Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
Stand 08.03.2011					
	Gemeinden		Entscheidung des Kreistags erforderlich		
	Landkreise (benachbarte Aufgabenträger)		Redaktionelle Änderung		
	Verkehrsunternehmen		Zur Kenntnisnahme = Kenntnisnahme, aber keine Änderung des NVP		
	Verkehrsverbände				
	Interessenvertretungen				
	Behörden				
	Kreisorgane				
Städte und Gemeinden					
Moos	-	Gemeinderat nimmt NVP positiv zur Kenntnis.		Zur Kenntnisnahme	
Moos	-	Gemeinderat begrüßt Variante 2 PLUS mit Vertaktung 30/60 und ggf. Einbindung AST.		Zur Kenntnisnahme	
Moos	3.5.1	Bei Anbindung Richtung Singen ist zu prüfen, ob Anbindung an die SBG-Linie in Bohlingen und an Stadtbuss-Verkehr Singen erreicht werden kann.	Optimale Verrknüpfungen sind im Rahmen der Umsetzung zu prüfen	Zur Kenntnisnahme	
Steißlingen	-	Gemeinderat begrüßt Konzept zur Fortschreibung des NVP.		Zur Kenntnisnahme	
Steißlingen	5.	Gemeinderat steht voll und ganz hinter Linienbündelungskonzept.	zusätzlich noch weitere positive Anmerkungen zur einzelnen Punkten, die nicht so zentral sind	Zur Kenntnisnahme	
Steißlingen	-	Forderung: Prüfung von Maßnahmen zur Verbesserung der Anschlussmöglichkeiten. Z.B. 7363 Fahrt 102 Singen an 6:02 Seehas ab 6:00.	Anpassung erfolgt bereits zum 12.12.2010	Zur Kenntnisnahme	
Steißlingen	3.5.3	Forderung: zusätzliche Fahrtangebote von/ nach Radolfzell (7374) Der Vorschlag einer Linienneuordnung im Gesamtkorridor Radolfzell-Böhringen-Steißlingen wird begrüßt	ist im NVP enthalten	Zur Kenntnisnahme	
Steißlingen	3.3.2	Zuordnung 7374 als Erschließungslinie Kategorie 3: Gemeinderat befürchtet, dass Schulverkehr in NVZ nicht bedarfsgerecht abgewickelt werden kann. Forderung: zusätzliche Fahrten (vormittags und auch außerhalb Schultage)	Auch Kategorie 3 sieht stündliche Verbindungen vor.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	7
Steißlingen	3.5.3	Der Vorschlag der Führung Linie 7363 über das Singener Gewerbegebiet deckt sich mit den Forderungen der Gemeinde		Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
Engen	5.2.2	Zuordnung Aach / Volkertshausen zum Verkehrsraum Mitte und Engen zum Raum West ist wg. Verflechtungen unvorteilhaft.	Der Verkehrsraum Mitte reicht bis Engen. Die Verbindung Volkertshausen-Aach-Engen liegt komplett im Verkehrsraum Mitte.	Zur Kenntnisnahme	
Engen	3.5	Prüfen: Verbesserte Erschließung Gewerbegebiet Welschingen durch Änderung Linienführung 7352	Prüfungsauftrag in NVP übernehmen	Redaktionelle Änderung	
Engen	3.3.2	Linien von Aach und Tengen nach Engen müssen hochgestuft werden: Erschließungslinien Kategorie 2.	widerspricht der Zuordnung gemäß Nachfragepotenzial; Schülerverkehr ist gesichert.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	8 + 9
Engen	3.2.1	Im NVP zukünftig bessere Vernetzung nach Tuttlingen berücksichtigen. Zielsetzung formulieren, Verbindung Seehas - Ringzug in Immendingen bzw. Tuttlingen verbessern.	Der NVP fordert in Kap. 3.2.1 stündliche Verbindungen nach Tuttlingen und Immendingen	Zur Kenntnisnahme	
Mühlhausen-Ehingen	3.2.3	Forderung: Seehashalt nach Stand der Technik ausbauen.	ist im NVP enthalten	Zur Kenntnisnahme	
Mühlhausen-Ehingen	3.2.4	Anregung: zusätzlicher Halt "Mühlhausen-Süd"	ist im NVP enthalten	Zur Kenntnisnahme	
Mühlhausen-Ehingen	3.5.2	Anregung: alternativ bzw. ergänzend zum zusätzlichen SPNV-Halt "Mühlhausen-Süd" Anschlussmöglichkeit an die Buslinie der Stadt Singen, Schlatt unter Krähen.	Prüfungsauftrag ist in NVP enthalten.	Zur Kenntnisnahme	
Mühlhausen-Ehingen	3.3.	Seehas-Fahrtenangebot abends und Wochenende ausbauen und Züge wieder bis Engen fahren lassen.	Die Züge fahren in der Regel bis Engen; hohes Angebot. Lücken sollen geschlossen werden. Am Wochenende besteht bereits ein Seehas-30-Min-Takt Singen-Engen. Dies soll auch gesichert bleiben. Ergänzende Anmerkung in Tab. 3.3.2-1	Redaktionelle Änderung	
Mühlhausen-Ehingen	3.14	Schülerverkehr Ehingen - Engen dauert fast eine Stunde. Viele Schüler werden von Eltern mit Auto gebracht.	NVP enthält hierzu Fahrzeiten-Standards. Frage der Umsetzung.	Zur Kenntnisnahme	
Mühlhausen-Ehingen	3.4.2	AST auf Mühlhausen-Ehingen ausweiten.	Ist im NVP vorgesehen	Zur Kenntnisnahme	
Reichenau		Gemeinderat begrüßt grundsätzlich und ausdrücklich die Aufstellung und Fortschreibung des NVP.		Zur Kenntnisnahme	
Reichenau	Abbildung 2.1-3	aufnehmen: Walahfrid-Strabo-Schule (GHS) auf der Insel; Schule für Logopädie und Schule für Physiotherapie beide im Schloß Königsegg	wird korrigiert	Redaktionelle Änderung	
Reichenau	3.2.4	zusätzliche Seehas-Halte werden unterstützt; die zurückgestellte "Waldsiedlung" wäre sehr erstrebenswert und würde eine außerordentliche Verbesserung bedeuten	Hp. Waldsiedlung wurde zurückgestellt, da - keine optimale räuml. Erschließung - Zielkonflikt Fahrgastpotenzial versus Fahrzeitverlängerung	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	6

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
Reichenau	3.3	Reichenau würde einen 15minTakt Seehas in den HVZ begrüßen		Zur Kenntnisnahme	
Reichenau	3.2.3	Forderung: Verbesserung der baulichen Situation am Bahnhof Reichenau	ist im NVP enthalten	Zur Kenntnisnahme	
Reichenau	2.2.2.	Die in Abbildung 2.2.2-4 dargestellten Defizite abend und in SVZ sind zu beheben.	entspricht den Zielen des NVP	Zur Kenntnisnahme	
Reichenau	3.3.2	Forderung: Waldsiedlung und Insel in die Erschließungslinie der Kategorie 2 aufnehmen, um gemeindeeinheitliche Standards zu gewährleisten und Angebot für die Waldsiedlung zu verbessern	widerspricht der Zuordnung gemäß Nachfragepotenzial	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	10
Reichenau	-	Forderung: Schülerverkehrskosten für Angebot nachmittags von Konstanz auf die Insel kostet Gemeinde jährlich 21.690 Euro. Kosten sollen vom Landratsamt erstattet werden.	Die Gem. Reichenau hat den Bus als zusätzliche Nachmittagsverbindung für Schüler der innerstädtischen Schulen in KN bestellt. I.R.d. Satzungsregelungen zur Erstattung v. Schülerbeförderungskosten (Wartezeit) gibt es keinen Anspruch auf diese Anbindung.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs (kein Anspruch)	43
Reichenau	3.5.1	Im Zusammenhang mit der zu realisierenden Gemeindeverbindungsstraße ist auch die Busanbindung für die Waldsiedlung weiter zu verbessern (incl. Direktverbindung Waldsiedlung - Insel)	Redaktionelle Änderung: eine verbesserte Anbindung der Waldsiedlung an die Insel Reichenau ist zu prüfen.	Redaktionelle Änderung	
Rielasingen-Worblingen	-	Gemeinde bewertet Entwurf NVP sehr positiv.		Zur Kenntnisnahme	
Rielasingen-Worblingen	-	verlässliche Taktung sollte angestrebt werden	ist im NVP enthalten	Zur Kenntnisnahme	
Rielasingen-Worblingen	3.3.	Landkreis wird gebeten, sich auch weiterhin für den Erhalt der Linie einzusetzen, da ansonsten der bevölkerungsreiche Westteil von Rielasingen vom ÖV abgehängt wird	ist im NVP enthalten	Zur Kenntnisnahme	
Rielasingen-Worblingen	3.5.1	angestrebte Linienführung der 7362 muss auch künftig die Anbindung der Ten-Brink-HRS in der Albert-ten-Brink-Straße gewährleisten	Das Anliegen wird in die Formulierung aufgenommen	Redaktionelle Änderung	
Rielasingen-Worblingen	3.5.1	Planungen für Ausweisung eines 7ha Gewerbegebietes im Anschluss an das bestehende Gewerbegebiet Nord steht kurz vor Abschluss (wird in Zusammenhang mit verbesserter Erschließung Arbeitsplätze im Osten von Singen durch Linienführung Singen - Güterstraße genannt)	Ist im Rahmen der evtl. Neuordnung zu berücksichtigen; wird redaktionell übernommen	Redaktionelle Änderung	
Rielasingen-Worblingen	-	Antrag: künftige Kostenübernahme des AST auf der Linie 7362 durch den Landkreis (Pilotphase hat Gemeinde finanziert, AST wird gut angenommen, Abrechnungstabelle liegt bei)	Nicht Regelungsinhalt des NVP. Entscheidung über die Finanzierung erst im Zuge Gesamtumsetzung/ wettb. Vergabe	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
Rielasingen-Worblingen	3.2.2.	mittel- bis langfristiges Ziel: Reaktivierung der Bahnlinie Singen-Etzwilen bzw. Stein am Rhein für den Personenverkehr	im NVP nicht als Ziel enthalten, da keine signifikanten verkehrlichen Vorteile erkennbar sind.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	3
Hohenfels		keine Einwände gegen den Entwurf des NVP		Zur Kenntnisnahme	
Aach	3.3.2	Anregung: Kategorie 2 zuordnen, weil Schülerverkehr stetig zugenommen hat. Weitere Aufwertung des Schulstandortes Engen.	widerspricht der Zuordnung gemäß Nachfragepotenzial; Schülerverkehr ist gesichert.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	9
Aach	3.15	Ausweitung Gästekarte: Gemeinden, die keine Kurtaxe erheben ist das nicht zuzumuten	keine Gemeinde wird gezwungen, sich an der Umsetzung zu beteiligen; dies ist auch bei KONUS nicht der Fall.	Zur Kenntnisnahme	
Gottmadingen	-	Grundsätzlich keine Beanstandungen bezüglich des fortgeschriebenen NVP		Zur Kenntnisnahme	
Gottmadingen	3.5.1	trotz verbesserter Zusanbindung, wäre es wünschenswert, diese Buslinie zwischen den Bahnhöfen Singen und Gottmadingen zu erhalten (Schulen und Industriepark Gottmadingen, Krankenhaus Singen)	Der NVP sieht keine Aufgabe der Busverbindung Gottmadingen-Singen vor	Zur Kenntnisnahme	
Allensbach/ Bodensee	-	Grundsätzliche Zustimmung zur Konzeption des NVP		Zur Kenntnisnahme	
Allensbach/ Bodensee	Anlage 1	Linie 7371 ist in der Anlage 1 nicht erwähnt	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
Allensbach/ Bodensee	3.3.2-2	Einstufung der Linie 7371 als Erschließungslinie Kategorie 3	Die Linie erfüllt nicht die formale Anforderung einer Erschließungslinie, da bereits alle Ortsteile anderweitig angeschlossen. Sofern eine entsprechende Nachfrage gegeben ist, spricht nichts gegen eine Bedienung entspr. einer Erschließungslinie Kat. 3	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	11
Allensbach/ Bodensee	3.3.2-2	Kategorie 3 auch für den Bereich Richtung Konstanz, damit Verbindungslücken nachmittags geschlossen werden können (stärkerer Schülerverkehr).	Notwendigkeit einer Erschließungslinie schienenparallel wird nicht gesehen. Die Abdeckung der angesprochenen Schülerverbindungen ist Aufgabe einer Ergänzungslinie	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	12
Allensbach/ Bodensee	3.5.1	Verkehrsraum Süd; bitte ergänzen: "Linie 7371a Langenrain - Dettingen - Liggeringen. Um die "ÖPNV-Sackgasse Langenrain" aufzulösen, ist ein AST-Betrieb von Langenrain nach Dettingen und Liggeringen einzurichten. Die Zuordnung dieser Linie erfolgt in die Kategorie Ergänzungslinien (ERG)."	wird zusammen mit dem Antrag der Stadt Radolfzell geprüft	Zustimmung (Aufnahme eines Prüfauftrags Bedienung Langenrain-Dettingen als AST im Rahmen Linie 7371 - Schließung der Lücke Langenrain-Liggeringen)	20
Allensbach/ Bodensee	3.9.5	Prüfen ob Schiffsverbindung Allensbach - Reichenau in NVP aufgenommen wird. Während Tourismussaison realisiert privater Anbieter Fahrgast- und Fahrradbeförderung in bedarfsabhängigem Takt.	NVP trifft bislang keine Aussagen zum Schiffsverkehr mit vorwiegend touristischer Bedeutung	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	33

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
Allensbach/ Bodensee	3.14	Vor Ausschreibung weiteren Verstärkerbus im Schülerverkehr Allensbach - Konstanz. (Verweis auf Standards hierzu im NVP)	die Situation ist entspr. der Standards des NVP zu prüfen.	Zur Kenntnisnahme	
Allensbach/ Bodensee	3.14	Anforderungen an qualitätsvollen Schülerverkehr werden unterstützt, sollten aber mit Realisierungszeitraum unterlegt werden.	es ist kein Zeitplan vorgesehen, die Standards gelten unmittelbar, jedoch unter Finanzierungsvorbehalt	Zur Kenntnisnahme	
Allensbach/ Bodensee	3.3.2	Versorgungslücken im Schülerverkehr auch morgens (Schulen in Hegne) in der Relation Konstanz-Hegne. Schülerverkehr auf Linie 7370 optimieren!	Die Relation Konstanz - Hegne wird primär über die Schiene abgedeckt. Einzelne Schülerkurse deckt die Einstufung als Ergänzungslinie ab.	Zur Kenntnisnahme	
Allensbach/ Bodensee	3.8.1	Sind mit Einstufung nicht einverstanden. Fordern für 7370 und 7354 (Ausschreibung zum 12.12.2015) Busse der Kategorie A, d.h. Niederflur, Kneeling, Rollstuhlstellplatz (Kliniken Schmieder mit regelmäßig 250 gehbehinderten Patienten).	Diese Einschätzung wird geteilt. Für Linien der Kategorie 3 sind Fahrzeuge der Kategorie A (Niederflur) oder B vorgesehen. Aufgrund der örtlichen Verhältniss in Allensbach sind hier Niederflurfahrzeuge vorzusehen. Dies ist im Zuge der Ausschreibung verbindlich festzulegen.	Zur Kenntnisnahme	
Allensbach/ Bodensee	3.10	Bestehenden Fahrkartenverkauf vor Ort sichern (Automaten nicht barrierefrei). Deshalb im NVP ergänzen: "Beibehaltung der personenbedienten Fahrkartenverkaufsstellen im Kreis und Gewährleistung kundenfreundlicher Öffnungszeiten."	wird übernommen	Redaktionelle Änderung	
Allensbach/ Bodensee	3.11.1	Anschlussicherheit: Ziel direkte Kommunikation Zug - Bus. Sollte im NVP noch mit Zeitplan unterlegt werden. Ergänzungsvorschlag: Spätestens an den Verknüpfungspunkten sollen entsprechende Einrichtungen zur Verfügung gestellt werden, wenn die Ausschreibung des jeweiligen Linienbündels erfolgt ist. Die technische Anschlussicherung ist als eine Bedingung in die künftige Ausschreibung aufzunehmen.	wird aufgenommen	Vorschlag wird in den Anhörungsentwurf aufgenommen	
Allensbach/ Bodensee	3.10	Bitte ergänzen: Nicht nur auf punktuelle Maßnahmen beschränken, sondern intensive Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen einer eigenen Konzeption für ein gutes Image des ÖPNV.	Zusammenführung der bereits enthaltenen Maßnahmen; wird übernommen	Redaktionelle Änderung	
Allensbach/ Bodensee	3.10	Bitte ergänzen: Einrichtung eines guten, kreisweiten Beschwerdemanagements.	wird übernommen	Redaktionelle Änderung	
Allensbach/ Bodensee	3.9.2	Kurzstreckentarif für 3 - 4 Haltestellen entwickeln. Jetzige Lösung ungünstig. Alternativ könnten Gemeinden mit Ortsbussystem subventionierten Ortstarif anbieten. Allensbach hätte daran Interesse.	Prüfung Kurzstreckentarif ist bereits im NVP enthalten.	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidun gspunkt
Allensbach/ Bodensee	5.2.1	Linienbündel noch nicht durchdacht: Zusammenführung Höri-Linien und Bodanrück-Linien ergibt keine abgestimmte Verkehrsbedienung (keine Umsteigebeziehungen). Keine Optimierungspotenziale durch Linienzuschnitt. Linien wurden wohl mangels Alternativen zusammengefügt.	Das Linienbündel Süd hat nur begrenzte Verflechtungen zwischen den beiden Teilräumen. Im Vordergrund steht hier das Erreichen einer wirtschaftlich sinnvollen Bündelgröße, die es erlaubt, Fixkosten (Verwaltung, Reservefahrzeuge usw.) auf eine gewisse Menge zu erbringender Leistung zu verteilen - gerade im Interesse einer wirtschaftlichen Produktion. Alternativen wurden nochmals abgewogen.	Zustimmung (Änderung der Linien-bündelungskonzeption: - Das Linienbündel Süd wird grundsätzlich unverändert beibehalten - die beiden internationalen Linien 7367 und 7368 werden aus rechtlichen Gründen bis auf Weiteres ausgegliedert).	38
Allensbach/ Bodensee	5	Antrag: vor Vorgabe der Lineinbündel im NVP, Rahmenbedingungen (Linienleistungs-, Linienerfolgsrechnung, Abschätzung der Linienerlöse) ermitteln und Gemeinde zuleiten.	Linienerfolgsrechnungen sind derzeit nicht möglich, da keine Erlösdaten verfügbar sind. Eine Berechnung soll vor der jeweiligen Ausschreibung erfolgen. Dann müssen ggf. noch Änderungen in Form einer Teilfortschreibung des NVP erfolgen.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	37
Allensbach/ Bodensee	3.4.1, 3.2.5	Gemeinderat begrüßt 15min-Takt seehas ab 2020, fragt sich aber, ob Takt gefahren werden kann (Eingleisigkeit). Bitte abklären und ggf. im NVP auf ergänzenden Investitionsbedarf hinweisen.	Ein 15-Min-Takt erscheint bei geringfügigen Anpassungen der Fahrplanlagen grundsätzlich realisierbar. Bei Realisierung des SPNV-Halts Sternenplatz ggf.zusätzliche Blockunterteilung erforderlich (vgl. Kap. 3.2.5)	Zur Kenntnisnahme	
Gaienhofen	-	nach Vorstellung im Gemeinderat keine weiteren Anregungen		Zur Kenntnisnahme	
Gaienhofen	-	erfreulich, wenn durch Neuausschreibung die Anbindung der Höri verbessert werden könnte, damit könnten sich auch bessere Übergänge zu den Stadtbussen in Radolfzell ergeben		Zur Kenntnisnahme	
Gailingen	-	Die bisher eingebrachten Wünsche und Anregungen der Gem. Gailingen wurden vollumfänglich aufgenommen. Zustimmung.		Zur Kenntnisnahme	
Gailingen	-	Verbesserungspotenzial beim Rückweg der SchülerInnen von Singen aufgrund von Wartezeiten bis 23 min am Bf Gottmadingen	Dies ist Gegenstand der späteren Umsetzungplanung	Zu Kenntnisnahme	
Gailingen	-	Verbesserungspotenzial beim Rückweg der SchülerInnen: bei Schulschluss 16:15 benötigen sie rund 1,5 h aufgrund ungünstiger Taktung	Dies ist Gegenstand der späteren Umsetzungplanung	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
Mühlingen	3.2.2	Weiterführung Seehäse bis Hindelwangen wird begrüßt. Für ausreichend P+R-Plätze müsste gesorgt werden.		Zur Kenntnisnahme	
Mühlingen	3.2.2	Wiederaufnahme Personenverkehr Stockach - Mengen im Benehmen mit Lkr. Sigmaringen prüfen	NVP sieht Nutzung der Strecke im Rahmen touristischer Verkehre vor; Kap. 3.2.2; Untersuchungen zeigen: kein ausreichendes Potenzial für einen Regelverkehr.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	5
Mühlingen	3.5.4	Erschließung weiterer Wohnbezirke in Stockach würde Fahrzeiten unzumutbar verlängern	Die vorgeschlagene Linienführung wird auch von der Stadt Stockach abgelehnt. Wird geändert.	Redaktionelle Änderung	
Mühlingen	3.3	bessere Abstimmung auf Seehäse	Ist Bestandteil der Vorgaben NVP	Zur Kenntnisnahme	
Mühlingen	3.3.2	ÖPNV-Fahrgäste aus Mühlingen und Zoznegg haben weiten Weg zur Haltestelle Mühlweiler. Die Linie 1000 mit ihrer besseren Erschließung hat nur ein begrenztes Fahrplanangebot.	NVP sieht umfassende Bedienung der Linie 1000 auch am Abend und am Wochenende durch AST vor. Dadurch entfällt dieses Problem	Zur Kenntnisnahme	
Mühlingen	3.5.4	NVP Ziel Schnellbuslinie Stockach - Tuttlingen: Linie 1000 über Hecheln hinaus zur Krättlemühle führen und mit Schnellbus verknüpfen (bislang keine Busanbindung von Mühlingen in Kreis Tuttlingen)	wird als Prüfungsauftrag übernommen	Redaktionelle Änderung	
Mühlingen	3.14	Busse z.T. überfüllt, SchülerInnen bleiben stehen: schülergenutzte Buslinien auf Beförderungsbedarf abstimmen.	Kapazitätsstandards im Schülerverkehr sind Bestandteil des NVP	zur Kenntnisnahme	
Öhningen	-	Der NVP wird vom Gemeinderat befürwortet.		zur Kenntnisnahme	
Öhningen	-	Umsetzung der Verbesserungen soll zeitnah, d.h. vor Inkrafttreten des NVP erfolgen	Die Finanzierung der Verbesserungen soll durch Wettbewerbskonzept erfolgen, daher vorher nicht möglich.	Zur Kenntnisnahme	
Öhningen	3.5.1	Prüfauftrag: verbesserte Anbindung von Öhningen nach Konstanz über die Schweizer Seelinie	Prüfauftrag wird übernommen	Redaktionelle Änderung	
Stockach	-	Die Stadt begrüßt die im NVP genannten Ziele.		Zur Kenntnisnahme	
Stockach	3.2.2	Schienehalt Hindelwangen würde begrüßt, wenn verkehrlich umsetzbar. Aufgrund der Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehr ist eine Umsetzung jedoch derzeit nicht realistisch	redaktionelle Ergänzung im NVP: "unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf den inner-städtischen Straßenverkehrsfluss"	Redaktionelle Änderung	
Stockach	3.6.2	Schieneinzugsbereiche müssten an örtliche Gegebenheiten (z.B. Höhenunterschiede) angepasst werden	wird verbal ergänzt.	Redaktionelle Änderung	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
Stockach	3.5.4	Wohngebiet Haldenösch: Bus über Haldenöschstraße bzw. Hindelwanger Straße führen. Ausbau Berlingerstraße nicht möglich.	Vorschlag wird aus dem NVP herausgenommen. Alternativroute über Hindelwanger Straße ist zu zeitaufwändig für Regionallinie 1000 (Fahrzeugumläufe)	Redaktionelle Änderung	
Stockach	Anlage 2	Da Zizenhausen und Hoppentenzell auf derselben Busachse liegen, sollte Zizenhausen auch der Kategorie 2 (AB2) zugeordnet werden.	wird angepasst	Redaktionelle Änderung	
Stockach	3.5.4	Im Entwurf Zustiegsmöglichkeit an der Abzweigung Hecheln bzw. Heudorf ergänzen, zur Anbindung von Eigeltingen, Mühlingen und Hohenfels an die Schnellbuslinie zwischen Stockach und Tuttlingen.	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
Stockach	3.14	Nachmittags besseres Angebot für Schüler/innen, das immer wieder an Strukturen der Schulstandorte angepasst wird.	Der NVP enthält hierzu Ziele. Verbindlich sind die Regelungen der SENS	Zur Kenntnisnahme	
Stockach	3.14	Für Schüler/innen, die Schulstandorte außerhalb Stockachs besuchen, gibt es erst nach langen Wartezeiten Verbindungen in die Stadtteile.	Der NVP enthält hierzu Ziele. Verbindlich sind die Regelungen der SENS	Zur Kenntnisnahme	
Stockach	3.2.2	Freizeitverkehr Stockach - Meßkirch - Mengen wird begrüßt, darf aber Güterverkehr nicht widersprechen.	es wird kein Widerspruch gesehen	zur Kenntnisnahme	
Stockach	3.6	Beim Einzugsbereich der Busverkehre Industrie- und Gewerbegebiete berücksichtigen	ist berücksichtigt.	Zur Kenntnisnahme	
Stockach	5	Gemeinde hat Interesse, die Reißtorflinie ggf. gemeinsam mit dem Linienbündel 1 auszuschreiben.	nicht Gegenstand des NVP, ist im Zuge der Vorbereitung Neuvergabe zu regeln.	Zur Kenntnisnahme	
Tengen	3.5.2	Busverbindung Watterdingen - Leipferdingen zur Anbindung Ring-Zug: schlechte Straßenverhältnisse, daher streichen.	Herausnahme aus dem NVP	Zustimmung (Verbindung wird aus dem NVP herausgenommen)	21
Tengen	3.5.2	Alternativvorschlag: bessere Verbindung Ring-Zug - Seehas, so dass stündliche Verbindung entsteht	stündliche Zugverbindung Engen - Tuttlingen ist Bestandteil des NVP	Zur Kenntnisnahme	
Tengen	3.5.2	Busverbindung Tengen - Kommingen, da auch GewerbeschülerInnen nach Donaueschingen fahren	Prüfung, ob bedarfsorientierte Fahrten zwischen Tengen, Kommingen und Blumberg eingerichtet werden können.	Zustimmung (Aufnahme einer optionalen Ergänzungslinie Tengen - Kommingen - Blumberg)	22
Tengen	-	Ringzug endet oft in Leipferdingen statt Blumberg: verbessern!	Keine Zuständigkeit Lkr. Konstanz	Zur Kenntnisnahme	
Tengen	-	Letzte Busverbindung nach Tengen um 15 min später. Anregung aus Bürgerschaft wg. Theaterbesuch.	Gegenstand der Feinplanung	Zur Kenntnisnahme	
Tengen	3.5.2	Schreibfehler, richtig: Tengen - Watterdingen	wird korrigiert	Redaktionelle Änderung	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
Tengen	3.3. 3.4	Teilorte bis 750 Einwohner verstärkt durch AST anbinden (touristische Erschließung)	Dies sieht der NVP vor; alle Ortschaften über 150 Einwohner werden stündlich angebunden	Zur Kenntnisnahme	
Tengen	3.3.2 3.5.2	Schnellbuslinien zum Seehas sollen im Interesse der touristischen Entwicklung eingerichtet werden.	Die Analyse der zu langen Fahrzeiten Singen-Tengen wird geteilt. Aufgrund des geringen Nachfragepotenzials wäre eine ganztägige Aufteilung in einen Schnellbus und eine zusätzliche Erschließungslinie jedoch mit hohen Kosten verbunden. Vorgeschlagen wird folgende Änderung: "Zusätzlich zum stündlichen Grundtakt sollen zwischen Singen und Tengen in der Hauptverkehrszeit beschleunigte Schnellverbindungen eingerichtet werden."	Zustimmung (Änderung des Anhörungsentwurfs durch die Ergänzung "beschleunigte Schnellkurse in der Hauptverkehrszeit")	13
Bodman-Ludwigshafen	Anlage 2	Anbindung von Bodman und Ludwigshafen an MZ Überlingen fehlt	Verbindung nach Überlingen wird in Anlage 2 ergänzt. Den Verbindungen nach Überlingen wird in den Zielen eine hohe Bedeutung beigemessen (Zugverbindung + Busachse).	Redaktionelle Änderung	
Bodman-Ludwigshafen	2.3.6	Schülerverkehr Richtung Überlingen fehlt (mind. 50 Schüler aus Raum besuchen Constantin-Vanotti-Schule in Überlingen)	Dies trifft zu. Aus Gründen der Datenverfügbarkeit sind im NVP nur Schülerströme innerhalb des Landkreises dargestellt. Die Verflechtungen sind dennoch bekannt, die Verbindungen werden sichergestellt.	Zur Kenntnisnahme	
Bodman-Ludwigshafen	Anlage 5	Fehler Zeile 21: durchgehende Fahrkarte Bodman - Ludwigshafen ist möglich, was fehlt ist Bodman - Überlingen	wird korrigiert	Redaktionelle Änderung	
Bodman-Ludwigshafen	Anlage 5	Fehler Zeile 24: Es fehlen nicht großzügigere Übergangsmöglichkeiten zum bodo, sondern überhaupt die Möglichkeiten Fahrkarten über Überlingen hinaus zu bodo-Zielen zu lösen, ohne bis Überlingen nochmals zu zahlen	wird korrigiert	Redaktionelle Änderung	
Bodman-Ludwigshafen	2.2.2	Ergänzen: kein durchgängiger Takt abends auf der Bodenseegürtelbahn (Bedienungslücke), so dass Durchbindung nach Singen gebrochen ist; Wartezeit in Radolfzell 38 min	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidun gspunkt
Bodman-Ludwigshafen	2.2.6	Ergänzen: Dieseltriebwagen der Baureihe 650 von Stadler mit Einstiegshöhe 600 mm auf Bodenseegürtelbahn (Fehlen dieser Angabe wird als Beleg dafür gewertet, dass Lk Bodenseegürtelbahn und Anbindung Bod-Lu über SPNV keine Relevanz zumisst.)	Der Einsatz des Typs Regioshuttle/BR 650 auf der Bodenseegürtelbahn ist im Kapitel 2.2.6 bereits dargestellt	Zur Kenntnisnahme	
Bodman-Ludwigshafen	2.2.7	Ergänzen: Beziehungen zum Bodenseekreis und bodo; VHB Tickets gelten auf Bodenseegürtelbahn und in Buslinien bis Überlingen. Vor allem Bodenseekreis fehlt in Aufzählung (Verweis auf Stellungnahme vom 26.10.2010)	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
Bodman-Ludwigshafen	3.2.1	Warum sind stündliche Verbindungen von 5 bis 24 Uhr in den Lk Tuttlingen wichtig, aber nicht in den Bodenseekreis? Besonders auch mit Anbindung Flughafen Friedrichshafen (NB: Anbindung über Singen an den Flughafen Zürich?).	in den Bodenseekreis bestehen bereits stündliche Verbindungen bis Mitternacht	Zur Kenntnisnahme	
Bodman-Ludwigshafen	3.3.2	Einstufung Bodenseegürtelbahn in Kategorie 3 ist inakzeptabel (Seehäsele ist Kategorie 2). Bodenseegürtelbahn: Verbindung zu Überlingen, Friedrichshafen, Singen; einzige Schienenverbindung am deutschen Seeufer.	Anregung wird aufgenommen. Einstufung der Bodenseegürtelbahn in Kategorie 2.	Zustimmung (Vorschlag wird in den Anhörungsentwurf aufgenommen)	2
Bodman-Ludwigshafen	3.2.2.	Taktverdichtung auf 30min so schnell wie möglich, nicht erst 2020. Auch sollte für diese Relation die HVZ nicht nur auf den Berufsverkehr definiert werden, sondern von April bis Oktober Wochenenden einbeziehen. Viel Radmitnahme, Verspätungen, weitere Wagen an Zügen wären sinnvoll.	Ist erledigt durch Aufstufung der Schienenachse in Kategorie 2. Ergänzung in 3.2.2: Taktverdichtung / Kapazitätenerweiterung in der Saison bei entsprechender touristischer Nachfrage	Zur Kenntnisnahme (Das Anliegen ist durch die Aufstufung der Bodenseegürtelbahn in Schienenachse Kat. 2 erledigt. Zusätzliche redaktionelle Änderung zur Kapazitätserweiterung)	
Bodman-Ludwigshafen	3.2.3.	Bf ist sicherheitstechnisch sehr schlecht: Bahnsteigwechsel über Furt	Beschreibung ist korrekt. Ziel ist in 3.2.3 enthalten.	Zur Kenntnisnahme	
Bodman-Ludwigshafen	3.2.3.	Priorisierung läßt erkennen, dass Aussagen für alle gelten, nur nicht für Ludwigshafen	Die Priorisierung wird im Text gestrichen.	Redaktionelle Änderung	
Bodman-Ludwigshafen	-	Info fehlt, dass Bf Ludwigshafen für die rund 3000 EW und den gesamten nordöstlichen Lk Schienenzugang Ri Friedrichshafen, Lindau, Ulm, München ist. Ist einziger Bf am nördlichen Seeufer im Lk KN.	Solche Informationen sind im Interesse eines schlanken NVP auch für andere Stationen nicht dargestellt	Zur Kenntnisnahme	
Bodman-Ludwigshafen	3.5	Umlegung Espasingen kann akzeptiert werden, wenn Anschlusssicherung SPNV nicht gefährdet wird (Stahringen von/ nach Radolfzell, Ludwigshafen von/ nach Überlingen). Prüfung nach Fertigstellung Verlegung B34/B313.	Anschlusssicherung hat Priorität. Eine Prüfung muss im Zuge der Feinplanung erfolgen.	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
Bodman-Ludwigshafen	3.5	Ziel, an der Bodenseegürtelbahn Halte einzurichten (Espasingen, Stahringen, Radolfzell-Haselbrunn), ist hier nachzutragen.	Ziel ist in Kap. 3.2.1 enthalten	Zur Kenntnisnahme	
Bodman-Ludwigshafen	3.9.2	Aussage, dass VHB-Fahrrad-Tarif auch auf Strecken Überlingen - Radolfzell und Singen - Schaffhausen angeboten werden soll, fehlt.	Diese Frage ist im Rahmen der Kooperation mit den Nachbarverbänden zu klären.	Zur Kenntnisnahme	
Bodman-Ludwigshafen	3.9.3	durchgehende Fahrkarte Überlingen - Bodman kann nicht gelöst werden, Liste so formulieren, dass Flughafen, Ravensburg oder besser noch der ganze bodo-Bereich mit einem Ticket erreicht werden können	Ist bereits enthalten (mit Ausnahme Erreichbarkeit gesamtes Bodo-Gebiet)	Zur Kenntnisnahme	
Bodman-Ludwigshafen	3.11.1	Anschlüsse von / nach Bodmann Ri Überlingen müssen sicher funktionieren (Zeitpuffer, ggf. Verzicht auf Verlegung der 7375C)	Ziel ist im NVP formuliert; Umsetzung ist Aufgabe der Feinplanung	Zur Kenntnisnahme	
Bodman-Ludwigshafen	3.5.4	Mittelfristiges Ziel: Direktverbindung / Umsteigeverbindung Bus-Bus in/ aus Überlinger und Radolfzeller Innenstadt mit VHB- oder Kombiticket (Anregung von 2009, die nur in Anlage 5 Eingang gefunden hat)	Die Forderung widerspricht dem Ziel des Abbaus von Parallelverkehren; in Ludwigshafen kann ein Anschluss Bus-Bus angestrebt werden.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	23
Bodman-Ludwigshafen	3.2.	Bodenseegürtelbahn auf dem Abstellgleis!	Der Landkreis Konstanz hat großes Interesse am Ausbau; vgl. Interessengemeinschaft Bodenseegürtelbahn; Gutachten Hochrheinbahn	Zur Kenntnisnahme	
Singen	-	Gemeinderat stimmt dem Entwurf des NVP grundsätzlich zu.		Zur Kenntnisnahme	
Singen	5.2.	Linien Singen-Singen/Überlingen und Singen/Bohlingen (Linie 7) in Regionalbuslinien Ri. Rielasingen-Worblingen und Moos/Höri einbeziehen.	Vereinbarte Vorgabe für den NVP: Keine Festlegungen zu Stadtverkehrslinien; spätere Kooperationen im Zuge von Vergabeverfahren sind unabhängig davon denkbar.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs (Keine Aufnahme in die Linienbündelungskonzeption)	41
Singen	5.2.	Linien Singen-Singen/Hausen und Singen/Schlatt Linie 9) in Regionalbuslinien Ri Mühlhausen-Ehingen einbeziehen	Vereinbarte Vorgabe für den NVP: Keine Festlegungen zu Stadtverkehrslinien; spätere Kooperationen im Zuge von Vergabeverfahren sind unabhängig davon denkbar.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs (Keine Aufnahme in die Linienbündelungskonzeption)	41
Singen	-	Regionalbuslinien im Stadtgebiet Singen sind mit sämtlichen Haltestellen und Linienführungen in die Ausschreibungen einzubringen.	Dies ist Gegenstand der Fein-/Umsetzungsplanung	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
Singen	3.4	Takte und Linienführungen der neuen Regionalbuslinien vor Neuausschreibung mit Stadtverkehr Singen abstimmen, so dass Halbstundentakt und 300m Haltestelleneinzugsbereich im Stadtgebiet erreicht werden.	Ziele der Bedienung innerhalb des Stadtgebiets nach Standards der Stadt Singen sind nicht Gegenstand des NVP. Eine Abstimmung über Ziele und deren Finanzierung wird jedoch vor den Ausschreibungen erfolgen.	Zur Kenntnisnahme	
Singen	3.7.1	Bf Singen als wichtigsten ÖV-Knoten im westlichen Lkr. darstellen. Ausbau ist von überkommunaler Bedeutung. Dies ist bei Finanzierung des Umbaus zu berücksichtigen.	Die bauliche Infrastruktur für den Busverkehr ist Aufgabe der Städte und Gemeinden.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs (Keine Finanzierungsbeitragung durch den Landkreis)	24
Singen	3.3.2	Verbindung ist beizubehalten und mit einer dichteten Taktfolge zu versehen.	NVP enthält dieses Ziel	Zur Kenntnisnahme	
Singen	3.9.6	Im ersten Satz "grundsätzlich nachfrageorientiert" streichen. Im zweiten Satz "Angemessen zu berücksichtigen" durch "Gleichberechtigt zu berücksichtigen" ersetzen. Bisherige Formulierungen greifen in laufende Verhandlungen zu Lasten Stadtbus/ Regionalbus ein.	Kapitel 3.9.6 wird komplett gestrichen	Zustimmung (Punkt 3.9.6 des NVP wird gestrichen)	34
Radolfzell	3.5.1	Vorschlag: gemeindeübergreifende Busverbindung (Radolfzell, Allensbach), Erschließungslinie Kategorie 2, gegenläufige Ringlinie mit 60min Takt und 30min Versatz ab 2016, Linienbündel 2	Möglichkeiten einer Lösung müssen im Rahmen der Feinplanung gesucht werden.	Zustimmung (Aufnahme eines Prüfauftrags - Bedienung Langenrain-Dettingen als AST im Rahmen Linie 7371 - Schließung der Lücke Langenrain-Liggeringen)	20
Eigeltingen	3.5.3	Hinterdorfstraße wird trotz Umgehungsstraße von Bussen benutzt. Bitte prüfen, ob nicht alle Busse auf die Umgehungsstraße verlegt werden können.	Die Festlegung exakter Fahrwege ist nicht Gegenstand des NVP, sondern muss in der Feinplanung erfolgen.	Zur Kenntnisnahme	
Hilzingen	-	Forcierung AST zur Flächenbedienung z.B. von Weiterdingen (abends, Wochenende, etc.). Gemeinde wünscht AST frühzeitig, d.h. vor Ausschreibung Bündel West 2017.	Ziel ist im NVP enthalten. Entscheidung über die Finanzierung erst im Zuge Gesamtumsetzung/ wettb. Vergabe	Zur Kenntnisnahme	
Hilzingen	3.5.2	Machbarkeit Linie Hilzingen - GVS nach Riedheim - Gottmadingen prüfen (auch weil mehr Schülerverkehrsverflechtungen zu erwarten sind).	Neue Ergänzungslinie Hilzingen-Gottmadingen ist als Ziel enthalten; Die genaue Linienführung (z.B. über Riedheim) ist Gegenstand der Feinplanung	Zur Kenntnisnahme	
Hilzingen	3.14	Alle Möglichkeiten nutzen, übervolle Busse in Spitzen zu entschärfen.	Hierzu formuliert der NVP Standards	Zur Kenntnisnahme	
Hilzingen	-	In Kooperation mit Stadtbus Singen Haltestellenabstände zu weiterführenden Schulen verringern.	Gegenstand der Feinplanung	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidun gspunkt
Orsingen-Nenzingen	3.5.3	Vorschlag:Veränderte Verkehrsführung der Regionalbusse Eigeltingen - Orsingen: in Orsingen nicht mehr über die Eigeltinger Str., sondern über Kreisverkehr - Wohnland Hauber	Fahrweg und Fahrzeitverlängerung für den Bus. Aufgabe der Feinplanung	Zur Kenntnisnahme	
Orsingen-Nenzingen	3.3.	Anschlüsse Bus-Zug in Wahlwies funktionieren nicht.	Grundsätzlich werden Anschlüsse in der Relation Orsingen <-> Radolfzell in Nenzingen hergestellt. Zwischen Orsingen und Wahlwies bestehen nur sehr wenige Fahrten (Waldorfschule), deren Anschlüsse wären Aufgabe der Feinplanung	Zur Kenntnisnahme	
Landkreise+Kantone					
Tuttlingen	3.5.4	Aufgrund geringer durchgängiger Nachfrage zwischen Stockach und Tuttlingen grundsätzliche Zustimmung zu einer Brechung der Linie 7375 zwischen den beiden Kreisen.		Zur Kenntnisnahme	
Tuttlingen	3.5.4	Bei Einrichtung einer Schnellbuslinie Tuttlingen - Stockach: Mitbedienung Liptingen erwünscht	wird aufgenommen	Redaktionelle Änderung	
Tuttlingen	3.5.4	Es werden Potenziale in einer Schnellbuslinie gesehen, sowohl innerhalb des Lkr. Tuttlingen wie auch bezüglich einer Anbindung an den SPNV in Stockach und/oder Ludwigshafen. Der Lkr. TUT möchte sich an Planung beteiligen		Zur Kenntnisnahme	
Tuttlingen	3.5.3	Zustimmung zur Prüfung einer Verlängerung der Linie 3 Engen-Biesendorf bis nach Emmingen oder Tutttlingen.		Zur Kenntnisnahme	
Tuttlingen	3.5.2	kein Interesse mehr am Konzessionsabschnitt der Linie 7352 bis Immendingen, andere Angebote vorhanden	wird übernommen	Redaktionelle Änderung	
Tuttlingen	3.2.1	alle Schwarzwaldbahn IRE sollen wieder in Immendingen halten	wird übernommen	Redaktionelle Änderung	
Tuttlingen	3.2.1	Tagesrandzeiten (vor 7, nach 22 Uhr) Verbindungen von Konstanz über Engen bis Tuttlingen führen	Die Forderung nach Verbindungen zwischen den Landkreisen Konstanz und Tuttlingen auch in Tagesrandlagen ist im NVP enthalten. Die Art der Umsetzung sollte nicht Gegenstand des NVP sein, da der Landkreis nicht Aufgabenträger.	Zur Kenntnisnahme	
Tuttlingen	3.9.3	VHB-Karten bis Tuttlingen: wurde von uns aufgekündigt, wird aber vom VHB immer noch falsch verkauft	nicht Gegenstand des NVP	Zur Kenntnisnahme	
Bodenseekreis	-	gute Abstimmung und Übereinstimmung zwischen beiden NVPs, keine weiteren Anregungen		Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidun gspunkt
Bodenseekreis	3.3.2	Linie 7389: Seite 50 Einordnung Kategorie 1, Anlage 1 aber Kategorie 3	Fehler auf Seite 50 wird korrigiert. Die Verbindung Stockach-Überlingen ist als Busachse Kategorie 2 ausgewiesen; zusätzlich zwischen Stockach und Ludwigshafen als Erschließungslinie 3.	Redaktionelle Änderung	
Ravensburg	-	Gute Übereinstimmung der NVPs. Einvernehmen wird erteilt.		Zur Kenntnisnahme	
Ravensburg	3.3.2	Linie Konstanz - Ravensburg im NVP-Entwurf Lkr. Ravensburg als Kategorie 1 (Verbindungsfunktion) ausgewiesen, Biedienungsumfang weicht in der Nebenverkehrszeit geringfügig ab	Ist in der Umsetzung abzustimmen	Zur Kenntnisnahme	
Waldshut (einschließlich Regionalverband Hochrhein-Bodensee v. 07.10.2010)	3.2.1	Zustimmung zu Elektrifizierung Hochrheinstrecke.		Zur Kenntnisnahme	
Regionalverband Hochrhein-Bodensee	-	Schließt sich der Stellungnahme des Lkr. Waldshut an		Zur Kenntnisnahme	
Schwarzwald-Baar-Kreis	-	Zustimmung zu verkehrlichen Aussagen des NVP		Zur Kenntnisnahme	
Schwarzwald-Baar-Kreis	3.9.3	Das Ziel der Herstellung einer tariflichen Kooperation des VHB bis zum Ziel Donaueschingen wird nicht mitgetragen, da VSB und VHB nicht direkt verbunden.	Die Erreichbarkeit des Ziels Donaueschingen mit Verbundtarifen war ausdrücklicher Wunsch aus der Mitte des Kreistags; Lösung über 3er-Tarif angestrebt, welcher direkt an VHB angrenzt.	Zustimmung (Änderung in folgende offenere Formulierung: "nach Möglichkeit Donaueschingen")	31
Schwarzwald-Baar-Kreis	-	Tarifvergleich mit andern Verbänden ungünstig: VSB hat grundsätzlich andere Zonenaufteilungen und Fahrten-/ Linienangebote als die im Vergleich dargestellten Verbände.	Es wurden im Vergleich nicht die Anzahl der Zonen verglichen, sondern Fahrpreise über vergleichbare Kilometerdistanzen	Zur Kenntnisnahme	
Kanton Thurgau	2.2	Linie 925 als Ergänzungslinie zur Linie 908 aufnehmen	Spätverkehr ist inzwischen in Linie 908 integriert	Zur Kenntnisnahme	
Kanton Thurgau	3.3.2	Planungen des Kantons Thurgau zur Linie 908/925 aufnehmen	Planung des Kantons Thurgau: Nachrichtliche Übernahme	Redaktionelle Änderung	
Kanton Thurgau	3.3.2	geplante Linie 904 aufnehmen	Planung des Kantons Thurgau: Nachrichtliche Übernahme	Redaktionelle Änderung	
Kanton Thurgau	3.9.4	Kombi-Tarif Ostwind ist zu erweitern. Als Ziel ist eine Abgrenzung des Schweizer Gültigkeitsbereichs der Euregio Tageskarte zu bestimmen. Gespräche laufen.	Die im NVP beschriebene Abgrenzung orientiert sich am Gültigkeitsbereich der Euregio Tageskarte, soweit Verflechtungen mit dem Lkr. Konstanz vorhanden sind.	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidun gspunkt
Kanton Thurgau	3.9.4	Vertrieb Kombi-Ticket auf alle Vertriebskanäle ausweiten	wird ergänzt als Ziel	Redaktionelle Änderung	
Kanton Schaffhausen	-	In den Karten: Korrektur Thayngen statt Thayngen	wird korrigiert	Redaktionelle Änderung	
Kanton Schaffhausen	-	In den Karten fehlen teilweise die Schienenhalte in der Schweiz	wird korrigiert	Redaktionelle Änderung	
Kanton Schaffhausen	-	Der Verlauf der Linie 25 ab Dez. 2010 ist zu aktualisieren	wird angepasst	Redaktionelle Änderung	
Kanton Schaffhausen	-	Die Darstellung der Schülerverkehrsströme Büsingen-> Schweiz fehlt	Dies trifft zu. Aus Gründen der Datenverfügbarkeit sind im NVP nur Schülerströme innerhalb des Landkreises dargestellt. Die Verflechtungen sind dennoch bekannt, die Verbindungen sind sichergestellt.	Zur Kenntnisnahme	
Kanton Schaffhausen	-	In der Karte Angebotskategorien wird gewünscht, dass für den Abschnitt Thayngen-Schaffhausen keine Aussage getroffen wird, da von Schweizer Seite hier eine höhere Kategorisierung gewünscht ist.	wird angepasst	Redaktionelle Änderung	
Kanton Schaffhausen	20.10.2010	In der Tabelle Taktichte ist die Zuständigkeit "Schweiz" durch "Kanton Schaffhausen" zu ersetzen	wird angepasst	Redaktionelle Änderung	
Kanton Schaffhausen	-	Anregung: in den Verbundvergleich Schweizer Tarifverbände mit aufnehmen	wegen fehlender Vergleichbarkeit im Preisniveau, Tarifstruktur (Halbtax) sowie Kursschwankungen nicht sinnvoll	Zur Kenntnisnahme	
Kanton Schaffhausen	2.2.1	Anregung zu Tabelle 2.2.1-2, dass diese sämtliche Linien enthält, nicht nur die vom Landkreis finanzierten	Formulierungen werden überprüft	Redaktionelle Änderung	
Kanton Schaffhausen	2.2.5	Aufnehmen: Bahnhof Singen wird zum Engpass (Bahnsteigkanten); engere Blockunterteilung Singen - Thayngen	wird übernommen	Redaktionelle Änderung	
Verkehrsunternehmen					
Stadtwerke Singen	3.5.3	Neuordnung der Linie 7364: nur unter Einbeziehung Singen-Beuren wird zugestimmt; Bustrasse innerhalb des Stadtteils wird gebaut	erledigt, Neukonzept wurde zum Dezember 2010 umgesetzt.	Zur Kenntnisnahme	
Stadtwerke Singen	3.5.3	Verbindung Steißlingen-Singen wird zugestimmt, nördl. wie südl. der Bahn gelegene Gebiete einbeziehen (20.000 Arbeitsplätze): demnächst wird Mittelspange zwischen B34 und Georg-Fischer-Straße gebaut und Bahnübergang Singen-Industriegebiet geschlossen		Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
Stadtwerke Singen	3.5.3	Zur Zeit Bau Haltestelle Waldheimsiedlung am östlichen Eingang der Aluminiumwerke (Linien 7363 und 7350). Über Werksgelände wäre Zugang zum Bf Singen-Industriegebiet möglich		Zur Kenntnisnahme	
Stadtwerke Singen	-	AST landkreisweit mit gemeinsamer Taxizentrale einrichten	Dies ist eine Frage der Umsetzung, die nicht im NVP behandelt werden kann	Zur Kenntnisnahme	
Stadtwerke Singen	5.2	Stadtbuslinie 7 Singen - Überlingen - Bohlingen und neue Linie 9 Singen - Hausen - Schlatt sollen in das Linienbündelungskonzept aufgenommen werden	Vereinbarte Vorgabe für den NVP: Keine Festlegungen zu Stadtverkehrslinien; spätere Kooperationen im Zuge von Vergabeverfahren sind unabhängig davon denkbar.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs (Keine Aufnahme in die Linienbündelungskonzeption)	41
Stadtwerke Singen	3.3.2	Die Linie 7349 Singen - Stein a.R. sollte unbedingt beibehalten werden.		Zur Kenntnisnahme	
Stadtwerke Singen	3.5.1	Ausbau der Verbindung Singen - Rielasingen - Worblingen - Bohlingen - Moos (-Radolfzell) wird begrüßt		Zur Kenntnisnahme	
Hohenzollerische Landesbahn AG	3.2.2	Zustimmung zum Ziel, den Spätverkehr auf dem Seehäsle auszubauen. Der derzeitige frühe Betriebsschluss Mo-Mi ist nicht ausreichend	Im NVP enthalten	Zur Kenntnisnahme	
Hohenzollerische Landesbahn AG	3.2.2	Verlängerung bis Hindelwangen dürfte enormes Kundenpotenzial erschließen	Im NVP enthalten	Zur Kenntnisnahme	
Hohenzollerische Landesbahn AG	3.2.2.	In Abstimmung mit Land Schienenachse Mengen - Meßkirch - Stockach - Radolfzell im Blick behalten	Aussagen zum Freizeitverkehr auf dieser Strecke sind in Abschnitt 3.2.2 des NVP enthalten.	Zur Kenntnisnahme	
Hohenzollerische Landesbahn AG	3.2.1	Verkehrshalt Bodenseegürtelbahn in Stahringen würde Angebot Stockach/Stahringen - Überlingen deutlich verbessern (ggf. dann Bus Ludwigshafen - Stockach obsolet)	Dieses Ziel ist im NVP enthalten	Zur Kenntnisnahme	
Hohenzollerische Landesbahn AG	3.2.4	Haltepunkt Radolfzell-Altbohl wird befürwortet, allerdings könnte Verspätungssituation auf der Strecke problematischer werden und Gesamtreisezeit wird erhöht		Zur Kenntnisnahme	
Hohenzollerische Landesbahn AG	3.2.5	Engpass: eingleisiger Brandbühlentunnel und überschneidende Einfahrt in Bf Stahringen. Infrastrukturausbau dringlich.	wird übernommen	Redaktionelle Änderung	
DB Regio AG	2.2.1	In Tab 2.2.1-1 bei 730 hinten SBB streichen, bei 731 hinten DB statt DN	wird korrigiert	Redaktionelle Änderung	
DB Regio AG	2.2.6	bitte ergänzen: Schwarzwaldbahn und Gäubahn: "55 cm in den Steuer- und Mittelwagen"	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
DB Regio AG	2.2.9	Schienerverkehr, Ende erster Absatz: bitte ergänzen: " Die eingesetzten Doppelstockzüge verfügen über einen Tiefeinstieg bei allen Doppelstockwagen (55 cm über SO)."	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
DB Regio AG	2.2.9	Schienerverkehr, zweiter Absatz: bitte Singen streichen, hier gibt es Aufzüge	wird korrigiert	Redaktionelle Änderung	
DB Regio AG	-	Seite 5, Zeile 156 Allensbach: "Kundenfreundliche Fahrkartenautomaten": Seit Mai 2009 sind neue RTA installiert, sie werden im Oktober 2010 eine verbesserte Nutzeroberfläche erhalten.		Zur Kenntnisnahme	
RAB	3.3.2; 3.4.2; 3.4.3	Allgemeiner Hinweis: im ländlichen Raum ist ein starrer Takt problematisch, da er die Bedürfnisse des Schülerverkehrs entgegensteht; Takt + Zusatzfahrten kann sehr teuer werden	Die Erschließungslinien im ländlichen Raum sind fast vollständig der Kategorie 3 zugeordnet, insbesondere die Linien des VU RAB. Zu diesen Linien legt der NVP in Kap. 3.4.3 ausdrücklich fest, dass an Schultagen vom Taktraster abgewichen werden darf.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	15
RAB	3.3.2; 3.4.2; 3.4.3	Der angestrebte Bedienungsstandard in der Schwachverkehrszeit am Abend und am Wochenende wird als zu hoch angesetzt betrachtet. Das Potenzial beschränkt sich auf den Freizeitverkehr, die Kosten der Leistungserstellung sind durch Lohnzuschläge erhöht. Auch aus ökologischer Sicht sind fast leere Fahrzeuge bedenkenswert	Im ländlichen Raum sind für die Schwachverkehrszeit überwiegend bedarfsgesteuerte Systeme (AST) vorgesehen.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs (Bedienung ist durch AST vorgesehen)	16
RAB	3.4.2; 3.4.3	Bedienungszeiten: RAB schlägt eine Änderung der Verkehrszeiteinteilung für Busachsen der Kategorien 1 und 2 vor (und damit dann eine Reduzierung des erforderlichen Angebotes), insbesondere: 1. Mo - Fr auch 12-14 Uhr in HVZ aufnehmen 2. Abendverkehr nur bis 21 Uhr 3. Sa morgens SVZ bis 9 Uhr (statt bis 7 Uhr) sowie bereits ab 16 Uhr 4. Sonntags Verkehr nur von 9 bis 18 Uhr	Im Vorschlag der RAB (Bedienungskategorien) wurden die Zeiteinteilungen verändert. Widerspricht politischer Beschlussfassung in Strukturkommission und Kreistag	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	17
RAB	3.3.2	andere Einordnung von Buslinien: 7389 als Busachse der Kategorie 2 statt Kategorie 1	Zustimmung. Die Achse Stockach - Überlingen wird der Kategorie 2 zugeordnet: dies war im Anhörungsentwurf missverständlich dargestellt	Redaktionelle Änderung	
RAB	3.3.2	andere Einordnung von Buslinien: 7394 Konstanz - Friedrichshafen als Busachse Kategorie 1 im Rahmen Korridor Betrachtung mit Stadtverkehr und Fähre	Diese Achse ist als Busachse Kategorie 1 ausgewiesen	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
RAB	3.3.2	andere Einordnung von Buslinien: 7373 Konstanz - Ravensburg als Busachse Kategorie 2	Die Achse Konstanz - Ravensburg ist übereinstimmend mit der Forderungen im NVP als Busachse Kategorie 2 ausgewiesen	Zur Kenntnisnahme	
RAB	3.4	Bitte ergänzen: "Vom angestrebten Bedienungsumfang kann nach unten abgewichen werden, sofern die lokal vorhandene Nachfrage voraussichtlich ein Angebot im genannten Umfang unter ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten nicht rechtfertigt."	Kann nicht übernommen werden, da politisch eine kreiseinheitliche Bedienung angestrebt wird. Im Fall geringer Nachfrage sieht der NVP vor, dass an Stelle von Busverkehr AST-Fahrten zum Einsatz kommen.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	18
RAB	3.4.3	Bitte bei touristischen Linien saisonal unterschiedliche Nachfrage berücksichtigen, z.B. bei den seequerenden Linien	Die seequerenden Linien sollen insb. auch zur Verbindung der Ober- und Mittelzentren für den Alltagsverkehrs ausgebaut werden. Saisonale Einschränkungen widersprechen diesem Ziel.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs (Keine Unterscheidung Sommer-/ Winterfahrplan)	19
RAB	3.3.2; 3.4.2; 3.4.3	Bei Defiziten im Mindestbedienungsumfang einzelner Linien, sollten alternative Fahrtmöglichkeiten in Bewertung einbezogen werden.	Dies kann bei der Umsetzung geschehen; allerdings sind dabei auch die Aspekte der Fahrpreise zu berücksichtigen	Zur Kenntnisnahme	
RAB	3.3.1	Auf seequerenden Schnellbusverbindungen ist die im NVP geforderte Durchschnittsgeschwindigkeit von 30km/h nicht zu erreichen (Fähre, hohes Verkehrsaufkommen B31 und B33). Deshalb sollte auf eine solche, nicht einhaltbare, Formulierung verzichtet werden.	Am Ziel einer Durchschnittsgeschwindigkeit auf den Busachsen (=Schnellbusse) von 30 km/h wird festgehalten, auch um ggf. Busbeschleunigungsmaßnahmen begründen zu können. Bei den seequerenden Linien mit Nutzung der Fähre wird ein einschränkender Hinweis angebracht, dass sich das Ziel auf die Abschnitte des Straßenverkehrs bezieht.	Redaktionelle Änderung	
RAB	3.7.3	Die Einbeziehung der Regionallinien in Busbeschleunigungsmaßnahmen wird begrüßt		Zur Kenntnisnahme	
RAB	3.8.1	Höchstalter der Busse in Kategorie AB 1 10-12 statt 8 Jahre.	Das Höchstalter der Fahrzeuge der Kategorie A wird auf 10 Jahre erhöht. Dadurch können Kosten gesenkt werden.	Zustimmung (Änderung des Anhörungsentwurfs: 10 Jahre statt 8 Jahre)	25
RAB	3.8.1	keine Begrenzung der Fremdwerbung	Die Ziele für die Beschränkung der Fremdwerbung beziehen sich nur auf die Aussage "keine flächige Scheibenbeklebung". An diesem Ziel wird aus Sicht der Fahrgäste festgehalten.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	28

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidun gspunkt
RAB	3.8.1	keine einheitliche Farbgebung je Linienbündel (unwirtschaftliche Fahrzeugumläufe, mehr Reservefahrzeuge)	Die Unternehmen sind nach dieser Festlegung frei in der Wahl der Außengestaltung und können für sämtliche von ihnen betriebenen Verkehre eine einheitliche Gestaltung wählen. Die beschriebenen Nachteile entstehen daher nicht.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	26
RAB	3.14	Im NVP die herstellerseitig vorgegebene Fahrgastkapazität als maßgebliches Kriterium definieren.	Die von den Herstellern angegebene max. Fahrgastzahl ist definiert über das max. zulässige Zuladegewicht. Dies deckt sich in der Praxis nicht mit dem Anspruch an eine qualitätsvolle Beförderung der fahrgäste im ÖPNV. Vielfach ist die zulässige Fahrgastzahl in der Praxis ohnehin nicht erreichbar.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs (Die Verbesserung der Schülerbeförderung wird bewusst angestrebt)	36
RAB	3.15	Bei den touristischen Verkehren sollen alternative Fahrmöglichkeiten (Korridorbetrachtung) berücksichtigt werden	dies ist im NVP geschehen, da in Kap 3.15 keine Festlegungen zu einzelnen Linien enthalten sind	Zur Kenntnisnahme	
RAB	-	Wenn Mindestbedienungsstandards im NVP nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können, gehen wir von einer Mitfinanzierung der Gebietskörperschaften aus. Oder Tarifierpassungen.	Davon ist auszugehen.	Zur Kenntnisnahme	
RAB	5	Mindestbedienungsstandards werden die ÖPNV-Qualität verbessern, so dass ein wettbewerbsorientiertes Linienbündelungskonzept nicht erforderlich ist.	Es wird davon ausgegangen, dass die angestrebten Bedienungsstandards - wie bislang auch - in den meisten Fällen nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können. Zuschüsse des Aufgabenträgers sind nach VO 1370 jedoch grundsätzlich wettbewerblich auszubringen.	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	Ifd. Nr. Entscheidungspunkt
RAB	-	Bitte im NVP aufnehmen, dass die Verkehrsunternehmen nach ISO 9001:2008, ISO 14001:2005 und OHSAS 18001:2007 zu zertifizieren sind.	Es wird empfohlen, sich nicht im NVP auf derartige Zertifizierungen festzulegen: 1. Die Zertifizierungen beurteilen nur die internen Abläufe des Qualitätsmanagementsystems der Unternehmen und legen nicht das gewährleistete Qualitätsniveau gegenüber den Kunden fest. Dieses muss über den Verkersvertrag festgelegt werden. 2. Die Zertifizierungen sind auf große Unternehmen zugeschnitten und sind für KMU nicht sinnvoll anwendbar und leistbar. 3. Aus diesem Grund ist die Forderung nach derartigen Zerifizierungen auch vergaberechtlich strittig und unsicheres Terrain.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs (Keine Festlegung im NVP aus den genannten Gründen).	44
SBG		allgemein:			
SBG	-	NVP berücksichtigt nicht die historische Entwicklung und die Historie der vom Markt nicht angenommenen und daher wieder eingestellten Verbesserungen	Vom Landkreis sind einheitliche Bedienungskriterien erwünscht. Unter veränderten Verhältnissen können nur Konzepte angegangen werden. Insbesondere bieten AST-Verkehre neue Lösungen für nachfrageschwache Verkehrsräume und -zeiten.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.5	NVP ignoriert die zum Dezember 2010 bereits vorgesehenen Angebotsanpassungen	NVP wurde konzeptionell im Mai 2010 abgeschlossen. Neue Entwicklugen werden im Einzelfall redaktionell angepasst.	Redaktionelle Änderung	
SBG	3.4	Kreisweite Vertaktung der Regionalbusverkehre geht über das realistische Nachfragepotenzial hinaus	auf den meisten Linien wird ein Takt vorgesehen, als AST aber nur bei Bedarf gefahren (nicht als festes Linienverkehrsangebot)	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs (Bedienung ist durch AST vorgesehen)	16

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	Ifd. Nr. Entscheidungspunkt
SBG	3.14	Kapazitäts-Qualitätsstandards im Schülerverkehr führen zu erheblichen Kostensteigerungen	Es ist politischer Wunsch, in der Schülerbeförderung akzeptable Verhältnisse zu schaffen. Die Qualitätsstandards hinsichtlich der maximalen Auslastung der Busse werden bei den Stehplätzen mit 4 Pers./Quadratmeter bei Fahrzeiten bis 15 Minuten (bzw. bei Fahrzeiten über 15 Minuten: 2 Personen/qm) als nicht übertrieben ambitioniert betrachtet.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs (Die Verbesserung der Schülerbeförderung wird bewusst angestrebt)	36
SBG	3.4	Gegen eine konsequente Vertaktung spricht, dass auch der Schienenverkehr in der HVZ nicht vertaktet ist.	Aus diesen Gründen ist im Abschnitt 3.4.3 ausgeführt: "Sofern in der morgendlichen Hauptverkehrszeit im SPNV Abweichungen vom Taktraster gegeben sind, kann auch beim Regionalbusverkehr davon abgewichen werden." Das Wort "morgendlichen" wird gestrichen	Redaktionelle Änderung	
SBG	3.4	Die Gewinnung von zuverlässigen Taxiunternehmen für die Bedienung der AST-Verkehre wird schwer sein.	Die Gewinnung von interessierten und zuverlässigen Taxi-/Mietwagen-Unternehmen zur Durchführung von AST-Verkehren ist in der Regel tatsächlich nicht immer einfach, ist aber letztlich doch in allen Kreisen gelungen.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.4.1	Eine Erfordernis von Nachtverkehren über den Stadtbus und Schienenverkehr hinaus ist nicht nachvollziehbar.	Ein Nachtverkehrsangebot wird nur für die Wochenendnächte Fr/Sa und Sa/So vorgesehen. In anderen Landkreisen mit Universitätsstädten vergleichbarer Größenordnung (z.B. Tübingen) haben sich solche regionalen Nachtbussysteme auf den Hauptachsen des Landkreises bewährt und erfreuen sich hoher Nachfrage. Ein Busverkehr ist nur (als Schienenersatzverkehr) auf den Achsen Konstanz-Engen und Radolfzell - Stockach vorgesehen. Alle anderen Linien sollen mit AST bedient werden.	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
SBG	3.4	Eine Verschmelzung von Schülerverkehr mit ÖPNV ist bei einer Vertaktung der Verkehre nicht mehr möglich. Dies wirkt sich negativ auf die Finanzierung aus.	Für die Überzahl der Erschließungslinien der Kategorie 3 ist festgelegt, dass an Schultagen vom Takt abgewichen werden kann. Redaktionelle Ergänzung: Bereits in Kap. 3.1 wird im Abschnitt "Leitbild Integraler Taktfahrplan" ein Satz eingefügt, der darauf hinweist, dass bei Schülerverkehrserfordernissen vom Leitbild abgewichen werden kann.	Redaktionelle Änderung	
SBG	3.14	Qualitätsstandards im Schülerverkehr hinsichtlich der Kapazitäten über die gesetzlichen Vorschriften hinaus verteuern den ÖPNV überproportional.	Es ist politischer Wunsch, in der Schülerbeförderung akzeptable Verhältnisse zu schaffen. Die Qualitätsstandards hinsichtlich der maximalen Auslastung der Busse werden bei den Stehplätzen mit 4 Pers./Quadratmeter bei Fahrzeiten bis 15 Minuten (bzw. bei Fahrzeiten über 15 Minuten: 2 Personen/qm) als nicht übertrieben ambitioniert betrachtet.	Zur Kenntnisnahme: Verbesserung der Schülerbeförderung wird bewusst angestrebt	
SBG	3.3.1	Eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h auf den Nahverkehrsachsen ist völlig unrealistisch.	Das Ziel 30 km/ ist ausschließlich für die <u>Busachsen</u> , nicht für die Erschließungslinien festgelegt. Hier ist eine Geschwindigkeit von 30 km/h anzustreben. Mit Ausnahme der Verbindung Singen-Stein und der seequerenden Linien erreichen die Buslinien auf den Busachsen bereits heute Durchschnittsgeschwindigkeiten über 30 km/h. Redaktionelle Einschränkung erfolgt bei den seequerenden Linien.	Redaktionelle Änderung	
SBG	-	Mittel- und langfristig werden durch den NVP alle Linien zuschussbedürftig oder sogar hochgradig zuschussbedürftig.	Bereits heute ist der Großteil der Regionallinien nicht eigenwirtschaftlich. Durch höhere Bedienungsstandards wird es für die Betreiber sicherlich schwieriger, zu eigenwirtschaftlichen Angeboten zurückzukehren. Jedoch sind diese Standards politisch angestrebt.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	4.2	Wettbewerbliche Vergaben führen nicht immer zu Kostensenkungen	Im Regelfall bringen wettbewerbliche Vergaben im ÖPNV bis heute deutliche Einsparungen, sofern den Bietern keine nicht beeinflussbaren Risiken zugeordnet werden.	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
SBG		im Einzelnen:			
SBG	2.1.	"vergleichsweise geschlossener Verkehrsraum" im nördlichen Lk: aufgrund Kreisgrenzen überschreitender Verkehre ist dies eine Fehleinschätzung.	Im Vergleich zu anderen Landkreisen ist der Landkreis Konstanz aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten ein "vergleichsweise" geschlossener Verkehrsraum im Regionalbusverkehr. Einzelne über die Kreisgrenzen hinausreichende Linien widersprechen dieser Grundaussage nicht.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	2.1.	Kreisgrenzenüberschreitende Linien dürfen nicht gebrochen werden, da dies die Attraktivität senkt.	Die einzige vorgesehene Brechung betrifft die Linie 7375 zwischen Stockach und Tuttlingen; aufgrund ihrer langen Fahrzeit ist sie jedoch für den durchgängigen Verkehr unattraktiv und soll durch eine Schnellbusverbindung ergänzt werden. Dem stimmt auch der benachbarte Aufgabenträger Landkreis Tuttlingen zu.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	2.2.	Im Stadtverkehr Radolfzell kommen nicht 10, sondern 6 Fahrzeuge zum Einsatz	wird korrigiert	Redaktionelle Änderung	
SBG	2.2.2.	Dass im Regionalbusverkehr eine einprägsame Vertaktung des Angebots nicht gegeben ist, trifft nicht zu. Eine Vertaktung ist vielfach nicht möglich, z.B. weil am Morgen auch der Schienenverkehr nicht vertaktet ist. Es wird eine Darstellung erwartet, zu welchen Wochentags- und Tageszeiten die Vertaktung im Regionalbus von jener im SPNV abweicht.	Die Verkehre im Landkreis sind zumeist rhythmisiert, aber nicht konsequent vertaktet. z.B. 7368 Samstag: Wechsel zwischen 1- und 2-Stunden-Takten z.B. 7372 Sonntag: Ausfall eines Kurses im 1-Std. Takt z.B. 7363 Mo-Fr: Auflösung Takt 12.20 - 15.30 Uhr. Wird redaktionell neu gefasst: Beim Regionalbus vielfach Taktstrukturen, aber im Einzelfall Taktlücken oder Stolpertakte.	Redaktionelle Änderung	
SBG	2.2.2	Es wird um Klärung der Frage gebeten, was eine "zuverlässige Vertaktung" ist.	ein konsequenter, merkbarer Takt ohne Taktlücken	Zur Kenntnisnahme	
SBG	2.2.2	Nachtverkehr: Die Annahme einer "relevanten Nachfrage" im Regionalbusverkehr ist eine nicht belastbare Behauptung. Das im NVP vorgeschlagene Nachtbusssystem halten wir für weit über die Nachfrage hinaus geplant. Welche ähnlich strukturierten Verkehrsräume wurden als Maßstab herangezogen?	Die Aussage bezieht sich nur auf die potenzialstarken Achsen. Wird redaktionell geändert	Redaktionelle Änderung	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidun gspunkt
SBG	2.2.3	Ein Reisezeitvergleich mittels Routenplaner ist nicht zielführend, da staubelastete Strecken im Fahrplan, aber nicht im Routenplaner einkalkuliert sind.	Der bewusst vereinfachte Vergleich soll weniger das absolute Reisezeitverhältnis ÖV:MIV bewerten als im relativen Vergleich unter den Buslinien Schwachstellen bei den ÖPNV-Reisezeiten aufzeigen.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	2.2.3	Reisezeitenvergleich: Umwegige Linienführungen/nicht abgestimmte Anschlüsse: Es soll dargelegt werden, was unter umwegigen Linienführungen zu verstehen ist und wie dieses Problem gelöst werden kann. Die Anschlüsse zwischen Bus und Schiene sind im Verkehrsgebiet sehr gut abgestimmt [Anm.: und können daher kein Grund für schlechte ÖV-Reisezeiten sein].	Eine umwegige Linienführung besteht bislang z.B. 1. zwischen Volkertshausen und Singen und führt zu sehr langen Fahrzeiten. Durch eine Aufteilung in zwei Linien wird dies nun gelöst. 2. zwischen Singen und Tengen aufgrund zahlreicher Stichfahrten 3. Insbesondere im morgendlichen Schüler-/Berufsverkehr gibt es zuweilen schlechte Zuganschlüsse, z.B. Linie 7393 von Hohenfels Stockach Busbahnhof an 7.28, Zug nach Radolfzell ab 7.46 Uhr	Zur Kenntnisnahme	
SBG	2.2.4	Die geringen Erschließungsdefizite zeigt die hohe Qualität des Regionalbusverkehrs.		Zur Kenntnisnahme	
SBG	2.2.9	Barrierefreiheit der Fahrzeuge: Die Aussage, im Regionalbusverkehr kämen nur vereinzelt Niederflurfahrzeuge zum Einsatz, entspricht nicht der Realität.	Redaktionelle Anpassung: wachsender Anteil an Niederflurfahrzeugen, jedoch noch kein durchgängiger Einsatz.	Redaktionelle Änderung	
SBG	2.3.1	Die Formulierung, von Seiten der Busunternehmen wurden keine linienscharfen Fahrgastzahlen zur Verfügung gestellt, erweckt einen negativen Eindruck.	wird umformuliert: Die vorhandenen Datengrundlagen lassen keine linienscharfe Analyse der Fahrgastzahlen zu. Sofern hierzu Daten bereitgestellt werden, werden diese in den NVP übernommen.	Redaktionelle Änderung	
SBG	2.3.6	Die Relevanz der rückläufigen Fahrschülerzahlen in Bezug auf die künftige Kostenentwicklung ist nicht ausreichend dargestellt.	Die demografisch bedingten Prognosen sind ausführlich dargestellt. Da viele Aspekte der Schülerbeförderung noch unklar sind (Entwicklung der Schulstandorte) kann noch kein eindeutiges Resümee gezogen werden.	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
SBG	2.3.7	Allein durch Marktbearbeitung werden die Fahrgastzahlen kaum weiter deutlich steigen. Dafür wären massive Angebotsausweitungen erforderlich, für die sich wohl kaum ein Finanzierer finden wird.	Der Nahverkehrsplan setzt eindeutig auf Angebotsausweitungen auf den Linien mit Nachfragepotenzial. In verkehrsschwachen Räumen soll verstärkt das AST zum Einsatz kommen. Insgesamt werden die Angebotsausweitungen Kosten nach sich ziehen. Der NVP ist so angelegt, dass die Kostensteigerungen durch Einsparungen im Zuge der wettbewerblichen Vergabe gegenfinanziert werden sollen.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	2.3.7	Das Ziel klar strukturierter Angebote ist nicht immer mit vertretbaren Kosten zu erreichen.	Daher ist dies als Ziel definiert, nicht als verbindlich umzusetzende Maßnahme	Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.1	Das Leitbild "Integraler Taktfahrplan" wird unterstützt. Bedeutet "Leitbild Integraler Taktfahrplan" eine zwingende Umsetzung oder ein Leitbild, das die Richtung vorgibt für Angebotsverbesserungen, die das betrieblich Darstellbare und das finanziell Umsetzbare immer mit im Blick hat.	Ein Leitbild ist ein Leitbild, das in der Praxis aus den von der SBG dargestellten Gründen nicht immer vollständig umgesetzt werden kann.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.1	Das Engagement der Verkehrsunternehmen bei der Verbesserung des ÖPNV wird nicht ausreichend gewürdigt.	Dies trifft zu und wird ergänzt.	Redaktionelle Änderung	
SBG	3.1	Das Leitbild des Integralen Taktfahrplans ist in den ländlichen Teilen des Landkreises aufgrund der Zwänge des Schülerverkehrs nicht umsetzbar.	Das Leitbild ist zu Zeiten des Schülerverkehrs nicht immer umsetzbar. Dies ist im NVP auch so formuliert (vgl. 3.4.3). Redaktionelle Ergänzung: Bereits in Kap. 3.1 wird im Abschnitt "Leitbild Integraler Taktfahrplan" ein Satz eingefügt, der darauf hinweist, dass bei Schülerverkehrserfordernissen vom Leitbild abgewichen werden kann.	Redaktionelle Änderung	
SBG	3.1.	Die Forderung nach einer technikgestützten Anschlusssicherung wird unterstützt.		Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.3.1	Die Zuordnung der Linien zu Bedienungskategorien ist nicht hergeleitet, sondern einfach gesetzt. Die Kategorisierung der Linien ist sehr akademisch hergeleitet und stark kennziffernlastig.	Die Zuordnung wurde entgegen der Darstellung auf der Basis raumordnerischer Vorgaben, des Einwohnerpotenzials im Linienverlauf sowie der Auswertung der Pendlerverflechtungen hergeleitet (vgl. Anlage 1). Auf Fahrgastzahlen konnte mangels Verfügbarkeit nicht zurückgegriffen werden.	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
SBG	3.3.1	Die Forderung nach einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h auf den Nahverkehrsachsen ist u.E. nicht umsetzbar.	Das Ziel ist für die Busachsen begründet und realistisch; Einschränkende Anmerkung erfolgt zu den seequerenden Linien (vgl. oben)	Redaktionelle Änderung	
SBG	3.3.4	In Tabelle 3.3.4-1 ist die Zahl der erschlossenen Einwohner zu überprüfen. (redaktionelle Fehler)	Die Zahl markiert nur die Anzahl der Einwohner, die nicht bereits durch eine Erschließungslinie primär erschlossen sind. Bei den Achsen steht die Verbindungsfunktion zwischen den Zentren im Vordergrund: Die Zahl der unterwegs erschlossenen Einwohner ist für die Achsenfunktion kein ausschlaggebender Wert.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.4.2	Die Zuordnung der Verkehrszeiten "Hauptverkehrszeit" und "Nebenverkehrszeit" trifft auf die vom Schülerverkehr dominierten Linien im ländlichen Raum nicht zu. Hier liegt die Verkehrsspitze nicht am Nachmittag, sondern am Mittag.	Die Definition der Verkehrszeiten dient der Festlegung der Taktzeiten. Zusatzkurse im Schülerverkehr am Mittag erfolgen hingegen bedarfsorientiert und nicht unbedingt im Takt.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.4.3	Das Nachtverkehrsnetz muss ein schlüssiges Gesamtkonzept sein. Auf die Nachtverkehrslinien des SPNV und der innerstädtischen Linien hat der Landkreis jedoch keinen Einfluss.	Dazu müssen die Aufgabenträger zusammenarbeiten. Im NVP kann der Landkreis nur seine eigenen Ziele beschreiben.	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	Ifd. Nr. Entscheidungspunkt
SBG	3.4.3	<p>Die Festlegung der Bedienungshäufigkeiten wird ohne linienscharfe Potenzialanalyse und erlöstechnische Bewertung anhand relevanter Ertragswerte aus Verbundtarif-Verkäufen vorgenommen. Dies treibt alle eigenwirtschaftlichen Verkehre in die Gemeinwirtschaftlichkeit.</p> <p>Die Kosten und ihre Finanzierung sind projekt- (=linien)bezogen darzustellen, wie in §11 (4) ÖPNVG Baden-Württemberg gefordert.</p>	<p>Der NVP formuliert die verkehrlichen Anforderungen aus Sicht einer ausreichenden Verkehrsbedienungs sowie auf der Basis des Gesamtverkehrspotenzials. Die verfeinerte Bewertung des finanzierbaren Angebots muss in einem zweiten Schritt im Vorfeld einer anstehenden Neuvergabe der Verkehre erfolgen. Da bislang von Seiten der Verkehrsunternehmen und des Verkehrsverbunds noch keine Nachfrage- / Erlösangaben zu den Linienverkehren vorliegen, besteht zu diesem abgestuften Vorgehen keine Alternative.</p> <p>Vor dem Hintergrund, dass nahezu sämtliche Regionalbuslinien im Landkreis Konstanz bereits heute bezuschusst werden, ist nicht zu befürchten, dass dadurch eigenwirtschaftliche Verkehre in die Gemeinwirtschaftlichkeit getrieben werden.</p> <p>Im Übrigen wurde umfangreiche Kostenberechnungen zur Ermittlung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit der Standards durchgeführt und intern vorgestellt. § 11 (4) ÖPNVG Baden-Württemberg bezieht sich lediglich auf Investitionsvorhaben, deren Kosten dargestellt werden "sollen".</p>	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	Ifd. Nr. Entscheidungspunkt
SBG	3.4.1	Die Forderung nach Aufbau von Taktverkehren verkennt die Gegebenheiten im Landkreis Konstanz außerhalb der Städte, bei denen der Schülerverkehr das Rückgrat darstellt. Der NVP hingegen stellt den Schülerverkehr als Randerscheinung dar, der "über Zusatzkurse abzudecken" wäre. Dies würde zu erheblichen Zusatzkapazitäten und -kosten führen.	Der Nahverkehrsplan sieht eine konsequente Vertaktung nur für die wenigen Busachsen sowie die insgesamt 6 Erschließungslinien der Kategorie 1 und 2 vor. Für die Überzahl der Erschließungslinien der Kat. 3 und die Ergänzungslinien ist festgelegt: "hier kann an Schultagen im Einzelfall auch unter Aufgabe von Anschlüssen vom Taktraster abgewichen werden, wenn dies zur Abdeckung von Schülerverkehrsbedürfnissen erforderlich ist". Der Schülerverkehr hat hier also Vorrang. Redaktionelle Ergänzung: Bereits in Kap. 3.1 wird im Abschnitt "Leitbild Integraler Taktfahrplan" ein Satz eingefügt, der darauf hinweist, dass bei Schülerverkehrserfordernissen vom Leitbild abgewichen werden kann.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	15
SBG	3.5	Das gewachsene Angebot (außer Konzeptverkehre) spiegelt das wirtschaftlich darstellbare Angebot wieder. Angebotsausweitungen führen zu einer Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit des Verkehrs. Jede Verkehrsverdichtung ist im Einzelfall einer Kosten-Nutzen-Rechnung zu unterziehen.	Die erforderliche Kosten-Nutzen-Analyse kann wie oben dargestellt - im Einzelfall erst erfolgen, wenn für konkrete Linien Nachfrage- und Erlösdaten verfügbar sind. Die notwendige Priorisierung innerhalb der insgesamt angestrebten Ziele kann daher der NVP nicht leisten. Diese muss daher im Zuge der Umsetzung erfolgen.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.5.1	Die Neuordnung Linie 7362 Singen - Moos wird begrüßt		Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.5.1	Die Prüfung einer Führung der Linie Singen - Steißlingen über die Güterstraße zur verbesserten Erschließung der Arbeitsplätze im Singener Osten wird abgelehnt. Dies ist Aufgabe des Stadtverkehrs	Ziel der Prüfung ist eine verbesserte Erreichbarkeit der dortigen Singener Arbeitsplätze aus Richtung Steißlingen. Dies kann der Stadtverkehr nicht leisten.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.5.1	Bei der Anbindung der Halbinsel Höri an die Stadt Singen über eine bis Moos verlängerte Linie 7363 werden Fahrzeitprobleme gesehen.	Der Prüfungsauftrag für die vielfach gewünschte Anbindung der Höri in Richtung Singen ist bewusst offen formuliert, weil die planerischen Umsetzungsprobleme offensichtlich sind.	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
SBG	3.5.1	Eine Verknüpfung der Linien 7349 und 7368 in Stein abseits des Bahnhofs wird kritisch gesehen.	Es sollen Möglichkeiten ausgelotet werden, eine Umsteige Verbindung zwischen diesen beiden Linien ohne lange Wartezeiten herzustellen. Zum Dezember 2010 hat die SBG selbst eine solche Umsteige Verbindung in Stein Schule geschaffen. Beide Linien sollen selbstverständlich weiterhin in Stein a.R. den Bahnhof bedienen.	Redaktionelle Änderung	
SBG	3.5.1	Linie 7372: Es wird ein bustauglicher Straßenneubau zwischen Bahnhof Reichenau und Waldsiedlung zur Verbindung beider Ortsteile vorgeschlagen	Redaktionelle Änderung: eine verbesserte Anbindung der Waldsiedlung an die Insel Reichenau ist zu prüfen.	Redaktionelle Änderung	
SBG	3.5.1	Die Linien 7354, 7370, 7371 und 7372 haben keinen Bezug zu den anderen Linien des Verkehrsraums Süd	Das Linienbündel Süd hat nur begrenzte Verflechtungen zwischen den beiden Teilräumen. Im Vordergrund steht hier das Erreichen einer wirtschaftlich sinnvollen Bündelgröße, die es erlaubt, Fixkosten (Verwaltung, Reservefahrzeuge usw.) auf eine gewisse Menge zu erbringender Leistung zu verteilen - gerade im Interesse einer wirtschaftlichen Produktion. Alternativen wurden nochmals abgewogen.	Zustimmung (Änderung der Linien-bündelungskonzeption: - Das Linienbündel Süd wird grundsätzlich unverändert beibehalten - die beiden internationalen Linien 7367 und 7368 werden aus rechtlichen Gründen bis auf Weiteres ausgegliedert).	38
SBG	3.5.1	Linie 7367: Radolfzell - Schienen - Öhningen: außerhalb des Schülerverkehrs werden bedarfsgesteuerte Verkehre vorgeschlagen	Dies ist Bestandteil des NVP	Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.5.2	Linie 7351; die vorgeschlagene Umstrukturierung der Linie 7351 mit einer Verknüpfung zur Schiene in Gottmadingen wird bereits zum Dezember 2010 teilweise umgesetzt.	Dies wird begrüßt. Redaktionelle Anpassung erfolgt.	Redaktionelle Änderung	
SBG	3.5.2	Die Verbindung Büsingen - Gailingen ist sehr schwach frequentiert. (Ein Ausbau der Linie 7351 als Ersatz für die entfallende Linie 25 wird damit in Frage gestellt)	Die Linie ist im NVP nur als Ergänzungslinie ausgewiesen.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.5.2	Linie 7352: eine Verknüpfung der Linie zwischen Singen und Mühlhausen mit der neuen Stadtbuslinie 9 Singen-Schlatt verlängert die Reisezeit um 8-9 Minuten. Sinnvoller wäre die Schaffung eines Seehas-Haltepunkts Mühlhausen Süd.	In NVP ist lediglich aus diesem Grund nur ein Prüfungsauftrag formuliert, kein Ziel festgelegt.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.5.2	Neue Verbindung Gailingen-Diessenhofen. Interessanter Ansatz, es werden wegen begrenzter Tonnage der Brücke Umsetzungsprobleme gesehen.	Diese Probleme sind bekannt. Dahr ist eine Kleinbuslinie vorgesehen.	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
SBG	3.5.2	Verbindung Watterdingen - Leipferdingen: kritische Straßenverhältnisse, die nur einen Kleinbus zulassen; kein echter Bedarf	Vorschlag wird aus dem NVP herausgenommen.	Zustimmung (Verbindung wird aus dem NVP herausgenommen).	21
SBG	3.5.2	Verbindung Engen - Biesendorf - Emmingen: kein Bedarf zu erkennen. Bevölkerung orientiert sich kaum über die Kreisgrenze hinweg.	In NVP ist lediglich aus diesem Grund nur ein Prüfungsauftrag formuliert, kein Ziel festgelegt.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.5.3	Aufteilung der Linie 7364 zwischen Singen und Volkertshausen in zwei Linienwege, zur Beschleunigung des Verkehrs: die Forderung ist berechtigt und wird bereits zum Fahrplanwechsel zusammen mit der Stadt Singen umgesetzt.	Die Umsetzung wird begrüßt. Text wird entsprechend umformuliert	Redaktionelle Änderung	
SBG	3.5.3	Verlängerung der Linie 3.5.3 bis Stockach: Die Maßnahme ist sinnvoll und wird unterstützt (sofern finanzierbar).		Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.5.3	Eine Führung der Linie 7363 Singen - Steißlingen über das Industriegebiet Singen ist nur theoretisch sinnvoll, da der östliche Werkseingang von Aluminium Singen nicht mehr bedient würde. Alternativ wird eine Bedienung des Industriegebiets Hardmühl am Einkaufszentrum vorgeschlagen.	am Ziel einer ergebnisoffenen Prüfung wird festgehalten.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.5.3	Linie 7374 Radolfzel - Steißlingen: eine Kooperationslösung wird abgelehnt, weil sie für viele Fahrgäste einen Umstieg bedeuten würde. Eine Angebotsausweitung mit AST oder Rufbus wird präferiert.	Es besteht Konsens, dass eine Kooperation nicht dazu führen darf, dass vermehrt Umsteigezwänge entstehen. Es sind verschiedene Varianten denkbar, daher nur ein Prüfauftrag.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.5.3	Die Linien 7370 und 7354 fahren zu Schulanfangs- und endzeiten schienenparallel nach Konstanz, weil der Seehas über keine ausreichenden Kapazitäten verfügt. Dadurch werden Buskapazitäten für Verbesserungen an anderen Stellen entzogen.	Die Bereitstellung ausreichender Kapazitäten im SPNV ist in Abschnitt 3.2.2. formuliert.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.5.3	Es wird eine Anbindung des Industriegebiets Singen an die Linie 7350 Radolfzell-Singen am Einkaufszentrum vorgeschlagen.	Dies wird aufgenommen.	Redaktionelle Änderung	
SBG	3.5.3	Für den Stadtverkehr Engen werden niederflurige, stadtverkehrsgeeignete Fahrzeuge vorgeschlagen	Ziele für den Stadtverkehr Engen werden im NVP des Landkreises absprachegemäß nicht formuliert.	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
SBG	3.5.4	Die Brechung der Linie 7375 in Heudorf bzw. Emmingen wird als nicht sinnvoll erachtet.	Aufgrund ihrer langen Fahrzeit ist die Linie 7375 für den durchgängigen Verkehr unattraktiv und soll durch eine Schnellbusverbindung ergänzt werden. Dem stimmt auch der benachbarte Aufgabenträger Landkreis Tuttlingen zu.	Zur Kenntnisnahme: Keine Änderung	
SBG	3.5.4.	Neue Schnellbuslinie Stockach - Tuttlingen: Die Linie wird positiv gesehen, jedoch das Nachfragepotenzial in Frage gestellt.	Die Frage des Potenzials ist erkannt. Daher Formulierung: "Pilotprojekt zunächst im Berufsverkehr mit Kleinbussen".	Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.7.1	Verknüpfungspunkte Bus-Schiene: die Herstellung von Sichtbeziehungen ist maximal teuer und entspricht nicht mehr dem Stand der Technik	Zur Anschlusssicherung stehen zukünftig andere technische Instrumente zur Verfügung (vgl. 3.11.1). Dennoch ist es v.a. für ungeübte Fahrgäste von Vorteil, zwischen Zug und zu erreichendem Bus eine Sichtbeziehung zu haben. Der NVP enthält die Formulierung, wo dies "baulich möglich ist". Redaktionelle Änderung: Ergänzung um die Worte "zu vertretbaren Kosten"	Redaktionelle Änderung	
SBG	3.8.	Sofern eine einheitliche Außengestaltung gewünscht wird, macht dies nur landkreisweit Sinn, nicht je Linienbündel.	Der NVP sieht eine einheitliche Außengestaltung je Linienbündel vor. Eine landkreisweit einheitliche Gestaltung Lösung wäre die weitergehende Lösung. Eine einheitliche Gestaltung im Linienbündel würde es den Verkehrsunternehmen ermöglichen, ihre Hauslackierung weiter zu verwenden. Innerhalb eines Verkehrsraums wäre dann jedoch eine Wiedererkennbarkeit gegeben.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	27
SBG	3.8.2	Der Zeitplan für die Umsetzung der Qualitätsstandards im Regionalbusverkehr würde in der Überwachung einen erheblichen Aufwand verursachen	Der Zeitplan hat aus diesen Gründen zunächst nur appellativen Charakter. In der Selbstbindung des Landkreises bedeutet er jedoch, dass er eine Umsetzung der entsprechenden Standards in den wettbewerblichen Verfahren verankern kann.	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	Ifd. Nr. Entscheidungspunkt
SBG	3.9.6.	Anforderungen an die Einnahmenaufteilung: diese Forderung entspricht nach ÖPNVG nicht der Aufgabenstellung eines NVP	Der VHB verfolgt die beabsichtigte Änderung der Einnahmenaufteilung nicht weiter. Somit ist vorläufig keine Positionierung des Landkreises erforderlich.	Zustimmung (Punkt 3.9.6 des NVP wird gestrichen)	34
SBG	3.11.3	Fahrgastreue, Mobilitätsgarantie: Hinweis auf die bestehende VHB Mobilitätsgarantie	Die VHB-Mobilitätsgarantie ist bereits aufgeführt.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.11.4	Die Qualitätsmessnorm 13816 soll bei Neuvergaben von Regionalbusleistungen zwingend festgeschrieben werden	Kein abschließender Regelungsgehalt des NVP, muss jeweils vor der Ausschreibung festgelegt werden.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.14	Ziele für maximale Wartezeiten der Schüler: dies würde eine Anpassung der SENS erfordern. Eine Verkürzung der Wartezeiten führt zum Einsatz von bedeutend mehr Fahrzeugen in der Schülerbeförderung.	Die im NVP festgelegten angestrebten Wartezeiten sind weiche Ziele, die durch die Begriffe "in der Regel" und "sollen" gefasst sind. Wo dies nicht mit vertretbaren Mitteln zu erreichen ist, gelten die verbindlichen Regelungen der SENS.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	3.14	Die Regelungen zu den anzutrebenden Kapazitäten im Ausbildungsverkehr sind nicht erforderlich, da jeder Bus für eine bestimmte Stehplatzzahl zugelassen ist. Eine Begrenzung auf 2 Personen je Quadratmeter würde bedeuten, dass erheblich mehr Fahrzeuge eingesetzt werden müssen.	Die zugelassene Stehplatzzahl je Fahrzeug bemisst sich an Sicherheits-, nicht an Qualitätsstandards. Ziel des Landkreises ist ein qualitätsvoller Schülerverkehr, dem es gelingt, die Jugendlichen auch über das Führerscheinalter hinaus zu halten. Für Fahrzeiten bis zu 15 Minuten sind im NVP nicht 2, sondern 4 stehende Personen je Quadratmeter vorgesehen (erst bei Fahrzeiten über 15 Minuten 2 Personen/qm).	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs (Die Verbesserung der Schülerbeförderung wird bewusst angestrebt)	36

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	Ifd. Nr. Entscheidungspunkt
SBG	4.1	Die "Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienug" definiert die ausreichende Verkehrsbedienug mit allem, was in Kap. 3 beschrieben wurde. Dies geht in seinem Detaillierungsgrad weit über das hinaus, was wir für erforderlich halten. Die Fülle an Details kann nicht im Sinne eines "Plans" sein, sondern nur Gegenstand der Planung von Einzelmaßnahmen. Auch dieses steht im Widerspruch zu den Ansprüchen des §4 ÖPNVG BW an die Erstellung von Nahverkehrsplänen und der in Planung befindlichen Novelle zum neuen PBefG, welche vrsl. den Status quo Verkehr als ausreichende Verkehrsbedienug definieren wird (siehe Stellungnahme VDV/BDO).	Die ausreichende Verkehrsbedienug entspricht den politischen Zielen des Kreistags. Dem Kreistag obliegt es, für deren Umsetzung die entsprechenden Finanzmittel zur Verfügung zu stellen, um sie umzusetzen. Möchte der Kreistag diese Ziele umsetzen und finanzieren, so dient die Festsetzung dieser Ziele dazu, dass nicht anderen Genehmigungsanträgen mit einer geringeren Verkehrsbedienug im Genehmigungsverfahren ggf. der Vorzug gegeben wird und der verkehrspolitische Wille des Aufgabenträges dadurch nicht zum Zuge kommt. Dennoch gilt ein Finanzierungsvorbehalt. Sofern der Kreistag eine Finanzierung der ausreichenden Verkehrsbedienug nicht ermöglicht, muss sie auch nicht durch die VU sichergestellt werden. Sie dient dann lediglich als Maßstab, welches beantragte Angebot z.B. in einem Genehmigungswettbewerb als das bessere Angebot zu beurteilen ist.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	4.2	Grundsätze der Finanzierung: in den kommenden Jahren ist nicht mit Fahrgastzuwachsen zu rechnen	Auch der NVP geht von geringen Fahrgastzuwachsen bei gleichbleibendem ÖPNV-Angebot aus. Er bemüht sich daher, einen zusätzlichen Nachfrageschub zu initiieren. In der Finanzierungskonzeption des Landkreises spielen Nachfragesteigerungen eine untergeordnete Rolle.	Zur Kenntnisnahme: (Auswirkungen sind eher untergeordnet im Bezug auf die Finanzierung)	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	Ifd. Nr. Entscheidungspunkt
SBG	4.2	<p>Kostensenkungen durch Ausschreibungen: Genalkritik an der Erwartung von Kostensenkungen durch Ausschreibungen. Es liegt kein belastbares Kosten- und Finanzierungskonzept vor.</p>	<p>Für eine Abschätzung der Kosten wurden intensive Kostenberechnungen der vorgeschlagenen zusätzlichen Maßnahmen auf der Basis von Erfahrungswerten aus vergleichbaren Ausschreibungen in Süddeutschland durchgeführt (landkreisweite aggregierte Betrachtung). Ein abschließendes Finanzierungskonzept je Linie/Linienbündel kann ohne Kenntnis der Nachfrage- und Einnahmenstrukturen in den einzelnen Linien(bündeln), die bislang nicht vorliegen, nicht entwickelt werden. Dies muss vor den jeweiligen anstehenden Vergaben jeweils teilraumbezogen zeitnah vor der Vergabe und auf Basis der aktuellen Werte verfeinert werden.</p>	<p>Zur Kenntnisnahme. Kreisweite Berechnung wurde vorgenommen, Herunterbrechen auf einzelne Linien mangels Daten nicht möglich!</p>	
SBG	5.2	<p>Aus den im NVP unter 5.1 und 5.2 aufgezählten Gründen lehnen wir eine Bündelung von Linien im Landkreis Konstanz ab. Die wirtschaftlichen Verflechtungen der Linien über den gesamten Landkreis und darüber hinaus und die daraus resultierenden Synergien, werden durch eine Linienbündelung aufgehoben. Dabei verweisen wir insbesondere auf eine sinnvolle kostengünstige Verkehrsplanung, die heute von nur <u>einem</u> Verkehrsplaner für den gesamten Landkreis Konstanz und teilweise Nachbarkreise getätigt wird. Dies wird nach einer Zerstückelung des Verkehrsgebiets nicht mehr durch Verkehrsunternehmen zu leisten sein. Hierzu werden im NVP keinerlei Aussagen getroffen.</p>	<p>Die Argumentation unterstellt, dass ohne eine Linienbündelung der bisherige Zustand erhalten bliebe, dass der Regionalbusverkehr im Landkreis Konstanz nahezu ausschließlich in der Hand der Bundesbusgesellschaften ist. Dies ist jedoch angesichts der eingeleiteten Marktöffnung im ÖPNV und der politisch gewünschten wettbewerblichen Vergabe der Leistungen eine falsche Annahme. Nur durch die Linienbündelung kann am Ende eine zu große verkehrliche und betriebliche Zersplitterung vermieden werden. Zugleich ist sie Voraussetzung für eine kostengünstige Produktion in wirtschaftlich tragfähigen Einheiten. Die zukünftige Zuordnung der Planungsaufgaben muss diskutiert werden.</p>	<p>Zur Kenntnisnahme: Ausschreibung macht nur in Verbindung mit einer Linienbündelung einen wirtschaftlichen Sinn</p>	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
SBG	5.2.2	Die beiden Teilräume des Linienbündels 2 (Süd), Bodanrück und Höri haben keine wirtschaftliche und verkehrliche Verflechtung. Somit widerspricht sich der NVP hier und kann zu keiner kostengünstigen Erstellung der Verkehrsleistung führen.	Das Linienbündel Süd hat nur begrenzte Verflechtungen zwischen den beiden Teilräumen. Im Vordergrund steht hier das Erreichen einer wirtschaftlich sinnvollen Bündelgröße, die es erlaubt, Fixkosten (Verwaltung, Reservefahrzeuge usw.) auf eine gewisse Menge zu erbringender Leistung zu verteilen - gerade im Interesse einer wirtschaftlichen Produktion. Alternativen wurden nochmals abgewogen.	Zustimmung (Änderung des Anhörungsentwurfs: Änderung der Linien-bündelungskonzeption: - Das Linienbündel Süd wird grundsätzlich unverändert beibehalten - die beiden internationalen Linien 7367 und 7368 werden aus rechtlichen Gründen bis auf Weiteres ausgegliedert).	38
SBG	5.2	Es finden sich im NVP keine belastbaren Begründungen oder Alternativbetrachtungen und Nutzen-Kosten-Abschätzungen. Die im NVP selbst aufgeführten Kriterien für eine Linienbündelung machen das vorgeschlagene Linienbündelungskonzept selbst unglauwürdig.	Die Konzeption wurde vorab mit den Verkehrsunternehmen diskutiert. Mit Ausnahme des Linienbündels Süd wurden dabei von den Verkehrsunternehmen keine Bedenken geäußert oder Alternativen vorgelegt.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	5.2.2	Linienbündel 1 (Nordost): Es wird empfohlen, eine Vergabe erst nach Auslaufen der Linie 1000 durchzuführen, da sonst nicht alle Bewerber dieselben Synergieeffekte haben. Dies könnte zu einer Anfechtung der Vergabe führen.	Es tritt nie der Fall ein, dass alle Bewerber die gleichen Synergieeffekte haben. Auch Betreiber anderer Stockach berührender Nachbarlinien haben höhere Synergien als weitere Drittbewerber. Ein Anfechtungsgrund wird nicht gesehen.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs (Am Ausschreibungsfahrplan wird festgehalten).	42
SBG	5.2.2	Linienbündel 2 (Süd): Kritik der nicht zusammenhängenden Teilräume	s.o.	Zur Kenntnisnahme	
SBG	5.2.2	Linienbündel 2 (Süd): Eine Harmonisierung zum Jahr 2015 ist nicht möglich, weil die Linien 7367/7368 als internationale Linien erst im Jahr 2018 ablaufen.	Die Linienbündelungskonzeption wird in diesem Punkt korrigiert. Die beiden internationalen Linien 7367 und 7368 Radolfzell - Stein a.R. werden als eigenständiges Linienbündel 2 B ausgewiesen.	Zustimmung (Änderung des Anhörungsentwurfs: Änderung der Linien-bündelungskonzeption: die beiden internationalen Linien 7367 und 7368 werden aus rechtlichen Gründen bis auf Weiteres ausgegliedert).	39
SBG	5.2.2	In Tabelle 5.2.2.-1 sind die Genehmigungszeiten der Linien 7367 und 7368 zu korrigieren (Ablauf 2018)		Redaktionelle Änderung	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidun gspunkt
SBG	5.2.4	Die Brechung der Linie 7375 in Heudorf bzw. Emmingen wird abgelehnt.	vgl. Stellungnahme oben (zu 3.5.4)	Zur Kenntnisnahme: Keine Änderung	
SBG	5.2.4	Neuordnung der Linie 7364 im Abschnitt Singen - Volkertshausen: Der vorgeschlagene Neuzuschnitt wird bereits zum Fahrplanwechsel 2010/2011 umgesetzt. Dieser Punkt ist im NVP damit gegenstandslos.	Die vorgezogene Umsetzung wird begrüßt. NVP wird redaktionell angepasst.	Redaktionelle Änderung	
SBG	-	Die im NVP dargestellten Angebotsverbesserungen müssen vor Verabschiedung durch eine nachvollziehbare und an der Realität orientierte Berechnung der Kosten belegt und in Summe mit den verfügbaren Finanzmitteln kompatibel sein.	Vgl. Stellungnahme zu 4.2	zur Kenntnisnahme	
SBB Deutschland	-	Grundsätzliche Zustimmung zu den Kernaussagen des NVP		Zur Kenntnisnahme	
SBB Deutschland	-	Fahrplan- und Tarifgrenzen konsequent überwinden.	Dazu sind im NVP zahlreiche Ziele enthalten	Zur Kenntnisnahme	
SBB Deutschland	3.2.1	Durchbindung seehas von Konstanz nach Kreuzlingen (oder weiter) und von Singen über Schaffhausen nach Jestetten.	Dies ist vorrangig Aufgabe der SPNV-Aufgabenträger: Die Ziele des Landkreises sind entsprechend im Kap. 3.2.1 definiert. Wird ergänzt.	Redaktionelle Änderung	
SBB Deutschland	3.2.1	Durchbindung der geplanten Spangenzüge St. Gallen - Konstanz Ri Singen prüfen (evtl. Verknüpfung mit vorhandenen dt. Angeboten)	Ist in Kap. 3.2.1 enthalten	Zur Kenntnisnahme	
SBB Deutschland	3.9	Ausdehnung CH-Tarif nach Deutschland	Diese Thematik überschreitet den Regelungsgehalt des NVP	Zur Kenntnisnahme	
SBB Deutschland	3.2	ab 2012 zeitliche Verschiebung ICE Zürich - Stuttgart: gewährleisten, dass es weiterhin einen schnellen Zubringer von Konstanz gibt	wird aufgenommen	Redaktionelle Änderung	
SBB Deutschland	3.2.4	am Haltepunkt Sternenplatz sollen auch die seehas Züge halten	Dies ist in Kap. 3.2.4 enthalten	Zur Kenntnisnahme	
SBB Deutschland	3.9.6	Was meint "Angemessen zu berücksichtigen sind dabei Leistungen, welche die Stadtbus- sowie Regionalbuslinien als Zubringer" Dass Busunternehmer auf nachfragestarke Netzteile verzichten, ist systemimmanent.	Kapitel 3.9.6 wird komplett gestrichen	Zustimmung (Punkt 3.9.6 des NVP wird gestrichen)	34
SBB Deutschland	3.11.2	Die im NVP geforderte max. Stehdauer von 10 min ist in S-Bahn-ähnlichen Systemen unüblich. Bitte auf 15 min korrigieren.	wird entsprechend dem Vorschlag angepasst.	Zustimmung (Vorschlag wird in den Anhörungsentwurf aufgenommen)	35
Fecht Omnibusbetrieb		Allgemeine Zustimmung zum NVP-Entwurf		Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
Fecht Omnibusbetrieb	3.8.1	warum keine Fremdwerbung in Kategorie B ?	hierbei handelt es sich um einen redaktionellen Fehler. Der Passus wird ersetzt durch den Passus bei den Fahrzeugen der Kategorie A "Begrenzung der Fremdwerbung auf den Fahrzeugen nach Art und Maß"	Redaktionelle Änderung	
Fecht Omnibusbetrieb	3.8.1	Wie stellt sich Lkr. eine einheitliche Außengestaltung vor? Eingesetzte Busse verkehren ja nicht nur im Lkr. Konstanz.	Die einheitliche Gestaltung muss nicht zwingend vom Aufgabenträger festgelegt werden; vgl. StN zu SBG 3.8.1	Zur Kenntnisnahme	
Fecht Omnibusbetrieb	3.8.1	Sind in Kategorie A auch Teilniederflur (LE) möglich? LE im vorderen Bereich (bis Ausstieg) niederflurig, hinten wie Überlandbus. Niederflurbusse sind im Überlandverkehr unsinnig und für den Fahrgast unkomfortabel.	Teilniederflur ist möglich. Niederflurfahrzeuge bringen auch Nachteile mit sich (geringerer Komfort, geringere Sitzplatzzahl). Aus Sicht der Barrierefreiheit sind sie jedoch zu bevorzugen.	Zur Kenntnisnahme	
Fecht Omnibusbetrieb	3.8.2	Ist eine Verlängerung der Umsetzung der Qualitätsstandards möglich?	Der Zeitplan stellt Zielvorstellungen dar, die zunächst nicht unmittelbar verbindlich sind. Erst, wenn der Landkreis Vergabeverfahren durchführt, wird er sich daran gebunden halten.	Zur Kenntnisnahme	
Fecht Omnibusbetrieb	-	Nahverkehrsberater sind wichtig und leisten gute Arbeit, müssen aber die ganzen Verbesserungen ja auch nicht bezahlen.	Über die angestrebten Verbesserungen sowie über die Finanzierung entscheiden die zuständigen Gremien des Aufgabenträgers	Zur Kenntnisnahme	
WBO	5	Bekanntnis zur Schulzeitenstaffelung wird positiv bewertet.		Zur Kenntnisnahme	
WBO	5.	Voraussetzung für Linienbündel sind nicht erfüllt: Die Vorgabe eines Linienbündels im NVP ist nur zulässig, wenn eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen oder eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung dies gebietet. (Verweis auf § 8 und § 9 PBefG). Lk läßt sich von sachfremden Erwägungen leiten.	Die Linienbündelung ist erforderlich, um eine integrierte Produktion der vernetzten Leistungen auch in einem sich öffnenden ÖPNV-Markt zukünftig abzusichern. Die Linienbündelungskonzeption ist mit der Genehmigungsbehörde (RP Freiburg) abgestimmt.	Zur Kenntnisnahme	
WBO	3.8.1.	Eingesetzte Busse verkehren nicht nur im Lk Konstanz, daher einheitliche Außengestaltung nicht sinnvoll.	Es wird im NVP nur von einer einheitlichen Fahrzeuggestaltung je Linienbündel ausgegangen. Dies muss nicht zwingend Aufgabenträger bestimmt sein.	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
WBO	3.8.2	Niederflurigkeit und weitere Qualitätsstandards: Zeitstaffelung zu kurzfristig. Bis 2012 haben Unternehmen keine Möglichkeit, ihren Fuhrpark anzupassen. Zumal Busförderung des Landes solche Anforderungskriterien nicht aufstellt.	Der Zeitplan stellt angestrebte Zielvorstellungen dar, die zunächst nicht unmittelbar verbindlich sind. Erst, wenn der der Landkreis Vergabeverfahren durchführt, wird er sich daran gebunden halten.	Zur Kenntnisnahme	
WBO	3.8.1	Vorgabe Niederflurigkeit überdenken: Land BW fördert Überlandbus, voll niederflurige Busse sind im Überlandverkehr ungeeignet und für die Fahrgäste nicht zumutbar.	Das Thema Barrierefreiheit spielt für den Landkreis Konstanz eine große Rolle. Daher wird Niederflurbussen auf nachfragestarken Linien mit einem hohen Fahrgastwechsel der Vorrang eingeräumt. Die Komforteinbussen für Fahrgäste über längere Strecken werden gesehen. Daher sind auf den langlaufenden Busachsen sowie auf Erschließungslinien der Kategorie 3 auch Busse der Kategorie B (Standardbusse) zugelassen.	Zur Kenntnisnahme	
WBO	-	Schweigen zu nicht aufgegriffenen Punkten des NVP kann nicht als Zustimmung gewertet werden!		Zur Kenntnisnahme	
Verkehrsverbände					
VHB	5	zahlreiche Bedenken gegenüber Linienbündelung: Unternehmensstruktur, Zusammenarbeit und Planung (Know-how geht verloren) gefährdet; personelle Ressourcen VHB werden nicht mehr ausreichen	Nach EG-VO 1370 sind bezuschusste Verkehre grundsätzlich wettbewerblich zu vergeben. Allein dadurch können Unternehmenswechsel eintreten. Durch die Linienbündelung sollen geschlossene Verkehrsräume vor Zerstückelung geschützt werden und eine einheitliche Planung gesichert werden. Die Zahl der Verbundpartner wird dadurch ebenfalls begrenzt. Die Linienbündelung ist somit auch ein Instrument, die befürchtete Zersplitterung zu begrenzen.	Zur Kenntnisnahme	
VHB	-	Zustimmung zu verschiedenen Zielsetzungen		Zur Kenntnisnahme	
VHB	3.1	Im ersten Absatz auch Gesellschafter des VHB in die Aufzählung aufnehmen, wer alles zum ÖV-Wachstum beigetragen hat	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
VHB	2.2.8	Die Mobilitätszentrale Konstanz wird als zu positiv dargestellt, intensive Zusammenarbeit mit VHB fehlt	wird entsprechend ergänzt	Redaktionelle Änderung	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
VHB	3	durch umfangreiche Anforderungen an Qualität und Quantität der Verkehrsleistungen werden neue organisatorische Aufgaben geschaffen; hier fehlen Angaben dazu, wer es machen soll, bzw. in welchem Verantwortungsbereich die Aufgaben liegen	Dazu bedarf es mittelfristig einer Konzeption. Dies ist jedoch nicht Aufgabe des NVP.	Zur Kenntnisnahme	
VHB	3.11.3	Bitte ergänzen: Mobilitätsgarantie im VHB bereits zum 1.12.2009 umgesetzt	ist bereits als umgesetzt dargestellt.	Zur Kenntnisnahme	
VHB	3.9.2	Bitte ergänzen: Einführung Handy-Ticket VHB bereits beschlossen. [aber noch nicht umgesetzt]	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
VHB		Bitte ergänzen: Ein Vergleich von Stadtzonentarifen kann unter Einbeziehung des VHB nicht dargestellt werden, da der VHB über diesen Tarif nicht verfügt. Hier haben die Städte Konstanz, Singen und Radolfzell einen jeweils eigenen autonomen Tarif.	wird als Fußnote ergänzt	Redaktionelle Änderung	
VHB	3.9.6.	Bitte ergänzen: Der VHB arbeitet derzeit an einem neuen, EU 1370 konformen, Einnahmeverfahren	Kapitel 3.9.6 wird aus NVP herausgenommen	Zustimmung (Punkt 3.9.6 des NVP wird gestrichen)	34
VHB	2.3.7	Fahrgastentwicklung 2010 -2015 wird als deutlich zu positiv eingeschätzt. Kein Beleg der Zahlen durch belastbare Zahlen/ Prognosen. In den letzten beiden Jahren deutlicher Abschwung bei Einnahmen im VHB. Da es bereits ein vielfältiges Tarifangebot gibt, können auch einzelne neue Tarifprodukte keine so positive Entwicklung herbeiführen.	Es besteht Konsens, dass die dargestellte positive Entwicklung alleine durch zusätzliche Tarifprodukte nicht erreicht werden kann. Dazu ist ein weitere ÖPNV-Ausbau nötig, wie er mit dem NVP angestrebt wird.	Zur Kenntnisnahme	
VHB	3.9.3	Bitte ergänzen: VHB arbeitet an weiteren Tarifkooperationen mit bodo und TUTicket.	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
VHB	3.10	VHB hat linien/- teilraumbezogenen Faltplan "Schiene gesamt", der sehr gut angenommen wird.	Wird entsprechend umformuliert, Gesamtfahrplan Seehas/Seehäse existiert; für einzelne Buslinien wie Hörilinie existiert dies auch schon.	Redaktionelle Änderung	
VHB	3.10	VHB verfügt bereits über eine gut funktionierende Telefonauskunft. Hier besteht enge Zusammenarbeit mit NVBW	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
VHB	3.7.2	Ein verbundeinheitlicher Standard der Haltestellenausstattung ist wg. Aufgabenträgerschaft der Städte Konstanz, Singen, Radolfzell nicht ohne erhebliche Kosten umsetzbar.	Eine Umsetzung kann nur schrittweise erfolgen	Zur Kenntnisnahme	
VHB	3.9.2	Die Einführung eines Kurzstreckentarifs ist aufgrund der derzeit noch sehr großen Tarifzonen nicht umsetzbar. Hier wären in Zukunft Änderungen in der Struktur der Zonen notwendig, um neue Tarifangebote zu entwickeln.	Es sind auch Kurzstreckenangebote unterhalb der Einheit einer Zone denkbar (Beispiele anderer Verbünde)	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
VHB	3.10.	Aufnahmen sämtlichen ÖV-Verbindungen, die den Lkr. berühren, in Verbundfahrplan, lehnt der VHB ab. Hier wäre Kostenbeteiligung "neuer" Verkehrsunternehmen erforderlich. Außerdem dann kein Taschenformat mehr möglich.	Das Ziel, sämtliche Verbindungen, die den Landkreis betreffen auch in den "Kreis-Fahrplan" aufzunehmen, wird als sinnvoll erachtet. Da nur wenige Verbindungen fehlen, kann sich dies nicht relevant auf den Umfang auswirken. Die Finanzierung wäre zu klären. Red. Klarstellung: Ohne touristische Schiffsverkehre.	Redaktionelle Änderung	
bodo	2.2.7 und 3.9.3	bodo-VHB konkrete Kooperationsbestrebungen laufen. Zwei Studien bei PTV beauftragt: Radolfzell - Überlingen und Konstanz - Meersburg. Aufnahme in Kap. 3.9.3	deckt sich mit Zielen des NVP	Zur Kenntnisnahme	
bodo	2.2.7 und 3.9.3	bitte auch erwähnen: Einbeziehung Schifffahrt wird geprüft (Konstanz - Friedrichshafen, Konstanz - Ravensburg, Konstanz - Überlingen)	Ist in 3.9.5 bereits enthalten	Zur Kenntnisnahme	
bodo	3.15	Schienenstrecke Stockach - Mengen: konkreter werden oder zumindest Zielsetzung einer Reaktivierung im Tourismusverkehr in Kap. 3.15 nochmals wiederholen, um Bedeutung für den Tourismus zu unterstreichen	In Kap.3.2.2 bereits enthalten. Eine doppelte Zielformulierung wird im Interesse eines schlanken NVP für nicht sinnvoll gehalten.	Zur Kenntnisnahme	
bodo	3.15	Ausweitung Gästekarte nach Vorbild KONUS: KONUS kann Referenz sein, kein Vorbild. Rahmenbedingungen KONUS nicht überall gleich. Auch sollte den einzelnen Verbänden die konkrete Ausgestaltung des Tarifangebotes weiterhin überlassen bleiben. Gästeangebote können auch Mehrtageskarten, Rabattangebot, etc. sein, die nicht zwingend Solidarfinanzierung / Bezuschussung auslösen.	Mit dem Begriff "Vorbild KONUS" ist nicht verbunden, dass exakt dieses Modell übernommen werden muss.	Zur Kenntnisnahme	
bodo	5.2.6	Linie 7373 um Verkehrsschwerpunkt Landkreis Ravensburg ergänzen	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
VSB	3.9.3	mit 3er-Tarif soll mindestens Donaueschingen erreicht werden: dem kann VSB nicht zustimmen, da es keine direkte Verkehrsverbindung in den VHB gibt (liegt TUTicket dazwischen). Bei Ausweitung bis Donaueschingen würden Strecken über 50 km mit Nahverkehrstarifen geschaffen. Das kann nicht im Verantwortungsbereich von Verkehrsverbänden / Aufgabenträgern liegen. Bitten den NVP entsprechend anpassen.	In zahlreichen Verbänden wird innerhalb der Verbände (VVS; VRN) oder in Verbundkooperationen (auch 3er-Tarif) die Distanz über 50 Kilometer hinaus abgedeckt. Die Erreichbarkeit des Ziels Donaueschingen mit Verbundtarifen war ausdrücklicher Wunsch aus der Mitte des Kreistags.	Zustimmung (Änderung in folgende offenere Formulierung: "nach Möglichkeit Donaueschingen")	31
VSB	2.2.7	Tarifvergleich mit andern Verbänden nicht optimal: VSB hat grundsätzlich andere Zonenaufteilungen und Fahrten-/ Linienangebote als die im Vergleich dargestellten Verbände. Entweder Vergleich optimieren oder VSB rausnehmen	Es wurden im Vergleich nicht die Anzahl der Zonen verglichen, sondern Fahrpreise über vergleichbare Kilometerdistanzen	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
Interessensverbände					
PRO BAHN	1.2	fehlende Kooperation mit Nachbarverbänden begrenzt den im LEP geforderten Leistungsaustausch.	Aus diesem Grund gibt der NVP Ziele für Tarifkooperationen vor.	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	1.2	Völlig unzureichende Infrastruktur Bodenseegürtelbahn	Defizite sind benannt	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	1.2	im NVP fehlen Aussagen zu Pkw- und Fahrradabstellplätzen, obwohl hier Handlungsbedarf besteht	In Kap. 3.12 sind hierzu allgemeine Aussagen gemacht. Die Konzeption eines konkreten Park+Ride- sowie Bike+Ride-Ausbauprogramms ist sinnvoll, sprengt aber den Rahmen des NVP.	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	1.3	Forderung nach verstärkter Kooperation und Verzahnung von Regional- und Stadtverkehren und Berücksichtigung im NVP. Maßnahmen können nach LGVFG nur dann gefördert werden.	Nach der Verabredungen mit den Städten werden im NVP des Landkreises keine Festlegungen zu den Stadtverkehren getroffen. Dort wo Kooperationen Regionalbus-Stadtbus sinnvoll erscheinen, ist dies benannt.	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	2.2.2	Zustimmung zur Analyse des Fahrtenangebots. Kein dem veränderten Einkaufs- und Freizeitverhalten Rechnung tragendes Angebot des ÖPNV an Wochenenden (bspw. Sa Nachmittag)		Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	2.2.3	Ergänzung Mainau: Anschluss Seehas - 4, Anschluss RE/IRE länger, aber gut für Ortsunkundige. Gegenrichtung schlanker Übergang zum RE/IRE, zum Seehas zu lange Wartezeiten	Optimierungen sind Aufgabe der Feinplanung	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	2.2.3	Rheinfall: keine durchgehenden Fahrausweise	Das Problem ist erkannt. Das Ziel, die Tarifkooperation mit Flextax auf Einzelfahrscheine auszuweiten, ist enthalten.	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	3.1	kritische Anmerkung, dass AST für Aufgabenträger nur sinnvoll, wenn wenig Fahrten abgerufen werden	Daher soll das AST nur dort eingesetzt werden, wo keine regelmäßige Fahrgastnachfrage zu erwarten ist.	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	3.2.1	ergänzen: Öffnung IC/ICE Gäubahn für Nahverkehrstarife, ggf. Aufpreis	Wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
PRO BAHN	3.2.5	Maßnahmenpriorisierung: 1. Blockverdichtung Singen - Gottmadingen - Thayngen 2. Überleitstellen und Gleiswechselbetrieb zwischen Konstanz und Radolfzell. Bahnübergänge für 160km/h auslegen. 3. Blockverdichtung Singen - Hattingen 4. Elektrifizierung Hochrhein-/ Bodenseegürtelbahn und partieller Ausbau Bodenseegürtelbahn mit Kreuzungsbahnhöfen und Doppelspurinseln	Wird entsprechend umgestellt und ergänzt, aber ohne ausdrückliche Priorisierung.	Redaktionelle Änderung	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
PRO BAHN	3.4.3	Zustimmung zu Bedienungshäufigkeiten Ende 30min-Takt Seehas Mo-Do 19:22 ist viel zu früh		Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	3.4.3	Anmeldung großes Zugangshemmnis zum ÖPNV. Erfolgreiche AST sind Widerspruch in sich.	Daher soll das AST nur dort eingesetzt werden, wo keine regelmäßige Fahrgastnachfrage zu erwarten ist.	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	3.5	abweichende Linienführung im Berufsverkehr zu speziellen Zielen nicht sinnvoll, weil sich merkbarer Takt ändert	Dieser Zielkonflikt wird ebenfalls gesehen. Daher sind jeweils nur Prüfaufträge formuliert.	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	3.5.1	Hinweis auf Umstrukturierung der Linien 7368 und 7349, neue Übereckverbindung in Stein Schule/Chlini Schanz ab 12/2010	wird aktualisiert	Redaktionelle Änderung	
PRO BAHN	3.5.1	Verschiedene Hinweise zur verbesserten Fahrplangestaltung im Verkehrsraum Höri	Diese Fragen sind Gegenstand der Umsetzungsplanung.	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	3.5.2	Zustimmung zur Verknüpfung der Linie 7351 in Gottmadingen mit der Schiene		Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	3.5.3	Notwendigkeit einer gesamthaften Überplanung des Dreiecks Singen - Radolfzell - Steißlingen	Dies ist im NVP bereits planerisch angelegt, vgl. Aussagen zur Linie 7374.	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	3.5.4	Zustimmung, dass über Hindelwangen hinaus eine Reaktivierung des SPNV nicht sinnvoll erscheint.		Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	3.6.2	Priorisierung erforderlich: 1. Konstanz Sternenplatz 2. Stockach-Hindelwangen 3. Mühlhausen-Süd 4. Radolfzell-Herzen 5. Espasingen. Radolfzell-Altbohl könnte zurückgestellt werden, da aufwändig.	Der NVP sieht keine Maßnahmenpriorisierung vor.	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	-	Stadtbus 2 (alternativ zu Halt Radolfzell-Altbohl) entsprechend der gegenläufigen 1 führen. Verlegung der benachbarten Haltestellen näher an Altbohlunterführung.	Planerische Festlegungen zum Stadtbusverkehr sind nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans.	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	-	Bau eines Fußweges von Singen-Industriegebiet zur Josef-Schüttler-Straße	Maßnahme erscheint sinnvoll, jedoch für den NVP zu detailliert.	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	3.7.3	Vorfahrtsstraßen in Tempo 30 problematisch wg. Verkehrssicherheit (Geschwindigkeiten)	Die STVO gibt diese Möglichkeit. Die Abwägung muss im Einzelfall vor Ort erfolgen	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	3.8.1	Situation für Mobilitätseingeschränkte derzeit nicht zumutbar. Auch künftig bis 3 Stufen. Mittelfristig 100% Niederflur.	NVP sieht für alle Taktfahrten in den Kat. 1 und 2 Niederflur vor, für Kat. 3 in der Regel ebenfalls. Darüberhinausgehende Festlegungen für Verstärkerkurse sind Gegenstand der Ausschreibungen.	zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	3.9.2	Citykarten zu echten Kurzstreckentarifen weiterentwickeln. Tageskarten auch für eine oder mehrere Tarifzonen anbieten.	Tageskarten/Familiertageskarten auch für kürzere Distanzen: wird aufgenommen	Redaktionelle Änderung	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
PRO BAHN	3.9.4	Schwachpunkte Kombitarif Ostwind in Positionspapier vom 23.9.2009 dargelegt.	Die Stellungnahme bemängelt Umsetzungsdefizite beim Kombitarif. Deren Aufbereitung ist nicht Aufgabe des NVP.	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	3.9.5	Verweis Katamaran Schreiben an Betreiber, 30.6.2010	Das Ziel tariflicher Regelungen zwischen VHB und Katamaran ist im NVP enthalten.	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	3.9.4	Flextax - VHB: Kombitarif analog Ostwind erstrebenswert, räumlich bis zum ZVV. Kurzfristig für Rheinflall Angebot wie Kombiticket Mainau.	Ziel Ausweitung Kombitarif ist enthalten.	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	3.11.1	Seehas Konstanz - Radolfzell hat Reserven und könnte auf verspätete Busse warten	Zustimmung, aber keine abschließende Festlegung im NVP	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	3.11.2	Kapazitätsengpässe im Schülerverkehr sind nicht hinzunehmen! Seehas Fr Konstanz ab 13:22 könne problemlos verbessert werden.	Die Einschätzung wird geteilt. Gerade deshalb legt der NVP Qualitätsstandards für die Schülerbeförderung fest. Zug Freitags 13.22 wird ab Dez 2010 in Doppeltraktion gefahren.	Zur Kenntnisnahme	
PRO BAHN	3.13	vorhandene technische Einrichtungen (Spaltüberbrückung FLIRT) sind auch einzusetzen; Zustand der meisten Haltepunkte unzumutbar.	Ausbaunotwendigkeit der Haltestellen ist im NVP enthalten	Zur Kenntnisnahme	
Behindertenbeauftragter/ Behindertenbeirat Stadt Konstanz	3.10 evtl. 3.13	Vor allem während der Phase der sukzessiven Umstellung auf Barrierefreiheit ist eine Verbesserung der Information über barrierefreie Linien wichtig.	wird aufgenommen	Redaktionelle Änderung	
Behindertenbeauftragter / Behindertenbeirat Stadt Radolfzell	-	NVP wird so angenommen.		Zur Kenntnisnahme	
VdK	3.2.3	Vorgesehene Bahnsteigerhöhungen zwischen Konstanz und Engen positiv für Mobilitätseingeschränkte. Verringerung der Spaltenbreite bzw. deren problemlose Überwindung bleibt aber weiter Aufgabe an allen Bahnsteigen des Lkr.		Zur Kenntnisnahme	
VdK	3.2.3	Einheitliche Standards für Blindenleitsysteme Bahnsteige beachten (DIN 32984).	Es wird davon ausgegangen, dass die DB Station und Service dies in eigener Zuständigkeit umsetzt.	Zur Kenntnisnahme	
VdK	3.13	Türtaster an Schienenfahrzeugen für Sehbehinderte / Blinde nicht problemlos auffindbar: akustisches Türfindesignal oder tastbare Lippe am Fahrzeugboden fehlen	wird aufgenommen	Redaktionelle Änderung	
VdK	3.10 evtl. 3.13	Zwei-Sinne-Prinzip: akustische und optische Informationen	wird aufgenommen (für Schienenhaltepunkte)	Redaktionelle Änderung	
VdK	3.10 evtl. 3.13	Zwei-Sinne-Prinzip: akustische und optische Informationen zur Ausstiegsseite	wird aufgenommen	Redaktionelle Änderung	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
VdK	3.10	Unzuverlässige Haltestelleninformationen im Regionalbusverkehr: Automatisieren, GPS-gestützt, Zwei-Sinne-Prinzip	wird übernommen	Redaktionelle Änderung	
VdK	3.8	Subunternehmer setzen keine Standard-Niederflurbusse ein.	Dazu sind im NVP Fahrzeugstandards für alle Taktkurse festgelegt	Zur Kenntnisnahme	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	1	Ergänzen: UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (gilt seit 26.3.2009 als einfaches Bundesgesetz). Anforderungen an Nahverkehrsplanung: Artikel 9 Zugänglichkeit und 20 Persönliche Mobilität	wird ergänzt in Ziff. 3.13	Redaktionelle Änderung	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	1	Evtl. ergänzen: Verweis § 4 Abs. 4 ÖPNVG BW	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	2.2.4	Ergänzen: exemplarisch berechnete Fußwegezeiten für Mobilitätseingeschränkte, Umwege aufgrund fehlender Barrierefreiheit, Auswirkung längerer Zeiten auf Umsteigesituationen	wird mit einer qualitativen Aussage ergänzt, da keine einheitlichen Fußwegeschwindigkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen angewendet werden können.	Redaktionelle Änderung	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	2.2.6	Es fehlen in der Bestandsaufnahme Aussagen über Niederflurbusse im Regionalbusverkehr	Hierzu liegen keine Angaben der Verkehrsunternehmen vor	Zur Kenntnisnahme	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	2.2.8	es fehlen Angaben zu Niederflurfahrzeugen in den Aushangfahrplänen und in den Online-Informationen.	Dies ist bereits in Ziff. 2.2.9 behandelt	Zur Kenntnisnahme	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	2.2.8	Sämtliche Fahrgastinformationen nur visuell. Bitte auch in Audioformaten und/ oder Brailleschrift anbieten.	Redaktionelle Änderung: wird angestrebt, wo vom Aufwand her leistbar, z.B. Informationsangebote im Internet	Redaktionelle Änderung	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	2.3.7	bei "Trends und Kernaussagen" Hinweis auf demografischen Wandel und daher erforderlichen barrierefreien Ausbau ergänzen	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	2.3.7	bei "Herausforderungen und Entwicklungschancen für den ÖPNV" Kriterien Barrierefreiheit und Sicherheit der Fahrgäste als zunehmend wichtige Qualitätskriterien ergänzen	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	2.3.7	bei "Herausforderungen und Entwicklungschancen für den ÖPNV" P+R / B+R Belange Mobilitätseingeschränkter berücksichtigen (Parkplätze in direkter Nähe Haltepunkt, Abstellmöglichkeiten für Spastikerdreiräder und Tandems)	Hinweise werden ergänzt in Kapitel 3.12	Redaktionelle Änderung	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	3.1	im Abschnitt Daseinsvorsorge ergänzen: "Durch den demografischen Wandel einerseits und den durch die UN-Konvention für Menschen mit Behinderungen verstärkten Impuls, Menschen mit Behinderungen stärker in die Gemeinde zu integrieren, bedeutet Mobilitätsentwicklung eben auch ein barrierefreier Ausbau des ÖPNV."	Barrierefreiheit ist bereits als Ziel benannt	Zur Kenntnisnahme	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	3.4.1	Barrierefreiheit auch bei bedarfsgesteuerten Systemen. Ein Verweis auf Sonderfahrdienste nicht zielführend. Angestrebt werden muss weitestgehende barrierefreie Nutzung.	Weitestgehende barrierefreie Nutzung wird auch bei AST angetrebt. Gewisse Grenzen sind jedoch z.B. bei schweren elektrischen Rollstühlen vorhanden.	Zur Kenntnisnahme	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	3.5.2	Klinik Schmieder und Hegau Jugendwerk in Gailingen: prüfen, ob barrierefreier ÖPNV geschaffen werden kann. Verweis Klinikbus nicht zeitgemäß.	Das Hegau Jugendwerk ist optimal an den ÖPNV angebunden; Für die Linie nach Gailingen sind Busse der Kategorie A (Niederflurbusse) vorgesehen. Die Kliniken Schmieder sind nach Aussagen SBG durch normale Linienbusse nicht anfahrbar.	Zur Kenntnisnahme	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	3.7.2	in Auflistung "Haltestellenausstattung" fehlt: Bordsteinhöhe zwischen 18 und 20 cm + Anfahrhilfen (Kasseler Formstein)	In Kap. 3.7.2 ist als Ziel definiert, alle wichtigen Haltestellen mit Kasseler Formstein auszustatten. Höhe wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	3.7.2	in Auflistung "Haltestellenausstattung" fehlt: taktile Leitstreifen bzw. Aufmerksamkeitsfelder	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	3.7.2	in Auflistung "Haltestellenausstattung" fehlt: haltestellenbezogene Fahrpläne in größerer Schrift und niedrigerer Höhe und mit Infos zu Niederflurbussen	wird ergänzt in 3.13	Redaktionelle Änderung	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	3.7.2	in Auflistung "Haltestellenausstattung" fehlt: Wetterschutz muss auch Platz für Rollifahrer bieten	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	3.10	Internetseite VHB: keine Infos zu barrierefreien Angeboten	wird ergänzt in 3.13	Redaktionelle Änderung	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	3.7.2	in Auflistung "Haltestellenausstattung" fehlt: Fahrradabstellanlage auch für Spastikerdreiräder und Tandems	Hinweise eher in Kapitel 3.12	Redaktionelle Änderung	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	3.7.2	in Auflistung "Haltestellenausstattung" fehlt: akustische Fahrgastinformationen	Wird für die Kategorie 1 (wichtige Umsteigehaltestelle) übernommen	Redaktionelle Änderung	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	3.8	akustische Fahrgastinformation in den Fahrzeugen	ist in 3.13 bereits verankert.	Redaktionelle Änderung	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	3.7.2	in Auflistung "Haltestellenausstattung" fehlt: Rollstuhl-WC bei zentralen Haltestellen und Verknüpfungspunkten	Wird für die Kategorie 1 (wichtige Umsteigehaltestelle) übernommen	Redaktionelle Änderung	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	3.8.1	Hochflurbusse (Kategorie B und C) nur als Übergangslösung akzeptabel. Ziel 100% Niederflur.	Auf den Linien der Kat 1 und 2 formuliert der NVP das Ziel Niederflurfahrzeuge. Nur auf schwach frequentierten Linien im ländlichen Raum (Kategorie 3) sind Hochflurfahrzeuge für eine Übergangszeit (Gültigkeitszeitraum dieses NVP) akzeptabel.	Zur Kenntnisnahme	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	3.12	Zugangswegen: barrierefrei, Leitlinien für Blinde, Leitsystem (Info über Wegführung)	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte	3.12	Umsteigezeiten auch für Mobilitätseingeschränkte bemessen. Bei Verspätungen frühzeitige Information und aufzeigen von Alternativen.	Formulierung wird in 3.3.2 ergänzt: Die Belange von Mobilitätseingeschränkten sind bei der Bemessung von Umsteigezeiten zu berücksichtigen	Redaktionelle Änderung	
Fahrgast-Beirat, VCD	-	inhaltliche Zustimmung zum NVP		Zur Kenntnisnahme	
Fahrgast-Beirat, VCD	-	rasche Zielumsetzung unsere oberste Priorität		Zur Kenntnisnahme	
Fahrgast-Beirat, VCD	3.9	Kooperationen mit Nachbarverbänden dürfen nicht zu Lasten der Kunden gehen (allfällige Tarifierhöhungen)	Kooperationen haben immer das Ziel günstigerer Tarife für die Fahrgäste. Tarifierhöhungen in allen Einzelfällen zu vermeiden, wird eine Frage des Zuschussbedarfs sein.	Zur Kenntnisnahme	
Behörden					
Amt für Baurecht und Umwelt	1.4	Durchführung einer strategischen Umweltprüfung erforderlich	Abschließende Klärung ist erfolgt: keine Umweltprüfung erforderlich. Die Begründung wird ausführlicher gefasst	Redaktionelle Änderung	
RP Freiburg	1.1	1. Zeile: § 6 Abs. 1 ist korrekte Zitatstelle, bitte ändern	wird korrigiert	Redaktionelle Änderung	
RP Freiburg	5	Genehmigungslaufzeiten stehen nicht zur Disposition: Linie 1000 bis 2015, aber Harmonisierung bis 2013 (Linienbündel 1)	Dies ist bekannt.	Zur Kenntnisnahme	
RP Freiburg	5	staatsgrenzenüberschreitende Linienverkehre stehen nicht zur Disposition	Die Linienbündelungskonzeption wird entsprechend überarbeitet. Internationale Linien werden aus der Bündelung mit nationalen Linien herausgenommen.	Zustimmung (Änderung der Linien-bündelungskonzeption: - die beiden internationalen Linien 7367 und 7368 werden aus rechtlichen Gründen bis auf Weiteres ausgegliedert).	39

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
RP Freiburg	5	Die betroffenen Nachbarlandkreise sollen an Anhörung beteiligt werden	Die Linienbündelungskonzeption wurde bereits in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern entwickelt	Zur Kenntnisnahme	
RP Freiburg	5	Linienbündel 2 und 3: rechtlich nicht möglich, grenzüberschreitende Linien in nationales Linienbündel aufzunehmen	Das Linienbündelungskonzept wurde entsprechend überarbeitet. - die grenzüberschreitenden Linien im Linienbündel 2 werden in ein eigenes Teilbündel 2 A ausgegliedert. - die grenzüberschreitenden Linien im Linienbündel 3 werden so umstrukturiert, dass sie rein nationale Linien werden. Die Linienbündelung wurde daraufhin erneut mit dem RP Freiburg einvernehmlich abgestimmt.	Zustimmung (Entsprechende Anpassung der Linienbündelungskonzeption, wie beschrieben)	39 + 40
RP Freiburg	5.	Beteiligung schweizerischer Genehmigungsinhaber und Genehmigungsbehörde (Bundesamt für Verkehr) an Anhörung	wurde nachgeholt.	Zur Kenntnisnahme	
RP Freiburg	5	Hinweis auf Besitzstandsschutz von Altunternehmen, die "komplettes" Linienbündel innehatten	Theoretischer Fall, da nur im Fall von eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigungen relevant.	Zur Kenntnisnahme	
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	1.2	Bitte berücksichtigen: Im Entwurf zum GVP BW 2010 wird zum ITF ausgeführt, dass im SPNV grundsätzlich ein Stundentakt von 6 - 21 an Werktagen und ein Zweistundentakt zwischen Sa 12 und So 21 Uhr vorgesehen ist.	Dies entspricht nicht dem bereits heute im Landkreis Konstanz bestehenden Angebot, das deutlich über 21 Uhr hinausgeht und auch dichtere Zugfolgen (Seehas) umfasst. Die Ziele für die Fortentwicklung des SPNV im Landkreis Konstanz müssen sich aus Sicht des Landkreises auf die konkrete Ausgangssituation im Kreisgebiet beziehen und nicht auf landesweite Mindeststandards.	Zur Kenntnisnahme	
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	2.2.5	Es fehlt eine Bestandsaufnahme der Qualität und Quantität vorhandener B+R-Anlagen. Auf dieser Basis konkretere Zielvorgaben in 3.12.	Dies trifft zu. Konkrete quantitative Aussagen zu einzelnen Standorten würden den Rahmen des NVP sprengen.	Zur Kenntnisnahme	
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	2.2.5	Ergänzen: im Rahmen Bahnhofsmodernisierungsprogramm wird in den kommenden Jahren ein Großteil der Stationen mit Defiziten modernen Standards angepasst (Barrierefreiheit)	Ergänzung, dass Planungen laufen, wird aufgenommen.	Redaktionelle Änderung	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidun gspunkt
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	2.3	Prognosen GVP 2010 (2004 bis 2025) berücksichtigen: Hochrhein-Bodensee mit 8 % überproportionales Wachstum im Personenverkehrsaufkommen(Landesdurchschnitt 4 %);MIV +15 % (11 %), Eisenbahn + 1% (5 %), ÖSPV -8 % (-6 %), Fuß und Rad je - 5 % (-6%; wg. Wegekürze aber in dieser Prognose keine gute Abbildung)	Landesdurchschnitt von S. 23 GVP Entwurf übernommen. Daten werden noch abgeglichen	Redaktionelle Änderung	
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	2.3.4	neue Prognose Stala berücksichtigen: Lk KN bis 2015 +0,5 %, bis 2030 -1,4 % (BW -3,5 %)	wird eingearbeitet.	Redaktionelle Änderung	
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	2.3.6 und 2.3.7	Wg. Rückgang Schülerzahlen, andere Zielgruppen ins Auge fassen; besonders zw. 6 und 9 und 16 und 18 Uhr ÖV an Bedürfnissen ArbeitnehmerInnen orientieren.	Dies ist das verankerte Ziel des NVP-Entwurf	Zur Kenntnisnahme	
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	3.1	Als wichtige Zielsetzung Verknüpfung Rad - ÖV mit aufnehmen (ist wesentlicher Bestandteil der Radverkehrsförderung des Landes). Attraktivität ÖV kann durch Verknüpfung mit Rad wesentlich gesteigert werden.	ist an anderen Stellen bereits enthalten.	Zur Kenntnisnahme	
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	3.2.3	Anmerkung: Landeszuschüsse für ÖV-Anlagen grundsätzlich an weitgehende Entsprechung der Barrierefreiheit geknüpft. Jedoch soll nach dem Regelwerk DB Station & Service AG bei unter 1000 Ein- und Aussteigern täglich ein sofortiger barrierefreier Ausbau von neuen Haltepunkten nur bei tatsächlichem und nachzuweisendem Bedarf erfolgen. Ansonsten sind bauliche Vorkehrungen für späteren Umbau zu treffen. (Diese Praxis ist richterlich bestätigt: Bsp. Oberkochen)	Durch die beschriebene Praxis der DB Station und Service zur Prioritätensetzung ist das formulierte Ziel des Landkreises zum barrierefreien Umbau der Haltestellen nicht berührt. Auch der NVP formuliert: "Zugangsstellen mit hoher Reisendenfrequenz sollen vorrangig ausgebaut werden."	Zur Kenntnisnahme	
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	3.3.1	Ergänzung: in nachfrageschwachen Teilräumen Midi-, Kleinbusse, Großraum-, Linientaxis etc. prüfen	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	3.4.1	Ergänzung: in nachfrageschwachen Teilräumen Midi-, Kleinbusse, Großraum-, Linientaxis etc. prüfen und: Eine Anschlussbindung mit bestehenden Linien des SPNV und ÖSPV sollte stets erreicht werden.	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	3.5.2	Rasche Umsetzung Anbindung 7351 in Gottmadingen an SPNV nach/ aus Singen; derzeit werden Anschlüsse oft um wenige Minuten verpasst und die Reisezeit Gailingen - Singen erheblich erhöht.	Umfangreiche Anpassungen erfolgten durch die SBG bereits zum Dez. 2010: Wird redaktionelle angepasst	Redaktionelle Änderung	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidun gspunkt
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	3.5.4	Optimierung Anschluss Buslinien aus Stockach in Ludwigshafen an SPNV nach/ aus Friedrichshafen; derzeit längere Übergangszeiten und v.a. abends und am Wochenende Lücken, die Umwegfahrten über Radolfzell erfordern und zu langen Gesamtreisezeiten führen.	die Ziele sind entsprechend im NVP formuliert (Anschlussbindung, Bedienungshäufigkeit)	Zur Kenntnisnahme	
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	3.7.2	Empfehlung: auch an Haltestellen der Kategorie 3 Stadtplan/ Umgebungsplan anbringen und an aufkommensstarken der Kategorie 3 Fahrradabstellanlagen	dies wird bei Haltestellen in kleinen Ortsteilen für nicht erforderlich angesehen.	Zur Kenntnisnahme	
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	3.10	Anregung: auch Fahrgastinformation während der Fahrt im NVP benennen (nächste Haltestelle, mögliche Anschlüsse)	wird aufgenommen in 3.8	Redaktionelle Änderung	
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	3.8.1	Auch bei Fahrzeugkategorie B Mehrzweckbereiche vorschreiben. Im VHB Radmitnahme in Regionalbussen erlaubt, deshalb sollten Mehrzweckbereiche entsprechende Größe aufweisen (ggf. Klappsitze).	wird aufgenommen in 3.8	Redaktionelle Änderung	
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	3.9	Das Ziel der Einbeziehung des SPNV in die Citytarife wird unterstützt.		Zur Kenntnisnahme	
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	3.9	Land BW strebt nach Umsetzung von Neukonzepten im SPNV mit besseren Mitnahmemöglichkeiten landesweit eine kostenlose Fahrradmitnahme (außer Mo bis Fr 6 - 9 Uhr) an. Angesichts der günstigen Fahrzeugsituation im Lk KN wäre hier die Regelung (außer IRE Ulm/ Singen - Basel) schon früher möglich.	Aufgrund der hohen saisonalen touristischen Nachfrage im Radverkehr mit daraus folgenden betrieblichen Problemen muss dieses Thema aus Sicht des Landkreises zunächst noch weiter beobachtet werden.	Zur Kenntnisnahme	
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	3.9.6	Die Einnahmeaufteilung in einem zunehmend wettbewerblich organisierten Umfeld erfordert zudem i.d.R. nicht nur unternehmensscharfe, sondern linien- oder zumindest linienbündelscharfe Aufteilungen.	Dies trifft zu. Abschnitt wird aus dem NVP herausgenommen	Zustimmung (Punkt 3.9.6 des NVP wird gestrichen)	34
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	3.11.1	Absichten zur Anschlusssicherung besonders Schiene - Bus werden begrüßt und unterstützt. Sollte auch in Schwachverkehrszeiten gewährleistet werden. Anschlusssicherung Bus - Schiene wird v.a. für Engen kritisch gesehen, da dadurch knappe Anschlüsse in Singen gefährdet.	Wartezeiten im Anschluss Bus -> Schiene können sicherlich nur begrenzt im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten umgesetzt werden.	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	3.12	Anmerkung: Punkt 6.3 der VHB-Tarifbestimmungen läßt den Schluss zu, dass eine Fahrradmitnahme im Regionalbusverkehr bereits heute möglich ist.	Das trifft zu.	Zur Kenntnisnahme	
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	3.12	Anmerkung: In Handlungsempfehlungen des Runden Tisches Radverkehr ist eine Fahrradmitnahme in allen Buslinien, auch Stadtverkehr, vorgesehen.	Im Regionalbusverkehr ist dies bereits sichergestellt. Für die Stadtverkehre trifft der NVP keine Aussagen.	Zur Kenntnisnahme	
NVBW (in Abstimmung mit Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)	3.12	Wünschenswert: Ziele und Rahmenvorgaben zum Ausbau von B+R bezüglich Quantität (differenziert nach Haltestellenkategorien) und Qualität sowie Aussagen zum Ausbau von Fahrradboxen zum vandalismusgesicherten Abstellen höherwertiger Räder.	Konkrete quantitative Aussagen zu einzelnen Standorten würden den Rahmen des NVP sprengen.	Zur Kenntnisnahme	
NVBW (Vorabeteiligung)	3.2.3	Bahnhofsumbau Radolfzell aufnehmen, wg. GVFG-Förderung	wird ergänzt: Bahnhofsmodernisierungsprogramm: Modernisierung der Bahnhöfe Radolfzell und Konstanz (in 3.2.3)	Redaktionelle Änderung	
NVBW (Vorabeteiligung)	3.2.1	Durchbindung aller RB-Züge der Bodenseegürtelbahn bis Singen	wird ergänzt (3.2.1, Zeithorizont bis 2015)	Redaktionelle Änderung	
Amt für Nahverkehr und Straßen	-	Hinweis: Auf wichtigen Straßen für den überörtlichen Verkehr auch mit Linienbusverkehr wird entsprechend den gesetzlichen Vorgaben im Winter in der Zeit zwischen 6 und 22 Uhr Winterdienst durchgeführt. Eine allgemeine Räum- und Streupflicht besteht nicht.		Zur Kenntnisnahme	
Kreisorgane					
SPD-Kreistagsfraktion/ Dr. Hahn	-	Entwurf des NVP wird begrüßt. Endlich wird ein ÖPNV-Mindestangebot für den ländlichen Raum definiert.		Zur Kenntnisnahme	
SPD-Kreistagsfraktion/ Dr. Hahn	3.1	In verdichteten Räumen, wozu große Teile des Landkreises zählen, soll der ÖPNV Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr haben. Daher sollten wir bei allen Straßenbauprojekten darauf achten, dass dieses Ziel eingehalten wird.	Der NVP weist auf die Entlastungsfunktion des ÖPNV in den verdichteten Teilen des Landkreises hin	Zur Kenntnisnahme	
SPD-Kreistagsfraktion/ Dr. Hahn	3.2.1	Ergänzung "... im Rahmen einer zu entwickelnden Bodensee-S-Bahn in Anlehnung an das Konzept Bodanrail"	wird redaktionell angepasst (Stichwort Bodensee-S-Bahn)	Redaktionelle Änderung	
SPD-Kreistagsfraktion/ Dr. Hahn	3.2.1	Durchbindung der S-Bahn Zürich bis Singen	Der NVP Lkr. Konstanz sollte keine Festlegung treffen, wie die Nahverkehrszüge im Knoten Schaffhausen durchgebunden werden.	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidun gspunkt
SPD-Kreistagsfraktion/ Dr. Hahn	1.3	Die Nahverkehrspläne der Städte mit eigenen Stadtbusverkehren (Konstanz, Singen, Radolfzell, Engen) sollen in einem Anhang dargestellt werden, um ein Gesamtbild zu erhalten.	Aufgrund der unterschiedlichen Laufzeiten der Pläne wird eine redaktionelle Integration in den NVP/als Anhang nicht für sinnvoll erachtet	Zur Kenntnisnahme	
SPD-Kreistagsfraktion/ Dr. Hahn	3.15	Anforderungen des touristischen Verkehrs: Fremdenverkehrsorte wie Bodman und Tengen sollten bei einer Anbindung über Erschließungslinien der Kategorie 3 erst ab 20 Uhr mit AST bedient werden.	Dies ist im Rahmen der Erschließungslinien der Kat. 3 so vorgesehen.	Zur Kenntnisnahme	
SPD-Kreistagsfraktion/ Dr. Hahn	5.	Vor der Ausschreibung des Linienbündels 3 (West) sollte die planerische Konzeption für die Anbindung des Raums Tengen (beschleunigte Schnellverbindung über die Bundesstraße 314) nochmals überprüft werden.	Nochmalige Überprüfung vor der Ausschreibung 2017 wird zugesagt.	Zur Kenntnisnahme	
SPD-Kreistagsfraktion/ Dr. Hahn	3.2.1	Verlängerung der Züge der Zürich-S-Bahn, die in Thayngen enden, bis Singen	Dies würde einen ganztägigen 15-Min-Takt zwischen Singen und Schaffhausen bedeuten. Gemessen am Nachfragepotenzial ist dies im Vergleich zur Seehasstrecke Singen - Konstanz nicht gerechtfertigt.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	1
SPD-Kreistagsfraktion/ Dr. Hahn	3.2.2.	Unter weitere Ziele: Prüfung der Reaktivierung der Strecke Singen-Etzwilen ggf. mit Verlängerung Singen - Hilzingen mit straßenbahnähnlichem Betrieb	im NVP nicht als Ziel enthalten, da keine signifikanten verkehrlichen Vorteile erkennbar sind.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	3 + 4
SPD-Kreistagsfraktion/ Dr. Hahn	3.3.2	Bei der Linie 7368 Radolfzell - Stein sollte eine Abwägung erfolgen, ob in Stein a.R. die Anschlüsse zum Bus nach Singen oder zur Schiene Kreuzlingen-Schaffhausen wichtiger ist.	Der wichtigste Anschluss dieser Linie ist die Verknüpfung mit dem Seehas in Radolfzell. Alle weiteren Anschlussbindungen sind dem untergeordnet und ergeben sich als Folge.	Zur Kenntnisnahme	
SPD-Kreistagsfraktion/ Dr. Hahn	3.3.2	Bei der Linie 7360 sollte überprüft werden, ob eine Anschlussbindung in Engen zum SPNV Richtung Tuttlingen gelingt	wird übernommen	Redaktionelle Änderung	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	Ifd. Nr. Entscheidungspunkt
SPD-Kreistagsfraktion/ Dr. Hahn	3.5.2	Linie 7353 Singen - Hilzingen - Tengen (-Blumberg): Prüfung, ob nicht eine Schnellverbindung Singen - Tengen eingerichtet werden kann. Die Verbindungen zum Unterzentrum Blumberg müssen überprüft werden.	Die Analyse der zu langen Fahrzeiten Singen-Tengen wird geteilt. Aufgrund des geringen Nachfragepotenzials wäre eine ganztägige Aufteilung in einen Schnellbus und eine zusätzliche Erschließungslinie jedoch mit hohen Kosten verbunden. Vorgeschlagen wird folgende Änderung: "Zusätzlich zum stündlichen Grundtakt sollen zwischen Singen und Tengen in der Hauptverkehrszeit beschleunigte Schnellverbindungen eingerichtet werden."	Zustimmung (Änderung gemäß Formulierungsvorschlag).	13
SPD-Kreistagsfraktion/ Dr. Hahn	3.5.4	Bei der Ausschreibung muss die Rolle von Bodman-Ludwigshafen als Tourismusgemeinde berücksichtigt werden. Für den Raum Stockach muss die Forderung des LEP beachtet werden, dass der Raum Stockach zur Entlastung des Bodenseeufers attraktiv angebunden werden sollte.	Die Bedeutung des Tourismus in Bodman-Ludwigshafen ist bei der Aufteilung Bus/AST im Rahmen der Angebotskonzeption für die Ausschreibung zu berücksichtigen. Die Anbindung von Stockach ist durch die Schienenachse an den Bahnknoten Radolfzell, die umsteigefreie Busachse an Überlingen sowie die Busachse in Richtung Tuttlingen deutlich hervorgehoben.	Zur Kenntnisnahme	
SPD-Kreistagsfraktion/ Dr. Hahn	3.9.2	Fortentwicklung des Verbundtarifs: Ausweitung des Studitickets auf den gesamten Landkreis Konstanz	Beim VHB wurde die Möglichkeit der Einführung eines VHB-Studitickets schon geprüft. Einerseits sind aufgrund des Ausgleichsanspruchs der Stadtwerke Konstanz die Tarifgestaltungsmöglichkeiten sehr eingeschränkt, andererseits ist in der Fläche schwer vermittelbar, warum Schüler mehr bezahlen sollen als Studenten. Studenten haben die Möglichkeit, Schülermonatskarten zu lösen. Im VHB wurde deshalb die Einführung eines VHB-Studiticket abgelehnt.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	29

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidun gspunkt
SPD-Kreistagsfraktion/ Dr. Hahn	3.9.2	Fortentwicklung des Verbundtarifs: Einführung eines Sozialtarifs	Die Weiterentwicklung des Verbundtarifs ist Sache des VHB, der Landkreis kann ihm hier keine Vorgaben machen. Der VHB würde jedoch einen Sozialtarif einführen, wenn dieser vom Landkreis bezahlt würde. Der Kreistag hat aufgrund der hohen Kosten entschieden, keinen Sozialtarif einzuführen. Auch ist die Zuständigkeit des Landkreises hierfür fraglich.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	30
SPD-Kreistagsfraktion/ Dr. Hahn	3.9.4	Tarifkooperation mit den Nachbarverbänden in der Schweiz: Eine Tarifkooperation mit dem Züricher Verkehrsverbund ist anzustreben	Tarifkooperationen mit nicht direkt an den VHB angrenzenden Verbänden sollten zurückgestellt werden.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs	32
SPD-Kreistagsfraktion/ Dr. Hahn	3.11.1	Redaktionelle Korrektur: "-> 7360 "Tengen"	wird korrigiert	Redaktionelle Änderung	
SPD-Kreistagsfraktion/ Dr. Hahn	5.	Bei Ausschreibung Linienbündel 2 (Süd) ggf. Unterangebote für die Teilbereiche "Bodanrück" und "Höri" zulassen.	Dies ist im Rahmen der Ausschreibung zu prüfen und festzulegen.	zur Kenntnisnahme	
SPD-Kreistagsfraktion/ Dr. Hahn	Karten	Im Landkreis Tuttlingen alle Schienenstrecken darstellen (auch Ringzugstrecke Immendingen - Leipferdingen)	wird ergänzt	Redaktionelle Änderung	
<i>Die folgenden Anregungen des Kreisrats Dr. Hahn sind nur dargestellt, soweit sie nicht auch im Papier der SPD-Kreistagsfraktion/Dr. Hahn enthalten sind:</i>					
Kreisrat Dr. Hahn	3.2.5	Einrichtung zusätzlicher Blockabschnitte zur Verbesserung der Zugfolge zwischen Konstanz und Hattingen und zwischen Singen und Schaffhausen	ist bereits ergänzt	erledigt.	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	Ifd. Nr. Entscheidungspunkt
Kreisrat Dr. Hahn	3.3.	Warum werden die Schienenachsen Singen-Tuttlingen und Singen-Donaueschingen nicht aufgeführt?	Diese Abschnitte werden nur von Zügen des überregionalen Verkehrs bedient. Daher erfolgt keine Zuweisung einer bedienungskategorie des Nahverkehrs. Die Ziele sind in Kap. 3.2 definiert	zur Kenntnisnahme	
Kreisrat Dr. Hahn	2.2.1	Bei den Schienenstrecken fehlt die Aufführung der Verknüpfung zum Fernverkehr	Ist in Kap. 2.2.1 enthalten	Zur Kenntnisnahme	
Kreisrat Dr. Hahn	2.2.1	Strecke 730: Anschlussverbindung in Schaffhausen (SPNV-Taktknoten und Fernverkehr Zürich)	wird redaktionell angepasst	Redaktionelle Änderung	
Kreisrat Dr. Hahn	3.3.2	Linie 7360 könnte in Wiechs a.R. eine Anschlussbindung zum Bus nach Schaffhausen haben.	Verknüpfungsmöglichkeiten bestehen in Schlauch. Eine systematische Verknüpfung wird hier aufgrund anderer Zwänge (Schülerverkehr) kaum möglich sein. Schlauch wird jedoch als Verknüpfungspunkt Bus-Bus aufgenommen.	Redaktionelle Änderung	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	lfd. Nr. Entscheidungspunkt
Kreisrat Dr. Hahn	3.3.2	Linie 7353 (Singen-) Hilzingen - Tengen: Einstufung in Erschließungslinie Kat. 3 muss diskutiert werden	Nach Prüfung wird kein ausreichendes Nachfragepotenzial für eine Einstufung in die höhere Kategorie 2 gesehen. Eine solche Einstufung müsste abweichend vom kreiseinheitlichen Maßstab politisch beschlossen werden.	Keine Änderung des Anhörungsentwurfs (jedoch Ergänzung: beschleunigte Schnellkurse in der Hauptverkehrszeit)	14
Kreisrat Hahn	3.7.1	Ergänzung: Insbesondere sind die Sichtbeziehungen zwischen Bus- und Zugstop zumindest in Engen und Gottmadingen anzustreben.	wird als Beispiel (statt insbesondere) redaktionell übernommen	Redaktionelle Änderung	
Kreisrat Dr. Hahn	3.7.3	Mögliche Bevorrechtigungen von Regionalbussen müssen dringend in Angriff genommen werden.	Ziel ist enthalten.	Zur Kenntnisnahme	
Kreisrat Dr. Hahn	3.9.3	Eine Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar muss auch eingegangen werden, damit man mit dem Zug nach Donaueschingen und dem Bus nach Blumberg gelangen kann.	Ziel ist im NVP aufgenommen. Jedoch ablehnende Haltung des VSB und des Schwarzwald-Baar-Kreises.	Entscheidung: Änderung in folgende offener Formulierung: "nach Möglichkeit Donaueschingen" (siehe Stellungnahme zu Schwarzwald-Baar-Kreis)	
Kreisrat Dr. Hahn	3.9.5	Einbeziehung der Fähre Gaienhofen - Steckborn in die Schiffsverbindungen, für die Tarifkooperationen angestrebt werden.	Bisherige Festlegung im NVP: ÖPNV-ergänzungsfunktion wird nur bei ganzjährig betriebenen Schiffsverbindungen gesehen.	Zur Kenntnisnahme	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	Ifd. Nr. Entscheidungspunkt
Kreisrat Dr. Hahn	3.11.1	Anschlusssicherung: hier fehlt der Bahnhof Welschingen für die Anschlüsse Linie 7360 nach Tengen	wird ergänzt.	Redaktionelle Änderung	
Kreisrat Dr. Hahn	3.11.1	In Stahringen könnte ein Anschlusssicherungssystem Bus-> Schiene auch sinnvoll sein.	wurde bereits ergänzt	Zur Kenntnisnahme	
Kreisrat Dr. Hahn	3.12.	Die Zugangswege zu den ÖPNV-Haltestellen sollten so ausgeschildert sein, dass vorbeifahrende Autofahrer auf den ÖPNV aufmerksam gemacht werden.	wird sinngemäß ergänzt	Redaktionelle Änderung	
Kreisrat Dr. Hahn	3.12.	Es sollte auch geprüft werden, ob 1-2 zentrale Park+Ride-Plätze eingerichtet werden können. Z.B. an der Autobahnabfahrt Singen, in Hegne oder in Espasingen mit dem Bau der geplanten Umfahrung.	wird redaktionell ergänzt, als Prüfungsauftrag, ohne Benennung von konkreten Standorten, da diese erst genauer untersucht werden müssten.	Redaktionelle Änderung	

Zusammenstellung aller Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anlage 1)

Stellungnahme von	Kapitel	Inhalt der Stellungnahme	Kommentierung	Vorschlag Verwaltung	Ifd. Nr. Entscheidungspunkt
Kreisrat Dr. Hahn	5.2.2	Linie 7364 b: hier sind Überschneidungen mit der Linie 7352 Singen - Engen zu überprüfen, eventuell können 7364 b und 7352 zu einer Linie zusammengeführt werden.	Diese Option ist in Kap. 3.5.2 bereits angesprochen.	Zur Kenntnisnahme	
Kreisrat Dr. Hahn	5.2.2	Die Regionallinie Singen - Aach - Stockach ist Bestandteil des Linienbündels 3 (West)	Die Linie ist im NVP als Bestandteil des Linienbündels 4 (Mitte) vorgesehen.	Zur Kenntnisnahme	
Kreisrat Dr. Hahn	5.2.2	Die Linie 7360 Engen-Tengen - Wiechs (-Blumberg) ist kreisgrenzenüberschreitend und international für die Linien, die bis Blumberg laufen	Die Linie bedient keine Halte in der Schweiz, daher ist keine Internationalität gegeben.	Zur Kenntnisnahme	
Kreisrat Dr. Hahn	3.3.2	Sollte die Linie 7353 dennoch als Erschließungslinie Kat. 3 eingestuft werden, so sollen möglichst wenig AST-Fahrten zum Einsatz kommen. In Fahrtrichtung Tengen sollten Stichfahrten ggf. nur zum Ausstieg vorgesehen werden.	Die Auffassung wird geteilt. Zur Bedienung der Stichfahrten sind Anmeldesysteme auch für Buskurse zu testen.	Zur Kenntnisnahme	