

**Nahverkehrsplan
für den
Landkreis Konstanz**

**Entwurf für die Beschlussfassung
nach der öffentlichen Anhörung**

**Änderungen gegenüber dem
Anhörungsentwurf sind kenntlich gemacht:**

fett unterstrichen = neu eingefügte Passagen

~~fett durchgestrichen~~ = gestrichene Passagen

Bearbeitungsstand: 2.3.2011

NahverkehrsBeratung **Südwest**

NahverkehrsBeratung Südwest

Gerd Hickmann Nahverkehrsberatung
Hasengässle 2
72070 Tübingen
Tel (07071) 92 29 08

Dietmar Maier Nahverkehrsberatung
Im Blumenwinkel 56
76227 Karlsruhe
Tel (0721) 9 41 49 61

www.nahverkehrsberatung.de

Bearbeitung:

Dipl. Geogr. Gerd Hickmann (Projektleiter)
Dipl. Phys. Dietmar Maier (stellv. Projektleiter)
Dipl. Geogr. Johannes Zoth
Dr. Ing. Silvia Körntgen

Inhaltsverzeichnis

1. Übergeordnete Festlegungen, Aussagen und Zuständigkeiten des Nahverkehrsplans.....	1
1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen.....	1
1.2 Festlegungen übergeordneter Pläne	2
1.2.1 Generalverkehrsplan (GVP) Baden-Württemberg 2010.....	2
1.2.2 Ziele der Raumordnung und Landesplanung.....	4
1.3 Aussagen und Zuständigkeit des Nahverkehrsplans	7
1.4 Strategische Umweltprüfung (SUP)	8
1.5 Aufstellung Nahverkehrsplan für den Landkreis Konstanz	9
2. Bestandsaufnahme und Verkehrsprognose.....	10
2.1 Raumstruktur und Rahmenbedingungen	10
2.2 Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes	13
2.2.1 Überblick und Liniennetz.....	13
2.2.2 Fahrtenhäufigkeit.....	18
2.2.3 Verbindungsqualität	19
2.2.4 Qualität der räumlichen Erschließung im Schienen- und Regionalbusverkehr	21
2.2.5 Bauliche Infrastruktur des ÖPNV.....	23
2.2.6 Eingesetzte Fahrzeuge	24
2.2.7 Tarifverbund und Fahrpreise.....	25
2.2.8 Fahrgastinformation.....	28
2.2.9 Barrierefreiheit im ÖPNV	29
2.3 Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose.....	30
2.3.1 Aktuelle Fahrgastnachfrage im öffentlichen Verkehr im Landkreis Konstanz	30
2.3.2 Bundesweite Entwicklungen und Trends.....	33
2.3.3 Prognosen des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg	35
2.3.4 Daten zur Mobilität im Landkreis Konstanz	35
2.3.5 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung.....	37
2.3.6 Berufspendlerverkehr im Landkreis Konstanz	38
2.3.7 Ausbildungsverkehr im Landkreis Konstanz	39

2.3.8	Schlussfolgerungen und Bewertung aus Sicht des Öffentlichen Personenverkehrs	43
3.	Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Konstanz	45
3.1	Übergeordnete Ziele für die Entwicklung des ÖPNV	45
3.2	Ziele für den Schienenverkehr	47
3.2.1	Ziele für die Anbindung des Landkreises Konstanz im überregionalen Schienennetz.....	47
3.2.2	Ziele für die Fortentwicklung des SPNV im Landkreis Konstanz	48
3.2.3	Barrierefreier Ausbau der SPNV-Haltestellen.....	50
3.2.4	Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltestellen	50
3.2.5	Ausbau der SPNV-Infrastruktur.....	51
3.3	Netzstruktur und Bedienungskategorien der Linien.....	52
3.3.1	Definition der Bedienungskategorien	52
3.3.2	Festlegung der Bedienungskategorien für die einzelnen Linien	53
3.3.3	Linien ohne Zuweisung von Bedienungskategorien.....	55
3.3.4	Erschließungsgrad der Kreisbevölkerung nach Bedienungskategorien.....	55
3.4	Bedienungshäufigkeiten und Bedienzeiten	57
3.4.1	Ziele für das Fahrtenangebot	57
3.4.2	Differenzierung der Bedienstungsstandards	57
3.4.3	Festlegung der Bedienungshäufigkeiten	58
3.5	Fortentwicklung des Liniennetzes im Regionalbusverkehr.....	61
3.5.1	Verkehrsraum Süd	61
3.5.2	Verkehrsraum West	62
3.5.3	Verkehrsraum Mitte.....	63
3.5.4	Verkehrsraum Nordost.....	63
3.6	Ziele für die räumliche Erschließung	65
3.6.1	Ziele für die räumliche Erschließung durch Zugangsstellen zum ÖPNV.....	65
3.6.2	Abbau von räumlichen Erschließungsdefiziten im SPNV.....	65
3.6.3	Abbau von räumlichen Erschließungsdefiziten im Regionalbusverkehr	65
3.7	Ausbau der baulichen Infrastruktur für den Regionalbusverkehr	67
3.7.1	Verknüpfungspunkte Schiene - Bus	67
3.7.2	Haltestellenausstattung.....	67
3.7.3	Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr	68
3.8	Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge im Regionalbusverkehr ..	69
3.8.1	Festlegung von Qualitätsstandards der Fahrzeuge	69
3.8.2	Zeitplan für die Umsetzung der Qualitätsstandards im Regionalbus-verkehr .	70
3.8.3	Umweltfreundliche Antriebstechnologien	70
3.9	Fahrpreise und Verbundtarif.....	71
3.9.1	Anwendung des VHB-Verbundtarifs	71

3.9.2	Fortentwicklung des Verbundtarifs.....	71
3.9.3	Tarifkooperationen mit Nachbarverbänden in Deutschland	71
3.9.4	Tarifkooperationen mit Nachbarverbänden in der Schweiz.....	72
3.9.5	Einbeziehung weiterer Verkehrsmittel.....	72
3.9.6	Anforderungen an die Einnahmenaufteilung	72
3.10	Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement	73
3.11	Ziele für die qualitative Ausgestaltung des ÖPNV.....	74
3.11.1	Anschlusssicherung	74
3.11.2	Kapazitäten	74
3.11.3	Kundenrechte, Mobilitätsgarantie.....	75
3.11.4	Konkretisierung der qualitativen Anforderungen in Verkehrsverträgen.....	75
3.12	Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern.....	76
3.13	Umsetzung von Barrierefreiheit im ÖPNV	77
3.13.1	Gesetzlicher Auftrag.....	77
3.13.2	Barrierefreiheit im Busverkehr	77
3.13.3	Barrierefreiheit im Schienenverkehr	77
3.13.4	Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation	78
3.14	Spezielle Anforderungen an die Verbindungsqualitäten im Schülerverkehr	79
3.15	Spezielle Anforderungen des touristischen Verkehrs.....	80
4.	Ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV und deren Finanzierung	81
4.1	Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung.....	81
4.2	Grundsätze der Finanzierung.....	81
5.	Linienbündelungskonzeption	83
5.1	Anlass der Linienbündelungskonzeption (Wettbewerbskonzept)	83
5.2	Linienbündelungskonzeption	83
5.2.1	Grundsätze des Linienbündelungskonzepts.....	83
5.2.2	Festlegung der Linienbündel	85
5.2.3	Zeitplan der Laufzeitenharmonisierung	86
5.2.4	Neuzuschnitt von Liniengenehmigungen.....	87
5.2.5	Zuordnung der Linien zu den einzelnen Linienbündeln	90
5.2.6	Linien ohne Zuordnung zu einem Linienbündel.....	92

Verzeichnis der Abbildungen

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

Zu Kapitel 2:

- Abbildung 1.2-1: Zentrale Orte, Entwicklungsachsen und Verflechtungsbereiche
- Abbildung 2.1-1: Bevölkerungsverteilung im Landkreis Konstanz
- Abbildung 2.1-2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Konstanz
- Abbildung 2.1-3: Schulstandorte im Landkreis Konstanz
- Abbildung 2.1-4: Einkaufsstandorte im Landkreis Konstanz
- Abbildung 2.1-5: Tourismus im Landkreis Konstanz – Übernachtungszahlen nach Gemeinden

- Abbildung 2.2.1-1: Liniennetzplan Schienenverkehr mit Systemhalten / ITF-Grafik
- Abbildung 2.2.1-2: Liniennetzplan des ÖPNV im Landkreis Konstanz
- Abbildung 2.2.2-1: Liniennetz nach Taktverkehrsqualitäten
- Abbildung 2.2.2-2: Fahrtenangebot Mo – Fr an Schultagen – Tagesverkehr bis 20 Uhr
- Abbildung 2.2.2-3: Fahrtenangebot Mo – Fr an Ferientagen – Tagesverkehr bis 20 Uhr
- Abbildung 2.2.2-4: Fahrtenangebot Mo – Fr an Schultagen – Abendverkehr ab 20 Uhr
- Abbildung 2.2.2-5: Fahrtenangebot an Samstagen – Tagesverkehr bis 20 Uhr
- Abbildung 2.2.2-6: Fahrtenangebot an Samstagen – Abendverkehr ab 20 Uhr
- Abbildung 2.2.2-7: Fahrtenangebot an Sonn- und Feiertagen – Tagesverkehr bis 20 Uhr
- Abbildung 2.2.4-1: Räumliche Erschließung durch Schienenhalte in Konstanz
- Abbildung 2.2.4-2: Räumliche Erschließung durch Schienenhalte in Reichenau / Allensbach
- Abbildung 2.2.4-3: Räumliche Erschließung durch Schienenhalte in Radolfzell – alle Strecken
- Abbildung 2.2.4-4: Räumliche Erschließung durch Schienenhalte in Radolfzell – nur seehas-Strecke
- Abbildung 2.2.4-5: Räumliche Erschließung durch Schienenhalte in Singen
- Abbildung 2.2.4-6: Räumliche Erschließung durch Schienenhalte in Mühlhausen-Ehingen
- Abbildung 2.2.4-7: Räumliche Erschließung durch Schienenhalte in Engen
- Abbildung 2.2.4-8: Räumliche Erschließung durch Schienenhalte in Gottmadingen
- Abbildung 2.2.4-9: Räumliche Erschließung durch Schienenhalte in Bodman-Ludwigshafen, Radolfzell-Stahringen, Stockach-Wahlwies
- Abbildung 2.2.4-10: Räumliche Erschließung durch Schienenhalte in Stockach
- Abbildung 2.2.4-11: Räumliche Erschließung durch den Busverkehr: Stockach
- Abbildung 2.2.4-12: Räumliche Erschließung durch den Busverkehr: Gottmadingen
- Abbildung 2.2.4-13: Räumliche Erschließung durch den Busverkehr: Volkertshausen
- Abbildung 2.3.1-1: Fahrgastaufkommen im Schienenpersonennahverkehr 2009 (Montag-Freitag)

- Abbildung 2.3.3-1: Belastung des Straßennetzes durch Pkw-Verkehr
- Abbildung 2.3.5-1: Berufspendlerverflechtungen: Einpendler in die zentralen Orte
- Abbildung 2.3.5-2: Berufspendlerverflechtungen: sonstige Pendlerverflechtungen in weitere Orte des Kreisgebiets
- Abbildung 2.3.5-3: Berufspendlerverflechtungen: Auspendler in die Nachbarkreise und in die Schweiz
- Abbildung 2.3.5-4: Umlegung der Berufspendlerströme auf das Netz des Öffentlichen Verkehrs

- Abbildung 2.3.6-1: Schülerverflechtungen im Ausbildungsverkehr: Grundschulen
- Abbildung 2.3.6-2: Schülerverflechtungen im Ausbildungsverkehr: Hauptschulen
- Abbildung 2.3.6-3: Schülerverflechtungen im Ausbildungsverkehr: Realschulen
- Abbildung 2.3.6-4: Schülerverflechtungen im Ausbildungsverkehr: Gymnasien
- Abbildung 2.3.6-5: Schülerverflechtungen im Ausbildungsverkehr : Berufsschulen
- Abbildung 2.3.6-6: Schülerverflechtungen im Ausbildungsverkehr: Waldorfschule
- Abbildung 2.3.6-7: Wohnorte der Studierenden an der Universität Konstanz

Zu Kapitel 3:

- Abbildung 3.3.2-1: Festlegung Liniennetz nach Bedienungskategorien

Zu Kapitel 5:

- Abbildung 5.2.2.-1: Darstellung der Linienbündel der Linienbündelungskonzeption

Verzeichnis der Anlagen

(im gesonderten Anlagenband)

Anlage 1	Herleitung der Einordnung der Linien im Landkreis Konstanz in die Bedienungskategorien
Anlage 2	Einordnung aller Ortsteile im Landkreis in die Bedienungskategorien
Anlage 3	Vergleich des VHB-Tarifniveaus mit Nachbar- und Vergleichsverbänden
Anlage 4	Untersuchung der Reisezeiten: Fahrzeitenvergleich ÖPNV – MIV für die Relationen Gemeindehauptorte ins nächste Mittelzentrum und ins Oberzentrum Konstanz
Anlage 5	Erhebung der Wünsche und Anforderungen der Städte und Gemeinden an die Neuaufstellung der Nahverkehrsplans 2009 – Auswertung
Anlage 6	<u>Prüfung der Erforderlichkeit einer Strategischen Umweltprüfung (SUP)</u>

Abkürzungsverzeichnis

AB1	Busachse Kategorie 1 (<i>Bedienungskategorie</i>)
AB2	Busachse Kategorie 2 (<i>Bedienungskategorie</i>)
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AS1	Schienenachse Kategorie 1 (<i>Bedienungskategorie</i>)
AS2	Schienenachse Kategorie 2 (<i>Bedienungskategorie</i>)
AS3	Schienenachse Kategorie 3 (<i>Bedienungskategorie</i>)
AST	Anrufsammeltaxi
bodo	Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben
DB	Deutsche Bahn
Din 13816	Die EN 13816 ist die europaweit gültige Norm für den Nachweis der Servicequalität von Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personenverkehr.
E1	Erschließungslinie Kategorie 1 (<i>Bedienungskategorie</i>)
E2	Erschließungslinie Kategorie 2 (<i>Bedienungskategorie</i>)
E3	Erschließungslinie Kategorie 3 (<i>Bedienungskategorie</i>)
EEV	Enhanced environmental friendly vehicle, europäischer Abgasstandard für Busse und Lastkraftwagen
EG-VO	Verordnung der Europäischen Union
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERG	Ergänzungslinie (<i>Bedienungskategorie</i>)
Flextax	Tarifverbund Schaffhausen
GVP	Generalverkehrsplan
HVZ	Hauptverkehrszeit
HzL	Hohenzollerische Landesbahn AG
IC	InterCity
ICE	InterCityExpress
IRE	InterRegioExpress
ITF	Integraler Taktverkehr
KIZ	Kleinzentrum
KBS	Kursbuchstrecke
KONUS	K ostenlose N utzung des öffentlichen Nahverkehrs für S chwarzwaldurlauber
LEP	Landesentwicklungsplan
Naldo	Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau
NVZ	Normalverkehrszeit
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZ	Mittelzentrum
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (im ÖPNV)
Ostwind	Tarifverbund Ostwind, Schweiz
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RAB	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH

RE	Regionalexpress
RVF	Regio-Verkehrsverbund Freiburg
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SBG	Südbadenbus GmbH
seehas	SPNV Konstanz – Singen – Engen
seehäsele	SPNV Radolfzell - Stockach
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
Thurbo	Regionalbahn Thurbo AG, Schweiz
TUTicket	Verkehrsverbund Tuttlingen
UZ	Unterzentrum
VHB	Verkehrsverbund Hegau-Bodensee
VSB	Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar
VVR	Verkehrsverbund Rottweil

1. Übergeordnete Festlegungen, Aussagen und Zuständigkeiten des Nahverkehrsplans

1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Die Landkreise und kreisfreien Städte sind nach § 6 Abs. 2 des baden-württembergischen ÖPNV-Gesetzes Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Diese Aufgabe ist eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge.

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

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

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

„Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen die Belange von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind; für diese Personengruppe soll der barrierefreie Zugang und in geeigneten Fällen die Beförderung in behindertengerecht ausgerüsteten Fahrzeugen vorgesehen werden.“ (§ 3 Grundsätze der Planung).

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

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

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

1.2 Festlegungen übergeordneter Pläne

1.2.1 Generalverkehrsplan (GVP) Baden-Württemberg 2010

Der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg wurde im Jahr 2010 und somit nach der konzeptionellen Erarbeitung und vorbereitenden Beschlussfassung des vorliegenden Nahverkehrsplans beschlossen. Der GVG umfasst einen Planungshorizont bis 2025.

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

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

Schienerverkehr / Integraler Taktfahrplan

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

Im Touristikverkehr fehlen gute ÖPNV-Tagesverbindungen aus den einwohnerstarken Regionen Deutschlands und dem benachbarten Ausland zum Beispiel an den Bodensee. Eine bessere Einbindung in das Fernverkehrsnetz ist erforderlich. (GVP 2010, S. 104-105)

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

Dort, wo die Nachfrage dies erfordert, strebt das Land die Sicherstellung eines bedarfsgerechten Angebotes im SPNV an. Dies wird in vielen Fällen ein Hinausgehen über das heutige Niveau bedeuten. (GVP 2010, S. 108).

Elektrifizierungsoffensive

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

Bahnstationsmodernisierungsprogramm

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

ÖPNV - Flexible Bedienkonzepte

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

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

Tourismus und ÖPNV

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

Fahrradmitnahme im ÖPNV

Mit einer Anschubförderung hat das Land erreicht, dass die weit überwiegende Zahl der Verkehrsverbünde mittlerweile eine kostenlose Fahrradmitnahme ermöglicht. (GVP 2010, S. 130)

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

Barrierefreiheit im ÖPNV

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

Verbundgrenzen überschreitende Tarife

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

Die Verkehrsverbünde sollen ihre Anstrengungen bei der Vereinheitlichung der Tarifregelungen verstärken, dies gilt insbesondere für Verbundgrenzen überschreitende Verkehre. Verbesserungen im Vertrieb, neue Verkaufsmöglichkeiten und weitere tarifliche Änderungen sind geeignete Maßnahmen.

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

Modellprojekt „Grenzüberschreitende elektronische Fahrplanauskunft am Bodensee“

Der Bodenseeraum ist international stark verflochten und benötigt gute Verkehrsverbindungen in alle Richtungen. Neben der Infrastruktur spielt die Information eine große Rolle. Die Fahrplanauskunft darf nicht an Länder- / Kantongrenzen enden. Die nationalen oder regionalen Auskunftssysteme sind miteinander zu vernetzen. (GVP 2010, S. 127)

1.2.2 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Bei der Erstellung der Nahverkehrspläne sind die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen. Die gültigen Pläne für den Landkreis Konstanz sind der Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg (LEP 2002) und der Regionalplan Hochrhein-Bodensee aus dem Jahr 2000.

Die konkreten Aussagen beider Planwerke zu Zentralen Orten, Entwicklungsachsen und Raumkategorien sind in [Abbildung 1.2-1](#) dargestellt.

Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg

Der Landesentwicklungsplan trifft folgende Aussagen:

„Das Verkehrswesen ist so zu gestalten, dass es zu der angestrebten Entwicklung des Landes und seiner Teilräume sowie zur Festigung des Netzes der Zentralen Orte und zur Ausgestaltung der Entwicklungsachsen beiträgt.“ (Grundsatz zu 4.1.11, Seite 31)
„Die Zentralen Orte sollen ... mit öffentlichen Verkehrsmitteln ... zeitgünstig, kostengerecht und umweltschonend erreichbar sein.“ (Grundsatz zu 2.5.4, Seite 19) In der Begründung heißt es zur Erreichbarkeit: „... mit zumutbarem Zeit- und Kostenaufwand sowie in angemessener Häufigkeit ... Hieraus resultiert eine besondere Aufgabe für den öffentlichen Nahverkehr.“ „Zur Stärkung und Unterstützung ihrer zentralörtlichen Aufgaben sind die Mittelzentren ... als Verknüpfungspunkte im öffentlichen Personennahverkehr auszugestalten. Sie sollen auch im Ländlichen Raum mehrmals täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus ihren Verflechtungsbereichen erreichbar sein.“ (Grundsatz zu 2.5.9, Seite 21)

„Die Bedeutung des Nahverkehrs auf der Schiene ist ... durch verbesserte Abstimmung auf die regionalen Verkehrsbedürfnisse sowie mit den anderen Nahverkehrsmitteln zu steigern.“ Der Integrale Taktverkehr ist „zügig in allen Teilen des Landes einzuführen.“ (Grundsatz zu 4.1.15, Seite 35)

Für die Entwicklung des ÖPNV steht in ländlichen Räumen die Daseinsvorsorge im Vordergrund, während er in Verdichtungsräumen konkurrenzfähig zum MIV sein soll:

„Generell sind eine Siedlungsstruktur und eine soziale Infrastruktur anzustreben, die es auch Bevölkerungsteilen, die nicht über ein individuelles motorisiertes Verkehrsmittel verfügen können oder wollen, ermöglicht, die mit dem Leben im Ländlichen Raum verbundenen Vorteile zu nutzen.“ (Begründung zu 4.1.15 /4.1.16) „In den schwächer besiedelten Landesteilen soll ein Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße gewährleistet sein ...“ (Grundsatz zu 4.1.16, Seite 35)

¹ Im Landesentwicklungsplan werden Ziele (rechtsverbindliche Vorgaben) und Grundsätze (allgemeine, abwägungsfähige Aussagen) unterschieden.

„Die Verdichtungsräume sind angemessen in nationale und internationale Verkehrs-, Energie- und Kommunikationsnetze einzubinden. Der Leistungsaustausch mit benachbarten Räumen ist zu sichern.“ (Grundsatz zu 2.2.2.1, Seite 10-11) „Durch ein erweitertes Verkehrsangebot und den weiteren Ausbau der Infrastruktur soll der öffentliche Personennahverkehr einen möglichst hohen Anteil am motorisierten Verkehr übernehmen. (Grundsatz zu 2.2.3.5, Seite 12)

Für den Bodenseeraum werden unter anderem die folgenden Entwicklungsziele formuliert (Ziele zu 6.2.4, Seite 65-66):

- „der Aufbau und die Unterstützung der interkommunalen Zusammenarbeit zwischen Seeufer- und Hinterlandgemeinden bei der Siedlungs- und Verkehrsplanung,
- die Stärkung des Hinterlands durch den Ausbau der zentralörtlichen Funktionen in den Mittelzentren Pfullendorf und Stockach,
- die Verbesserung der Angebote im öffentlichen Personenverkehr zur Minderung von Individualfahrten in Seenähe,
- der Aufbau einer schnellen Schiffsverbindung zwischen Friedrichshafen und Konstanz im Zuge der Landesentwicklungsachse,
- die bessere Anbindung des Bodenseeraums an den Fernverkehr, insbesondere durch Attraktivitätssteigerungen auf den Bahnstrecken Stuttgart - Singen - Konstanz, Offenburg - Singen - Konstanz, Ulm - Friedrichshafen - Lindau und der Bodensee-Gürtelbahn sowie durch die angemessene Fortentwicklung des Fernstraßennetzes und des Flughafens Friedrichshafen.“

Regionalplan Hochrhein-Bodensee von 2000

Der Regionalplan Hochrhein-Bodensee aus dem Jahr 2000 formuliert insbesondere folgende Zielsetzungen für den öffentlichen Verkehr:²

„Dem Öffentlichen Personennahverkehr ist Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen. Dabei ist die Schiene ... zu stärken.“ (Grundsatz 4.1.1, Seite 132)³

„Das Verkehrsnetz in der Region ist so zu gestalten, dass der Leistungsaustausch innerhalb der Region unterstützt und ...“ mit den Nachbarregionen „verstärkt und verbessert wird.“ (Grundsatz 4.1.1.1, Seite 132) Hierzu „ist eine quantitativ und qualitativ ausreichende Verkehrsinfrastruktur vorzuhalten. Dazu zählen: ... die Gäubahn, ... die Bodenseefähre Konstanz-Meersburg, ... die Schwarzwald-, die Bodenseegürtel- und die Hochrheinbahn ... (Begründung zu 4.1.1.1, Seite 133)

„In verdichteten Räumen der Region sind die Verkehrseinrichtungen ... unter der Prämisse, so viel öffentlicher Personennahverkehr wie möglich, so viel motorisierter Individualverkehr wie nötig' anzupassen.“ Dazu sind auch Verbund- und Tarifgemeinschaften zu fördern und Flächen für den ruhenden Verkehr an Bahnhöfen und Haltepunkten zu schaffen. (Grundsatz 4.1.1.2, Seite 134)

„Im ländlichen Raum der Region ist ... eine ausreichende Verkehrserschließung durch den ÖPNV und den motorisierten Individualverkehr zu gewährleisten.“ (Grundsatz 4.1.1.3, Seite 135) Dazu ist „in den Nahverkehrsplänen ... eine Mindestbedienung aller Gemeinden mit öffentlichen Verkehrsmitteln festzulegen.“ (Vorschlag zu 4.1.1.3, Seite 135) Entsprechend der Nachfrage ist die Bedienung zu verbessern, enge Übergänge

² Aussagen, die für den Landkreis Konstanz von geringer Relevanz sind, die seit dem Jahr 2000 hinfällig geworden sind oder abschließend umgesetzt wurden, sind nicht wiedergegeben.

³ Im Regionalplan wird unterschieden in Ziele (verwaltungsverbindliche Festlegungen), Grundsätze (abwägungsfähige Ordnungs- bzw. Entwicklungsprinzipien), Vorschläge und nachrichtliche Übernahmen.

zur Schiene sind herzustellen und die Bedienung am Tagesrand ist besonders bei Zubringern zum Fernverkehr auszuweiten.

Aussagen zum Schienennetz in der Region (zu 4.1.3.1, Seite 152-153):

- Die Gäubahn ist auszubauen.
- Der „seehas“ ist grenzüberschreitend zu verbessern und auszubauen.
- Die Voraussetzungen für die Elektrifizierung von Hochrheinstraße und Bodenseegürtelbahn sind zu schaffen.
- Auf der Bodenseegürtelbahn sind Doppelspurinseln zu erhalten bzw. neu einzurichten. (...)
- Die Strecken Radolfzell – Stockach - Hindelwangen sowie Singen – Etwilen sind für den Personenverkehr zu reaktivieren.

Aussagen zum Schienenpersonenverkehr (zu 4.1.3.2, Seite 157-158):

- Die Anbindung an Zürich und Stuttgart (incl. Flughäfen) ist über die Gäubahn sicherzustellen.
- Für das Oberzentrum Konstanz ist der Stundentakt nach St. Gallen, Winterthur, Zürich und Flughafen Zürich-Kloten zu garantieren.

Aussagen zum Öffentlichen Personennahverkehr (4.1.3.4, Seite 162-163):

- Grundsatz: „Für die Bevölkerung der Region müssen Zentrale Orte und zentrale Einrichtungen in zumutbarer Zeit durch den öffentlichen Personennahverkehr erreichbar bleiben.“ Hierzu werden u.a. folgende Vorschläge gemacht:
- Die Mindestbedienung des ländlichen Raumes ist anzustreben (Bedienung von Orten über 100 Einwohner und von Fremdenverkehrsgemeinden)
- Grenzüberschreitende Verkehrsverbünde sind anzustreben.
- Konkurrierende Parallelverkehre im ÖPNV sind zu vermeiden.
- Bahnhofsnahe und an geeigneten Auffangparkplätzen ist der Übergang von MIV und vom Fahrrad auf den ÖPNV zu verwirklichen.
- Weitere Haltepunkte im SPNV sind auf ihre Wirtschaftlichkeit zu prüfen und ggf. einzurichten.

1.3 Aussagen und Zuständigkeit des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan Konstanz trifft in erster Linie Aussagen zum überörtlichen straßengebundenen ÖPNV.

Schienerverkehr

Die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr liegt nach § 6 Abs. 2 ÖPNVG Baden-Württemberg grundsätzlich beim Land.

Der Schienenpersonennahverkehr bildet das Rückgrat der öffentlichen Verkehrsbedien-
ung im Landkreis Konstanz, mit zahlreichen Auswirkungen auf die Gestaltung und
Akzeptanz des ergänzenden Regionalbusverkehrs sowie der Stadtverkehrssysteme.
Der Landkreis Konstanz als Aufgabenträger des ÖPNV besitzt daher ein hohes Inte-
resse an der Weiterentwicklung des Schienenverkehrsangebots.

Der Landkreis Konstanz finanziert in freiwilliger Aufgabenträgerschaft den Schienen-
personennahverkehr zwischen Radolfzell und Stockach (*seehäsle*).

Aus den genannten Gründen formuliert der Nahverkehrsplan Ziele für die Weiterent-
wicklung des Schienenverkehrs aus Sicht des Landkreises Konstanz.

Innerörtlicher Stadtbusverkehr

Die kreisangehörigen Städte Konstanz, Singen, Radolfzell und Engen nehmen nach
§ 6, Abs. 2 Satz 2 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg die Aufgabenträgerschaft für
ihren innerstädtischen ÖPNV selbst wahr. Im Einvernehmen mit diesen Städten trifft
der Nahverkehrsplan des Landkreises daher keine Aussagen zum innerstädtischen
ÖPNV.

1.4 Strategische Umweltprüfung (SUP)

Die EU-Richtlinie 2001/42 in Verbindung mit §14b Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sieht vor, dass grundsätzlich Maßnahmenvorschläge eines Nahverkehrsplans einer strategischen Umweltprüfung SUP unterzogen werden müssen, wenn sich diese Maßnahmen erheblich nachteilig auf die Umwelt auswirken. Damit sollen von Beginn an mögliche Auswirkungen von Planungsansätzen auf die Umwelt aufgezeigt werden. Voraussetzung ist, dass der Nahverkehrsplan für die jeweiligen Maßnahmen als Rahmensetzend im Sinne der EU-Richtlinie 2001/42/EG betrachtet wird. Dies ist aber nur auf der Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) der Fall, nur hier entfaltet der Nahverkehrsplan eine unmittelbare Bindungswirkung. Eine strategische Umweltprüfung SUP ist daher nur für solche Maßnahmen erforderlich, auf die das PBefG anzuwenden ist.

Die durchgeführte Prüfung hat ergeben, dass die im Kapitel 3 definierten Maßnahmen und Rahmenvorgaben durchgängig nicht SUP-pflichtig sind. Die Prüfung ist in Anlage 6 dokumentiert.

- ~~○ Ziele für den Schienenverkehr gemäß Kapitel 3.2:
Hier ist der Nahverkehrsplan nicht rahmensetzend im Sinne der EU-Richtlinie 2001/42, Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV liegt – mit Ausnahme des seehäse beim Land.~~
- ~~○ Ziele und Maßnahmen im Bereich Angebotsqualität (Kapitel 3.3 bis 3.6):
Hier ist der NVP durch seine Berücksichtigung im PBefG rahmensetzend, die Maßnahmen besitzen aber keine erheblichen Umweltauswirkungen.~~
- ~~○ Ziele und Maßnahmen im Bereich baulicher Infrastruktur für den Bus (Kapitel 3.7):
Hier ist der Nahverkehrsplan nicht rahmensetzend, zudem besitzen die Maßnahmen keine erheblichen Umweltauswirkungen.~~
- ~~○ Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge (Kapitel 3.8):
Hier ist der NVP durch seine Berücksichtigung im PBefG rahmensetzend, es bestehen aber keine gravierenden negativen Umweltauswirkungen. Im Gegenteil beinhalten die hier definierten Qualitätsstandards auch Vorgaben für die Abgasemissionen der Busse, so dass hier positive Umweltauswirkungen zu erwarten sind.~~
- ~~○ Weitere Anforderungen (Kapitel 3.9 bis 3.11 sowie 3.14):
Diese Anforderungen besitzen keine erheblichen Umweltauswirkungen~~
- ~~○ Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsträgern (Kapitel 3.12):
Hier ist der Nahverkehrsplan nicht Rahmen setzend, außerdem werden nur kleinere Maßnahmen definiert.~~
- ~~○ Umsetzung von Barrierefreiheit (Kapitel 3.13):
Bei den Maßnahmen im Busbereich werden keine erheblichen Umweltauswirkungen erwartet, die Maßnahmen im Schienenverkehr verweisen auf Kapitel 3.2 (s.o.).~~

1.5 Aufstellung Nahverkehrsplan für den Landkreis Konstanz

Der Entwurf für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde im Jahr 2010 unter Beteiligung der Städte und Gemeinden, benachbarten Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen und weiterer Beteiligter erarbeitet.

Der Anhörungsentwurf wurde am 26. Juli 2010 vom Kreistag beschlossen. Die formelle Anhörung der nach § 12 ÖPNV-Gesetz zu beteiligenden Stellen fand im Zeitraum Juli – Oktober 2010 statt. Nach der Aufarbeitung der Stellungnahmen hat der Kreistag darüber beraten und hat den Nahverkehrsplan am 4.4.2011 in der vorliegenden Fassung beschlossen.

2. Bestandsaufnahme und Verkehrsprognose

2.1 Raumstruktur und Rahmenbedingungen

Der Landkreis Konstanz liegt in der Region Hochrhein-Bodensee und ist im südlichen Teil gekennzeichnet durch die topografische wie politische Grenzlage am Bodensee und zur Schweiz. Der nördliche Teil des Landkreises im Hegau ist gekennzeichnet durch teilweise sehr ländlich strukturierte Räume sowie durch die Höhenzüge Randen/Alb an der Grenze zu den Nachbarkreisen. Dadurch ergibt sich im Nahverkehr ein vergleichsweise geschlossener Verkehrsraum.

Die Städte Konstanz, Singen, Radolfzell sowie die Gemeinden Allensbach und Rielasingen-Worblingen werden im Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002 der Kategorie Verdichtungsraum zugeordnet.

Die Festlegungen der Landes- und Regionalplanung zu den Zentralen Orten, den Entwicklungsachsen und Raumkategorien sind in **Abbildung 1.2 -1** dargestellt.

Tabelle 2.1-1 listet die ausgewiesenen Zentralen Orte im Landkreis Konstanz und ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche auf (MZ: Mittelzentrum, UZ: Unterzentrum, KIZ: Kleinzentrum). Die Universitätsstadt Konstanz ist das Oberzentrum für den Landkreis.

Mittelzentrum	Unterzentrum	Gemeinden im Verflechtungsbereich	
Konstanz (Oberzentrum)		Konstanz	
		Allensbach	
		Reichenau	
Radolfzell		Radolfzell	
		Moos	
		Gaienhofen	
		Öhningen	
Singen		Singen	
		Rielasingen-Worblingen	
		Hilzingen	
		Tengen	
		Volkertshausen	
		Büsing	
		Steißlingen	
	Gottmadingen	Gottmadingen	
		Gailingen	
	Engen		Engen
			Aach
			Mühlhausen-Ehingen
Stockach		Stockach	
		Bodman-Ludwigshafen	
		Orsingen-Nenzingen	
		Eigeltingen	
		Mühlingen	
	Hohenfels		

Tabelle 2.1-1: Zentrale Orte und ihre Verflechtungsbereiche im Landkreis Konstanz

Das bestehende ÖPNV-Netz entspricht in seiner Ausrichtung auf die Zentralen Orte den Vorgaben der Landesplanung. Die vorgegebenen Entwicklungsachsen sind weitgehend durch hochwertige ÖPNV-Systeme (Schienenverkehr) abgedeckt.

Die Hauptströme des Verkehrs konzentrieren sich auf die Achse zwischen der Kreisstadt (Oberzentrum) Konstanz und den Mittelzentren Radolfzell und Singen.

Bevölkerung

Der Landkreis Konstanz besteht aus 25 Gemeinden und hatte am 31.12. ~~2008~~ **2009** ~~276.000~~ **277.555** Einwohner. Das entspricht einer Steigerung um rund 12 % seit 1990 (Landeswert Baden-Württemberg: +9,5 % seit 1990). Der Landkreis Konstanz ist mit 338 Einwohnern/km² insgesamt dichter besiedelt als das Land Baden-Württemberg insgesamt (301 Einwohner/km²).

Die Bevölkerungsverteilung im Kreisgebiet ist in Abbildung 2.1-1 auf Ortsteilebene dargestellt. Die Städte Konstanz, Singen und Radolfzell sind die Bevölkerungsschwerpunkte.

Arbeitsplätze

Die Arbeitsplatzkonzentrationen entsprechen der Struktur der Zentralen Orte. In den einwohnerstärksten Städten (Konstanz, Singen und Radolfzell) gibt es auch die meisten Arbeitsplätze, gefolgt vom Mittelzentrum Stockach. (vgl. Abbildung 2.1-2: Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis Konstanz). Die Universitätsstadt Konstanz bietet zahlreiche Arbeitsplätze im Dienstleistungs-/Bildungsbereich, die teilweise nicht durch die Statistik der versicherungspflichtig Beschäftigten erfasst sind (Beamte).

Insgesamt ist der Landkreis Konstanz im Landesvergleich weniger gewerblich-industriell geprägt, jedoch bestehen ausgeprägte Schwerpunkte des produzierenden Gewerbes in den Städten Singen und Radolfzell.

	Produzierendes Gewerbe	Handel, Verkehr, Gastgewerbe	Sonstige Dienstleistungen
Landkreis Konstanz	33,3 %	24,3 %	41,7 %
Konstanz, Stadt	21,3 %	27,5 %	51,1 %
Singen, Stadt	40,2 %	23,5 %	36,2 %
Radolfzell, Stadt	45,7 %	16,0 %	38,1 %
Baden-Württemberg	38,6 %	20,6 %	40,5 %

Tabelle 2.1-2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen (2009); Quelle: Statistik Baden-Württemberg

Schulen und Hochschulen

Die allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Konstanz werden von rund 28.000 Schülerinnen und Schülern besucht. Hinzu kommen rund 4.200 Schüler an beruflichen Schulen. Die wichtigsten Schulstandorte sind Konstanz mit 8.300 Schülerinnen und Schülern, Singen mit 6.700, Radolfzell (3.600) und Stockach (3.400). Die Standorte aller Schulen im Landkreis Konstanz nach Schularten sind in Abbildung 2.1-3 dargestellt.

Die Universitätsstadt Konstanz ist zudem ein bedeutender Hochschulstandort mit rund 14.000 Studierenden (insbesondere Universität ca. 9.500, Hochschule für Technik, Wirtschaft und Gestaltung ca. 3.800).

Versorgungs- und Freizeitverkehr

Neben den täglichen Verkehrsbedürfnissen, also den Wegen zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz, gibt es Ziele, die nicht täglich zu festen Zeiten aufgesucht werden. Hierbei wird vom Versorgungs- und Freizeitverkehr gesprochen. Der Anteil dieser Wege am gesamten Verkehrsaufkommen ist in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich gewachsen und macht inzwischen rund zwei Drittel aller Wege in Deutschland aus (vgl. Kapitel 2.3.2).

In der **Abbildung 2.1-4: Einkaufstandorte** ist beispielhaft für diese Ziele die räumliche Verteilung der Einkaufsmöglichkeiten dargestellt, welche sich mit der zugewiesenen Zentralität der Mittel- und Unterzentren deckt.

Tourismus

Der Bodenseeraum ist ein Schwerpunkt des Tourismus in Süddeutschland. Mit rund 6,6 Übernachtungen je Einwohner liegt der Landkreis Konstanz deutlich über dem Landesdurchschnitt Baden-Württembergs (3,9 ÜN je EW). Im Zeitraum 2004 bis 2009 sind die statistisch erfassten Übernachtungszahlen von 1,63 auf 1,83 Mio p.a. gestiegen.

Innerhalb des Landkreises konzentriert sich der Tourismus deutlich auf die seenahen Bereiche (vgl. **Abbildung 2.1-5**). Sehr ausgeprägt ist dabei die Konzentration auf die Sommersaison.

Neben dem Übernachtungstourismus spielt auch der statistisch schwer zu erfassende Tagestourismus zu den touristischen Attraktionen im Landkreis und den angrenzenden Bereichen (Meersburg, Uhldingen, Schaffhausen) eine große Rolle. Besondere touristische Attraktionen außerhalb der Siedlungskerne der Zentralen Orte sind im Landkreis Konstanz die Insel Mainau, die Insel Reichenau, die Halbinsel Höri, der Wildpark Allensbach/Markelfingen und der Hohentwiel.

Da auch aufgrund günstiger tariflicher Angebote im Schienenverkehr die Beliebtheit der Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln wächst, sind die Attraktionen auch im lokalen Nahverkehr (Feinerschließung) gut anzubinden.

Zusammenfassung

Betrachtet man das Angebot der Gemeinden an Arbeitsplätzen, Schulen und Zielen im Versorgungs- und Freizeitverkehr, so spiegelt sich hier die zugewiesene Zentralität der Orte wider.

Die Städte Konstanz als Oberzentrum sowie Singen, Radolfzell und Stockach als Mittelzentren weisen die höchste Zielattraktivität für Wege aus ihrem Umland auf, in deutlichem Abstand gefolgt von den Unterzentren Gottmadingen und Engen.

Davon im Einzelfall deutlich abweichende Zentralitätsmuster weist der Bereich der touristischen Mobilität auf, der daher bei der Konzeption der ÖPNV-Bedienung gesondert zu berücksichtigen ist.

2.2 Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes

2.2.1 Überblick und Liniennetz

Schiienenverkehr - Überregionale Anbindung

Für die Anbindung des Landkreises Konstanz an die überregionalen Zentren Stuttgart, Freiburg, Karlsruhe, Basel, Zürich und München mit den dortigen Fernverkehrsknoten sind die folgenden Schienenstrecken von Bedeutung:

- Stuttgart – Horb – Rottweil – Singen – Zürich (Gäubahn)

Auf der Gäubahn verkehren zweistündlich Fernverkehrszüge (ICE bzw. IC) Stuttgart – Zürich mit Halt in Singen. Zudem verkehrt ergänzend zweistündlich die RE-Linie Stuttgart – Singen mit deutlich längeren Fahrzeiten. Eine umsteigefreie Verbindung des Oberzentrums Konstanz mit der Landeshauptstadt Stuttgart ist nicht gegeben.

- Konstanz – Offenburg – Karlsruhe (Schwarzwaldbahn)

Auf der Schwarzwaldbahn verkehren stündlich Züge des Regionalverkehrs (RE, IRE) bis/ab Karlsruhe sowie vereinzelte Fernverkehrsleistungen (Intercity). Systemhalte im Landkreis Konstanz sind Konstanz, Konstanz-Petershausen (nur RE), Allensbach, Radolfzell, Singen, Engen (nur RE). Ab Donaueschingen besteht stündlich Anschluss bis/ab Freiburg (mit weiterem Umstieg in Neustadt/Schwarzwald).

- Singen – Schaffhausen – Basel (Hochrheinstrecke)

Auf der Hochrheinstrecke verkehren ab Singen im stündlichen Grundtakt IRE-Züge **über den Anschlussknoten Schaffhausen** bis Basel Badischer Bahnhof, mit Anschluss in Richtung Freiburg – Mannheim. Die Züge sind zweistündlich in Richtung Radolfzell – Friedrichshafen – Ulm durchgebunden.

- Konstanz – Winterthur – Zürich

Auf der Verbindung Konstanz – Kreuzlingen - Winterthur – Zürich verkehren stündliche Interregio-Verbindungen der Schweizerischen Bundesbahnen.

- Singen – Radolfzell – Friedrichshafen – Ulm (Bodenseegürtelbahn, Südbahn)

Die Verbindung über die Bodenseegürtelbahn und die Südbahn ist aktuell die schnellste Verbindung aus allen Teilen des Landkreises zum Fernverkehrsknoten Ulm und nach München (zweistündlich). Ab Konstanz sind ergänzend auch andere Wege in Richtung Ulm/München zeitlich attraktiv (mit Zug über Rorschach, mit Katamaran über Friedrichshafen).

Schienerverkehr - Regionale Verbindungen

Im Nahverkehr des Landkreises Konstanz und als Verbindung mit den benachbarten Räumen bestehen folgende SPNV-Angebote:

KBS	Linienverlauf	Grundtakt in Minuten	Unternehmen
720	Konstanz – Radolfzell – Singen – Engen (<i>seehas</i>)	30	SBB Deutschland
732	Radolfzell – Stockach (<i>seehäsle</i>)	30 / 60	EVU Seehäsle/HzL
730	Singen - Schaffhausen	30	DB
731	(Singen-) Radolfzell – Friedrichshafen (<i>seehänsele</i>)	60	DB (RAB)

Abbildung 2.2.1-1: Regionale Schienenverbindungen

Diese SPNV-Angebote decken die nachfragestärksten überörtlichen Relationen innerhalb des Landkreises Konstanz ab und stellen das Rückgrat des ÖPNV dar.

Die **Linien-** und Anschlussstrukturen des Schienenverkehrs (Stand 2011) sind in Abbildung 2.2.1-1 dargestellt.

Regionalverkehr Bus

Abbildung 2.2.1-2 zeigt die Schienenstrecken und überörtlichen Buslinien im Landkreis Konstanz. Es werden alle Ortschaften über 150 Einwohner erschlossen.

In den folgenden Tabellen sind die Buslinien (Linienverkehre nach § 42 PBefG) dargestellt.

Der überwiegende Teil der Regionalbuslinien wird von den Regionalbusgesellschaften der Deutschen Bahn AG betrieben. Der größte Teil des Kreisgebietes wird von der Südbadenbus GmbH bedient, nur wenige Linien im Nordosten (Raum Stockach) sowie die seequerenden Linien ab Konstanz durch die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH.

Einige wenige Linien im Raum Engen sowie eine Linie im Raum Stockach werden vom mittelständischen Busbetrieb Schmidbauer, Engen, betrieben.

Seit rund 10 Jahren finanziert der Landkreis Konstanz in verschiedenen Teilräumen im erheblichem Umfang zusätzliche Verkehrsleistungen auf den Regionalbuslinien im Rahmen von Verkehrskonzepten, die vom Landkreis als Aufgabenträger initiiert, geplant und finanziert sind (sogenannte *Konzeptverkehre*). Dadurch konnte die Bedienungshäufigkeit deutlich verbessert werden.

Nummer	Linie	Verkehrsunternehmen
2	Engen – Stetten – Zimmerholz - Engen	Schmidbauer
3	Engen – Biesendorf	Schmidbauer
4	Engen – Bittelbrunn	Schmidbauer
25	bislang: Schaffhausen–Büsing–Gailingen–Ramsen (CH); neu: Schaffhausen–Büsing–Randegg–Ramsen (CH)	Regionale Verkehrs- betriebe Schaffhausen
908	Konstanz – Kreuzlingen – Landschlacht (CH)	Postauto Schweiz/ Stadtwerke Konstanz
1000	Stockach – Hecheln	Schmidbauer
7349	Singen – Stein a.R. (CH)	Südbadenbus
7350	Radolfzell – Singen	Südbadenbus
7351	Singen – Gottmadingen – Gailingen - Büsing	Südbadenbus
7352	Singen – Engen	Südbadenbus
7353	Singen – Hilzingen – Tengen – Wiechs a.R.	Südbadenbus
7354	Radolfzell – Allensbach – Konstanz	Südbadenbus
7360	Engen – Tengen – Wiechs a.R.	Südbadenbus
7362	Singen – Rielasingen – Moos	Südbadenbus
7363	Singen – Steißlingen – Stockach	Südbadenbus
7364	Singen – Aach – Eigeltingen – Stockach	Südbadenbus
7365	Eigeltingen – Heudorf / Honstetten	Südbadenbus
7366	Engen – Eigeltingen – Nenzingen – Stockach	Südbadenbus
7367	Radolfzell – Schienen, Schienen–Öhningen–Stein a.R.	Südbadenbus
7368	Radolfzell – Gaienhofen – Stein a.R.	Südbadenbus
7369	Wahlwies – Bodman-Ludwigshafen	Südbadenbus
7370	Konstanz – Hegne – Allensbach – Langenrain	Südbadenbus
7371	AST Allensbach – Kaltbrunn - Dettingen	Südbadenbus
7372	Konstanz-) Wollmatingen – Insel Reichenau	Südbadenbus
7373	Konstanz – Meersburg – Ravensburg	DB ZugBus RAB
7374	Radolfzell – Steißlingen (- Stockach)	Südbadenbus
7375 A	Tuttlingen – Emmingen – Liptingen – Heudorf	Südbadenbus
7375 B	Stockach – Heudorf	Südbadenbus
7375 C	Stockach – Ludwigshafen – Bodman – Stahringen	Südbadenbus
7389	Überlingen – Ludwigshafen – Stockach	DB ZugBus RAB
7391	Stockach – Meßkirch – Sigmaringen	DB ZugBus RAB
7392	Stockach – Mahlsbüren – Überlingen	DB ZugBus RAB
7393	Stockach – Hohenfels – Stockach	DB ZugBus RAB
7393.1	Schülerverkehr Hohenfels/Zoznegg	DB ZugBus RAB
7394	Städteschnellbus Konstanz – Friedrichshafen	DB ZugBus RAB

Tabelle 2.2.1-2: ÖPNV-Buslinien im Landkreis Konstanz (ohne Stadtverkehrslinien)

Stadtbusangebote

Im Landkreis Konstanz bestehen umfangreiche Stadtbusangebote in den Städten Konstanz, Singen und Radolfzell. Sie haben eine sehr große Bedeutung für den Binnenverkehr der Städte sowie als Zu- und Abbringer zum überörtlichen Schienen- und Regionalbusverkehr.

Stadt	Betreiber	Durchführung	Anzahl Linien	Anzahl Busse	Fahrplan-km p.a.	Fahrgäste p.a.
Konstanz	Stadtwerke	Eigenproduktion ⁴	13	56	2,75 Mio.	10,4 Mio.
Singen	Stadtwerke	Südbadenbus	10	12	0,81 Mio.	2,2 Mio.
Radolfzell	Stadtwerke	Südbadenbus	8	6 10	0,44 Mio.	0,7 Mio.

Tabelle 2.2.1-3 Stadtverkehrsangebote im Landkreis Konstanz

Der Stadtverkehr Engen dient vorwiegend dem örtlichen Schülerverkehr, ist in der Produktion in den Regionalbusverkehr eingebunden und daher strukturell nicht vergleichbar.

Die Stadtverkehrsangebote liegen in der Aufgabenträgerschaft der Städte. Festlegungen hierzu werden im vorliegenden Nahverkehrsplan nicht getroffen.

Leistungsangebot des ÖPNV

Insgesamt werden von den im Verkehrsverbund Hegau-Bodensee organisierten Verkehrsmitteln (Schienenpersonennahverkehr, Regionalbus, Stadtbus) jährlich rund 11 Mio. Fahrplankilometer erbracht. Davon entfallen rund 27 Prozent auf den Schienenverkehr, rund 38 Prozent auf den Regionalbus und rund 35 Prozent auf die Stadtverkehre (Fahrplan 2008).

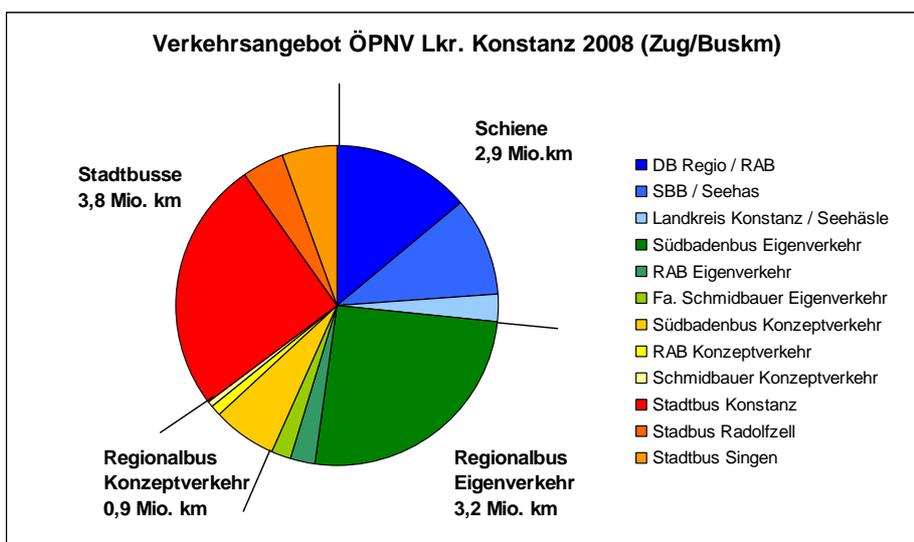


Tabelle 2.2.1-4: Leistungskilometer im Landkreis Konstanz 2008 nach ÖPNV-Verkehrsmittel

⁴ weitgehend Eigenproduktion, in geringem Umfang Vergabe von Auftragsfahrten

Grenzüberschreitende Buslinien

Eine Besonderheit stellen im Landkreis Konstanz, insbesondere auch in genehmigungsrechtlicher Hinsicht, die grenzüberschreitenden Linien in die Schweiz dar.

In Abhängigkeit vom Bedienungs- und Nachfrageschwerpunkt sowie der verkehrlichen Interessenlage wird jeweils die Aufgabenträgerschaft wahrgenommen.

Linie	Verlauf	Betreiber	Verkehrsschwerpunkt / Wahrnehmung Aufgabenträgerschaft
25	Schaffhausen (CH) – Büsingen (D) – Dörfingen (CH) - Randegg (D) – Ram-sen (CH)	Regionale Verkehrsbetriebe Schaffhausen	Kanton Schaffhausen
908	Konstanz – Kreuzlingen (CH)- Landschlacht (CH)	Postauto Schweiz/ Stadtwerke Konstanz	Kanton Thurgau
7349	Singen – Stein a.R. (CH)	Südbadenbus	Kanton Schaffhausen
7351	Singen – Gottmadingen – Gailingen – (CH) – Büsingen	Südbadenbus	Landkreis Konstanz
7353/ 7360	<u>Singen /Engen – Tengen - Wiechs a.R.</u>	<u>Südbadenbus</u>	<u>Landkreis Konstanz</u>
7367	Radolfzell – Schienen – Stein a.R. (CH)	Südbadenbus	Landkreis Konstanz
7368	Radolfzell – Gaienhofen – Stein.a.R. (CH)	Südbadenbus	Landkreis Konstanz

Tabelle 2.2.1-5: Grenzüberschreitende Buslinien Landkreis Konstanz - Schweiz

Schiffsverkehr

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

- Konstanz – Meersburg
- Konstanz – Friedrichshafen
- Konstanz-Wallhausen - Überlingen

Eine Aufgabenträgerschaft für diese Schiffsverbindungen ist nicht festgelegt.

Sonderlinienverkehr nach §43 PBefG

Neben dem allgemein zugänglichen ÖPNV bestehen weitere Linienverkehre für spezielle Nutzergruppen. In den folgenden Tabellen sind die Sonderlinienverkehre des Schülerverkehrs aufgeführt. In den Fahrten dieser Linien dürfen nur Schülerinnen und Schüler der jeweiligen Schulen befördert werden.

Linienverlauf	Verkehrsunternehmen	befristet bis
Allensbach – Langenrain	Löble-Reisen	30.09.2015
Iznang – Weiler	Schienerberg Reisen Wiedenbach GmbH	4.6.2014
Singen – Schlatt – Friedingen	Landkreis Konstanz	31.12.2017
Singen Twiefeld – Singen Bruderhof-schule	Landkreis Konstanz	15.8.2013
Stockach Industriestraße – GHS	Landkreis Konstanz	31.12.2013

Tabelle 2.2.1-6: Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 Nr. 2 PBefG: Schülerver-kehre

2.2.2 Fahrtenhäufigkeit

Darstellung und Analyse

Um die Fahrplaninformationen übersichtlich und raumbezogen zu erfassen, sind die überörtlichen Fahrtenangebote (SPNV, Regionalbus; Stadtbusverkehr in Teilorte) nach Relationen zusammengefasst und in Form von Abbildungen dargestellt.

Einen Überblick über die qualitative Bedienungsfrequenz (Vertaktung und Taktzeiten Montag-Freitag im Tagesverkehr) der einzelnen Linien gibt die **Abbildung 2.2.2-1**

Die Anzahl der Fahrtmöglichkeiten differenziert nach Verkehrszeiten wird in den folgenden Abbildungen dargestellt:

- **Abbildung 2.2.2-2:**
Fahrtenangebot Montag - Freitag an Schultagen, Tagesverkehr bis 20 Uhr
- **Abbildung 2.2.2-3:**
Fahrtenangebot Montag - Freitag an Ferientagen, Tagesverkehr bis 20 Uhr
- **Abbildung 2.2.2-4:**
Fahrtenangebot Montag - Freitag an Schultagen, Abendverkehr ab 20 Uhr
- **Abbildung 2.2.2-5:**
Fahrtenangebot Samstag, Tagesverkehr bis 20 Uhr
- **Abbildung 2.2.2-6:**
Fahrtenangebot Samstag, Abendverkehr ab 20 Uhr
- **Abbildung 2.2.2-7:**
Fahrtenangebot Sonn- und Feiertag, Tagesverkehr bis 20 Uhr

Bewertung der angebotenen Fahrtenhäufigkeit

Montag-Freitag Tagesverkehr:

- Auf den meisten Linien besteht an Werktagen tagsüber ein recht gutes Verkehrsangebot.
- Eine konsequente und einprägsame Vertaktung des Angebots ist nur im Schienenverkehr sowie bei den Stadtbuslinien gegeben.
- **Beim Regionalbus bestehen ebenfalls vielfach Taktstrukturen, aber im Einzelfall mit Taktlücken oder Stolpertakten.**

Abendverkehr nach 20 Uhr:

- Ein gutes ~~und vertaktetes~~ Angebot ist im Schienenverkehr und bei den (überörtlichen) Stadtbuslinien (teilweise abgedeckt durch Anruf-Sammel-Taxi AST) gegeben.
- Beim SPNV Konstanz – Engen (seehas) gibt es keine Vertaktung im Spätverkehr.
- Beim SPNV Radolfzell – Stockach (seehäsele) ist der frühe Betriebsschluss (21 Uhr) unter der Woche auffällig.
- **Auf der Bodenseegürtelbahn besteht am Abend teilweise kein vertaktetes Angebot.**
- Auf den Regionalbuslinien besteht kein klar strukturiertes Angebot.
- Viele Ortschaften sind nach 20 Uhr ohne ÖPNV-Anbindung.

Wochenendverkehr:

- Ein gutes und vertaktetes Angebot ist im Schienenverkehr und bei den (überörtlichen) Stadtbuslinien (teilweise abgedeckt durch Anruf-Sammel-Taxi AST) gegeben.
- Die meisten Regionalbuslinien verfügen an Sonntagen nur über ein rudimentäres Angebot

Nachtverkehr:

- Anders als in anderen Universitätsstädten des Landes besteht kein Nachtverkehrsangebot in den Wochenendnächten im Stadt-Umland-Verkehr. Nachtverkehre sind nur im Stadtverkehr Konstanz sowie auf den von der Schweiz bestellten Schienenstrecken Kreuzlingen-Konstanz sowie Schaffhausen-Singen vorhanden.

Schwachstellenanalyse der Fahrtenhäufigkeit Regionalbus

Im Ergebnis ist zur Analyse der Bedienungshäufigkeit des Regionalbusverkehrs in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises festzuhalten:

- Im Werktagsangebot ist in weiten Kreisteilen (zumindest an Schultagen) ein quantitativ recht gutes Angebot entwickelt worden.
- Durch die fehlende zuverlässige Vertaktung der Fahrpläne (im Gegensatz zu den vertakteten Angeboten des Schienenverkehrs bzw. der Stadtverkehre) ist jedoch eine geringe Angebotstransparenz vorhanden.
- Deutliche Bedierungsdefizite sind (wiederum in Abgrenzung zum Schienenverkehr und zu den Stadtverkehren) in den Schwachverkehrszeiten am Abend und am Wochenende vorhanden. Zahlreiche Orte sind zu diesen Zeiten ohne Anbindung.
- Bedarfsgesteuerte Systeme (wie AST) zur Abdeckung der Schwachverkehrszeiten sind nur punktuell vorhanden und nicht systematisch eingesetzt. Hier besteht Nachholbedarf.
- Es besteht kein Nachtverkehrsangebot. Erfahrungen aus anderen, ähnlich strukturierten Verkehrsräumen lassen auf den Hauptverbindungen eine relevante Nachfrage erwarten.

2.2.3 Verbindungsqualität

Reisezeiten in die Zentralen Orte

Ein wichtiges Kriterium für die Attraktivität des ÖPNV und damit für die Verkehrsmittelwahl ist die Reisezeit im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr.

In einer vereinfachten Analyse wurden die reinen Fahrtzeiten von ÖPNV (durchschnittliche Fahrtzeit nach Abfrage EFA) und MIV (Fahrzeit nach Routenplaner) verglichen. Dieser Vergleich berücksichtigt nicht Faktoren wie Zu- und Abgangswege zur ÖPNV-Haltestelle (die Erschließungsqualität wurde an anderer Stelle untersucht) oder die Frage der Parkplatzverfügbarkeit am Zielort; er sagt somit nichts über die absolute Attraktivität der ÖPNV-Verbindung aus. Mit dieser vereinfachten Methode sollte im Sinne einer Schwachstellenanalyse herausgearbeitet werden, welche ÖPNV-Verbindungen relativ betrachtet hinsichtlich der Fahrdauer besonders unvorteilhaft sind, und bei denen Maßnahmen zur Beschleunigung ergriffen werden sollten.

Verbindungen Gemeindehauptort -> Mittelzentrum

Zunächst wurden die Verbindungen aus allen Gemeindehauptorten sowie repräsentativen weiteren Gemeindeteilorten in das nächste Mittelzentrum untersucht. Ein Fahrzeitenverhältnis von unter 1,0 (ÖPNV ist schneller als der Pkw) erreichen insbesondere die Schienenrelationen. Besonders nachteilige Fahrzeitenverhältnisse über 2,0 (Fahrzeit ÖPNV ist doppelt so lang wie die Fahrzeit MIV) treten auf folgenden Relationen auf:

Von Gemeinde/-teil	nach Mittelzentrum	Verkehrsmittel Linie	Anzahl Umstiege	Fahrzeitenverhältnis
Volkertshausen	Singen	Bus 7364	0	2,0
Gailingen	Singen	Bus 7351	0	2,1
Ehingen	Singen	Bus 7352/SPNV	0 -1	2,1
Steißlingen	Singen	Bus 7363	0	2,1
Mühlingen	Stockach	Bus 1000	0	2,3
Bodman	Stockach	Bus 7375C	0	2,4
Büsingens	Singen	Bus 7351 oder Bus 25/Zug	1	2,9

Tabelle 2.2.3-1: Fahrzeitenvergleich ÖPNV-MIV ins nächste Mittelzentrum: Problemfälle mit sehr ungünstigem Fahrzeitenverhältnis⁵

Die Gesamtauswertung ist in **Anlage 4** dokumentiert.

Verbindungen Gemeindehauptort -> Oberzentrum Konstanz

Zudem wurden die Verbindungen aus den Gemeindehauptorten sowie repräsentativen weiteren Gemeindeteilorten in die Kreisstadt Konstanz (Oberzentrum) untersucht. Ein Fahrzeitenverhältnis von unter 1,0 (ÖPNV ist schneller als der Pkw) erreichen auch hier eine Reihe von Schienenrelationen auf der Achse Konstanz – Radolfzell – Singen – Gottmadingen. Da alle weiteren Relationen zumindest ab Radolfzell über diese sehr konkurrenzfähige Achse verlaufen, sind Fahrzeitenverhältnisse über 1,5 (Fahrzeit ÖPNV ist 1,5 mal so lang wie die Fahrzeit MIV) als unvorteilhaft zu bezeichnen.

Von Gemeinde/-teil	nach Oberzentrum	Verkehrsmittel Linie	Anzahl Umstiege	Fahrzeitenverhältnis
Ehingen	Konstanz	7352 + SPNV	1	1,5
Hilzingen	Konstanz	7353 + SPNV	1	1,5
Mühlingen	Konstanz	1000 + SPNV	2	1,6
Orsingen	Konstanz	7366 + SPNV	2	1,6
Eigeltingen	Konstanz	7366 o. 7364 + SPNV	1-2	1,6
Bodman	Konstanz	7375 C + SPNV	2	1,7
Aach	Konstanz	7364 + SPNV	1	1,7
Büsingens	Konstanz	25 o. 7351 + SPNV	2	1,8
Volkertshausen	Konstanz	7364 + SPNV	1	1,8
Steißlingen	Konstanz	7363 o.7374 + SPNV	1	1,9

Tabelle 2.2.3-2: Fahrzeitenvergleich ÖPNV-MIV ins Oberzentrum Konstanz: Problemfälle mit sehr ungünstigem Fahrzeitenverhältnis

Die Gesamtauswertung ist in **Anlage 4** dokumentiert.

⁵ **Die Werte basieren auf dem Fahrplan 2010. Zum Fahrplan 2011 wurden die Relationen Volkertshausen-Singen sowie teilweise Büsingens – Singen durch veränderte Linienführungen bereits beschleunigt.**

Schlussfolgerungen

In einigen Fällen sind sehr günstige Infrastrukturverhältnisse des MIV (direkte Schnellstraßenverbindungen) ursächlich für das schlechte ÖV/MIV-Fahrtzeitenverhältnis. In solchen Fällen bestehen wenige Möglichkeiten der Verbesserung. Zumeist sind jedoch umwegige ÖPNV-Linienführungen oder, bei erforderlichen Umstiegen, nicht abgestimmte Anschlüsse die Ursache für ungünstige Fahrtzeiten im ÖPNV. In diesen Fällen sind Maßnahmen zu entwickeln.

Verbindungsqualität zu touristischen Zielen

Eine Reihe wichtiger touristischer Ziele liegen außerhalb der Zentralen Orte, auf welche das ÖPNV-Netz ausgerichtet ist. Für die meisten Ziele ist dennoch eine gute ÖPNV-Erreichbarkeit gegeben.

Touristisches Ziel	Erreichbarkeit durch Linie	Takt werktags	Takt Wochenende
Insel Mainau	Stadtbus Konstanz Linie 4	30	30
Insel Reichenau	Regionalbus 7372	60	(fast) 60
Halbinsel Höri	Regionalbus 7368	60	unregelmäßig
Halbinsel Mettnau	Stadtbus Radolfzell Linie 5	60	60
Wildpark Allensbach-Markelfingen	Stadtbus Radolfzell Linie 8	60 (Sommer)	60 (Sommer)
Stein a.R.	Regionalbus 7368, 7349	60	unregelmäßig
Hohentwiel	Stadtbus Singen: AST	30	30
Meersburg	Fähre o. Zug + Regionalbus	15- /60	15-/60
Uhldingen	Schiffahrt o. Zug+Regionalbus	(60)	(60)
Rheinfall	Zug (bis Schaffhausen o. Schloss Laufen)	30	30

Tabelle 2.2.3-3: Erschließung der touristischen Ziele durch den ÖPNV

2.2.4 Qualität der räumlichen Erschließung im Schienen- und Regionalbusverkehr

Räumliche Erschließung durch den Schienenverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr ist das Rückgrat der ÖPNV-Erschließung im Landkreis Konstanz. 64 Prozent der Kreisbevölkerung wohnt in Stadt-/Ortsteilen mit Schienenanbindung. Von hoher Bedeutung ist daher, dass in diesen Stadt-/Ortsteilen eine gute räumliche Erschließung durch Zugangstellen zum SPNV (Bahnhöfe, Haltepunkte) gegeben ist.

Für die Untersuchung der vorhandenen Situation wurden folgende Werte festgelegt:

Erschließungsbereich SPNV-Haltestellen	Luftlinienradius in Metern	Fußwegezeit in Min
Engerer Einzugsbereich	750 m	11 Min
Erweiterter Einzugsbereich	1000 m	15 Min
<i>Berechnung Fußwegezeit: Umwegfaktor 1,2, Gehgeschwindigkeit 4,8 km/h Bei umwegigen Fußwegen oder bei mobilitätseingeschränkten Personen mit niedrigerer Gehgeschwindigkeit erhöht sich die Fußwegezeit</i>		

Tab.: 2.2.4-1: Festlegung von Erschließungsbereichen für SPNV-Haltestellen

Eine Analyse der Erschließungsbereiche der vorhandenen Schienenhaltstellen zeigen die Abbildungen 2.2.4-1 bis 2.2.4-10. In den Abbildungen sind zugleich in grüner Farbe die Erschließungsbereiche möglicher zusätzlicher SPNV-Haltstellen abgebildet.

Folgende Ortschaften liegen im Einzugsbereich der Schienenstrecken, besitzen aber keinen Verkehrshalt:

- Reichenau-Waldsiedlung
- Stockach-Espasingen.

In folgenden Orten sind Erschließungsdefizite festzustellen:

Siedlungsbereich	Erschließungsdefizit durch den SPNV
Konstanz	Erschließung im Bereich Sternenplatz (zugleich mögliche geeignete Umsteigehaltstelle auf zahlreiche Stadtbuslinien)
Allensbach	Siedlungsbereiche am östlichen sowie am westlichen Ortsrand
Radolfzell (Kernstadt)	> östliche Siedlungsbereiche der Kernstadt (nur abgedeckt durch Strecke nach Stockach, jedoch nicht durch Seehas in Ri. Konstanz); > westliche Siedlungsbereiche (Zeppelinstraße/Herzen); > nördliche Siedlungsbereiche (Altbohl/Nordstadt)
Radolfzell - Böhringen	schienernfernte Siedlungsbereiche
Singen (Kernstadt)	> Bereich Güterstraße/Alusingenplatz > Bereich Industriegebiet Ost > nördliche Siedlungsbereiche
Mühlhausen	südliche Siedlungsbereiche (bis zu 2 km zum bestehenden Haltepunkt)
Engen - Welschingen	gesamte Ortsslage
Gottmadingen	> Industriegebiet sowie nordöstliche Siedlungsbereiche > südöstliche Siedlungsbereiche
Stockach	nördliche Siedlungsbereiche/Hindelwangen

Tab.: 2.2.4-2: Erschließungsdefizite im Schienenverkehr

Räumliche Erschließung durch den Regionalbusverkehr

Alle Ortschaften über 150 Einwohner sind durch den Regionalbusverkehr angebunden.

Für die Untersuchung von Erschließungsdefiziten innerhalb der Ortschaften wurde ein Erschließungsbereich der Regionalbushaltstellen von 500 Metern Luftlinie festgelegt. Dies entspricht bei einem Umwegfaktor von 1,2 und einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von 4,8 km/h einer Fußwegezeit von bis zu 7,5 Minuten.

In folgenden Orten sind relevante Erschließungsdefizite festzustellen:

Siedlungsbereich	Erschließungsdefizit durch den Regionalbusverkehr
Stockach-Hindelwangen	erhebliche Erschließungsdefizite in den nördlichen Siedlungsbereichen Haldenöschstraße
Gottmadingen	> Siedlungsbereiche am nordwestlichen Ortsrand > Siedlungsbereiche am südlichen Ortsrand
Volkertshausen	Siedlungsbereich am östlichen Ortstrand
Allensbach	die Kliniken Schmieder sind nicht vom ÖPNV erschlossen, jedoch über einen eigenen Klinikbus an den Bahnhof angebunden
Gailingen	die Kliniken Schmieder sind nicht vom ÖPNV erschlossen, jedoch über einen eigenen Klinikbus an die Haltestelle Gailingen Löwen angebunden

Tab.: 2.2.4-3: Erschließungsdefizite im Regionalbusverkehr

Die festgestellten räumlichen Erschließungsdefizite sind in den **Abbildungen 2.2.4-11 bis 2.2.4-13** näher dargestellt.

2.2.5 Bauliche Infrastruktur des ÖPNV

SPNV-Streckeninfrastruktur

Die Schienenstrecken im Landkreis Konstanz haben hinsichtlich Kapazitäten und Streckengeschwindigkeit einen hohen Standard.

Es bestehen jedoch einzelne infrastrukturelle Engpässe, die insbesondere im Fall betrieblicher Unregelmäßigkeiten zu erhebliche Einschränkungen und verminderter Qualität der Betriebsführung führen:

- fehlende Gleiswechsellmöglichkeit zwischen Radolfzell und Konstanz
- nicht ausreichende Blockunterteilung zwischen Singen und Hattingen
- eingleisiger Betrieb im Brandbühlentunnel bei Stahringen
- **der Bahnhof Singen wird zum Engpass (Anzahl Bahnsteigkanten)**

Die Strecken Schaffhausen – Basel sowie Radolfzell – Friedrichshafen sind nicht elektrifiziert.

SPNV-Haltestellen

Im Landkreis Konstanz befinden sich 23 Bahnhöfe und SPNV-Haltestellen.

Die großen und aufkommensstarken Bahnhöfe Konstanz, Singen und Radolfzell sind funktional ausreichend, aber nicht barrierefrei ausgebaut.

Einen funktional der S-Bahn-ähnlichen Bedienung nicht adäquaten Standard hinsichtlich Bahnsteighöhe, Bahnsteigoberfläche, Beleuchtung, Möblierung haben insbesondere die Haltestellen KN-Petershausen, Reichenau, Hegne, Markelfingen, Böhringen, Mühlhausen, Welschingen-Neuhausen, Gottmadingen, Bietingen.

Im Rahmen des Bahnstationsmodernisierungsprogramms soll in den kommenden Jahren ein Großteil dieser Stationen modernen Standards angepasst werden.

Zentrale Haltestellen und Umsteigeanlagen Regionalbus

Wichtige Verknüpfungspunkte zwischen dem SPNV und den Regionalbuslinien mit mehr als zwei Buslinien sind Konstanz, Radolfzell, Singen, Stockach und Engen. Neuordnungsbedarf für die Verbesserung der Umsteigesituation besteht dabei in Konstanz, Singen und Engen.

Weitere Verknüpfungsstellen SPNV - Bus sind die Haltestellen Konstanz-Wollmatingen (Stadtbus), Reichenau, Allensbach, Gottmadingen, Mühlhausen, Welschingen, Stahringen, Nenzingen und Ludwigshafen. Neuordnungsbedarf für die Verbesserung der Umsteigesituation besteht dabei z.B. in Gottmadingen.

Ausstattung der übrigen Haltestellen

Für die Ausstattung der übrigen Haltestellen bestehen keine einheitlichen Standards. Die Ausstattung der Haltestellen mit Wetterschutz, Sitzgelegenheiten u.ä. ist Aufgabe der kreisangehörigen Gemeinden.

2.2.6 Eingesetzte Fahrzeuge

Schienenverkehr

Im Schienenpersonennahverkehr wurde der eingesetzte Fahrzeugpark in den vergangenen 10 Jahren nahezu vollständig erneuert.

Im Kurzstrecken / Regionalbahnverkehr verkehren im Landkreis Konstanz folgende Fahrzeuge

- SPNV Konstanz – Engen (seehas): elektrische Nahverkehrstriebwagen Typ FLIRT mit 55 cm Bodenhöhe
- SPNV Singen – Schaffhausen: elektrische Nahverkehrstriebwagen verschiedener Bauart mit 55 cm Bodenhöhe
- SPNV Radolfzell – Stockach (seehäsle) und (Singen -) Radolfzell – Friedrichshafen: Dieseltriebwagen Baureihe Regioshuttle/**BR 650** mit 55 cm Bodenhöhe

Im überregionalen SPNV werden folgende Fahrzeuge eingesetzt:

- Schwarzwaldbahn Konstanz – Singen – Offenburg – Karlsruhe: lokbespannte Züge mit Doppelstockwagen (DoSto), Einstieg 55 cm im Steuerwagen **und Mittelwagen**
- Gäubahn Singen – Stuttgart: lokbespannte Züge mit Doppelstockwagen (DoSto), Einstieg 55 cm im Steuerwagen sowie elektrische Triebwagen Baureihe 425
- Hochrhein/Bodenseegürtelbahn: Dieseltriebwagen mit Neigetechnik Baureihe 611 (Hochflur)

Stadtbusverkehr

In den Stadtbusverkehren in Konstanz, Singen und Radolfzell kommen Niederflur-Stadtbusse zum Einsatz (in Konstanz darunter auch zahlreiche Gelenkbusse; in Radolfzell punktuell auch Kleinbusse). Im Stadtbusverkehr Engen kommen die Fahrzeuge des Regionalbusverkehrs zum Einsatz.

Regionalbusverkehr

Im Regionalbusverkehr kommen Busse verschiedener Bauarten zum Einsatz: Hochflur-Überlandlinienbusse, Niederflurbusse (jeweils Solo- und Gelenkbusse). Von Seiten der Subunternehmer werden auch Kombibusse (Linien/Reiseverkehr) eingesetzt.

2.2.7 Tarifverbund und Fahrpreise

Verbundtarif des Verkehrsverbunds Hegau-Bodensee (VHB)

Im SPNV und im straßengebundenen ÖPNV wird im Landkreis Konstanz grundsätzlich der VHB-Tarif angewendet. Das Gebiet des VHB deckt sich mit dem Kreisgebiet.

Die Stadtverkehre wenden im Binnenverkehr spezielle Citytarife an, welche nicht der Tarifhoheit des VHB unterliegen. Die Citytarife gelten in Singen und Radolfzell nicht für die SPNV-Angebote innerhalb ihres Geltungsbereichs.

Nicht in den VHB-Tarif integriert sind Schiffsverbindungen.

Auf Linien zwischen dem Landkreis Konstanz und den benachbarten Verbänden wird grundsätzlich der Haustarif des jeweiligen Unternehmens angewendet.

Tarifhöhe und Tarifstruktur des VHB-Tarifs

Zur Einordnung des Tarifniveaus wurde für die preisleitenden Fahrscheinarten „Einzelfahrschein“ sowie „Monatskarte im Abo“ ein Abgleich mit Nachbar- und Vergleichsverbänden durchgeführt.

Einbezogen in den Vergleich waren die Verkehrsverbände Bodensee-Oberschwaben (bodo), Tuttlingen (TUTicket/3er-Tarif), Schwarzwald-Baar (VSB), Rottweil (VVR), Neckar-Alb-Donau (Naldo) sowie der Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF).

Der Vergleich wurde für drei exemplarische Relationen durchgeführt:

- Stadtzone in einem Mittelzentrum
- Stadt-Umland-Verkehr zwischen Nachbargemeinde und einem Mittel-/Oberzentrum (ca. 8 km)
- Verbindung zwischen zwei Mittel/Unterzentren (ca. 22 km)

Einzelfahrschein

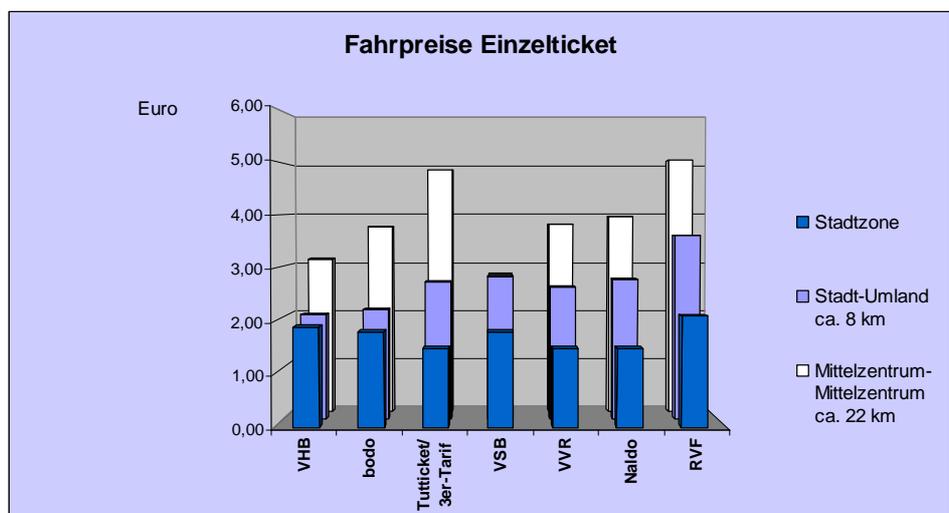


Tabelle 2.2.7-1: Tarifniveau VHB und Vergleichsverbände - Einzelfahrschein

Das Preisniveau bei Einzelfahrscheinen (Gelegenheitskunden) liegt im VHB auf Mittel- und Langstrecken (8 bzw. 22 km) gegenüber den Vergleichsverbänden sehr günstig.

Beim Stadtverkehr eines Mittelzentrums (kurze Strecke), hier am Beispiel Stadttarif Singen, liegt der Fahrpreis im oberen Drittel der Vergleichsverbände.

Ein Kurzstreckenfahrtschein wird nicht angeboten.

Monatskarte im Abonnement

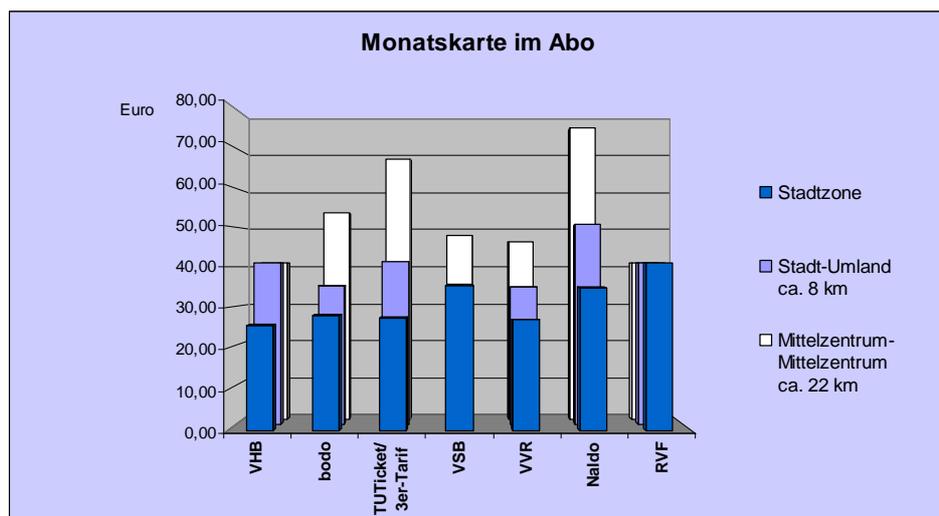


Tabelle 2.2.7-2: Tarifniveau VHB und Vergleichsverbände - Monatskarte (Stadtzone im VHN = Citytarife)

Auf Kurzstrecken (Stadttarife) wie auch auf längere Distanzen liegt der VHB-Tarif im günstigsten Drittel der Vergleichsverbände.

Bei mittleren Distanzen des Stadt-Umland-Verkehrs (Stufe 8 km) liegt der VHB hingegen im oberen Mittelfeld. Dies ist auf die Regelung zurückzuführen, dass im VHB keine Zeitkarten für nur 1 Zone angeboten werden, sondern mindestens 2 Zonen erworben werden müssen.

Tarifkooperationen mit Nachbarverbänden in Deutschland

Im Verkehr zwischen dem Verkehrsverbund VHB und den Nachbarverbänden auf deutschem Gebiet gelten grundsätzlich die Haustarife der einzelnen Verkehrsverbände. Auf einzelnen Relationen in die Landkreise Tuttlingen, Bodenseekreis und Sigmaringen werden VHB-Zeitkarten der jeweils angrenzenden VHB-Tarifzone sowie VHB Tageskarten anerkannt (bis Tuttlingen, Überlingen und Sigmaringen), verkauft werden sie im einbrechenden Verkehr jedoch nicht.

Hinsichtlich der verbundübergreifenden Tarifkooperationen mit den angrenzenden Tarifverbänden TUTicket, naldo und bodo besteht daher – auch im Vergleich mit anderen Räumen des Landes Baden-Württemberg – Nachholbedarf.

Tarifkooperationen mit Nachbarverbänden in der Schweiz

Zwischen dem VHB und dem **Verkehrsverbund FlexTax** des Kantons Schaffhausen werden durchgehende Kombitickets im vergünstigten Additionstarif angeboten, jedoch nur für Zeitkarten. Kombinierbar sind beliebige Zonen beider Verkehrsverbände.

Zwischen dem VHB und dem **Verkehrsverbund Ostwind** im Kanton Thurgau werden Kombitickets nur im Agglomerationsraum Konstanz/Kreuzlingen angeboten. Auf deutscher Seite sind die VHB-Zonen 4 und 5 (Radolfzell, Konstanz) und auf Seite Ostwind die Zonen 55 und 57 eingeschlossen. Neben Zeitkarten werden auch Einzelkarten angeboten. Bei den Angeboten handelt es sich um einen rabattierten Additionstarif.

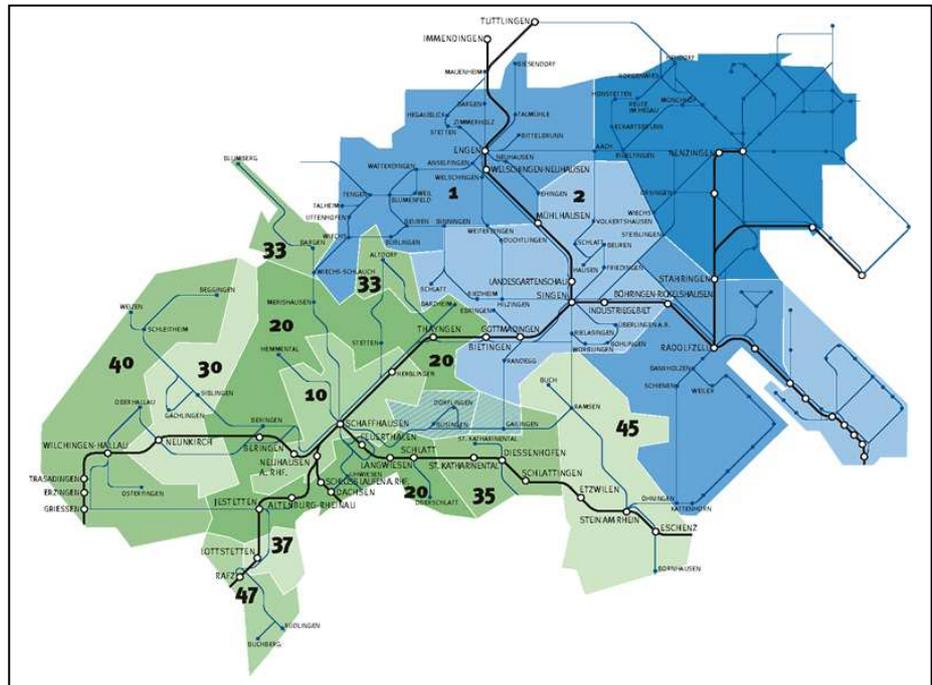


Tabelle 2.2.7-3: Kooperationsgebiete VHB – FlexTax

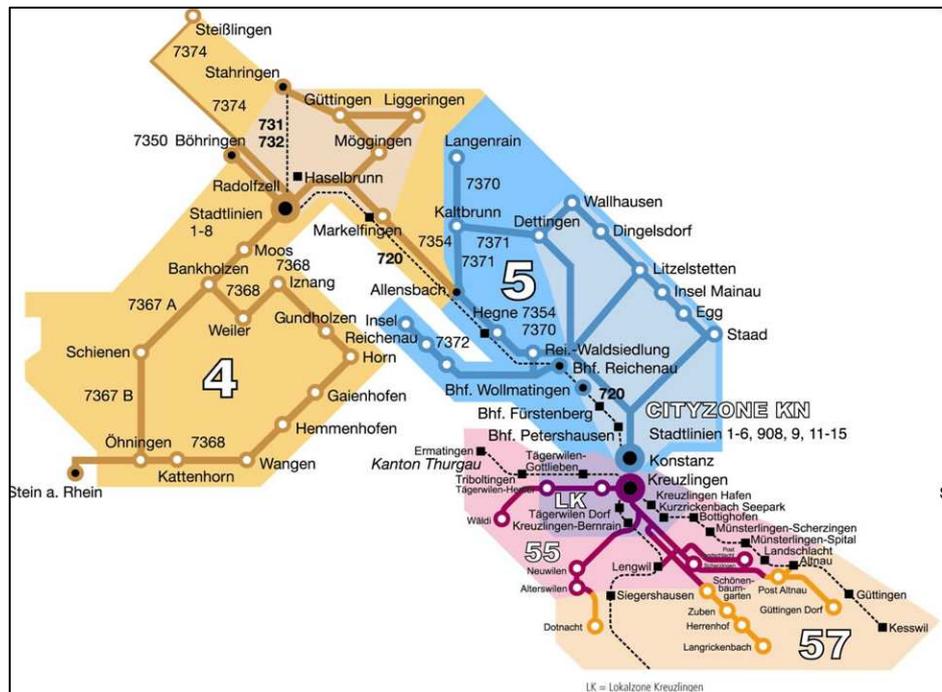


Tabelle 2.2.7-4: Kooperationsgebiete VHB – Ostwind

Gästekarte als ÖPNV-Fahrschein

Übernachtungsgäste mit Gästekarte in den Gemeinden Allensbach, Gaienhofen, Gailingen, Moos, Reichenau, Öhningen, Radolfzell und Steißlingen können während ihres Aufenthalts die VHB-Verkehrsmittel kostenlos nutzen.

2.2.8 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation erfolgt im Wesentlichen über die üblichen Wege:

Aushangfahrplan an den Haltestellen, Verbundfahrplan, Online-Auskunft im Internet, Tabellenfahrpläne im Internet, Tarifauskunft im Internet und über Tarifbroschüren/Flyer, Kundencenter der Verkehrsunternehmen.

Seit 2010 besteht eine vorbildliche Mobilitätszentrale im Bahnhof Konstanz, die **eine Reihe von ~~sämtliche~~ Kundenbüros rund um die Mobilität zusammenführt. Eine stärkere Einbindung des VHB ist anzustreben.**

Es besteht kein verbundbezogenes Liniennummersystem.

Gewisse Defizite bestehen noch hinsichtlich der folgenden Informationswege:

- Für den überörtlichen ÖPNV gibt es keinen Verbund-Liniennetzplan, welcher den Verlauf der einzelnen Linien deutlich darstellt.
- Es fehlen linien-/teilraumbezogene Fahrplaninformationen im Taschenformat
- Der Kreisfahrplan/Verbundfahrplan enthält nicht alle für den Landkreis relevanten ÖPNV-Fahrpläne (insb. Schiffsverbindungen nur teilweise; keine schweizerischen Buslinien der regionalen Verkehrsbetriebe im Landkreisgebiet).
- Es besteht noch kein Verbundstandard für die Informationen an Haltestellen, die Gestaltung der Haltestellen sowie der Fahrplanaushänge.

2.2.9 Barrierefreiheit im ÖPNV

Der Gesetzesauftrag des Personenbeförderungsgesetzes sowie des ÖPNV-Gesetzes Baden-Württemberg legen besonderen Wert auf die Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV.

Schienenverkehr

Barrierefreiheit im Schienenverkehr ist bislang noch nicht erreicht. Auf einen niveaufreien Einstieg auf der Basis der Normhöhe von 55 cm über Schienenoberkante sind bereits nahezu sämtliche Schienenfahrzeuge der Nahverkehrssysteme (seehas, seehäse, Regionalbahnen) eingerichtet. Defizite bestehen bei den überregionalen Zügen (IRE/RE elektrisch mit Doppelstockzügen: **alle Wagen nur Steuerwagen**; IRE Diesel-Neitech Baureihe 611: kein barrierefreier Einstieg).

Von den Stationen sind bislang nur die in den vergangenen 15 Jahren neu eingerichteten Haltestellen an diese Normhöhe angepasst (Konstanz-Fürstenberg, Singen-Industrie, Singen-Landesgartenschau, alle *seehäse*-Stationen mit Ausnahme von Radolfzell). An den Stationen Konstanz, Petershausen, Radolfzell, Böhringen, **Singen**, Mühlhausen und Welschingen sind die Bahnsteige zudem teilweise nur über Treppen oder steile Rampen erreichbar.

Optische und akustische dynamische Fahrgastinformationssysteme sind bereits in den meisten Fahrzeugen installiert. An den Stationen sind diese bislang nur an den regelmäßigen RE-Halten vorhanden. An den übrigen Stationen ist eine Ausrüstung für die kommenden Jahre vorgesehen.

Regionalbusverkehr

Im Regionalbusverkehr kommen ~~verstärkt bislang nur vereinzelt~~ Niederflurbusse zum Einsatz. Ihr Einsatz ist **jedoch nicht konsequent und** in den Fahrplänen nicht gekennzeichnet.

Optische und akustische Fahrgastinformationen im Fahrzeug werden zunehmend eingerichtet, sind jedoch nicht flächendeckend vorhanden.

2.3 Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose

2.3.1 Aktuelle Fahrgastnachfrage im öffentlichen Verkehr im Landkreis Konstanz

Fahrgastzahlen des Verkehrsverbunds Hegau-Bodensee (VHB)

Im Verkehrsverbund Hegau-Bodensee wurden im Jahr 2008 rund 14,3 Mio. Fahrgäste befördert. Hinzu kommen rund 13,7 Mio. Fahrgäste in den Stadtverkehren Konstanz, Singen und Radolfzell (Citytarife). Dies ergibt in der Summe rund 28 Mio. Fahrgäste im kreisinternen Verkehr.

Über die Zahl der Kreisgrenzen überschreitenden Fahrgäste mit DB-Tarif liegen keine Daten vor.

Im Zeitraum 1997-2010 hat die Zahl der Fahrgäste mit VHB-Tarif (ohne Citytarife) von 8,2 auf **15,1 Mio. Fahrgäste p.a.** zugenommen. Bereinigt um den Effekt der Integration der Einzelfahrscheine in den VHB-Tarif im Jahr 2003 ist dies ein Fahrgastzuwachs um deutlich über 50 Prozent. Zu dieser Entwicklung haben alle Nachfragesegmente beigetragen (Ausbildungsverkehr, Berufsverkehr, Gelegenheitsverkehr). **Nach einer Stagnation im Krisenjahr 2009, die im ÖPNV allerorten zu beobachten war, hat sich der positive Trend im Jahr 2010 fortgesetzt.**

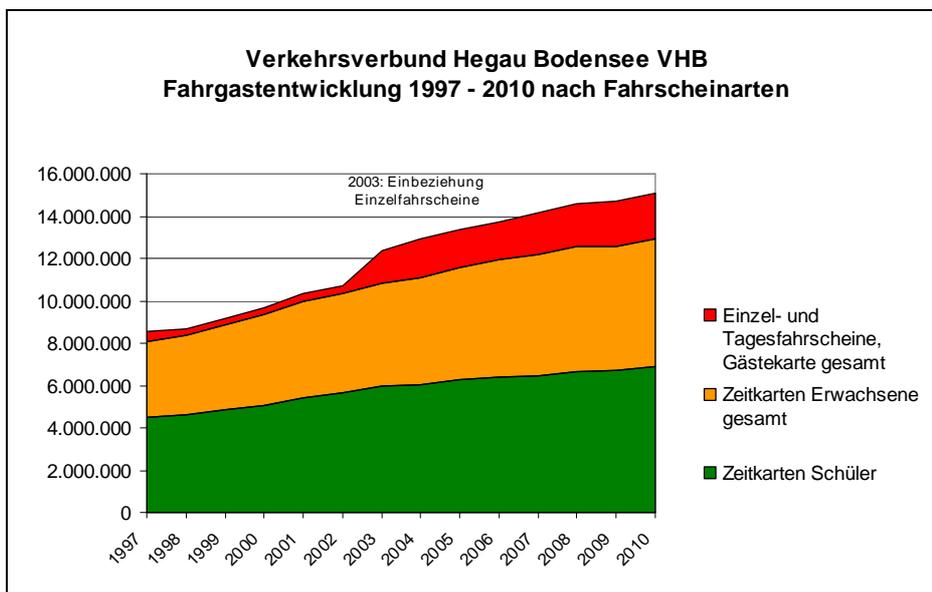


Tabelle 2.3.1-1: VHB-Fahrgastentwicklung 1997 – 2008 2010

Diese sehr positive Nachfrageentwicklung lag deutlich über der Entwicklung der Angebotskilometer (Fahrplanangebot).

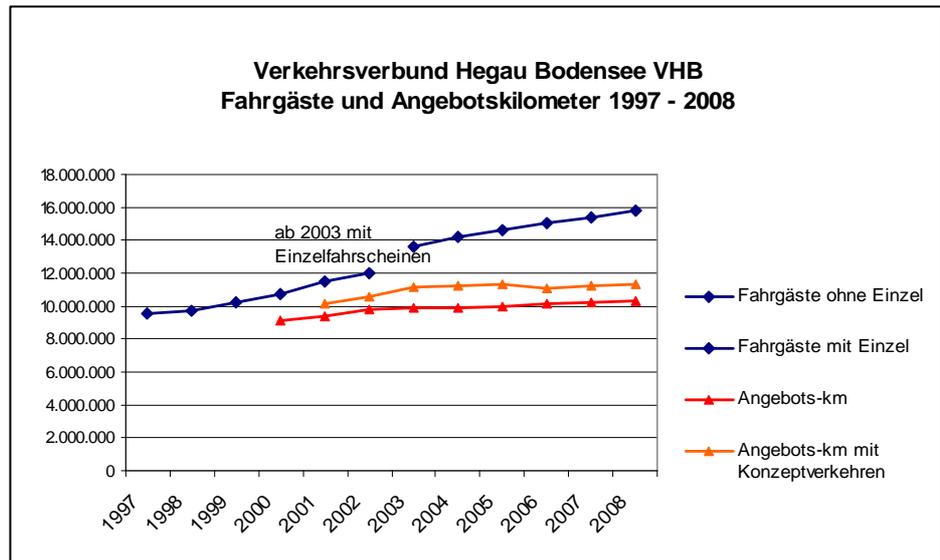


Tabelle 2.3.1-2: VHB-Fahrgastentwicklung 1997-2008 sowie Entwicklung der Angebotskilometer.

Hinsichtlich der Verteilung nach Verkehrsarten entfallen 46 Prozent auf den Verkehr mit Ausbildungszeitkarten, nahezu ebenso viele Fahrten auf Zeitkarten Erwachsene (40 Prozent) sowie 14 Prozent auf Einzelfahrscheine.

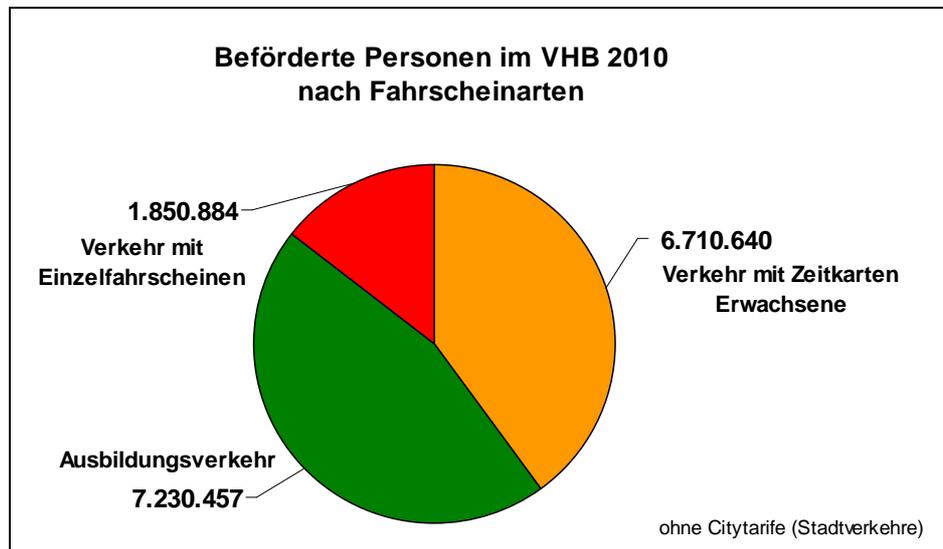


Tabelle 2.3.1-3: VHB - beförderte Personen nach Fahrscheinarten 2010

Außerhalb des Ausbildungsverkehrs ist die Nutzungsintensität des ÖPNV im Landkreis Konstanz mit rund 58 ÖPNV-Fahrten pro Jahr und Einwohner (incl. Citytarife) im Vergleich der Verbünde, auch raumstrukturell begründet, bereits recht hoch, jedoch mit deutlichem Abstand hinter dem Regio-Verkehrsverbund Freiburg.

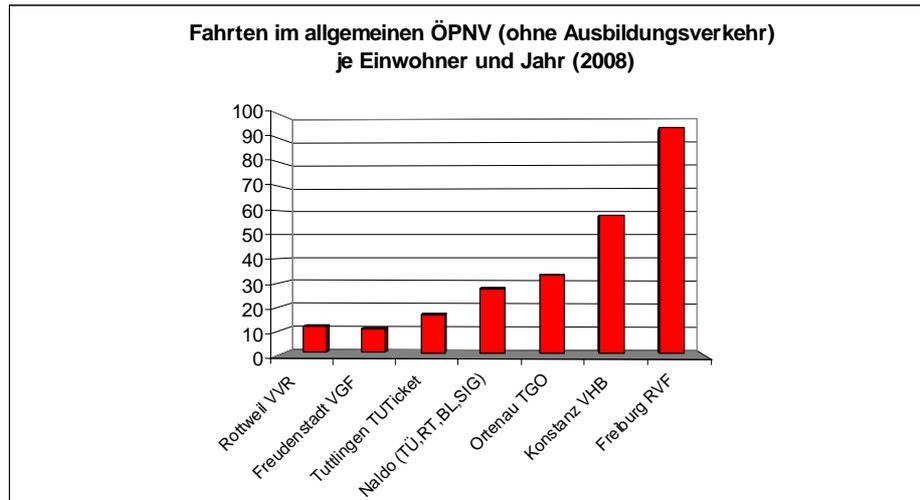


Tabelle 2.3.1-4: *Fahrtenhäufigkeit je Einwohner im Sonstigen Verkehr (alle Fahrgäste ohne Ausbildungsverkehr): Landkreis Konstanz (VHB) und Vergleichsverbände (2008)*

Fahrgastzahlen nach Linien: Schienenverkehr

Die nachfragestärksten überörtlichen Verkehrsachsen werden im Landkreis Konstanz durch den Schienenverkehr abgedeckt. **Abbildung 2.3.1-1** enthält Angaben über die Fahrgastnachfrage im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) für die Verkehrstage Montag-Freitag im Jahr 2009. Dargestellt sind die Fahrgastzahl auf den einzelnen Streckenabschnitten (Querschnitte) sowie die Zahl der Ein- und Aussteiger an den einzelnen Stationen.

Deutlich wird die Dominanz der Strecke Konstanz – Radolfzell – Singen sowie dieser drei Städte als Ziel- und Quellort der Fahrgastnachfrage (in Konstanz verteilt auf mehrere Stationen).

Fahrgastzahlen nach Linien: Regionalbusverkehr

Von Seiten der Busunternehmen **konnten aufgrund der fehlenden Datengrundlagen wurden** keine linienscharfen Fahrgastzahlen zur Verfügung gestellt **werden**. Es können keine Daten in den Nahverkehrsplan übernommen werden.

Fahrgastzahlen der Stadtbussysteme

Die Fahrgastzahlen der Stadtbussysteme sind bereits in Tabelle **2.2.1-3** dargestellt. Sie betragen für Konstanz rd. 10,4 Mio. Personen/Jahr, für Singen 2,2 Mio., für Radolfzell 0,7 Mio. Fahrgäste/Jahr.

2.3.2 Bundesweite Entwicklungen und Trends

Verkehrsverhalten der Bevölkerung: bisherige Entwicklung

Da nur wenige lokale Daten zur Verkehrsnachfrage und –prognose zur Verfügung stehen, werden zunächst bundesweite Entwicklungen dargestellt.

Auf der Basis der größten Stichprobenerhebung zum Verkehrsverhalten (Mobilität in Deutschland 2002 und 2008 ⁶) lassen sich die folgenden Trendaussagen treffen:

Mobilitätskennziffern: Die Anzahl der Wege pro Tag hat zwischen 2002 und 2008 leicht zugenommen, vor allem bei den über 45-jährigen sowie etwas stärker am Wochenende als Montag bis Freitag. Die durchschnittliche Wegelänge liegt in verdichteten Kreisen bei 11,7 km, im ländlichen Raum bei 12,3 km. Im Vergleich 2002 und 2008 ergeben sich eine höhere Mobilität und höhere Wegezahlen besonders bei den über 60jährigen.⁷

Führerschein/ Pkw-Besitz: Die Führerscheinquote hat sich von 83 auf 88 % erhöht. In den Altersklassen bis 40 Jahre sind leichte Rückgänge zu verzeichnen, bei den älteren Jahrgängen Anstiege, vor allem bei den über 65jährigen. Der Pkw-Bestand in privaten Haushalten hat weiter zugenommen: 2002: 0,5 Pkw/ Person, 2008: 0,6 Pkw/ Person; die Zahl der autolosen Haushalte ging von 20 auf 18 % zurück (in Baden-Württemberg sind nur 11 % der Haushalte ohne Pkw).

Verkehrsmittelnutzung: Zwischen 2002 und 2008 stagnierte die Autonutzung. Der ÖPNV verzeichnete Zuwächse.

	Wegezahl	Kilometerleistung
ÖV	+ 14 %	+ 17 %
Fahrrad	+ 17 %	+ 6 %
zu Fuß	+ 7 %	- 5 %
MIV-Fahrer	0 %	+ 1 %
MIV-Mitfahrer	- 5 %	+ 12 %

Tabelle 2.3.2-1: Entwicklung des Verkehrsaufkommens 2002 - 2008

In ländlichen Kreisen wie auch in verdichteten Kreisen wurden 2008 6 % aller Wege mit dem ÖV zurückgelegt. 79 % davon waren reine ÖV-Wege, 13 % Kombinationen mit dem Pkw und 7 % Kombinationen mit dem Fahrrad.

Der ÖV-Anteil hat bei den bis 45jährigen zugenommen. Bei den über 60jährigen wurde eine leichte Steigerung der Modal-Split-Anteile des Pkw ermittelt, während in allen anderen Altersklassen ein Rückgang des Pkw-Anteils zu verzeichnen war.

In den verdichteten Kreisen werden 42 % der Bevölkerung zu den „MIV-Stammkunden“ gezählt. 21 Prozent der MIV-Nutzer werden hingegen zur Gruppe „ÖPNV-Potenzial“ gerechnet, welche durch attraktive ÖPNV-Angebote ansprechbar sind.

Wegezwecke: Im Versorgungs- und Freizeitverkehr werden die meisten Wege zurückgelegt.

Tabelle 2.3.2-2 zeigt die Verteilung der Wege auf die Zwecke für verdichtete Landkreise. Der Versorgungs- und Freizeitverkehr (Freizeit, Einkauf, private Erledigung⁸) macht knapp zwei Drittel der Wege aus.⁹ Damit ist er der wichtigste

⁶ <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de>

⁷ Mobilität in Deutschland, Anwenderworkshop 02.09.09, Berlin, S. 35

⁸ Da Begleitungswege auch täglich, z.B. zur Schule, stattfinden können, wurden sie nicht miteinbezogen.

Verkehrssektor, über den jedoch die wenigsten Daten vorliegen. Insgesamt war eine geringe Zunahme der Freizeit- und Einkaufswege zwischen 2002 und 2008 zu verzeichnen.

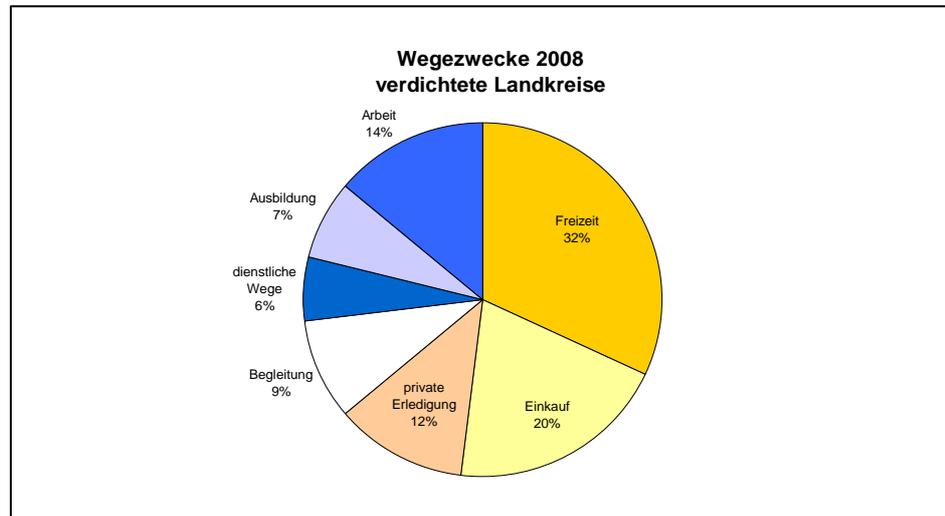


Tabelle 2.3.2-2: Verteilung der Wege auf die Wegezwecke in verdichteten Landkreisen 2008 (Quelle: Mobilität in Deutschland 2008)

Verkehrsverhalten und Gesamtverkehr: erwartete Entwicklungen

Mobilität (Anzahl der Wege pro Tag): Die Mobilität, vor allem der älteren Menschen, wird sich weiter erhöhen. Bis 2015 wird die Mobilität deshalb – trotz des Bevölkerungsrückgangs – zunächst weiter ansteigen.

Pkw-Bestand: Der Pkw-Bestand privater Halter wird zunächst weiter wachsen¹⁰. Von 2010 bis 2015 bei den Männern um 2 % und bei den Frauen um 8 % (2015: 718 Pkw/1.000 Männer, 398 Pkw/1.000 Frauen), es wird jedoch die Fahrleistung je Fahrzeug zurückgehen. Erst nach 2020 wird die fahrfähige Bevölkerung absolut zurückgehen, was eine Stagnation erwarten lässt. In jüngeren Jahrgängen (und bei den Männern unter 65 Jahren) ist ein Trend zum geringeren Pkw-Besitz auszumachen.

Da die Pkw durchschnittlich 13 bis 15 Jahre gefahren werden, wird die Abhängigkeit von konventionellen Kraftstoffen noch Bestand haben. Mit dem Überschreiten der maximalen Ölförderleistung (Peak Oil) werden die Ölpreise stark ansteigen und stark schwanken. Gleichzeitig wird in alternative Antriebsformen investiert. Die private Auto-nutzung wird – aufgrund der steigenden Ölpreise und der Forschungs- und Entwicklungskosten für neue Antriebsformen – dauerhaft teurer werden. Die Kosten wurden 2008 als wichtigster Grund für den Pkw-Verzicht genannt (50 % der befragten „Autolosen“ geben diese Begründung).

Verkehrsmittelnutzung: Der ÖPNV insgesamt verzeichnete in den letzten Jahren Zuwächse, vor allem bei den jüngeren Altersgruppen. Der MIV soll laut Shell bis 2030 leicht an Personenverkehrsleistung zugunsten des ÖPNV verlieren (von 84,6 % auf 84,3 % im Jahr 2030). Es gibt einen Trend zur stärkeren Verknüpfung der Verkehrsmittel. Im ländlichen Raum werden ÖV-Haltepunkte bereits heute überdurchschnittlich oft mit dem Fahrrad oder dem Pkw angefahren.

⁹ Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt ergeben sich keine nennenswerten Unterschiede für die verdichteten Kreise. Bundesweit gab es 21 % Freizeitwege, 8 % Begleitwege, 7 % dienstliche Wege und 6 % Ausbildungswege, die weiteren Wegezwecke hatten identische Anteile.

¹⁰ Shell Deutschland Oil GmbH: Pkw-Szenarien bis 2030, Hamburg, 2009

Wegezwecke: Bereits heute werden im Versorgungs- und Freizeitverkehr (Freizeit, Einkauf, private Erledigung) die meisten Wege zurückgelegt. Durch den demografischen Wandel wird es zu einer weiteren Zunahme im Versorgungs- und Freizeitverkehr und zum Rückgang im Arbeits- und Ausbildungsverkehr kommen. Das Ausmaß dieses Trends hängt von der Entwicklung der Erwerbsbeteiligung ab (s. Kapitel 2.3.5).

Zusammenfassung:

Durch den demografischen Wandel ergibt sich längerfristig ein höherer Anteil der Personengruppe mit steigender Mobilität und mit steigenden Pkw-Anteilen. Zudem ist ein Trend vom Mitfahren zum Fahren auszumachen, wiederum besonders ausgeprägt bei den Senioren/-innen. Bei jüngeren Verkehrsteilnehmern bis 39 Jahre ist eine zunehmende Offenheit in der Verkehrsmittelwahl festzustellen. Außerdem wird es zu einer weiteren Abnahme der alltäglichen Berufs- und Ausbildungswege (absolut und relativ) und zur Zunahme des Versorgungs- und Freizeitverkehrs kommen. Insgesamt wird die Verkehrsleistung (Personenkilometer) trotz Bevölkerungsrückgang durch die mobilen Senior/innen zunächst leicht ansteigen.

2.3.3 Prognosen des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg

In der Trendprognose wird die Nachfrage im ÖPNV insgesamt bis 2025 unverändert hoch bleiben. Aufgrund der steigenden Reiseweiten wird der Öffentlichen Verkehr deutlich höhere Verkehrsleistungen erbringen. (GVP 2010, S. 101)

Der Eisenbahnverkehr wird neue Verkehrsanteile gewinnen. Die Fahrgastzahlen im SPNV sollen von 2007 bis 2025 um 8,5 % steigen (GVP 2010, S. 109). Die durchschnittliche tägliche Wegelänge pro Fahrgast soll auf 56 km steigen und damit höher liegen, als im Pkw-Individualverkehr. Hingegen erwartet der GVP in der Trendprognose für den Verkehr mit Stadtbahnen und Bussen voraussichtlich – parallel zur demographischen Entwicklung – einen leichten Rückgang (GVP 2010, S. 31-32).

In der Gesamtverkehrsprognose¹¹ wird für die Region Hochrhein-Bodensee innerhalb des Landes das höchste Wachstum im Personenverkehrsaufkommen prognostiziert: 8 % zwischen 2004 und 2025 (der Durchschnittswert für Baden-Württemberg liegt bei 4 %). In der Trendprognose findet diese Steigerung ausschließlich im motorisierten Individualverkehr statt (15 % Wachstum). Bei der Betrachtung auf Kreisebene weist der Landkreis Konstanz die größten Wachstumsraten auf: 10 % insgesamt und 16 % beim motorisierten Individualverkehr.

Es wird Aufgabe der Verkehrspolitik und damit auch des Landkreises Konstanz sein, durch gezielte Maßnahmen zugunsten des ÖPNV die zukünftige Entwicklung im Sinne der Ziele des Generalverkehrsplans (Stärkung des Umweltverbunds und des ÖPNV) gegenüber dieser Trendprognose zu beeinflussen. Dies ist im Landkreis Konstanz in den vergangenen 15 Jahren mit deutlich überproportionalen Wachstumsraten im ÖPNV bereits beispielhaft gelungen.

2.3.4 Daten zur Mobilität im Landkreis Konstanz

Räumlich differenzierte Daten zur Mobilität liegen nur sehr eingeschränkt vor, so dass im Folgenden Daten für einzelne Teilbereiche zusammengetragen sind.

¹¹ TCI Röhling und SSP im Auftrag des Innenministeriums Baden-Württemberg: Gesamtverkehrsprognose für Baden-Württemberg, Schlussbericht, April 2009, S. 18-20

Untersuchung Mobilität in Konstanz

Für das Untersuchungsjahr 2007 liegt die Untersuchung Mobilität in Konstanz vor, welche eine Reihe von Eckdaten für die Stadt Konstanz, die Stadt Kreuzlingen sowie die angrenzenden Gemeinden Reichenau und Allensbach untersucht und den Vergleich mit der Vorgängeruntersuchung aus dem Jahr 1997 hergestellt hat.

	Stadt Konstanz	Gemeinden Reichenau/Allensbach
MIV	41 %	60 %
ÖPNV	11 %	10 %
zu Fuß / Fahrrad	48 %	30 %

Tabelle 2.3.3.-1: Verkehrsmittelwahl Stadt Konstanz sowie die Gemeinden Reichenau und Allensbach 2007

Die Einwohner der Stadt Konstanz legen durchschnittlich p.a. 120 Wege mit dem ÖPNV zurück.

Im Vergleich zum Jahr 1997 ist ein leichter Rückgang bei den Verkehrsmitteln Zu Fuß/Fahrrad sowie ein leichter Zuwachs bei MIV und ÖPNV festzustellen; das Verhältnis zwischen ÖPNV und MIV blieb nahezu konstant. Die Nutzung des ÖPNV nimmt vor allem bei Rentnern und männlichen Erwerbstätigen sowie bei Freizeit- und Arbeitswegen zu.

Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr

Einen guten Überblick über das Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr gibt die Verkehrsmengenkarte. Auf der Basis der Auswertung automatischer Zählstellen und sonstiger Zählungen werden hier die durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen des Straßenverkehrs dargestellt. In **Abbildung 2.3.3-1** ist die aktuelle Verkehrsmengenkarte auf den Landkreis Konstanz übertragen.

Aufgrund der abweichenden Strukturierung des überregionalen Straßennetzes von den Verbindungen des öffentlichen Verkehrs lassen sich von den Belastungszahlen des Straßennetzes nicht in allen Fällen entsprechende Potenziale für das Netz des öffentlichen Verkehrs ableiten.

Für den Korridor Radolfzell – Konstanz lassen sich aufgrund der topografischen Lage als Halbinsel (Bodanrück) die Verkehrsanteile ÖV und MIV recht gut analysieren. Im Abschnitt Allensbach – Hegne erreicht der ÖPNV insgesamt einen Fahrgastquerschnitt (Bahn+Bus) von rund 11.500 Personen je Tag (Montag-Freitag). Alle Straßenverbindungen in diesem Korridor¹² hatten im Jahr 2005 eine Belastung von 33.650 Pkw je Tag¹³. Bei einer durchschnittlichen Besetzung von 1,3 Personen je Pkw sind dies rund 44.000 Personen. Daraus ergibt sich ein Modal Split für den ÖPNV von rund 21 Prozent.

¹² B 33 Umfahrung Allensbach, K 6170 Allensbach, K 6172 Kaltbrunn-Dettingen, L 220 Langenrain-Dettingen

¹³ Verkehrsmengenkarte 2005 der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg

2.3.5 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Maßgebende Bestimmungsgröße für die Anzahl der in Zukunft zurückgelegten Wege ist die weitere Bevölkerungsentwicklung.

Die Einwohnerzahl wird im Landkreis Konstanz bis zum Jahr 2015 insgesamt stabil bleiben (**+0,5 %**). Zwischen den einzelnen Städten und Gemeinden wird es dabei geringfügig unterschiedliche Entwicklungen geben. **Bis zum Jahr 2030 ist ein Bevölkerungsrückgang um 1,4 % prognostiziert (Baden-Württemberg um 3,5 %).**

Erhebliche Verschiebungen wird es jedoch im Altersaufbau der Bevölkerung geben. Während die Zahl der 10-18-Jährigen bis 2025 um 19 Prozent zurückgeht, wird die Anzahl der über 65-Jährigen um 20 Prozent steigen.

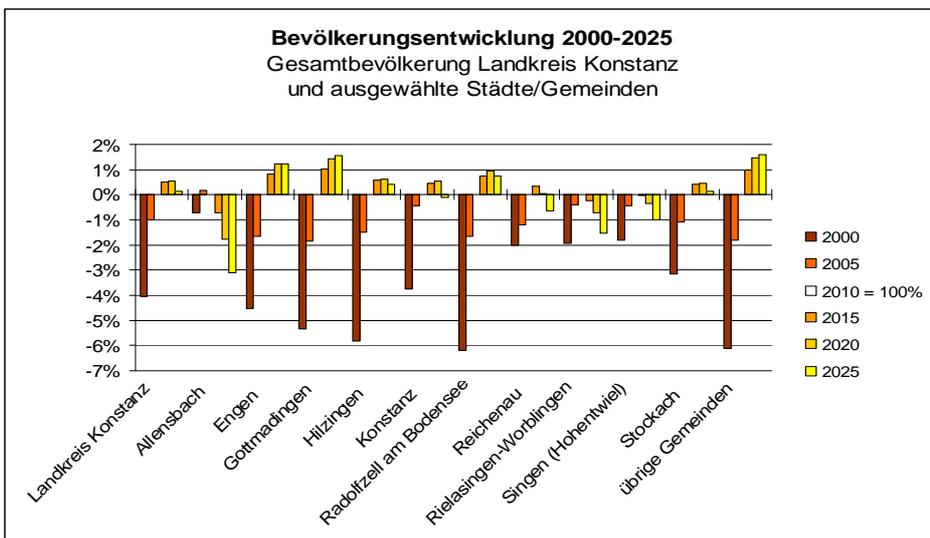


Tabelle 2.3.5-1: Bevölkerungsentwicklung 2000 – 2025 im Landkreis Konstanz nach Gemeinden

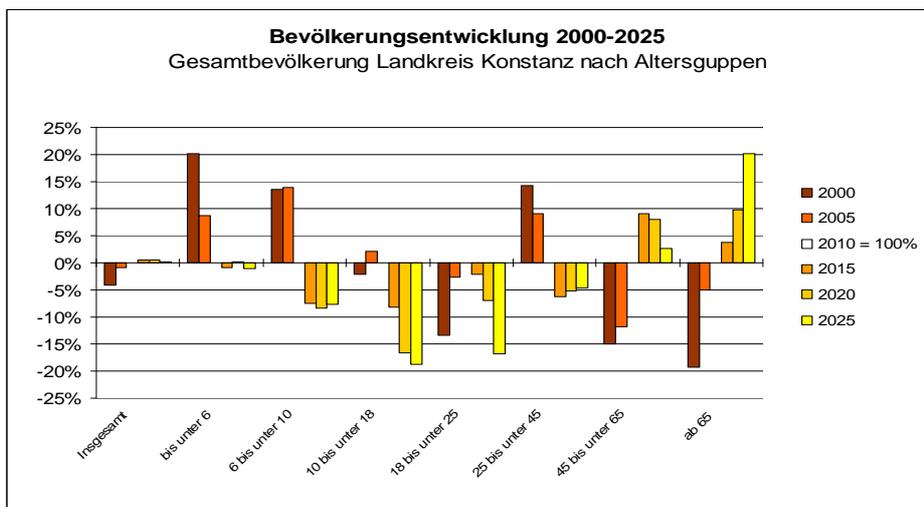


Tabelle 2.3.5-2: Bevölkerungsentwicklung 2000 – 2025 im Landkreis Konstanz nach Altersgruppen

2.3.6 Berufspendlerverkehr im Landkreis Konstanz

Die Arbeitsplätze im Kreisgebiet konzentrieren sich auf die Städte Konstanz, Singen und Radolfzell.

Abbildung 2.3.5-1 zeigt die Ströme der Einpendler (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2008¹⁴) in die Städte Konstanz, Singen, Radolfzell, Stockach, Engen.

Abbildung 2.3.5-2 zeigt die Einpendler in die übrigen Kreisgemeinden.

Die Abbildung 2.3.5-3 zeigt schließlich alle Auspendler über die Kreisgrenzen hinweg.

Die Pendlerstatistik stellt nur Pendlerwege über Gemeindegrenzen dar, was bei flächengroßen Städten/Gemeinden mit zahlreichen Teilorten ein verzerrtes Bild ergeben kann. Hinzu kommen die nicht versicherungspflichtig Beschäftigten: Selbständige und mithelfende Familienangehörige, die im Landkreis Konstanz ca. 12,5 Prozent der Erwerbstätigen ausmachen, und der steigende Anteil marginal Beschäftigter, der im Landkreis Konstanz aufgrund seiner touristischen Bedeutung mit 18,1 Prozent über dem Landesdurchschnitt (14,2 Prozent) liegt. Die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten haben mit 66 Prozent einen unterdurchschnittlichen Anteil an den Erwerbstätigen insgesamt im Kreis.¹⁵

Abbildung 2.3.5-4 stellt die Pendlerströme umgelegt auf das Verkehrsnetz des öffentlichen Verkehrs dar. Sehr deutlich wird auch in diesem Fall die herausragende Bedeutung der Schienenachsen innerhalb des Landkreises. Bei den Regionalbusverbindungen sind die Relationen von Hilzingen sowie Rielasingen-Worblingen nach Singen hervorzuheben. In der Darstellung sind bei den Schienenachsen die Pendlerströme über die Kreisgrenzen gesondert hervorgehoben. Die stärksten Ströme verlaufen hier nach Norden in Richtung Tuttlingen / Villingen-Schwenningen / Stuttgart. Aufgrund der herausragenden Stellung der Autobahn A 81 decken sich hier Verkehrsaufkommen und ÖV-Angebot nicht.

Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg hat die Zahl der Erwerbspersonen¹⁶ im Land in zwei Rechenvarianten für 2020 und 2030 vorausgerechnet. In der Status-Quo-Variante (konstante Erwerbsbeteiligung) wird ab 2020 mit rückläufigen Erwerbspersonenzahlen zu rechnen sein. In der zweiten Variante wird von einer steigenden Erwerbsbeteiligung durch kürzere Ausbildungszeiten (G8, Bachelor/ Master), Renteneintritt mit 67 Jahren und einer Angleichung der Erwerbsbeteiligung von Frauen an die der Männer ausgegangen. Im Ergebnis führen diese Rahmenbedingungen auch 2030 noch zu einer Erwerbspersonenzahl in Baden-Württemberg, die über dem heutigen Niveau liegt.

¹⁴ Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Auspendlern, Stichtag: 30.06.2008

¹⁵ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Pressemitteilung vom 29.12.2009. Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten beträgt in Baden-Württemberg gut 70 % an den Gesamterwerbstätigen.

¹⁶ Die Zahl der Erwerbspersonen setzt sich aus den Erwerbstätigen und den Erwerbslosen zusammen.

2.3.7 Ausbildungsverkehr im Landkreis Konstanz

Verflechtungen des Schülerverkehrs

In den ländlich strukturierten Teilen des Landkreises Konstanz ist der Schülerverkehr mit seinem Fahrgastaufkommen auf vielen Relationen – wie in ländlichen Räumen generell – das Rückgrat der ÖPNV-Nachfrage. Die Abbildungen 2.3.6.1 – 2.3.6.6 stellen für die einzelnen Schulstandorte der verschiedenen Schularten die Wohnorte der Schülerinnen und Schüler dar.

Die räumlichen Einzugsbereiche der allgemeinbildenden Schulen sind relativ klar abgegrenzt. Die Verkehrsströme verlaufen überwiegend radial auf die Zentralen Orte zu. Sonderrollen mit komplexeren Verkehrsstrukturen nehmen aufgrund ihrer Profilbildung das Gymnasium in Gaienhofen sowie die Freie Waldorfschule in Wahlwies ein.

Die Einzugsbereiche der berufsbildenden Schulen an den vier Standorten Konstanz, Radolfzell, Singen und Stockach sind deutlich größer. Für die Schüler sind kreisweit funktionierende Transportketten erforderlich.

Bisherige Entwicklung der Schülerzahlen

In den folgenden Tabellen ist die Entwicklung der Übergangsquoten auf weiterführende Schulen sowie der Schülerzahlen im Landkreis Konstanz seit 1992 dargestellt. Schon seit einigen Jahren sinken die Schülerzahlen an Grund- und an Hauptschulen, während die Gymnasien, Realschulen und auch die beruflichen Schulen seither noch steigende Schülerzahlen verzeichnen (Tabelle 2.3.6.1). Da diese Schulen die deutlich höheren Fahrschüleranteile aufweisen, ist die Anzahl der Fahrschüler bislang angestiegen.

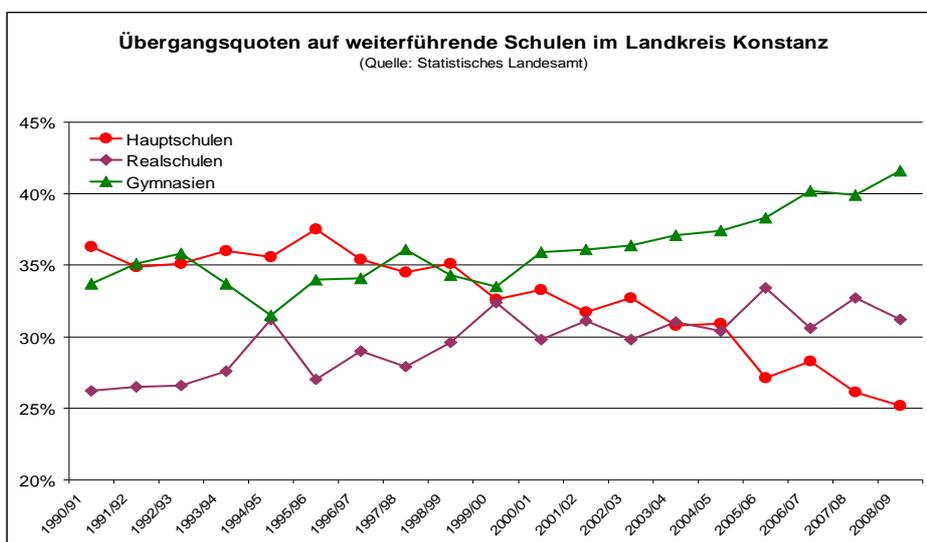


Tabelle 2.3.6-1: Entwicklung der Übergangsquoten auf weiterführende Schulen im Landkreis Konstanz

Ab dem Schuljahr 2010/2011 entstehen in Baden-Württemberg Werkrealschulen neuen Typs. Aufgrund der geforderten Zweizügigkeit werden einige Schulträger zu Kooperationen gezwungen. Der Prozess der Neuordnung ist im Landkreis Konstanz noch nicht abgeschlossen. Grundsätzlich werden dabei zusätzliche und teilweise auch in den

nachgefragten Relationen gänzlich neue Schülerverkehrsströme entstehen, die neue Anforderungen an die Schülerbeförderungen stellen.

Vorausrechnung der Schülerzahlen

Das Statistische Landesamt hat im Juni 2010 eine Vorausrechnung der Schülerzahlen bis 2020 veröffentlicht¹⁷. Aufgrund der demografischen Entwicklung werden für Baden-Württemberg die Schüler/innenzahlen an allgemeinbildenden Schulen bis zum Schuljahr 2020/21 um 21 Prozent zurückgehen. Für den Landkreis Konstanz ist ein leicht unterdurchschnittlicher Rückgang um 20 Prozent berechnet. Die höchsten Rückgänge wird es bei den beruflichen Schulen (über 30 %¹⁸), den Gymnasien (gut 25 %) und den Werkrealschulen / Hauptschulen (fast 24 %) geben. Die Berufsschülerzahlen wurden nicht kreisbezogen prognostiziert.

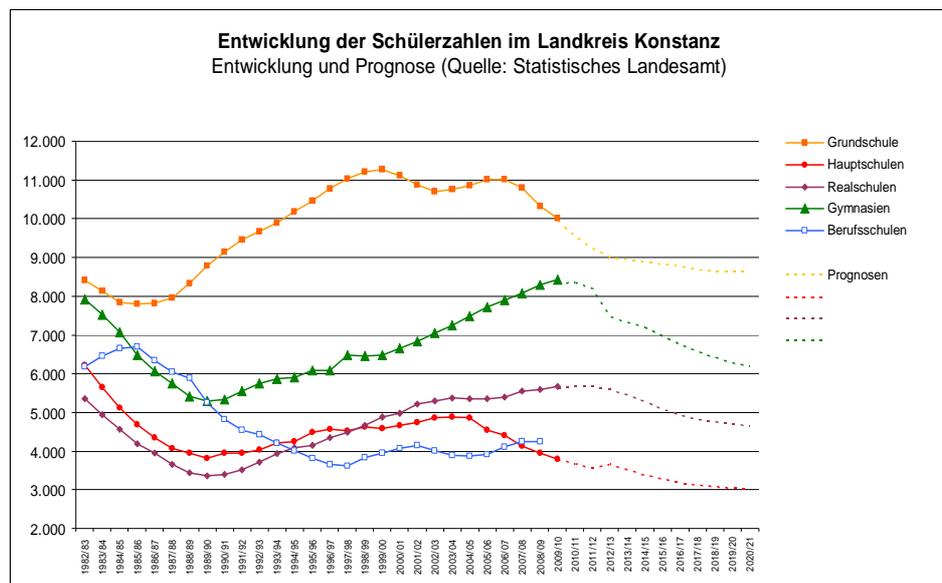


Tabelle 2.3.7-2: Schülerzahlen im Landkreis Konstanz: Entwicklung seit 1992 und Prognose bis 2015 nach Schularten

Schuljahr	Anzahl der Schülerinnen und Schüler im Kreis Konstanz ¹⁹					
	insgesamt (ohne berufl. Schulen)	Grund- schulen	Haupt- schulen /WRS	Real- schulen	Gymna- sein	Berufl. Schulen
2009/10 Bestand	27.903	10.017	3.787	5.673	8.426	4.240 ²⁰
2015/16 Vorausrechnung	24.155	8.820	3.280	5.085	6.970	
2020/21 Vorausrechnung	22.495	8.620	3.025	4.650	6.200	
Veränderung 2009/10 bis 2015/16	-13,4%	-11,9%	-13,4%	-10,4%	-17,3%	
Veränderung 2009/10 bis 2020/21	-19,3%	-13,9%	-20,1%	-18,0%	-26,4%	

Tabelle 2.3.7-3: Vorausrechnung der Schülerzahlen im Landkreis Konstanz

¹⁷ Die Vorausrechnung basiert auf der Bevölkerungsvorausrechnung und auf den Schulquoten auf Kreisebene. Basisjahr ist das Schuljahr 2008/09.

¹⁸ Nur landesweite, keine kreisscharfen Daten verfügbar

¹⁹ Für berufliche Schulen und Sonderschulen liegt die Vorausrechnung nicht auf Kreisebene vor.

²⁰ Bestand Berufsschulen 2008/2009

Abschätzung der Anzahl der Fahrschüler

Die Prognose der zukünftigen Fahrschülerzahlen birgt größere Unsicherheiten als die Vorausrechnung der Schülerzahlen insgesamt, da hierbei auch strukturelle Änderungen in der Bildungslandschaft in räumlicher Hinsicht (Standorte) ihre Auswirkungen haben. Daher wurden zwei verschiedene Varianten abgeschätzt, welche den Korridor der möglichen Entwicklungen markieren sollen.

Variante 1 (untere Variante)

In der **Variante 1** kommt ausschließlich die Vorausrechnung der Schülerzahlen des Statistischen Landesamts zum tragen. Die Fahrschülerquoten der einzelnen Schularten wurden auf dem heutigen Stand festgeschrieben. Hieraus ergibt sich für das Schuljahr 2015/16 ein Rückgang der Fahrschülerzahlen im überörtlichen ÖPNV in Höhe von 13,3 Prozent, und für das Schuljahr 2020/21 ein Rückgang in Höhe von 20,9 Prozent gegenüber dem Jahr 2009. Bis zum Jahr 2015 ist dies durchschnittlich ein Rückgang in Höhe von 2,3 Prozent p.a.

Variante 1 Schuljahr	Anzahl der Fahrschülerinnen und Fahrschüler (Regionalverkehr) im Kreis Konstanz				
	insgesamt	Grundschulen	Haupt-/Werkrealschulen	Realschulen	Gymnasien
2009/10	9.685	1.146	1.015	3.063	4.461
Fahrschüleranteil IST	35%	12%	27%	54%	54%
2015/16	8.400	1.017	882	2.769	3.733
2020/21	7.660	994	813	2.532	3.320
Veränderung 2015/16 ggü. 2009/10	-13,3%	-11,3%	-13,1%	-9,6%	-16,3%
Veränderung 2009/10 bis 2020/21	-20,9%	-13,3%	-19,9%	-17,3%	-25,6%
Fahrschüleranteile ohne Fahrschüler innerhalb der Kernstädte von Konstanz, Singen, Radolfzell					

Tabelle 2.3.7-4: Vorausrechnung der Fahrschülerzahlen im Landkreis Konstanz, Variante 1 (untere Variante)

Variante 2 (obere Variante)

Durch die Veränderungen in der Schullandschaft sind steigende Anteile von Fahrschülern vor allem bei den Haupt-/Werkrealschulen zu erwarten, so dass der Rückgang der Fahrschülerzahlen bei dieser Schulart absehbar geringer ausfallen wird. Daneben ist als Trend eine zunehmende Profilbildung von weiterführenden Schulen zu beobachten, welche dazu führt, dass immer öfter nicht die räumlich nächstgelegene Schule besucht wird und auch auf diese Weise der Anteil der Fahrschüler an der Gesamtschülerzahl steigt.

In Variante 2 wurden daher pauschaliert die Anteile der Fahrschüler angehoben, um die oben aufgeführten Entwicklungen abzubilden. Bei den Haupt-/Werkrealschulen wurde eine um 240 Schüler höhere Fahrschülerzahl durch Schulkooperationen angenommen. Bei den Gymnasien wurde der Anteil der Fahrschüler von 53 auf 59 Prozent erhöht, bei den Realschulen wurden keine Änderungen vorgenommen. Das Eintreten dieser Änderungen wurde bis zum Jahr 2016 unterstellt. Unter diesen Annahmen wäre für das Schuljahr 2015/16 insgesamt ein Rückgang von 7,2 Prozent und für das Schuljahr 2020/21 von 13,3 Prozent zu erwarten. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Rückgang bis 2015 von 1,3 Prozent p.a.

Variante 2 Schuljahr	Anzahl der Fahrschülerinnen und Fahrschüler (Regionalverkehr) im Kreis Konstanz				
	insgesamt	Grundschulen	Haupt-/Werkrealschulen	Realschulen	Gymnasien
2009/10	9.685	1.146	1.015	3.063	4.461
Fahrschüleranteil IST	35%	12%	27%	54%	54%
2015/16	8.989	1.017	1.122	2.769	8.989
2020/21	8.210	994	1.053	2.532	3.630
Veränderung 2015/16 ggü. 2009/10	-7,2%	-11,3%	+10,5%	-9,6%	-8,5%
Veränderung 2009/10 bis 2020/21	-15,2%	-13,3%	-3,8%	-17,3%	-18,6%
Fahrschüleranteile ohne Fahrschüler innerhalb der Kernstädte von Konstanz, Singen, Radolfzell					

Tabelle 2.3.7-5: Vorausschätzung der Fahrschülerzahlen im Landkreis Konstanz, Variante 2 (obere Variante)

Zusammenfassung:

- Weitere Rückgänge der Schülerzahlen aller Schularten sind zu erwarten. Der Landkreis Konstanz liegt dabei im Landesdurchschnitt.
- Bei den Gymnasien sind die Schülerzahlen nahezu stabil, bis es vom Schuljahr 2011/12 zum Schuljahr 2012/13 zu einem sprunghaften Rückgang durch den doppelten Abiturjahrgang (G8) kommt.
- Der sich aus den aufgeführten demographischen Trends ergebende Rückgang der Fahrschülerzahlen wird durch die neuen Entwicklungen im Bildungssystem (Schulreform mit der Werkrealschule neuen Typs, verstärkte Profilbildung der Schulen, ggf. Zusammenlegung von Schulstandorten) nur teilweise aufgefangen werden. Der Umfang dieser Effekte ist noch nicht zuverlässig bezifferbar.

Universität und Hochschule Konstanz

Die Universitätsstadt Konstanz ist auch ein bedeutender Hochschulstandort mit rund 14.000 Studierenden (Universität ca. 9.500, Hochschule für Technik, Wirtschaft und Gestaltung ca. 3.800). Durch das Semesterticket im Stadtgebiet Konstanz ist dieser Verkehr ÖPNV-affin.

Zur Abschätzung der Bedeutung des überörtlichen ÖPNV für den Studierendenverkehr wurde eine Analyse der Hauptwohnsitze der Studierenden an der Universität Konstanz durchgeführt. Von den 9.500 Studierenden haben 3.700 ihren Hauptwohnsitz in Konstanz, 4.500 ihren Hauptwohnsitz außerhalb des Bereichs des Tagespendelns (und vermutlich ihren Semesterwohnsitz vorrangig im Stadtgebiet Konstanz). Lediglich 1.300 Studierende (13,7 Prozent) haben ihren Hauptwohnsitz im Landkreis Konstanz (ohne Stadt Konstanz) sowie in den angrenzenden Landkreisen bzw. der angrenzenden Schweiz. Die Verkehrsströme sind in Abb. 2.3.6-7 dargestellt.

Im Vergleich zum Ausbildungsverkehr zu den Schulen spielt der Verkehr zu Hochschulen im überörtlichen ÖPNV daher eine geringere Rolle.

2.3.8 Schlussfolgerungen und Bewertung aus Sicht des Öffentlichen Personenverkehrs

Trends und Kernaussagen:

- Das Aufkommen des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) stagniert gegenwärtig, die Pkw-Verfügbarkeit ist bei jüngeren Frauen und Männern rückläufig. **Abweichend davon ist nach den Prognosen des GVP Baden-Württemberg speziell für den Landkreis Konstanz in der Trendentwicklung noch ein spürbarer Zuwachs an Pkw-Verkehr zu erwarten.**
- Der ÖPNV steigt insgesamt leicht an, **vor allem auf der Schiene, während der Busverkehr ohne attraktivitätssteigernde Maßnahmen demografisch bedingt leicht abnehmen wird.**
- Die Schülerzahl wird aufgrund des demografischen Wandels zurückgehen. Die sinkenden Schülerzahlen und die Weiterentwicklungen der Schullandschaft werden jedoch auch zu einer Umstrukturierung der Schulstandorte führen und damit wiederum zu höherem ÖPNV-Bedarf, der den demografisch bedingten Rückgang jedoch nicht ausgleichen kann.
- **Gleichzeitig führt der demografische Wandel zu einer erhöhten Zahl betagter Menschen. Ein barrierefreier Ausbau des ÖPNV gewinnt daher an Bedeutung.**
- Auch bei den arbeitsbezogenen Wegen gibt es gegenläufige Trends: aufgrund der demografischen Entwicklung ist ein Rückgang der Personen im erwerbsfähigen Alter zu erwarten, aber gleichzeitig könnte sich die Erwerbsbeteiligung durch späteren Renteneintritt und höhere Erwerbsquoten bei den Frauen erhöhen.
- Der Freizeit- und Versorgungsverkehr, der zeitlich und räumlich verteilter stattfindet, wird weiter zunehmen. Damit erhöht sich der Anteil der Wege, die nicht alltäglich und zu ganz unterschiedlichen Zeiten zurückgelegt werden.
- Insgesamt wird die Entwicklung allerdings wesentlich von nicht zuverlässig prognostizierbaren Entwicklungen (Konjunktur, Beschäftigtenzahlen, Haushaltseinkommen und Einkommensverteilung, Entwicklung der Mobilitätskosten / Treibstoffkosten) mitbestimmt werden.

Herausforderungen und Entwicklungschancen für den ÖPNV:

- Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und die Intensität der Marktbearbeitung durch die ÖPNV-Akteure (Fortentwicklung der Produkte und der Qualität) werden darüber entscheiden, in welchem Umfang der leicht positive Trend zugunsten des ÖPNV unterstützt wird und sich der Wachstumskurs des ÖPNV fortsetzen lässt.
- Zuverlässigkeit und Verständlichkeit (Informationen, gut zugängliche Haltestellen, Fahrpläne, Fahrpreise) sind vor allem für „wahlfreie“ Personen und ältere Menschen wichtige Qualitätskriterien.
- Der ÖPNV muss ganztäglich verfügbare, gut vernetzte und verständliche/klar strukturierte Angebote vorhalten, weil der Anteil zeitlich wie auch räumlich gebündelter Verkehre zurückgeht und der Anteil zeitlich disperser Mobilitätsbedürfnisse zunimmt.

- **Barrierefreiheit und Sicherheit der Fahrgäste sind zunehmend wichtige Qualitätskriterien.**
- Park & Ride / Bike & Ride sind als Zubringer zu „schnellen“ ÖPNV-Angeboten zu fördern.

Im Landkreis Konstanz ist es in der Vergangenheit gelungen, eine überdurchschnittlich positive Entwicklung des ÖPNV in Gang zu setzen.

Sollte es gelingen, durch eine konsequente Weiterentwicklung der ÖPNV-Produkte den positiven Trend des vergangenen Jahrzehnts fortzusetzen, so können die demografisch bedingten Nachfragerückgänge im Ausbildungsverkehr ausgeglichen werden und insgesamt der Wachstumspfad fortgesetzt werden.

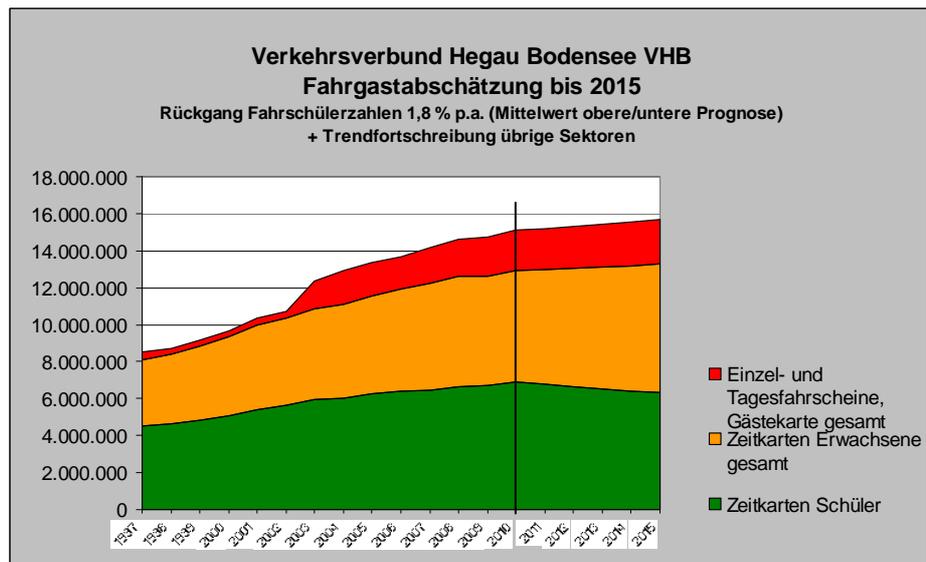


Tabelle 2.3.7-1: Vorausrechnung der Fahrgastzahlen VHB: Rückgang der Fahr Schülerzahlen um 1,8 % p.a. (Mittelwert der Vorausrechnungen) und unter der Bedingung einer Trendfortsetzung im Berufs- und Gelegenheitsverkehr **(bis 2010 = Ist-Daten)**

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

3.1 Übergeordnete Ziele für die Entwicklung des ÖPNV

Hoher Stellenwert des ÖPNV

Für den Landkreis Konstanz hat der ÖPNV einen hohen Stellenwert. In weiten Teilen des Kreisgebiets hat er ein im Landesvergleich hohes Niveau erreicht. Durch erhebliche Anstrengungen des Landkreises, der kreisangehörigen Städte, der Verkehrsunternehmen sowie des Landes sind im Schienenverkehr, in den Stadtverkehren sowie auf vielen Regionalbusverbindungen attraktive Angebote entstanden. In den vergangenen zehn Jahren ist die Zahl der Fahrgäste im überörtlichen ÖPNV, verteilt auf alle Nachfragesegmente, um 50 Prozent gewachsen. Es ist Ziel des Landkreises, diesen Weg fortzusetzen.

Neue Herausforderungen für die Fortentwicklung des ÖPNV-Angebots

Der ÖPNV muss sich neuen Herausforderungen stellen: der demografisch bedingte Rückgang des Ausbildungsverkehrs, die Abnahme zeitlich und räumlich gebündelter Verkehrsströme zugunsten disperser Verflechtungen und komplexerer Wegebeziehungen und Wegeketten, die seit vielen Jahren anhaltende relative Zunahme des Freizeitverkehrs. Diese Trends stellen hohe Anforderungen an das Angebot, wenn der ÖPNV seinen Erfolgskurs im Landkreis fortsetzen soll. Der ÖPNV stößt heute nur dort auf hohe Akzeptanz, wo er ganztägig verfügbare Angebote in attraktiven Taktzeiten über die ganze Woche hinweg anbietet und für die Kunden ein Gesamtsystem darstellt, auf das sie sich in ihren Mobilitätsbedürfnissen verlassen können.

Zielsetzungen für die Fortentwicklung:

Entlastungsfunktion

In den verdichteten Teilen des Landkreises hat der Öffentliche Verkehr eine Entlastungsfunktion für das Straßennetz und die Umwelt. Hier soll das Angebot als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) weiter ausgebaut werden. Die hohe Qualität des SPNV und der Stadtverkehre soll auf die nachfragestärkeren Achsen des Regionalbusverkehrs ausgedehnt werden.

Daseinsvorsorge und Mobilitätssicherung

In den ländlich strukturierten Teilen des Landkreises steht die Aufgabe der Daseinsvorsorge im Vordergrund. In allen Lebensbereichen (Ausbildung, Arbeit, Versorgung, Freizeit) wachsen zur umfassenden Teilhabe am gesellschaftlichen Leben die Mobilitätsanforderungen. Der ÖPNV hat in diesen Räumen die Aufgabe der Mobilitätssicherung für jene Bevölkerungskreise, die über kein eigenes Verkehrsmittel verfügen.

Leitbild Integraler Taktfahrplan

In allen Raumkategorien folgt die angestrebte Entwicklung des ÖPNV dem Leitbild des Integralen Taktfahrplans. Taktverkehre im Zusammenspiel mit zentralen Anschlussknoten sollen auch komplexere Wegeketten im ÖPNV ermöglichen. Die Taktichte und das jeweils eingesetzte Transportmittel orientieren sich dabei an den Nachfragepotenzialen. Auch die Erschließungslinien im ländlichen Raum sind in die Taktstrukturu-

ren zu integrieren, auch wenn aufgrund der dominierenden Schülerverkehrsbedürfnisse im Einzelfall davon abgewichen werden muss.

Verstärkter Einsatz bedarfsgesteuerter Systeme

Eine hohes Angebotsniveau des ÖPNV kann in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage aus wirtschaftlichen wie aus ökologischen Gründen nur durch einen verstärkten Einsatz bedarfsgesteuerter Systeme (wie Rufbus, Anrufsammeltaxi/AST) jenseits des klassischen Busverkehrs sichergestellt werden.

Qualitative Fortentwicklung des ÖPNV

Qualitativ muss der ÖPNV den technischen Entwicklungen, den wachsenden Qualitätserwartungen und den Anforderungen des demografischen Wandels folgen, z.B. bei der technikgestützten Anschlusssicherung zwischen den Verkehrsmitteln auf der Basis von Echtzeitdaten oder bei der Herstellung von Barrierefreiheit.

Konkretisierung der Zielsetzungen der ausreichenden Verkehrsbedienung

Aus diesen Oberzielen sind die folgenden Teilziele der ausreichenden Verkehrsbedienung abgeleitet. Im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten beabsichtigt der Landkreis Konstanz, diese Ziele in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans umzusetzen.

3.2 Ziele für den Schienenverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr bildet das Rückgrat der öffentlichen Verkehrsbedienung im Landkreis Konstanz, mit zahlreichen Auswirkungen auf die Gestaltung und Akzeptanz des ergänzenden Regionalbusverkehrs sowie der Stadtverkehrssysteme. Der Landkreis Konstanz besitzt ein hohes Interesse an der Weiterentwicklung des Schienenverkehrsangebots, auch wenn die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr nach § 6 Abs. 2 ÖPNVG beim Land Baden-Württemberg liegt.

Der Landkreis Konstanz finanziert in freiwilliger Aufgabenträgerschaft den Schienenpersonennahverkehr zwischen Radolfzell und Stockach (*seehäslle*).

Aus den genannten Gründen formuliert der Nahverkehrsplan Ziele für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs aus Sicht der Landkreises Konstanz.

3.2.1 Ziele für die Anbindung des Landkreises Konstanz im überregionalen Schienennetz

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

Zeithorizont bis 2015

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

Zeithorizont ab 2015

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

- Einführung einer schnellen Zugverbindung Konstanz – St. Gallen ab 2015 im 2-Stunden-Takt, perspektivisch stündlich. Eine Durchbindung dieser Züge bis Singen wird angestrebt
- Agglo-S-Bahn Singen – Konstanz – Kreuzlingen Hafen – Münsterlingen (zusätzliche Linie zum seehas-30-Min-Takt) als langfristiges Ziel
- Elektrifizierung und Ausbau der Bodenseegürtelbahn Radolfzell – Friedrichshafen. Ermöglichung **eines 30-Min-Taktes der Regionalbahn sowie** der Nahverkehrshalte Espasingen, Stahringen und Radolfzell-Haselbrunn
- **Zusammenführung der Maßnahmen zu einem ganzheitlichen System (Bodensee-S-Bahn)**

3.2.2 Ziele für die Fortentwicklung des SPNV im Landkreis Konstanz

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

Fahrplanangebot

Das Fahrplanangebot soll gemäß Abschnitt 3.4. fortentwickelt werden:

Bedienungsstandard Zeithorizont bis zum Jahr 2020

Kategorie		HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr Wochenende
Schienenachse Kategorie 1	AS1	30	30	30	60 *
Schienenachse Kategorie 2	AS2	30	60	60	60 *
Schienenachse Kategorie 3	AS3	60	60	60	60**

30, 60, 120 = Taktfolge in Minuten

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

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

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

Bedienungsstandard Zeithorizont ab dem Jahr 2020

Kategorie		HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr Wochenende
Schienenachse Kategorie 1	AS1	15	30	30	60 *
Schienenachse Kategorie 2	AS2	30	30	30-60	60 *
Schienenachse Kategorie 3	AS3	30	60	60	60**

15, 30, 60 = Taktfolge in Minuten

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

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

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

Weitere Ziele

Als weitere Ziele werden festgelegt:

- Bereitstellung ausreichender Kapazitäten in den Hauptverkehrszeiten
- **Bei touristischen Linien ist bei entsprechender Nachfrage eine saisonale Taktverdichtung / Kapazitätserweiterung vorzusehen.**

- Modernisierung und Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltestellen
- Verlängerung des SPNV Radolfzell – Stockach bis Stockach-Hindelwangen **unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf den innerstädtischen Straßenverkehrsfluss**
- Flügelung der seehas-Züge in Singen in die Richtungen Engen und Schaffhausen
Ziel: umsteigefreie Nahverkehrsverbindungen Schaffhausen – Gottmadingen – Singen – Konstanz sowie effizienterer Einsatz des Rollmaterials
- Einrichtung eines Freizeitverkehrs an einzelnen Verkehrstagen auf der Schienenstrecke Stockach – Meßkirch - Mengen

3.2.3 Barrierefreier Ausbau der SPNV-Haltestellen

Die hohe Qualität des Zugangebots im Landkreis Konstanz muss sich auch in einer adäquaten baulichen Ausgestaltung der SPNV-Haltestellen widerspiegeln. Die erheblichen Mängel müssen beseitigt werden.

Die Bahnhöfe und Haltestellen des SPNV, ~~vorrangig die Halte des RE/IRE-Verkehrs sowie des SPNV Konstanz – Engen (seehas) und des Nahverkehrs Singen – Schaffhausen~~ sind barrierefrei auszugestalten mit

- barrierefreien Zuwegungen über Rampen oder ersatzweise Aufzügen
- Anpassung der Bahnsteighöhe (Regelhöhe 55 cm über Schienenoberkante): Erhöhung, teilweise Tieferlegung der Bahnsteige
- Erneuerung der Bahnsteigbeläge/Blindenleitsysteme
- Modernisierung der Bahnsteigmöblierung
- Ausrüstung aller Stationen mit elektronischen Zugzielanzeigen.

Zugangsstellen mit hoher Reisendenzahl sollen vorrangig ausgebaut werden, insbesondere durch die Bahnhofsumbauten in Konstanz und Radolfzell.

3.2.4 Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltestellen

Der Schienenverkehr ist das Rückgrat des überörtlichen ÖPNV im Landkreis Konstanz. 64 Prozent der Einwohner im Kreisgebiet wohnen in Stadt-/Ortsteilen an den Schienenstrecken, die vom SPNV bedient werden. Von hoher Bedeutung ist daher eine gute räumliche Erschließung durch Zugangsstellen zum SPNV.

Die Erschließung der Siedlungen durch die bestehenden SPNV-Halte im Radius 750 / 1000 Meter ist in den Abbildungen 2.2.4-1 – 2.2.4-10 dokumentiert.

Der Landkreis setzt sich für den Bau folgender zusätzlicher SPNV-Haltestellen ein:

SPNV Konstanz – Radolfzell – Singen – Engen (seehas):

- Konstanz Sternenplatz
- Radolfzell Herzen
- Mühlhausen Süd

SPNV Radolfzell – Stockach (seehäsele):

- Radolfzell Altbohl
- Stockach Hindelwangen

SPNV Radolfzell – Friedrichshafen:

- Espasingen (soweit ein Halt betrieblich möglich wird)

Die Lage dieser Haltestellen ist in den Abbildungen 2.2.4-1 bis 2.2.4-10 skizziert.

Weitere denkbare zusätzliche SPNV-Haltestellen werden in der Abwägung des erzielbaren Nutzens mit den Möglichkeiten der baulichen Umsetzbarkeit, der Finanzierbarkeit

keit und des Verhältnisses erschlossenes Potenzial zu Reisezeitverlängerung des SPNV zunächst zurückgestellt²¹.

3.2.5 Ausbau der SPNV-Infrastruktur

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

- Ausbau der Gäubahn Singen – Stuttgart (Beschleunigung des Fernverkehrs zur Verbesserung der Anschlusssituation in Stuttgart; Umsetzung der Doppelspurabschnitte)
- Einrichtung zusätzlicher Blockabschnitte zur Verbesserung der Zugfolge zwischen Konstanz und Hattingen sowie zwischen Singen und **Thayngen**/Schaffhausen
- Wiedereinbau von Überleitstellen zwischen Engen und Konstanz zur Verbesserung der Betriebsqualität in Störungsfällen (Ermöglichung des Gleiswechselbetriebs); **Auslegung der Bahnübergänge bis V 160 km/h**
- Elektrifizierung der Hochrheinstrecke Basel – Waldshut – Schaffhausen
- Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn Singen – Friedrichshafen; **Ausbau von Kreuzungsbahnhöfen und Doppelspurabschnitten**
- **Entschärfung des Engpasses eingleisiger Brandbühlentunnel/Bahnhof Stahringen**
- Bau einer weiteren Fahrmöglichkeit zwischen Abstellanlage und Bahnsteiggleis im Bahnhof Stockach über das Durchgangsgleis

²¹ Folgende Standorte wurden betrachtet: Reichenau-Waldsiedlung, Allensbach West, Radolfzell Ost (seehas), Gottmadingen Industrie

3.3 Netzstruktur und Bedienungskategorien der Linien

3.3.1 Definition der Bedienungskategorien

Bei der Fortentwicklung des ÖPNV-Angebots ist aus Gründen der räumlich wie zeitlich unterschiedlichen Nachfragestruktur und der Finanzierbarkeit bei der konkreten Ausgestaltung von räumlich differenzierten Angebotsstandards auszugehen.

Auf den potenzialstarken Achsen soll der ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiter gestärkt und ausgebaut werden.

In den nachfrageschwächeren Teilräumen sollen alle Ortsteile mit einem Standard angebunden werden, welcher als Daseinsvorsorge eine Teilhabe an Ausbildung, Erwerbstätigkeit und am sonstigen gesellschaftlichen Leben ermöglicht. Dabei sollen verstärkt auch **Midi-/Kleinbusse sowie** nachfragegesteuerte Systeme zum Einsatz kommen (Rufbus / AST), **die in das System des integralen Taktfahrplans einzubinden sind.**

Die Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung erfolgt nach einem differenzierenden, jedoch kreiseinheitlichen Maßstab. Dazu werden die Verbindungen im Kreisgebiet verschiedenen Bedienungskategorien zugeordnet:

- **Nahverkehrsachsen**

Die Nahverkehrsachsen verbinden die Mittel- und Unterzentren im Kreisgebiet untereinander und mit den Zentren/Schienenverknüpfungspunkten in den Nachbarkreisen bzw. der Schweiz. Neben der Unterwegsbedienung steht die direkte und zügige Verbindungsfunktion im Vordergrund.

Es wird unterschieden in Schienenachsen und Busachsen. Die Busachsen decken Verbindungen in die Nachbarkreise ab, die nicht durch Schienenstrecken bedient werden. Auf Busachsen soll die Beförderungsgeschwindigkeit bei mindestens 30 km/h bezogen auf die kürzeste Straßenverbindung liegen (**mit Ausnahme der Fährenabschnitte**).

- **Erschließungslinien**

Die Erschließungslinien binden alle Gemeindeteile an den jeweiligen Gemeindehauptort sowie an das nächste Unter-/ Mittelzentrum an. Alle Ortschaften über 150 Einwohner sollen von einer Erschließungslinie erreicht werden.

- **Ergänzungslinien**

Die Ergänzungslinien dienen zusätzlichen Verkehrsbedürfnissen, welche durch die Erschließungslinien nicht abgedeckt sind (z.B. im Schülerverkehr) und werden im Einzelfall mit nachfragebestimmten Fahrplänen bedient.

Differenzierung entsprechend der Nachfragebedeutung

Bei den Achsen wie auch bei den Erschließungslinien werden differenzierte Bedienungskategorien festgelegt. Die Zuordnung der einzelnen Achsen/Erschließungslinien zu den Bedienungskategorien erfolgt auf Basis des vorhandenen Nachfragepotenzials (Bedeutung der Achsenverbindung, Zahl der erschlossenen Einwohner bezogen auf die Linienlänge, Zahl der überörtlichen Berufspendler, bestehende ÖPNV-Nachfrage).

Die Schienenachsen sind in Abhängigkeit von der Verkehrsbedeutung in die drei Kategorien 1 bis 3 (Kurzbezeichnungen: AS1, AS2, AS3).

Die Busachsen werden in zwei Kategorien abgestuft (Kurzbezeichnungen AB1, AB2).

Die Erschließungslinien sind in Abhängigkeit vom Nachfragepotenzial in die Kategorien 1 bis 3 differenziert (Kurzbezeichnungen E1, E2, E3).

3.3.2 Festlegung der Bedienungskategorien für die einzelnen Linien

Festlegung der Bedienungskategorien für die Schienenachsen, Busachsen und Erschließungslinien

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

Festlegung von Ergänzungslinien

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

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

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

Festlegung von Anschlussbindungen

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

Liniennr.	von	nach	über	Anschlussbindung in	in / aus Richtung
Schienenachsen Kategorie 1 (AS 1)					
720	Konstanz	Singen	Radolfzell	Singen Radolfzell	Taktknoten SPNV Taktknoten SPNV
720.2	Konstanz	Kreuzlingen		Kreuzlingen	Taktknoten SPNV
Schienenachsen Kategorie 2 (AS 2)					
720	Singen	Engen		Singen	SPNV Konstanz (Durchbindung) (3)
730	Singen	Schaffhausen	Gottmadingen	Singen	SPNV Konstanz
732	Radolfzell	Stockach		Radolfzell	SPNV Konstanz, Singen
731	Singen - Radolfzell	Friedrichshafen	Ludwigshafen	Singen	Fernverkehr
Schienenachsen Kategorie 3 (AS 3)					
734	Singen - Radolfzell	Friedrichshafen	Ludwigshafen	Singen	Fernverkehr
Busachsen Kategorie 1 (AB 1)					
7394	Konstanz	Friedrichshafen	Meersburg	Friedrichshafen	SPNV Ravensburg-Ulm
7389	Stockach	Ludwigshafen- (Überlingen)		Ludwigshafen Stockach Ludwigshafen	7389 Überlingen- (Durchbindung) Taktknoten Seehäse SPNV Friedrichshafen
Busachsen Kategorie 2 (AB 2)					
7373	Konstanz	Ravensburg	Meersburg	Ravensburg	SPNV Ulm
7349	Singen	Stein a.R.		(Zielkonflikte): Singen Stein	Taktknoten SPNV Taktknoten SPNV
7391	Stockach	Sigmaringen	Meßkirch	Stockach	Seehäse Radolfzell
7389	Stockach	Überlingen	Ludwigshafen	Stockach Ludwigshafen	Taktknoten Seehäse Taktknoten SPNV
7375 neu	Stockach	Tuttlingen		Stockach	Taktknoten Seehäse
Erschließungslinien Kategorie 1 (E 1)					
7362	Singen	Rielasingen-Worbl.		Singen	Taktknoten Seehas (1)
7353	Singen	Hilzingen		Singen	Taktknoten Seehas
Erschließungslinien Kategorie 2 (E 2)					
7372	Konstanz-Wollmat.	Bf. Reichenau	Reichenau Insel	Bf. Reichenau	Seehas Konstanz
7368	Radolfzell	Gaienhofen	Stein a.R.	Radolfzell Stein (Rathaus)	Seehas Konstanz Seehas Singen 7349 Singen
7351	Gottmadingen	Gailingen		Gottmadingen	SPNV Singen
7364	Singen	Stockach	Aach - Nenzingen	Singen Ach Nenzingen	Taktknoten Seehas 7366 Engen Seehäse Radolfzell
7363	Singen	Steißlingen		Singen	Taktknoten Seehas
Erschließungslinien Kategorie 3 (E 3)					
7375 B	Stockach	Liptingen	Heudorf	Stockach Liptingen	Seehäse Radolfzell 7375 A Tuttlingen
1000	Stockach	Hecheln	Zoznegg-Mühlingen	Stockach	Seehäse Radolfzell
7393	Stockach	Hohenfels	Mahlsp.- Seelfingen	Stockach	Seehäse Radolfzell
7375 B	Stahringen	Stockach	Bodman - Ludwigsh.	Stahringen Stahringen Ludwigshafen Ludwigshafen Stockach	Seehäse Radolfzell Seehäse Stockach SPNV Friedrichshafen SPNV Radolfzell Taktknoten alle Ri.
7354	Konstanz	Reichenau - Waldsiedlung	Reichenau Bf.	Wollmatingen Reichenau Bf.	Stadtbus Seehas Konstanz
7370	Hegne	Langenrain	Allensbach	Allensbach Bf.	Seehas Konstanz
7367	(Rad.-)Bankholzen	Schienen		Bankholzen	7368 Radolfzell (1)
7367	(Stein-) Öhningen	Schienen		Öhningen Öhningen	7368 Radolfzell 7368 Stein (1)
7352	Hilzingen	Welschingen	Weiterdingen	Hilzingen	7353 Singen (2)
7352	Mühlhausen-E. Bf	Engen	Welschingen Ort	Mühlhausen Bf.	Seehas Singen
7353	(Singen-) Hilzingen	Tengen		Hilzingen	Singen (Durchbindung) Konstanz
7360	Engen	Wiechs a.R.	Tengen	Engen Tengen	Seehas Singen; RE TUI 7353 Singen
2	Engen	Engen	Bargen-Stetten	Schlauch	Bus Schaffhausen
3	Engen	Biesendorf		Engen	Seehas Singen
4	Engen	Bittelbrunn		Engen	Seehas Singen
7374	Radolfzell	Steißlingen		Radolfzell	Seehas Konstanz
7366	Engen	Aach (-Eigeltingen)		Engen Aach Aach	Seehas Singen 7364/7366 Stockach 7364 Singen
7365	Eigeltingen	Honstetten/Heudorf		Eigeltingen Eigeltingen	7364 Singen 7364/7366 Stockach

Anmerkungen:

- (1) Die Anbindung von Schienen in der Kategorie 3 soll in der SVZ in Richtung Radolfzell erfolgen, in den übrigen Zeiten in Richtung Gemeindehauptort Öhningen
- (2) im Abschnitt Weiterdingen - Welschingen Kategorie Ergänzungslinie
- (3) der 30-Min-Takt Singen-Engen am Wochenende ist beizubehalten**

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

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

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

3.3.3 Linien ohne Zuweisung von Bedienungskategorien

Stadtverkehrslinien

Die Sicherstellung der Verkehrsbedienung auf den Stadtverkehrslinien in Konstanz, Singen, Radolfzell und Engen unterliegen der Aufgabenträgerschaft der jeweiligen Städte. Für diese Linien legt der Landkreis keine Bedienungskategorien fest.

Grenzüberschreitende Busverbindungen in der Agglomeration Konstanz – Kreuzlingen

Für die grenzüberschreitende Busverbindung zwischen Konstanz und Kreuzlingen (Linie 908) wird eine Bedienung im Umfang der Linienkategorie Erschließungslinie Kat. 1 angestrebt. Aufgrund der überwiegenden Funktion der Lokalbedienung wird diese Verbindung als Bestandteil des Stadtverkehrs Konstanz außerhalb der Aufgabenträgerschaft des Landkreises betrachtet.

Nachrichtliche Darstellung: Gemäß Konzept Öffentlicher Verkehr des Kantons Thurgau 2010-2015 ist das Zielangebot der Linien 908/925 im Jahr 2015 wie folgt definiert:

Montag-Samstag 5.00 bzw. 6.00 Uhr bis 24.00 Uhr im 30-Min-Takt mit 38 Kurspaaren

Sonntag zwischen 7.00 und 20.00 Uhr 1-h-Takt mit 13 Kurspaaren sowie 20-24 Uhr im 30.-Min-Takt mit 8 Kurspaaren.

Darüber hinaus ist die eine weitere grenzüberschreitende Linie 904 nach Konstanz vorgesehen.

3.3.4 Erschließungsgrad der Kreisbevölkerung nach Bedienungskategorien

63,9 Prozent der Kreisbevölkerung wohnt in Stadtteilen/Ortsteilen mit Schienenanschluss. Nach der vorgenommenen Linienkategorisierung wohnen 90 Prozent der Kreisbevölkerung in Orten, die durch Verkehrsachsen, Erschließungslinien der Kategorien 1 und 2 oder gleichwertige Stadtverkehrslinien erschlossen sind.

Anteil der Einwohner in geschlossenen Ortschaften nach Linienkategorien

Linienkategorie		Erschlossene Einwohnerzahl		
		absolut	in %	in % kumuliert
Schieneachse	Kategorie 1	139.813	51,0%	51,0%
Schieneachse	Kategorie 2	35.478	12,9%	63,9%
Schieneachse	Kategorie 3	0	0,0%	63,9%
Busachse	Kategorie 1	0	0,0%	63,9%
Busachse	Kategorie 2	671	0,2%	64,2%
Erschließungslinie *	Kategorie 1	27.487	10,0%	74,2%
Erschließungslinie *	Kategorie 2	48.328	15,8%	90,0%
Erschließungslinie	Kategorie 3	22.031	9,9%	99,9%
Orte ohne Erschließungslinie		313	0,1%	100,0%

* = oder gleichwertige Stadtverkehrslinie

Tabelle 3.3.4-1: Anteil der erschlossenen Einwohner im Kreisgebiet nach Linienkategorien

3.4 Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiten

3.4.1 Ziele für das Fahrtenangebot

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

- Ausbau des Fahrplanangebots und der Kapazitäten auf den nachfragestarken Achsen zur Anpassung an den Fahrgastzuwachs der vergangenen Jahre. Ziel ist die Bereitstellung angenehmer Beförderungsbedingungen auch zu den Hauptverkehrszeiten als Voraussetzung für einen weiteren Fahrgastgewinn.
- Abrundung der bestehenden Angebote in den Schwachverkehrszeiten am Abend und am Wochenende
- Schaffung verlässlicher Takte auch im Regionalbusverkehr, wie sie im SPNV sowie in den Stadtverkehrsangeboten bereits bestehen
- Verstärkter und systematischer Einsatz bedarfsgesteuerter Verkehre (Anrufbus/AST) in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage.
- mindestens stündliche Anbindung aller Ortsteile über 150 Einwohner: Dies soll in nachfrageschwachen Zeiten und Räumen durch einen verstärkten Einsatz von AST-Verkehren (auch tagsüber in nachfrageschwächeren Zeiten) erfolgen
- Einführung eines Nachtverkehrs in den Wochenendnächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag (Nachtzug/Nachtbus/AST)

3.4.2 Differenzierung der Bedienungsstandards

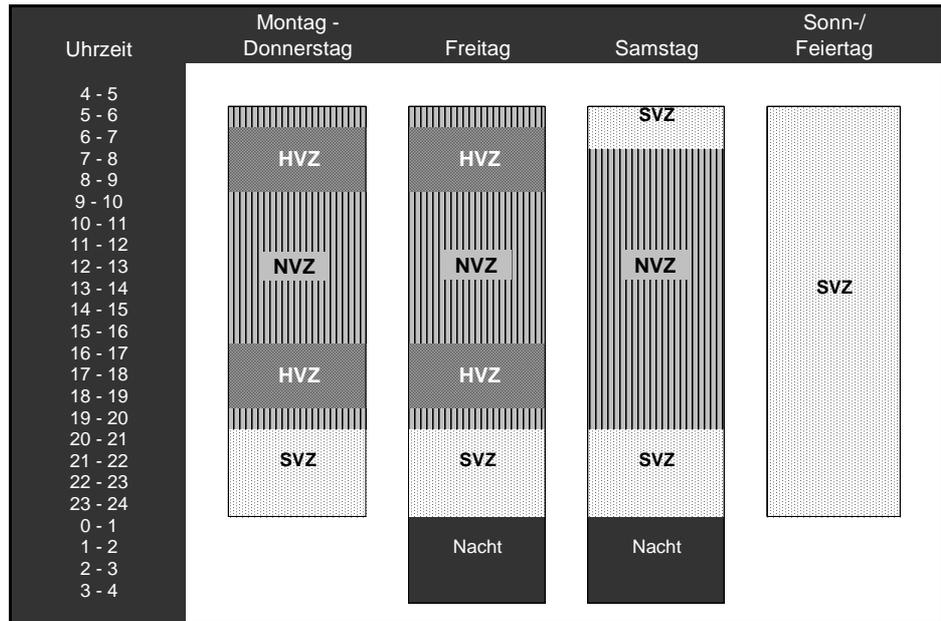
Die Bedienungsstandards auf den einzelnen Linien sind differenziert

- nach Bedienungskategorien entsprechend **Kap. 3.3**
- nach den Bedienungszeiten.

Bei den Bedienungszeiten wird unterschieden zwischen:

- Hauptverkehrszeit (Berufs-, Schülerverkehr)
- Normalverkehrszeit (tagsüber, während der Ladenöffnungszeiten)
- Schwachverkehrszeit (Verkehr am Abend, an Wochenenden/Feiertagen)

Die Festlegung und Differenzierung der Bedienungszeiten erfolgt in **Tabelle 3.4.2-1**.



- HVZ** = Hauptverkehrszeit
- NVZ** = Normalverkehrszeit (Schülerverkehr am Mittag kommt bedarfsorientiert hinzu)
- SVZ** = Schwachverkehrszeit am Abend /Wochenende

Tabelle 3.4.2-1: Festlegung der Bedienungszeiten

3.4.3 Festlegung der Bedienungshäufigkeiten

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

Zeithorizont bis zum Jahr 2020

Kategorie		HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr Wochenende
Schienenachse Kategorie 1	AS1	30	30	30	60 *
Schienenachse Kategorie 2	AS2	30	60	60	60 *
Schienenachse Kategorie 3	AS3	60	60	60	60**
Busachse Kategorie 1	AB1	60	60	120	-
Busachse Kategorie 2	AB2	60	120	- /120	-
Erschließungslinie Kat. 1	E1	30	30	60	60**
Erschließungslinie Kat. 2	E2	30	60	60	60**
Erschließungslinie Kat. 3	E3	30-60	60**	60**	60**
Ergänzungslinie	ERG	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	-

30, 60, 120 = Taktfolge in Minuten

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

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

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

Zeithorizont ab dem Jahr 2020

Kategorie		HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr Wochenende
Schieneachse Kategorie 1	AS1	15	30	30	60 *
Schieneachse Kategorie 2	AS2	30	30	30-60	60 *
Schieneachse Kategorie 3	AS3	30	60	60	60**
Busachse Kategorie 1	AB1	60	60	60	-
Busachse Kategorie 2	AB2	60	120	120	-
Erschließungslinie Kategorie 1	E1	15	30	60	60**
Erschließungslinie Kategorie 2	E2	30	60	60	60**
Erschließungslinie Kategorie 3	E3	30-60**	60**	60**	60**
Ergänzungslinie	ERG	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	-

15, 30 , 60 = Taktfolge in Minuten

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

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

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

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

Vertaktung des Fahrplanangebots

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

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

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

Anmeldefahrten

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

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

Nachtverkehr

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

Im Nachtverkehr im Landkreis Konstanz sind im Stundentakt verkehrende Verbindungen auf den Achsen Konstanz – Radolfzell – Singen – Engen sowie Radolfzell –

Stockach vorgesehen. Diese Verbindungen können auch durch Busse hergestellt werden. Der Nachtverkehr auf allen Erschließungslinien ist in Form von bedarfsgesteuerten Verkehren vorgesehen. Zur Finanzierung der Nachtverkehrsangebote ist die Erhebung eines speziellen Nachtzuschlags möglich.

3.5 Fortentwicklung des Liniennetzes im Regionalbusverkehr

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

3.5.1 Verkehrsraum Süd

Linie 7362 Singen – Rielasingen – Worblingen – Bohlingen - Moos

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

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

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

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

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

Linie 7368 Singen – Gaienhofen – Stein a.R.

- Stein a.R. ist der Anschluss zwischen den Linien 7368 von/nach Gaienhofen und der Linie 7349 von/nach Singen sicherzustellen (via Stein Schule). Dazu ~~sollen Möglichkeiten der Beschleunigung der Linie 7368 genutzt werden (z.B. Verknüpfung mit dem SPNV auch in Radolfzell Horzen).~~
- **Nach Möglichkeit sind neben dem Hauptanschlussknoten Radolfzell auch optimierte Anschlüsse an den Schienenverkehr in Stein a.R. , z.B. in Richtung Kreuzlingen-Konstanz anzustreben.**

Linie 7370 (Konstanz-) Hegne – Allensbach - Langenrain

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

Linie 7371 Allensbach – Kaltbrunn – Dettingen

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

Linie 7372 Konstanz-Wollmatingen - Reichenau

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

3.5.2 Verkehrsraum West

Linie 7351 Singen – Gottmadingen – Gailingen

- Die Linie 7351 wird in Gottmadingen mit dem SPNV (vorrangig in/aus Richtung Singen) **konsequent** verknüpft. Anschlüsse an den SPNV in Singen werden der Verknüpfung in Gottmadingen untergeordnet. Eine Beschleunigung der Fahrzeit bzw. des Linienwegs zwischen Singen und Gottmadingen wird angestrebt.
- ~~Die Eine~~ Verknüpfung mit der ~~zukünftigen Linienführung der~~ Linie 25 der regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen in Randegg **soll weiter ausgebaut werden wird angestrebt.**
- ~~Durch den Entfall der Linie 25 zwischen Büsingen und Gailingen wird ein maßvoller Ausbau der Linie 7351 in diesem Abschnitt erforderlich (Kategorie Ergänzungslinie). Dieser soll mit Kleinbus oder AST erfolgen.~~
- Die Linie 7351 wird auf den Abschnitt Singen – Gottmadingen - Gailingen beschränkt. Der schwach nachgefragte Abschnitt Büsingen – Gailingen soll in eine Kleinbuslinie Büsingen – Gailingen – Diessenhofen integriert werden.

Neue Verbindung Büsingen - Gailingen - Diessenhofen

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

Linie 7352 (Singen-) Mühlhausen - Engen

- Möglichkeiten der Kooperation mit der **zukünftigen** Stadtbuslinie **9** Singen – Schlatt sollen geprüft werden.

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

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

~~Verbindung Tengen – Watterdingen – Leipferdingen~~

- ~~Eine kreisgrenzenüberschreitende Ergänzungslinie mit bedarfsorientierten Fahrten aus dem Raum Tengen nach Geisingen-Leipferdingen mit Anschluss an den Ringzug in Richtung Tuttlingen soll geprüft werden.~~

Verbindung Engen – Biesendorf – Emmingen-Liptingen

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

3.5.3 Verkehrsraum Mitte

Linie 7350 Radolfzell - Singen

- Anbindung des Industriegebiets am Einkaufszentrum EKZ

Linie 7364 Singen – Volkertshausen – Aach – Eigeltingen – Stockach

- ~~Die Linie 7364 wird zwischen Singen und Aach in zwei Linienwege aufgeteilt:~~

~~Die Hauptlinie wird auf dem direkten Weg Singen – Friedingen – Beuren – Volkertshausen – Aach geführt (Kategorie E2).~~

~~Die Bedienung der Singener Stadtteile Hausen und Schlatt erfolgt über eine Linie Singen – Schlatt des Stadtbusses Singen, die eigenständig zu genehmigen ist.~~

- Die Linie 7364 soll im Grundtakt von Singen bis Stockach durchgebunden werden. Voraussetzung hierfür ist, dass ~~durch die Verkürzung des Fahrwegs~~ zwischen Singen und Volkertshausen die Fahrzeit so ~~gestaltet verkürzt~~ werden kann, dass die Linie in Singen sowie in Nenzingen die Zuganschlüsse zuverlässig bedienen kann (Singen Taktknoten Min 00 und 30), in Nenzingen Zuganschluss in/aus Ri. Radolfzell.

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

Linie 7363 Singen – Steißlingen

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

Linie 7374 Radolfzell - Steißlingen

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

3.5.4 Verkehrsraum Nordost

SPNV Radolfzell - Stockach

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

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

- Die Linien 7375 A und 7375 B sollen in Liptingen / Heudorf getrennt und auf die jeweiligen Anschlussknoten in Stockach und Tuttlingen optimiert werden.
- Zwischen den Mittelzentren Stockach und Tuttlingen soll eine neue Schnellbusverbindung über die Bundesstraße B 14 mit zügigen Fahrzeiten

(ca. 30 Min.) eingerichtet werden (ggf. zunächst Pilotprojekt im Berufsverkehr mit Kleinbussen).

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

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

Linie 7375 C Stockach – Ludwigshafen – Bodman – Stahringen

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

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

Linie 7391 Stockach – Meßkirch – Sigmaringen

Linie 7393 Stockach – Hohenfels

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

1. Linie 7391 Stockach – Meßkirch – Sigmaringen

mit folgenden Linienwegen zwischen Stockach und Meßkirch

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

2. Linie 7393 Stockach – Hohenfels (- Pfullendorf)

mit folgendem Linienweg:

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

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

incl. Schülerverkehr Hohenfels/Zoznegg (Linie 7393.1)

3. Linie 7392 Stockach – Seelfingen – Owingen - Überlingen

3.6 Ziele für die räumliche Erschließung

3.6.1 Ziele für die räumliche Erschließung durch Zugangsstellen zum ÖPNV

Als Ziele für die räumliche Erschließung werden festgelegt:

Schienenverkehr:

- Siedlungsbereiche, welche durch den SPNV bedient werden, gelten als ausreichend erschlossen, wenn 80 % der Einwohner vom Radius 750 Meter um die SPNV-Zugangshaltestelle wohnen.
Bei einem Umwegfaktor von 1,2 und einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von 4,8 km/h entspricht dies einer Fußwegezeit von bis zu 11 Minuten.
- Bei geringen Einwohnerzahlen gilt in Ausnahmefällen ein Siedlungsbereich als erschlossen, wenn 90 Prozent der Einwohner vom Radius 1000 Meter um die SPNV-Zugangsstelle erfasst sind (bis zu 15 Min. Gehzeit).
- **Bei großen Höhendifferenzen oder bei für Fußgänger nicht überwindbaren Hindernissen ist der erschlossene Bereich ja nach örtlicher Situation anzupassen.**
- Werden diese Werte nicht erreicht, ist eine ergänzende Buserschließung erforderlich.

Überörtlicher Busverkehr:

- Siedlungsbereiche, welche durch überörtlichen Busverkehr bedient werden, gelten als ausreichend erschlossen, wenn 80 % der Einwohner vom Radius 500 Meter um die Bushaltestellen wohnen.
Bei einem Umwegfaktor von 1,2 und einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von 4,8 km/h entspricht dies einer Fußwegezeit von bis zu 7,5 Minuten.
- Werden diese Werte nicht erreicht, sind Maßnahmen zur Verbesserung der Buserschließung zu prüfen.

3.6.2 Abbau von räumlichen Erschließungsdefiziten im SPNV

Es sollen die folgenden zusätzlichen Schienenverkehrshaltestellen eingerichtet werden (vgl. weitere Ausführungen in Kap. 3.2.4):

Konstanz Sternenplatz, Radolfzell Herzen, Mühlhausen Süd, Radolfzell Altbohl, Stockach Hindelwangen, Stockach Espasingen

3.6.3 Abbau von räumlichen Erschließungsdefiziten im Regionalbusverkehr

Die festgestellten räumlichen Erschließungsdefizite sind in **Kapitel 2.2.4** dargestellt. Es wurden Maßnahmen zur Behebung untersucht.

Stockach – Hindelwangen / Haldenöschstraße

Durch Einrichtung eines weiteren SPNV-Halts in Stockach-Hindelwangen könnte die räumliche Erschließung im Bereich Hindelwangen / Haldenöschstraße spürbar verbessert werden. Aufgrund der topografischen Verhältnisse (Höhendifferenz) verbleiben jedoch Erschließungsdefizite für den Bereich Haldenöschstraße.

Eine Buserschließung **durch den Regionalbusverkehr, d.h.** zu vertretbaren Kosten wäre in Form einer Erschließung durch die Linie 1000 denkbar, sofern diese zwischen Stockach und Besetze über den Heideweg und Berlingerweg geführt würde. **Dafür wäre der Ausbau des Berlingerwegs auf einer Länge von 400 Metern zu einer busgängigen Trasse (Breite 3,50 m, eine Ausweichstelle) erforderlich. Da ein busgängiger Ausbau nicht möglich ist, wird diese Möglichkeit nicht weiterverfolgt.**

Mühlhausen Süd

Die südöstlichen Siedlungsbereiche von Mühlhausen sind ohne eine Umsetzung des SPNV-Halts Mühlhausen Süd mangelhaft erschlossen. Eine ersatzweise Busbedienung bleibt erforderlich. Hierbei sollen auch Möglichkeiten eventueller Synergien mit der zukünftigen Linie Singen – Schlatt des Stadtbusses Singen genutzt werden.

Gottmadingen

Insgesamt sind 80 Prozent der Siedlungsfläche durch die Kombination der Erschließungsradien von SPNV und Busverkehr abgedeckt. Nennenswerte Defizite bestehen jedoch im nordöstlichen Siedlungsbereich (Hilzinger Straße/Waldstraße) sowie im südlichen Siedlungsbereich (Friedhofstraße).

Sollte eine Ergänzungslinie Gottmadingen – Hilzingen eingerichtet werden, könnten mit dieser Linie die bislang untererschlossenen Siedlungsteile im Bereich Hilzinger Straße erschlossen werden.

Für die Siedlungsbereiche im südlichen Teil Gottmadingens (Friedhofstraße) bietet sich keine Maßnahme an.

Volkertshausen

In Volkertshausen liegen nur unwesentlich mehr als 20 Prozent der Siedlungsfläche außerhalb der 500-m-Radien um die Bushaltestellen. Daher kann auf Maßnahmen verzichtet werden.

Welschingen

Eine verbesserte Erschließung des Gewerbegebiets Welschingen ist zu untersuchen.

3.7 Ausbau der baulichen Infrastruktur für den Regionalbusverkehr

3.7.1 Verknüpfungspunkte Schiene - Bus

Die Regionalbuslinien haben im Landkreis Konstanz eine wichtige Bedeutung als Zubringer zum Schienenpersonennahverkehr, welcher die Hauptachsen zwischen den Mittelzentren und in die Kreisstadt Konstanz darstellt. Die Transportkette Regionalbus – Schienenverkehr muss daher optimal ausgestaltet werden.

An verschiedenen Verknüpfungspunkten ist eine Aufwertung der baulichen Verknüpfungssituation Schiene – Bus erforderlich, **beispielsweise insbesondere** in Singen Bahnhof, Gottmadingen Bahnhof, Engen Bahnhof.

Wo dies **zu vertretbaren Kosten** baulich möglich ist, sollen Sichtbeziehungen zwischen Bushaltestelle und Schienenhalt hergestellt werden.

Die Ausgestaltung ist Aufgabe der jeweiligen kreisangehörigen Gemeinde. Bei der Planung sind die Anforderungen an die Haltestellenausstattung zu berücksichtigen.

3.7.2 Haltestellenausstattung

Für die Haltestellen des regionalen Busverkehrs als Zugangsstellen des ÖPNV werden funktional und gestalterisch einheitliche Kriterien angestrebt.

Die Ausstattung soll dabei der Bedeutung der Haltestelle entsprechen. Dazu werden folgende Richtgrößen (Kategorien) festgelegt:

Kategorie 1	wichtige Umsteigehaltestelle bzw. hochfrequentierte Haltestelle	> 500 Fahrgäste/Tag
Kategorie 2	Zentralhaltestelle	200 - 500 Fahrgäste/Tag
Kategorie 3	Ortshaltestelle	50 – 200 Fahrgäste /Tag
Kategorie 4	Nebenhaltestelle	< 50 Fahrgäste/Tag

Tabelle 3.7.2-1 zeigt die anzustrebende Ausstattung für die jeweiligen Kategorien.

Um ein möglichst barrierefreies Einsteigen in die Busse zu ermöglichen ist für die Haltestellen der Kategorien 1-3 eine Ausstattung mit Kasseler Sonderbord (**Bordsteinhöhe 18-20 cm), taktilem Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder**) anzustreben.

Bei aufkommensstarken Haltestellen, welche vor allem dem regelmäßigen Schülerverkehr dienen, können die Ausstattungsmerkmale nachfragegerecht angepasst werden.

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

Tabelle 3.7.2-1: Ausstattungsmerkmale für Regionalbushaltestellen

3.7.3 Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr

Für eine zügige, zuverlässige und pünktliche Durchführung ist der Busverkehr im Straßenverkehr zu bevorzugen. Dazu sollen folgende Maßnahmen ergriffen werden:

- Bestehende Busbeschleunigungsmaßnahmen der Stadtbusverkehre, insbesondere die Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen, sollen auch den Regionalbuslinien verfügbar gemacht und von diesen genutzt werden.
- Sofern an neuralgischen Punkten erforderlich, sind für Regionalbuslinien gesonderte Bevorrechtigungen einzurichten.
- Buslinienwege sollen als Vorfahrtsstraßen ausgewiesen werden. Soweit Buslinien durch Tempo 30-Zonen verkehren, sollen diese ebenfalls als Vorfahrtsstraße ausgewiesen werden.
- Zum Abbau von Behinderungen soll am Bahnhof Engen die Bahnhofsstraße als Einbahnstraße ausgewiesen werden.

²² Ausreichende Größe auch für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer erforderlich

3.8 Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge im Regionalbusverkehr

3.8.1 Festlegung von Qualitätsstandards der Fahrzeuge

Definition von Fahrzeugkategorien

Zur Festlegung der angestrebten Fahrzeugstandards werden folgende Fahrzeugkategorien definiert:

Fahrzeugkategorie A: Niederflrbus

Klimatisierung, Kneeling, **optische und akustische Fahrgastinformation**, Rollstuhlstellplatz, einheitliche Außengestaltung je Linienbündel, Begrenzung der Fremdwerbung auf dem Fahrzeug in Art und Maß, keine flächige Scheibenbeklebung, Höchstalter der Fahrzeuge **10 8** Jahre, Emissionsstandard mindestens Euro 4 (2005), ab 2015 EEV (2009)

Fahrzeugkategorie B: Standardlinienbus (Hochflur)

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

Fahrzeugkategorie C: Verstärkerbus

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

Festlegung von Fahrzeugstandards für die Bedienungskategorien

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

Erschließungslinien der Kategorien 1 und 2:

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

Busachsen sowie Erschließungslinien der Kategorien 3:

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

Ergänzungslinien:

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

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

3.8.2 Zeitplan für die Umsetzung der Qualitätsstandards im Regionalbusverkehr

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

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

3.8.3 Umweltfreundliche Antriebstechnologien

Innovative Antriebstechniken können einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Energieeffizienz und Umweltverträglichkeit des Verkehrs leisten und den Umweltvorteil des ÖPNV sichern und ausbauen.

Konzepte der Elektromobilität/Hybridtechnik, CNG/Erdgas, Brennstoffzelle etc. sollen aktiv beobachtet und entsprechende Fahrzeuge entsprechend dem jeweils sinnvollsten Einsatzgebiet möglichst rasch auch im Regionalbusverkehr zum Einsatz kommen.

3.9 Fahrpreise und Verbundtarif

3.9.1 Anwendung des VHB-Verbundtarifs

In allen Linienverkehren des Schienenpersonennahverkehrs sowie des Busverkehrs nach § 42 PBefG ist für Fahrten innerhalb des Kreisgebiets der Verbundtarif des Verkehrsverbunds Hegau-Bodensee (VHB) anzuwenden. Stadtverkehre können die speziellen Citytarife innerhalb des VHB-Tarifs anwenden.

3.9.2 Fortentwicklung des Verbundtarifs

Die Weiterentwicklung der Tarifstruktur ist Aufgabe des Verkehrsverbundes Hegau-Bodensee (VHB).

Die Höhe des Tarifs ist nachfrageverträglich fortzuentwickeln. Die Steigerungsraten sollen nicht über der Steigerungsrate der allgemeinen Mobilitätskosten liegen.

Folgende Einzelziele werden darüber hinaus angestrebt:

- Bei der Fortentwicklung ist die Einführung preisgerechter Angebote für Kurzstrecken im Einzelfahrscheinbereich zu prüfen (Kurzstreckentarif)
- Entsprechend dem Verbundgedanken sollen innerhalb der Cityzonen alle Verbundverkehrsmittel (incl. SPNV) zum Citytarif nutzbar sein.
- **Tageskarten/Familientageskarten sollten auch für kürzere Distanzen angeboten werden**

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

Neue Vertriebsformen (elektronisches Ticketing **sowie das beschlossene Handyticket**) sollen auf der Basis eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis vorangetrieben werden.

3.9.3 Tarifkooperationen mit Nachbarverbänden in Deutschland

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

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

Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben (bodo)

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

Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund TUTicket bzw. 3er-Tarif

Bei der Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund TUTicket / dem 3er Tarif Schwarzwald-Baar-Heuberg sind auf Seiten des VHB mindestens die Verkehrsräume Engen (Zone 1), Singen (Zone 2) und Stockach (Zone 3) einzubeziehen. Im Bereich TUTi-

cket/3er-Tarif sollen mindestens die Ziele Tuttlingen, Immendingen und **nach Möglichkeit** Donaueschingen (3er-Tarif) erreicht werden können.

Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund Naldo

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

3.9.4 Tarifkooperationen mit Nachbarverbänden in der Schweiz

Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund FlexTax (Kanton Schaffhausen)

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

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

Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund Ostwind (Kanton Thurgau)

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

- Einbeziehung aller VHB-Zonen
- Ausweitung des in den Kombi-Tarif einbezogenen Ostwind-Gebiets. Als Ziel wird eine Abgrenzung durch die Punkte Diessenhofen – Frauenfeld – Weinfelden – St. Gallen – Romanshorn bestimmt.
- Einbeziehung der Tageskartenangebote
- Vertrieb der Kombitickets **über alle Vertriebswege an allen Fahrscheinautomaten**

3.9.5 Einbeziehung weiterer Verkehrsmittel

Für Schiffsverbindungen, welche topografisch bedingte Lücken im Netz der landgebundenen ÖPNV-Verkehrsmittel schließen und nicht in erster Linie touristischen Charakter (Saisonbetrieb) haben, sollen für umsteigende Fahrgäste tariflich durchgehende Angebote geschaffen werden. Dies betrifft insbesondere folgende Schiffsverbindungen:

- Fähre Konstanz – Meersburg
- Katamaran Konstanz – Friedrichshafen
- Fähre Konstanz-Wallhausen – Überlingen

3.9.6 Anforderungen an die Einnahmenaufteilung

Das fortzuentwickelnde Einnahmenaufteilungsverfahren des VHB soll im Interesse eines leistungsgerechten und anreizorientierten Systems grundsätzlich nachfrageorientiert aufgebaut werden. Angemessen zu berücksichtigen sind dabei Leistungen, welche die Stadtbussowie Regionalbuslinien als Zubringer zum Hauptlauf auf den Schienenachsen erbringen. Diese Verkehrsträger verzichten im Rahmen des abgestimmten Schiene-Bus-Systems zugunsten der Schiene auf Teile des nachfragestarken Netzes und konzentrieren ihre Verkehrsleistungen auf ertragsschwache Zubringerleistungen.

3.10 Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement

Die Akzeptanz des ÖPNV und die Intensität seiner Nutzung sind wesentlich durch den Umfang und die Qualität der bereitgestellten Informationen und den Umfang der Kommunikation des Produkts beeinflusst.

Die Informationen über die ÖPNV-Angebote müssen verständlich und ansprechend dargestellt sein. **Es ist eine Gesamtkonzeption für die Angebotskommunikation zu erarbeiten, in der möglichst vielfältige und breite Wege der Kommunikation zusammenzuführen sind.**

Dazu werden folgende Ziele festgelegt:

- Verbundeinheitliches durchgängiges System der Liniennummerierung
- Verbundeinheitlich gestaltete Liniennetzpläne
- Verbundeinheitlicher Standard der Haltestellenausstattung (Mast und Fahrplanschild, Fahrplankästen/Vitrine)
- Aufnahme von sämtlichen öffentlichen Verkehrsverbindungen, die den Landkreis berühren, in den Kreis-/Verbundfahrplan (Schiene, Bus, Schiff), **ggf. ohne rein touristische saisonale Angebote**
- **Ausweitung der** Linien-/teilraumspezifischen Angebotskommunikation (z.B. Fahrplaninformationen im Taschenformat)
- Einrichtung von zentralen Kundencentern des ÖPNV (Verbund) / Mobilitätszentralen an den zentralen Verknüpfungsstellen zwischen Schiene und Bus in Konstanz, Singen, Radolfzell und Stockach.
Zur Einrichtung dieser Kundencenters / Mobilitätszentralen sollen die vorhandenen Ressourcen von Schiene, Stadtbus, Regionalbus und ggf. weiterer Informationseinrichtungen (Tourismus o.ä.) möglichst kostenneutral gebündelt werden.
- **Fortführung und weitere Optimierung der Telefonauskunft**
- **Einrichtung eines einheitlichen kreisweiten Beschwerdemanagements**
- **Beibehaltung der personenbedienten Fahrkartenverkaufsstellen im Kreis und Gewährleistung kundenfreundlicher Öffnungszeiten**

3.11 Ziele für die qualitative Ausgestaltung des ÖPNV

3.11.1 Anschlusssicherung

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

- Wollmatingen -> Stadtverkehr Konstanz
- Reichenau -> Buslinie 7372 (Insel Reichenau)
- Allensbach -> Buslinie 7370 (Langenrain)
- Radolfzell -> Buslinien 7368 (Stein a.R.), 7374 (Steißlingen)
- Singen -> Buslinien 762 (Bohlingen), 7351 (Gailingen), 7353 (Hilzingen), 7363 (Steißlingen), 7364 (Aach)
- Gottmadingen -> Buslinie 7353 (Gailingen)
- Mühlhausen-E. -> Buslinie 7352 (Engen)
- **Welschingen** -> **Buslinie 7360 (Tengen)**
- Engen -> Buslinien 7360 (Tngen), 7366 (Aach), 1 – 5
- Stahringen -> Buslinie 7375 C (Bodman)
- Nenzingen -> Buslinie 7364/66 (Eigeltingen)
- Stockach -> Buslinien 7375 B (Heudorf), 7391 (Meßkirch), 1000 (Hecheln), 7393 (Hohenfels), 7375 B (Ludwigshafen), 7389 (Überlingen)
- Ludwigshafen -> 7375 C (Bodman, Stockach)

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

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

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

3.11.2 Kapazitäten

Schienenverkehr

Außerhalb der Zeiten der Schülerverkehrsspitzen sind Züge, bei welchen Fahrgäste regelmäßig länger als **40 15** Minuten stehen müssen, durch Erweiterung der Kapazitäten oder Taktverdichtungen zu entlasten.

Regionalbusverkehr

Außerhalb der Zeiten der Schülerverkehrsspitzen sind Kurse, bei welchen Fahrgäste regelmäßig länger als 10 Minuten stehen müssen, durch Zusatzkurse bzw. Taktverdichtungen zu entlasten.

3.11.3 Kundenrechte, Mobilitätsgarantie

Die bestehenden Fahrgastrechte und die Mobilitätsgarantie des VHB im Fall von Beförderungsausfall oder Anschlussverlusten sind dauerhaft abzusichern und von allen Betreibern anzuwenden.

3.11.4 Konkretisierung der qualitativen Anforderungen in Verkehrsverträgen

Eine Konkretisierung der qualitativen Anforderungen an die Leistungen der Regionalbuslinien soll in den zukünftigen Verkehrsverträgen im Zuge von Neuvergaben der Regionalbusleistungen erfolgen. Dabei soll auch der Einsatz von Qualitätsmesssystemen **wie z.B. in Anlehnung an DIN 13816** geprüft werden.

3.12 Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern

Zugangswege zu den Haltestellen

Auf eine direkte, möglichst umwegfreie **und barrierefreie** Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV, insbesondere des Schienenverkehrs, durch Fuß- und Radwegeverbindungen ist zu achten. Schwachstellen in der umweg- **und barrierefreien** Erreichbarkeit der Haltestellen sollen gezielt beseitigt werden. **An wichtigen Punkten sollen Wegweiser zu den ÖPNV-Zugangsstellen installiert werden.**

Park + Ride, Bike + Ride

Die Park + Ride-Anlagen sowie Bike + Ride-Anlagen an den Haltestellen des SPNV sind dort, wo Engpässe bestehen, bedarfsgerecht auszubauen.

Dort, wo im Siedlungsbereich längere Zugangswege bestehen, sind auch zentrale Bushaltestellen nachfrageorientiert mit Bike+Ride-Plätzen auszustatten.

Die Möglichkeiten für zentrale Groß-P+R-Plätze an geeigneten Schnittstellen zwischen dem übergeordneten Straßennetz und dem SPNV sind gesondert zu untersuchen.

Fahrradmitnahme im Regionalbusverkehr

Es ist Ziel des Landkreises, außerhalb der Stoßzeiten im Regionalbusverkehr eine Fahrradmitnahme zuzulassen, soweit dies nicht zu Behinderungen im Betriebsablauf, zu einer Gefährdung von Anschlussverbindungen oder Beeinträchtigungen bei der Mitnahme von Kinderwagen, Rollatoren o.ä. führt.

CarSharing

Maßnahmen zur Kombination von ÖPNV-Nutzung und CarSharing sind zu unterstützen. Dazu zählen z.B. die Bereitstellung von CarSharing-Stellplätzen an Knotenpunkten des ÖPNV oder gemeinsame tarifliche Kombiangebote.

3.13 Umsetzung von Barrierefreiheit im ÖPNV

3.13.1 Gesetzlicher Auftrag

Nach § 11 Abs.3 Nr. 5 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg hat der Nahverkehrsplan „Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr“ zu enthalten.²³

Aufgrund dieses besonders hervorgehobenen Gesetzesauftrags umfassen die Festlegungen auch den Bereich der Stadtverkehre im Landkreis Konstanz.

3.13.2 Barrierefreiheit im Busverkehr

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

- Ausschließlicher Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Kneeling, Rollstuhlstellplatz, manuell zu bedienender Rollstuhlrampe, **zuverlässiger** optischer sowie akustischer Haltestellenankündigung (**Zwei-Sinne-Prinzip**) auf allen Taktkursen (d.h. mit Ausnahme von kapazitätsbedingten Zusatzkursen oder reinen Schülerkursen)
 - ab spätestens 2012 auf folgenden Linien:
alle Stadtverkehrslinien in den Städten Konstanz, Radolfzell und Singen
 - ab spätestens 2016 auf folgenden Regionalbuslinien:
Busachsen Kategorie 1, Erschließungslinien der Kategorien 1 und 2
 - ab spätestens 2019 auf folgenden Regionalbuslinien:
Busachsen Kategorie 2, Erschließungslinien Kategorie 3, Stadtverkehr Engen

Teilleistungen sind bereits zuvor umzusetzen.

- **Soweit noch nicht durchgängig Niederflurfahrzeuge verkehren, ist deren Einsatz in den Fahrplanmedien zu kennzeichnen.**
- ⊖ Schrittweiser Ausbau der Haltestellen mit Kasseler Hochbord bei Stadtverkehrslinien sowie bei **Regionalbuslinien der Haltestellen gemäß Ziff. 3.7.2 folgenden Regionalbuslinien: Busachse Kategorie 1, Erschließungslinien der Kategorien 1 und 2**

3.13.3 Barrierefreiheit im Schienenverkehr

Für die Züge des lokalen Nahverkehrs (seehas, seehäse, Regionalbahn, S-Bahn) werden folgende Standards angestrebt:

- Ausschließlicher Einsatz von Fahrzeugen mit 55 cm Bodenhöhe und Spaltüberbrückung
- Barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe und Haltepunkte (vgl. **Abschnitt 3.2.3**), **incl. der Park+Ride und Bike+Ride-Anlagen**
- Einsatz optischer **sowie** akustischer dynamischer Fahrgastinformationen an den Bahnsteigen und in den Fahrzeugen (**Zwei-Sinne-Prinzip**).
- **Einrichtung zum Auffinden der außenliegenden Türtaster für Sehbehinderte/Blinde (akustisches Türfindesignal oder tastbare Lippe am Fahrzeugboden)**

²³ Vgl. auch UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (gilt seit 26.3.2009 als einfaches Bundesgesetz), Artikel 9 und 20

Da der Landkreis – mit Ausnahme des SPNV Radolfzell – Stockach – nicht Aufgabenträger für den Schienenverkehr ist, können zum Schienenverkehr keine zeitlichen Ziele festgelegt werden.

3.13.4 Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation

Barrierefreiheit ist auch ein Ziel für die Fahrgastinformation. Bei Fahrplanveröffentlichungen ist auf ausreichende Schriftgrößen zu achten bzw. sind diese im Internet anzubieten.

Soweit dies vom Aufwand her leistbar ist, sind alle Informationen auch in Audioformaten und/oder Brailleschrift anzubieten.

An Haltestellen sind haltestellenbezogene Fahrpläne in ausreichender Schriftgröße und in ausreichend niedriger Höhe anzubringen.

3.14 Spezielle Anforderungen an die Verbindungsqualitäten im Schülerverkehr

Anzahl der Verbindungen, Wartezeit

Die Bedienungsstandards nach **Kap. 3.4.3** stellen sicher, dass auf den Erschließungslinien alle Unterrichtszeiten im Schülerverkehr bedient werden.

Die zumutbaren Wartezeiten legt der Landkreis in der Satzung des Landkreises Konstanz über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskoten (SENS) fest.

Daneben wird als Qualitätsziel festgelegt, dass die Wartezeiten (zwischen Ankunft des ÖPNV und Unterrichtsbeginn bzw. zwischen Unterrichtsende und Abfahrt des ÖPNV, jeweils abzüglich notwendiger Fußwegezeit) bei den Fahrten zur 1., 2. und 7. Unterrichtsstunde sowie nach der 4., 5., 6. 8. und 10. Unterrichtsstunde in der Regel 25 Minuten nicht überschreiten sollen. Der nach Schülerzahl gewichtete Mittelwert soll 15 Minuten nicht überschreiten.

Zu Zielkonflikten mit der Vertaktung der Fahrpläne und Zuganschlüssen siehe Kap. 3.4.3

Auf den Ergänzungslinien werden die erforderlichen Verbindungen im Einzelfall festgelegt.

Beförderungszeit

Die ÖPNV-Verbindungen zur nächst gelegenen öffentlichen Schule des jeweiligen Schultyps sind so zu gestalten, dass bei Schülerverbindungen über 15 Minuten Fahrzeit eine Beförderungsgeschwindigkeit von 15 km/h bezogen auf die kürzeste öffentliche Straßenverbindung nicht unterschritten wird.

Beförderungskapazitäten

Im Schülerverkehr sind ausreichende Kapazitäten bereitzustellen.

Soweit regelmäßig im Bus

- der Wert von 4 Personen je Quadratmeter Stehplatzfläche [dies entspricht ca. 30 Stehplätzen je 12m-Bus] oder
- der Wert von 2 Personen je Quadratmeter Stehplatzfläche über eine längere Fahrzeit als 15 Minuten [dies entspricht ca. 15 Stehplätzen je 12m-Bus]

überschritten wird, sind Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

Schulzeitenstaffelung, Schulkooperationen

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

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

3.15 Spezielle Anforderungen des touristischen Verkehrs

Ziel des Landkreises ist es, die Nutzung des ÖPNV für Freizeit- und Tourismusfahrten attraktiver zu gestalten und den Verkehrsanteil des ÖPNV in diesem Mobilitätssegment zu erhöhen.

Alle wichtigen touristischen Ziele im Kreisgebiet werden durch Linien des Schienenverkehrs oder durch Buslinien der Bedienungskategorien Busachse Kategorie 1 oder Erschließungslinien der Kategorien 1 oder 2 erreicht. Auf diesen Linien ist ein Taktverkehr (mindestens Stundentakt) im konventionellen Linienerkehr vorgesehen. Bedarfs-gesteuerte Systeme wie AST, bei denen für ortsfremde Personen Zugangshemmnisse vorhanden sind, sollen dort nicht zum Einsatz kommen.

Für die Belange des touristischen Verkehrs bestehen daneben folgende Zielsetzungen:

- Die Ausweitung der VHB-Gästekarte (kostenlose ÖPNV-Nutzung für Übernachtungsgäste) auf weitere Städte und Gemeinden wird angestrebt.
- Ausweitung der kostenlosen ÖPNV-Nutzung mit der Gästekarte auf den gesamten Bodenseeraum nach dem Vorbild des KONUS-Tickets im Schwarzwald.
- Auf touristischen Linien sind spezielle Angebote für die Fahrradmitnahme anzustreben, soweit sie mit den sonstigen Anforderungen an den Linienerkehr verträglich sind (z.B. in Form von Fahrradanhängern für den Punkt-Punkt-Verkehr).
- Die Einrichtung spezieller saisonaler Ausflugsverbindungen mit Fahrradbeförderung soll geprüft werden (z.B. Konstanz – Bodanrück – Ludwigshafen).

4. Ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV und deren Finanzierung

4.1 Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung

Die in Kapitel 3. formulierten verkehrlichen Ziele werden als ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG festgelegt. Sie stellen die öffentlichen Verkehrsinteressen im Sinne des § 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG dar.

4.2 Grundsätze der Finanzierung

Abgrenzung der Finanzierung durch den Landkreis als Aufgabenträger

Der Landkreis Konstanz finanziert die Umsetzung dieser Ziele im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten, soweit er gesetzlicher Aufgabenträger ist.

Nach § 6, Abs.1 Satz 1 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg ist der Landkreis Aufgabenträger für den Busverkehr nach Personenbeförderungsrecht. Die Aufgabenträgerschaft für die Stadtverkehre in Konstanz, Singen, Radolfzell und Engen nehmen diese kreisangehörigen Städte nach § 6, Abs. 2 Satz 2 selbst wahr.

Aufgabenträger für den Schienenverkehr nach § 2 Abs. 5 AEG ist das Land Baden-Württemberg. Abweichend davon hat der Landkreis freiwillig die Aufgabe der Sicherstellung des SPNV zwischen Radolfzell und Stockach übernommen.

Grundsätze der Finanzierungskonzeption für das laufende Verkehrsangebot

Der Landkreis leistet zur Finanzierung der ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr erhebliche finanzielle Beiträge über öffentliche Dienstleistungsaufträge mit Verkehrsunternehmen, die im Landkreis Linienverkehr nach §42 PBefG betreiben.

Die laufenden Kosten der weiteren Ausbaustufen zur Umsetzung der in diesem Nahverkehrsplan festgelegten *ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr* sollen neben diesen Finanzmitteln finanziert werden aus

- zusätzlichen Tarifeinnahmen aus den erwarteten Fahrgastzuwächsen
- Kostensenkungen, die in Folge der nach VO (EG) 1370/2007 vorgesehenen wettbewerblichen Vergaben der öffentlichen Dienstleistungsaufträge erwartet werden. Eintretende Minderungen des Zuschussbedarfs sollen in Mehrleistungen des Angebots umgesetzt werden.
- Differenzierung der Angebotsformen (Einsatz bedarfsgesteuerter Systeme in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage).

Finanzierung von Investitionen in Fahrzeuge und betriebliche Anlagen des Busverkehrs

Die Investitionen in Fahrzeuge und betriebliche Anlagen des Busverkehrs sind durch die Verkehrsunternehmen vorzunehmen und werden – sofern Verkehre nicht kommerziell betrieben werden können – über Verkehrsverträge (öffentliche Dienstleistungsaufträge) in der Form laufender Zuschüsse finanziert.

Die Finanzierung von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur

Die Finanzierung der Infrastruktur des straßengebundenen ÖPNV (Haltestellen, Busspuren, Busbahnhöfe, Maßnahmen der ÖPNV-Bevorrechtigung) ist Aufgabe der kreisangehörigen Städte und Gemeinden.

Die Finanzierung ortsfester Anlagen des Schienenverkehrs ist Aufgabe der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Sofern zur Umsetzung von Maßnahmen kommunale Komplementärfinanzierungen erforderlich sind, ist dies beim Ausbau von Zugangsstellen im Schienenverkehr (Haltestellen) grundsätzlich Aufgabe der jeweils betroffenen kreisangehörigen Gemeinde.

5. Linienbündelungskonzeption

5.1 Anlass der Linienbündelungskonzeption (Wettbewerbskonzept)

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

Der Landkreis Konstanz beabsichtigt folglich, im Vorfeld der Neuerteilung von Liniengenehmigungen wettbewerbliche Verfahren um die ÖDA durchzuführen. Um in der Verkehrsbedienung planerisch oder betrieblich zusammenhängende Verkehrsräume abzusichern, wird im Nahverkehrsplan eine Konzeption über gebündelt zu erteilenden Liniengenehmigungen festgelegt.

5.2 Linienbündelungskonzeption

5.2.1 Grundsätze des Linienbündelungskonzepts

Der Landkreis Konstanz finanziert in erheblichem Umfang Verkehrsleistungen im überörtlichen Busverkehr über öffentliche Dienstleistungsaufträge. Bei der Vergabe dieser Dienstleistungsaufträge sind die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu beachten.

In den einzelnen Verkehrsräumen des Landkreises Konstanz sind jeweils verschiedene Linien verkehrlich, betrieblich oder wirtschaftlich verflochten. Um diese wirtschaftlich und verkehrlich vorteilhaften Verflechtungen dauerhaft abzusichern, hat der Landkreis Konstanz ein Linienbündelungskonzept entwickelt. Die Linienbündelung bewirkt eine gesamtwirtschaftliche Bewertung der Verkehre. Sie soll auch dazu dienen, im Interesse einer möglichst geringen Belastung der öffentlichen Mittel des Landkreises, eine kostengünstige Erstellung der Verkehrsleistung sicher zu stellen.

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

Kriterien für die Bündelung der Linien

Die Linienbündel wurden auf der Basis folgender Kriterien gebildet:

Verkehrliche Bezüge zwischen den Linien

- Durchgängige Fahrten zwischen zwei Linien
- Gemeinsame Bedienung bestimmter Verbindungen durch zwei oder mehrere Linien
- Enge Verbundenheit zwischen Zubringer- und Hauptlinie
- Einheitlicher Markt bzw. Erfordernis der flächenhaften Erschließung (z.B. bei Flächengemeinden)

Betriebliche Bezüge zwischen den Linien

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

Größe der Linienbündel

- **Im Interesse einer wirtschaftlich effizienten Leistungserstellung sollen die Linienbündel in der Regel einen Leistungsumfang von mindestens 10 eingesetzten Fahrzeugen bzw. 500.000 Nutzwagenkilometern haben.**
- Um **andererseits** auch mittelständischen Betreibern den Zugang zur Leistungserbringung zu ermöglichen, war es Ziel des Landkreises, dass die Leistungen der einzelnen Linienbündel den Umfang von rund 20 eingesetzten Fahrzeugen sowie 1 Mio. Nutzwagenkilometer p.a. nicht oder nicht wesentlich überschreiten.
- **Die nach derzeitiger Rechtslage nicht gegebene Bündelbarkeit von internationalen und nationalen Linien führt dazu, dass im Einzelfall Linienbündel, welche als eine Leistungseinheit vorgesehene sind, bis auf weiteres in zwei Teilbündel aufgeteilt werden müssen. Eine gemeinsame Linienbündelung bleibt jedoch konzeptionelles Ziel des Landkreises.**

Abstimmung des Linienbündelungskonzepts:

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

Die Verkehrsunternehmen mit Liniengenehmigungen nach §42 PBefG im Landkreis Konstanz wurden bereits im Entwurfsstadium beteiligt. **Zudem fand eine weitere Anhörung im Rahmen des Anhörungsverfahrens des gesamten Nahverkehrsplans statt.**

5.2.2 Festlegung der Linienbündel

Es werden vier Linienbündel gebildet:

Linienbündel 1 (Nordost)

7369	Ludwigshafen – Bodman - Wahlwies
7375 B	Stockach – Heudorf / Liptingen
7375 C	Stockach – Bodman – Stahringen
7393	Stockach – Hohenfels – Stockach / Pfullendorf
7393.1	Schülerverkehr Hohenfels/Zoznegg
1000	Stockach - Hecheln

Linienbündel 2 A (Süd national):

7354	Radolfzell - Konstanz
7370	Konstanz – Allensbach - Langenrain
7371	Allensbach – Konstanz-Dettingen
7372	Konstanz – Reichenau
7362	Singen – Rielasingen – Moos

Linienbündel 2 B (Süd international):

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

Linienbündel 3 (West)

7351	Singen – Gottmadingen – Gailingen Büdingen
7352	Singen – Engen [- Immendingen]
7353/7360	Singen - / Engen – Tengen – Wiechs [/- Blumberg]
1	Engen - Maierhalde
2	Engen – Barga – Stetten - Engen
3	Engen - Biesendorf
4	Engen - Bittelbrunn
5	Engen - Vögleshalde

Linienbündel 4 (Mitte)

7350	Singen - Böhringen - Radolfzell
7363	Singen – Steißlingen - Stockach
7364	Singen – Eigeltingen – Stockach
7365	Eigeltingen – Heudorf [- Tuttlingen]
7366	Engen – Eigeltingen (- Stockach)
7374	Radolfzell – Steißlingen

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

Linienbündel	Linie	Linienverlauf	Fahrplankm 2008	Anzahl Busse ca.	VU	Ablauf	Harmonisierungsdatum
1	Nordost	<i>Stockach</i>					
	7369	Ludwigshafen - Bodman - Wahlwies	40.193	1	SBG	14.12.2013	} 14.12.2013
	7375 B	Stockach - Liptingen	270.656	2	SBG	14.12.2013	
	7375 C	Stockach - Bodman - Stähringen		2	SBG	14.12.2013	
	7393	Stockach - Hohenfels - Stockach		101.139	1	RAB	
	7393.1	SV Hohenfels/Zoznegg	51.947	1	RAB	09.09.2012	
	1000	Hecheln - Stockach	134.186	2	Schmidbauer	27.05.2015	
Summe		598.121	9				
2 A	Süd national	<i>Bodanrück - Höri</i>					
	7354	Radolfzell - Konstanz	109.335	1	SBG	27.05.2015	} 12.12.2015
	7370	Konstanz - Langenrain	122.530	2	SBG	28.05.2015	
	7371	Allensbach - KN-Dettingen	nur AST	0	SBG	12.12.2015	
	7372	Konstanz - Insel Reichenau	157.414	3	SBG	27.05.2015	
	7362	Singen - Moos	123.829	5	SBG	31.05.2014	
Summe		513.108	11				
2 B	Süd Internat.	<i>Höri internationale Linien</i>					
	7367	Radolfzell - Schienen - Stein a.R.	20.276	1	SBG	30.06.2013	} 12.12.2015 oder 2018
	7368	Radolfzell - Gaienhofen - Stein a.R.	354.377	4	SBG	30.06.2013	
Summe		374.653	5		CH: 30.6.2018		
3	West	<i>Hegau West</i>					
	7351	Singen - Gottmadingen - Bösingen	323.806	5	SBG	30.09.2014	} 09.12.2017
	7352	Singen - Engen (-Immendingen)	169.722	2	SBG	09.12.2017	
	7353/7360	Singen - / Engen - Blumberg	517.565	10	SBG	15.12.2014	
	1	Engen - Maierhalde - Engen	10.500	1	SWE/Schmidb.	27.05.2015	
	2	Engen - Barga - Stetten - Engen	40.500	0	Schmidbauer	27.05.2015	
	3	Engen - Biesendorf	29.000	0	Schmidbauer	27.05.2015	
	4	Engen - Bittelbrunn	16.000	0	Schmidbauer	27.05.2015	
	5	Engen - Vögtleshalde - Engen	5.000	0	SWE/Schmidb.	27.05.2015	
Summe		1.112.093	18				
4	Mitte	<i>Hegau Ost</i>					
	7350	Singen - Böhringen - Radolfzell	111.822	0	SBG	27.05.2015	} 12.12.2015
	7363	Singen - Stockach	169.736	3	SBG	31.05.2014	
	7364	Singen - Stockach	295.830	3	SBG	31.05.2014	
	7365	Eigeltlingen-Heudorf (-Tuttlingen)	97.246	1	SBG	12.12.2015	
	7366	Engen - Eigeltlingen	221.735	6	SBG	31.05.2014	
	7374	Radolfzell - Steißlingen	82.939	2	SBG	31.05.2014	
Summe		979.308	15				

Tabelle 5.2.2-1: Linienbündel mit Leistungsdaten und Genehmigungslaufzeiten

5.2.3 Zeitplan der Laufzeitenharmonisierung

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

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

Linienbündel 1 (Nordost)	Fahrplanwechsel Dez. 2013 (14.12.2013)
Linienbündel 2 A (Süd national)	Fahrplanwechsel Dez. 2015 (12.12.2015)
Linienbündel 2 B (Süd international)	Fahrplanwechsel Dez.2015 (12.12.2015) ersatzweise Dez. 2018 (8.12.2018)
Linienbündel 3 (West)	Fahrplanwechsel Dez. 2017 (9.12.2017)
Linienbündel 4 (Mitte)	Fahrplanwechsel Dez. 2015 (12.12.2015)

5.2.4 Neuzuschnitt von Liniengenehmigungen

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

Verkehrsraum Nordost (Linienbündel 1)

Linie 7375 Stockach - Tuttlingen

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

7375 A Tuttlingen – Emmingen – Liptingen (- Heudorf)

7375 B Stockach – Heudorf – Heudorf (- Liptingen)

7375 C Stockach – Ludwigshafen – Bodman – Stahringen

Begründung:

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

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

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

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

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

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

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

Linie 7375 C zwischen Stockach und Ludwigshafen

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

Linien 7391 / 7392 / 7393 Sigmaringen – Stockach

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

7391 Sigmaringen – Krauchenwies – Meßkirch –
a) Krumbach - Boll

b) Sauldorf – Sentenhart – Mindersdorf
Schwackenreute – Hoppetenzell - Stockach

7392 Stockach – Winterspüren – Seelfingen – Owingen - Überlingen

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

Begründung:

Folgende vier Linien sind heute in einer gemeinsamen Liniengenehmigung zusammengefasst:

7391 Sigmaringen – Krauchenwies – Meßkirch -
a) Krumbach – Boll - Schwackenreute
b) Sauldorf – Sentenhart – Mindersdorf – Schwackenreute
c) Sauldorf - Sentenhart – Mindersdorf – Karlkofen – Mahlspüren
Stockach

7392(A) Stockach – Hohenfels – Pfullendorf

7393 Stockach – Hohenfels – Stockach

7393.1 Schülerverkehr Hohenfels

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

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

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

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

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

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

Verkehrsraum West (Linienbündel 3)

Linie 7351 Singen – Gottmadingen – Gailingen (- Büsingen)

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

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

Begründung:

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

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

Der Nahverkehrsplan sieht daher konzeptionell vor, die Linie 7351 auf den Abschnitt Singen – Gottmadingen – Gailingen Jugendwerk zu beschränken. Der mit Kleinbus betriebene Abschnitt Gailingen – Büsingen wird aus der Linie 7351 ausgegliedert und zusammen mit der vorgesehenen Verbindung Gailingen – Diessenhofen zu einer neuen Kleinbus-Linie Büsingen – Gailingen – Diessenhofen (CH) zusammengefasst.

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

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

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

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

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

Begründung:

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

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

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

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

Verkehrsraum Mitte (Linienbündel 4)

Linie 7364 Singen – Volkertshausen - Eigeltingen

Die **verkehrliche vollzogene planerisch vorgesehene** Aufteilung der **bisherigen bestehenden** Linie 7364 Singen – Friedingen – Beuren – Hausen- Schlatt – Volkertshausen – Aach – Eigeltingen – Stockach in die zwei eigenständige Linien:

- a) Singen – Friedingen – Beuren – Volkersthausen – Aach – Eigeltingen – Stockach (Regionallinie)
- b) Singen – Hausen – Schlatt (Stadtbuslinie 9 Singen)

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

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

Linie 7352

Die Linie 7352 soll entsprechend ihren realen Linienverlauf genehmigungsrechtlich auf den Abschnitt Singen – Engen angepasst werden.

5.2.5 Zuordnung der Linien zu den einzelnen Linienbündeln

Linienbündel 1 (Nordost):

Das Linienbündel 4 ist das kleinste der vier Linienbündel.

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

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

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

Linienbündel 2 (Süd):

Die Linie 7354 Konstanz – Radolfzell, 7370 Konstanz – Allensbach – Radolfzell und 7372 Konstanz – Wollmatingen – Reichenau bedienen die auf der Halbinsel Höri und der Insel Reichenau gelegenen Orte, die nicht vom Stadtverkehr Konstanz erreicht werden. Dazu wurden abgestimmte Bus-Schiene-Konzepte entwickelt. Die Linien überlagern sich in ihrer Linienführung im Abschnitt Allensbach bzw. Konstanz-Wollmatingen – Konstanz Innenstadt. Sie können aufgrund ihres je Einzellinie begrenzten Leistungsvolumens wirtschaftlich nur gemeinsam produziert werden.

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

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

erfolgen. Bereits heute bestehen durchgängige schulbezogene Kurse zwischen den Linien.

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

Ausgliederung der internationalen Linien in das Linienbündel 2B:

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

Linienbündel 3 (West):

Das Linienbündel 3 umfasst den Raum westlich der Schienenachse Singen – Engen.

Die beiden bedeutendsten Linien dieses Bündels 7351 Singen – Gottmadingen – Galingen – ~~Büdingen~~ sowie 7353/7360 Singen – Hilzingen – Tengen / Engen (- Blumberg) bilden zusammen zwischen Singen und Singen-Hegauklinikum/Twielfeld ein Gesamtangebot, das aufgrund seiner Dichte den Stadtbus ersetzt und daher auch in einem Gesamtfahrplan dargestellt ist.

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

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

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

Linienbündel 4 (Mitte):

Das Linienbündel 2 stellt einen verkehrlich und betrieblich an verschiedenen Stellen verflochtenen Verkehrsraum zwischen den Schienenachsen Radolfzell – Singen – Engen (Seehas) und Radolfzell – Stockach (Seehäsele) dar.

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

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

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

5.2.6 Linien ohne Zuordnung zu einem Linienbündel

Die nachstehenden Linien, die den Landkreis Konstanz berühren, sind nicht in die vier Linienbündel aufgenommen:

Stadtverkehrslinien

Die Linien der Stadtbusverkehre in Konstanz, Radolfzell und Singen sind in der Aufgabenträgerschaft der jeweiligen Städte. Auf Wunsch der betroffenen Städte werden sie nicht in das Linienbündelungskonzept aufgenommen.

Grenzüberschreitende Linien mit verkehrlichem Schwerpunkt außerhalb des Landkreises

Folgende Linien, die über den Landkreis Konstanz hinausführen und ihren jeweiligen verkehrlichen Schwerpunkt außerhalb des Kreisgebiets haben, sind in Absprache mit den betroffenen benachbarten Aufgabenträgern nicht Bestandteil des Linienbündelungskonzepts:

Linie	Verlauf	Verkehrsschwerpunkt
7349	Singen – Stein a.R.	Kanton Schaffhausen
7394	Konstanz – Friedrichshafen	Bodenseekreis
7373	Konstanz – Ravensburg	Bodenseekreis/ Lkr. Ravensburg
7389	Überlingen – Ludwigshafen – Stockach	Bodenseekreis
7392	Überlingen – Owingen – Stockach	Bodenseekreis
7391	Stockach – Meßkirch – Sigmaringen	Lkr. Sigmaringen
908	Konstanz – Kreuzlingen – Landschlacht	Kanton Thurgau

Tabelle 5.2.6-1: Linien ohne Zuordnung zu einem Linienbündel

5.3 Internationale Kleinbuslinie

Nicht Bestandteil der Linienbündelung ist die neu vorgesehene internationale Kleinbuslinie Büsingen – Gailingen – Diessenhofen.