt (Anhang 4.A, Maßnahme M_Stok.01). Das Vorhandensein der Landesentwicklungsachse in diesem Korridor könnte als zusätzliches Argument für eine Ausweitung des bisher dort vorgesehenen Bedienstandards (Hauptlinie 3. Ordnung) auf den Regiobusstandard (vergleichbar Hauptlinie 2. Ordnung) gelten und wird daher in die Maßnahme M_Stok.01 aufgenommen.</p> <p>Der Vorschlag einer durchgehenden Regiobuslinie Tuttlingen - Stockach - Überlingen ist fahrplantechnisch ohne Fahrzeug- und Personalmehraufwand gegenüber dem aktuellen im Anhang 4.B.1 dargestellten Ziel-Linienkonzept, das eine Verlängerung der aus Tuttlingen kommenden Linie 103 bis zum Bahnhof Ludwigshafen (mit dortigem Anschluss sowohl nach Radolfzell als auch Überlingen und Friedrichshafen) vorsieht, vorstellbar. Die Linien 103 und 692 könnten in Stockach Bahnhof entsprechend miteinander verknüpft werden, wobei durch den Wegfall des geplanten Astes der Linie 103 auf dem Abschnitt Stockach - Ludwigshafen keine Nachteile an anderer Stelle erzeugen würde.</p> <p>Diese Durchbindungs-Idee ist jedoch nur sinnvoll umsetzbar, sofern auf beiden Linienästen derselbe Bedienstandard gilt. Da auch auf der Achse Stockach - Tuttlingen die Hochstufung auf den Regiobus-vergleichbaren Standard "Hauptlinie 2. Ordnung" unter dem Vorbehalt einer Gewährung der Finanzmittel aus dem Förderprogramm "Regiobuslinien" des Landes Baden-Württemberg steht, liegen hier übereinstimmende Planungsgrundlagen vor.</p> <p>Vor diesem Hintergrund wird die noch unter Beteiligung des Landkreises Tuttlingen und des Bodenseekreises näher zu prüfende Durchbindungsoption in die Maßnahmen M_Stok.01 und M_Stok.02 im Anhang 4.A und Kapitel 4.1.4 sowie der dargestellte Formulierungsvorschlag sinngemäß in die Auflistung des Kapitels 3.2.2.4 aufgenommen.</p>	BM	Kapitel 3.2.2.4., 4.1.4 und Anhang 4.A

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 75	<p>In diesem Zuge weisen wir darauf hin, dass die in den Unterlagen aufgeführte Verbindung Überlingen-Stockach als Linie 7377 statt bisher 7389 nicht mit der Entwicklungsachse im Einklang steht. Begründung: während die Linie 7389 bisher mit 35 Minuten Fahrzeit der Verbindung beider Mittelzentren noch akzeptabel Rechnung trug, würde die Führung als Linie 7377 mit Umwegen zu einer Fahrzeit von 50 Minuten führen. Viel mehr würde es u.E. Sinn machen, die bisherige Linie 7389 zu einer Regiobuslinie weiterzuentwickeln, die in Überlingen einen 5- bis 10-Min-Anschluss von und zum IRE 3 nach/von Friedrichshafen und somit eine wettbewerbsfähige Fahrzeit Stockach-Friedrichshafen von max. 1h10 bietet.</p>	AS/VS	<p>Die heutige Linie 7389 wurde im Zielkonzept in "106" umbenannt und ist somit weiterhin Teil der Zielkonzeption. Unabhängig hiervon gibt es im Korridor der Landesentwicklungsachse Stockach - Überlingen noch die im Zielkonzept vorgesehene künftige Linie 692 (ehemals 7392), welche zwischen ihren mit der heutigen Linie 7389 identischen Linienendpunkten die fast gleiche Zeit benötigt und einen gegenüber heute deutlich dichteren Bedienstandard aufweist.</p> <p>Da die Linie 7389 auf dem Abschnitt Ludwigshafen - Überlingen - und somit zu einem nicht unerheblichen Teil - parallel zur vorhandenen (durch das Land Baden-Württemberg bestellten) Bahnlinie RB31 verkehren würde, geht der Landkreis Konstanz davon aus, dass diese voraussichtlich nicht durch das Land Baden-Württemberg gefördert werden würde (siehe Förderbedingungen zum Programm "Regiobuslinien"). Stattdessen wird eine Entwicklung der Linie 692 Stockach - Owingen - Überlingen zu einer Regiobuslinie für erfolversprechender angesehen (Details siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_ÖVBO.74).</p> <p>Vor diesem Hintergrund kann der Vorschlag in der aufgeführten Form leider nicht umgesetzt werden.</p>	KoV	–
AV_ÖVBO. 76	<p>Der in der Linienliste (Anhang 4 C) vorgesehene Entfall der Linien 7377/7389 zwischen Ludwigshafen und Stockach würde einer durchgehenden, direkten Linie mit marktfähigen Fahrzeiten zwischen den Mittelzentren Überlingen und Stockach entgegenlaufen. Wir regen an, hier eine andere Formulierung zu finden, die einer direkten, umsteigefreien Verbindung Stockach - Überlingen (mit Anschluss zum schnellen IRE/RE-Verkehr Richtung Friedrichshafen) auch künftig gerecht wird.</p> <p>Eine Umsetzung der Linienführung Stockach-Überlingen über Bonndorf (7377) könnte die Massnahme M.Stok_12 überflüssig machen. Ggf. reicht aber auch die Massnahme M.Stok_12 passend aus, um die Anbindung des Raum Hödingen-Bonndorf an Stockach ausreichend sicherzustellen.</p>	AS/VS	<p>Es trifft nicht zu, dass mit Wegfall der Linien 7377 und 7389 (künftig 106) auf dem Abschnitt Stockach - Ludwigshafen keine direkte und marktfähige ÖPNV-Verbindung zwischen Stockach und Überlingen bestehen würde, da in der Zielkonzeption (siehe Anhang 4.B.1) mit der Linie 692 Stockach - Owingen - Überlingen bereits eine Verbindung mit fast gleicher Reisezeit zwischen den Linienendpunkten der heutigen Linie 7389 angeboten werden soll.</p> <p>Zusätzlich hierzu sieht die Zielkonzeption eine Verlängerung der Linie 103 zum Nullknoten am Bahnhof Ludwigshafen vor, sodass hier eine attraktive Umsteigeverbindung mit der Bahnlinie RB31 zustande käme. Diese würde ebenfalls in gleicher Reisezeit wie mit der heutigen Linie 7389 zwischen Stockach und Überlingen eine Verbindung auf dieser Achse herstellen.</p>	KoV	–
AV_ÖVBO. 77	<p>• <u>Ganzheitliches System "S-Bahn Bodensee" - bereits Erreichtes berücksichtigen:</u> Der NVP sollte berücksichtigen, dass seit 2021 bereits mit der Marke "S-Bahn Bodensee" eine ganzheitliche Angebotskommunikation lanciert wurde, die auch grenzüberschreitend weiterzuverfolgen ist. Entsprechend sollte der NVP hier z.B. besser nennen:</p> <p><i>"Weiterentwicklung der als "S-Bahn Bodensee" begonnenen, grenzüberschreitenden Angebotskommunikation für die gesamte Bodenseeregion unter Einbezug aller Akteure im IBK-Raum der Vierländerregion Bodensee, auf der deutschen Seite primär in den Verbundräumen VHB und bodo. Weiterführung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der Geschäftsstelle "ÖV Bodenseeraum" auch für diesen Zweck."</i></p> <p>Gerne stellen wir zur Vervollständigung des Kartenbandes den aktuellen Liniennetzplan „S-Bahn Bodensee“ für 2024 als PDF unter www.s-bahn-bodensee.com zur Verfügung.</p>	SPNV	Der Formulierungsvorschlag wird sinngemäß in die Auflistung im Kapitel 3.2.2.4 aufgenommen.	BS	Kapitel 3.2.2.4

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 78	<p>Kapitel 3.2.2.7. Stadtverkehre (Seite 92)</p> <p>• <u>Berücksichtigung regionaler / überregionaler Funktionen von Stadtverkehren:</u></p> <p>Wir bitten Sie aufgrund der Relevanz für die Region oder zur Erzielung der regionalen/überregionalen Ziele (u.a. der IBK) im vorliegenden Nahverkehrsplan auch Linien der Stadtverkehre in Betracht zu nehmen und Massnahmen zu definieren, die hierfür relevant sind. Dies gilt insbesondere dann, wenn überörtliche wichtige Einrichtungen/Ziele daran hängen. Konkret bitten wir Sie, folgende Aspekte einfließen zu lassen:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Verbesserung der Zuverlässigkeit der "Brückenfunktion" der Stadtbus-Linie 1 zwischen den teils unregelmässigen Fährverbindungen und Bahnanschlüssen am Bahnhof Konstanz.2. Erreichbarkeit der Insel Mainau mit dem ÖPNV muss auch über Konstanz hinaus gegeben sein, konkret durch möglichst rasch wieder gegebene Direktanbindung an den Bahnhof Konstanz (Linie 4), attraktive Gesamtreisezeiten durch bessere Anschlüsse in Konstanz und Allmannsdorf.3. Verbesserung der Verbindung (Meersburg-) Fähre - KN-Staad - Insel Reichenau / Allensbach / Bodanrück mit wirksamen Fahrzeiten.	AS/VS	<p><u>Zu 1. und 3.:</u> In Kooperation mit der Stadt Konstanz hat der Landkreis Konstanz zwischenzeitlich den Stadtverkehr Konstanz – einschließlich der Stadtbuslinie 1 und einer neuen stadtgrenzen-übergreifenden Buslinie Staad - Fernbusbahnhof - Insel Reichenau – sowie die betreffenden ganzjährig bedienten Fährverbindungen in den Nahverkehrsplan integriert (letzteres um damit die Grundlage für eine Förderung aus den für den ÖPNV vorgesehenen Finanzmitteln zu ermöglichen). Unabhängig hiervon ist mit den Linien 700 und 7394 bereits eine adäquate Bedienung der Achse Konstanz - Meersburg im Zielkonzept berücksichtigt.</p> <p><u>Zu 2.:</u> Mit der im Zielkonzept neu gestalteten Linie 204 wird eine weitere Anbindung der Insel Mainau an die Bahn in Allensbach mit Anschluss an den RE 2 von/nach Karlsruhe geschaffen. Bzgl. den Vorschlägen zu den Stadtverkehrslinien (Anbindung an Bahnhof Konstanz) siehe oben.</p>	KoV	–
AV_ÖVBO. 79	<p>Kapitel 3.2.5. Fahrzeugstandard (Seite 104)</p> <p>• <u>AFZS bzw. Nachfragemonitoring:</u></p> <p>Die Pflicht zur Installation von AFZS in den Fahrzeugen ist aktuell der einzige Bezugspunkt zum Thema „AFZS“ im Nahverkehrsplan. Hier fehlt uns eine deutlich umfassendere Betrachtung des Nachfragemonitorings im Bus- und Bahnverkehr im Landkreis Konstanz, der Zusammenhänge mit den Anforderungen an die Einnahmearteilung und des Datenmanagements.</p> <p>Wir regen an, dem Thema „Nachfragemonitoring und AFZS-Systeme“ ein eigenes Unterkapitel zu widmen und hierzu nicht nur technisch, sondern auch strategisch und prozessual konkrete Massnahmen vorzusehen. Hierbei sei erwähnt, dass die Pflicht zur Generierung und Weitergabe detaillierter Nachfragedaten auch die eigenwirtschaftlichen Verkehre bzw. alle in Gemeinschaftstarifen wie VHB-Tarif, bwTarif bzw. Deutschland Ticket beteiligten Verkehrsunternehmen betrifft. Daraus liesse sich eine wichtige Datengrundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV-/SPNV-Angebotes im Landkreis Konstanz und auch in Zusammenarbeit mit den Nachbarn schaffen. Allein die Bewirtschaftung/Nutzung solcher Datengrundlagen dürfte bedingten, dass die erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen im Nahverkehrsplan Eingang finden.</p>	H	<p>Der Landkreis Konstanz teilt die Einschätzung, dass das Thema "Nachfragemonitoring / AFZS" im Nahverkehrsplan vertieft werden sollte. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegt der Fokus jedoch darauf die Grundlagen hierfür zu schaffen, indem der Rollout des AFZS auf möglichst allen Linien und Fahrten vollzogen wird. Mit den dann vorliegenden Datengrundlagen können weitergehende Vorgaben zu Dokumentation, Erhebungs-/Weitergabeprozessen und Datenanalyse getroffen werden.</p> <p>Im Ergebnis wird im Maßnahmenkonzept (Anhang 4.A) eine neue Maßnahme M.35 mit der Priorität "Weiterer Bedarf" - das heißt Umsetzung spätestens im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans - mit folgender Formulierung ergänzt:</p> <p><i>"Im Kapitel 3.2.5 ist der Einsatz von Automatischen Fahrgastzählssystemen (AFZS) vorgegeben. Zu den hieraus und anderen Quellen gewonnenen Datengrundlagen sollen auf Basis der gewonnenen Erfahrungswerte im nächsten Nahverkehrsplan Anforderungen an das Nachfragemonitoring / Evaluation des ÖPNV-Angebots und aller damit verbundenen Prozesse (unter anderem Datenbereitstellung, Formate, Berichtspflichten) definiert werden."</i></p>	BM	Anhang 4.A und Kapitel 4.1.5
AV_ÖVBO. 80	<p>• <u>Ermöglichung von Eigenwerbung für den ÖPNV auf und in Bussen:</u></p> <p>Bitte berücksichtigen Sie im NVP zur Vermarktung von Werbeflächen auf den Regionalbussen, dass in den Verträgen mit Werbefirmen ein bestimmter Prozentsatz der Flotte weiterhin für ÖPNV-Eigenwerbung innen und aussen vorgehalten wird, z.B. im Sinne von linienbezogenem Branding, Werbung für Tarifprodukte/Verbund/ÖPNV-Kooperationen (damit diese dann auch ausserhalb des Vertrages vom Aufgabenträger/Besteller mit dem Busunternehmen direkt umgesetzt werden kann). Wir denken hier z.B. an einen Satz von 10 oder 15 Prozent der Flotte. Hinsichtlich flächiger Scheibenbeklebung regen wir an, begründete Ausnahmen nach Ermessen des Aufgabenträgers, wenn sitzende Fahrgäste nicht gestört werden, zuzulassen - ggf. begrenzt auf hintere Fahrzeugbereiche.</p>	W/FGI	<p>Im Nahverkehrsplan ist im Kapitel 3.2.5.1 vorgegeben, dass Fremdwerbung außen und im Fahrzeuginnenraum bei den Fahrzeugen der Kategorien A und B in Art und Maß begrenzt sind.. Die konkrete Ausgestaltung dieser Vorgabe (einschließlich Möglichkeiten zur Eigenwerbung) werden im Rahmen der Ausschreibungen der Linienbündel konkretisiert.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 81	<p>• <u>Barrierefreiheit im ÖV:</u> Wir weisen darauf hin, dass für Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr mit der Schweiz die Vorgaben des BAV einzuhalten sind. Hierzu gehört u.a. auch die Vorgabe der autonomen Nutzbarkeit des ÖV ohne Fremdhilfe als Grundsatz. Darüber hinaus hat dies Auswirkungen u.a. auf die Fahrgastinformation, was bei grenzüberschreitenden Reiseketten möglichst auch im gesamten Grenzraum gleichermaßen funktionieren sollte, also auch im Landkreis Konstanz. Wir regen an, die Vorgaben der Schweiz als Muster für die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Konstanz zu nehmen, sofern die nationalen Vorgaben nicht strenger sind oder dem entgegenstehen. Beispielsweise regen wir eine kontrastreiche Gestaltung der Ein- und Ausstiegsbereiche bei der Fahrzeuggestaltung an.</p>	B	<p>Im Kapitel 3.2.7 ist dokumentiert, dass nach dem Verständnis des Landkreises Konstanz eine Nutzung des ÖPNV ohne Hilfe Dritter Personen möglich sein soll. Zitat:</p> <p><i>"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."</i></p> <p>Im Kapitel 4.5 ist das Konzept zur Umsetzung dieser Zielvorgabe mit konkreten Vorgaben hinterlegt. In diesem Sinne liegen im Grundsatz keine großen Unterschiede zum ÖV in der Schweiz vor. Die maßgeblichen Anforderungen, die sich im Detail aus möglicherweise unterschiedlichen Vorgaben der beteiligten Aufgabenträger ergeben, werden im Rahmen der Vorbereitung der Ausschreibung/Beauftragung der grenzüberschreitenden Linien im Einvernehmen mit allen beteiligten Aufgabenträgern erörtert und geklärt.</p> <p>Alle Vorgaben im Nahverkehrsplan verstehen sich als Mindeststandards, die - sollte dies erforderlich bzw. sinnvoll erscheinen - im Rahmen der verfügbaren Ressourcen überschritten werden dürfen.</p> <p>Im Kapitel 4.6.5 ist bereits eine kontrastreiche Gestaltung des Fahrzeuginnenraumes vorgegeben.</p>	KoV	–
AV_ÖVBO. 82	<p>II. ANHANG_2.D_20240603_Gebietssteckbriefe</p> <p>Berücksichtigung der überörtlich relevanten Einrichtungen und Ziele bei Angaben zu publikumswirksamen Einrichtungen in den Städten wie Konstanz sowie zum touristischen Gesamtaufkommen in einer Gemeinde:</p> <p>Mit Verzicht auf detaillierte Angaben zu den grösseren Städten wie Konstanz fehlen leider sehr relevante Zahlen für den Freizeit-/Tourismusverkehr. Wir bitten Sie, die überörtlich wichtigen Ziele mit ihrem Besucheraufkommen auch für jene Städte und Gemeinden aufzuführen, bei denen evtl. örtliche Nahverkehrspläne bestehen, aber auch zu berücksichtigen, wenn Orte wie z.B. die Insel Reichenau an sich schon touristische Ziele sind. Dies halten wir besonders für wichtig, da am Bodensee im Freizeitverkehr ein hohes Potential zur Verlagerung von Verkehr auf nachhaltige Verkehrsmittel besteht.</p>	H	<p>Die Stadt Konstanz ist die einzige Stadt, deren Gebietssteckbrief keine detaillierte Auflistung von publikumswirksamen Einrichtungen enthält, da deren vollständige Erhebung und Darstellung vor dem Hintergrund bereits stattgefundener eigener Planungen zum Stadtverkehr Konstanz nicht erforderlich erscheint.</p> <p>Grundsätzlich ist aus einer Nichterwähnung von bestimmten Orten in den Gebietssteckbriefen nicht automatisch davon auszugehen, dass diese unwichtig für die ÖPNV-Planungen des Landkreises Konstanz sind. Der Tourismus und Freizeitverkehr (einschließlich relevanter Besonderheiten) wird im Nahverkehrsplan im Kapitel 2.1.4 als Teil der Bestandsanalyse analysiert und wurde bei der Maßnahmenkonzeption immer mitgedacht.</p>	KoV	–
AV_ÖVBO. 83	<p>Ganz konkret bitten wir Sie, in der kreisweiten Nahverkehrsplanung etwa das touristische Top-Ziel der Insel Mainau oder auch den Hafen von Konstanz als Ausgangs- und Zielpunkt der Schifffahrt zu berücksichtigen. Dies gilt ebenso für die Angaben zu weiteren aufkommensstarken Anlegestellen der Schiffsverkehr.</p>	H	<p>Aus einer Nichterwähnung von bestimmten Orten in den Gebietssteckbriefen ist nicht automatisch davon auszugehen, dass diese unwichtig für die ÖPNV-Planungen des Landkreises Konstanz sind. Unabhängig hiervon sind die Inseln Mainau und Reichenau im Kapitel 2.1.4 als besondere touristische Attraktion erwähnt. Infolge der hohen Nachfrage in diesen Bereichen, die sich bei der Potenzialanalyse zeigte, wurden entsprechende Maßnahmen im Nahverkehrsplan berücksichtigt (siehe Anhang 4.A, Maßnahmen M_K.01 und M_Rei.01).</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 84	<p>III. ANHANG_4.D_20240619_Haltestellenliste_Zielkonzept_inkl_Ausbaukonzept</p> <p>Einhaltung von internationalen Standards bei der Bezeichnung von Haltestellen zur Sicherstellung einer korrekten und vollständigen Fahrplanauskunft und eines korrekten Ticketings, sowohl national wie auch grenzüberschreitend:</p> <p>In der Haltestellenliste werden auch für neue Bezeichnungen Haltestellennamen verwendet, die insgesamt länger als 30 Zeichen sind. Zur Einhaltung internationale Standards zur Bezeichnung von Bahnhöfen und Haltestellen ist es aber notwendig, dass alle Haltestellen eine Bezeichnung tragen, die mit 30 Zeichen für alle Beteiligten (Systeme, Unternehmen und Kundinnen) eindeutig erkennbar bleiben.</p>	W/FGI	<p>Eine systematische Analyse aller Haltestellenbezeichnungen mit Blick auf deren Zeichenanzahl kann im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht geleistet werden. Aus einer stichprobenhaften Auswahl lang erscheinender Haltestellennamen bei den im Zuge der Maßnahmenkonzeption neu hinzukommenden Haltestellen, konnte festgestellt werden, dass die 30-Zeichen-Grenze unterschritten wird, in Einzelfällen indem "Straße" mit "Str." abgekürzt wird . Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none">- Neue Haltestelle "Langensteiner Str./Pflegeheim" => 29 Zeichen- Neue Haltestelle "EKZ Prof.-Maier-Leibnitz-Str." => 29 Zeichen- Neue Haltestelle "Staufenstraße/Trottengasse" => 26 Zeichen <p>Bei den Angaben zu den Haltestellennamen im Nahverkehrsplan handelt es sich um Empfehlungen und Arbeitstitel - keine verbindlichen Vorgaben. Falls Haltestellennamen in Einzelfällen mehr als 30 Zeichen enthalten, können sie geeignet abgekürzt oder ggf. neu umbenannt werden. Hinweise und Vorschläge hierzu nimmt der Landkreis Konstanz gerne entgegen.</p>	KoV	–
AV_ÖVBO. 85	<p>Abgesehen von Herausforderungen bereits im nationalen Kontext (bis hin zur barrierefreien Abbildung auf Bildschirmen im Fahrzeug) weisen wir darauf hin, dass eine Maximallänge von 30 Zeichen zwingend einzuhalten ist, um nationale bzw. grenzüberschreitende Systemkompatibilitäten in den Fahrgastinformationssystemen zu gewährleisten. Daher stellen wir den Antrag, gerade im Nahverkehrsplan und den dazugehörigen Listen die maximale Länge von 30 Zeichen (inkl. Ortsnamen) einzuhalten und bei bisherigen Abweichungen noch jeweils Lösungen zu finden.</p> <p>Des Weiteren: In einzelnen Massnahmen oder in den Synopsen sind Haltestellennamen von mehr als 30 Zeichen vorgeschlagen. Wir bitten inständig, davon Abstand zu nehmen bzw. Lösungen mit weniger als 30 Zeichen zu finden, um eine Wiedererkennbarkeit aus allen Auskunftssystemen heraus über die Angaben im Bus (Monitor/ Anzeigen) bis zur Beschriftung der Haltestelle sicherzustellen.</p>	W/FGI	<p>Bei den Angaben zu den Haltestellennamen im Nahverkehrsplan handelt es sich um Empfehlungen und Arbeitstitel - keine verbindlichen Vorgaben. Ziel der Darstellung im Nahverkehrsplan ist - insbesondere bei neuen Haltestellen - auch ohne umständliche Kartendarstellungen aussagekräftig deutlich zu machen, in der Nähe welcher Straße bzw. welchen Ziels die Haltestelle platziert werden sollte.</p> <p>Falls Haltestellennamen in Einzelfällen mehr als 30 Zeichen enthalten, können sie geeignet abgekürzt oder ggf. neu umbenannt werden. Hinweise und Vorschläge hierzu nimmt der Landkreis Konstanz gerne entgegen.</p>	KoV	–
AV_ÖVBO. 86	<p>IV. ANHANG_5_20230521_Kriterien_&_Kennwerte_Qualitätsmessung</p> <p>• <u>Vergleichbarkeit mit Nachbarräumen bei der Definition der Zielwerte:</u> Aus Erfahrung mit QMS-Systemen im SPNV in D und CH wissen wir, dass "harte" Zielwerte wie "0" nicht förderlich sind, um "bezahlbare Qualität" zu erreichen und bei Verbesserungsbedarf Prioritäten setzen zu können. Zudem fehlt bei den Zielwerten - selbst bei "max. 1" eine Angabe zur Grundgesamtheit der erfassten Stichprobe. Wir regen an</p> <ul style="list-style-type: none">a) Ziele in Prozentwerten darzustellen, um auch einen Bezug zur Grundgesamtheit herzustellen undb) bei Zuverlässigkeitswerten, aber auch weiteren Werten realistische Zielwerte zu formulieren bzw. zwischen Zielwert und Akzeptanzwert zu unterscheiden.	H	<p>Im Anhang 5 des Nahverkehrsplans sind Zielwerte dargestellt, die einen klaren Rahmen zum Soll-Zustand vorgeben. Welche Konsequenzen ein nicht erreichter Kennwert wie intensiv (Stichwort "Prioritätensetzung") im Verhältnis zur Grundgesamtheit hat, ist dort bewusst nicht festgehalten. Derartige Angaben werden in den Leistungsbeschreibungen zu den Linienbündeln orts- und betriebsspezifisch erarbeitet. Die Nennung einer Stichprobe bzw. Grundgesamtheit ist im Nahverkehrsplan daher nicht zwingend notwendig.</p> <p>Bei dem Zielwert "Maximal 1 je Fahrer zulässig" geht es um die Ahndung von durch Fahrgäste gemeldete oder durch Erhebungspersonal dokumentierte negative Kundenerfahrungen durch Sprachkenntnisse, kurzfristig beseitigbare grobe Verschmutzungen der Fahrgastinneneinrichtung und unangenehmen Fahrstil. Hier ist im Nahverkehrsplan vorgegeben, dass ein "Fehltritt" je Fahrpersonal zulässig ist (Lerneffekt) und erst jeder weitere geahndet werden darf. Es handelt sich also um eine Abschwächung des Idealzustandes, der bei einem "Zielwert 0" vorläge. Aus Sicht des Landkreises Konstanz ist dies ein humanes und praktikables Vorgehen mit Anreizen zu mehr Kundenorientierung. Die Nennung einer Stichprobe bzw. Grundgesamtheit ist auch hier nicht notwendig, da personenbezogen jeder Fall nach dem ersten Verstoß relevant ist (und nicht erst wenn eine bestimmte Quote / Häufung erreicht ist).</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 87	<ul style="list-style-type: none">• <u>Zuverlässigkeit:</u> Aufgrund der guten Erfahrungen damit im nationalen Qualitätsmesssystem im regionalen Personenverkehr der Schweiz (QMS RPV CH) regen wir an, als weiteres Kriterium die rechtzeitige Bereitstellung von Fahrzeug und Fahrer an der ersten Haltestelle aufzunehmen. Hier sollten Fahrzeug und Fahrer z.B. mindestens zwei Minuten vor Abfahrt an der Abfahrtskante bereitstehen, mit Ausnahme des Falls, dass der Wagen aufgrund des Umlaufplans oder einer Verspätung aus der vorangehenden Fahrt erst knapper eintreffen kann. Begründung: Sicherstellung einer bereits pünktlichen Abfahrt an der ersten Haltestelle.	H	Der Vorschlag wird wie folgt sinngemäß in den Anhang 5 aufgenommen: Ergänzung eines neuen Kennwerts mit Zielwert "0" in Kategorie "Einhaltung des Fahrplans (Pünktlichkeit)": <i>"Anzahl durch Verkehrsunternehmen verschuldete mit mehr als 1 Minute verspätete Abfahrten an der ersten Haltestelle einer Fahrt."</i>	BS	Anhang 5
AV_ÖVBO. 88	<ul style="list-style-type: none">• <u>Sicherheit / Kundenbetreuung: Berücksichtigung gesundheitsrelevanter Aspekte</u> Bei den formulieren Zielen spielt es im aktuellen Katalog zwar eine Rolle, ob der Fahrer Unterhaltungselektronik benutzt, es spielt aber keine Rolle, ob er während der Fahrt, bei Leerfahrten oder bei Haltestellenaufenthalten entlang eines Kurses eine Zigarette raucht bzw. wo dies erfolgt. Anregung: Kriterium aufnehmen, wonach es während einer Fahrt/eines Kurses nicht erlaubt ist, an Unterwegshaltestellen zu rauchen, selbst wenn hierzu zeitlich die Möglichkeit bestünde (Nichtraucherschutz an Haltestellen).	H	Das Rauchverbot für das Fahrpersonal im Fahrzeug ist bereits im Kapitel 3.2.9 vorgegeben. Zum Rauchen an Haltestellen ist im Nahverkehrsplan bislang nichts vorgegeben. Im Sinne des Gesundheitsschutzes der Fahrgästen wird Anhang 5 wie vorgeschlagen sinngemäß angepasst: Ergänzung eines neuen Kennwerts mit Zielwert "0" in neuer Kategorie "Gesundheitsschutz": <i>"Anzahl negativer Kundenerfahrungen durch während des Dienstes erfolgtes Rauchen im Fahrzeug oder an Haltestellen außerhalb ggf. vorhandener Raucherbereiche"</i>	BS	Anhang 5
AV_ÖVBO. 89	V. ANHANG_4.C_20240603_Linienliste_ÖPNV_Zielkonzept_2030+.pdf <ul style="list-style-type: none">• <u>Bezeichnung der Buslinien:</u> Eindeutigkeit für Kundinnen und Kunden im Verkehrsraum Bodensee: In der Liste befinden sich Linienbezeichnungen mit Buchstaben. Dies kann aber sowohl in den elektronischen Fahrplanauskunftsmedien wie auch bei der Orientierung vor Ort zu Verwechslungen bzw. zu Unsicherheiten führen. Bsp.: In den Auskunftssystemen werden Buchstaben für Produktkategorien verwendet, z.B. "B" für Bus oder "RB" für Regionalbahn. Zunehmend werden Buchstaben auch als eindeutiger Bezeichner von Bushalteketanten verwendet (wichtig für die Barrierefreiheit). Eine Linie B würde dann Verwechslungen ermöglichen. Ebenso ist eine Linie "I" für den Kunden nicht auf anhieb von "römisch 1" oder "klein L" unterscheidbar. Wir bitten darum, von Vorherein auf die Verwendung von Buchstaben als eindeutigem Bezeichner von Buslinien zu verzichten.	H	Im Anhang 4.C gibt es keine Linie, die mit "B", "RB" oder einer anderen Produktkategorieabkürzung bezeichnet ist. Buchstaben als Teil der Linienbezeichnung, die seitens des Landkreises Konstanz festgelegt wurden, finden sich bei einzelnen Linien für denm Schulverkehr (z.B. "100s") oder als Hinweis auf eine schnellere Bedienung gegenüber einer anderen parallel verlaufenden Buslinie (z.B. "200X"). In diesem Sinne werden Buchstaben hier konsistent zum Bahnbereich, in welchem Buchstaben und Zahlen bei der Linienbezeichnung verwendet werden, zur Produktdifferenzierung eingesetzt. Darüber hinaus sind in der Liste einige Konstanzer Stadtbuslinien im Zielkonzept mit Buchstaben bezeichnet. Nach Rücksprache mit der Stadt Konstanz werden diese in ihrer Potenzialstudie aus dem Jahr 2022 verwendeten Bezeichnungen durch ein- bis zweistellige Zahlen ersetzt. Dies wurde in Kooperation mit der Stadt Konstanz zwischenzeitlich im Nahverkehrsplan umgesetzt.	KoV	—
AV_ÖVBO. 90	<ul style="list-style-type: none">• <u>Vergabezeitpunkte: Einhaltung von Fahrplanwechselterminen</u> Die Vergabezeitpunkte entsprechen in vielen Fällen nicht dem internationalen Fahrplanwechsel. Dies hat besonders in den Fahrplanauskunftssystemen und zunehmend in den Vertriebssystemen möglicherweise erhebliche Auswirkungen, bis hin zur doppelten Pflege von Stammdaten und Systemtests für ein Fahrplanjahr, gerade auch im grenzüberschreitenden Ticketing (das wäre z.B. ein Problem in der zentralen Vertriebsplattform der Schweiz). Für Detailauskünfte stehen wir gerne zur Verfügung. Auch aufgrund der systembedingten Restriktionen in grenzüberschreitenden Tarif-, Vertriebs- und Fahrplanauskunftssystemen, aber auch zur Einhaltung der nationalen Standards in Deutschland, bitten wir darum, die Vergabetermine soweit und sobald nur möglich an den internationalen Fahrplanwechseltermin im Dezember zu orientieren. Diese Termine stehen bereits auf lange Sicht fest.	H	Die aktuellen Vergabetermine sind überwiegend historisch gewachsen. Auch aus Sicht des Landkreises Konstanz erscheint es sinnvoll, die Vergabetermine im Busverkehr auf den europaweiten Fahrplanwechsel der Bahnen im Dezember zu harmonisieren. Im vorliegenden Nahverkehrsplan, Anhang 4.C werden jedoch keine Vergabezeiträume vorgegeben, sondern nur die nächsten Vergabetermine dargestellt. Das Anliegen wird daher wie folgt als neue Maßnahme M.26 mit der Priorisierung "Vordringlicher Bedarf" in den Nahverkehrsplan aufgenommen: <i>"Harmonisierung der Vergabetermine / Betriebsaufnahmen im Busverkehr auf den europaweiten Fahrplanwechsel der Eisenbahnen im Dezember."</i>	BM	Anhang 4.A und Kapitel 4.1.3

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 91	<p>VI. ANHANG_4.B.2_20240619_Verknüpfungskonzept_ITF-Zielkonzept_tabellarisch</p> <p>• <u>Aktualität und Vollständigkeit der Liste der Verknüpfungspunkte und Verbindungen bezogen auf Konstanz und Stein am Rhein:</u></p> <p>Wir bitten um Überprüfung der Vollständigkeit und Aktualität der Angaben, insbesondere empfiehlt sich ein Abgleich mit den NNP 2026 und 2027 (Netznutzungskonzept) der Schweiz bezüglich der Anschlüsse von/nach der Schweiz. Am Bahnhof Konstanz bitten wir auch die Anschlüsse zwischen den Linien 1 und 7394 sowie den Zügen zu betrachten, da diese eine wichtige Verknüpfungsfunktion zwischen dem Nordufer (Fähre) und dem Bahnverkehr in/aus Richtung Zürich hat.</p>	SPNV	<p>Gemäß Begleitdokument zum Netznutzungskonzept der SBB für das Jahr 2027 (https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/verkehrstraeger/eisenbahn/nnp/nnp-2027.pdf.download.pdf/NNP27.pdf) erreichen der IR75 aus Zürich sowie der RE aus Herisau - St. Gallen kommend den Bahnhof Konstanz zeitgleich jeweils zur Minute 50 und fahren ebenfalls zeitgleich zur Minute 09 wieder zurück. Die S14 aus Weinfelden kommt zu den Minuten 03 /34 an und fährt zu den Minuten 24/54 wieder zurück. Dies entspricht fast exakt dem Bestandsfahrplan und ist bereits in den Anhängen 4.B.1 und 4.B.2 berücksichtigt.</p> <p>Im Anhang 4.B.2 sind bereits alle relevanten Anschlüsse am Bahnhof Konstanz dargestellt. Zur Linie 7394 werden im Nahverkehrsplan keine Anforderungen an die Sicherung von Anschlüssen formuliert (Details siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_LK.Bo.07).</p>	KoV	–
AV_ÖVBO. 92	<p>VII. ANHANG_4.A_20240603_Maßnahmenkonzept</p> <p>Massnahmenliste - Kompatibilität/Widerspruchsfreiheit mit benachbarten Planungen:</p> <p>Die zahlreichen zusätzlichen Bahnhaltepunkte stehen aus unserer Sicht in vielen Fällen im Widerspruch zu anderen Planungen (z.B. Annahmen zum Deutschlandtakt, Vorzugsvariante Ausbau Bodenseegürtel, Festlegungen/Restriktion aus dem Hochrhein Bodensee Express). Wir bitten darum, die lange Liste an zusätzlichen Bahnhaltepunkten nochmals einer Revision zu unterziehen und die Kompatibilität mit anderen Zielen zu prüfen. So widersprechen sich aktuell die Ziele von Umsteigebeziehungen in den Knoten Singen, Radolfzell oder Konstanz mit der Zahl zusätzlicher Haltepunkte. Hier sollten beide Zieldimensionen zueinander priorisiert werden. Ggf. sollte bei einzelnen Halten explizit ein Vorbehalt genannt werden, der darauf abzielt, dass dieser Halt nur in Frage kommt, wenn keine negativen Auswirkungen auf Anslusserreichung (Soll und Ist) oder langfristige Machbarkeit im Fahrplan zu erwarten sind.</p>	SPNV	<p>Die im Nahverkehrsplan aufgeführten Vorschläge für neue Bahnhaltepunkte waren schon im Nahverkehrsplan 2011 dokumentiert und befinden sich bereits teilweise in Umsetzung (z.B. Reaktivierung der Station Espasingen). Dass nicht alle Vorschläge in den genannten Schienenverkehrsplanungen berücksichtigt wurden, ist dem Landkreis Konstanz bekannt. An den im Nahverkehrsplan formulierten Anforderungen und Zielsetzungen ändert dies jedoch nichts. Der Bedarf für die Haltepunkte bleibt weiter bestehen.</p> <p>Wenngleich eine kurzfristige Umsetzung aller im Nahverkehrsplan dargestellten Bahnhaltepunkte aus heutiger Sicht nicht möglich erscheint, hält der Landkreis Konstanz daher dennoch weiter daran fest und hofft auf eine Umsetzung in den SPNV-Planungen der jeweiligen Aufgabenträger.</p> <p>Mögliche Fahrplanlagenveränderungen sowie Innovationen beim Beschleunigungsvermögen der Fahrzeuge könnten dazu beitragen, dass in Zukunft auch Bahnhalte technisch möglich werden, die aus heutiger Sicht nicht umsetzbar erscheinen.</p> <p>Unabhängig dieser Grundannahme geht der Konzeptstand im Nahverkehrsplan, der nur für den Busverkehr verbindliche Wirkung hat, in der Regel von den bestehenden Bahnhaltepunkten aus. Allein der in absehbarer Umsetzung befindliche Bahnhalt Espasingen hat im Maßnahmenkonzept planerische Auswirkungen.</p> <p>Ein konkretes Beispiel, wie der seitens der Gemeinde Gottmadingen und dem Landkreis Konstanz gewünschte neue Bahnhalt "Gottmadingen-Industriegebiet" über einen Fahrplananpassungsvorschlag realisierbar ist, kann der Stellungnahme zum Anliegen AV_SH.01 entnommen werden. In der Stellungnahme AV_SH.03.b wird eine Fahrplananpassung des Hochrhein-Bodensee-Express ohne relevante Nachteile an anderer Stelle vorgestellt, um diesen auch im Grundzentrum Gottmadingen halten lassen zu können.</p>	KoV	–
AV_ÖVBO. 93	<p>Aktualität bzw. Inputs zu Details der Massnahmen</p> <p>Bei einigen Massnahmen wäre zu prüfen, ob die seit 2021 veränderte Ausgangslage die Massnahme nicht überflüssig gemacht hat oder einer Aktualisierung bedarf, konkret:</p> <p>• Allgemein: Berücksichtigung der Problematik der Fahrradmitnahme in Schnellbussen über die Fährverbindung: Wir bitten darum, unbedingt zu berücksichtigen, dass weder eine kostenlose noch eine zu preisgünstige Mitnahme von Fahrrädern über die Buslinie 700 oder 7394 angestrebt werden sollte. Hier entstünden wesentliche Konflikte bei der Fähreüberfahrt, da ein Grossteil der sonst als Radfahrer die Fähre Nutzenden für den Übersetzvorgang auf die Buslinien wechseln wollten. In diesem Sinne sollte auch auf anderen Buslinien mit Bedacht vorgegangen werden.</p>	H	<p>Da die Linie 700 nach dem Standard "Hauptlinie 2. Ordnung" bedient werden soll, ist angestrebt auf dieser eine erweiterte Fahrradmitnahme vorzusehen. Ob diese kostenlos sein wird oder nicht wird im Nahverkehrsplan nicht festgelegt und soll somit im Rahmen der Umsetzungsplanung konkretisiert werden.</p> <p>Auf der Linie 7394 ist im Nahverkehrsplan keine erweiterte Fahrradmitnahme vorgesehen. Eine Mitnahme von Fahrrädern darf jedoch nicht generell ausgeschlossen werden (vgl. Anhang 4.A, Maßnahme M.9).</p> <p>Siehe hierzu auch AV_ÖVBO.66</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 94	<ul style="list-style-type: none">M.2.l: angesichts der zunehmenden Verdichtung der S61 zum Halbstundentakt wäre die Sinnhaftigkeit der Massnahme zu prüfen, auch hinsichtlich der Auswirkungen auf Busanschlüsse in Radolfzell und Stockach.	SPNV	<p>Vielen Dank für den Hinweis. Eine Anpassung dieser Maßnahme erscheint in der Tat erforderlich. Auch nach dem Fahrplanwechsel 2023/24 (Ausweitung Halbstundentakt Seehäslle auf Nebenverkehrszeit) besteht Mo-Fr ab 21 Uhr und an Sa, Sonn- und Feiertagen ganztags mit rund 50 Minuten eine - von vielen Kundinnen und Kunden im Beteiligungsverfahren kritisierte - zu lange Wartezeit in Radolfzell beim Umstieg zwischen RE2 und S61. Insofern besteht weiterhin Handlungsbedarf.</p> <p>Aus Sicht des Landkreises Konstanz kann dies mit Blick auf die im Zielkonzept vorgesehenen Zeitlagen der in Stockach beginnenden/endenden Regionalbuslinien sowie den asymmetrischen Fahrplan der S61 (eine Drehung würde zum Anschlussverlust an den RE2 in Radolfzell in der Gegenrichtung führen) nicht durch eine alleinige Anpassung der Zeitlage der S61 behoben werden. Es kommt daher nur infrage:</p> <ol style="list-style-type: none">Eine Verdichtung der S61 auf einen Halbstundentakt oder - sofern dies kurz- und mittelfristig - mangels Ressourcen nicht möglich erscheint -die Einrichtung einer schienenenergänzenden Buslinie infrage. <p>Letzteres könnte in Form einer Verlängerung der Linie 105 ab Stahringen bis Radolfzell zu den Zeiten, an denen zwischen RE2 und S61 kein Anschluss machbar ist, umgesetzt werden. Dies ist aufgrund vorhandener Fahr- und Wendezeitreserven ohne Fahrzeug- und Personalmehraufwand realisierbar und würde fahrplantechnisch ebenfalls gut passen (Ankunft der Linie 105 in Radolfzell Bahnhof wäre zur Minute 50, Abfahrt nach Stockach zur Minute 05).</p> <p>Da es sich um eine Maßnahme zur Ergänzung des Schienenverkehrs handelt sowie Wahlwies und Nenzingen nicht durch die Linie 105 bedient werden, handelt es sich nicht um einen schädlichen Schienenparallelverkehr. Die Maßnahmen M.2.l und M_BoLu.01 werden entsprechend umformuliert. Als Mitnahmeeffekt erhält Bodman damit einzelne Direktverbindungen nach Radolfzell.</p>	BM	Anhang 4.A und Kapitel 4.1.4
AV_ÖVBO. 95	<ul style="list-style-type: none">M2.m: Die Linie S61 (statt RB32) ist in die Grundverantwortung des Landes übergegangen, bitte anpassen.	SPNV	<p>Vielen Dank für den Hinweis. Die Maßnahme wird wie vorgeschlagen redaktionell überarbeitet.</p>	BM	Anhang 4.A und Kap. 4.1.2
AV_ÖVBO. 96	<ul style="list-style-type: none">M.2.n: eine Bedienung des IRE3 im Halbstundentakt ist bisher nicht vorgesehen und auch nicht zielführend. Wir regen an, zunächst den Fokus auf einen stündlichen statt bisher zweistündlichen IRE3 bis Friedrichshafen zu setzen. Dieser ist mit der bestehenden Infrastruktur fahrbar (an einzelnen Tagen und bestimmten Stunden werden die Trassen bereits von Verdichtungszügen im Bodenseekreis so genutzt).	SPNV	<p>Vielen Dank für den Hinweis. Hierbei handelt es sich um eine mittlerweile veraltete Vorgabe aus dem vorherigen Nahverkehrsplan. Der IRE 3 (heute RE 3) verkehrt auf dem Abschnitt Singen - Friedrichshafen derzeit im 2-Stunden-Takt. Der Landkreis Konstanz setzt sich für eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt ein. Die Bahnlinie RB31 Radolfzell - Friedrichshafen soll im 30-Minuten-Takt bedient werden. Die Angaben im Anhang 4.A, Maßnahme M.2.n werden entsprechend angepasst. Weitere Informationen zum künftigen Betriebskonzept können unter https://www.die-bodenseequartelbahn.de/streckenausbau eingesehen werden.</p>	BM	Anhang 4.A und Kap. 4.1.6
AV_ÖVBO. 97	<ul style="list-style-type: none">M.7: diese grundsätzlich interessante Idee wurde bereits in vielen anderen Räumen umgesetzt. Auswertungen/Studien haben aber ergeben, dass die tatsächliche Nutzung nur bedingt im Verhältnis zum Aufwand steht. Da Apps heute in aller Regel mit GPS funktionieren, erübrigt sich in vielen Fällen für den Nutzer der Scan von QR-Codes – und hierzu der Weg zum Aushang. Ein Nachteil von QR-Codes ist auch, dass in der Regel nur unmittelbar an der jeweiligen Haltestelle erfolgende Abfahrten berücksichtigt werden, während Quelle-Ziel-Abfragen in Apps evtl. Fusswege zur passenderen Haltestelle mitberücksichtigen.	W/FGI	<p>Der Landkreis Konstanz hat mit der Anbringung von QR-Codes an den pilotmäßig getesteten Haltestellen positive Erfahrungen gesammelt und hält daher weiter an dieser Maßnahme fest.</p>	KoV	—

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 98	<ul style="list-style-type: none">Hinweis: Die Ausführungen zur Massnahme M.9 scheinen in Teilen nicht zur Massnahme M.3 passen. Ausschlüsse zur HVZ kommen bisher nur in der Massnahme M.3 ausreichend zum Tragen.	AS/VS	In Maßnahme M.3 wird vorgegeben auf Linien bestimmter Kategorie eine erweiterte Fahrradmitnahmemöglichkeit mindestens außerhalb der Hauptverkehrszeit anzubieten. In M.9 geht es allein um die Vereinheitlichung der vorhandenen Fahrradmitnahmeregelungen im Busverkehr auf die landesweite Regelung im SPNV, bei der auch eine Mitnahme in der Hauptverkehrszeit möglich ist. In M.p wird gleichzeitig nicht gefordert, die Mitnahme um jeden Preis durchzusetzen. So wie M.3 und M.9 bewusst formuliert wurden, ist es nicht ausgeschlossen auf einzelnen Linien in begründeten Ausnahmesituationen eine Fahrradmitnahme auf einzelnen Fahrten auszuschließen. Aus Sicht des Landkreises Kosntanz ist zwischen den beiden Maßnahmen also kein Widerspruch erkennbar.	KoV	–
AV_ÖVBO. 99	<ul style="list-style-type: none">M.10: die in der Massnahme aufgeführten grenzüberschreitenden Tickets sind bereits weitgehend erhältlich. Die Massnahme sollte dahingehend umformuliert werden, dass a) der Zugang zu den grenzüberschreitend gültigen Tickets vereinfacht werden sollte (inkl. Tickets in den Raum Zürich) und b) eine Ausweitung oder eine Verknüpfung der CiCo-App-Systeme auch aus und in den Tarifverbund Ostwind sowie mit der Schifffahrt (saisonal und ganzjährige Angebote) umgesetzt werden sollten.	T	Vielen Dank für den Hinweis. Die Maßnahme wird entsprechend angepasst.	BM	Anhang 4.A und Kapitel 4.1.4
AV_ÖVBO. 100	<ul style="list-style-type: none">M.18: eine rein auf den Landkreis Konstanz bezogene Umsetzung macht unseres Erachtens wenig Sinn. Hier sollte zumindest eine gemeinsame Umsetzung mit dem Verbund bodo sowie ggf. auch unter Einbezug der Grenzagglomerationen Konstanz/Kreuzlingen und ggf. Schaffhausen erfolgen.	W/FGI	Der Vorschlag wird aufgenommen, indem folgender Satz in Anhang 4.A, Maßnahme M.18 ergänzt wird: " <i>Eine gemeinsame Umsetzung mit den benachbarten Aufgabenträgern / Verbünden wird angestrebt</i> ".	BM	Anhang 4.A und Kapitel 4.1.3
AV_ÖVBO. 101	<ul style="list-style-type: none">M.20: Die Umsetzung der Echtzeitdatenlieferung durch die SBB Deutschland GmbH sollte unseres Erachtens bereits vor 2027 umgesetzt werden und auch möglich sein. Auch weitere Abnehmer sind darauf angewiesen. Unseres Wissens sollte die Umsetzung auch seitens SBB Deutschland GmbH und Land Baden-Württemberg bereits zügig erfolgen. Unsere Geschäftsstelle steht hier auch gerne zur Verfügung.	AS/VS	Eine zügigere Umsetzung wäre auch aus Sicht des Landkreises Konstanz wünschenswert. Da er hier nicht tief genug involviert ist und über keinen anderen Kenntnisstand, als den in Maßnahme M.20 dargestellten (Umsetzung im Dezember 2027) verfügt, bleibt die Priorisierung vorerst unverändert. Dies schließt eine zügigere Umsetzung jedoch ausdrücklich nicht aus.	KoV	–
AV_ÖVBO. 102	<ul style="list-style-type: none">M.21: wir bitten darum, im Blick auf grenz- und verbundüberschreitende Wirkungen auf eine isolierte Umsetzung eines solchen Systems zu verzichten. Zudem sollte das System nicht auf Basis von (einzelnen) Kundenwünschen, sondern von Grenzwerten bzw. klaren und auch für Kundinnen und Kunden verlässlichen Regeln erfolgen. Anschlusssicherung kann nicht Aufgabe der Kundinnen und Kunden sein.	AS/VS	Aus Maßnahme M.21 geht weder hervor, dass das System "isoliert" nur im Landkreis Konstanz umzusetzen ist, noch auf eine Aufstellung von Wartezeitvorschriften verzichtet werden soll. Es handelt sich um ein zusätzliches Angebot, dass das bisherige System der Wartezeitvorschriften auf Basis von Erfahrungswerten sinnvoll ergänzen soll (z.B. indem die Nachfrage nach ggf. verpassten Anschlüssen eruiert wird, um daraus Schlüsse für die Fahrplanung ziehen zu können). Der Landkreis Konstanz hält daher an dieser Maßnahme zugunsten von mehr Kundenorientierung im ÖPNV weiter fest.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 103	<ul style="list-style-type: none">M.23: wir weisen darauf hin, dass die Einrichtung dieser Schnellbuslinie erhebliche Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen der Linien S6 und S61 haben könnte, so dass die erreichten Angebotsstandards gefährdet wären. Die Umsetzung sollte nur angepackt werden, wenn mögliche Auswirkungen klar beurteilt und akzeptiert würden.	AS/VS	<p>Die Auswirkungen dieser Maßnahme wurden sorgfältig abgewogen. Die Reisezeit mit dem ÖPNV zwischen Singen und Stockach beträgt gegenwärtig rund 40 Minuten. Mit dem Pkw sind es ca. 20 Minuten. Mit einem Reisezeitverhältnis von 2,0 ist die Fahrt mit dem ÖPNV gegenwärtig mit dem doppelten Zeitaufwand und insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen mit einem beschwerlichen Umstieg in Radolfzell verbunden. Damit ist diese Relation für den Alltagsverkehr nicht konkurrenzfähig. Es wird daher davon ausgegangen, dass überwiegend nur "ÖPNV-Captives" die Bahnverbindung zwischen Singen und Stockach nutzen.</p> <p>Die neue direkte Schnellbusverbindung, die aus Richtung Hohenfels durchgebunden wird und über die A98 verlaufen soll, soll insbesondere den ländlichen Raum um Stockach herum attraktiv an den Fernverkehr und den Wirtschaftsstandort Singen anbinden und ermöglicht damit auch auf den damit verbundenen Relationen bessere Reisezeitverhältnisse .</p> <p>Der Landkreis Konstanz befürchtet, dass die Fahrgastzahlen auf der von früh bis spät weitestgehend im 30-Minuten-Takt bedienten S6 und S61 durch eine neue Linie, die "nur" nach dem Standard "Hauptlinie 3. Ordnung" bedient wird, relevant beeinträchtigt werden, zumal die genannten Linien ihre Hauptnutzerschar auf anderen Relationen, als Singen - Stockach haben. Durch die Schaffung weiterer Kapazitäten und Resilienzen im ÖPNV wird dieser gegenüber dem MIV wettbewerbsfähiger. Davon profitiert das gesamte ÖPNV-System.</p>	KoV	–
AV_ÖVBO. 104	<ul style="list-style-type: none">M.K01: bitte bedenken Sie, dass mit einer Anschlussbeziehung zum RE2 diese Buslinie zur ÖPNV-Hauptschlagader zwischen Schwarzwaldbahn und der Insel Mainau würde. Midi-/Kleinbusse würden dann bei Weitem nicht ausreichen. Zudem wären dann Auswirkungen auf das Schifffahrtsangebot mit hoher Sicherheit zu erwarten.	AS/VS	<p>Die Fahrzeit zwischen Allensbach Bahnhof und der Insel Mainau mit der im Nahverkehrsplan vorgesehenen neuen Buslinie 204 wird rund 40 Minuten betragen. Mit den Stadtbuslinien 4/13 bzw. 13/4 ist der Konstanzer Bahnhof in rund 15 Minuten erreichbar.</p> <p>Abhängig von der Umsteigezeit zwischen den Linien 4/13 bzw. 13/4 und RE2 beträgt die Reisezeit zwischen Radolfzell und der Insel Mainau über Konstanz Bahnhof rund 45 Minuten. Über einen Umstieg in Allensbach in die neue Linie 204 sind es 54 Minuten. Daher und durch die dichtere Bedienung der Konstanzer Stadtbuslinie 4/13 und 13/4 sowie dem SPNV zwischen Konstanz und Radolfzell bleibt diese Verbindung grundsätzlich interessanter gegenüber der neuen (nur stündlichen) Verbindung. Ihre Hauptzielsetzung ist eine Anbindung der Konstanzer Stadtteile Dingelsdorf, Wallhausen und Dettingen an den RE2 und Feinerschließung der ufernahen Gebiete. Vor diesem Hintergrund wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht befürchtet, dass es zu Kapazitätsengpässen kommt.</p>	KoV	–
AV_ÖVBO. 105	<p>VIII. ANHANG_3.C_20240603_Synopse_1.Bet.stufe_KOMMUNEN</p> <p>Einbezug Schifffahrt/Fähren – Massnahme QB_All_K.12</p> <p>Wir regen an, alle Aspekte bezüglich Einbezug und Anschluss zu Schifffahrt bzw. Fahren jeweils als Prüf-/Verhandlungsauftrag aufzunehmen. Dazu gehört explizit auch etwa die Massnahme QB_All_K.12 bzw. die allgemeine Verbesserung von Reiseketten, Anschlusssicherung, Zugang zu durchgehenden Fahrausweisen (ggf. im Anstoss, aber mit durchgehendem Vertrieb).</p>	AS/VS	<p>Anschlüsse zu den ÖPNV-ergänzenden ganzjährig bedienten Schiffsverbindungen sind bereits im Anhang 4.B.2 berücksichtigt. Bei dem referenzierten Fall im Anhang QB_All_K.12 geht es um den Anschluss zwischen S6 und dem Katamaran Konstanz - Friedrichshafen. Da die Stadt Konstanz eine Integration des Katamarans in die Strukturen des ÖPNV anstrebt, wird ein entsprechender Prüfauftrag in der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt (neue Maßnahme M_K.06, Priorität "Prüfbedarf").</p>	BM	Anhang 4.A und Kapitel 4.1.6
AV_ÖVBO. 106	<p>Einschätzung zu einzelnen Punkten</p> <ul style="list-style-type: none">QB_All_K.14: Wir begrüßen eine Verbesserung der Anbindung des wichtigen Familienziels "Wild- und Freizeitpark Allensbach". Bei Familienzielen bitten wir aber um Berücksichtigung, dass die Bedürfnisse dieser Zielgruppe eine mindestens halbstündliche Anbindung an das ÖPNV-Netz bedarf, um wirksam zu werden (ggf. auch mit wechselnder Anknüpfung an den SPNV z.B. in Allensbach und/oder Radolfzell denkbar). Hierbei ist der hohe Anteil von Besuchern zu berücksichtigen, die vom Bodensee-Nordufer kommen (Übernachtungsschwerpunkte).	AS/VS	<p>Auch aus Sicht des Landkreises Konstanz erscheint eine halbstündliche Bedienung von Freizeitzielen, wie dem Wild- und Freizeitpark Allensbach wünschenswert. Sie muss allerdings im Kontext der vorhandenen sowie den im Nahverkehrsplan an dieser Stelle und im übrigen Kreisgebiet vorgesehenen Maßnahmen betrachtet werden.</p> <p>Schon heute besteht eine ungefähr stündliche Anbindung des Wild- und Freizeitparks mit der Radolfzeller Stadtbuslinie 6 sowie - nach Umsetzung der Maßnahme M_All.01 im Anhang 4.A - zusätzlich eine mindestens zweistündliche Anbindung über die Buslinie 203.</p> <p>Angesichts des dringenden Ausbaubedarfs im übrigen Teil des Landkreises Konstanz sowie der schon heute vorhandenen und künftig noch besseren Anbindung des Wild- und Freizeitparks wird der im Nahverkehrsplan beschriebene Bedienstandard vorerst für ausreichend erachtet und keine weitere Taktverdichtung in diesem Bereich vorgegeben.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 107	• QB_All_K.15: Bitte überprüfen Sie die Angaben zu den Besucherzahlen der Marienschlucht. Diese erscheinen auch Vergleich zu Top-Zielen wie den Pfahlbauten oder der Mainau sehr hoch. Evtl. sollte hier (und bei anderen Ausflugszielen) aufgeführt werden, mit wie vielen Besuchern pro Tag im Schnitt an den 4-5 stärksten Wochenenden des Jahres und an Wochentagen in den Ferienzeiten zu rechnen ist.	H	Die Besucherzahlen zur Marienschlucht wurden aus einem Beitrag des Südkurier entnommen. Für die Planungsebene des Nahverkehrsplans erscheint eine detailliertere Darstellung des Verkehrsaufkommens einzelner publikumswirksamer Einrichtungen nicht notwendig.	KoV	–
AV_ÖVBO. 108	• QB_K_K.02: Wir teilen die Einschätzung des Landkreises. Der Bahnhof Konstanz muss zentraler Verknüpfungspunkt auch zum Regionalbusangebot bleiben und dahingehend in der Infrastruktur auch weiterentwickelt werden. Dies gilt insbesondere in der Verknüpfungsfunktion zum SPNV (besonders von/nach der Schweiz) und besonders zum Fernverkehr der Bahnen in/aus allen Richtungen.	H	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_ÖVBO. 109	• QB_K_K.03: Wir teilen die Einschätzung des Fahrgastpotentials nicht. Besonders wenn die Verbindung darauf ausgerichtet würde, den schnellen IRE/RE-Bahnverkehr in Überlingen anzubinden und auf dem Weg auch die Gemeinden Bodman-Ludwigshafen und Sipplingen anzubinden, dürften sich bedeutendere Fahrgastpotentiale entwickeln. Hier sehen wir wie bereits ausgeführt hohe Synergiepotentiale mit der Linie 7389 und einer möglichen Regiobus-Verbindung auf der Gesamtachse Tuttlingen - Stockach - Überlingen.	AS/VS	Die Eingabe wird nicht verstanden, da im Anhang 3.C, Anliegen QB_K_K.03 keine Fahrgastpotenziale abgeschätzt oder anderweitig thematisiert werden. Vermutlich ist das Anliegen QB_Stok_K.06 im Anhang 3.C gemeint. Siehe hierzu die Stellungnahme zum Anliegen AV_ÖVBO.74.	KoV	–
AV_ÖVBO. 110	IX. ANHANG_3.B_20240603_Synopse_1.Bet.stufe_BÜRGERINNEN_BÜRGER Einschätzung zu einzelnen Punkten • QB_GLK_B.25: Wir regen an, hier auszuführen, dass alternativ zum Anliegen der Zugang zu durchgehenden Tickets zum Flughafen Zürich ab allen Bahnhöfen im Landkreis Konstanz verfolgt werden soll. Dies entspricht einem Ziel, welches sich ÖV Bodenseeraum gesetzt hat und mit Buchbarkeit von Tickets von und zu allen Zielen des bwTarifs für Fahrten von/nach der Schweiz in der SBB-App umgesetzt werden soll. Letzteres sollte als Massnahme im NVP aufgenommen werden, die mittels "ÖV Bodenseeraum" weiterverfolgt wird.	T	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_ÖVBO.46	KoV	–
AV_ÖVBO. 111	• QB_GLK_B.25: Hier kann darauf verwiesen werden, dass das Problem bekannt ist und DB InfraGO bereits Massnahmen ergriffen hat: die einzeiligen Anzeiger werden sukzessive durch neue, besser lesbare 3-zeilige Anzeiger ersetzt.	SPNV	Kenntnisnahme	KoV	–
AV_ÖVBO. 112	• QB_Got_B.09: Hier wäre zu erwähnen, dass eine Verlängerung der S62 (vormals RB33) in Richtung Konstanz bereits seit Ende 2023 Mo-Fr bei zwei Verbindungen umgesetzt wurde. Mittelfristig wird die zweite schnelle Verbindungen Singen-Konstanz durch den Hochrhein-Bodensee-Express abgebildet.	SPNV	Die Angaben im Anhang 3.B beziehen sich auf den Fahrplanstand 04/2021 (Zeitpunkt der Bestandsanalyse). Um die Konsistenz zu den übrigen Angaben im Nahverkehrsplan zu wahren, wird an dieser Stelle auf eine Anpassung verzichtet. Diese hätte keinen Einfluss auf die Maßnahmenkonzeption.	KoV	–
AV_ÖVBO. 113	• Zu weiteren Punkten der Gemeinde Gottmadingen: hier sollte in der Synopse berücksichtigt werden, dass mit dem neuen Betreiber und neuen Vertrag mit der SBB Deutschland GmbH bereits auf Mängel reagiert wurde und einzelne zu benennende Punkte gelöst sind.	SPNV	Die Angaben im Anhang 3.B beziehen sich auf den Stand der Betriebsqualität zum Zeitpunkt 04/2021 (Zeitpunkt der Bestandsanalyse). Um die Konsistenz zu den übrigen Angaben im Nahverkehrsplan zu wahren, wird an dieser Stelle auf eine Anpassung verzichtet. Diese hätte keinen Einfluss auf die Maßnahmenkonzeption.	KoV	–
AV_ÖVBO. 114	• QB_K_B.10: Der barrierefreie Ausbau des Bahnhof Konstanz ist bereits abgeschlossen. Dies sollte hier auch so dargestellt werden.	SPNV	Die Angaben im Anhang 3.B beziehen sich auf den Infrastrukturstand 04/2021 (Zeitpunkt der Bestandsanalyse). Um die Konsistenz zu den übrigen Angaben im Nahverkehrsplan zu wahren, wird an dieser Stelle auf eine Anpassung verzichtet. Diese hätte keinen Einfluss auf die Maßnahmenkonzeption.	KoV	–
AV_ÖVBO. 115	• QB_Rz_B.09: Hier weisen wir darauf hin, dass ein zusätzlicher Halt der RB31 nach unserer Kenntnis nicht ohne Verlust des Anschlusses von der/zur S6 in/aus Richtung Konstanz machbar ist. Somit wäre darauf hinzuweisen, dass nebst der infrastrukturellen Voraussetzungen auch fahrplantechnische Restriktionen zu beachten sind.	SPNV	Mögliche Fahrplanlagenveränderungen sowie Innovationen beim Beschleunigungsvermögen der Fahrzeuge könnten dazu beitragen, dass ein zusätzlicher Halt der RB31 ohne Nachteile an anderer Stelle in ferner Zukunft technisch möglich wird. Der Landkreis Konstanz hält daher weiter an der Zielsetzung fest.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_ÖVBO. 116	<ul style="list-style-type: none">• QB_Rz_B.16: Hier gilt es zu prüfen, ob überhaupt noch relevant, da diese Züge unseres Wissens nicht mehr in Singen gebrochen und dann auch nicht mehr nach Radolfzell in die Zwischenabstellung fahren.	SPNV	Die Angaben im Anhang 3.B beziehen sich auf den Fahrplanstand 04/2021 (Zeitpunkt der Bestandsanalyse). Um die Konsistenz zu den übrigen Angaben im Nahverkehrsplan zu wahren, wird an dieser Stelle auf eine Anpassung verzichtet. Diese hätte keinen Einfluss auf die Maßnahmenkonzeption.	KoV	–
AV_ÖVBO. 117	<ul style="list-style-type: none">• QB_RiWo_B.08: Wir bitten Sie, die Stellungnahme des LRA zu überprüfen und ggf. zu korrigieren. Tatsache ist, dass es für Fahrten von allen Haltestellen im VHB nach Schaffhausen bereits im Kombitarif VHB-OTV Fahrausweise als Einzelfahrschein oder auch im Abo gibt. Einzelfahrscheine und Tageskarten sind auch elektronisch bereits über die SBB-App, voraussichtlich ab 2025 auch über die DB-App verfügbar. Somit wäre aus unserer Sicht dem Anliegen vollends Rechnung getragen.	SPNV	Die Angaben im Anhang 3.B beziehen sich auf den Stand zum Zeitpnkt 04/2021 (Zeitpunkt der Bestandsanalyse). Um die Konsistenz zu den übrigen Angaben im Nahverkehrsplan zu wahren, wird an dieser Stelle auf eine Anpassung verzichtet. Diese hätte keinen Einfluss auf die Maßnahmenkonzeption.	KoV	–
AV_ÖVBO. 118	<p>X. ANHANG_2.E_20210714_Linienliste_ÖPNV_Bestand_04.2021</p> <p>Rückmeldungen zu einzelnen Punkten</p> <p>In der Linienliste fehlt die S44 Weinfelden-Konstanz, die als schnelle Verbindung zum IC8 in Weinfelden im 2-h-Takt eine wesentliche Verbesserung der Anbindung des Raums Konstanz/Kreuzlingen in/aus Richtung Zürich mit sich gebracht hat.</p> <ul style="list-style-type: none">• RB32: bitte geänderte Liniennummer beachten => S61• RE Konstanz-Herisau:<ul style="list-style-type: none">o Liniennummer seit 2024 neu "RE1"o Zus. Aufgabenträger/Besteller: Kt. Appenzeller Ausserrhoden, bitte ergänzen.o S14: die "Mittelthurgaubahn" besteht nicht mehr. Bitte Bezeichnung hier entfernen. Die Infrastruktur gehört zwischenzeitlich der SBB AG.o Linie 7343: bitte aktuelle Liniennummer verwenden (Linie 33).o Linie 7389: bitte fehlende Linie 7377 ergänzen und Kennzahlen zwischen Linien 7377 und 7389 passend berichtigen.o Linie 7394: Anzahl Fahrtenpaare nicht mehr aktuell, bitte berichtigen. Bitte allg. beachten, dass bei den Linien 7377, 7389, 7392, 700 und 7394 Zubestellungen durch die Landkreise erfolgen, die über das eigenwirtschaftlich erbrachte Angebot hinaus gehen.		<p>Die Angaben im Anhang 2.E beziehen sich auf den Stand zum Zeitpnkt 04/2021 (Zeitpunkt der Bestandsanalyse). Zu diesem Zeitpunkt gab es die S44 und 7377 im Landkreis Konstanz noch nicht und die Liniennummern waren wie im Anhang 2.E dargestellt bezeichnet. Um die Konsistenz zu den übrigen Angaben im Nahverkehrsplan zu wahren, wird an dieser Stelle auf eine Ergänzung der S44, Umbenennung der RB32, des RE Konstanz - Herisau, der Linien 7343 (gemeint ist mutmaßlich die Linie 7349) und eine Anpassung der Anzahl Fahrtenpaare bei der Linie 7394 verzichtet. Eine Änderung dieser Angaben hätte keinen Einfluss auf die Maßnahmenkonzeption. Die Linie 7377 und die neuen Linienbezeichnungen werden zur Vermeidung von Irritationen in Klammern im Anhang 2.E ergänzt.</p> <p>Die Überschrift "Mittelthurgaubahn" bei der S14 bezieht sich nicht auf das ehemalige gleichnamige Unternehmen, sondern den Namen der Strecke Kreuzlingen - Weinfelden (analoges Vorgehen, wie bei den anderen Bahnstrecken). Um Missverständnisse dieser Art in diesem Fall zu vermeiden, wird der Streckenname hier entfernt.</p> <p>Bei den Linien 700, 7377, 7389, 7392, und 7394 erfolgten schon zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse Zubestellungen durch die jeweils beteiligten Aufgabenträger. Diese werden daher an den entsprechenden Stellen in der Spalte "Aufgabenträger" und "Aufgabenträgerorganisation" ergänzt. Vielen Dank für den Hinweis.</p>	BS	Anhänge 2.A und 2.E

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Regionalverband Hochrhein-Bodensee KÖR					
AV_RVHB. 01	<p>1. Festlegungen im Regionalplan 2000 / Aussagen des Regionalplans 2000 zum ÖPNV Die Planungen für den öffentlichen Personennahverkehr sind entsprechend § 3 Abs. 1 ÖPNVG mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung abzustimmen. Maßgeblich sind hierbei insbesondere die textlichen Festlegungen zur Weiterentwicklung der Regionalen Siedlungsstruktur (PS 2.0.1 (G)) sowie der dazugehörigen Verkehrsinfrastruktur, zu den regionalen Entwicklungsachsen (PS 2.2.4 (Z)) zum Ausbau der regionalen Infrastruktur (PS 4.1.1 (G), PS 4. 1.1.1 (G) bis 4. 1.1.3 (G)) sowie die festgelegten Zentralen Orte mit ihren Verflechtungsbereichen (PS 2.1.1 bis 2.1.4 (N, Z)) und Entwicklungsachsen (PS 2.2.1 (N) und 2.2.3 (G, V)) des Regionalplans.</p> <p>Als wesentliche Grundlage für die Stellungnahme des Regionalverbands dienen insbesondere die im Plansatz 4. 1.3.4 verankerten Aussagen zum ÖPNV. Der Regionalplan 2000 des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee formuliert als regionalplanerischen Grundsatz zum ÖPNV, dass die zentralen Orte und zentralen Einrichtungen für die Bevölkerung der Region durch den ÖPNV in zumutbarer Zeit zu erreichen sein müssen. Eine Mindestbedienung des ländlichen Raumes soll angestrebt werden.</p> <p>Die Netzgestaltung, die Bereitstellung des Leistungsangebots und die Fahrplangestaltung müssen den Erfordernissen aus der jeweiligen Siedlungsdichte gerecht werden, damit auch aus dem ländlichen Raum zentrale Einrichtungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln in zumutbarem Zeitaufwand erreicht werden können. Dazu sind ein vernetztes System des gesamten ÖPNV sowie ein vertakteter Betrieb mit gesicherten Umsteigemöglichkeiten erforderlich.</p>	A	Kenntnisnahme.	KoV	–
AV_RVHB. 02	<p>2. Bewertung des NVP-Entwurfs Die durch den Regionalplan vorgegebenen raumordnerische Grundstruktur aus Entwicklungsachsen, Zentralen Orten und ihren Verflechtungsbereichen wurden aufgegriffen und berücksichtigt. Im Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2011 und seiner Teilfortschreibung von 2016 wurden bereits grundlegende und sehr wertvolle Zielvorstellungen und Maßnahmen zur Ausgestaltung und Fortentwicklung des ÖPNV dargelegt und im Rahmen der laufenden Neuaufstellung (angepasster Erschließungsstandard, Kap. 3.2.3) sinnvoll fortgeschrieben bzw. angepasst und/oder ergänzt. Insgesamt ist mit knapp über 2/3 bereits umgesetzter oder in Umsetzung befindlicher Maßnahmen eine hohe Umsetzungsquote festzustellen.</p>	H	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_RVHB. 03	<p>Die Analyse des ÖPNV-Angebotes in der Neuaufstellung des NVP zeigt, dass die Erschließung durch den ÖPNV im Landkreis Konstanz - in Ortsteilen über 150 Einwohner - bereits heute so gut wie flächendeckend gesichert ist und eine gute Abdeckung der besiedelten Flächen im Kreisgebiet vorliegt. Bezüglich der Verbindungs- und Erschließungsqualität des ÖPNV gibt es kleinräumige Defizite, die allerdings in der ÖPNV-Potenzialanalyse (Kap. 3.4) des NVP erfasst und in die Maßnahmenkonzeption mit aufgenommen wurden.</p> <p>Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass die vorliegende Nahverkehrsplanung die bisherigen Erschließungsdefizite berücksichtigt.</p>	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_RVHB. 04	<p>3. Anmerkungen zum Linienbündelungskonzept</p> <p>Das im vorgelegten NVP enthaltene Linienbündelungskonzept dient dem Ziel der Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung und ist somit im Interesse der Allgemeinheit. Die Zusammenfassung von Linien des straßengebundenen ÖPNV zu Linienbündeln ist Voraussetzung für eine wirtschaftliche und kundengerechte Verkehrsgestaltung und dient der Integration der Verkehrsbedienung. Eine konsequente Liniennetzbündelung trägt damit zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung und damit zur Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Gesamttraum bei.</p> <p>In Anbetracht der Kostensituation und Mittelverfügbarkeit sollte bei der künftigen Bereitstellung von Verkehrsdienstleistungen auf eine funktionsgerechte Abstimmung zwischen den Verkehrssystemen und -netzen geachtet werden, um die Umweltbelastungen zu reduzieren und den Verkehrsablauf durch eine bestmögliche Auslastung des Gesamtverkehrssystems möglichst ökonomisch zu gestalten. Die Linienbündelungskonzeption wirkt sich grundsätzlich positiv auf die Aufrechterhaltung eines zusammenhängenden Fahrplannetzes aus.</p>	H	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_RVHB. 05	<p>4. Weitere Hinweise</p> <p>Der ÖPNV soll sowohl innerhalb der Region als auch über Regionsgrenzen hinweg attraktiver gestaltet und ausgebaut werden. Hierzu sollen grenzüberschreitende Angebote ausgebaut werden. Daher werden die dem vordringlichen Bedarf zugeordneten Maßnahmen „M.10“ und „M.16“ vom Regionalverband ausdrücklich begrüßt.</p>	T	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
AV_RVHB. 06	<p>Es wird angeregt, bei den Tarifzonen auch die der Übergangstarife in die Nachbarverbünde auf einer Karte darzustellen (Kap. 2.6).</p>	T	<p>Zu den sechs im Kapitel 2.6.2 dargestellten Übergangstarifregelungen konnte leider nicht zu jeder Regelung eine Kartendarstellung gefunden werden. Da eine nur teilweise Darstellung auf den ersten Blick für den Leser unvollständig erscheinen würde, wurde letztlich ausschließlich die tabellarische Darstellung ohne Ergänzung durch Karten / Tarifzonenpläne gewählt. Im Sinne eines Kompromisses wird der Link zum Tarifzonenplan zum grenzüberschreitenden Kombi-Angebot VHB-Ostwind-Tarifverbund in Textform ergänzt.</p> <p>(https://www.ostwind.ch/assets/resources/Dateien/Download/zonenplaene/2024/otv-vhb-a3-2024.pdf) .</p> <p>Da der Übergangstarif VHB-move87 zum Jahresbeginn 2025 eingestellt wurde, wird dieser aus dem Kapitel 2.6.2 entfernt.</p>	BS	Kapitel 2.6.2
AV_RVHB. 07	<p>5. Gesamtfazit</p> <p>Der Regionalverband sieht im Öffentlichen Personenverkehr das Verkehrsmittel, das das Rückgrat der Verkehrswende darstellt. Es braucht alternativ zum PKW das Verkehrsmittel, das zuverlässig eine Vielzahl an Personen schnell, über große Distanzen von A nach B bringen kann. Eine Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs ist daher auf lange Sicht zwingend notwendig. Hierfür stellt der neu aufgestellte Nahverkehrsplan die Weichen und ermöglicht es die bereits erreichten und potenziell möglichen Erfolge im Schienenpersonennahverkehr (vgl. Kap. 2.2.1 / 2.2.2) durch die Stärkung und den Ausbau des straßengebundenen Personennahverkehrs in die Fläche zu übertragen.</p> <p>Aus regionalplanerischer Sicht kann dem Entwurf des NVP zugestimmt werden.</p>	A	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Schwarzwald-Baar-Kreis					
AV_LK.SB.01	<p>Soweit ersichtlich ist der Schwarzwald-Baar-Kreis von dem im Entwurf des Nahverkehrsplans enthaltenen Vorhaben ausschließlich durch die durch den Landkreis Konstanz beabsichtigte Verlängerung der Regiobuslinie 900 (Blumberg – Donaueschingen) tangiert. Insofern beschränken sich unsere Ausführungen auch auf dieses Vorhaben.</p> <p>Wir möchten diesbezüglich zunächst unser Befremden darüber zum Ausdruck bringen, dass ein solches Vorhaben, welches nicht nur das Gebiet des Schwarzwald-Baar-Kreises betrifft sondern vor allen Dingen auch eine finanzielle Beteiligung des Schwarzwald-Baar-Kreises zum Inhalt hat, nicht frühzeitig mit uns besprochen wurde, sondern wir erst durch den Entwurf des Nahverkehrsplans davon erfahren. Ebenso befremdlich ist aus unserer Sicht, dass die Förderfähigkeit eines solchen Ansinnens im Rahmen des Förderprogramms Regiobus nicht im Vorfeld mit dem VM bzw. der NVBW besprochen und geklärt wurde.</p> <p>Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil das ursprüngliche Ansinnen des Landes eine Regiobuslinie Donaueschingen – Blumberg – Schaffhausen war.</p>	H	<p>Das Befremden bedauert der Landkreis Konstanz sehr. Das laufende Anhörungsverfahren, in dessen Rahmen sich der Schwarzwald-Baar-Kreis hier ausführlich äußert, ist dazu gedacht, die geforderte Abstimmung vorzunehmen. Die im Entwurf des Nahverkehrsplans dargestellten kooperationsbedürftigen Maßnahmen oder Kostenschätzungen präjudizieren keine Verpflichtung gegenüber dem Schwarzwald-Baar-Kreis, sondern sind als Vorschläge für die Weiterentwicklung der kreisübergreifenden Mobilität mit dem ÖPNV zu verstehen.</p> <p>Die Förderfähigkeit der im Nahverkehrsplan des Landkreises Konstanz vorgeschlagenen Regiobuslinie Donaueschingen - Blumberg - Singen soll im Rahmen der Umsetzung geklärt werden. Sowohl das Verkehrsministerium Baden-Württemberg als auch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg hatten im laufenden Anhörungsverfahren Gelegenheit Stellung hierzu zu beziehen. Da dies nicht erfolgte, ist weiterhin offen, ob die Förderfähigkeit gegeben ist.</p> <p>Nachdem die ursprünglich avisierte Verbindung Donaueschingen - Blumberg - Schaffhausen nicht umgesetzt wurde und sich nach Kenntnis des Landkreises Konstanz derzeit auch nicht in Planung befindet, muss die Situation auf Basis der heutigen neuen Lage bewertet werden. Die Ausführungen im vorliegenden Nahverkehrsplan sollen zu einer Lösungsfindung der lückenhaften ÖPNV-Verbindungen im Raum Blumberg / Tengen / Schaffhausen beitragen.</p>	KoV	–
AV_LK.SB.02	<p>Eine Verlängerung der Regiobuslinie 900 über Tengen bis nach Singen kommt aus Sicht des Schwarzwald-Baar-Kreises ab absehbare Zeit nicht in Betracht. Dies hängt mit mehreren Faktoren zusammen.</p> <p>1. Fahrzeugeinsatz und –ausstattung</p> <p>Die auf der Linie 900 im Einsatz befindlichen Fahrzeuge sind aus Gründen der Wirtschaftlichkeit umlauftechnisch in das gesamte Linienbündel „Südbaar“ eingebunden. Die vom Landkreis Konstanz beabsichtigte Verlängerung der Regiobuslinie würde damit auch im Schwarzwald-Baar-Kreis voraussichtlich einen Fahrzeug-Mehrbedarf mit sich bringen.</p> <p>Die Ausstattung mit Fahrradhecklastträger oder –anhänger ist im Schwarzwald-Baar-Kreis keine Vorgabe im Rahmen des Nahverkehrsplans. Auch andere Vorgaben (z.B. Anzahl an Haltewunschtasten, etc.) sind nicht mit den Vorgaben unseres Nahverkehrsplans kompatibel.</p>	AQ	<p>Alle im Nahverkehrsplan dargestellten Standards (einschließlich Fahrzeugstandards) verstehen sich als Zielvorstellungen zu Mindestanforderungen. Abweichungen im Detail auf kreisgrenzübergreifenden Verkehren sind selbstverständlich möglich und werden zu gegebener Zeit gemeinsam mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis abgestimmt. Juristisch für die Umsetzung maßgeblich sind die im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens kommunizierten Standards. Der Nahverkehrsplan dient dazu dieses vorzubereiten bzw. konzeptionell zu unterstützen.</p> <p>Der Landkreis Konstanz ist grundsätzlich bereit, die Fahrzeugstandards des Schwarzwald-Baar-Kreises zu übernehmen, die sich nach erster Einschätzung nur in wenigen Details voneinander unterscheiden.</p>	KoV	–
AV_LK.SB.03	<p>2. Linienführung; vorhandenes Angebot und Bedarf</p> <p>Die Linie 900 dient der Anbindung von Blumberg an die Schwarzwaldbahn in Donaueschingen (und damit auch die Anbindung von Blumberg an das Oberzentrum Villingen-Schwenningen und den Norden unseres Landkreises). Für die mit der Verlängerung beabsichtigte schnelle Anbindung der Gemeinden Hilzingen, Tengen, Blumberg, Riedöschingen und Hüfingen an Singen und Donaueschingen gibt es aus unserer Sicht weder den Bedarf noch das Potential, jedenfalls nicht für eine Verbindung in einer Regiobus-Qualität.</p>	AS/VS	<p>Der Bedarf für die im Nahverkehrsplan enthaltene Verlängerung der Linie 900 in den Landkreis Konstanz nach dem Standard "Hauptlinie 2. Ordnung" (der in Wesentlichen Zügen dem Regiobus-Standard entspricht) wurde im Rahmen einer gemeinde- und ortsteilscharfen Fahrgastprognose auf Basis eines makroskopischen Verkehrsmodells festgestellt. Sollten dem Schwarzwald-Baar-Kreis andere verkehrswissenschaftlich begründete Erkenntnisse vorliegen, können diese im Rahmen der Umsetzungsplanung ausgetauscht werden.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_LK.SB.04	Im Übrigen wäre auch zu prüfen, inwiefern eine solche Verlängerung den Vorgaben des Förderprogramms entsprechen würde. Dieses verlangt u.a. den direkten Linienweg. Würde man die Linie 900 nach Singen verlängern, so würde entweder die Kernstadt Blumberg nicht mehr bedient werden (da „Stichfahrt“) oder es würde nicht der „direkte Weg“ gefahren werden, weswegen die Linie möglicherweise nicht mehr förderfähig wäre.	H	<p>Wie schon unter AV_LK.SB.01 erläutert, gibt es gegenwärtig keine Erkenntnisse über die Förderfähigkeit der im Nahverkehrsplan vorgeschlagenen Regiobuslinie 900 Donaueschingen - Blumberg - Singen, da hierzu bislang keine Stellungnahme des Verkehrsministeriums oder der NVBW vorliegt. Da die ursprünglich avisierte Verbindung Donaueschingen - Blumberg - Schaffhausen nicht realisiert wurde, ist eine Neubewertung der ursprünglichen Konzeption erforderlich. Mit der Verlängerung bis Singen, würde sich für Blumberg die Erreichbarkeit in die Schweiz über die geplante Umsteigemöglichkeit in Tengen und Singen verbessern. Insofern würde die ursprüngliche Intention mit dem neuen Vorschlag in anderer Form erfüllt.</p> <p>Die aufgrund des vorliegenden Straßennetzes nötige Stichfahrt in Blumberg mit Bedienung der wichtigen Haltestellen "Leo-Wohleb-Str.", "Am Stadtbrunnen", "Schulzentrum" und "Hauptstraße" ist aus Sicht des Landkreises Konstanz nicht förderschädlich, da Hauptzweck der neuen Linie eine Anbindung des Grundzentrums Blumberg an die ranghöheren Zentren Singen und Donaueschingen wäre und deren Bedienung außerdem nicht schädlich für die Anschlüsse im Linienverlauf (insbesondere an den Linienenden Singen und Donaueschingen) ist. Würden diese Haltestellen nicht bedient, würde zudem ein wesentlicher Teil der Nachfrage aus dem bzw. in den Landkreis Konstanz wegfallen, was der Zielsetzung der neuen Verbindung widersprechen würde. Daher setzt sich der Landkreis Konstanz dafür ein, dass die im Anhang 4.B.1 dargestellte Linienführung, die eine Bedienung der genannten Haltestellen ausdrücklich vorsieht, verwirklicht wird, sofern eine Förderfähigkeit in Aussicht gestellt werden kann.</p>	KoV	–
AV_LK.SB.05	Schließlich ist die vorgesehene Linienführung über Kommingen und Randen nicht kompatibel zu unserer Linie 912. (Blumberg-Randen-Neuhaus-Nordhalden-Kommingen-Riedöschingen-Blumberg). Da diese Linie alle genannten Ortsteile bedienen, würde sie auch bei einer Verlängerung der Linie 900 verlängert, was zu einer Doppelbedienung für Kommingen und Randen führen würde.	AS/VS	<p>Da die im Nahverkehrsplan vorgeschlagene Linie 900 nicht über Neuhaus am Randen, Nordhalden und Riedöschingen geführt werden soll, um eine zügige Linienführung und die Sicherung der Anschlüsse im Linienverlauf zu gewährleisten, geht der Landkreis Konstanz nicht davon aus, dass durch die neue Verbindung das Hauptnachfragepotenzial der Linie 912 beeinträchtigt würde. In der gegenwärtigen Konzeption ist keine zeitlich zumutbare Mobilität mit dem ÖPNV in den Landkreis Konstanz in dieser Teilregion des Schwarzwald-Baar-Kreises möglich. Somit werden dort nicht alle denkbaren Fahrgastpotenziale erschlossen. Für Kommingen und Randen würden sich mit der neuen Linie 900 Direktverbindungen in den Landkreis Konstanz ergeben. Durch eine intelligente Abstimmung mit der Linie 912 könnten ggf. Anschlüsse so realisiert werden, dass auch Riedöschingen mit seinen 750 Einwohnenden einen attraktiven Anschluss an den Landkreis Konstanz erhalten könnte. Davon würde die Nachfrage sowohl auf der Linie 912 als auch der neuen Linie 900 profitieren.</p> <p>Denkbar wäre ebenso, die Linie 900 nur über den vergleichsweise größeren Ort Riedöschingen zu führen oder eine wechselweise Bedienung alle 2 Stunden (in der einen Stunde über Riedöschingen, in der anderen über Kommingen und Randen) zu realisieren und die Linie 912 auf dieses neue Grundangebot abzustimmen.</p> <p>Bei den obigen Ausführungen handelt es sich um Vorüberlegungen, die aufzeigen sollen, dass die aufgeworfenen Fragen im Details geprüft werden müssten. Im Zuge der Umsetzungsplanung wären mögliche Konzepte / Szenarien zu ermitteln und gemeinsam abzustimmen.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_LK.SB.06	<p>3. Bedienstandard nicht kompatibel</p> <p>Die geplante Linie ist als Busverbindung 2. Ordnung vorgesehen. Damit ist ein Stundentakt mit einer Taktverdichtung auf 30min zur Hauptverkehrszeit und zusätzlich einen Stundentakt bis nachts um Uhr vorsieht (ab 24 Uhr Rufbus). Am Wochenende soll die Bedienung von 5 - 24 Uhr im Stundentakt erfolgen. Die Linie 900 hat derzeit einen reinen Stundentakt zwischen 5 und 24 Uhr. Eine Bedienung nachts ist im Schwarzwald-Baar-Kreis nicht vorgesehen. An den Wochenenden beginnt das Fahrplanangebot um ca. 7 Uhr.</p>	AS/VS	<p>Alle im Nahverkehrsplan dargestellten Standards (einschließlich Bedienstandards) verstehen sich als Zielvorstellungen zu Mindestanforderungen. Abweichungen im Detail auf kreisgrenzübergreifenden Verkehren sind selbstverständlich möglich und werden zu gegebener Zeit gemeinsam mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis abgestimmt. Juristisch für die Umsetzung maßgeblich sind die im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens kommunizierten Standards. Der Nahverkehrsplan dient dazu dieses vorzubereiten bzw. konzeptionell zu unterstützen.</p> <p>Der Landkreis Konstanz ist grundsätzlich bereit, die Bedienstandards des Schwarzwald-Baar-Kreises auf der vorgeschlagenen neuen Linie 900 zu übernehmen - zumal für die höheren Standards des Landkreises Konstanz für die Teilstrecke auf seinem Zuständigkeitsgebiet zwischen Tengen und Singen die neue Linie 300 ergänzend wirken kann.</p>	KoV	–
AV_LK.SB.07	<p>4. Keine (Co-)Finanzierungsmittel vorhanden</p> <p>Der Schwarzwald-Baar-Kreis hat Ende 2017 einen neuen Nahverkehrsplan beschlossen, der von 2019 bis 2022 verkehrlich umgesetzt wurde. Im Zuge der Umsetzung erfolgte ein massiver Ausbau des Angebots um mehr als 40% bezogen auf die Fahrplankilometer. Dieser Ausbau war verbunden mit einer deutlichen Erhöhung der finanziellen Aufwendungen des Schwarzwald-Baar-Kreises.</p> <p>Ab dem kommenden Jahr seht bei uns die Fortschreibung des Nahverkehrsplans an. Aufgrund der zwischenzeitlich deutlich veränderten finanziellen Rahmenbedingungen ist dabei nicht davon auszugehen, dass eine weitere Ausweitung oder eine Erhöhung der Bedienstandards erfolgen wird. Es wird im Gegenteil darum gehen, den Standard zu halten bzw. nachfragegerecht anzupassen. Vor diesem Hintergrund kann eine Mitfinanzierung der geplanten Verlängerung der Linie 900 bzw. einer zusätzlichen Busverbindung zwischen Blumberg (Zollhaus) und Singen durch den Schwarzwald-Baar-Kreis nicht in Aussicht gestellt werden.</p>	H	<p>Ein Nahverkehrsplan stellt im Sinne des ÖPNV-Gesetzes Baden-Württemberg (ÖPNVG) einen Bedarfsplan dar. Dort werden Maßnahmen formuliert, die verkehrlich sinnvoll sind und den Zielsetzungen des ÖPNVG sowie der jeweiligen Aufgabenträger entsprechen. Alle in Nahverkehrsplänen formulierten Maßnahmen stehen unter Finanzierungsvorbehalt. Somit besteht kein Zwang, Maßnahmen, die mangels verfügbarer Ressourcen zu einem bestimmten Zeitpunkt nicht umsetzbar sind, aus den Planungen auszuschließen. In diesem Sinne sind auch die erheblichen Ausweitungen des Busverkehrs auf dem Gebiet des Landkreises Konstanz (einschließlich der neuen Linie 900) zu verstehen. Im Rahmen der Umsetzungsplanung - also Vorbereitung der Ausschreibung der betreffenden Linienbündel - wird im Detail zu klären sein, welche Teile des Nahverkehrsplans umsetzbar sind oder vertagt werden müssen. Der frühzeitig erstellte Planungsvorrat ermöglicht es, in Zeiten mit besserer Ressourcenausstattung flexibel und zügig reagieren zu können bzw. die Ausschreibung entsprechend auszugestalten, ohne den Nahverkehrsplan in einem separaten Verfahren aufwendig ändern zu müssen. Insofern sollte bei der Konzeption und dem Beschluss des Nahverkehrsplans die verkehrliche Sinnhaftigkeit der Maßnahmen im Vordergrund stehen, nicht die aktuellen Haushaltszwänge oder sonstigen (ggf. nur temporären) Ressourcenmangelsituationen.</p> <p>Vor dem soeben beschriebenen Hintergrund bleibt die Angebotskonzeption bis auf weiteres unverändert. Die Detailfragen der Umsetzung sollen zu gegebenem Zeitpunkt im Zuge der jeweiligen Ausschreibungen geklärt werden.</p>	KoV	–
AV_LK.SB.08	Im Übrigen wünschen wir dem Landkreis Konstanz viel Erfolg und gutes Gelingen bei der Umsetzung des künftigen Nahverkehrsplans.	A	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–
Tarifverbund Ostwind					
AV_TO.01	Besten Dank dafür, dass Sie uns die Gelegenheit geben, eine Stellungnahme zum Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz abzugeben. Da unsererseits keine Einwände zu den Inhalten des Nahverkehrsplans vorliegen, verzichten wir darauf eine Stellungnahme abzugeben.	A	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Verkehrsbetriebe Schaffhausen					
AV_VBSH.01	1. Wir haben von den geplanten, grenzüberschreitenden Massnahmen, die unser Netzgebiet und unsere Konzession betreffen, Kenntnis genommen.	A	Kenntnisnahme	KoV	–
AV_VBSH.02	2. Insbesondere das Massnahmenpaket auf Seite 28 im Dokument ANHANG_4.A_20240603_Massnahmenkonzept: "Verlängerung der VHB-Linie 301 Engen - Watterdingen - Weil - Blumenfeld - Tengen - Talheim - Uttenhofen - Wiechs a. R., Schlauch (neuer Halt; Bedienung nur bei Ausstiegswunsch oder nach Voranmeldung) - Wiechs a. R., Schule weiter über Opfertshofen (CH) - Lohm (CH) bis Thayngen (CH). Voraussetzung hierfür ist eine Kooperation mit dem Kanton Schaffhausen. In Lohn soll ein Anschluss von/zur VBSH-Linie 24 von/nach Schaffhausen hergestellt werden" bedarf nicht nur einer Abstimmung mit dem Kanton Schaffhausen, sondern auch mit uns als Inhaber der Konzession in diesem Raum, wenn Kabotage ermöglicht werden soll.	H	Der Kanton Schaffhausen hat sich in seiner Stellungnahme zum Nahverkehrsplan zwischenzeitlich positiv zur vorgeschlagenen Verlängerung der Linie 301 bis Thayngen geäußert (Details siehe Anliegen AV_SH.10). Im Rahmen der Vorbereitung der Ausschreibung des betreffenden Linienbündels wird der Landkreis Konstanz erneut auf den Kanton Schaffhausen und die VBSH zurückkommen, um alle Umsetzungsfragen im Detail zu klären..	KoV	–
AV_VBSH.03	3. Ebenso bitten wir um rechtzeitige Kontaktnahme mit uns und dem Kanton Schaffhausen zu allen anderen, grenzüberschreitenden Planungen, die unser Netz im Kanton Schaffhausen betreffen, damit eine Abstimmung von Fahrplan, Linienführung, Tarif, Vertrieb, Fahrgastinformation usw. erfolgen kann.	H	Der Landkreis Konstanz wird bezüglich grenzübergreifender Abstimmungsfragen selbstverständlich auf den Kanton Schaffhausen und die VBSH zukommen.	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Verkehrsverbund Hegau-Bodensee Verbund GmbH					
AV_VHB.01	<p>Zu Ziffer 3.2.8 Tarifgestaltung</p> <p>Durch die Einführung des Deutschlandtickets für Erwachsene und Jugendliche hat sich die Tarifstruktur stark verändert. Die Bedeutung der Übergangstarife hat sich deutlich verändert. MOVE und VHB planen daher den bestehenden Übergangstarif VHB-Move87 zum 31.12.2024 zu beenden.</p> <p>Die Nachfrage im Abo ist durch die Einführung des Deutschlandtickets nahezu eingebrochen. Es besteht offensichtlich kein Bedarf mehr am teureren Übergangstarif. Im Gelegenheitsverkehr gibt es mit dem bwtarif mittlerweile einen Tarif für verbundübergreifende Fahrten. Ganz anders sieht es in Richtung Schweiz aus. Da das Deutschlandticket in der Schweiz nicht gilt, sehen wir weiterhin Bedarf an diesem Übergangstarif. Auch zum bodo rechtfertigt die Nachfrage weiterhin diesen Tarif.</p>	T	<p>Die Einstellung des Übergangstarifs zwischen VHB (Landkreis Konstanz) und move (Landkreise Tuttlingen, Schwarzwald-Baar und Rottweil) zum 31.12.2024 wird in den Kapiteln 2.6.2 und 3.6.8 vermerkt sowie die neue Situation zum Deutschland-Ticket durch folgende Änderungen ergänzt:</p> <p>– Kapitel 2.6.2: Umformulierung des zweiten Absatzes unter Tabelle 11 wie folgt: <i>"Eine mit Blick auf das Verbundgebiet des VHB besondere Ausprägung eines Übergangstarifs bildet der bwtarif sowie seit 01. Mai 2023 das bundesweit erhältliche Deutschland-Ticket. Durch diese Angebote ist es möglich, durchgehende Fahrscheine für verbundübergreifende Fahrten mit dem ÖPNV innerhalb Baden-Württembergs (bwtarif) bzw. der Bundesrepublik Deutschland (Deutschland-Ticket) inkl. ausgewählter angrenzenden Bahnlinien, auf denen keine lokale Übergangstarif-Regelung existiert, zu erwerben."</i></p> <p>– Kapitel 3.2.8: Umformulierung der beiden Absätze unter dem Abschnitt "Übergangstarife" wie folgt: <i>"Mit den angrenzenden Tarifverbünden Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben (BODO; Bodenseekreis), move (ehemals TUTicket, Landkreis Tuttlingen) sowie dem Tarifverbund Ostwind bestehen durchgängige Tarife in Form von Übergangstarifgebieten mit dem VHB. Mit Ausnahme des Übergangstarifs zum Verkehrsverbund move - dieser wurde zum 31.12.2024 mangels Nachfrage eingestellt - sollen diese Übergangstarife gesichert und nutzerfreundlich weiterentwickelt werden."</i></p> <p><i>Darüber hinaus gibt es mit dem bwtarif die Möglichkeit, innerhalb des Landes Baden-Württemberg durchgängige, verbundübergreifende Fahrkarten zu erwerben.</i></p> <p><i>Mit dem bundesweit gültigen Deutschland-Ticket gibt es ein Abonnement, das deutschlandweit zu Fahrten im ÖPNV berechtigt. Der Landkreis Konstanz setzt sich für einen Fortbestand des Deutschland-Tickets und eine Ausweitung des Fahrkarten-Sortiments über das aktuelle Modell einer ausschließlich als persönliche Monatskarte erhältlichen Fahrkarte ein. "</i></p>	BS	Kapitel 2.6.2 und 3.2.8
AV_VHB.02	<p>Zu Ziffer 4.7.1</p> <p>▪ Die BodenseeCard West steht grundsätzlich für alle Kommunen frei, unabhängig ob sie Kurtaxe erheben oder nicht. Einzige Voraussetzung ist die Finanzierung durch die Kommunen für Übernachtungen.</p>	T	<p>Zwischenzeitlich ist die Bodenseecard West neben den bereits im Kapitel 4.7.1 genannten Gemeinden zusätzlich auch in der Stadt Konstanz (seit 01. April 2023) und der Gemeinde Rielasingen-Worblingen (seit 01. Januar 2024) erhältlich. Die genannten Orte werden in Kapitel 4.7.1. und Anhang 4.A, Maßnahme M.8 ergänzt. Damit können Gäste in 14 von 25 Kommunen des Landkreises Konstanz die Bodenseecard West nutzen.</p>	BM	Kapitel 4.7.1 und Anhang 4.A

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV_VHB.03	<p>■ Die Fahrradmitnahme im Busverkehr muss aus betrieblichen Gründen und aus Sicherheitsgründen weiterhin eingeschränkt bleiben. Eine dauerhafte uneingeschränkte Nutzung für Fahrräder ist nicht leistbar. Entgegen der Bahn ist in den Bussen nicht das notwendige Platzangebot vorhanden. Wo es möglich ist, streben wir eine weitgehende Vereinheitlichung und Vereinfachung der Mitnahmemöglichkeiten an.</p>	T	<p>Der Landkreis Konstanz begrüßt die angekündigte Vereinheitlichung und Vereinfachung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im VHB. Die im Kapitel 3.2.2. enthaltene Vorgabe, eine erweiterte Fahrradmitnahme mittels Hecklastträgern oder Fahrradanhängern auf Bus-Hauptlinien 1. und 2. Ordnung vorzusehen, soll insbesondere in den ländlichen Teilen des Landkreises Konstanz, in denen die Kombination von Fahrrad und ÖPNV sehr potenzialträchtig ist, zu einer Erweiterung der Haltestelleneinzugsbereiche und damit einer Vergrößerung der Flexibilität der ÖPNV-Kunden beitragen.</p> <p>Der Einsatz von Hecklastträgern oder Fahrradanhängern ist in anderen Regionen in Deutschland (unter anderem im benachbarten Bodenseekreis) bereits gängige Praxis. Diese sollen sicherstellen, dass (zahlende) Kundinnen und Kunden mit Fahrrad insbesondere auch dann mitgenommen werden können, wenn es zu einem Platzkonflikt im Mehrzweckbereich (der weiterhin auf die Belange von Mobilitätseingeschränkten und Eltern mit Kinderwagen optimiert bleiben soll) kommt. Sie dienen also zur Konfliktvermeidung unter den Fahrgästen bzw. mit dem Fahrpersonal. Sollten sich in der Praxis Probleme im Zusammenhang mit diesem Angebot ergeben, kann dem durch Einschränkung der Haltestellen, an denen Be-/Entladen werden kann oder - im Ausnahmefall - dem vollständigen Ausschluss bei besonders stark nachgefragten Fahrten - entgegengewirkt werden. Sobald hier Erfahrungswerte vorliegen, wird die Situation neu bewertet.</p> <p>Sollten in Einzelfällen begründete Sicherheitsbedenken bestehen, sind diese im Rahmen der Umsetzungsplanung einzubringen adäquat zu berücksichtigen.</p>	KoV	–
AV_VHB.04	<p>■ Die Integration der Stadtverkehrstarife in den Verbundtarif wird bis Ende des Jahres 2024 erfolgt sein. Damit können alle Verkehrsmittel mit jedem gültigen Fahrschein genutzt werden.</p>	T	<p>Der Landkreis Konstanz begrüßt die zwischenzeitlich erfolgte Integration der Stadttarife. Im Anhang 4.A, Maßnahme M.15 wird der Vermerk entsprechend angepasst.</p>	BM	Anhang 4.A
AV_VHB.05	<p>Zu Ziffer 4.7.3 E-Tarif</p> <p>CiCo BW ist grundsätzlich für jedes Unternehmen frei, das sich um Lizenzen bewirbt und die Anforderungen erfüllt. FairtiQ wird sich wahrscheinlich um eine Lizenz bewerben. Beide Verfahren basieren auf einer Bestpreisabrechnung und weniger auf Mehrfahrtenkarten. Dennoch wird dann ein elektronisch zur Verfügung stehendes System vorhanden sein, das Vielfahrer im Gelegenheitsverkehr durch rabattierte Fahrscheine begünstigt. Ein eigenes elektronisches Mehrfahrtenangebot einzuführen ist ressourcenabhängig. Da FairtiQ bereits in der Schweiz eingeführt ist, werden auch Übergangstarife elektronisch abbildbar sein.</p>	T	<p>Die Passage "eine Mehrfahrtenkarte (ähnlich der bisherigen Punkte-Karte) in elektronischer Form sowie" wird aus dem Kapitel 4.7.3 sowie die Maßnahme M.10 im Anhang 4.A entfernt.</p> <p>Der letzte Satz im Kapitel 4.7.3 sowie die Maßnahme M.10 im Anhang 4.A wird wie folgt umformuliert, um die Anbieterneutralität zu berücksichtigen: <i>"Des Weiteren können darüber unter Umständen auch verbund- bzw. grenzüberschreitende Tickets von und in die Schweiz angeboten werden (Anhang 4.A, Maßnahme M.10)."</i></p>	BS	Kapitel 4.7.3, Anhang 4.A
AV_VHB.06	<p>Allgemein</p> <p>Zum Finanzvolumen nach § 15 ÖPNVG ist anzumerken, dass dies 250 Mio. € heißen muss.</p>	H	<p>Vielen Dank für den Hinweis. Die Formulierung im zweiten Absatz des Kapitel 5.2 wird entsprechend angepasst.</p>	BS	Kapitel 5.2

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Zweckverband Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar Heuberg (move)					
AV_Move.01	<p>Als Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar-Heuberg haben wir lediglich eine Anmerkung zum gemeinsamen Übergangstarif VHB-Move87:</p> <p>Hierzu steht in dem Konzept , Seite 112:</p> <p>3.2.8 Tarifgestaltung</p> <p>" Übergangstarife Mit den angrenzenden Tarifverbünden 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."</p> <p>Stellungnahme: In Absprache mit Ihrem örtlichen Verkehrsverbund VHB ist geplant, den Übergangstarif VHB-Move87 zum 31.12.2024 abzuschaffen. Begründung: Im Abo besteht durch die Einführung des Deutschlandtickets kein Bedarf am teureren Übergangstarif mehr und im Gelegenheitsverkehr gibt es mit dem bwtarif mittlerweile ebenfalls einen baden-württembergischen Tarif für verbundübergreifende Fahrten.</p>	T	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV_VHB.01	BS	Kapitel 2.6.2 und 3.2.8

Stellungnahmen zum Anhörungsentwurf "Ergänzungswünsche Stadt Konstanz zum Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025"	Prüfung der Anliegen [Stand 10.03.2025]
---	--

Themen- bereiche	A = Allgemeine Anmerkungen AQ = Aufenthaltsqualität AS/VS = Anbindungs- & Verbindungsstandard B = Barrierefreiheit EM = Ergänzende Mobilität ES = Erschließungsstandard H = Sonstige Hinweise / Redaktionelle Anmerkungen S = Service, Kommunikation & Verhalten des Fahr-/Betriebspersonals SPNV = Schienenpersonennahverkehr T = Tarif & Vertrieb W/FGI = Bewerbung des bestehenden Angebots / Fahrgastinformation	<u>Prüfergebnisse</u> KoV = Kenntnisnahme ohne weitere Veranlassung BM = Berücksichtigung im Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplans BS = Sonstige Berücksichtigung im Nahverkehrsplan
		Sofern ein Anliegen im Nahverkehrsplan berücksichtigt wurde, ist in der Spalte "Berücksichtigungsort" angegeben an welcher Stelle dies erfolgte. Bei Anpassungen des Berichtes ist die Kapitelnummer angegeben, bei Anpassungen an den übrigen Unterlagen die Bezeichnung des jeweiligen Anhangs

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Kanton Thurgau					
AV2_TG.01	Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Integration der Stadt Konstanz in den Entwurf des Nahverkehrsplanes Stellung nehmen zu können. Unsere Stellungnahme bezieht sich nur auf die rot eingefärbten Änderungen. Im Weiteren verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 29.08.2024.	A	Kenntnisnahme	KoV	–
AV2_TG.02	<p>Zum vorliegenden Anhörungsentwurf haben wir folgende Ergänzungs- oder Änderungsbegehren bei den Massnahmen (ab Seite 156ff) im Bericht sowie im Liniennetzplan:</p> <p>Massnahme M K.04 Die Massnahme soll folgendermassen umformuliert werden: <i>Die gemeinsam zwischen Stadt Konstanz, Landkreis Konstanz, Stadt Kreuzlingen und Kanton Thurgau entwickelten Ideen und Lösungsansätze für ein zuständigkeitsgrenzen-übergreifendes Buslinienkonzept sollen weiter vertieft und zum nächstmöglichen Zeitpunkt umgesetzt werden.</i></p> <p>Begründung: Es gibt noch kein Buskonzept für die grenzüberschreitenden Linien. Das muss noch erarbeitet werden.</p>	AS/VS	<p>Die Maßnahme M_K.04 wird wie gewünscht umformuliert.</p> <p>Die vorliegenden Planungen treffen Aussagen zu Linienführungen, bedienten Haltestellen und Bedienungshäufigkeiten und stellen somit ein "Buslinienkonzept" dar. Dieses soll im nächsten Planungsschritt in konkrete Fahrpläne überführt werden, die z.B. auf Anschlussrelationen und sinnvolle Umlaufzeiten Rücksicht nehmen. Hierbei handelt es sich dann um ein "Betriebskonzept" bzw. eine "Feinplanung", die auf Basis des im Zuge des Nahverkehrsplans erarbeiteten Buslinienkonzeptes erstellt wird.</p>	BM	Anhang 4.A und Kap. 4.1
AV2_TG.03	<p>Massnahme M K.04.d Die Verlängerung der Linie 700 soll vom mittelfristigen in den vordringlichen Bedarf aufgenommen werden.</p> <p>Begründung: Mit der Aufnahme in den vordringlichen Bedarf, kann eine zusätzliche grenzüberschreitende Buslinie aufgrund der bereits vorhandenen ausreichenden Wendezeit zeitnah umgesetzt werden.</p>	AS/VS	Der Vorschlag wird wie gewünscht im Maßnahmenkonzept umgesetzt.	BM	Anhang 4.A und Kap. 4.1

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025					
Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 03: Anliegen zu Ergänzungswünschen der Stadt Konstanz					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV2_TG.04	<p>M K.04.f: Die Massnahme soll folgendermassen umformuliert werden: <i>Die Linie 908 soll weiterhin im 30-Minuten-Takt bedient und ab Konstanz, Bahnhof über Emmishofer Zoll, Kreuzlingen Brückenstrasse oder über den Hauptzoll nach Kreuzlingen, Helvetiaplatz (von dort wie gehabt weiter nach Landschlacht) geführt werden. Die genaue Wegführung im Grenzbereich ist noch abzustimmen.</i></p> <p>Begründung: Wir bevorzugen eine Führung der Buslinie 908 über den Hauptzoll und nicht über den Emmishofer Zoll. Über den Hauptzoll wäre die Fahrzeit kürzer und weniger stauanfällig als über dem Emmishofer Zoll.</p>	AS/VS	Die Maßnahme M_K.04.f wird wie gewünscht umformuliert.	BM	Anhang 4.A und Kap. 4.1
AV2_TG.05	<p>M K.04.i: Die Massnahme soll folgendermassen umformuliert werden: <i>Verlängerung mindestens einer – idealerweise mehrerer – Regionalbuslinie(n) des Kantons Thurgau zu einer neu einzurichtenden Haltestelle „Konstanz, Klein Venedig Bahnhof Ost“. Diese sollte in Höhe des Fussgängersteg Bodanstrasse gelegen sein, von dem ein Abgang zum Bahnsteig geschaffen werden sollte. Zusätzlich ist eine Wendemöglichkeit für den Regionalbus zu schaffen. Voraussetzung hierfür ist eine Öffnung des derzeit nur für Fußgänger und Radfahrende geöffneten Grenzübergangs in der Seestrasse für Busse des ÖV. Dies wurde bereits als Massnahme ins Agglomerationsprogramm 5. Generation Kreuzlingen/Konstanz mit aufgenommen.</i></p> <p>Begründung: Eine Regionalbuslinie mit Endhaltestelle beim Fussgängersteg zum Lago ist für uns nicht denkbar. Als Endhaltestelle kommt nur der Bahnhof als Anknüpfungspunkt an den übrigen öffentlichen Verkehr in Frage.</p>	AS/VS	<p>Die Maßnahme M_K.04.i wird sinngemäß wie gewünscht umformuliert.</p> <p>Die neue Haltestelle auf der Ostseite des Konstanzer Bahnhofs wird in "Konstanz, Bahnhof Ost/Klein Venedig" umbenannt.</p>	BM	Anhang 4.A und Kap. 4.1
AV2_TG.06	<p>Bericht Prüfbedarf, Kapitel 4.1.6 (S. 165) M K.04.j: Die Massnahme soll folgendermassen umformuliert werden: <i>Einrichtung einer neuen grenzübergreifenden Buslinie mit der Linienführung Tägerwilen (CH) – Konstanz Industriegebiet.</i></p> <p>Die Tabelle in Anhang 4C ist entsprechend anzupassen.</p>	AS/VS	Die Maßnahme M_K.04.j wird wie gewünscht umformuliert.	BM	Anhang 4.A und Kap. 4.1
AV2_TG.07	<p>Kartenband - Gesamtliniennetzplan Der im violetten Kasten beschriebene Hinweistext soll mit folgendem Text ersetzt werden: <i>Linien 700, 901, 908 und 92X werden in einem zuständigkeitsgrenzen-übergreifenden Buslinienkonzept noch vertieft.</i></p> <p>Begründung: Es soll nicht nur die Linienführung der Linie 908 überprüft werden.</p>	AS/VS	Der Vorschlag wird wie gewünscht im Gesamtlinienplan (Anhang K.4.b im Kartenband) umgesetzt.	BS	Anhang K.4.b
AV2_TG.08	Die oben aufgeführten Ergänzungen wurden am 14.02.205 mit Stephan Fischer, Amt für Stadtplanung und Umwelt Stadt Konstanz vorbesprochen und mit dem Tiefbauamt der Stadt Kreuzlingen abgestimmt.	H	Kenntnisnahme	KoV	–
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH					
AV2_NVBW.01	Wir melden von Seiten der NVBW eine Fehlanzeige.	H	Kenntnisnahme	KoV	–

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025					
Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 03: Anliegen zu Ergänzungswünschen der Stadt Konstanz					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Stadt Kreuzlingen					
AV2_KRZ.01	<p>Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zum Entwurf des Nahverkehrsplanes Stellung nehmen zu können. Im Weiteren verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 28.08.2024 [...].</p> <p>Wir verzichten auf eine eigene detaillierte Stellungnahme, da sich unsere Inputs mit der Stellungnahme vom Kanton (Öffentlicher Verkehr) deckt resp. unterstützen wir die Anliegen, welche von Kanton eingebracht wurden.</p>	A	Kenntnisnahme	KoV	–
AV2_KRZ.02	Lediglich bei der Massnahme M K.04.f, bevorzugen wir aus heutiger Sicht die Linienführung über den Emmishofer Zoll. Den Vorschlag vom Kanton, die zukünftige Linienführung noch nicht festzulegen resp. offen zu formulieren unterstützen wir jedoch vollumfänglich.	AS/Vs	Die Maßnahme wird wie gewünscht ergebnisoffen umformuliert (siehe AV2_TG.04).	KoV	–
Stadtwerke Konstanz					
AV2_SWK.01	<p>zu dem am 31.01.2025 übermittelten Entwurf des Nahverkehrsplanes des Landkreises Konstanz teilen wir unter Bezugnahme auf und in Ergänzung unserer bisherigen Einlassungen folgendes mit:</p> <p>• Anlage 4 C Angebotskonzeption: Eine Verlängerung bestehender Stadtbuslinien (etwa Linie 6) über die Stadtgrenzen hinaus ist aus unserer Sicht betrieblich und wirtschaftlich nachteilig. Neben den finanziellen Auswirkungen auf den Haushalt der Stadt Konstanz aufgrund einer städtischen Teilfinanzierung von Regionalbuslinien, gibt es auch betriebliche Gründe, welche gegen eine Verlängerung bestehender Linien sprechen. Die Linie 6 operiert bereits heute häufig an den Kapazitätsgrenzen, sodass zusätzliche Fahrgäste aus Richtung Reichenau zu Kapazitätsengpässen im Stadtgebiet führen würden. Notwendige Kapazitätsausweitungen im Stadtgebiet gingen finanziell voll zu Lasten der Stadt Konstanz. Zum anderen lässt das Betriebskonzept mit Elektrobussen eine Ausweitung der täglichen Kilometerleistungen nicht zu bzw. wären erhebliche Steigerungen bei den Betriebskosten zu erwarten.</p>	AS/Vs	<p>Die aus der gutachterlich ermittelten Fahrgastprognose sowie den Anliegen aus dem Beteiligungsverfahren heraus begründete Verlängerung einzelner Linien, die sich im Linienbündel "Stadtverkehr Konstanz" befinden, hat keine nachteilige Wirkung auf den Haushalt der Stadt Konstanz, da die Unterdeckung des Anteils der Linien, die außerhalb der Stadtgrenzen verlaufen (bzw. über die in der ÖPNV-Potenzialstudie inkl. nachgelagerten Prozessen beschriebenen Linienkonzeption hinausreichenden Bestandteile des Ziel-Linienkonzeptes), durch den Landkreis Konstanz finanziert werden.</p> <p>Durch die bessere Vernetzung der vorhandenen ÖPNV-Leistungen im Stadt-Umland-Verkehr können betriebliche Synergien (z.B. Vermeidung der bisherigen Doppelbedienung Stadtbus <=> Regionalbus zwischen Wollmatingen und Reichenau) abgeschöpft sowie attraktive Direktverbindungen zur Befriedung der kleinräumigen Verkehrsnachfrage zwischen der Stadt Konstanz und der Gemeinde Reichenau geschaffen werden. Somit ist von im Vergleich zum bisherigen Konzept insgesamt wachsenden Fahrgastzahlen (insbesondere an den Enden der betroffenen Linien, an denen nachweislich Kapazitätsreserven vorliegen) und damit auch der Fahrgeldeinnahmen auszugehen.</p> <p>Im Zielkonzept ist eine deutliche Erweiterung des Fahrtenangebotes auf nahezu allen Relationen im Konstanzer Stadtgebiet berücksichtigt. Somit kann aus der heutigen Auslastungssituation auf einzelnen Linien nicht auf die Situation im Zielkonzept geschlossen werden. Die Linie 6 bedient gegenwärtig beispielsweise als einzige Linie täglich und im Taktverkehr das Industriegebiet im Bereich Carl-Benz-/Fritz-Arnold-/Line-Eid-Straße, in welchem sich viele Arbeitsplätze und publikumswirksame Einrichtungen befinden. Künftig soll diese Aufgabe durch die neuen Linien 81 und 82 übernommen werden, womit die Linie 6 entlastet wird. Dafür wird die Linie 6 direkt über die Max-Stromeyer-Straße geführt. Dort wiederum sollen künftig außerdem die neuen Linien 41, 42 und 7 entlangfahren. Unter Berücksichtigung dieser Gesamtkonzeption ist nicht davon auszugehen, dass die derzeitigen Kapazitätsprobleme auf der Linie 6 auch nach Umsetzung des Zielkonzeptes fortbestehen bzw. verschlimmert werden oder zusätzliche Verstärkerfahrten mit damit verbundener Betriebskostensteigerung auf dem Gebiet der Stadt Konstanz nötig sind. Eine ggü. heute nachteilhafte Entwicklung der wirtschaftlichen Situation der Stadt Konstanz bzw. ihrer Stadtwerke kann vor diesem Hintergrund nicht festgestellt werden.</p>	KoV	–

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025					
Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 03: Anliegen zu Ergänzungswünschen der Stadt Konstanz					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV2_SWK.02	<p>• Zum Thema Finanzierung unter 5.2 auf Seite 198:</p> <p>Für die einbrechenden und ausbrechenden Verkehre benötigt die Stadt Konstanz so genannte Delegationsvereinbarungen mit benachbarten Aufgabenträgern. Die auf dem Gebiet des Landkreises Konstanz entstehenden Betriebskosten sind vom Aufgabenträger Landkreis Konstanz zu tragen. Hier bietet sich die Möglichkeit, eine solche Regelung zumindest für den Landkreis Konstanz zu verankern, sodass sich die Stadt Konstanz in einem eigenen Beschluss nurmehr darauf beziehen muss. Dies gilt auch für verbindliche Finanzierungsregelungen.</p>	AS/VS	<p>Der Hinweis auf die Notwendigkeit einer Delegationsvereinbarung zwischen der Stadt Konstanz und dem Landkreis Konstanz wird dankend zur Kenntnis genommen und mittels folgender Formulierung unter der Auflistung der Leistungen im Linienbündel "Stadtverkehr Konstanz", an denen sich der Landkreis Konstanz beteiligt ergänzt.</p> <p><i>"Zur Regelung der organisatorischen und finanziellen Zuständigkeiten auf den genannten Linien soll zwischen der Stadt Konstanz und dem Landkreis Konstanz eine Zweckvereinbarung zur Delegation von Bestellbefugnissen geschlossen werden. In dieser sollen neben den vertragsgegenständlichen Relationen unter anderem die Entschädigung für die Aufgabendelegation geregelt werden."</i></p>	BS	Kapitel 5.2
AV2_SWK.03	<p>• Die Stadt Konstanz beabsichtigt, für den Zeitraum ab dem 1. August 2027 den Stadtbusverkehr im Stadtgebiet Konstanz an eine Tochtergesellschaft der Stadtwerke Konstanz GmbH, nämlich die Stadtwerke Konstanz Mobil GmbH, zu vergeben und zwar im Wege einer Inhouse-Vergabe gem. § 108 Abs. 1 GWB. Eine wichtige Voraussetzung für die Inhouse-Fähigkeit eines Unternehmens ist das Erfüllen des Wesentlichkeitskriteriums. Aus unserer Sicht muss daher darauf geachtet werden, dass die KMG nur mit der Erbringung von Stadtbusleistungen fast ausschließlich auf Stadtgebiet beauftragt wird. Dies gilt auch vor dem Hintergrund der beabsichtigten Defizitübernahme durch eine Betrauung. Das Betreiben von Buslinien im Landkreis kann daher nur in äußerst begrenztem Umfang stattfinden.</p>	H	<p>Von den 18 im Linienbündel "Stadtverkehr Konstanz" enthaltenen Linien sollen gemäß dem im Nahverkehrsplan definierten Zielkonzept nur drei Linien über die Stadtgrenze hinaus in die Nachbargemeinde Reichenau verkehren. Gemessen an den außerhalb des Gebietes der Stadt Konstanz zu erbringenden Leistungen (ca. 5 Prozent des Lesitungsvolumens) im Verhältnis zu den innerhalb der Stadt Konstanz vorgesehenen Leistungen (95 Prozent) ist nicht davon auszugehen, dass die Inhouse-Fähigkeit mit der Umsetzung des Zielkonzeptes gefährdet ist.</p>	KoV	–
AV2_SWK.04	<p>• Im Hinblick auf die spätestens zum Jahresende erforderliche Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt durch die Stadt Konstanz hatten wir angeregt, die für das Stadtgebiet Konstanz geltenden Regelungen zumindest an einer Stelle des Nahverkehrsplanes zusammenzufassen. Dies vor dem Hintergrund, dass in der Vorabbekanntmachung die zu erbringende Leistung präzise beschrieben werden muss, was regelmäßig auch durch einen Verweis auf den bestehenden Nahverkehrsplan erfolgt. Dies gilt auch für die von der Stadt Konstanz beabsichtigten Optionen für eine Ausweitung des Angebotes.</p>	H	<p>Im Nahverkehrsplan des Landkreises Konstanz sind die ausschließlich auf die kreisangehörige Stadt Konstanz zutreffenden und von den Vorgaben des Landkreises abweichenden Mindeststandards hinreichend klar und unmissverständlich abgegrenzt. In diesem Sinne kann der Nahverkehrsplan zur Vorbereitung der Ausschreibung des Linienbündels "Stadtverkehr Konstanz" verwendet werden.</p> <p>Das im Nahverkehrsplan dargestellte Zielkonzept stellt die unter verkehrlichen Gesichtspunkten sowie mit Blick auf die Erreichung der durch Stadt und Landkreis Konstanz definierten Ziele beste Umsetzungsvariante dar. Falls mangelnde Ressourcen ein abgestuftes Vorgehen in der Umsetzung dieses Zielkonzeptes notwendig machen, erfolgt dies im Rahmen der Vorabbekanntmachung durch die Definition von Optionen, die als Zwischenstufen zur Erreichung des Zielkonzeptes zu verstehen sind. Auf diesem Weg soll der ÖPNV vom bestehenden Linienkonzept aus Schritt für Schritt zielgerichtet in Richtung des Zielkonzeptes transformiert werden.</p>	KoV	–
AV2_SWK.05	<p>Hinsichtlich der Anfrage von Herrn Fischer nach Daten zur Kostenkalkulation des neuen Angebotskonzeptes haben Sie nach Daten aus dem Jahr 2023 gefragt. Diese eignen sich bereits aufgrund der Tatsache, dass die seitdem eingetretenen Tarifierhöhungen und weitere erhebliche Kostensteigerungen nicht berücksichtigt sind, nicht als taugliche Ausgangswerte. Darüber hinaus sind sie nicht verwendbar, da ein Regionalverkehr strukturell andere Voraussetzungen und Kostenkomponenten aufweist. Wir haben dennoch versucht, für Sie einen belastbaren Wert zu ermitteln. Dieser berücksichtigt:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Die Kostensteigerungen in 2024 und 2025, vor allem bei den Gehältern.2. Die zu erwartenden Kostensteigerungen bis einschließlich 2027.3. Die Tatsache, dass uns außer den geplanten Linienführungen keine weiteren Informationen zu den angedachten Fahrplanangeboten im Regionalverkehr vorliegen. <p>[...]</p>	H	<p>Am 20. November hat das Projektteam bei den Stadtwerken um Meldung des für die Kalkulation zu verwendenden Kostenkennwertes gebeten. Nachdem bis zur Vorbereitung des Anhörungsverfahrens Mitte Januar 2025 die Mitteilung eines Wertes verweigert und infolgedessen die Anwendung von "branchenüblichen Werten" empfohlen wurde, wurde durch den Gutachter ein eigener Wert ermittelt und angewendet.</p> <p>Die angefragten Daten für das Jahr 2023 - das zum Zeitpunkt November 2024 aktuellste vollständige Betriebsjahr - sollten als Ausgangswert für die Ermittlung des kalkulationsrelevanten Kennwertes dienen, der die erwähnten Kostensteigerungen berücksichtigt hätte.</p> <p>Für die nachträgliche Mitteilung des auf die betriebliche Situation der Stadtwerke bezogenen Kostenkennwertes für die Kalkulation der künftigen Betriebskosten wird an dieser Stelle gedankt. Er wird in die Kostenkalkulation eingearbeitet und die Angaben in den Unterlagen entsprechend angepasst.</p>	BS	Kapitel 4.1.4

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025					
Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 03: Anliegen zu Ergänzungswünschen der Stadt Konstanz					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
ÖV Bodenseeraum					
AV2_ÖVB.01	ANHANG_2.D Gebietssteckbrief Konstanz - Publikumswirksame Einrichtungen Das Ausflugsziel Insel Mainau (> 1 Mio. Eintritte/Jahr) fehlt. Ebenso fehlt der Schifffahrtshafen als Ausgangspunkt für touristische Erlebnis-Schifffahrten/Rundfahrten mit Einsteigerzahlen i.S. von «Besuchern» (Frequenzen BSB, KRB, SBS und URh sollten hier ausreichen).	H	Vielen Dank für den Hinweis. Die Blumeninsel Mainau ist bisher nur als Siedlungseinheit im Gebietssteckbrief der Stadt Konstanz (Anhang 2.D) berücksichtigt. Sie wird nun auch im Absatz "Publikumswirksame Einrichtungen" ergänzt.	BS	Anhang 2.D
AV2_ÖVB.02	ANHANG_2.D Gebietssteckbrief Konstanz - Wünsche und Anmerkungen Nach unserer Kenntnis wird die "Reduzierung Anzahl Fahrten" im Busverkehr am Bahnhofplatz von der Stadt Konstanz nicht weiter verfolgt (vgl. Niederschrift des HFK-Ausschusses der Stadt vom 14.11.2024). Wir bitten um Prüfung und ggf. Korrektur im NVP-Entwurf.	H	<p>Der Wunsch, den Bahnhofplatz vom Busverkehr zu entlasten besteht grundsätzlich weiterhin. Allerdings gab es nach der Verlegung der Buslinien wegen der Umgestaltung des Bahnhofplatzes deutliche Proteste wegen der schlechteren Erreichbarkeit des Bahnhofs bzw. des Einkaufsbereichs rund um Marktstätte und Lago-Center.</p> <p>Nach Ende der Baumaßnahme ist der Bahnhofplatz eine Fußgängerzone - Linienverkehr frei. Hier werden die Buslinien zunächst wieder fahren wie vorher, d.h. in der Spitzenstunde 49 Busse. Aufgrund der niedrigeren Geschwindigkeit und der Tatsache, dass künftig etwa die Hälfte der Busse elektrisch fahren wird, reduziert sich die Belastung für Fußverkehrg und Aufenthalt deutlich.</p> <p>Bei Umsetzung der im NVP im mittelfristigen Bedarf genannten Linien werden am Bahnhofplatz vergleichbar viele bis ggf. einige Busse mehr in der Spitzenstunde verkehren. Aufgrund der Tatsache, dass der MIV dann nicht mehr über den Bahnhofplatz geführt wird, ist die Mehrbelastung durch Linienbusse vertretbar.</p>	KoV	–
AV2_ÖVB.03	ANHANG_2.D Gebietssteckbrief Konstanz - Wünsche und Anmerkungen: Infrastrukturkapazität am Bahnhof Konstanz In Abstimmung mit dem EVU Turbo AG weisen wir besonders auf folgenden Punkt hin, der im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden muss: Bei der Neugestaltung des Bahnhofplatzes konnten fahrplantechnische und betriebliche Anforderungen der Regionalbusverkehre (primär Linien 700/7394) und regelmässiger Schienenersatzverkehre nicht im erforderlichen Umfang berücksichtigt werden. Wir verweisen auf diverse Besprechungen mit den betroffenen Aufgabenträger/Besteller im SPNV und Regionalbusverkehr, den Bahnunternehmen sowie Busunternehmen, zuletzt am 31. Januar 2025. Die am Bahnhof Konstanz unvermeidbare Berücksichtigung von (Puffer-) Wendezeiten und der Anschlussgewährung zum Bahnverkehr setzt bestimmte, am Kundenbedürfnis und an verkehrlichen Erfordernissen orientierte Anforderungen. Seitens der Bahn- und Busunternehmen wird der Engpass in der Infrastruktur für den Busverkehr am Bahnhofplatz derzeit als kritischer betrachtet als etwa die knapp dimensionierte Infrastruktur an Bahnsteiggleisen und Personenanlagen. Wir beantragen: Die Anforderungen aus Regionalbusverkehr und Schienenersatzverkehr (im Schnitt etwa 2-3 Abende/Monat+Richtung sowie ca. 4 Wochenenden/Jahr, ohne Busnotverkehre) sind in einer Zielkonzeption für ausreichende Kapazitäten am Bahnhofplatz zu weiterzuverfolgen.	H	<p>Auch aus Sicht der Stadt Konstanz wäre ein weiterer Bussteig für Schienenersatzverkehre grundsätzlich wünschenswert. Der vor Ort verfügbare Raum setzt dem jedoch enge Grenzen.</p> <p>Der Bahnhofplatz wird derzeit auf Basis einer langjährig vorbereiteten Planung umgestaltet. Dabei entstehen drei Bussteige (zwei auf der Seite des Empfangsgebäudes und einer auf der Altstadt-Seite), an denen zum Teil mehrere Busse gleichzeitig halten können. Aus Sicht der Stadt Konstanz ist dies ausreichend, um die reguläre Anzahl der im Zielkonzept vorgesehenen Anzahl an Busabfahrten plus gelegentlich auftretenden Schienenersatzverkehre abfertigen zu können. Zur Entspannung der wahrgenommenen Situation trägt bei, dass der Bedarf an Warteflächen für dort beginnende bzw. endende Fahrten durch die im Nahverkehrsplan vorgesehene Verlängerung der Buslinie 700 bis Kreuzlingen reduziert wird. Gemäß Zielkonzept werden am Bahnhof Konstanz nur noch die Linien 6, 41, 42 und 7394 enden.</p> <p>Eine Warteposition für Schienenersatzverkehre ist in der Bahnhofstraße geplant (nicht im Bahnhofplatz).</p> <p>Der Bedarf für weitere Bussteige soll im Zusammenhang mit der Konkretisierung des im Nahverkehrsplans dargestellten Zielkonzeptes in Form eines Betriebskonzeptes eruiert und auf dieser Basis neu bewertet werden.</p>	KoV	–
AV2_ÖVB.04	Anregung zur Prüfung kurzfristiger Massnahmen: • für fahrplanbedingte Wende-/Pufferzeiten (z.T. nötig in Folge Verkehrsbelastung am nördlichen Seeufer sowie Flexibilität des Fährbetriebs) im Umfang von 5-15 min sind bahnhofsnah ausreichend Wartepositionen erforderlich. Ein Ausweichen auf "Kleinvenedig" oder Flächen westlich der Innenstadt kommen fahrplan-/umlaufbedingt nur sehr bedingt in Frage. Wir würden hierzu eine zumindest temporäre Umgestaltung der Brachfläche hinter dem Lago-Center für sehr gut geeignete betrachten.	H	Die Brachfläche hinter dem Lago-Center ist ein wichtiger Standort für Wohnungsbau (siehe www.konstanz.de/start/stadt+gestalten/handlungsprogramm-wohnen). Die Fläche steht für verkehrliche Nutzungen nicht zur Verfügung. Eine potenziell vorstellbare Durchbindung von Linien der am Bahnhof endenden Linien bis Klein-Venedig verbietet sich aufgrund der Schrankenschließzeiten an der Hafenstraße von etwa 30 Minuten in der Spitzenstunde. Zur Entschärfung der befristeten Situation ist eine Warteposition für Schienenersatzverkehre in der Bahnhofstraße geplant (nicht im Bahnhofplatz).	KoV	–

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025					
Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 03: Anliegen zu Ergänzungswünschen der Stadt Konstanz					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV2_ÖVB.05	<ul style="list-style-type: none">zur Entschärfung der Situation für die Linie 700 (Wendezeit von ca. 35 min) sollte zeitnah die Fortführung bis Kreuzlingen, Bärenplatz geprüft werden, die bisherige Standzeit kann so z.T. produktiv und kostengünstig genutzt werden (vgl. Massnahme M_K.04).	AS/VS	Dies ist im Maßnahmenkonzept bereits berücksichtigt (siehe erwähnte Maßnahme M_K.04). Auf Wunsch des Kanton Thurgau, der sich an der Verlängerung der Linie finanziell beteiligen müsste (da sein Gebiet berührt wird), wird die Maßnahme in den "vordringlichen Bedarf" aufgenommen (bisher "mittelfristiger Bedarf").	BM	–
AV2_ÖVB.06	<ul style="list-style-type: none">für Schienenersatzverkehre sind unter Berücksichtigung erforderlicher Buskapazitäten und Anschlussgewährungen bzw. Pufferzeiten zumindest täglich ab 21 Uhr und für den Wochenendbetrieb je Zielrichtung Haltepositionen am Bahnhofplatz zu definieren, die mind. 5 min vor der jeweiligen Abfahrtszeit angefahren werden können und Wartepositionen zu schaffen. <p>Wir bitten darum, dies als Massnahme im NVP festzuhalten und mit Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern weiterzuverfolgen.</p>	H	Der Vorschlag wird als Prüfauftrag in das Maßnahmenkonzept aufgenommen.	BM	–
AV2_ÖVB.07	<p>ANHANG_2.D Gebietssteckbrief Konstanz - Wünsche und Anmerkungen: Ausserordentliche Bedeutung der Verkehrsmittel der Stadtwerke Konstanz im überregionalen Verkehr inkl. Transitfunktion</p> <p>Den Verkehrsmitteln der Stadtwerke Konstanz kommen zumindest bei der Linie 1 (Anbindung Fähre) sowie im Fährverkehr Konstanz-Meersburg eine besondere, für städtische Linien untypische Bedeutung zu: Diese haben in hohem Masse auch im Transit zwischen der Schweiz bzw. den Bahnverkehren in Konstanz und der Nordseite des Bodensee eine regionale wie auch überregionale wichtige Funktion.</p> <p>Bei der Angebotsgestaltung, bei der Tarif- und Vertriebsituation, bei der Gewährleistung und Sicherstellung von Anschlüssen wie auch bei der Ausgestaltung von Störungs- und Kommunikationskonzepten muss die Relevanz der Linie 1 und des Fährverkehrs im überregionalen Transitverkehr mehr als bisher berücksichtigt werden (z.B. auch bei Unterbrechung/Ersatzgestaltung der Verkehrsachse Bahnhof <> Fähre bei Events). Hier liegen auch Nachfrage- und Einnahmepotentiale, die besser erreicht werden könnten als dies aktuell der Fall ist.</p>	W/FGI	Die Stadt Konstanz und der Landkreis Konstanz sehen die verkehrliche Bedeutung der Linie 1 ähnlich und sind bestrebt eine stärkere "Durchlässigkeit" dieser Relation zu erreichen. Dies soll in einem ersten Schritt insbesondere über die im Nahverkehrsplan vorgesehene Integration der ganzjährig bedienten Fährverbindungen (einschließlich der Fähre Konstanz - Meersburg) in die vorhandenen elektronischen Fahrplanauskunftssysteme sowie in die Tarifstrukturen des ÖPNV (einschließlich Finanzierungsstrukturen) erfolgen.	KoV	–
AV2_ÖVB.08	<p>ANHANG_2.E - ANHANG_4.A - Linienübersicht Bestand 04/2021 / Maßnahmenkonzept 2024</p> <p>Aktualität der Angaben: Der Nahverkehrsplan enthält Linienbezeichnungen im SPNV und im Regionalbusverkehr, die nicht mehr aktuell sind (oder z.T. nie benutzt wurden): Die Linienbezeichnungen im SPNV sind auf den Stand 2024 bzw. 2025 zu aktualisieren (z.B. RE3 statt IRE3 oder S6 statt RB29), ebenso im Regionalbusverkehr (Linie 33 statt 7349). Neu aufzunehmen ist auch die Linie S44 Konstanz-Weinfelden (T120 Mo-So).</p> <p>Die Aktualität der Angaben zu einzelnen Linien ist aus unserer Sicht nicht ganz korrekt oder veraltet: Die Angebotsangaben an Schul- und Ferientagen sowie an Sa und So sind bei den Linien 7392 und 7394 den aktuellen Gegebenheiten anzupassen.</p>	H	<p>Die Bestandsanalyse erfolgte im Jahr 2021 und ist mit Blick auf dieses Jahr korrekt. Es sind dort ausschließlich Angaben enthalten, die damals in der elektronischen Fahrplanauskunft der NVBW verwendet wurden (unabhängig des lokal abweichenden Marketings bei der Linie RB29 bzw. "seehas").</p> <p>Die im Jahr 2025 gültigen Linienbezeichnungen werden zur Vermeidung von Missverständnissen in der Tabelle ergänzt.</p>	BS	Anhang 4.C

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025					
Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 03: Anliegen zu Ergänzungswünschen der Stadt Konstanz					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV2_ÖVB.09	<p>ANHANG_4.A und Textteil - Maßnahmenkonzept 2024 bzw. Kapitel 4.1.4</p> <p>Massnahme M_All.01 Die Linie in Richtung Allensbach und Bodanrück soll in Konstanz scheinbar nicht den wichtigen Knotenpunkt Bahnhof Konstanz bedienen. Im Freizeitverkehr (Wild- u. Freizeitpark Allensbach) und im Grenzgängerverkehr können mangels Anbindung der Bahnverkehre in/aus Richtung Zürich, St.Gallen und Rorschach/Bregenz wichtige ÖV-Potentiale verpasst werden, die im Blick auf die IBK-Ziele wichtig wären.</p> <p>Die aufgeführte Linie sollte bis zum Bahnhof Konstanz - oder sonst ggf. bis zum Bahnhof Kreuzlingen - geführt werden, um zusätzliche Umstiege und damit Nutzungshemmnisse zu vermeiden. Hier ist besonders auch dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Wild- und Freizeitpark Allensbach besonders von jungen Familien aufgesucht wird, die zu grössere Umstände bzw. Umstiege bei der ÖV-Anreise meiden.</p>	AS/VS	<p>Hauptziele der künftigen Linie 203 sind...</p> <p>--- die Herstellung einer besseren Anbindung der Gemeinde Allensbach an wichtige Ziele in der Stadt Konstanz (u.a. Universität) sowie</p> <p>--- Direktverbindung zwischen bahnfernen Wohngebieten der Stadt Konstanz und dem Wild- und Freizeitpark Allensbach</p> <p>--- bessere kleinräumige Erreichbarkeit der bahnfernen Gebiete untereinander</p> <p>--- Entlastung der Bahnlinie S6 in der Hauptverkehrszeit im Zulauf auf die Stadt Konstanz</p> <p>In der ursprünglichen Planung war vorgesehen, die im Zielkonzept vorgesehene Linie 203 von Allensbach und der Universität Konstanz kommend ab Zähringerplatz als Linie 908 über Bahnhof Konstanz und Kreuzlingen nach Landschlacht zu führen. Da dies jedoch seitens der Stadtwerke Konstanz und dem Kanton Thurgau mit Begründung abgelehnt (siehe AV2_ÖVB.15) und die vorrangige Funktion der Linie 203 in der Stadt Konstanz die Verbesserung der kleinräumigen Erreichbarkeit von Zielen in der Innenstadt ist (womit kein Bedarf für Anbindung des Bahnhofs besteht), wurde entschieden diese Linie zum Bürgerbüro zu führen. Hinzu kommt die in Anliegen AV2_ÖVB.03 kritisierte Haltekapazität am Bahnhof Konstanz, die zusätzlich gegen eine Führung zum Bahnhof spricht.</p> <p>Für aus der Schweiz per Bahn anreisende Fahrgäste mit Fahrziel Wild- und Freizeitpark Allensbach bzw. für Grenzgänger aus den Stadtteilen der Gemeinde Allensbach in die Schweiz ist die Fahrt mit S6 ab/bis Allensbach in Kombination mit Umstieg von/in die Linie 203 die zügigere Verbindungsvariante. Grenzgänger mit Quelle bzw. Ziel in der Stadt Konstanz können den Bahnhof mit den Stadtbuslinien erreichen. Jene Grenzgänger, die ihren Quell- bzw. Zielort zwischen Bahnhof Reichenau und Allensbach haben, sind über eine Weiterfahrt mit der S6 bis Reichenau und anschließendem Umstieg in die Linie 203 zügiger unterwegs, als mit der künftigen Linie 203.</p> <p>Vor diesem Hintergrund kann keine Anpassung der Linienkonzeption an dieser Stelle vorgenommen werden.</p>	KoV	–
AV2_ÖVB.10	<p>ANHANG_4.A Maßnahmenkonzept Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2024</p> <p>Massnahme M_K.01 Wir begrüßen die Führung der Linie von Allensbach bis zur Insel Mainau. Wir regen an, in Allensbach den Anschluss vom/ zum RE der Schwarzwaldbahn und ggf. dem Hochrhein-Bodensee-Express (in Etwa zwischen den Minuten 45 und 10) herzustellen und so die Gesamtfahrzeiten zwischen Offenburg, Schwarzwald, Hochrhein und Singen/Radolfzell und der Insel Mainau zu verbessern. Dies dürfte der Wirtschaftlichkeit der neuen Linie helfen und Überlastungssituationen der Linien 4/13 bzw. 13/4 zwischen Insel Mainau und Bhf. Konstanz, auch im Blick auf grenzüberschreitenden Ausflugsverkehr reduzieren.</p>	AS/VS	<p>Die Bewertung wird dankend zur Kenntis genommen.</p> <p>Die künftige Linie 204 soll in Allensbach auf den RE 2 von/nach Karlsruhe abgestimmt werden und damit unter anderem eine zügige Verbindung zwischen den Konstanzer Bodanrück-Stadtteilen und Radolfzell/Singen/Engen und darüber hinaus realisieren. Eine weitere Schiebung der Ankunfts-/ Abfahrtszeiten der Linie 204 sind aufgrund der begrenzten Wendezeit an der Insel Mainau leider nicht möglich. Reisende des Hochrhein-Bodensee-Express können die Insel Mainau mit Umstieg am Bahnhof Konstanz in die künftigen Linien 41 und 42 erreichen.</p>	KoV	–
AV2_ÖVB.11	<p>Massnahme M_K.04.c Für die Anbindung der Insel Reichenau an die Innenstad von Konstanz ist ein Linienende/-beginn abseits des Bahnhofs Konstanz vorgesehen (Bürgerbüro). Damit entfällt ein wesentliches Potential für die Insel Reichenau (ohne direkte Bahnerschliessung), sowohl als Quell-wie auch als Zielort. Es fehlen wirksame Anschlussverbindungen per Bahn von der bzw. in die Schweiz. Dies sollte überdacht werden – sofern überhaupt die Insel Reichenau direkt mit Konstanz verbunden wird, sind die Bahnverkehre von/nach der Schweiz anzubinden.</p>	AS/VS	<p>Die Insel Reichenau ist im Zielkonzept über drei Buslinien mit der Stadt Konstanz verbunden. Bei zweien davon handelt es sich um verlängerte Stadtbuslinien, die über verschiedene Linienwege sowohl den Bahnhof Reichenau, als auch wichtige Ziele in der Konstanzer Innenstadt (darunter den Bahnhof) bedienen. Bei der dritten Linie handelt es sich um die Verlängerung einer noch zu bestimmenden Buslinie des Kanton Thurgau, die sowohl die Konstanzer Innenstadt, als auch einen Bahnhof in der Schweiz (sowie darüber hinaus weitere Orte im Kreuzlinger Umland) bedienen soll.</p> <p>Vor diesem Hintergrund ist sowohl die gewünschte Direktverbindung an den Konstanzer Bahnhof als auch das Schweizer Bahnnetz bereits Bestandteil der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Zielkonzeption.</p>	KoV	–

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV2_ÖVB.12	<p>M_K.04.f / Linienführung Linie 908</p> <p>Aktuell ist gem. NVP-Entwurf vorgesehen, die Buslinie 908 künftig via Emmishofer Zoll, Döbele und Bodanstr. fahren zu lassen. Dies stellt bei Fahrstrecke und Fahrzeit eine spürbare Verlängerung der Strecke dar, die zudem noch stärker vom MIV beeinträchtigt wird. Dies beeinträchtigt nicht nur die Attraktivität der Linie, sondern mindert die Bildung wirksamer und verlässlicher Anschlüsse zum regionalen/überregionalen deutschen SPNV und zu seequerenden Regionalbusverbindungen am Bahnhof Konstanz für die Agglo Kreuzlingen.</p> <p>Daher lehnen wir eine definitive Festlegung der Fahrtroute auch in Abstimmung mit dem Kanton Thurgau ab und beantragen, die Routenführung noch offen zu lassen und den Status-quo (via Busschleuse beim Lago) weiter zu ermöglichen bzw. sonst ggf. eine Führung über den Hauptzoll (ohne Umweg über das Döbele-Gebiet) zu erwägen.</p>	AS/VS	<p>Der Kanton Thurgau hat im vorgelagerten Abstimmungsverfahren bereits ähnliche Bedenken angemeldet. Daher wird die Linienführung der grenzübergreifenden Linien von/in die Schweiz (einschließlich der Linie 908) im Nahverkehrsplan offen gehalten. Ein entsprechender Vermerk wird in den Unterlagen ergänzt (siehe AV2_TG.04 und AV2_TG.07).</p> <p>Der im Nahverkehrsplan dargestellte Stand stellt nur eine von mehreren denkbaren Umsetzungsvarianten dar und zeigt die aus Sicht der Stadt Konstanz bevorzugte Variante.</p>	BS	Anhänge 4.A, K.4.b und Kap. 4.1
AV2_ÖVB.13	<p>M_K.04 / M_K.04.a / M_K.04.c</p> <p>Zum Teil sind bei den geplanten Massnahmen künftige Parallelverkehre zur Bahn bzw. Quelle-Ziel-Relationen erkennbar, die heute unter Mitnutzung der SPNV-Angebote bedient werden. Wir weisen darauf hin, dass gerade in den Neben-/Schwachverkehrszeiten Beeinträchtigungen auf die SPNV-Nachfrage zu erwarten sind. Deshalb regen wir an, Konzepte eng mit dem SPNV-Aufgabenträger abzustimmen und ggf. mind. ausserhalb der HVZ weiter auf Zubringerkonzepte zum SPNV (S6) zu setzen. Damit ist zu vermeiden, dass Taktlichten am Abend/Wochenenden im SPNV in Frage gestellt werden.</p>	AS/VS	<p>Allen im Nahverkehrsplan formulierten relationsbezogenen Maßnahmen liegt eine Fahrgastprognose zugrunde. Ergänzend hierzu wurde geprüft, ob Maßnahmenvorschläge einen schädlichen oder unschädlichen Bahnparallelverkehr darstellen. Mit Blick auf die Maßnahmen M_K.04, K_K.04.a und M_K.04.c trifft dies nicht zu. Die verkehrlichen Funktionen der SPNV-Linien und den in den genannten Maßnahmen beschriebenen Busverkehren unterscheiden sich erheblich und befinden sich daher nicht in einer Konkurrenz-Situation. Eine weitere Abstimmung mit SPNV-Aufgabenträgern hierzu scheint vor diesem Hintergrund nicht notwendig.</p>	KoV	–
AV2_ÖVB.14	<p>M_K.04.d</p> <p>Die Verlängerung der Linie 700 bis Kreuzlingen, Bärenplatz ist für den Mittelfristzeitraum genannt. Die Ressourcenverfügbarkeit, die erwähnten Umstände zum Bahnhofplatz und zu Abstell-/Wartebereichen könnten für eine kurzfristigere, wirksame Umsetzung sprechen. Wir beantragen die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf, a) um den Effekt kostengünstiger Verbesserungen zeitnah erzielen zu können und b) die Herausforderungen im betrieblichen Kontext im Bereich des Bahnhofplatz Konstanz besser bewältigen zu können.</p>	AS/VS	<p>Eine zeitnähere Realisierung der Maßnahme M_K.04.d wird auch durch den Kanton Thurgau als mitzuständigem Aufgabenträger hierfür gewünscht (siehe AV2_TG.03). Daher wird die Maßnahme M_K.04.d dem "vordringlichen Bedarf" zugeordnet (zuvor "mittelfristiger Bedarf").</p>	BM	Anhang 4.A und Kap. 4.1
AV2_ÖVB.15	<p>M_K.02 / M_K.04.e</p> <p>Verknüpfungssituation Linie 908 in künftigen Planungen: In den ergänzten Angaben im NVP finden wir unterschiedliche Verknüpfungsvarianten, die sich scheinbar widersprechen bzw. bei Ergänzung des NVP um den Teil der Stadt Konstanz nicht bereinigt wurden. So wird von Verlängerungen in Richtung Freibad Horn, zur Linie 14 oder zum Regionalverkehr (Linie 203) geschrieben.</p> <p>Wir regen an, die Angaben im NVP zur Verlängerung/Verknüpfung der Linien 908/925 auf Aktualität und Konsistenz der Angaben zu prüfen. Sollte hier die schlussendliche Lösung noch offen sein, regen wir an, auch Varianten mit Verlängerung bis zur Universität Konstanz (von Hochschulen gewünschte Verbindung der wichtigen Hochschulen in Kreuzlingen und Konstanz) oder nach KN-Staad zur Fähre zu prüfen.</p>	H	<p>Vielen Dank für den Hinweis. Bei der im Anhang 4.A, M_K.02 dargestellten Konzeptvariante handelt es sich um einen Altstand, der nicht bereinigt wurde. Korrekt ist, dass die Linie 908 von/nach Bodensee-Therme und Freibad Horn verlängert werden soll.</p> <p>Die Verknüpfung der Linie 908 mit der Linie 14 ist eine Überlegung aus dem bisherigen Nahverkehrsplan der Stadt Konstanz und im Kapitel 2.8.2, Tabelle 17 (Lfd.-Nr. 120) als nicht fortzuführende Maßnahme erwähnt.</p> <p>Die Verlängerung der Linie 908 zur Universität (bzw. Verknüpfung mit Linie 203, siehe Anliegen AV2_ÖVB.09) wurde seitens Stadtwerke Konstanz und Kanton Thurgau aufgrund der Sorge vor Kapazitätsproblemen in der Hauptverkehrszeit abgelehnt. Befürchtet werde eine "Flutung" der Buslinie 908, die nur mit Solobussen bedient werden kann, mit allen Studierenden auf dem Abschnitt Universität - Bahnhof, unabhängig vom Fahrziel. Hypothetisch besteht die Sorge, dass einsteigende Kunden mit Fahrziel Schweiz an den Haltestellen zwischen Universität und Bahnhof zurückgelassen werden müssten, weil es durch die vielen "nur" bis zum Bahnhof fahrenden Kunden kein Platz im Bus gebe.</p>	KoV	–

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025					
Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 03: Anliegen zu Ergänzungswünschen der Stadt Konstanz					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV2_ÖVB.16	M_K.04.h / M_K.04.i / M_K.05 Wir begrüßen die Überlegung, auch Buslinien der Stadt Kreuzlingen im Bereich Bodensee-Arena bis Klein Venedig zu verlängern. Wir bitten darum, bei der Weiterverfolgung des Vorhabens planerisch wie auch operativ kurze, barrierefreie Umsteigeverbindungen zum Bahn- und Busverkehr am Bahnhof Konstanz sicherzustellen (z.B. mit Treppen-/Aufzugsanlagen zum Mittelbahnsteig am Bahnhof Konstanz) und auch Fusswege von/ zum Katamaran-/Schiffsverkehr für Kundinnen und Kunden zumutbar bzw. auffindbar sicherzustellen.	B	Siehe Stellungnahme zum Anliegen AV2_TG.05.	BM	Anhang 4.A und Kap. 4.1
AV2_ÖVB.17	M_K.04.j Wir begrüßen die Prüfung einer direkten, umwegfreien Direktverbindung zwischen dem Raum Tägerwilen und Industriegebiet Konstanz. Die neue Verbindung sollte aber bis zu einem Bahnhofsteig weitergezogen werden, um eine verkehrliche Wirkung zu erzielen. Zu dieser Verbindung regen wir an, die Betriebszeiten in einer ersten Phase nur an den Pendlerzeiten auszurichten (Mo-Fr, etwa 6-9 Uhr sowie 16-19 Uhr) und dabei auch Bahn-/Busanschlüsse in Tägerwilen sowie die strikten Schichtzeiten von Dienstleistern, wie sie in Tägerwilen z.B. aus dem Telekommunikationssektor angesiedelt sind, zu berücksichtigen.	AS/VS	Die verkehrliche Wirkung dieser Linie liegt auf einer zügigen Erreichbarkeit der Arbeitsplätze im Industriegebiet Konstanz aus der Schweiz und weniger in der Verbindung von Bahnhofsteigen bzw. Realisierung von Anschlüssen auf deutscher Seite. Innerhalb der Stadt Konstanz sollten zudem keine schädlichen Parallelverkehre zu den im Zielkonzept vorgesehenen Buslinien entstehen. Diese und weitere Fragen bedürfen einer näheren Prüfung. Die im Maßnahmenkonzept vorgesehene Formulierung schließt gleichwohl nicht aus, dass eine solche neue Linie zu einem Bahnhofsteig auf deutscher Seite geführt werden kann, soweit hieraus keine Nachteile an anderer Stelle entstehen.	KoV	–
AV2_ÖVB.18	M_K.07 Die vollständige Integration der ganzjährigen Fähr- und Schiffsverbindungen auf dem Bodensee in das ÖPNV-Angebot ist grundsätzlich zu begrüßen. Bitte nehmen Sie folgende Aspekte zu den Fährverbindungen im Nahverkehrsplan auf und führen Sie notwendige Prüfungen oder Massnahmen samt Abschätzung des Finanzierungsbedarfs auf. <u>Angebotsplanung / Kapazitäten:</u> Im Falle einer vollwertigen ÖPNV-Integration ist sicherzustellen, dass die Reiseketten in Gänze verlässlich angeboten werden können, andernfalls aber auch betriebliche Informationen (Echtzeitangaben, aber auch Störungs-/ Ausweichinformationen) durchgängig in den ÖPNV-Systemen gegeben sind und grenzüberschreitend ausgetauscht werden. Konkret befürchten wir, dass eine Vollintegration der Katamaran-Verbindung Konstanz-Friedrichshafen nicht zur ausreichenden Kundenzufriedenheit führen kann: zu häufig müssen bereits heute in der Sommersaison Reisende in den Häfen zurückgelassen werden müssen, da die Kapazitäten ausgeschöpft sind. Ohne (teure) Kapazitätserweiterung wären Reisezeitenverlängerungen oder die Notwendigkeit einer pro-aktiven Lenkung auf andere (landseitige) Verbindungen an Sommertagen stets sicherzustellen und Reisende mit weiterführenden Anschlussverbindungen bei der Mitnahme im Zweifel zu bevorzugen. Dieser Umstand hält uns gegenwärtig als ÖV Bodenseeraum und Tarifowner des Bodensee Tickets davon ab, den Wunsch zur Anerkennung des Bodensee Tickets voranzutreiben. Der Anspruch einer ausreichend zuverlässigen Reisekette über die Katamaran-Verbindung hinaus mit Bahn und Bus kann hier nicht ausreichend erfüllt werden.	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Ergänzungsvorschläge werden wie folgt in den ersten Absatz zur Maßnahme M_K.07 aufgenommen (Änderung in fett und unterstrichen): <i>Einrichtung bzw. Aufrechterhaltung der im Anhang 4.C dargestellten, für die Netzergänzung des ÖPNV relevanten Wasserbus- bzw. Fährlinien F1, F2, F3 und F4. Diese sind ganzjährig nach dem ebenda beschriebenen Bedienstandard zu bedienen und in die gängigen Fahrplanauskunftssysteme zu integrieren. Verbundzeitkarten des ÖPNV sind in diesen Linien anzuerkennen <u>und die technischen Voraussetzungen für den Austausch betrieblicher Informationen (Echtzeitdaten zum Fährfahrplan, Störungsinfos, Alternativverbindungen etc.) zu schaffen. Für letzteres sollen die genannten Fährlinien in ein ITCS-System eingebunden werden.</u></i> Die Bedenken bzgl. der Integration des Katamarans in die Tarif- und Fahrgastinformationsstrukturen werden zur Kenntnis genommen.	BM	Anhang 4.A und Kap. 4.1

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025					
Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 03: Anliegen zu Ergänzungswünschen der Stadt Konstanz					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV2_ÖVB.19	<p><u>Bedienstandards im Fährverkehr:</u></p> <p>Wir regen an, sowohl auf die aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, als auch auf verkehrliche Bedarfe und Potentiale zu achten.</p> <ul style="list-style-type: none">Die Fähre Konstanz-Meersburg sollte statt ab 4 Uhr erst ab 5.30 Uhr im dichten Takt bedient werden, hingegen auch erst um 23 Uhr statt 22 Uhr in den Stundentakt wechseln (wie bis im Jahr 2019), um die Kompatibilität mit Anschlussverkehren und durchgehende Reiseketten zu Buslinien sicherzustellen. Angesichts der Anschlussverkehre und der Pendlerzeiten ist der Halbstundentakt täglich erst nach 20.15 Uhr und bis 23 Uhr anzustreben.Zwischen 5.30 Uhr und 20.15 Uhr (Sa+So ggf. bis 8 Uhr bzw. 9 Uhr im Halbstundentakt ausreichend) ist generell wieder ein Taktverkehr im 15-Min-Takt oder sonst am 30-Min-Takt ausgerichtet, einzurichten. Ein 20-Minuten-Takt ist weder mit den Anschlussverkehren im 15-, noch im 30-Min-Takt kompatibel, wie diese sowohl in Konstanz wie auch ab/bis Meersburg gegeben sind. Ein 20-Minuten-Takt würde dazu führen, dass trotz höherer Taktfolge im einzelnen Abschnitt häufig nur stündlich durchgehende und verlässliche Reiseketten angeboten werden. Dieses Problem ist gegenwärtig im Winterfahrplan 2024/2025 der Fähre sehr gut feststellbar und hat mit dazu geführt, dass der Fährbetrieb Mo-Fr zur Hauptverkehrszeit zu einem 15-Min-Takt zurückgekehrt ist - wobei auch hier der gewählte Fahrplan der Fähre im 15 Min-Takt besser auf Anschlussverkehre abgestimmte werden müsste.	AS/VS	<p>Im Anhang 4.C ist dargestellt, dass die Fährlinie F3 Konstanz - Meersburg "<i>montags bis freitags von 22 bis 4 Uhr im 60-Min.-Takt, 5 bis 18 Uhr im 20-Min.-Takt, 19 bis 21 Uhr im 30-Min.-Takt, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen 22 bis 8 Uhr im 60-Min.-Takt, 9 bis 18 Uhr im 20'-Takt, 19 bis 21 Uhr im 30'-Takt [...]</i>" bedient werden soll. Die möglicherweise missverständliche Formulierung bei den Bedienzeiten wird behoben und die Vorschläge zur Neudefinition des Taktverkehrs in der Nacht, am Wochenende und bzgl. Taktfamilie umgesetzt, indem der genannte Abschnitt wie folgt umformuliert wird (Änderungen in fett und unterstrichen):</p> <p>"Montags bis freitags <u>23 bis 5 Uhr</u> im 60-Min.-Takt, 5 bis <u>19 Uhr</u> im <u>15-Min.-Takt</u>, 19 bis <u>23 Uhr</u> im 30-Min.-Takt, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen <u>23 bis 8 Uhr</u> im 60-Min.-Takt, <u>8 bis 19 Uhr</u> im 20'-Takt, 19 bis 21 Uhr im 30'-Takt, in der Sommersaison bedarfsorientierte Erweiterung der Bedienungshäufigkeit von 5 bis 20 Uhr"</p> <p>Im Nahverkehrsplan werden Mindeststandards definitiert, die abhängig von der örtlichen Nachfrage erweitert werden können. In diesem Sinne sind auch die obigen Angaben z.B. zum 20-Minuten-Takt am Wochenende zu interpretieren. Letztlich muss ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Anschlussbedürfnissen im ÖPNV und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung des Fährbetriebs gefunden werden.</p>	BS	Anhang 4.C
AV2_ÖVB.20	<p>Wir beantragen die Zielsetzung eines 15-Min-Taktes für die Fährverbindung, so wie diese über Jahrzehnte gegeben war. Dies vermeidet auch wirtschaftlich negative Auswirkungen aus der Routenwahl im ÖPNV wie auch im MIV. Sollten Umstände eine Angebotsreduzierung unumgänglich machen, sollte eine Angebotsstruktur gewählt werden, die auf den Reiseketten Bus-Fähre-Bus mind. einen 30-Min-Takt sicherstellt und sich an den Umsteige-/ Anschlusszeiten beiderseits der Fährverbindung orientiert. Für grundsätzliche Taktverdichtung in den Sommermonaten sollte die Vorgabe erfolgen, dass die Abweichung vom 15-Min-Takt nicht dazu führen darf, dass Reiseketten Bus-Fähre-Bus gebrochen bzw. verlängert werden (Planungen sind frühzeitig so abzustimmen, dass gegenüber dem 15-Min-Takt keine Reisezeitverlängerungen entstehen).</p> <p><u>Zum ANHANG 4.B.1:</u> Wir weisen darauf hin, dass dort für die Fährverbindung Konstanz-Meersburg als Grundsatz ein 15-Min-Takt sowie recht zuverlässig funktionierende Anschlusssituationen (5 Min Fähre > Bus, 8 Min Bus > Fähre) abgebildet sind.</p>	AS/VS	<p>Die Erweiterung des 15-Minuten-Taktes montags bis freitags wird in das Maßnahmenkonzept aufgenommen (siehe AV2_ÖVB.19).</p> <p>Die Anschlusssicherung in Staad zwischen Bus und Fähre ist bereits im Nahverkehrsplan berücksichtigt. Darüber hinausgehende Regelungen zur Anschlusssicherung beim Wechsel der Taktung sind Gegenstand von Fahrplanabstimmungen bzw. Ausschreibungen und werden daher nicht im Nahverkehrsplan definiert.</p>	KoV	–
AV2_ÖVB.21	<p><u>Verbindung Wallhausen - Überlingen</u></p> <p>Die Beschränkung des Betriebszeitraumes auf 7 bis 17 Uhr ist nicht nachvollziehbar. Der Betriebszeitraum ist für Pendlerbedarfe mit Arbeitsort Konstanz und einer Regelarbeitszeit von mind. 8.5 Stunden festzulegen. So wäre der Betrieb Mo-Fr bereits ab 6.30 Uhr (ab Überlingen) und bis 18 Uhr (letzte Verbindung ab Wallhausen) zu gewährleisten - ggf. mit saisonaler Betriebspause am späten Vormittag. Zur Hauptverkehrszeit sollte ggf. auch eine Taktverdichtung ohne strengem Takt gewählt werden, wenn dies passendes Reiseketten bildet (zwischen 7 und 9 Uhr sowie zwischen 16 und 18 Uhr mind. stündliches Angebot). Ergänzend zur Abstimmung mit dem Busfahrplan in Wallhausen, sollte der Fahrplan der Schiffsverbindung auch mit verkehrlich wirksamen Busanschlüssen im Stadt- und Regionalbusverkehr sowie zur RB31 in Überlingen abgestimmt werden.</p>	AS/VS	<p>Die Bedienzeit 7 bis 17 Uhr entspricht ungefähr dem aktuellen Fahrplan und muss neben den Bedürfnissen von Berufspendelnden auch auf andere Gruppen (Vorschlag Vergrößerung Bedienungslücke am Mittag, um Betriebszeitraum kostenneutral erweitern zu können) und die Finanzierbarkeit des Angebots Rücksicht nehmen. Hauptzweck dieser Verbindung ist vor allem eine unkompliziertere kleinräumige Mobilität zwischen den Bodanrück-Stadtteilen der Stadt Konstanz.</p> <p>In der Schwachverkehrszeit vor 7 und nach 17 Uhr gibt es für Pendelnde zwischen den Kernstädten Überlingen und Konstanz mit der ganztägig bedienten Fähre Staad - Meersburg in Kombination mit der Buslinie 7395 oder alternativ der Bahnverbindung über Radolfzell eine vergleichbar schnelle Alternativverbindungen ggü. einer Nutzung der vor allem lokal bedeutsamen Fähre Wallhausen - Überlingen.</p> <p>Im Nahverkehrsplan werden Mindeststandards definitiert, die abhängig von der örtlichen Nachfrage erweitert werden können. In diesem Sinne sind auch die Angaben zur Mindestbetriebszeit der Fähre Wallhausen - Überlingen zu interpretieren.</p>	KoV	–

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025					
Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 03: Anliegen zu Ergänzungswünschen der Stadt Konstanz					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV2_ÖVB.22	<u>Netzgedanke:</u> Die Nummerierung der Linien, besonders der Fähr-/Schifffahrtslinien, ist im gesamten Verkehrsraum Bodensee abzustimmen und im Kontext der Verbindung Romanshorn-Friedrichshafen zu den Bestimmungen des BAV und der verbindlichen Branchenstandards zur Kundeninformation in der Schweiz konform auszuführen. So ist auch die Fährverbindung Friedrichshafen - Romanshorn in die Nummerierung einzubinden. Wir regen dabei an, Linien mit und ohne KFZ-Beförderung unterschiedlich zu nummerieren und im Umfang des Angebotes (tägliche Betriebsdauer) zu "sortieren", um falschen Erwartungen seitens Kundinnen und Kunden vorzubeugen. So könnten die beiden KFZ-Fähren mit "AF1" und "AF2", der Katamaran als "XF3" und die weiteren Schiffsverbindungen als "F4" bzw. "F5" bezeichnet werden.	AS/VS	Der Landkreis Konstanz und die Stadt Konstanz begrüßen den Vorschlag einer seeweit einheitlichen Nummerierung der Fährlinien, soweit diese mit einer Integration in die Tarife und Auskunftssysteme des ÖPNV (siehe Anhang 4.A, Maßnahme M_K.07). Im Nahverkehrsplan, der sich nur auf die den Landkreis Konstanz betreffenden Verbindungen beziehen kann, wird eine leicht verständliche Nummerierungssystematik auf Basis des einheitlichen Produktes "Fähre" angewendet. Eine weitere Ausdifferenzierung wird angesichts der überschaubaren Anzahl an Verbindungen nicht vorgenommen. Zur Fährverbindung Romanshorn - Friedrichshafen werden im Nahverkehrsplan des Landkreises Konstanz keine Aussagen getroffen, da diese nicht die Zuständigkeit des Landkreises Konstanz berührt	KoV	–
AV2_ÖVB.23	<u>Betriebsmanagement:</u> Vor der Integration in Verbundtarife bzw. in das Deutschland-Ticket ist betrieblich sicherzustellen, dass operativ auch verlässliche Verbindungen hergestellt werden. Daher ist nebst der Fahrplangestaltung und der Abstimmung der Anschlüsse auch ein ITCS-System für die Fährverbindung Meersburg-Konstanz sowie den Katamaran Friedrichshafen-Konstanz einzurichten, welches Reisende über die Betriebslage und Anschlüsse informiert und besonders auch eine Anschlussicherung von und zu den Busverkehren erlaubt. Im Falle des Katamaran geht es dabei auch um die Berücksichtigung verspäteter Bahnankünfte in beiden Häfen	W/FGI	Die Einbindung der ganzjährig bedienten Fährlinien in ein ITCS-System, um u.a. betriebliche Echtzeitinformationen austauschen zu können, wird in Maßnahme M_K.07 ergänzt.	BM	Anhang 4.A und Kap. 4.1
AV2_ÖVB.24	ANHANG_4.C und Textteil - ÖPNV-Linien Zielkonzept 2030+ bzw. Kapitel 4.7.1 <u>Linie N4 / N41 / N42</u> Die Linienführungen der Nachtbusse sehen die Anbindung des Bahnhofs Konstanz und der Fähre in Konstanz-Staad vor. Auch das umfangreiche Nachtnetz der Ostschweiz an Wochenenden bedient den Bahnhof Konstanz. Die Nachtbusse des Bodenseekreises schaffen auch eine kreisweite Anbindung der Fähre von/nach Konstanz in Meersburg.	H	Kenntnisnahme	KoV	–
AV2_ÖVB.25	Wir bitten darum, die Nachtbus-Verkehre in Konstanz ("Nachtschwärmer") darauf auszurichten, dass das Nachtnetz der Ostschweiz am Bahnhof Konstanz (SN14) über den Nachtschwärmer und die Fähre Konstanz-Meersburg bis zum Nachtverkehr im Bodenseekreis verbunden ist. Dies dürfte spürbar zur Nachfrage und damit zur Wirtschaftlichkeit der einzelnen Nachtverkehre beitragen. Die Wirkung dieser Massnahme reicht von Oberschwaben bis in den Raum Zürich (inkl. Flughafen Zürich) bzw. umgekehrt.	AS/VS	Im Anhang 4.C wird folgende Bemerkung bei den Linien N41 und N42 ergänzt: <i>"Am Bahnhof Konstanz sollen Anschlüsse von/zu den Linien des Nachtnetz Ostschweiz hergestellt werden."</i>	BS	Anhang 4.C
AV2_ÖVB.26	Die in Kapitel 4.7.1 des NVP-Entwurfs genannte Ausnahme bei der Anerkennung von Verbundtarifen im Nachtschwärmer sollte gestrichen werden, kann aber ggf. durch einen vor Ort zu lösenden Zuschlag ersetzt werden. Auch für Nachtverkehre ist eine durchgehende Buchbarkeit und Verwendung von Fahrausweisen in der Bodenseeregion sicherzustellen, um spürbaren Nachfrageeinschränkungen zu vermeiden (besonders im Sommer durch die Zielgruppe der Urlaubsgäste).	T	Auch aus Sicht der Stadt Konstanz wäre ein Streichen der Ausnahme wünschenswert und würde zu einer kundenfreundlicheren Tarifvereinfachung beitragen. Angesichts der angespannten Haushaltslage kann derzeit jedoch nicht auf den Sondertarif verzichtet werden.	KoV	–
AV2_ÖVB.27	ANHANG_4.F Haltestellenliste Zielkonzept Stadt Konstanz <u>Haltestelle 024 – Schweizer Bahnhof:</u> Die Konzeption und das Haltestellenkonzept macht nach wie vor Gebrauch vom Begriff "Schweizer Bahnhof", der für Reisende als solcher nicht mehr wahrnehmbar ist. Wir bitten darum, den Begriff "Schweizer Bahnhof" zu überdenken. Für orts- bzw. geschichtsunkundige ist der Bahnhof Konstanz nicht mehr zweigeteilt und das südliche Gebäude nicht mehr als "Schweizer Bahnhof" erkennbar. Viel mehr könnte die Verwendung des Begriffs nahelegen, dass sich die Haltestelle nicht direkt am Konstanzer Bahnhof befindet. Wir bitten daher darum, die Haltestelle künftig anderweitig zu benennen, bspw. "Lago-Kreisel" oder im besten Fall eine Buchstabierung aller Kanten am Bahnhofplatz vorzunehmen.	H	Vermutlich wird hier auf die Spalte "Haltestellenname BESTAND" im Anhang 4.F Bezug genommen. In der Spalte "Haltestellenname ZIELKONZEPT" gibt es in der Zeile 24 die Bezeichnung "Schweizer Bahnhof" nicht. Die Haltestelle soll also in "Bahnhof (Steig 2)" umbenannt werden.	KoV	–

<div>Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025</div> <div>Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 03: Anliegen zu Ergänzungswünschen der Stadt Konstanz</div>					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV2_ÖVB.28	<p><u>Konventionen</u></p> <p>Die Haltestellenbezeichnungen überschreiten oft die praktikierbare und technisch verarbeitbare/anzeigbare Länge von max. 30 Zeichen. Wir bitten zu beachten, dass alle Haltestellen samt Stadt-/Ortsnamen mit einer Länge von maximal 30 Zeichen identifiziert und gefunden werden können. Internationale Konventionen für ÖPNV-Systeme und Kundenschnittstellen verlangen die Einhaltung, dazu gehört auch eine funktionierende grenzüberschreitende Fahrplanauskunft und übereinstimmende Angaben bei Reiseplanung und Orientierung vor Ort. Dies gilt für den gesamten Wirkungsbereich des Nahverkehrsplanes.</p>	W/FGI	Eine systematische Analyse aller Haltestellenbezeichnungen mit Blick auf deren Zeichenanzahl kann im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht geleistet werden. Unabhängig hiervon handelt es sich bei den Angaben zu den Haltestellennamen im Nahverkehrsplan um Empfehlungen und Arbeitstitel - keine verbindlichen Vorgaben. Falls Haltestellennamen in Einzelfällen mehr als 30 Zeichen enthalten, können sie geeignet abgekürzt oder ggf. neu umbenannt werden. Konkrete Hinweise und Vorschläge hierzu werden gerne entgegengenommen.	KoV	–
AV2_ÖVB.29	<p>KARTENBAND_20240730 - Nachfrage Stadtverkehr Konstanz</p> <p><u>Berücksichtigung der Linien 700 und 7394</u></p> <p>In der Darstellung fehlen die zwischenzeitlich stark zugenommenen Nachfrageströme der Buslinien 700 und 7394 zwischen Konstanz-Staad und Altstadt. Dabei ist zu bemerken, dass seit den Erhebungen für die Linie 1 starke Nachfrageverlagerungen auf die zwei seequerenden Buslinien erfolgten (Gültigkeit des Deutschland Tickets und verschlechterte Anschlüsse Bus/Fähre in KN-Staad). Seit Einrichtung der Linie 700 können beide Linien auch uneingeschränkt für den innerstädtischen Bedarf genutzt werden (keine Bedienungsverbote). Die Nachfrage der Linien 700 und 7394 sollte aufgenommen werden, um ein vollständiges Nachfragebild in Konstanz zu erhalten.</p>	H	<p>Die im genannten Anhang visualisierten Daten stammen aus der Fahrgasterhebung im Linienbündel "Stadtverkehr Konstanz" aus dem Jahr 2018. Diese beinhalten keine Aussagen zu den Regionalbuslinien 700 und 7394. Darüber hinaus liegen der Stadt Konstanz und dem Landkreis Konstanz keine auswertbaren Nachfragedaten zu diesen Linien vor.</p> <p>Mit der im Nahverkehrsplan verankerten verpflichtenden Berücksichtigung von automatischen Fahrgastzählssystemen (vgl. Kapitel 3.2.5) werden vsl. zur nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans entsprechende Datengrundlagen zu den Stadt- und Regionalbuslinien vorliegen.</p>	KoV	–
AV2_ÖVB.30	<p>Textteil - Kapitel 2.6.1 Verbundtarif sowie Tabelle 11</p> <p>Gültigkeit des Verbundtarif in den Linien 7394 und 700 und Fahrausweisen im Fährverkehr Lt. Entwurf hat der Verbundtarif auf den Linien 7394 und 700 innerhalb von Konstanz keine Gültigkeit. Weitere Angaben zum Bestand weiterer Kombi-Tarifangebote mit der Fähre fehlen, auch in Tabelle 11.</p> <p>Der VHB-Verbundtarif inkl. Citytarif wird auf beiden Linien anerkannt, der Ein- und Ausstieg innerhalb der Stadt Konstanz ist seit Inbetriebnahme der Linie 700 auch auf der Linie 7394 erlaubt und wird beauskunftet. Im NVP ist noch aufzuführen, dass ein kombinierter Tarif für die Fähre der Stadtwerke Konstanz (nur als Fussgänger, nicht als Buspassagier) und die Cityzone des VHB besteht. Fahrenutzer können die Hin- und Rückfahrt samt Stadtbus lösen (ähnlich auch als Zeitkarte erhältlich). Aktuell können (nur) Nutzer des Bodensee Tickets frei entscheiden, ob sie als Fussgänger oder als Buspassagier die Fähreüberfahrt vornehmen. Ansonsten bestehen zwei separate Tarifsysteme. Somit sollte die Tabelle 11 um diese zwei Fälle (SWK-Kombitarif Fähre/Bus und Bodensee Ticket auf der Fähre) ergänzt werden. Zur Verbesserung der Tarifsituation über die Fährverbindungen sollten je nach gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen zuallererst bestehende Tarife von Verbünden und Fähre/Katamaran im Anstoss in durchgehenden Vertriebslösungen integriert werden. Zugleich sollte auch in Ticket geschaffen werden, mit dem zwischen Meersburg, Konstanz-Staad und der Innenstadt von Konstanz das passende Verkehrsmittel flexibel genutzt werden kann.</p>	T	<p>Vielen Dank für den Hinweis. Die im Kapitel 2.6.1 dargestellten Ausführungen zu den Linien 700 und 7394 sind zwischenzeitlich veraltet und werden wie vorgeschlagen entsprechend angepasst.</p> <p>Das "Kombiticket Bus/Fähre" der Stadtwerke Konstanz und sas "Bodensee-Ticket" werden in Tabelle 11 ergänzt.</p> <p>Mit der in Maßnahme M_K.07 formulierten tariflichen Integration der ganzjährig bedienten Fahren in die Tarifstrukturen des ÖPNV ist eine vollständige Integration bereits im Nahverkehrsplan berücksichtigt. Etwaige Zwischenstufen zur Erreichung dieses Ziels werden durch die Stadt Konstanz und den Landkreis Konstanz befürwortet und sollen im Rahmen der Umsetzung diskutiert werden.</p>	BS	Kapitel 2.6.1 und 2.6.2

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025					
Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 03: Anliegen zu Ergänzungswünschen der Stadt Konstanz					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV2_ÖVB.31	<p>Textteil - Kapitel 2.6.6 Vertriebsstruktur</p> <p>Die Angaben zum elektronischen Ticketings sollten im Blick auf Konstanz und grenzüberschreitendes Ticketing aktualisiert werden. Konkret bitten wir aufzuführen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Stadtwerke Konstanz bieten gegenwärtig eine proprietäre Ticket-App für den City-Bereich Konstanz an, die für die Nutzer mit Nutzungseinschränkungen verbunden ist (eingeschränkte Nutzbarkeit der App im Bahnverkehr sowie nach Kreuzlingen).• CiCoBW ist zum 4.2.2025 auf der App der Anbieters FAIRTIQ implementiert worden. Zum Jahresbeginn wurde auch der Nutzungsradius von CiCoBW auf angrenzende Teile des Verbundes Ostwind ausgedehnt. Somit besteht zwischenzeitlich im gesamten Bodenseeraum die Möglichkeit, mit der Fairtiq-App Bahnen und Busse sowie auch die Fähre Romanshorn-Friedrichshafen zu nutzen. Allerdings weder die Nutzung der Fähre Konstanz – Meersburg, noch die grenzüberschreitend ununterbrochene Nutzung möglich. Ein-/ Auschecken sowie der Wechsel der Tarifregion und des Zahlungsmittels sind weiterhin an der Grenze erforderlich. Zur Behebung dieses Problems wird im IBK-Raum gegenwärtig ein Projekt gestartet, welches bis Ende 2025 bereits in ersten Teilen zur grenzüberschreitenden Funktion der App führen soll. <p>Wir beantragen, das Ziel einer grenzüberschreitenden Nutzbarkeit von CiCo-Apps wie FAIRTIQ ebenso im NVP aufzunehmen, wie auch die Ausweitung der App FAIRTIQ bzw. von CiCoBW auf die Tarife von Katamaran und Fähre (sowie ggf. auch der VSU-Schiffahrt) im Nahverkehrsplan zu verankern.</p>	T	<p>Vielen Dank für die Hinweise. Die Angaben zu CiCoBW werden sinngemäß in Kapitel 2.6.6 des Nahverkehrsplans übernommen.</p> <p>Zur Berücksichtigung der proprietären Ticketing-Lösung der Stadtwerke Konstanz und des seit Februar 2025 neuen CiCoBW-Lizenznehmers FAIRTIQ werden folgende Änderungen im Nahverkehrsplan berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none">– Im ersten Absatz des Kapitel 2.6.6 wird folgendes ergänzt: "<i>Fahrausweise des VHB-OTV-Kombitarifs sind neben den genannten analogen Kanälen in digitaler Form in der App der SBB sowie des Tarifverbundes Ostwind verfügbar, nicht jedoch über die App "Handyticket Deutschland", das System "CiCoBW" mit daran angeschlossenen Apps und die bundesweit stark verbreitete App "DB Navigator". Über die App "Mein Konstanz" der Stadtwerke Konstanz können Fahrscheine für den Stadtverkehr in Konstanz erworben werden.</i>".– Die Maßnahme M.10 im Anhang 4.A und Kapitel 4.1.4 wird wie folgt umformuliert: "<i>Mit der bereits erfolgten Umsetzung des Projektes "CiCoBW" (https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/ticketkauf-im-nahverkehr-wird-kuenftig-noch-einfacher/) wurde ein landesweites Ticketing mit Bestpreisabrechnung eingeführt. Über dieses oder ein vergleichbares System sowie die bundesweit stark verbreitete App "DB Navigator" sollen auch verbund- bzw. grenzüberschreitende Tickets von und in die Schweiz (Tarifverbund Ostwind) angeboten werden.</i>"– Die Maßnahme M.10 im Anhang 4.A und Kapitel 4.1.4 wird wie folgt ergänzt: "<i>Im Landkreis Konstanz soll der Fahrscheinverkauf über proprietäre, nicht branchenkompatible App-Lösungen, mit denen nicht allen ÖPNV-Linien genutzt werden können (z.B. App "Mein Konstanz" der Stadtwerke Konstanz) vermieden und durch verbund- und grenzüberschreitend verwendbare Standardlösungen ersetzt werden.</i>"	BM	Kapitel 2.6.6 und Anhang 4.A
AV2_ÖVB.32	<p>Textteil - Kapitel 2.8.2 - Lfd. Nr. 115</p> <p>Die Angaben zur Umsetzung der Lfd. Nr. 115 sind unseres Erachtens nicht mehr aktuell. Wir regen an, hier zu erwähnen, dass das genannte Busangebot der Linie 11 seit Dezember 2024 wieder deutlich eingeschränkt wurde.</p>	AS/VS	<p>Es trifft zu, dass die Linie 11 aufgrund der aktuellen finanziellen Lage zum 15.12.2024 auf dem Abschnitt Universität - Staad in den Nebenverkehrszeiten bis auf Weiteres eingeschränkt werden musste. Die Stadt Konstanz ist jedoch bestrebt, das dem Zielkonzept im Nahverkehrsplan entsprechende Angebot auf der Linie 11 baldmöglichst wiederherzustellen und weiter auszubauen. Mit weiterhin vorhandenen 11 Fahrtenpaaren auf dem genannten Abschnitt besteht die Verlängerung fort, wenn auch nicht ganztätig im avisierten 30-Minuten-Takt. In diesem Sinne ist die Angabe im Kapitel 2.8.2 weiterhin weitestgehend korrekt und bleibt damit unverändert.</p>	KoV	–
AV2_ÖVB.33	<p>Textteil - Kapitel 3.2.1</p> <p><u>Tabelle 18 und Ausführungen hierzu.</u></p> <p>Wichtige Ziele der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im ÖV fehlen. Wir bitten darum, hier auch die übergeordneten Ziele der IBK sowie der gemeinsamen Gesellschaft ÖV Bodenseeraum für den grenzüberschreitenden Verkehr aufzuführen. Dies gilt mit Einbezug der Stadt Konstanz und der dortigen grenzüberschreitenden Verflechtungen besonders. Als Grundlage hierfür können die Dokumente des Zusammenarbeitsvertrages sowie der Vision und Mission für die Zusammenarbeit ab 2026 dienen.</p>	H	<p>Die für den Nahverkehrsplan relevanten Inhalte des "Zielbild Raum und Verkehr" der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK) werden im neuen Kapitel 1.3.5 dargestellt.</p>	BS	Kapitel 1.3.5

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV2_ÖVB.34	<u>Zu 3.3 und Zielsetzungen der Stadt Konstanz:</u> Es fehlt die Berücksichtigung der Regionalbusse und der Schienenersatzverkehre bei den Zielen der Infrastruktur. Wie bereits ausgeführt sind die Bedarfe des Regionalbusverkehrs und des Schienenersatzverkehrs (inkl. Busnotverkehrs) im Bereich des Bahnhofplatz Konstanz zwingend zu berücksichtigen und nötigenfalls nachträgliche Verbesserungen umzusetzen. Der Bahnhof muss gerade auch als Tor zur Schweiz seinen Verknüpfungsfunktionen auch dann gerecht werden können, wenn geplante und ungeplante Ereignisse zu teilweisen oder vollständigen Sperrungen der Bahninfrastruktur im Raum Konstanz führen. Dazu gehört auch, dass Regionalbusse und Schienenersatzverkehre dort neben der Schienenanbindung auch die Anbindung an Schifffahrt bzw. Katamaran sicherstellen müssen.	H	Die Ziele im Kapitel 3.2.1. sind bewusst allgemein gehalten und schließen Regionalbuslinien und Schienenersatzverkehre somit ein. Vor diesem Hintergrund ist kein Änderungsbedarf erkennbar. Bzgl. der Situation am Bahnhofplatz Konstanz siehe AV2_ÖVB.03	KoV	–
AV2_ÖVB.35	<u>Zu 4.3:</u> Für gewöhnlich wird seitens der Aufgabenträger und der Nahverkehrspläne im Busverkehr innenstädtisch von einem Einzugsgebiet von 400 statt 300 Metern sowie im SPNV von 1.000 statt 600 Metern ausgegangen. Wir bitten um Abgleich mit den Standards auf Landes- und Kreisebene.	ES	Die Festlegung der Einzugsbereiche von Bushaltestellen liegt in der Verantwortung der jeweiligen Aufgabenträger. Die im Nahverkehrsplan im Kapitel 3.2.1, Ziel Z_4.3 dargestellten 300 Meter mit Bezug zur Stadt Konstanz sind mit Blick auf die im Stadtverkehr Konstanz erreichbaren Potenziale aufgrund der Siedlungsdichte nicht zu niedrig angesetzt und mit Ausnahme einzelner unterschlossener Gebiete bereits umgesetzt. Für den Landkreis Konstanz und damit auch die kreisangehörige Stadt Konstanz gilt der im Kapitel 3.2.3 definierte Erschließungsstandard: Ein Gebiet ist demzufolge "attraktiv erschlossen" wenn es im Einzugsbereich von 300 Metern von einer ÖV-Haltestelle entfernt liegt, die montags bis freitags an schulfreien Tagen bedient wird. Verkehrliche Nachfrageschwerpunkte (publikumswirksame Einrichtungen) sind erschlossen, wenn sie sich im Umkreis von 200 Metern im fußläufigen Wegenetz befinden. Diese differenzierte Definition stellt aus Sicht der Stadt Konstanz und des Landkreises Konstanz die kundennähere Herangensweise dar und berücksichtigt stärker, dass insbesondere für mobilitätseingeschränkte Kundinnen und Kunden jeder zurückgelegte Meter vermieden werden sollte.	KoV	–
AV2_ÖVB.36	<u>Zu 4.5:</u> Wir begrüßen die Vereinheitlichung der Taktfamilien. Ergänzend zu den Ausführungen zur Integration des Fähr- und Katamaran-Verkehrs weisen wir darauf hin, dass eine Vereinheitlichung der Taktfamilie der Stadtverkehre Konstanz und Kreuzlingen auf 15/30/60-Minuten nicht mit einem Fährverkehr im 20-Min-Takt vereinbar ist, ohne daraus resultierend nur noch stündliche Reiseketten mit ausreichender Wirksamkeit und Zuverlässigkeit anbieten zu können. Diese Vereinheitlichung verbessert auch die Anbindung der Bahnverkehre am Bahnhof Konstanz, die in und aus Richtung Schweiz in Summe auch diesem Raster entsprechen.	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen. Bzgl. der Bedienstandards auf den ganzjährig bedienten Fährlinien siehe AV2_ÖVB.19	KoV	–
AV2_ÖVB.37	<u>Zu 4.5:</u> Wir begrüßen die Diskussion / Prüfung der Einrichtung eines Gemeinschaftstarifs bodo / VHB. Die Fähr- und Katamaran-Verkehre sind zu integrieren, übergangsweise sollte angestrebt werden, eine vertriebliche Integration der Fähr-/Katamaran-Verkehre in die Ticketsysteme zu erzielen, ohne von Anfang an für tarifliche Erleichterungen zusätzliche öffentliche Mittel in Anspruch nehmen zu müssen.	T	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen. Bzgl. der tariflichen und organisatorischen Integration der ganzjährig bedienten Fährlinien siehe AV2_ÖVB.18. Mit der in Maßnahme M_K.07 formulierten tariflichen Integration der ganzjährig bedienten Fahren in die Tarifstrukturen des ÖPNV ist eine vollständige Integration bereits im Nahverkehrsplan berücksichtigt. Etwaige Zwischenstufen zur Erreichung dieses Ziels werden durch die Stadt Konstanz und den Landkreis Konstanz befürwortet und sollen im Rahmen der Umsetzung diskutiert werden.	KoV	–
AV2_ÖVB.38	<u>Zu 4.7. und 4.10.:</u> Wir begrüßen klare Vorgaben zur Barrierefreiheit und zur Ausstattung von Bushaltestellen. Bisher findet in Konstanz aber keine konsequente Integration aller Kundenaspekte aus dem Regionalbusverkehr in die Haltestellenausstattung statt. Wir bitten darum, um NVP sicherzustellen, dass an allen Bushaltestellen an denen auch Regionalbusse (auch grenz-/verbundüberschreitend) und Schienenersatzverkehre halten, die entsprechenden Beschriftungen und Kundeninformationen in einem Gesamtkonzept aus einem Guss zu berücksichtigen.	W/FGI	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen. Im Kapitel 3.2.4.3 ist bereits definiert, dass an allen Haltestellen die Liniennummer und Zielangabe klar erkennbar veröffentlicht sein muss. Hier wird nicht zwischen Stadt- und Regionalbuslinien unterschieden.	KoV	–

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025					
Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 03: Anliegen zu Ergänzungswünschen der Stadt Konstanz					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV2_ÖVB.39	<u>Zu 4.12.:</u> Im Sinne vorangehender Ausführungen sowie in Folge entsprechender Aussagen in Gremien der Stadt Konstanz vom November 2024 bitten wir die Aufrechterhaltung des Ziels Z_4.12 nochmals zu überprüfen. Nach unserer Kenntnis wurde im Ausschuss der Stadt Konstanz entsprechend beschlossen, weiterhin mind. den Status-quo bei den Bedienungen durch Buslinien auf dem Bahnhofplatz zu erhalten. Im Sinne eines funktionierenden Gesamtsystems und zur verbesserten Erreichbarkeit des gesamten Stadtgebietes für Nutzer des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs (S14, S44, RE1 sowie IR75) ist uns dies ein wichtiges Anliegen.	H	Siehe Stellungnahme zu AV2_ÖVB.02	KoV	–
AV2_ÖVB.40	<u>Zu 4.14.:</u> Die Ausrüstung der Fahrzeuge mit AFZS stellt Daten zur Verfügung, stellt aber noch keine effektive Nutzbarkeit/Interpretation der Daten sicher. Wir regen an, auch die Entwicklung und den Betrieb eines geeigneten Systems im Hintergrund im NVP zu berücksichtigen. Nur so dürften sich nutzenbringende Informationen aus den Daten für Einnahmeaufteilung und Angebotsplanung ziehen lassen.	H	Nach dem Verständnis der Stadt Konstanz und dem Landkreis Konstanz sind mit "automatischem Fahrgastzählsystemen" nicht nur die technische Einrichtungen in den Bussen gemeint, sondern alle für das gesamthafte Funktionieren notwendige Systemkomponenten - einschließlich Hintergrundsysteme zur Auswertung und Interpretation der Daten. Im Kontext des § 9 Abs. 6 Nr. 6 ÖPNVG, auf den im Kapitel 3.2.5.1 verwiesen wird, ist hinreichend klar, dass nicht nur Bordtechnik nötig ist, sondern die für die Datenübermittlung an das Land nötigen Hintergrundsysteme erforderlich sind.	KoV	–
AV2_ÖVB.41	Textteil - Kapitel 3.2.2 - Tabelle 19 - Mindestbedienungsstandards Bisher sind hier keine Angaben zum Fährverkehr enthalten. Wir regen an, im Sinne einer Netzbetrachtung hier auch für den Fährverkehr einen (netzorientierten) Zielzustand zu definieren - auch wenn es hier keine Bestellerfunktion seitens Landkreis gibt.	AS/VS	Die Bedienstandards auf den ganzjährig bedienten Fährlinien unterscheiden sich linienspezifisch. Daher erscheint es nicht sinnvoll, für jede Linie eine eigene Kategorie zu bilden und in Tabelle 19 darzustellen. Stattdessen wurden die Bedienstandards im Anhang 3.C in der Spalte "Bemerkungen" vermerkt.	KoV	–
AV2_ÖVB.42	Textteil - Kapitel 3.2.2.8 - Anschlusssicherung Mit der Aufnahme der Fährverkehre kommt auch dort der Anschlusssicherung eine wichtige Funktion zu. Aktuell zeigt sich hier operativ eine der größten Schwachstellen in den Reiseketten mit den vier bestehenden, ganzjährigen Fähr-/Schiffsverkehren. Die Einrichtung eines ITCS-Systems bei den Fähren (prioritär Meersburg-Konstanz) mit Anschlusssicherung sind prioritär aufzunehmen.	AS/VS	Die Notwendigkeit zur Herstellung und damit auch Sicherung von Anschlüssen von/zu den ganzjährig bedienten Fährlinien ist im Nahverkehrsplan bereits im Anhang 4.B.2 berücksichtigt. Dort sind an einzelnen Stellen noch die künftigen Liniennummern (sowohl Bus, als auch Fähre) zu ergänzen. Dies wird entsprechend nachgetragen. Bezüglich der technischen Voraussetzungen für die Anschlusssicherung siehe AV2_ÖVB.18.	BS	Anhang 4.B.2
AV2_ÖVB.43	Textteil - Kapitel 3.2.4 - Haltestellenstandard Nicht explizit genannt ist, wie und ob künftig im Stadtgebiet von Konstanz eine integrale Lösung für Beschriftungen und Informationsinfrastruktur für alle Busverkehre des Stadt- und Regionalbussystems sicherzustellen ist. Wir bitten um explizite Aufnahme der Vorgabe, dass für Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs stets eine integrierte, konsistente Lösung zur Kennzeichnung und zur Kundeninformation (statisch und per DFI) für alle Verkehre sicherzustellen ist. Dabei sollten z.B. bei Liniennetzplänen und Situationsplänen auch die S-Bahn bzw. SPNV-Verkehre berücksichtigt werden.	W/FGI	Die Stadt Konstanz und der Landkreis Konstanz unterstützen das Anliegen einer einheitlichen Lösung bei der Gestaltung der Fahrgastinformation an den Haltestellen, die sowohl von Stadt- als auch Regionalbuslinien bedient werden. Gleichwohl ist es derzeit nicht möglich ein einheitliches Design bei den Fahrplanaushängen anzubieten. In Kapitel 3.2.4.3 wird daher folgende Formulierung zur Konkretisierung dieses Anliegens ergänzt: <i>"Die Fahrgastinformation an Haltestellen, an denen sowohl Stadt- als auch Regionalbuslinien oder Regioanbuslinien unterschiedlicher Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträger halten, ist in Form einer integrierten, konsistenten Lösung zur Kennzeichnung der dort haltenden Linien und zur Kundeninformation (Anordnung und Aushangmöglichkeit der Fahrpläne sowie einheitliche Darstellung aller Linien auf DFI) für alle Verkehre zu gestalten. Das Aufstellen unterschiedlich designer Haltestellenschilder an derselben Haltestelle und/oder die Installation von mehreren Aushangkästen neben vorhandenen Vitrinen ist wenn möglich zu vermeiden; die Betreiber der Haltestelleninfrastruktur und die jeweils betroffenen Verkehrsunternehmen sind zur Kooperation angehalten."</i> In Maßnahme M.25 ist bereits berücksichtigt, dass für die größeren Städte im Landkreis Konstanz (einschließlich Stadt Konstanz) Liniennetzpläne erarbeitet werden sollen, <i>"die sämtliche ÖPNV-Linien (Stadt-, Regionalbus, SPNV und ggf. vorhandene bedarfsgesteuerte Bedienformen) enthalten</i> .	BS	Kapitel 3.2.4.3

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV2_ÖVB.44	Textteil - Kapitel 3.2.4.6 - Zuständigkeiten Bisher sind keine Angaben zur dauerhaften Sicherstellung der Sauberkeit und der Schadensfreiheit aufgeführt. Wir regen an, kreisweit auch einheitliche Regelungen mit den Verkehrsunternehmen und Kommunen zu treffen, damit Haltestellen- und Informationseinrichtungen dauerhaft sauber und schadensfrei gehalten werden. Besonders hinsichtlich der Sauberkeit und der Meldung von Schäden sollten die Kommunen vor Ort einbezogen werden.	AQ	Für die Sauberkeit und Schadensfreiheit der Haltestelleninfrastruktur sind die Kommunen bzw. deren Betriebe zuständig. Dies wird im zweiten Absatz im Kapitel 3.2.4.6 ergänzt.	BS	Kapitel 3.2.4.6
AV2_ÖVB.45	Textteil - Kapitel 3.2.8 - Tarifgestaltung Die mögliche Weiterentwicklung der Verbundlandschaft in Baden-Württemberg bzw. in der Vierländerregion Bodensee ist bislang nicht thematisiert. Wir regen an, auch die strategische Weiterentwicklung der Verbundlandschaft einschl. der Berücksichtigung des Zielbildes Raum und Verkehr für den Bodenseeraum zu thematisieren. Dies gilt insbesondere bei Einbezug der Fährverkehre. Wir regen darüber hinaus an, auch die Entwicklung der Nachbarverbünde und des Landestarifs bei der Fortentwicklung von Tarifangebot/Tarifhöhe zu berücksichtigen.	T	Zur Weiterentwicklung der Verbundlandschaft im Landkreis Konstanz bestehen gegenwärtig erste Überlegungen, die allerdings nicht so weit fortgeschritten sind, als dass hierzu belastbare Aussagen im Nahverkehrsplan getroffen werden könnten. Unabhängig hiervon muss jede Weiterentwicklung der Verbundstrukturen auf die Vorgaben im Nahverkehrsplan Rücksicht nehmen. Auf das Zielbild Raum und Verkehr der Internationalen Bodenseekonferenz wird im neuen Kapitel 1.3.5 eingegangen. Zur Integration der Fährlinien in die Organisations-, Tarif- und Finanzierungsstrukturen des ÖPNV werden in Maßnahme M_K.07 konkrete Vorgaben formuliert.	KoV	–
AV2_ÖVB.46	Textteil - Kapitel 3.2.8 / 4.7.4 / 5.2 - Tarifgestaltung Zur Tarifintegration der ganzjährigen Fährverkehre: die bisherige Betrachtung legt den Fokus primär auf die Tarifentwicklung, weniger auf die Frage "Zugang zum passenden Ticket". Besonders im Raum Konstanz stellen die Verkehrsmittel der Stadtwerke (Bus und Fähre) für viele Reisende auch überregional bzw. im Transit wichtige Verbindungen dar. Diese können heute aber weder durchgehend beauskunftet noch durchgehend gebucht oder bezahlt werden. Die differenzierte Zielsetzung "Tarif" oder "Zugang zum Ticket" kann auch beim Finanzierungsbedarf einen hohen Einfluss haben. Wir regen an, diesen Aspekt nicht ausschliesslich aus der tariflichen Warte zu betrachten. Bereits einen hohen Kundennutzen mit Nachfragewirkung könnten erzielt werden, wenn bestehende Tarifangebote einzeln oder zusammengefasst (Anstoss) durchgehend über die üblichen Kanäle buchbar wären. Dazu gehören CiCo-Verfahren ebenso wie klassische Kanäle wie die Apps der Bahnen oder Fahrausweisautomaten. Dabei sollten auch grenzüberschreitende Reiseketten betrachtet werden.	T	Bereits im vorliegenden Anhörungsentwurf ist nicht erkennbar, dass die Stadt Konstanz als auch der Landkreis Konstanz die Integration der Fährlinien in den ÖV nicht allein auf die Tarifthemen begrenzen. Ausdruck dessen ist die Maßnahme M_K.07, in der neben der tariflichen Integration der ganzjährig bedienten Fahren auch die Integration in die elektronischen Auskunftssysteme des ÖPNV thematisiert wird. Das Ziel ist hierbei eine in allen kundenrelevanten Aspekte vollständige Integration. Etwaige Zwischenstufen zur Erreichung dieses Ziels werden durch die Stadt Konstanz und den Landkreis Konstanz befürwortet und sollen im Rahmen der Umsetzung diskutiert werden.	KoV	–
AV2_ÖVB.47	Textteil - Kapitel 3.2.9 - Personalstandards Im Blick auf die Tarif-/Vertriebsintegration der Fährverkehre ist auch bei der Personalqualifikation / Beratungskompetenz des dortigen Personals zu beachten. Die Angaben zur Personalqualifikation sollten zumindest in Bezug auf Beratungs-, Service- und Verkaufskompetenzen auf das Personal der Fährbetriebe ausgeweitet werden, um gegenüber Kundinnen und Kunden auch hier ein ÖV-System "aus einem Guss" im Bodenseeraum möglichst gut vertreten zu können.	H	Die für den ÖPNV relevanten Personalstandards sind im Kapitel 3.2.9 des Nahverkehrsplans beschrieben. Sofern eine finanzielle Unterstützung der Fährlinien nach Schaffung der juristischen Voraussetzungen hierfür (vgl. Anhang 4.A, Maßnahme M_K.07) möglich wird, besteht sowohl bei der Stadt Konstanz als auch beim Landkreis Konstanz die Erwartung, dass auch die im Nahverkehrsplan beschriebenen Personalstandards auf den durch die öffentliche Hand geförderten Fährlinien eingehalten werden. Zu diesen zählen unter anderem auch Beratungskompetenzen (Tarif- und Ortskenntnis).	KoV	–
AV2_ÖVB.48	Textteil - Kapitel 3.3.3, Tabelle 30 - Formelles Anhörungsverfahren Wir bitten Sie, "ÖV Bodenseeraum" unter "Verkehrsverbünde" aufzunehmen, ÖV Bodenseeraum wurde auf Initiative der IBK gegründet und nimmt im Auftrag von Aufgabenträgern und Verbünden Aufgaben mit Fokus auf Kundinnen und Kunden in der grenzüberschreitenden ÖV-Mobilität wahr.	H	Da der ÖV Bodenseeraum ein Verein ist, der im Interesse einer integrierten Tarifstruktur im Bodenseeraum agiert, wurde dieser in der Tabelle der Kategorie „Vereine und Interessensverbände“ zugeordnet. Ein „Verkehrsverbund“ hat im Kontext des NVP die Zuständigkeit für die Tarifgestaltung inne. In der Tat kann in diesem Sinne davon ausgegangen werden, dass der ÖV Bodenseeraum auch als „Verkehrsverbund“ angesehen werden kann. Die Kategorisierung in der Tabelle dient allein der Übersicht für die Leserinnen und Leser. Hieraus haben sich keine Unterschiede im Umgang den Anliegen oder andere Konsequenzen ergeben. Dem Wunsch wird gefolgt; "ÖV Bodenseeraum" wird in Tabelle 28 in die Kategorie "Verkehrsverbünde" verschoben.	BS	Kapitel 3.3.3

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025					
Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 03: Anliegen zu Ergänzungswünschen der Stadt Konstanz					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV2_ÖVB.49	<p>Textteil - Kapitel 4.1.4 / 4.7.3 / 4.7.4 - Massnahme M.10</p> <p>In der Massnahme M.10 oder in einer separaten Massnahme fehlt die gegenwärtig projektierte grenzüberschreitende Verbindung der CiCo-Systeme des Anbieters FAIRTIQ in den vier Verbundräumen im Bodenseeraum. Wir beantragen, hier oder in einer separaten Massnahme aufzunehmen:</p> <p><i>"Mit der erfolgten Umsetzung von Check-In/Check-Out-Verfahren per Mobile-App in allen fünf Verbundräumen der Vierländerregion Bodensee (einschl. Liechtenstein) soll eine Ausdehnung auf alle ganzjährigen Fähr- und Schiffsverkehre ebenso geprüft werden, wie auch die Verbindung der bestehenden Lösungen zumindest eines Anbieters für durchgehende Reisen über Länder- und Verbundgrenzen. Dabei soll auch betrachtet werden, wie sich ggf. auch die saisonale Schifffahrt mit ihrem Tarif an ein solches Vertriebssystem anhängen könnte und wie ein Nutzen auch für Inhaber von ÖPNV-Gästekarten damit geschaffen werden kann. Das Prinzip der Bestpreis-Berechnung sollte auch grenzüberschreitend und über alle Verkehrsmittel angewendet werden."</i></p>	T	<p>Der Vorschlag wird sinngemäß übernommen. Ergänzend zu der in AV2_ÖVB.31 beschriebenen Anpassung der Maßnahme M.10 sowie der bereits in Maßnahme M_K.07 thematisierten Integration der ganzjährig bedienten Fährlinien wird in Maßnahme M.10 folgende Formulierung ergänzt:</p> <p><i>"Da seit Februar 2025 das Unternehmen FAIRTIQ Lizenznehmer des durch das Land Baden-Württemberg und die baden-württembergischen Verkehrsverbünde betriebenen Systems CiCoBW ist, ist es in allen fünf Verbundräumen der Vierländerregion Bodensee (einschl. Liechtenstein) möglich, ÖV-Fahrscheine über eine Mobile-App zu erwerben. Eine Ausdehnung auf alle ganzjährig bedienten Fährlinien für durchgehende Reisen über Länder- und Verbundgrenzen soll zusammen mit den betroffenen Aufgabenträgern und Verkehrsverbünden geprüft werden. Hierbei soll ebenfalls untersucht werden, wie sich auch die saisonale Schifffahrt mit ihren eigenen Tarifen in ein solches Vertriebssystem integrieren könnte und wie ein Nutzen auch für Inhaber von ÖPNV-Zeit- und -Gästekarten geschaffen werden kann. Ziel ist, das Prinzip der Bestpreis-Berechnung auch grenzüberschreitend und über alle Verkehrsmittel anzuwenden."</i></p>	BM	Anhang 4.A und Kap. 4.1
AV2_ÖVB.50	<p>Textteil - Kapitel 4.1.4 / 4.6 - Massnahmen M.20/M.21</p> <p>Die Anforderungen an die Anschlusssicherung umfasst aktuell nur die Bahn- und Busverkehre. Die Anforderungen an die Anschlusssicherung ist in den Massnahme M.20 und M.21 zumindest für die Umsteigerichtung Fähre > Bus auch auf den Fährverkehr auszudehnen. Hierzu ist eine Ausstattung der Fährverkehre mit ITCS-Systemen und Elemente der dynamische Kundeninformation zu prüfen. Die Einlieferung der Soll- und Ist-Fahrplandaten der Fährverkehre in den Nationalen Access Point (NAP) ist verpflichtend zu machen (für Soll-Fahrplandaten im Fährverkehr Romanshorn - Friedrichshafen in der Schweiz bereits verpflichtend).</p>	AS/VS	<p>In Maßnahme M.21 ist von der Schaffung eines <i>"verkehrsträgerübergreifenden Anschlusssicherungssystems"</i> (ohne Einschränkung auf Bus und Bahn) die Rede. Damit und mit der in AV2_ÖVB.18 konkretisierten Maßnahme M_K.07 ist im Nahverkehrsplan eine bessere Verknüpfung von und zu den ganzjährig bedienten Fährlinien (einschließlich Integration in die Fahrplanauskunftssysteme) bereits im Nahverkehrsplan berücksichtigt.</p>	KoV	–
AV2_ÖVB.51	<p>Textteil - Kapitel 4.1.4 - Genannte Massnahmen M_K.06 und M_K.07</p> <p>Die Bezeichnung der Massnahmen im Textteil und im Anhang 4.A weicht voneinander ab. Zumindest im Bereich der Massnahmen "M_K.06" und "M_K.07" bestehen Abweichungen in der Nummerierung zwischen den Dokumenten, die behoben werden sollten.</p>	H	<p>Vielen Dank für den Hinweis. Hierbei handelt es sich um einen Bearbeitungsfehler, der korrigiert wird.</p>	BM	Anhang 4.A und Kap. 4.1
AV2_ÖVB.52	<p>Textteil - Kapitel 4.2 - Verbindungskonzept</p> <p>In den Ausführungen bzw. in der Abbildung 43 fehlen die Korridore Konstanz - Meersburg - Ravensburg, Konstanz - Friedrichshafen und Konstanz - Meersburg – Friedrichshafen. Wir bitten darum, diese Korridore aufzunehmen. Alle drei sind für die grenzüberschreitende Anbindung der Agglomeration Kreuzlingen bzw. des Thurgaus von Bedeutung.</p>	H	<p>Vielen Dank für den Hinweis. Die Korridore Konstanz - Meersburg - Ravensburg/Friedrichshafen und Konstanz - Friedrichshafen (Katamaran) werden in Abbildung 43 im Kapitel 4.2.1 bzw. im Anhang K.4 im Kartenband ergänzt.</p>	BS	Kapitel 4.2.1 und Anhang K.4
AV2_ÖVB.53	<p>Textteil - Kapitel 4.3.2 - ÖPNV-Verknüpfungspunkte</p> <p>Mit Aufnahme der Fährverbindungen sollten zur Sicherstellung funktionierender Nahtstellen auch die ersten Verknüpfungspunkte ausserhalb des Landkreises aufgenommen werden.</p> <p>Folgende Verknüpfungspunkte sind neu auch erwähnen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Meersburg, Fähre (Anschluss Fähre von/nach Uhldingen-Mühlhofen - Überlingen), die bisherige Nennung "Meersburg, Kirche" ist nicht geeignet, da für zahlreiche Relationen mit einem 15-Min-Umweg verbunden.• Überlingen, Landungsplatz (Anschluss Stadt- und Regionalbusse zur Fähr-/Schiffsverbindung)• Friedrichshafen, Hafenbahnhof (Katamaran)	AS/VS	<p>Die genannten Verknüpfungspunkte werden mitsamt der entsprechenden Anschlusslinien in Anhang 4.B.2 (Verknüpfungskonzept) aufgenommen.</p>	BS	Anhang 4.B.2

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2025					
Anhang 3.E – Synopse zu Anliegen aus 2. Beteiligungsstufe – Abschnitt 03: Anliegen zu Ergänzungswünschen der Stadt Konstanz					
Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AV2_ÖVB.54	Textteil - Kapitel 4.4 - Linienbündelung Die Vergabezeitpunkte sind in seltensten Fällen mit dem Fahrplanwechsel harmonisiert. Dies führt nicht nur für Kundinnen und Kunden zu Verunsicherungen bei Abweichung vom Jahresfahrplanwechsel (Konzeptänderungen, Anschlüsse auch zur Bahn etc.), sondern führt bei den beteiligten Akteuren oft auch zu einem zusätzlichen Aufwand in der Betriebsplanung und Ressourcenallocation. Davon sind auch die Akteure jenseits der Grenze betroffen, wenn Auskunfts- und Vertriebssysteme mit Haltestellenstammdaten oder Fahrplandaten angepasst werden müssen.	H	Der Landkreis Konstanz und die Stadt Konstanz setzen sich für eine Harmonisierung der Linienbündel-Start-/Endtermine ein und werden dies bei den anstehenden Vergaben berücksichtigen. Dies wird im Kapitel 4.4 ergänzt.	BS	Kapitel 4.4
AV2_ÖVB.55	Textteil - Kapitel 4.6 - Fahrgastinformation Die Angaben beinhalten noch keine Anforderungen aus der Aufnahme des Fährverkehrs. Wir bitten darum, die Angaben allesamt auch auf den Fährverkehr auszudehnen. Dies gilt insbesondere auch die Verpflichtung zur Publikation der Soll-Fahrpläne in den nationalen Systemen bzw. im sogenannten Nationalen Zugangspunkt (NAP) sowie im grenzüberschreitenden Datenaustausch. In absehbarer Zeit sind auch entsprechende Ist-Daten zu generieren und einzuliefern.	W/FGI	Aus Sicht des Landkreises Konstanz und der Stadt Konstanz sind die ganzjährig bedienten Fährlinien als Teil des ÖPNV zu sehen. Die für den ÖPNV relevanten Anforderungen an die Fahrgastinformation (einschließlich eines spezifischen Hinweises zu den Fährlinien) sind im Kapitel 4.6 dargestellt. Es wird dort an keiner Stelle ausgeschlossen, dass diese nicht auch für die Fährlinien gelten, soweit es zu einer finanziellen Beteiligung am Betrieb der Fährlinien nach Schaffung der juristischen Voraussetzungen hierfür kommt (vgl. Anhang 4.A, Maßnahme M_K.07).	KoV	–
AV2_ÖVB.56	Textteil - Kapitel 4.6.2 - 4.6.6 - Vollständigkeit der Fahrgastinformation Bisher sind keine Vorgaben zur Erstellung, Publikation und zum Austausch von Ereignisinformationen aufgeführt. Wir bitten, auch das Ereignismanagement und die normierte Publikation bzw. den Austausch von Ereignisinformationen zwischen Fahrgastinformations- und Fahrplanauskunftssystem - auch grenzüberschreitend - aufzunehmen (vgl. Nachbarlandkreise bzw. bodo-Verbund).	W/FGI	Wenn mit "Austausch von Ereignisinformationen" eine Aufgabenträger- bzw. Verkehrsunternehmen-übergreifende Kommunikation von Störungsmeldungen (ggf. mit damit verbundenen Fahrplananpassungen) gemeint ist, so erfolgt die Kommunikation derzeit auf die lokalen Gegebenheiten zugeschnitten über Homepages, Fahrplanaushänge und Presseberichte. Größere bzw. länger andauernde Baustellen mit Fahrplanauswirkungen werden in die elektronische Fahrplanauskunft eingepflegt, in dem die Daten in die Datendrehscheibe bei der NVBW eingespielt werden. Wenn in einer App ein hiervon abweichender Fahrplanstand aufgeführt ist, muss davon ausgegangen werden, dass nicht auf diese Datengrundlage zugegriffen wird. Hier kann der Landkreis Konstanz bzw. die Stadt Konstanz nicht steuernd eingreifen. Mit "Ereignismanagement" ist mutmaßlich der Umgang mit größeren Veranstaltungen wie dem Seenachtsfest oder das Campus-Festival, durch welche der ÖPNV vor besondere Herausforderungen gestellt wird, gemeint. Verkehre außerhalb des Liniverkehrs werden im Nahverkehrsplan nicht behandelt. Unabhängig hiervon müssen angesichts der mit dem Nahverkehrsplan verbundenen flächendeckenden Angebotsausweitungen des Regelverkehrs im gesamten Landkreis zunächst deren Wirkung abgewartet werden, bevor der Bedarf für die Einrichtung von eventuell in den ÖPNV zu integrierender Veranstaltungsverkehre bewertet werden kann. Dies kann im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans thematisiert werden.	KoV	–
AV2_ÖVB.57	Textteil - Kapitel 5.5.3 - Handlungsfelder und Qualitätskriterien Die Aspekte des Vertriebs und der Einnahmesicherung fehlen bislang im NVP. Auch oder besonders wenn die Themen "Vertriebstechnik" und "Einnahmesicherung" im Landkreis Konstanz in weiteren Teilen - aber längst nicht überall - vom Landkreis selber mit abgedeckt werden, so sollten beide Aspekte auch bei Handlungsfeldern und Qualitätskriterien im Sinne eines klaren Auftrages ihren Niederschlag finden. Zu Vertrieb und Einnahmesicherung fordern wir dies hier auch als Tarifowner des "Bodensee Tickets" zur Wahrung der wirtschaftlichen Interessen der am Bodensee Ticket beteiligten Verkehrsunternehmen und Verbünde.	H	Das Handlungsfeld "Vertrieb und Einnahmensicherung" wird im Kapitel 5.5.3 ergänzt und im Anhang 5 durch Vorgaben zu den Qualitätskriterien "Verfügbarkeit von Verkaufsgeräten" (Anzahl Meldungen defekter Fahrscheinverkaufsgeschäften in Fahrzeugen) und "Fahrscheinkontrolle" (Anzahl Fahrten, bei denen eine vorgeschriebene Ticketkontrolle durch das Fahr- oder Kontrollpersonal unterlassen wurde).	BS	Kapitel 5.5.3 und Anhang 5
Regionalverband Hochrhein-Bodensee					
AV2_RVHB.01	vielen Dank für Ihre Mail vom 31.01.2025. Wir verweisen in diesem Zusammenhang nochmals auf unsere Stellungnahme vom 23.07.2024 [Stellungnahme zum Anhörungsentwurf des Nahverkehrsplans Landkreis Konstanz, Stand 24.06.2024].	A	Kenntnisnahme	KoV	–