










Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
Einteilung Kategorien				
	✓	Zustimmung zum Nahverkehrsplan, allgemeine Anmerkung oder Anregung bereits im Nahverkehrsplan enthalten		
	!	allgemeine Anmerkung		
	➔	Anregung nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans, wird an die entsprechende Stelle weitergereicht bzw. gesondert behandelt		
		redaktionelle Anregung wird im Nahverkehrsplan übernommen		
		Inhaltliche Anregung wird im Nahverkehrsplan übernommen		
	✗	Inhaltliche Anregung geht über den Charakter des Nahverkehrsplans hinaus, Aufnahme nicht möglich. Anregung ist ggf. gesondert zu behandeln		
1	Allensbach	Barrierefreiheit zum 01.01.22: Förderung aus Landesmitteln für die Umsetzung in den Gemeinden ist unerlässlich. Punkt 3.13.2: es kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Einführung des Kasseler Hochbord allein von den Gemeinden, ohne entsprechende Förderungen, übernommen wird.		Förderung im Rahmen Landes-GVFG möglich; auf Fördermöglichkeit wird im NVP hingewiesen
2	Büsing	Anbindung an den Schienenverkehr flächendeckend im gesamten Landkreis gewährleistet, Regionalbusverkehr an den Schienenverkehr takten	✓	so in Kapitel 3.3.2 und 3.3.4 festgelegt
3	Büsing	Die Koordination zwischen den deutschen und schweizer Regionalbusverbindungen vertiefen. Eventuell können Synergieeffekte durch Taktung und Übergangspunkte generiert werden.	➔	keine Festschreibung im NVP im Rahmen der Teilfortschreibung sondern Gegenstand der Fahrplanung
4	Büsing	Die Anbindung der Gemeinde Büsing an die Linie 7351 zwischen Büsing - Gailingen - Gottmadingen installieren.	✓	Keine Anpassung im NVP erforderlich - Gemeinde ist über die Linie 7351 angebunden
5	Eigeltingen	a) Für Mühligen/Hohenfels einen "ergänzenden Schülerverkehr" einfordern? Solche Ergänzungslinien existieren und sollen auch künftig weitergeführt werden für Verbindungen für die Waldorfschule Wahlwies - aus Richtung Ludwigshafen über Espasingen nach Wahlwies und bis Orsingen ... und dort Anbindung nach Steißlingen sowie für die GMS Steißlingen aus Richtung Stockach über Nenzingen-Orsingen.	➔	Planung Schülerverkehr außerhalb NVP
6	Eigeltingen	d) Im vorliegenden Entwurf wird darauf verwiesen, dass an Veränderungen im konkreten Fahrplan gearbeitet wird, d.h. es ist nicht sicher, wie ganz konkret die Qualität der Verbindungen künftig sein wird.	➔	Qualität der Verbindungen siehe NVP Punkt 3.3.2
7	Eigeltingen	e) Insbesondere sollte eingefordert werden, dass die Anschlüsse morgens funktionieren. Zum Unterrichtsbeginn um 07.30 Uhr klappt es, aber für Beginn 08.10 Uhr kommt der Bus aus Heudorf oder Horstetten fahrplanmäßig nicht rechtzeitig an.	➔	Wird im Rahmen der Feinplanung geprüft
8	Eigeltingen	g) Es ist generell anzustreben, dass alle Schulbusse die Schule direkt anfahren und nicht wie teilweise der Fall, nur an der alten Post halten.	➔	Wird im Rahmen der Feinplanung geprüft
9	Eigeltingen	h) Es muss weiterhin gewährleistet sein, dass nach Unterrichtsschluss alle Schulbusse direkt an der Schule abfahren und zwar zeitnah.	➔	Wird im Rahmen der Feinplanung geprüft
10	Eigeltingen	i) Es ist eine Anbindung zu folgenden Zeiten des Unterrichtsbeginns und -endes zu gewährleisten: 07.30 / 08.15 Uhr U-Beginn sowie 11.50 / 12.40 / 16.10 Uhr U-Ende	➔	Wird im Rahmen der Feinplanung geprüft
11	Eigeltingen	Es sollte darauf gedrängt werden, dass der Umstieg für Kinder aus Mühligen/Hohenfels am Bahnhof Nenzingen um ca. 16.30 Uhr nicht mehr erforderlich ist, durch Einrichtung einer Ergänzungslinie, siehe a)	➔	Wird im Rahmen der Feinplanung geprüft


Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
12	Gaienhofen	Höherstufung Linie 7368 von Kategorie 2 in Kategorie 1. Begründung: Rückschritt verhindern; Gästekarte wird überaus positiv angenommen und Taktung reicht schon heute nicht mehr aus, Der Bedarf ist heute bereits wesentlich höher als im bestehenden NVP ausgewiesen. Die Gemeinde wird im Jahr 2016 wahrscheinlich wieder um die 270.000 Übernachtungen zu verzeichnen haben.		Der Höherstufung der Linie 7351 wird nach nochmaliger Prüfung der Raumstruktur und der Nachfragepotenziale zugestimmt
13	Gailingen	Aufgrund der Verlagerung in den Verkehrsraum Singen in die Bedienungskategorie E 2 wird sich das Angebot deutlich verschlechtern. Gailingen sollte aber in Bedienungskategorie E 1, mit einem Halb-Stunden-Takt integriert werden.		Der Höherstufung der Linie 7351 wird nach nochmaliger Prüfung der Raumstruktur und der Nachfragepotenziale zugestimmt
14	Gailingen	Der Halb-Stunden-Takt soll durchgängig mit Bussen gefahren und nicht durch Anrufsammeltaxen ergänzt werden.		Ist sowohl in Kategorie E2 wie in E1 so vorgesehen (AST nur im Wochenend-Nachtverkehr)
15	Gailingen	Die Gemeinde lehnt den Wegfall der Verbindung nach Diessenhofen ab, da diese nach Wegfall der Schaffhauser Buslinie 25, für Berufspendler und Schüler nach Schaffhausen, noch wichtiger geworden ist.		nach vorliegenden Zählergebnissen kein Bedarf
16	Gailingen	Punkt 3.9.4 Tarifkooperationen mit Nachbarverbänden: Es wird beantragt, dass auch Gailingener Übergänge nach Diessenhofen, nach Büsingen und weiter bis Schaffhausen sowie auf der Buslinie Schaffhausen Ramsen via Büsingen, Dörflingen, Randegg und Murbach als Tarifübergänge einzuführen sind.		Nicht Gegenstand NVP - Ausschließlich Angelegenheit der Verbände
17	Gottmadingen	Das Landratsamt wird gebeten, das Ziel "Flügelung der Seehas-Züge in Richtung Engen und Schaffhausen" schon früher anzustreben, nicht erst 2030. Durch Flügelung der Verbindungen würde eine hohe Qualitätssteigerung erreicht, welche gemeinsam mit der Stadt Singen gerne zeitnah begrüßt werden würde.		Ziel im NVP Punkt 3.2.2 nicht ab 2030 sondern bis 2030 festgelegt. Im übrigen liegt der Zeitplan nicht im Einflussbereich des NVP (nicht SPNV-Aufgabenträger)
18	Gottmadingen	Derzeit zahlt die Gemeinde, zusammen mit der Stadt Singen, 50% der Stationsgebühren S22 für Bietingen und Gottmadingen, um eine solche 30-minütige Taktung zu ermöglichen. Gemeinsames starkes Anliegen: Taktung wird vollständig durch den Landkreis geregelt. Hinweis auf neu angedachten Tarifkooperationen mit FlexiTax und Ostwind.		Die SPNV-Finanzierung wird nicht im Rahmen des NVP geregelt
19	Gottmadingen	Abstimmung der Zeiten von Schienen- auf Busverkehr: weiterhin darauf achten, dass ein funktionierender Anschluss von Zug auf Bus auf der Verbindung Gailingen - Singen gewährleistet wird.		Wird im Rahmen der Feinplanung beachtet
20	Gottmadingen	Aufnahme einer Ringlinie Gottmadingen - Riedheim - Hilzingen - Gottmadingen Begründung: - deutliche Aufwertung des ÖPNV-Angebots, - Bessere Auslastung der Zugverbindung Gottmadingen - Singen durch Berufspendler aus Hilzingen, - Fahrten zwischen Tengen und Gailingen, Hilzingen und Gottmadingen sowie den jeweils verknüpften Linien werden interessant Außerhalb der Stoßzeiten könnten Kleinbusse ausreichen		Nicht Gegenstand NVP - wird im Rahmen der Fahrplanung geprüft
21	Hilzingen	- Die festgelegten Anschlussverbindungen für die Erschließungslinie 7353 Hilzingen - Tengen / Hilzingen - Singen und die Ergänzungslinie 7351 Hilzingen - Gottmadingen muss in eine höhere Kategorie gesetzt werden.		Aufgrund der vorhandenen Nachfragestruktur wird keine Höherstufung der Achsen empfohlen

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
22	Hilzingen	- Die punktuell eingerichtete Verbindung Hilzingen - Gottmadingen muss über die Schülerverbindung auch für Berufspendler (Beginn 8/9 Uhr - Ende 16 - 18 Uhr) sinnvoll und in einem vertretbaren zeitlichen Rahmen genutzt werden können.	➔	Nicht Gegenstand NVP - wird im Rahmen der Fahrplanung geprüft
23	Hilzingen	- Die Festlegung eines einheitlichen Höchstalters der eingesetzten Fahrzeuge, unabhängig der jeweiligen Fahrzeugkategorie A oder B, z. B. auf 10 Jahre.	✘	Die Staffelung ist ein sinnvoller Kompromiss zwischen Qualität und Wirtschaftlichkeit. Ein einheitliches Höchstalter müsste aus wirtschaftlichen Gründen mindestens auf 12 Jahre angehoben werden. 2011 gab es noch eine Kategorie C mit Höchstalter 15 Jahre. Generell nur 10 Jahre zuzulassen, würde zu deutlichen Mehrkosten führen. Als Verstärker sind ältere Busse angemessen.
24	Hilzingen	- Aufgrund der wachsenden Bedeutung der GMS Hilzingen muss auch eine Verbesserung der Andienung, direkte Verbindung, mit Schülern aus benachbarten Kommunen, die jetzt schon in Hilzingen unterrichtet werden, wie zum Beispiel Tengen (Ortsteile Büßlingen, Beuren a.R.), Gottmadingen (Ebringen, Bietingen), Gailingen und Büsingen zu den Unterrichtszeiten erfolgen.	➔	Nicht Gegenstand NVP - wird im Rahmen der Fahrplanung geprüft
25	Hilzingen	- Vergleichbares gilt auch für die Andienung der Christlichen Schule im Hegau.	➔	Nicht Gegenstand NVP - wird im Rahmen der Fahrplanung geprüft
26	Hilzingen	- Die Einrichtung eines Riedheimer Rundkurses (Riedheim - Hilzingen - Gottmadingen und zurück)	➔	Nicht Gegenstand NVP - wird im Rahmen der Fahrplanung geprüft
27	Hilzingen	- Wichtig auch eine verbesserte Andienung der weiterführenden Schulen und der Gymnasien in den Nachbarstädten Singen und Engen bzw. auch auf dem Rückweg in die Hilzinger Ortsteile	➔	Nicht Gegenstand NVP - wird im Rahmen der Fahrplanung geprüft
28	Hilzingen	- Verbesserte Anbindung der Hilzinger Ortsteile auch zu seniorengerechten Zeiten.	✓	Im NPV ist für alle Ortsteile ist eine stündliche Anbindung vorgesehen.
29	Hilzingen	- Einrichtung einer Nachtbusverbindung von Singen nach Hilzingen und den Teilorten	✓	Im NPV ist für alle Ortsteile ist eine stündliche Anbindung vorgesehen.
30	Mühlhausen-Ehingen	Es wird gebeten, weiterhin eine Kooperation von Linie 7352 mit der Stadtbuslinie 9 Singen zu prüfen.	✓	Wird im Rahmen der Fahrplanung geprüft
31	Mühlhausen-Ehingen	Aufnahme der Ergänzungslinie 7352 von Schlatt u. Kr. - Mühlhausen.	✎	Redaktioneller Fehler - wird wieder aufgenommen
32	Mühlhausen-Ehingen	Gemäß der "Festlegung von Anschlussverbindungen" sollen im Grundtakt die Anschlussverbindungen mit Umsteigezeiten von max. 10 Minuten gewährleistet werden (gegenwärtig bei Linie 7352 Anschluss vom Bus aus Ri. Ehingen auf den Seehas und umgekehrt z.T. deutlich länger)	➔	Wird im Rahmen der Fahrplanung geprüft
33	Orsingen-Nenzingen	Tabelle 3.3.2-1, Festlegung der Bedienungshäufigkeiten: Linie 7364 zwischen Orsingen-Nenzingen von E2 auf E1 höherstufen	✎	Wurde in NVP übernommen
34	Reichenau	Gemeinderat begrüßt die geplante Verbesserung in Kategorie E2 (Linie 7372 Insel Reichenau - Bhf. Reichenau) mit 30-min. Takt in HVZ; Zeithorizont dazu sollte bereits nach der geplanten Ausschreibung aller Regionalbusleistungen im Jahr 2019 sein und nicht erst im Jahr 2030.	✓	Der NVP sieht eine Umsetzung nicht ab 2030 sondern bis 2030 vor.

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
35	Reichenau	Gemeinderat begrüßt außerordentlich die geplante Verbindung von der Walsiedlung zum Bhf. Reichenau in Kategorie E3 mit 30-min. Takt in HVZ und 60-min. Takt in NVZ. Auch hier sollte der Zeithorizont bereits nach der geplanten Ausschreibung aller Regionalbusleistungen im Jahr 2019 sein und nicht erst im Jahr 2030.	✓	Die Kategorie E3 sieht einen 30-60 Minutentakt in der HVZ vor. Der NVP sieht eine Umsetzung nicht ab 2030 sondern bis 2030 vor.
36	Singen	Flügelung der Seehas-Züge in Richtung Engen und Schaffhausen wird weiterhin befürwortet. Die Realisierung sollte aber viel früher als 2030 stattfinden.		Der NVP sieht eine Umsetzung nicht ab 2030 sondern bis 2030 vor. Der Zeitplan liegt nicht im Einflussbereich NVP (nicht SPNV-Aufgabenträger)
37	Singen	Eine durchgehende Aufwertung der Regionalbuslinie 7362 von Singen über Rielasingen-Worblingen nach Moos in die Erschließungskategorie 1 wäre wichtig.	✗	Abschnitt Worblingen - Moos mit viel zu geringen Potenzialen; Für Bohlingen und Moss bestehen alternative Anbindungen nach Singen
38	Singen	Ausreichend wäre es auch, ab Endpunkt E 1 Rielasingen-Worblingen, die Fortführung nach Moos zur E 2 hoch zu stufen.	✗	Abschnitt Worblingen - Moos mit viel zu geringen Potenzialen; Für Bohlingen und Moss bestehen alternative Anbindungen nach Singen bereits im NVP so definiert
39	Steißlingen	Verbesserung der Fahrangebote von und nach Radolfzell (Linie 7374) an Wochenenden und zur Nachtzeit. Eine Ausweitung der AST-Verbindung, entsprechend der Linie 7363 nach Singen, zumindest bis Mitternacht wäre ganzjährig wünschenswert.		Wird im Rahmen der Fahrplanung geprüft
40	Steißlingen	Bessere Anbindung der wachsenden Industriegebiete Hard Süd und Vor Eichen an die Linien 7374 und 7363 von und nach Radolfzell und Singen. Ein früherer Hinderungsgrund, die erschwerte Einfahrtsituation in die Landesstraße L223, besteht durch den Bau eines großen Kreisverkehrs nicht mehr. Linie 7363 bietet eine Bushaltestelle im Industriegebiet Hard Nord an, aber der Fußweg, insbesondere zur Firma RAFI ist zu lange. Linie 7374 bedient, von Radolfzell kommend, keines der beiden Industriegebiete.	↑	
41	Stockach	An einer Verlängerung des SPNV Radolfzell - Stockach bis Stockach-Hindelwangen wird aber festgehalten. Obwohl die Verlängerung momentan aus verschiedenen Gründen nicht möglich ist, bitte diese trotzdem weiterhin im NVP als Zukunftsziel fixieren.	✗	Wird aufgrund von Gremienbeschluss derzeit nicht weiterverfolgt
42	Tengen	Zusätzlich zum Grundtakt sollen zwischen Tengen und Singen in der Hauptverkehrszeit beschleunigte Schnellverbindungen eingerichtet werden.	↑	Möglichkeiten der Beschleunigung werden im Rahmen der Umsetzung geprüft

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
43	Landratsamt Bodenseekreis	<p>Kapitel 3.3.2, Tabelle 3.3.2-1: Streichen der Anschlussbindungen in Ludwigshafen der Linie 7389 Stockach - Überlingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - im Abschnitt Ludwigshafen - Überlingen Busse zwangsläufig nahezu zeitgleich mit den RB-Zügen - Anschlussbindung (bereits im aktuellen NVP enthalten) entfaltet im Zusammenhang mit novellierten PBefG eine starke Wirkung (zwingend zu berücksichtigen). - gemeinsame Option, ein verbessertes, sicher ergänzendes Zug/Bus- und Bus/Bus-Verkehrskonzept umzusetzen wird verbaut - insbesondere auch für konkurrierende Linienverkehrsanträge im Rahmen eines möglichen Genehmigswettbewerbs (Vorzug für Antrag, der ein gutes ergänzendes ÖPNV-Angebot bietet, aber an den SPNV-Anschlüssen in Ludwigshafen vorbeifährt, schwieriger). - Das LRA geht davon aus, dass diese Anschlüsse bereits über die Linie 7375C abgedeckt sind. - Beibehaltung der Anschlussbindung beider Linien in Ludwigshafen bedeutet wiederum eine Parallelbedienung 7375C und 7389 im Abschnitt Stockach - Ludwigshafen. 	✘	Aus Sicht des Landkreises Konstanz sind Anschlussbindungen in Ludwigshafen von grosser Bedeutung, insbesondere, um Espasingen an die Bodenseegürtelbahn anzubinden (nicht an Linie 7375C gelegen und kein SPNV-Halt mehr)
44	Landratsamt Bodenseekreis	<p>Kapitel 3.3.2, Tabelle 3.3.2-2: Linie 7392 Stockach - Seelfingen - Überlingen fehlt bei Ergänzungslinien (in aktuellem NVP enthalten). Es wird nach wie vor davon ausgegangen, dass das Ziel bestehen bleibt, die bisherige Y-Linie mit den Linienräten nach Pfullendorf und Überlingen zukünftig aufzutrennen und die Tabelle 7392 nur noch den Südstast nach Überlingen umfasst.</p>		Wird als Ergänzungslinie zwischen Stockach - Seelfingen - Überlingen eingefügt
45	Kanton Thurgau	<p>In Machbarkeitsstudie "Agglo S-Bahn" konnte zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Verkehrssystemwahl getroffen werden. Empfehlung diesen Punkt offener zu formulieren oder nur Hinweis auf Erarbeitung der Studie aufzunehmen.</p>	✘	Als Ziel soll die Formulierung bestehen bleiben. Der NVP ist im SPNV aber nicht bindend
46	Kanton Thurgau	<p>Bedienungskategorie Busachsen: Kanton Thurgau plant mit Kanton Schaffhausen die Buslinie Frauenfeld - Stein am Rhein mit Buslinie Stein am Rhein - Singen zu verknüpfen. Dieses Angebot ist mit dem jetzigen Fahrplanangebot nahezu identisch, ausser in der HVZ müssen je drei Kurspaare von Ramsen nach Singen verlängert werden. Zwischen dem damit angebotenen 1/2-Stunden-Takt in der HVZ tritt ein Widerspruch zu den Bedienungszeiten der aktuell zugeteilten Busachsen Kategorie 2 (AB 2) auf.</p>	!	Kategorisierung der Linie 7349 mit überwiegend Schweizer Interessen in AB2 aus Sicht des Landkreises weiterhin sinnvoll
47	Kanton Thurgau	Nachtverkehr: Bitte die Nachtverbindung (nach 1.00 Uhr) der Seelinie ab St. Gallen erwähnen.		Der Text im NVP wird redaktionell angepasst
48	Kanton Thurgau	Der Abschnitt Kreuzlingen - Stein am Rhein wird mit einem Bus bedient. Es existiert somit keine durchgehende Zugverbindung in der Nacht von (St. Gallen-) Romanshorn nach Schaffhausen.		Der Text im NVP wird redaktionell angepasst
49	Kanton Thurgau	<p>Anschlusssicherung: Wird die Linienzusammenlegung in Stein am Rhein realisiert, würde die Buslinie aus Stein am Rhein in Singen sehr gute Anschlüsse zw. Schiene und Bus ermöglichen. Aus diesem Grund bitte für den Verknüpfungspunkt Singen die Buslinie 7349 (Stein am Rhein) mit aufnehmen.</p>	!	NVP Tabelle 3.3.2-1 - Anschlussbindung Linie 7349 in Singen ist bereits enthalten
50	NVBW	Angaben zum Zeithorizont fehlen. Um Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (vergl. § 11 Abs. 3 Nr. 3 ÖPNVG) im NVP zu formulieren, ist ohne Zeitangaben nur schwerlich möglich.		Zeithorizont "bis 2030" und "nach 2030" definiert. Weiterer Zeithorizont ergibt sich durch die Neuvergabe der Busleistungen ab 2020 (vgl. Kapitel Linienbündelung)
51	NVBW	Es wird darauf hingewiesen, dass die unter Pkt. 3.2.2 sowie 3.4.3 dargestellten Festlegungen (SPNV) der Bedienunghäufigkeiten deutlich über dem Landesstandard liegen, für die derzeit keine Finanzierungsmöglichkeiten zu erkennen sind.	!	

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
52	NVBW	Es wird angeregt, dem nichtmotorisierten Verkehr, insbesondere den Fußverkehr, im Hinblick auf seine Bedeutung als Zu-/Abbringer zum ÖPNV mehr Raum zu geben.	X	Ziel der Teilfortschreibung ist die Schaffung einer Basis zur rechtssicheren Neuvorgabe der Busleistungen; nicht die Erstellung eines umfassenden Mobilitätsplans
53	NVBW	Außerdem wird angeregt zu prüfen, ob zum Radverkehr und zur Verknüpfung der Verkehrsmittel im Umweltverbund alle derzeit relevanten Aspekte berücksichtigt sind: - RadSTRATEGIE als konzeptionelle Grundlage und RadNETZ als Verbindung aller Ober- und Mittelzentren auf alltagstauglichen Wegen; Schnittstellen! - Zugänglichkeit von Bahnhöfen und Haltepunkten für den Radverkehr - Zugänglichkeit der Bahnsteige und Einstiegsverhältnisse - Ausstattung mit Bike&Ride-Anlagen bzw. Schnittstellen zwischen Verkehrsmitteln/Intermodalität - Ausstattung der Busse (SPNV/ÖPNV) für die Fahrradmitnahme - Fahrradmitnahme: Eignung der eingesetzten Fahrzeuge, Sperrzeiten, Kosten/Fahrschein - Tarifstruktur, Beförderungsbedingungen - Anteil der der unterschiedlichen Verkehrsmittel am Modal Split: IST-Stand und Prognose/Zielwert - Falls vorhanden: Hinweis auf vorhandene Planunterlagen mit dem Schwerpunkt Radverkehr	X	Ziel der Teilfortschreibung ist die Schaffung einer Basis zur rechtssicheren Neuvorgabe der Busleistungen; nicht die Erstellung eines umfassenden Mobilitätsplans
54	NVBW	Am Wochenende sollte im Nachtverkehr ein Grundangebot, ohne Vorabanmeldung, gewährleistet sein.	X	Das bestehende System hat sich etabliert und bewährt. Auch im SPNV mit AT Land wird ein Grundangebot im Nachtverkehr nicht gewährleistet.
55	NVBW	zu 3.4.3 Vertaktung des Fahrplanangebots: "Sofern in bestimmten Zeiten im SPNV Abweichungen vom Taktraster gegeben sind, kann auch beim Regionalbusverkehr davon abgewichen werden." Soll damit der Anschluss gewährleistet werden oder wenn Regionalbusse den SPNV ersetzen? Sonst scheint es nicht sinnvoll.		Anschlüsse Bus/Zug sollen durch den nicht durchgehenden Takt im SPNV gewährleistet werden. Ein durchgehender Takt im SPNV wäre wünschenswert.
56	NVBW	zu 3.9 Fahrpreise und Verbundtarif: Es wird eine Darstellung erwartet über die aktuelle Situation des Verbundes in der die Nachfrage, Erlösentwicklung, Erlösprognose und eventuell anstehende Entwicklungen/Vorhaben dargelegt werden.	↑	Eine solche Darstellung erscheint in der Teilfortschreibung NVP nicht als sinnvoll
57	NVBW	- Das Land BaWü kommt als Erlösverantwortlicher Akteur neu hinzu, es existieren neue Standards (z. B. Fahrradmitnahme). Beeinflusst dies den ÖPNV im Landkreis?		Dies beeinflusst den ÖPNV im Landkreis, da durch z.B. die kostenlose Fahrradmitnahme keine zusätzlichen Kapazitäten durch das Land als AT im SPNV zur Verfügung gestellt werden und wir davon ausgehen, dass sich die Qualität der Beförderungsleistungen somit verschlechtern
58	NVBW	zu 3.9.3 Tarifkooperationen mit Nachbarverbänden in Deutschland: Es sollten für die einzelnen Nachbarverbände klare zeitliche Vorgaben erfolgen bis wann die beschriebenen Kooperationen umgesetzt werden sollen.	X	Hier kann keine zeitliche Darstellung erfolgen. Die weitere Entwicklung und Umsetzung des Landestarifes muss abgewartet werden.

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
59	NVBW	zu 3.13.2 Barrierefreiheit im Busverkehr: Auch wenn die Städte und Gemeinden zuständig sind, wäre es wünschenswert, den IST-Zustand darzustellen und einen zeitlichen Horizont für den barrierefreien Zugang zu fordern. Dies erscheint im Hinblick auf die Anforderungen des PBefG geradezu zwingend.	✘	Im Rahmen dieser Fortschreibung war keine umfassende Bestandsaufnahme und Maßnahmendefinition zum Thema Haltestellen möglich. Derzeit wird an einem Haltestellenkataster gearbeitet. Das PBefG enthält eine Übergangsfrist bis 2022
60	DB ZugBus	Kapitel 3.3.2, Tabelle 3.3.2-1: SPNV-Anschlussbeziehung Ludwigshafen Bahnhof der Linie 7389 aus dem NVP streichen. - Die Linie 7389 Stockach - Überlingen weist aufgrund von tatsächlichen Nachfragestrukturen in Überlingen Busbahnhof Bus/Bus Anschlussbeziehungen der Linie 5 des Stadtverkehrs Überlingen (Gewerbegebiet) sowie der Linie 7395 aus dem Teilort Nußdorf (Überlingen) bzw. in der Relation von Immenstaad - Meersburg - Uhlingen - Nußdorf auf. - In Stockach ergeben sich Zug/Bus-Anschlussbeziehungen auf das Seehäsele (Linie 732) nach Radolfzell. Aufgrund der Anschlussbeziehungen bzw. Zwangspunkten der o.g. Verknüpfungen in Überlingen wie Stockach ist eine weitere Zug/Bus-Anschlussverbindung in Ludwigshafen Bahnhof praktisch nicht mehr möglich.	✘	Aus Sicht des Landkreises Konstanz sind Anschlussbindungen in Ludwigshafen von großer Bedeutung, insbesondere, um Espasingen an die Bodenseegürtelbahn anzubinden (nicht an Linie 7375C gelegen und kein SPNV-Halt mehr)
61	DB ZugBus	Linie 7394 Konstanz - Friedrichshafen analog der Linie 7373 der Kategorie 2 zuordnen, und Gestaltungsmöglichkeiten der Linie 7394 im Rahmen der Regiobus-Konzeption neu erörtern - aufgrund einer zwischenzeitlich eingerichteten seeseitigen ÖPNV-Verbindung (Katamaran Reederei) ist eine Zuordnung in Kategorie 1 nicht mehr notwendig.	✘	Keine Unterwegsbedienung (Meersburg, Hagnau, Immenstaad) durch Katamaran; Linie ist als Regiobuslinie vorgeschlagen
62	Fecht Bus	Kapitel 3.8: Bei Fahrzeugkategorie A sind ausschließlich Niederflerbusse vorgesehen. Es wird davon ausgegangen, dass "Niederflerbus" niederflurige Fahrzeuge (Low-Entry-Busse) bis zu einer Fußbodenhöhe von 360mm zwischen Ein- und Ausstieg beinhaltet. Sollte dies nicht der Fall sein, bitte Kategorie A um LE-Busse erweitern.	✘	Formulierung im NVP ist so gewünscht.
63	Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund	Kapitel 3.9.3: Überarbeitung Aussagen zum Überlappungstarif Richtung bodo (wie mit Hr. Bendl erörtert) - das Ziel der Ausdehnung des VHB-Tarifs bis Meersburg, Friedrichshafen und Ravensburg stellt einen veralteten Sachstand dar - mit der Kooperationszone 33 wurde eine Ausdehnung des VHB bis Überlingen-Nußdorf bereits umgesetzt - Weitere Planungen zur Überlappung des bodo durch den VHB, auch im Zuge des gescheiterten Übergangstarifs unter Einbezug der Schifffahrt, sind nicht bekannt und würden auch die aktuelle Interessenslage des bodo und seiner Gesellschafter nicht widerspiegeln.		Ziel "Ausdehnung des VHB-Tarifs bis Meersburg, Friedrichshafen und Ravensburg" wird gestrichen
64	Waldshuter Tarifverbund	Bei touristischen Linien ist bei entsprechender Nachfrage eine saisonale Taktverdichtung/Kapazitätserweiterung vorzusehen, insbesondere vor dem Hintergrund verstärkter Nachfrage von der KBS 730 in Richtung Bodensee.	!	AT im SPNV ist das Land BW. Der LK hat hier keine Einflussmöglichkeiten.

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
65	Beauftragter für die Belange von Menschen mit Behinderung - Landkreis KN	Kapitel 3.8.1 Fahrzeugkategorie A: Niederflerbus, Zeile 1/2, und Kapitel 3.13.2 Barrierefreiheit im Busverkehr, Zeile 2/3: bitte mit der Zahl 2 Rollstuhlplätze aufnehmen - ein Rollstuhlplatz ist nicht ausreichend, wenn Familien mit Kinderwagen oder ältere Mitbürger mit Rollatoren mitfahren möchten.	✘	Für einen zweiten Rollstuhlplatz müssen 4-6 Sitzplätze entfallen, was zu einem großen Komfortverlust führt und zulasten anderer mobilitätseingeschränkter Personen geht. In Niederflerbussen sind aufgrund der Podeste im Bereich der Räder ohnehin nur wenige Sitzplätze zwischen den beiden Türen vorhanden.
66	Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte BaWü e.V.	zu 3.2.2: Ziele für die Fortentwicklung des SPNV im Landkreis Konstanz: Es wird angeregt, Barrierefreiheit in die Ziele mitaufzunehmen.	✓	
67	Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte BaWü e.V.	zu 3.4.1: Ziele für das Fahrtenangebot: Barrierefreiheit auch als Ziel beim Ausbau des Fahrplanangebots. Insbesondere bei der Umsetzung in den sog. Schwachverkehrszeiten (z.B. sind Rufbusse erfahrungsgemäß bislang nicht barrierefrei)	➔	Wird im Rahmen der Fahrplanung geprüft (Fahrten zu kennzeichnen die nicht barrierefrei zugänglich sind)
68	Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte BaWü e.V.	zu 3.8.1: Festlegung von Qualitätsstandards der Fahrzeuge: Allgemeine Festlegungen, wonach auch nicht barrierefreie Standardlinienbusse im ÖPNV eingesetzt werden, sind mit der gesetzlichen Vorgabe nicht vereinbar. Der Qualitätsstandard der Fahrzeugkategorie B ist daher nicht akzeptabel. Ausnahmen müssen extra begründet sein.	➔	Ausnahmen sind zulässig, Begründung wird konkretisiert (Wirtschaftlichkeit)
69	Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte BaWü e.V.	zu 3.13.2 Barrierefreiheit im Busverkehr: Der Einsatz von nicht barrierefreien Bussen auf den Ergänzungslinien, ohne Befristung, ist nicht gesetzlich zu vereinbaren (§ 8, Abs. 3, PBefG).	➔	Ausnahmen sind zulässig
70	Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte BaWü e.V.	Der schrittweise Ausbau der Haltestellen mit Kassler Hochbords wird begrüßt. Eine Konkretisierung wird vermisst, wohlwissend um die Zuständigkeit von Städten und Gemeinden.	➔	Umsetzung erfolgt außerhalb des NVP
71	Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte BaWü e.V.	NVP als verbindende "Klammer" für formal zuständige Kommunen.	➔	Der Landkreis stellt diese verbindende Klammer her
72	Fahrgast-Beirat	Kapitel 3.2.2 Weitere Ziele, statt - <i>Einrichtung eines Freizeitverkehrs an einzelnen Verkehrstagen auf der Schienenstrecke Stockach - Meßkirch</i> - Mengen wird vorgeschlagen: Einrichtung eines Freizeitverkehrs an einzelnen Verkehrstagen auf der Schienenstrecke Stockach - Meßkirch - Mengen; mit der Option, mittelfristig einen Schienenverkehr Radolfzell - Stockach - Meßkirch - Mengen einzurichten mit Anschluss (in Mengen) nach Riedlingen - Ulm bzw. nach Sigmaringen - Balingen - Tübingen.	✘	Wurde von Kreistag abgelehnt
73	Fahrgast-Beirat	Im NVP könnte die WLAN-Fähigkeit von Verkehrsmitteln im Lkr. Konstanz aufgenommen werden.	✘	Kann in Vorabekanntmachung konkretisiert werden