

<b>Anliegen von Kommunen</b> <b>Erste Beteiligungsstufe – Stellungnahmen vor der Angebotskonzeption</b>	<b>Prüfung der Anliegen von Kommunen</b> <b>[Stand 03.06.2024]</b>
--	---

<b>Themenbereiche</b> <b>A = Allgemeine Anmerkungen</b> <b>AQ = Aufenthaltsqualität</b> <b>AS/VS = Anbindungs- &amp; Verbindungsstandard</b> <b>B = Barrierefreiheit</b> <b>EM = Ergänzende Mobilität</b> <b>ES = Erschließungsstandard</b> <b>H = Sonstige Hinweise</b> <b>S = Service, Kommunikation &amp; Verhalten des Fahr-/Betriebspersonals</b> <b>SPNV = Schienenpersonennahverkehr</b> <b>T = Tarife</b> <b>W/FGI = Bewerbung des bestehenden Angebots / Fahrgastinformation</b>	<b>Prüfergebnisse</b> <b>KoV = Kenntnisnahme ohne weitere Veranlassung</b> <b>KW = Kenntnisnahme &amp; Weiterleitung an zuständige Stelle</b> <b>BM = Berücksichtigung im Nahverkehrsplan als Maßnahme mit Priorisierung</b> <b>BS = Sonstige Berücksichtigung im Nahverkehrsplan</b>
Sofern ein Anliegen im Nahverkehrsplan berücksichtigt wurde, gibt der Code (z.B. Kapitel " <b>Kap. 3.4.8</b> " oder Maßnahme " <b>M_NO.5</b> ") in der Spalte "Berücksichtigungsort" an, an welcher Stelle das Thema im Bericht (bei Kapiteln) bzw. im Anhang 4.A (bei Maßnahmen) gefunden werden kann.	

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüfergebnis	Berücksichtigungsort
<b>Stadt Aach</b>					
QB_Aach_K.01	Es ist der Gemeinde ein Anliegen eine bessere fußläufige Verbindung vom Neubaugebiet Längenberg Ost zu der Bushaltestellen beim Autohaus Gohm in Richtung Volkertshausen/Singen zu schaffen. Eine Querungshilfe könnte die Verkehrssicherheit in dem Bereich insbesondere für Schüler deutlich erhöhen.	ES	Im Nahverkehrsplan ist das Ziel formuliert, auch die Zuwegungen zu den Haltestellen barrierefrei zu gestalten (vgl. Kap. 3.2.4). Die Einrichtung einer Querungshilfe an der L 189 an der Bushaltestelle "Aach, Autohaus Gohm" (ca. 4.000 Kfz/24h an diesem Querschnitt) wird als Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Für die Umsetzung ist das Land Baden-Württemberg als Straßenbaulastträger zusammen mit der Stadt Aach zuständig.	<b>BM</b>	Anhang 4.A M_Aach.1
QB_Aach_K.02	Eine zusätzliche Haltestelle beim Netto-Markt in der Singener Straße 16 wurde bereits im Jahre 2019 nach einem gemeinsamen Ortstermin per Mail vom 16.07.2019 angeregt: [...] wie an der Verkehrsschau am 11.07.2019 vor Ort [...] besprochen, hat die Stadt Aach zur Verbesserung der innerörtlichen und überregionalen Busanbindung den Wunsch, eine zusätzliche, beidseitige Bushaltestelle für alle vorbeifahrenden Linien am Netto-Markt, Singener Straße 16 in 78267 Aach einzurichten. Dieser Wunsch wurde auch bereits in einer öffentlichen Gemeinderatssitzung vom 03.06.2019 im Gemeinderat beraten und hat einstimmig die Zustimmung des Gremiums gefunden. Da eine Berücksichtigung [...] zum Fahrplanwechseltermin 01.01.2020 aufgrund Taktungsschwierigkeiten noch nicht möglich [war], bitten wir Sie, eine beidseitige Haltestelle am o.g. Standort in die zukünftige Streckenplanung miteinzuplanen. Die Stadt Aach ist gerne zu einer konstruktiven Zusammenarbeit bei der Haltestellenplanung bereit. Vielen Dank für Ihre Bemühungen.	ES	Die Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Singener Str. (Höhe Netto-Markt) in Aach für die dort vorbeifahrenden Linien 306 und 400 wird als Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Voraussetzung für eine Umsetzung ist die fahrplantechnische Machbarkeit im Rahmen des Zielkonzeptes; es sollen hierdurch keine signifikanten Nachteile an anderer Stelle entstehen. Für die Herstellung der Infrastruktur vor Ort ist die Stadt Aach zuständig.	<b>BM</b>	Anhang 4.A M_Aach.2
<b>Gemeinde Allensbach</b>					
QB_All_K.01	Mangelnde Verlässlichkeit der Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten des ÖPNV wird im Rathaus immer wieder berichtet (Verspätungen, Ausfälle)	A	Kenntnisnahme	<b>KoV</b>	-
QB_All_K.02	Bedarfsfahrten sollten insbesondere am Wochenende teilweise durch feste Verbindungen ersetzt werden. Für die Bevölkerung –aber auch für die in der Region sehr wichtigen touristischen Gäste– ist die Bedarfsmeldung nicht praktikabel. Mindestens zwei bis drei verlässliche Verbindungen auch am Wochenende sollten gewährleistet sein. Die Anmeldefrist für den Rufbus sollte reduziert werden.	AS/VS	Siehe Anhang 3.B, QB_All_B.19	<b>BM</b>	Anhang 4.A M_All.1

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
QB_All_K.03	<p><b>Die ÖPNV-Verbindungen zwischen Allensbach und Konstanz sollen verbessert werden [+3]</b></p> <p>--- Der Abbau des Schienenparallelen Verkehrs durch Wegfall des Busses bis in die Innenstadt Konstanz (stattdessen nun mehrfaches Umsteigen von Bus auf Zug und wieder zurück notwendig) hat sich insbesondere für die ältere Bevölkerung nicht bewährt und sollte wieder (zumindest teilweise, z.B. am Vormittag für den Arztgang) wieder rückgängig gemacht werden.</p> <p>--- Siehe auch QB_All_K.02 und QB_K_B.04</p>	AS/VS	<p>Auf der Relation Allensbach - Konstanz (ohne Bodanrück-Stadtteile) verkehren gegenwärtig die Bahnlinien RB29 und RE2 sowie die Buslinie 203. Letztere endet in Wollmatingen, Urisberg und ist u.a. am Bahnhof Reichenau mit der Bahn verknüpft. Damit ist zwangsläufig ein Umstieg (oder je nach Fahrziel innerhalb von Konstanz mehrere Umstiege) mit entsprechenden Zeitverlusten und Aufwänden für mobilitätseingeschränkte Kunden verknüpft, wenn man von nur mit dem Bus erreichbaren Gebieten in die Konstanzer Innenstadt (oder umgekehrt) gelangen möchte.</p> <p>Im Rahmen der Potenzialanalyse wurde (zusätzlich zur Bahn und ohne Binnenverkehr innerhalb von Konstanz) ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 3.280 Fahrgästen pro Woche für eine Verlängerung der Buslinie 203 Langenrain - Allensbach - Wollmatingen über Wollmatingen hinaus in die Konstanzer Innenstadt zusätzlich zu den Bahnlinien ermittelt. Dies entspricht dem Standard einer Hauptlinie 2. Ordnung. Das errechnete Potenzial enthält einen Abschlag aufgrund der vorhandenen Bahnverbindungen. Eine Verlängerung und dem definierten Standard entsprechende Ausweitung der vorhandenen Buslinie 203 in die Konstanzer Innenstadt stellt also keinen schädlichen Schienenparallelverkehr dar und wird als Maßnahme im Nahverkehrsplan berücksichtigt.</p> <p>Ggf. kann bei der Umsetzung auf eine Bedienung der Haltestellen "Kindlebildstraße" und "Urisberg" in Wollmatingen verzichtet werden, um eine beschleunigte Linienführung über die B33 (unter Neuerschließung der Byk-Gulden-Straße in Konstanz) zu ermöglichen (vgl. QB_Rei_K.02).</p> <p>Welche Linienführung/Haltestellenbedienung zu verfolgen ist, muss insbes. hinsichtlich möglicher Parallelbedienungen zu vorhandenen Stadtbuslinien sowie dem bestehenden Bedienungsverbot (Regionalbuslinien dürfen derzeit keine Fahrgäste mit Start-/Zielpunkt innerhalb der Stadt Konstanz befördern) mit der Stadt Konstanz geklärt werden.</p> <p>Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens ist des Weiteren deutlich geworden, dass seitens der ÖPNV-Kunden in der Hauptverkehrszeit im Zulauf auf Konstanz eine Entlastung der Bahnlinien gewünscht wird. Folglich wird mit der genannten Maßnahme auch eine Entlastungsfunktion erfüllt, um Kapazitäten für ein weiteres Wachstum der Fahrgastzahlen zu schaffen.</p>	<b>BM</b>	Anhang 4.A M_All.1
QB_All_K.04	Bushaltestellen sind i.d.R. nicht barrierefrei – Aufnahme in den Nahverkehrsplan inklusive einer Förderung durch den Landkreis (Umbau kann nicht von den Gemeinden gestemmt werden).	B	<p>Im Nahverkehrsplan ist in einem Haltestellenausbaukonzept (Kapitel 4.3.1.) eine Priorisierung für die Herstellung einer kreisweit möglichst flächendeckenden Barrierefreiheit an Bushaltestellen festgelegt. Für die Umsetzung dieses Konzeptes sind die Kommunen im Rahmen ihrer Planungshoheit und Selbstverwaltung zuständig. Die Barrierefreiheit an Haltestellen in Allensbach kann durch Fördermittel des Landes Baden-Württemberg nach dem Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) kofinanziert werden (Details siehe <a href="https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/F%C3%B6rderprogramme/04__Barrierefreiheit_210728.pdf">https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/F%C3%B6rderprogramme/04__Barrierefreiheit_210728.pdf</a>)</p>	<b>BS</b>	Kap. 4.3.1.
QB_All_K.05	Derweil wächst die Bevölkerung der Gemeinde durch Realisierung sowie Planung mehrerer Bauvorhaben erheblich.	A	Kenntnisnahme	<b>KoV</b>	-
QB_All_K.06	Anbindung Allensbach West: Heute biegt der Bus in der Straße Am Kappelhof Richtung Kapplerbergstraße ein. Die frühere Haltestelle Unterhausgasse wird mit dem neuen Fahrplan nicht mehr bedient. Damit ist der sehr bevölkerungsreiche Ortsteil im Westen „abgehängt“. Über einen alternativen Fahrplan (ggf. einige Uhrzeiten in Allensbach West anbieten) oder über eine alternative Routenführung sollte der Westen von Allensbach besser angeboten werden.	ES	Siehe Anhang 3.B, QB_All_B.16	<b>BM</b>	Anhang 4.A M_All.2

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
QB_All_K.07	Anbindung Allensbach Setze: Heute fährt der Bus die Haltestelle Scheffelstraße beim Technologiezentrum an. Das Quartier Setze (Alemannenstraße, Im Reihetal, Scheffelstraße) wird nicht altengerecht erreicht. Über eine alternative Routenführung könnte der Ortsteil angeschlossen werden. Dort befindet sich außerdem die Grundschule, ein Kinderhaus, die Sport- und Veranstaltungshalle, ein Fussballplatz. Außerdem entsteht ein weitere Kindergarten mit 4 Gruppen.	ES	Von den genannten publikumswirksamen Einrichtungen liegen die Bodanrückhalle, der Sportplatz und der Kindergarten mit über 400 bzw. 600 Metern deutlich außerhalb des in diesem Fall anzuwendenden Einzugsbereich von 200 m. Deren Erschließung sollte daher grundsätzlich angestrebt werden. Teile des dicht besiedelten Ackerwegs und der Bereich "Zum Walzenberg" würden bei Berücksichtigung entsprechender Haltestellen ebenfalls attraktiv erschlossen (Fußweg derzeit > 370 m; ausreichende Erschließung). Zu klären ist, ob die hier formulierte Erschließungsaufgabe durch die vorhandene Regionalbuslinie 203 übernommen werden soll, da ihre Reisezeit dadurch erheblich verlängert und die Fahrplanstabilität gefährdet würde. Da in der Gemeinde Allensbach an weiteren Stellen Verbesserungsmöglichkeiten in der ÖPNV-Erschließung bestehen (siehe u.a. QB_All_K.08, QB_All_K.16 und Anhang 3.B, QB_All_B.04), die nicht allein mit der Linie 203 gelöst werden können, wird empfohlen das Gebiet im Rahmen der neu einzurichtenden Buslinie Allensbach - Dettingen (vgl. QB_K_K.01) zu erschließen. Dies wird in der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt.	<b>BM</b>	Anhang 4.A M_All.3
QB_All_K.08	Anbindung Allensbach Ost: Im Osten von Allensbach sind mit einem neuen Baugebiet 65 Wohneinheiten entstanden. Diese sind ausschließlich über die Haltestellen in der Konstanzer Straße angebunden. Eine neue Haltestell im Osten von Allensbach würde sich anbieten.	ES	Die Wohngebiete im östlichen Teil des Kernortes Allensbach (Bereich Hochstraße/ Konstanzer Str./Thurgauweg) sind durch die vorhandenen Haltestellen ausreichend erschlossen (Einzugsbereich 600 m). Für eine attraktive Erschließung (Einzugsbereich 300 m) müssten zusätzliche Haltestellen im Bereich Hochstr./Prof.-Schmieder-Str. sowie Strandweg/Hinkelstein eingerichtet und für ihre Bedienung eine eigene Linie geschaffen werden. Zur Erschließung der Kliniken Schmieder mit dem ÖPNV siehe QB_All_B.04.	<b>BM</b>	Anhang 4.A M_All.3
QB_All_K.09	<b>Die Erschließung des Gewerbegebiets in der Prof.-Maier-Leibnitz-Straße (einschl. Einkaufszentrum) in Allensbach soll verbessert werden [+3]</b> --- Verlegung der Bushaltestelle Gewerbegebiet Allensbach in Richtung Norden auf Höhe der Kreuzung „Prof.-Maier-Leibnitz-Straße“ oder Änderung der Routenführung für eine bessere und sichere Anbindung des Gewerbegebiets mit Einkaufsläden und wichtiger Infrastruktur. --- Siehe auch Anhang 3.B, QB_All_B.07 und QB_All_B.25.	ES	Der Fußweg zwischen der Haltestelle "Allensbach, Gewerbegebiet" und den Einkaufsmöglichkeiten in der Prof.-Maier-Leibnitz-Str. (mind. 4 Einheiten) beträgt gegenwärtig ca. 340 bis 430 Meter (abhängig von Fahrtrichtung und Zielpunkt). Für publikumswirksame Einrichtungen sind maximal 200 m zumutbar. Die Einrichtung von mindestens einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Prof.-Maier-Leibnitz-Str./Von-Steinbeis-Str. wird daher als Maßnahme vorgesehen. Für die Umsetzung dieser ist die Gemeinde Allensbach zuständig. Die Linie 203 soll diese Haltestelle in beide Fahrtrichtungen mitbedienen. Infolgedessen muss die Haltestelle "Allensbach, Gewerbegebiet" in Fahrtrichtung Allensbach Bahnhof entweder in die Straße "Zum Riesenberg" oder auf der K6171 weiter in Richtung Süden (näher an die Haltestelle in Fahrtrichtung Kaltbrunn) verlegt werden, damit kein Erschließungsdefizit in diesem Bereich entsteht.	<b>BM</b>	Anhang 4.A M_All.2
QB_All_K.10	Busverbindung Bahnhof Allensbach - Züge aus Richtung Radolfzell: Nach der sechsten bzw. siebten Schulstunde kommt der Zug aus Radolfzell um 13.48 Uhr in Allensbach an. Es fahren um diese Zeit zwei Busse, einer um 13.43 Uhr (Schülerbus Konstanz) und einer um 13.47 Uhr, beide werden jedoch oft nicht erreicht (Bus und Seehas seien immer gleichmäßig verspätet). Man muss dann bis 14.23 Uhr warten. Es wäre wünschenswert, wenn einer der beiden 13.4x Busse auf den Zug warten würde bzw. Ein Puffer eingeplant würde.	AS/VS	Eine Anpassung des Fahrplans der nur an Schultagen verkehrenden Fahrten 116 und 1180 der Linie 203s, sodass der Bahnanschluss aus Richtung Radolfzell (RB29) in Richtung Kaltbrunn erreicht werden kann, wird im Rahmen der laufenden Optimierung der Schülerbeförderung außerhalb des Nahverkehrsplans geprüft. Im Nahverkehrsplan werden Standards für die Schülerbeförderung im ÖPNV definiert, die den Rahmen zu konkreten Ausgestaltung vor Ort bilden (siehe Kapitel 3.2.2.6).	<b>BS</b>	Kapitel 3.2.2.6
QB_All_K.11	Der Vegetationsrückschnitt an der Bahnlinie ist sehr mangelhaft und führt zu Betriebsausfällen.	SPNV	Für die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur in Allensbach im laufenden Betrieb ist die DB Netz AG zuständig. Der Nahverkehrsplan trifft hierzu keine Aussage.	<b>KoV</b>	-
QB_All_K.12	Katamaran Konstanz: Übergang zum in Konstanz abfahrenden Seehas, wo aufgrund eines Überganges von nur einer Minute der Zug nicht erreicht wird: Beispiel: Friedrichshafen Hafen ab 12:00- Konstanz an 12:52 - Seehas ab Konstanz 12:53.	AS/VS	Laut Fahrplan kommt der Katamaran in der Regel zur Minute 58 in Konstanz an. Für ein sicheres Erreichen des Seehas (RB29) bzw. in Gegenrichtung des Katamarans sind mindestens 6 Minuten Übergangszeit (Fußweg 350 m) erforderlich. Eine entsprechende Verschiebung des Bahnfahrplans ist aus infrastrukturellen und fahrplantechnischen Gründen derzeit nicht möglich. Zu einer möglichen Anpassung des Fahrplans des Katamarans kann der Landkreis Konstanz mangels Zuständigkeit keine Aussage treffen. Die Anregung kann daher derzeit leider nicht in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden.	<b>KoV</b>	-

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
QB_All_K.13	In Kaltbrunn entsteht ein neues Baugebiet. Es dürfte sinnvoll sein, dieses anzubinden bzw. eine verlässlich und höhere Taktung einzuführen.	ES	Es wird angenommen, dass es sich um das Baugebiet "Breite" westlich der Straße "Zur Breite" und südlich der Markelfinger Str. handelt. Dieser Bereich liegt mit rund 600 m noch knapp innerhalb des Einzugsbereichs der Haltestelle "Kaltbrunn" und gilt damit als "ausreichend erschlossen". Eine attraktive Erschließung (Fußweg < 300 m) mittels zusätzlicher Haltestellen in der Wiesenstraße und in der Markelfinger Str. wird empfohlen. Für die Herstellung der notwendigen Infrastruktur ist die Gemeinde Allensbach zuständig. Im Ergebnis soll die Linie 203 diese neuen Haltestellen im Zusammenhang mit den weiteren Maßnahmen im Kernort Allensbach (vgl. QB_All_K.09 und QB_All_B.16) umgesetzt werden. Im Zusammenhang mit QB_All_B.12 zu betrachten.	<b>BM</b>	Anhang 4.A M_All.2
QB_All_K.14	Eine Anbindung der Gemeinmäcker Höfe und des daran anschließenden Wildparks, die zwischen Kaltbrunn und Markelfingen gelegen sind, findet über den öffentlichen Nahverkehr nicht statt. Als eine der größten Tourismus- und Freizeit-Aktivitäten in der Region ist dieser Zustand nicht tragbar.	ES	Beim Wild- und Freizeitpark Allensbach handelt es sich um eine publikumswirksame Einrichtung mit über 100.000 Besuchern pro Jahr, welche mindestens in der Sommersaison (1.4. bis 31.10.) an ein fest bedientes ÖPNV-Angebot angebunden werden sollte. In der Wintersaison soll die Anbindung mindestens über eine bedarfsgesteuerte Bedienform (z.B. AST, Rufbus) erfolgen. Vor Ausbruch der Covid-19-Pandemie wurde der Wild- und Freizeitpark in der Sommersaison durch die Radolfzeller Stadtbuslinie 8 bedient. Die Gemeinde Allensbach zahlte die hieraus entstehenden Kosten für die Verlängerung ab Markelfingen. Der Betrieb soll 2023 wieder aufgenommen werden. Eine Bedienung des Wild- und Freizeitparks Allensbach auch in den Wintermonaten mindestens über eine bedarfsgesteuerte Bedienform wird im Nahverkehrsplan als Maßnahme berücksichtigt. Im Zusammenhang mit QB_All_B.12 zu betrachten. Siehe auch QB_All_B.02.	<b>BM</b>	Anhang 4.A M_All.1 M_All.4
QB_All_K.15	Anbindung der Marienschlucht bzw. des Ruhewaldes St. Katharinen auf der Route zwischen Langenrain und Dettingen.	ES	Bei der Marienschlucht handelt es sich um ein publikumswirksames Ziel, das - vor seiner Sperrung 2015 - von rund 150.000 Besuchern pro Jahr frequentiert wurde. Beim Ruhewald St. Katharinen ist von einer wesentlich niedrigeren Frequenz auszugehen, die alleine ein eigenes ÖPNV-Angebot nicht rechtfertigen kann. Beide Ziele sind derzeit nicht an den ÖPNV angebunden; sie liegen deutlich mehr als 1 km von der nächsten ÖPNV-Haltestelle entfernt. Aufgrund der abseitigen Lage, der derzeitigen Sperrung der Marienschlucht und der kurz- bis mittelfristig schwierigen Netzintegration in das bestehende Angebot kann die ÖPNV-Anbindung der Marienschlucht und des Ruhewaldes St. Katharinen derzeit nicht in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden.	<b>KoV</b>	-
QB_All_K.16	Weiterhin ist eine wichtige Verbindung nach Hegne ausschlaggebend. Dort befindet sich nicht nur das Kloster Hegne, sondern ein Hotel, ein Pflegeheim und das Marianum mit Gymnasium, Realschule und Erzieher-Schule. Hier ist eine ständige Abstimmung des Fahrplans mit dem Kloster unerlässlich sowie die Umplanung der Bushaltestelle im Zuge des B33-Neubaus. Schon heute sollte der Bus um 12:15 Uhr am Marianum um wenige Minuten verlegt werden. Schulende ist genau um 12:15 Uhr. Gleiches gilt am Nachmittag. Schulende ist um 15:15 Uhr, der Bus fährt aber bereits um 15:12 Uhr. Das ist nicht sinnvoll.	AS/Vs	Im Nahverkehrsplan sind Mindestbedienstandards festgelegt, die den Rahmen für die Qualität der Schülerbeförderung festlegen (siehe Kapitel 3.2.2.6). Die Fahrpläne für die Schülerbeförderung werden laufend mit den Schulen abgestimmt. Neben diesen Anforderungen des Schülerverkehrs sind auch die Anforderungen der übrigen Nutzergruppen im ÖPNV zu berücksichtigen. Vor einem Eingriff in den Taktfahrplan der Linie 203 (Fahrten 134, Abfahrt 12.15 Uhr und 146, Abfahrt 15.15 Uhr jw. ab Kloster Hegne) ist zu prüfen, ob durch eine Anpassung der Schulenzeiten um 5 bis 10 Minuten Verbesserungen erzielt werden können, um keine Nachteile an anderen Stellen des ÖPNV-Systems zu verursachen.	<b>BS</b>	Kapitel 3.2.2.6
QB_All_K.17	Durch zwei neu entstehenden Baugebiete bietet sich in Hegne eine Haltestelle im Norden von Hegne (Zum Schwarzenberg) an. Dort befindet sich auch das Restaurant Meisterklaus, ein Grillplatz, ein Fussweg zur Schmieder Klinik sowie ein Reiterhof und die Verbindungsstraße nach Dettingen.	ES	Die genannten publikumswirksamen Einrichtungen liegen rund 580 m von der Haltestelle "Hegne, Kloster" und gelten damit noch als ausreichend erschlossen. Eine attraktivere Erschließung ist durch vorhandene Linien ohne Nachteile an anderer Stelle nicht realisierbar. Da in der Gemeinde Allensbach an weiteren Stellen Verbesserungsmöglichkeiten in der ÖPNV-Erschließung bestehen (vgl. QB_All_B.04 und QB_All_K.08), die nicht allein mit der Linie 203 gelöst werden können, wird empfohlen ein innerörtliches ÖPNV-Konzept (z.B. Ortsbus) in der Gemeinde Allensbach einzurichten.	<b>BM</b>	Anhang 4.A M_All.3
<b>Gemeinde Bodman-Ludwigshafen</b>					

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
QB_BoLu_K.01	KEINE WÜNSCHE ZUM BESTEHENDEN MOBILITÄTSANGEBOT GEÄUßERT		Kenntnisnahme	KoV	-
<b>Gemeinde Büsingen am Hochrhein</b>					
QB_Bü_K.01	Relevante Ziele für die Bewohner außerhalb unseres Gemarkungsgebietes: Erreichbarkeit der Einkaufsmöglichkeiten in der Nachbargemeinde Gailingen. Hier fehlt unseres Erachtens eine Bushaltestelle an der Büsingerstraße auf Höhe Parkplatz Lidl.	ES	Das Einkaufszentrum im Bereich Büsinger Str./ Auf der Höhe in Gailingen liegt mit über 400 m außerhalb des für publikumswirksame Einrichtungen empfohlenen Einzugsbereichs von 200 m. Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in diesem Bereich wird daher als Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Für die Umsetzung ist die Gemeinde Gailingen zuständig. Hierdurch werden auch Teile der Dörflinger Straße sowie die dortige Sportanlage attraktiv an den ÖPNV angebunden.	BM	Anhang 4.A M_Glin.1
<b>Gemeinde Eigeltingen</b>					
QB_Eigl_K.01	KEINE WÜNSCHE ZUM BESTEHENDEN MOBILITÄTSANGEBOT GEÄUßERT	-	Kenntnisnahme	KoV	-
<b>Stadt Engen</b>					
QB_Eng_K.01	[Wir möchten] auf die Problematik mit den Gelenkbussen hinweisen. Die Gelenkbusse sind auf Grund der Breite der Straßen im Innenstadtbereich sehr eingeschränkt. Durch die Radien in den Kurven kommt es immer wieder zu Behinderungen für und durch die Gelenkbusse. Auch wird die Planung des Bahnhofsbereichs und des Busbahnhofs in der beengten Situation erschwert. Im Zuge der Planung sollten Alternativen geprüft werden. [...] Seit Einführung der Tempo-30-Zone im Innenstadtbereich ergeben sich z.Bsp. an der Einmündung der Postbrücke in die Breitestraße Probleme, wenn der Bus nach links Richtung stadtauswärts abbiegen möchte und „eigentlich“ Vorfahrt im Rahmen der Rechts-vor-Links-Regelung hat. Er kann diese meist aber nicht ausüben, wenn von links Fahrzeuge kommen, da er einen so großen Wendekreis hat, daß er aufgrund der Parkplätze vor dem Reformhaus nicht um die Kurve kommt. Dann kommt es regelmäßig zu Unklarheiten und Hupkonzerten.	H	Im Nahverkehrsplan werden Standards für die Schülerbeförderung im ÖPNV definiert, die den Rahmen zu konkreten Ausgestaltung vor Ort bilden (siehe Kapitel 3.2.2.6). Die Haltestelle "Breitestr./Ärztehaus" wird nicht durch Linien mit Gelenkbussen bedient. Somit ist nach erster Untersuchung auf den ersten Blick grundsätzlich keine Notwendigkeit zu erkennen, dass dort Gelenkbusse entlangfahren müssen. Der Regellinienweg führt über die Bahnhofstraße auf die Aacher Straße. Der konkrete Fall wird außerhalb des Nahverkehrsplans durch den Landkreis Konstanz gemeinsam mit dem durchführenden Verkehrsunternehmen geprüft.	BS	Kapitel 3.2.2.6
<b>Gemeinde Gaienhofen</b>					
QB_Ghof_K.01	Die privat organisierte Mitfahrangebot "Höri Mit" funktioniert nicht.	EM	Kenntnisnahme	KoV	-
<b>Gemeinde Gailingen am Hochrhein</b>					
QB_Glin_K.01	Nach der Änderung der Buslinie ist eine Verbesserung bemerkbar.	A	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	-
QB_Glin_K.02	Allerdings wünschen sich mehr Bürger/Gäste eine direkte Buslinie von Gailingen nach Singen Klinikum für nachmittags. Des Weiteren verweisen wir auf die Anlagen von Fr. Schönsee (Mitglied im Kreissenorenbeirat) [siehe QB_Glin_K.03 ff]	AS/VS	Siehe QB_Glin_K.06_[KSB]	BM	Anhang 4.A M_Sin.1 M_Sin.2
QB_Glin_K.03 [KSB]	Meine Gemeinde hat ca. 238 Senioren über 80 bis 99 Jahre und diese Senioren-Gruppe spreche ich an. Solange man selber fahren kann und darf, wird von Gailingen nach Singen immer das Auto genutzt. Ich bin davon überzeugt das ab ca. 80 Jahren der Bus überwiegend von Frauen genutzt wird.	A	Kenntnisnahme	KoV	-

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
QB_Glin_K.04 [KSB]	Ich fahre das erste Mal mit dem Bus von Gailingen zum Bahnhof Gottmadingen, Krankenhaus, Landesgartenschau mit Verbindung Seehas, und Bahnhof Singen. Habe mir zuerst einen Busfahrplan 2021 auf dem Rathaus besorgt, (kostenlos). Der Fahrplan ist gut zu verstehen, bloß zu klein geschrieben, mit einer Sehschwäche hat man da schon seine Probleme. (Trotz der Brille braucht man da ein Vergrößerungsglas.)	W/FGI	Der Landkreis Konstanz und VHB veröffentlichen seit dem Jahr 2019 keine gedruckten Fahrplanbücher mehr. Weiterhin erhältlich sind Fahrplankarten für einzelne Linien, die bei Gemeindeverwaltungen, Tourist-Informationen und Vorverkaufsstellen erhältlich sind. Damit ist eine bedarfsgerechte Fahrgastinformation sichergestellt.	KoV	-
QB_Glin_K.05 [KSB]	Haltestellen in meiner Gemeinde: <i>[Auflistung der Haltestellen in Gailingen mit Angabe ob Überdacht, Sitzplätze/Mülleimer vorhanden oder ob Rollator beim Fahrgastwechsel angehoben werden muss]</i> . Im allgemeinen fehlen die Vertiefungen zum wechseln vom Gehweg zur Strasse oder umgekehrt!!!!!! Es wäre schön wenn die Gemeinde vielleicht die Möglichkeit hätte an manchen Haltestellen eine Sitzgelegenheit zu schaffen, 1 Stuhl fest aus Eisen für Notfälle?	B	Im Nahverkehrsplan ist das Ziel formuliert, auch die Zuwegungen zu den Haltestellen barrierefrei zu gestalten (vgl. Kap. 3.2.4). Eine detaillierte Untersuchung der Zuwegungen zu allen Haltestellen im Landkreis Konstanz (einschl. Gemeinde Gailingen) ist im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht leistbar. Hierbei handelt es sich um einen Themenbereich, der in der Zuständigkeit der Kommunen liegt. Ihnen obliegt die Entscheidung und konkrete zeitliche und konzeptionelle Ausgestaltung der Zielvorgabe vor Ort.	BS	Kapitel 3.2.4
QB_Glin_K.06 [KSB]	<p>Haltestelle Singen Hegau-Klinikum: Diese Haltstelle ist für die Bürger und besonders Senioren in Gailingen ganz wichtig!!!!!!!!!! Wenn jemand ins Krankenhaus kommt und man keine Möglichkeit mehr hat selbst mit dem Auto zu fahren, dann brauchen wir den "Bus"!!!!!! Wir haben folgende Möglichkeiten:</p> <p>Montag bis Freitag an Schultagen + Montag bis Freitag an Feiertagen (die Busfahrten sind gleich von der Uhrzeit) Gailingen -Krankenhaus Singen Ankunft am Krankenhaus:  - Fahrtnr. 119/ 08:48 Uhr Ausstiegswunsch beim Einstieg dem Busfahrer melden oder roten Knopf im Bus drücken Fahrtnr.  - 121/ 09.31 Uhr ohne Meldung Fahrtnr,  - 127/10.51 Uhr Ausstiegswunsch beim Einstieg dem Busfahrer melden oder roten Knopf im Bus drücken.</p> <p>Samstag, Sonntag und Feiertag keine Möglichkeit mit dem Bus ins Krankenhaus zu kommen!!!!</p> <p>Rückfahrt Krankenhaus-Gailingen  - Fahrtnr. 124/10.58 Uhr oder Fahrtnr. 130/12.39 Uhr und Fahrtnr. 136/13.24 Uhr!!!!!! Diese Busfahrt kann jeden Tag mit dieser Fahrtnummer gemacht werden!!!!!!!!!! ABER, ABER wer hat den diesen Plan gemacht???????? Was könnte hier der Grund gewesen sein für diese Planung!!!!!!!!!! Wenn ich meinen Mann um diese Zeit besuchen wollte, hätten die Schwestern und Ärzte ihre wahre Freude dran. Visite, Pflege, Nachuntersuchungen, essen usw. Es gibt keine Busfahrt für den Nachmittagsbesuch im Krankenhause einschl. Samstag und Sonntag. Da haben wir Senioren aus Gailingen, Pech gehabt.</p>	AS/VS	<p>Das Hegau-Klinikum in Singen ist eine regional bedeutsame publikumswirksame Einrichtung und sollte daher aus allen Richtungen möglichst gut erreicht werden können. Der doppelte Umstieg für Fahrten auf der Relation Büsingen - Gailingen - Gottmadingen - Singen Hegau-Klinikum (über Buslinie 403, Bahnlinie RB33 und Stadtverkehr/Regionalbusse) wirkt sich negativ auf die Barrierefreiheit und den Komfort insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste aus. Das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und Privat-Pkw von Gailingen zum Hegau-Klinikum in Singen beträgt gegenwärtig zwischen 1,65 (direkte Busverbindungen) und 2 (Umsteigeverbindungen). Die direkten Busverbindungen beschränken sich auf ungetaktete Einzelfahrten Mo-Fr und werden an Samstagen, Sonn- und Feiertagen nicht angeboten.</p> <p>Für einen Ausbau der Direktfahrten bis Singen auf der Buslinie 403 wurde ein Fahrgastpotenzial i. H. v. rund 3.580 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Dies entspricht dem Standard einer Hauptlinie 2. Ordnung. Das errechnete Potenzial enthält einen Abschlag aufgrund der vorhandenen Bahnverbindung sowie der ebenfalls im Betrachtungskorridor verkehrenden Buslinie 404. Eine Verlängerung und dem definierten Standard entsprechende Ausweitung der vorhandenen Buslinie 403 bis Singen, Bahnhof (über Hegau-Klinikum) stellt also keinen schädlichen Schienenparallelverkehr dar und wird als Maßnahme im Nahverkehrsplan berücksichtigt.</p> <p>Für den Abschnitt Gottmadingen - Singen wurde für den straßengebundenen ÖPNV im Zusammenhang mit obiger Untersuchung ein Fahrgastpotenzial i. H. v. rund 4.990 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Auf diesem Abschnitt sollen die Linien 403 und 404 daher so gestaltet werden, dass deren Überlagerung insgesamt den Standard einer Hauptlinie 1. Ordnung erfüllen.</p> <p>Im Zusammenhang mit QB_Got_B.17 zu betrachten.</p>	BM	Anhang 4.A M_Sin.1

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
QB_Glin_K.07 [KSB]	<p>Wir haben nicht die Möglichkeit ein Krankenbesuch im Klinikum-Singen am Nachmittag zu machen. Es wurde bei der letzten Nahverkehrsplanung eine Haltestelle Hegau-Klinikum berücksichtigt, aber leider nur am frühen morgen: 8.48 Uhr /9.31 Uhr/10.51 Uhr. Egal was auch der Grund gewesen sein mag ältere Senioren um diese Zeit ins Krankenhaus für einen Krankenbesuch zu ermöglichen???????</p> <p>Die Fahrtnummer 121/9.31 Uhr kann auf jeden Fall erhalten bleiben, für eine Besprechung mit dem behandelnden Arzt. Die Fahrtnummern: 119 sowie 127 könnte man für einen Termin am Nachmittag austauschen. Die Möglichkeit mit dem Bus nach Gottmadingen, dann umsteigen in den Zug nach Singen, danach mit dem Stadtbus ins Klinikum Singen, dann wäre ich im Krankenhaus und könnte meinen lieben Partner besuchen. (das bedeutet zwei Mal umsteigen!!!!!!!!!!!!) Jeder Planer der Nahverkehrsplanung möge das bitte mal vormachen, über 80 Jahre dann noch mit einem Rollator oder sonstige Gehhilfe in fünf Minuten von Bus (sofern der Bus pünktlich ist) in den Zug nach Singen, das wäre nur unter erschwerten Umständen möglich. Mein Vorschlag wäre: Gailingen-Gottmadingen-Singen Linie 403 Montag -Freitag an Schultagen Fahrtnummer: 133/13.52 Uhr Oder 137/14.25 Uhr ???"ENDE" Dieser Bus muss ja wohl irgendwo hin???? Hier könnte man doch eine Haltestelle für "Hegau-Klinikum" einrichten!!!!!! Der Aufwand für 2 bis 3 Personen im Bus zum Klinikum wäre sehr gering!!!!!!! (auch von der Zeit beim Ein-und Ausstieg) Singen-Gottmadingen-Gailingen</p> <p>Linie 403 Montag-Freitag an Schultagen Fahrtennummer: 148 oder 152 Großer Planer der Nahverkehrsplanung es geht hier um die Linie 403 -Gailingen Wir brauchen nur eine Fahrtnummer für die Haltestelle am Nachmittag ins "Hegau-Klinikum" und wieder zurück. Das muss doch möglich sein im Zeitalter der "EDV" und "Digitalisierung".</p>	AS/VS	<p>Die Fahrt 133 der Linie 403 fährt gegenwärtig ab Gottmadingen, Industriepark Ost/DAK nach Rielasingen und von dort wieder zurück als Linie 403 nach Büsingen. In Gottmadingen besteht Mo-Fr (sowohl an Schultagen, als auch an schulfreien Tagen) Anschluss zur Fahrt 139 der Linie 404 nach Singen (Umsteigezeit 13 Minuten), mit Halt am Hegau-Klinikum. In der Gegenrichtung kann um 14.45 Uhr ab Singen, Hegau-Klinikum mit der Linie 404 nach Gottmadingen gefahren und dort ein Anschluss zur Linie 403 nach Gailingen erreicht werden (Umsteigezeit 15 Min.).</p> <p>Um 16.25 Uhr besteht eine weitere Möglichkeit vom Hegau-Klinikum mit Umstieg in Gottmadingen (Umsteigezeit 6 Min.) nach Gailingen zurückzufahren. Die Reisezeit dieser Verbindungen sowie jener mit zweimaligem Umsteigen (404 =&gt; RB33 =&gt; 300/302) von Gottmadingen zum Hegau-Klinikum beläuft sich auf rund 40 Minuten. Dies entspricht der doppelten Reisezeit ggü. einer Fahrt mit dem MIV und entspricht damit nicht den anzustrebenden Reisezeitverhältnissen (hier 1,8 fach ggü. MIV).</p> <p>Die Fahrt 137 endet in Gottmadingen, Industriepark Ost/DAK und fährt nach einer Wendezeit von 5 Minuten wieder zurück nach Büsingen. Diese Fahrt könnte bis zum Hegau-Klinikum (nicht Singen, Bahnhof!) verlängert werden (Fahrzeit 5 Min. pro Richtung), um eine Direktverbindung am Nachmittag nach Gailingen herzustellen; Abfahrt Hegau-Klinikum wäre um 14.30 Uhr. Hierdurch müsste jedoch die anschließende Fahrt 144 in der Gegenrichtung 5-7 Min später stattfinden. Dies würde den v.a. für Reisende aus dem Industriepark Gottmadingen ggf. interessanten Anschluss in Gottmadingen Bahnhof zu den Linien RB33 nach Singen und 404 nach Hilzingen auflösen. Da 17 Min. später eine Direktfahrt der Linie 404 aus dem Industriepark nach Hilzingen stattfindet und der Anschluss zur RB33 nach Singen aufgrund der attraktiveren zeitnahen Direktfahrten der Linie 404 nach Singen zu diesem Zeitpunkt nicht wichtig ist, entsteht kein Nachteil durch die Schiebung der Fahrt 144 der Linie 403. Das übrige Fahrplangefüge der Linie 403 würde durch diese Schiebung nicht wesentlich gestört, da in Büsingen eine großzügige Wendezeit vorgesehen ist.</p> <p>Da die vorhandenen Verbindungen zwischen dem Hegau-Klinikum und Gailingen nicht dem hier relevanten Reisezeitverhältnis von 1,8fach ggü. MIV entsprechen und da durch eine bessere Direktverbindung die Barrierefreiheit des Fahrtenangebots (Vermeidung von Umstiegen) verbessert wird, wird dem Vorschlag des Seniorenbeirats gefolgt und die Verlängerung des Fahrtenpaars 134/144 der Linie 403 bis Singen, Hegau-Klinikum (inkl. damit verbundene Schiebung der Fahrt 144 der Linie 403) als kurzfristig umzusetzende Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Bzgl. einer grundsätzlich häufigeren Durchbindung der Linie 403 nach Singen (auch am Wochenende) siehe QB_Glin_K.02.</p>	BM	Anhang 4.A M_Sin.2
QB_Glin_K.08 [KSB]	Habe noch ein Anliegen von einer 85jährigen Frau aus Singen. Sie wollte die Bushaltestelle Klinikum überqueren auf die andere Seite. Das ist aber für Senioren in diesem Alter ein Problem. Man ist nicht mehr so schnell, meinte die Dame!!! Sie meinte, hier muß eine Fußgängerampel her, aber eine die auf längere Zeit eingestellt ist, das gibt es nämlich. (Habe ich nicht gewusst!!!)	H	Im Nahverkehrsplan ist das Ziel formuliert, auch die Zuwegungen zu den Haltestellen barrierefrei zu gestalten (vgl. Kapitel 3.2.4). Eine detaillierte Untersuchung der Zuwegungen zu allen Haltestellen im Landkreis Konstanz (einschl. Stadt Singen) ist im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht leistbar. Für die Einrichtung oder Verbesserung von Querungshilfen (z.B. durch eine Fußgängerampel) über die Schaffhauser Str. (B34) in Singen sind die Stadt Singen und die Bundesrepublik Deutschland als Straßenbaulastträger zuständig. Ein entsprechender Prüfauftrag wird formuliert.	BM	Kap. 3.2.4., Anhang 4.A M_Sin.3
QB_Glin_K.09 [KSB]	Haltestelle Bahnhof Gottmadingen: Ich kann mit der Linie 403 von Gailingen kommend, sitzen bleiben bis zum Bahnhof Singen, oder ich steige aus weil ich es eilig habe und fahre mit dem Zug zum Bahnhof Singen. Meine gelöste Tagesfahrkarte gilt hier auch für den Zug. Wenn ich aussteige muß ich bloß die unmögliche Strasse dazu überqueren mit Randsteinen und sonstigen Hindernissen. Und wenn ich das geschafft habe steht mein Zug und zwar immer auf Gleis 1 und wartet auf mich, herrlich. Das setzt aber voraus das der Busfahrer pünktlich ankommt, was nicht immer möglich ist. Ach ja, für die Überquerung Bus zum Zug, habe ich 5 Minuten Zeit. Das macht uns Senioren zu wahren Athleten, mit Rollator, Rollstuhl und Stöcken, Krücken usw. Wenn ich es nicht schaffe, pünktlich an zukommen muß ich auf den nächsten Zug warten.	B	<p>Das Bahnhofsumfeld in Gottmadingen soll im Laufe des Jahres 2021 komplett umgestaltet werden. Hierbei ist auch auf die Umsetzung einer barrierefreien Querung der Johann-Georg-Fahr-Str. berücksichtigt.</p> <p>Eine Vorverlegung der Ankunftszeit und spätere Abfahrt der Linie 403 am Bahnhof Gottmadingen montags bis freitags um jeweils 2 Minuten ist fahrplantechnisch möglich und wird im Nahverkehrsplan vorgesehen, um die Anschlusssituation für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu verbessern.</p> <p>Eine grundsätzlich häufigere Durchbindung der Linie 403 nach Singen, die den Umstieg für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in der Regel vermeidbar machen würde, wird unter QB_Glin_K.02 untersucht.</p>	BM	Kap. 3.2.4., Anhang 4.A M_Got.1
QB_Glin_K.10 [KSB]	[Fortsetzung von QB_Glin.9] Den Zug [in Gottmadingen] zu betreten ist altersgerecht. Ein Ticket zu lösen ist sehr einfach und übersichtlich zu bedienen. Ich kann hier auch nach Konstanz oder sonst wo ein Ticket lösen. Super!!!!!!!	B	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	-
QB_Glin_K.11 [KSB]	Die Haltestellen am Bahnhof Gottmadingen sind sehr dreckig, Mülleimer überfüllt einfach alles eklig. Noch was, kein Treppensteigen und kein Aufzug!!!!!!!	AQ	Siehe Anhang 3.B, QB_Glin_K.09	BS	Kap. 3.2.4.

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
QB_Glin_K.12 [KSB]	Haltestelle [Singen] Landesgartenschau: Um an die Haltestelle für den "Seehas" zu kommen muß ich an der Haltestelle Hegau-Klinikum aussteigen und etwa 10 Minuten zu Fuß gehen.	B	Die Haltestelle Singen, Landesgartenschau kann direkt mit der Buslinie 203 erreicht werden. Ein vorzeitiger Ausstieg am Hegau-Klinikum ist also grundsätzlich nicht erforderlich. Sollte es durch hohes Verkehrsaufkommen (und damit verbundenem Stau vor dem Bahnübergang) notwendig sein, am Hegau-Klinikum auszusteigen, auf die Gefahr hin, dass Anschlüsse nicht erreicht werden, wird geraten, bis Singen Bahnhof durchzufahren. Von dort verkehren mindesten 3-4 Fahrten pro Stunde nach Radolfzell und 3 Fahrten pro Stunde nach Allensbach, Konstanz.	KoV	-
QB_Glin_K.13 [KSB]	Landesgartenschau-Ticket für den "SEEHAS" ich brauche hier wohl nichts sagen. Man kennt das Problem aber man will nichts machen. Wir sind hier schon insgesamt mit 9 Personen gestanden, in allen Altersklassen und niemand, ich betone niemand konnte diesen Automat bedienen. Fazit: Der Zug war da und wir hatten alle kein Ticket!!!! Resultat: Wir sind alle schwarz gefahren und es ging gut!!!!!! Was sollten wir machen!!!!!! Wenn man schon nichts verändern will, könnte man ja eine Anleitung anbringen, wie bekomme ich ein Ticket!!!!!!	H	Des Landkreis Konstanz bedauert den Vorfall und wünscht sich ebenfalls, dass Vereinfachungspotenziale in der Software der Automaten ausgeschöpft werden. Für die Bedienung der DB-Automaten ist die Deutsche Bahn AG zuständig. Neben dem Automatenkauf können VHB-Fahrkarten auch über das Handyticket und bald auch über die Ci-Co App erworben werden.	KoV	-
QB_Glin_K.14 [KSB]	Bahnhof Singen: Hier muß man der Stadt Singen ein "Kompliment" machen. Dieser Umbau hat sich gelohnt. Behindertengerecht, die Auskunfttafeln sind alle gut. Am Bahnhof: Linie 403 - Gailingen Vom Bahnhof: Stand/Säule F -Linie 403 nach Büsingen/Gailingen einfacher geht es nicht.	B	Kenntnisnahme	KoV	-
QB_Glin_K.15 [KSB]	Fazit: Im großen und ganzen ist fast alles OK, es sind ja nur noch Kleinigkeiten die man "Ändern" sollte. Meine große Bitte an die "Nahverkehrsplaner, es wäre schön wenn wir in Gailingen eine Nachmittagsfahrt ins Klinikum-Singen bekommen könnten. Morgens einmal , Nachmittag zweimal, ich sage jetzt schon "Danke schön". [...] "Busfahren ist ein Erlebnis wert".	A	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen. Bzgl. Nachmittagsfahrten der Linie 403 zum Hegau-Klinikum siehe QB_Glin_K.07.	KoV	-
<b>Gemeinde Gottmadingen</b>					
QB_Got_K.01	Die im Jahr 2020 eingeführte Linie 404 über Hilzingen unbedingt beibehalten. Auf dieser Strecke soll der Ortsteil Gottmadingen-Ebringen regelmäßiger angefahren werden.	AS/VS	Es bestehen derzeit keine Planungen, das Fahrtenangebot der Linie 404 zu reduzieren. Für alle Orte $\geq 150$ Einwohner - und damit auch Ebringen (254 Einwohner) - wird eine tägliche Anbindung im Taktverkehr von 6 bis 22 Uhr (Mo-Fr im 60'-Takt; Sa, So/F im 120'-Takt) angestrebt (vgl. Kapitel 3.2.2). Gegenwärtig bestehen dort 6 Fahrtenpaare montags bis freitags zwischen 7 und 18 Uhr (mit Bedienungslücken zwischen 7.26 Uhr bzw. 8.23 Uhr und 12.22 Uhr, sowie 13.46 Uhr und 15.11 Uhr) und an Wochenenden gar keine Bedienung. Eine Schließung der Taktlücken auf der Linie 404 und Ausweitung des Bedienungszeitraums gemäß Kapitel 3.2.2 wird als Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Hiervon profitiert auch der Ortsteil Bietingen, der nur am Ortsrand über die Bahnlinie RB33 attraktiv angebunden ist. Im Zusammenhang mit Anhang 3.B, QB_Got_B.11 zu betrachten.	BM	Anhang 4.A M_Got.2
QB_Got_K.02	In Ebringen ist eine neue Bushaltestelle "Ebringen West" geplant (vgl. Pläne 3 a und 3 b der Gemeinde Gottmadingen; Geplanter Baulermin 2023).	ES	Kenntnisnahme. Die neue Haltestelle wird nach ihrer Fertigstellung in die Linienführung der Linie 404 aufgenommen. Dies wird nachrichtlich in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	Anhang 4.A M_Got.4
QB_Got_K.03	<b>Der Bereich Heilsberg in Gottmadingen ist nicht ausreichend an den ÖPNV angebunden [+2]</b> --- Der Bereich Heilsberg in Gottmadingen ist in weiten Bereichen nicht an den ÖPNV angeschlossen, was eine Nachbesserung erfordert. Zahlreiche ältere BürgerInnen haben keine Möglichkeit, den Weg zum Bahnhof zu Fuß aufzunehmen. --- Siehe auch QB_Got_B.18	ES	Mit Ausnahme der Bereiche nördlicher Heilsbergweg und Neureben (ca. 20-30 Wohneinheiten) liegen alle Bereiche des Quartiers Heilsberg noch innerhalb von 600 m zur nächsten Bushaltestelle. Eine Umlenkung der Linie 404 zugunsten einer besseren Feinerschließung ist ohne Fahrzeugmehraufwand nicht realisierbar. Nach Abwägung von Aufwand und Nutzen wird von einer Änderung der Linie 404 in diesem Bereich abgesehen. Da in weiteren Teilen der Gemeinde Gottmadingen Verbesserungsmöglichkeiten in der ÖPNV-Erschließung bestehen (Bereiche Gewerbestr., Südl. Friedhofstr./Oderstr., Höhenfreibad, Westl. Zollstr. (Bietingen)), die nicht allein mit den bestehenden Linien gelöst werden können, wird empfohlen ein innerörtliches ÖPNV-Konzept (z.B. Ortsbus) in der Gemeinde Gottmadingen einzurichten. Ggf. könnte hierbei eine Kooperation mit der Gemeinde Thayngen sinnvoll sein, um die kleinräumige Erschließung zwischen beiden Gemeinden zu verbessern.	BM	Anhang 4.A M_Got.5
QB_Got_K.04	Aufgrund der Nähe zur Stadt Singen und zur Schweiz ist eine gute Anbindung an den ÖPNV wichtig.	A	Kenntnisnahme.	KoV	-



Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
QB_Got_K.0 5	Mit der Eichendorff-Realschule hat die Gemeinde Gottmadingen einen übergeordneten Schulstandort. Insgesamt besuchen 222 Schüler/innen aus den Umlandgemeinden die Eichendorff-Realschule in Gottmadingen.	H	Kenntnisnahme. Von den rund 920 Schülerinnen und Schülern am Schulstandort Gottmadingen besuchen rund 540 die Eichendorff-Schule. Davon wohnen ~ 310 in Gottmadingen, ~ 110 in Hilzingen, ~ 80 in Gailingen, ~15 in Büsingen und jeweils 10 in Singen und der Schweiz (Rest im übrigen Landkreis Konstanz).	KoV	-
QB_Got_K.0 6	Tarifharmonisierung mit der Schweiz für die Buslinie in Murbach. Dieser Ort gehört zur Gemeinde Gottmadingen, wird aber nur von einer Schweizer Buslinie angefahren.	T	Auf der VBSH-Linie 25 werden alle für die VHB-Zone 2 gültigen Fahrkarten auf Fahrten innerhalb dieser Zone anerkannt. Ein Verkauf durch die VBSH findet jedoch nicht statt. Eine Ausweitung dieser Regelungen ist seitens des Landkreises Konstanz derzeit nicht geplant.	KoV	-
QB_Got_K.0 7	Neuer Haltepunkt für Bahn im Industriepark mit Verknüpfung der dort endenden Buslinie (vgl. Plan 4 der Gemeinde Gottmadingen)	SPNV	Ein neuer Bahnhofhaltepunkt im Industriepark Gottmadingen ist bereits im Nahverkehrsplan 2011/2016 als Prüfauftrag vorgesehen. Der Prüfauftrag wird fortgeschrieben.	BM	Anhang 4.A M.2.c
QB_Got_K.0 8	Möglicher Halt des geplanten Spangenzugs zur Taktverdichtung in Gottmadingen (analog IR Halt in Engen)	SPNV	Ein Halt des geplanten RE St. Gallen - Konstanz - Singen - Schaffhausen - Basel in Gottmadingen (Grundzentrum) wird als Ziel in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	Anhang 4.A M.2.d
QB_Got_K.0 9	Mittelfristig: Direktverbindung nach Konstanz durch Gabelung des Seehas in Singen	SPNV	Die Flügelung des seehas (RB29) in Singen mit neuem Ast Richtung Schaffhausen war im Nahverkehrsplan 2011/2016 als Prüfauftrag vorgesehen. Dieser wird jedoch nicht mehr fortgeschrieben, da mit der Realisierung des geplanten sog. "Spangenzuges" (RE Basel - Schaffhausen - Gottmadingen - Singen - Konstanz - St. Gallen) eine schnelle Direktverbindung im Taktverkehr realisiert wird. Eine Flügelung des seehas in Singen ist damit nicht mehr notwendig. Der Landkreis Konstanz wird sich dafür einsetzen, dass der Spangenzug in Gottmadingen halten wird (vgl. QB_Got_K.08).	BM	Anhang 4.A M.2.d
<b>Gemeinde Hilzingen</b>					
QB_Hil_K.0 1	Ein Problem besteht morgens von Binningen nach Hilzingen. Hier könnte nachgebessert werden. Schulbeginn zur 1. Stunde in Hilzingen ist 7.30 Uhr. Die Linie 300 Fahrt Nr. 113 fährt um 6.45 Uhr in Binningen ab und ist um 7.07 Uhr in Hilzingen Kreuz. Das sind fast 30 Min. vor Schulbeginn. Die nächste Fahrt von Binningen ist Linie 300 Fahrt Nr. 117 Abfahrt Binningen um 7.20 Uhr und Ankunft in Hilzingen Kreuz um 7.34 Uhr. Da kommen die Schüler ca 5 - 6 Minuten zu spät zum Unterricht. Die Verschiebung dieser Fahrt um 10 Minuten früher würde dazubeitragen, dass die Schüler nicht schon um 6.45 Uhr das Haus verlassen müssen, um um 7.30 Uhr pünktlich zum Unterricht zu erscheinen.	AS/VS	Im Nahverkehrsplan werden Standards für die Schülerbeförderung im ÖPNV definiert, die den Rahmen zur konkreten Ausgestaltung vor Ort bilden (siehe Kapitel 3.2.2.6). Demzufolge ist eine Wartezeit vor Unterrichtsbeginn von 25 Minuten oder weniger zumutbar. Die Wartezeit zur 1. Stunde für die rund 50 Schüler aus Binningen, Riedheim, Schlatt am Randen und Tengen von derzeit 19 Minuten (23 Min., abzgl. Fußweg 4 Min. zur Schule) unterschreitet diesen Grenzwert erheblich. Der Vorschlag, die Fahrt 117 der Linie 300 um wenige Minuten vorzuverlegen, damit sich die Wartezeit auf ein Minimum reduziert, hätte Auswirkungen auf mehrere vorangehende Fahrten, die durch das gleiche Fahrzeug bedient werden. Nach erster Untersuchung wäre eine Anpassung um max. 5 Minuten noch umsetzbar. Dies reicht jedoch nicht aus, um eine rechtzeitige Ankunft zum Unterrichtsbeginn zu gewährleisten (es würden 3 Min. fehlen). Eine größere Verschiebung des Fahrplans würde zwei Anschlüsse zwischen den Linien 300 aus Tengen und 302 nach Singen in Hilzingen und erheblich verlängern und damit auch die Reisezeit der Betroffenen. Dies müsste durch weitergehende Anpassungen an anderen Fahrplänen kompensiert werden. Vor dem o.g. Hintergrund und dem derzeit eingehaltenen Mindeststandard kann die vorgeschlagene Fahrplanänderung leider nicht weiterverfolgt werden. Der Landkreis Konstanz ist bereit, die Situation erneut zu prüfen, wenn sich an den übrigen Fahrplänen weitreichende Änderungen ergeben. Alternativ kann auch eine Anpassung der Läutezeiten der Peter-Thumb-Schule in Betracht gezogen werden.	KoV	-
QB_Hil_K.0 2	In der Tarifgestaltung fehlt nach wie vor ein vergünstigtes Mehrfahrtenangebot. Ein solches Angebot ist heute zu Tage für Gelegenheitsfahrer durchaus üblich und sollte dringend nachgebessert werden. Noch besser wäre natürlich den Einzelfahrtspreis für 1 Zone generell auf 1 Euro festzulegen.	T	Um eine Tarifaabsenkung auf 1 Euro für eine Tarifzone einzuführen, müsste die wegfallende Differenz der Fahrgeldeinnahmen kompensiert werden. Der Landkreis Konstanz plant dies derzeit nicht. Es besteht jedoch die Möglichkeit, ein solches Angebot nach Klärung der Kofinanzierung durch einen Finanzierungspartner einzuführen. Das Thema Mehrfahrtenkarte wird im Anhang 3.B, QB_GLK_B.27 thematisiert.	KoV	-

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
<b>Gemeinde Hohenfels</b>					
QB_Ho_K.01	Neben dem klassischen ÖPNV gibt es noch keine Angebote, aber der touristische Bereich soll sukzessive ausgebaut werden. Insbesondere auch über die Landkreisgrenze hinweg, da wir die Anbindung zu den Gemeinden Herdwangen-Schönach (Linie bis Überlingen) und Wald als von Vorteil erkennen.	H	Kenntnisnahme. Die Potenziale möglicher ÖPNV-Verbindungen zwischen der Gemeinde Hohenfels und dem Landkreis Sigmaringen werden unter QB_Ho_K.03 thematisiert.	<b>KoV</b>	-
QB_Ho_K.02	Das Schloss Hohenfels wurde an die EOS Erlebnispädagogik e.V. (Freiburg) verkauft und hier finden große Umbaumaßnahmen statt. Künftig sollen etliche Tausend Besucher den Weg zum Schloss finden, aber die Anbindung an den ÖPNV ist nicht vorhanden. Das Schloss schafft Arbeitsplätze und bei Inbetriebnahme Hotel plus Kulturhaus und Gastronomie droht eine massive Zunahme an Touristen.	ES	<p>Als publikumswirksame Einrichtung darf das Tagungszentrum Schloss Hohenfels maximal 200 m von einer regelmäßig bedienten ÖPNV-Haltestelle entfernt liegen (vgl. Kapitel 3.2.3). Derzeit ist dieser Wert mit 1,3 km deutlich überschritten. Zur Lösung dieser Situation wurden zunächst zwei potenzielle Haltestellenstandorte entlang des vorhandenen Linienwegs der Linie 101 an der L194 in der Nähe des Schlosses, die fußläufig erreicht werden könnten, untersucht. Der eine Standort westlich des Schlosses an der Einmündung eines Feldweges liegt ca. 600 m, der andere nordwestlich des Schlosses ca. 300m vom Eingang des Tagungszentrums entfernt. Aus dem Höhenunterschied von ca. 60-70 m in beiden Fällen ergeben sich durchschnittliche Steigungen zwischen 11 und 23 % und wären somit nicht ohne weitergehende Infrastrukturmaßnahmen barrierefrei begehbar. Ebenso müsste hierzu einer der beiden Wege mindestens asphaltiert und beleuchtet werden. Angesichts des schwer abschätzbaren infrastrukturellen Aufwandes - auch hinsichtlich der verkehrssicheren Einrichtung einer neuen Haltestelle auf der L194 mit entsprechender Querungshilfe - sowie der selbst damit nicht erfüllten maximalen Fußwegdistanz von 200 m - wurden diese Varianten verworfen und eine Änderung der Linienführung der Linie 101 wie folgt betrachtet:</p> <p>Bei Ausstiegswunsch oder nach Voranmeldung könnte der Linienbus über das Schloß Hohenfels (Schloßstraße und Rappenhof) geführt werden. Gegenüber dem gegenwärtigen Linienweg wäre diese nur bei Bedarf zu befahrende Strecke rund 1 km länger. Voraussetzung für diese Variante wäre eine ganzjährige Befahrbarkeit der gesamten Strecke für Kraftomnibusse (KOM), die derzeit nicht gegeben ist: Auf der fraglichen Strecke ist der Begegnungsfall Bus-Pkw zu riskant und bei Schneefall und Eisglätte eine Befahrbarkeit für 12m-Busse nicht möglich.</p> <p>Eine ebenfalls untersuchte Stichfahrt ab Seelfingen-Neumühle zum Schloss Hohenfels und zurück (ohne Bedienung Rappenhof) setzt eine (derzeit nicht bestehende) Wendemöglichkeit für KOM nahe des Schloßgeländes voraus und wäre mit einem Umweg von 2,6 km verbunden. Diese Variante ist aufgrund des größeren Umwegs nur schwer in das vorhandene Fahrplangefüge integrierbar.</p> <p>Nach Abwägung der beschriebenen Möglichkeiten kann eine Erschließung durch die Linien des Landkreises derzeit nicht ermöglicht werden. Stattdessen wird empfohlen, das Schloss Hohenfels durch ein eigenes ÖPNV-Angebot der Gemeinde Hohenfels (z.B. mittels eines bedarfsgesteuerten Verkehrs) anzubinden. Die Einrichtung einer Haltestelle am Schloss Hohenfels und eine bedarfsgesteuerte Bedienung dieser durch ein neues ÖPNV-Angebot wird als Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Für die Umsetzung ist die Gemeinde Hohenfels zuständig; eine anteilige Finanzierung eines solchen Angebotes durch den Landkreis soll im Rahmen der Umsetzung geklärt werden.</p>	<b>BM</b>	Anhang 4.A. M_Ho.1

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
QB_Ho_K.03	<p>Im Rahmen des Bürgerbeteiligungsprozesses "WIR! Hohenfels" gaben von 504 Befragten 48 % an, dass sie "Bus und Bahn (häufiger) nutzen [würden], wenn die Rahmenbedingungen besser wären" . Diese 48 % (n=241) nannten als hinderliche Bedingungen (Mehrfachnennungen waren möglich):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bus fährt zu selten (81%)</li> <li>- Verbindungen außerhalb der Schulzeiten (59%)</li> <li>- Fehlende Informationen zu Verbindungen, Ruftaxi etc. (40%)</li> <li>- Schlechte/ fehlende Verbindungen (34 %)</li> <li>- Sonstiges (7%)</li> <li>- Haltestelle zu weit entfernt (6%)</li> <li>- Keine barrierefreien Busse (6%)</li> </ul> <p>Auf die Frage welche Verbindungen "nicht ausreichend" seien, antworteten die Befragten wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Überlingen (54 Nennungen)</li> <li>- Stockach (21 Nennungen)</li> <li>- Pfullendorf (18 Nennungen)</li> <li>- In alle Richtungen (7 Nennungen)</li> <li>- Herdwanden (6 Nennungen)</li> <li>- Meßkirch (5 Nennungen)</li> <li>- Ludwigshafen/Konstanz (4 Nennungen)</li> <li>- Sigmaringen (3 Nennungen)</li> <li>- Abends (2 Nennungen)</li> </ul>	AS/VS, W/FGI, B	<p>Alle Ortsteile der Gemeinde Hohenfels über 150 Einwohner verfügen über eine Anbindung Mo-Fr im 60'-Takt (sowohl an Schultagen, als auch an schulfreien Tagen) sowie am Wochenende im 120'-Takt. Über die Homepage des VHB (<a href="http://www.vhb-info.de">www.vhb-info.de</a>) wird unter anderem über Fahrpläne, Tarife und Baumaßnahmen informiert. Darüber hinaus können Informationen zu Verbindungen und Tarifen über die Telefon-Hotline 07732 82399-0 eingeholt werden. Zu betrieblichen Fragen sind die Kontaktdaten der Verkehrsunternehmen auf den jeweiligen Aushangfahrplänen und unter <a href="https://www.vhb-info.de/service/verkehrsunternehmen/">https://www.vhb-info.de/service/verkehrsunternehmen/</a> veröffentlicht.</p> <p>Hinsichtlich der genannten "nicht ausreichenden" Verbindungen wurden die dargestellten Relationen mit den im Nahverkehrsplan definierten Standards abgeglichen. Aufgrund ähnlicher Rückmeldungen aus Stockach (vgl. QB_Stok_K.01) und Mühligen (siehe QB_Mü_K.01) wurde eine großräumige Betrachtung des ÖPNV im Raum Stockach - Meßkirch - Pfullendorf vorgenommen. Mit Blick auf die hier formulierten Verbesserungswünsche wurden folgende Ergebnisse ermittelt:</p> <p>--- Auf den kreisübergreifenden Relationen zwischen Hohenfels und den benachbarten Landkreisen (Zielorte Überlingen, Pfullendorf, Herdwangen und Meßkirch) bestehen bestenfalls nur einzelne, v.a. auf den Schulverkehr zentrierte Fahrten. Die Anforderungen des angestrebten Verbindungsstandards (siehe Kap. 3.2.2.) werden auf diesen Relationen gegenwärtig nicht erfüllt.</p> <p>--- Zwischen Hohenfels und Stockach bestehen mit der Buslinie 101 bereits ausreichende Verbindungen (siehe oben). Verbesserungspotenziale bestehen v. a. in der Erreichbarkeit der Stadt Singen als überregional bedeutsamer Schul- und Gewerbestandort sowie darüber hinausreichende Ziele. Hauptursache hierfür ist der räumliche Umweg über Radolfzell oder Eigeltingen und der Zeitverlust durch mehrmalige Umstiege im aktuellen ÖPNV-Netz, die zu nicht zumutbaren Reisezeitverhältnissen von mindestens 2,75 ggü. MIV führen.</p> <p>Für eine aus aufeinander abgestimmten Linien bestehende, optimierte Konzeption, welche die Nachfrage über die Kreisgrenze mitberücksichtigt und die beschriebenen Mängel beseitigt, wurde ein Fahrgastpotenzial i. H. v. rund 4.300 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Dies entspricht maximal drei Linien die jeweils mindestens gemäß dem Standard einer Hauptlinie 3. Ordnung bedient werden. Eine entsprechende Netzoptimierung wird daher als Maßnahme im Nahverkehrsplan berücksichtigt.</p> <p>Um die genannten Verbindungen vollständig herstellen zu können, ist eine Kooperation mit dem Landkreis Sigmaringen und dem Bodenseekreis erforderlich. Würden die genannten drei Linien jeweils bis Singen verlängert/durchgebunden bzw. durch Anschlüsse gesichert könnten weitere rund 500 Fahrgäste pro Woche erreicht werden (Details siehe Anhang 4.A, Maßnahme M.23).</p> <p>Für optimale, symmetrische Rundumanschlüsse im Taktknoten Wald (nach Meßkirch und Pfullendorf), im Taktknoten Herdwangen-Schönach (von/nach Überlingen) sowie in Stockach zur Bahnlinie RB32/seehäse (von/nach Radolfzell) ist eine ganztägige Bedienung des seehäse im Halbstunden-Takt erforderlich. Andernfalls kommen durch den asymmetrischen Fahrplan des seehäse unzumutbare Wartezeiten für betroffene Reisende in der Schwachverkehrszeit zu Stande. Die gegenwärtige Asymmetrie des seehäse bzw. sein fehlender Halbstundentakt in der Schwachverkehrszeit würde sich bei ausbleibender Behebung ebenfalls negativ auf die nachfolgenden Themen auswirken: QB_Mü_K.01 (Neukonzeption Bereich Mühligen), QB_Stok_K.04 (Neukonzeption Korridor Stockach - Tuttlingen) sowie sowie Anhang 3.B, QB_Rz_B.01 (Anschlussprobleme zwischen seehäse und RE2 in Radolfzell in der Schwachverkehrszeit). Eine nachhaltige Behebung dieses Zustandes ist vsl. erst nach dem Jahr 2030 mit Realisierung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen zur Bodenseegürtelbahn, die mit dem seehäse betrieblich in Zusammenhang steht, möglich.</p>	BM	Anhang 4.A M_Ho.2
QB_Ho_K.04	<p>Das schlechte Radnetz inkl. fehlenden Verbindungen (z.B. zwischen Ortsteilen und über die Kreisgrenze zur Linie 500 [Sigmaringen - Pfullendorf - Herdwangen - Überlingen]) sind Dauerthema in Rat und Bevölkerung. Unsere Gemarkung ist bei Land und -kreis nur von niederer Priorität (ein großer Fehler!). Nur über Alternativen kann der Individualverkehr im ländlichen Raum reduziert werden.</p>	AS/VS	<p>Die Gemeinde Hohenfels ist dem Landkreis Konstanz gleichwichtig, wie seine übrigen Kommunen. Ein Ausbau des ÖPNV wird im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten in allen Kommunen des Kreises angestrebt. Bei Verbindungen über Zuständigkeitsgrenzen der Kreise müssen beiderseits der Grenze gemeinsame Konzepte verfolgt und langfristig getragen werden. Die Potenziale möglicher ÖPNV-Verbindungen zwischen der Gemeinde Hohenfels und dem Landkreis Sigmaringen werden unter QB_Ho_K.03 thematisiert. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens erhält der Landkreis Sigmaringen Gelegenheit sich zu den Ergebnissen zu äußern.</p>	KoV	-

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
QB_Ho_K.05	Zudem beschäftigt sich [der Gemeinderat] mit dem "sicheren" Schulweg und evtl. mit dem Thema "Lärm" aufgrund steigendem Schwerlast- und Zweiradverkehr (Sommer).	EM	Kenntnisnahme.	KoV	-
QB_Ho_K.06	Fehlende Radwege zwischen a) Liggersdorf / Mindersdorf (bis Bahnhof Schwackenreute), b) Mindersdorf / Deutwang, c) Deutwang / Kalkofen, d) Egelsee / Herdwangen-Schönach usw. Absolute Priorität wären a) und d)! Innerörtliche Radwege sind Fehlanzeige und Lückenschluss in Kalkofen (Schernegg) plus Selgetsweiler (Eingang GE Weidenäcker).	EM	Im Nahverkehrsplan wird schwerpunktmäßig der ÖPNV sowie Schnittstellenthemen hierzu behandelt (z.B. Radmitnahme im Bus, Bike & Ride etc.). Zur Radwegeninfrastruktur werden im Nahverkehrsplan keine Aussagen getroffen. Der Landkreis Konstanz hat 2018 ein Radwegekonzept beschlossen ( <a href="https://www.lrakn.de/service-und-verwaltung/aemter/strassenbauamt/radverkehr">https://www.lrakn.de/service-und-verwaltung/aemter/strassenbauamt/radverkehr</a> ). In diesem sind Ziele und Maßnahmen für die Radinfrastruktur im Landkreis Konstanz definiert. Folgende Aussagen werden darin getroffen: Zu a) Bestandteil des Alltags-Kreis-Ergänzungsnetzes - Mängelbeseitigung durch Neubau eines Radwegs (Kosten: 680.000 €); Alternativlösung: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h (Kosten: 5.000 €) Zu b) Bestandteil des Alltags- und Freizeit-Nebennetzes - Mängelbeseitigung durch Neubau eines Radwegs (Kosten: 350.000 €); Alternativlösung: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h (Kosten: 5.000 €) Zu c) Bestandteil des Alltags-Nebennetzes - Mängelbeseitigung durch Neubau eines Radwegs (Kosten: 630.000 €); Alternativlösung: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h (Kosten: 5.000 €) Zu d) Bestandteil des Alltags-Kreis-Ergänzungsnetzes - Mängelbeseitigung durch Neubau eines Radwegs (Kosten: 380.000 €); Alternativlösung: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h (Kosten: 4.000 €) Zu Kalkofen - Selgetsweiler) Bestandteil des Alltags-Nebennetzes	KoV	-
QB_Ho_K.07	Tempo-30 in Ortsdurchfahrten Liggersdorf u. Mindersdorf. Tempo-50 auf L194 Selgetsweiler inkl. Abbiegespur GE Weidenäcker. Querungshilfen/Zebrastrifen für sicheren Schulweg in Kalkofen, Mindersdorf und Liggersdorf.	H	Kenntnisnahme.	KoV	-
QB_Ho_K.08	Kreisverkehr Ortseingang Selgetsweilerstr. / Liggersdorf zur Anbindung Wohngebiet und Standort neue Halle. Schlossstraße (Selgetsweiler bis Kreisstraße Herdwangen) sehr stark frequentiert, trotz Egelsee-Kreisverkehr, daher evtl. Umwidmung auf Anliegerstraße.	H	Kenntnisnahme. Die Schloßstraße ist auf diesem Abschnitt relevant für bestehende Linienwege des ÖPNV. Eine Befahrbarkeit mit Kraftomnibussen soll weiterhin zulässig bleiben.	BM	Anhang 4.A. M_Ho.3
QB_Ho_K.09	Bessere Anbindung an Seehas/Seehäsele.	AS/VS	Die Linie 101 stellt - mit Ausnahme einzelner Fahrten an Schultagen - bereits regelmäßige attraktive Anschlüsse von/ zum seehäsele in Stockach her.	KoV	-
QB_Ho_K.10	[Wir hoffen], dass die Schulstandorte inkl. der Heimschule Kloster Wald und der Weiherbachschule Zoznegg/Mühligen eine Verbesserung der Anbindung erfahren. Insbesondere der Ortsteil Deutwang ist nicht gut an die Weiherbachschule angebunden.	AS/VS	Im Nahverkehrsplan werden Standards für die Schülerbeförderung im ÖPNV definiert, die den Rahmen zur konkreten Ausgestaltung vor Ort bilden (siehe Kapitel 3.2.2.6). Aus der Gemeinde Hohenfels bestehen zur Weiherbachschule in Zoznegg montags bis freitags an Schultagen eine Hinfahrt zum Schulbeginn (Ankunft 7.17 Uhr; Wartezeit vor 1. Std.: 13 Min.) sowie drei Rückfahrten mit Wartezeiten bis zu 21 Min. Damit sind die Mindestanforderungen an die Wartezeit (< 25 Min.) eingehalten. Die genannten Fahrten bedienen bereits die Haltestelle Deutwang, Kirche. Die Potenziale möglicher Verbindungen zwischen der Gemeinde Hohenfels und dem Landkreis Sigmaringen werden unter QB_Ho_K.03 thematisiert.	KoV	-
QB_Ho_K.11	Insgesamt sollte die Taktung der Busfahrten überarbeitet werden, da z.B. die Fahrt von Liggersdorf nach Kalkofen länger als der Fußweg dauert, nur um ein Beispiel zu nennen.	AS/VS	Die Fahrzeit zwischen Liggersdorf und Kalkofen variiert - abhängig von der betrachteten Fahrt und Start-/Zielhaltestelle - zwischen 2 und 16 Minuten. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 soll auf der Linie 101 eine neue Linienführung umgesetzt werden, mittels derer kurze Fahrzeiten zwischen den Orten in der Gemeinde Hohenfels möglich werden. Des Weiteren ist durch die mittel- bis langfristig angestrebte Neukonzeption des ÖPNV im Zusammenhang mit der angestrebten Optimierung der kreisübergreifenden ÖPNV-Verbindungen (vgl. QB_Ho_K.03) eine weitere Verbesserung in diesem Bereich zu erwarten.	BM	Anhang 4.A. M_Ho.2

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
QB_Ho_K.12	Zudem ist für unsere Geflohenen das Rufbustaxi eine enorme Hürde. Unzuverlässig bzw. unflexibel, eine nötige Voranmeldung inkl. der Problematik mit der Sprachbarriere.	AS/VS	Der Landkreis Konstanz bedauert, dass es offenbar zu Schwierigkeiten bei der Nutzung der Bedarfsfahrten gekommen ist. Es ist angestrebt und im Nahverkehrsplan als Maßnahme vorgesehen, die Bestellung von Bedarfsfahrten auch elektronisch via E-Mail und App anzubieten, um die Bestellung barrierefreier zu gestalten. Die Vorbestellpflicht lässt sich nur durch Umwandlung der Bedarfsfahrten in fest bediente Fahrten abschaffen. Hierzu muss jedoch ein ausreichendes Nachfragepotenzial bestehen, um unwirtschaftliche und unökologische Leerfahrten zu vermeiden. In der Vergangenheit wurden bereits einzelne Bedarfsfahrten der Linie 101 in fest bediente Fahrten umgewandelt. Ggf. können durch die Neukonzeption des ÖPNV in Hohenfels im Zusammenhang mit der angestrebten Optimierung der kreisübergreifenden ÖPNV-Verbindungen (vgl. QB_Ho_K.03) langfristig ausreichende Nachfragepotenziale für weitere Angebotsausweitungen erschlossen werden.	BM	Anhang 4.A. M_Ho.2
<b>Stadt Konstanz</b>					
QB_K_K.01	<b>Die ÖPNV-Verbindung von Litzelstetten, Dingelsdorf, Wallhausen und Dettingen nach Allensbach soll verbessert werden [+4]</b> --- Die Stadtteile Litzelstetten, Dingelsdorf, Wallhausen und Dettingen werden derzeit hauptsächlich durch die regionalbus-ähnlichen Stadtbuslinien 4/13 und 13/4 (sowie vereinzelt Linie 6) bedient. Aus diesem Bereich gehen regelmäßig Beschwerden über die verbesserungswürdige Anbindung dieser Orte an Allensbach/Radolfzell/Singen ein. Aus Sicht der Stadt Konstanz bedarf es daher einer neuen ÖPNV-Verbindung mindestens von Dingelsdorf nach Allensbach mit dortigem Anschluss an den RE 2 in Richtung Singen – Karlsruhe. Die vorhandene Verbindung von Dettingen über Langenrain und Kaltbrunn nach Allensbach wird u.a. aufgrund ihrer umwegigen Führung und der damit verbundenen Reisezeitnachteile als eher bedeutungslos für die Konstanzer Stadtteile auf dem Bodanrück eingeschätzt. Die Verbindung sollte sowohl im Nahverkehrsplan des Landkreises, als auch im bald neu aufzustellenden Nahverkehrsplan der Stadt Konstanz berücksichtigt und hierdurch eine verbindliche Grundlage für die Umsetzung geschaffen werden. --- Siehe auch Anhang 3.B, QB_All_B.18, QB_All.B.22 und QB_K_B.08.	AS/VS	Zwischen den Konstanzer Bodanrück-Stadtteilen von Konstanz und der Gemeinde Allensbach beträgt das Reisezeitverhältnis im ÖPNV ggü. MIV 3,0. Damit wird der Verbindungsstandard auf dieser Relation nicht erfüllt.  Für eine neue ÖPNV-Verbindung von Allensbach über Dettingen, Wallhausen und Dingelsdorf nach Litzelstetten mit Anschluss an den RE2 in Allensbach wurde ein Fahrgastpotenzial i. H. v. rund 1.400 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Dies entspricht einer Verbindung mindestens gemäß dem Standard einer Hauptlinie 3. Ordnung. Die Einrichtung einer entsprechenden Verbindung wird daher als Maßnahme im Nahverkehrsplan berücksichtigt.	BM	Anhang 4.A M_K.01
QB_K_K.02	Angesichts der täglich über 500 Busabfahrten und -ankünfte vor dem Konstanzer Hauptbahnhof und vielen Infrastrukturvorhaben im Bahnhofsumfeld, die in Flächenkonkurrenz zu einer Ausweitung der Haltekapazitäten für Busse stehen, wird die Frage gestellt, ob es möglich wäre, einige Regionalbuslinien vor dem Stadtzentrum enden zu lassen. Die Stadt Konstanz schlägt als mögliche Linienendpunkte den in Umsetzung befindlichen Fernbusbahnhof in der Reichenaustraße, Ecke Schänzlebrücke (dieser Standort wird schon heute von mehreren Stadtbuslinien bedient) sowie die Bahnhöfe Wollmatingen oder Fürstenberg vor. Der RE-Halt Petershausen eignet sich leider nicht als Buslinienendpunkt. Vor diesem Hintergrund erscheint es überlegenswert zu prüfen, ob der RE-Halt nicht verlegt werden könnte (z.B. nach Wollmatingen und/oder Fürstenberg).	H	Die meisten Fahrten der Regionalbuslinie 203 enden schon heute i.d.R. am Bahnhof Reichenau oder in Konstanz am Sternenplatz (in der Spanierstr.). Es fahren nur 5 Fahrtenpaare pro Schultag weiter Richtung Bürgerbüro/Hieronimusgasse. Einzelne Kurse (außerhalb der HVZ; z.T. nur nach Voranmeldung) werden bis zum Hauptbahnhof durchgebunden. Daneben bedienen nur die Linien 700 und 7394, die jeweils mit der Fähre von Staad nach Meersburg übersetzen, den Hauptbahnhof regelmäßig. Für die beiden letztgenannten Linien wird ein Bruch vor dem Hauptbahnhof aufgrund ihrer regionalen Verbindungsfunktion im Einvernehmen mit der Stadt Konstanz kritisch gesehen und soll daher nicht weiterverfolgt werden. Ggf. könnten Durchbindungen vorhandener Buslinien die Situation ohne Fahrgastnachteile entspannen (z.B. Verlängerung der Buslinien 908/925 als Durchmesserlinie ins Konstanzer Umland und/oder Verknüpfung von Stadtbus- und Regionalbusleistungen). Konkrete Konzepte hierzu sollen im Einvernehmen mit der Stadt Konstanz ausgearbeitet werden. Bzgl. Verlegung des RE-Haltes nach Wollmatingen siehe QB_K_B.02.	BM	Anhang 4.A M_K.02
QB_K_K.03	Zwischen Wallhausen und Überlingen besteht eine Fährverbindung, deren ganzjährigen Betrieb die Stadt Konstanz über Zuschüsse an den Betreiber sicherstellt. Aus Sicht der Stadt Konstanz wäre es gut, wenn man diese Verbindung (neben der Fähre Staad – Meersburg) im NVP des Kreises verankern würde.	AS/VS	Eine nachrichtliche Berücksichtigung aller (ganzjährig verfügbaren) Mobilitätsangebote im Landkreis Konstanz – somit auch der Fährverbindung Wallhausen - Überlingen – ist im Nahverkehrsplan vorgesehen. Inwieweit die Bereiche außerhalb des klassischen ÖPNV weiter vertieft werden sollen, wird noch im laufenden Verfahren abgestimmt.	BS	Kapitel 2.4

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
QB_K_K.04	Die Stadt Konstanz verfolgt mittelfristig das Ziel, den Einsatz von Verbrennungsmotoren innerhalb ihrer Siedlungsgebiete durch alternative Antriebe abzulösen. Daher beschaffen die Stadtwerke ab sofort nur noch Elektrobusse. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob der Kreis eine ähnliche Strategie verfolgt, damit auch auf den die Stadt Konstanz bedienenden Regionalbuslinien alternative Antriebe zum Einsatz kommen. Für Regionalbusse könnten Hybrid-Motorisierungen (Batterie innerorts, Diesel außerorts) besonders geeignet sein.	AS/VS	In Pilotversuchen wurden Elektrobusse als eine denkbare alternative Antriebsform getestet. Derzeit bestehen – neben ausreichenden Reichweiten für übliche Regionalbus-Umläufe – noch praktische Schwierigkeiten, einen ganzen Betriebshof fernab von ausreichend leistungsfähigen Stromtrassen mit Ladesäulen für Elektrobusse, die auch gleichzeitig genutzt werden können, auszurüsten. Bevor der Kreis Vorgaben zu einer zeitnahen Umstellung des Fuhrparks formulieren kann, muss die notwendige Infrastruktur weiter ausgebaut werden. Des Weiteren muss berücksichtigt werden, dass alle Busleistungen (mit Ausnahme der eigenwirtschaftlichen Verkehre und der Stadtverkehre) bis 31.12.2027 vergeben sind. Ein Migrationskonzept hin zu alternativen Antrieben wird daher eher als Thema für die nächste Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Kreises gesehen. Im hier bearbeiteten Nahverkehrsplan werden mit Blick auf alternative Antriebstechniken allein die neuen Rechtsgrundlagen (u.a. Clean-Vehicle-Richtlinie und deren Umsetzung in Bundesrecht) thematisiert und ggf. mögliche Zwischenschritte aufgezeigt.	BS	Kapitel 3.2.5.
<b>Gemeinde Moos</b>					
QB_Moos_K.01	KEINE WÜNSCHE ZUM BESTEHENDEN MOBILITÄTSANGEBOT GEÄUßERT	-	Kenntnisnahme	KoV	-
<b>Gemeinde Mühlhausen-Ehingen</b>					
QB_MhE_K.01	Unzureichende Erschließung von Gebieten: Neubaugebiet Ehingen; Änderung Streckenführung über Winkelstr. (neue Haltestelle) schwierig	ES	Die Wohngebiete Winkelstr./Zum Kiesgrüble und Heinzengarten/Spitzäcker in Ehingen liegen jeweils mehr als 600 m von der nächsten Haltestelle entfernt. Darüber hinaus sind folgende publikumswirksame Einrichtungen nach den Maßgaben des Kapitels 3.2.3 im Nahverkehrsplan nicht ausreichend erschlossen; liegen also weiter als 200 m von der nächsten Haltestelle entfernt: Sportgelände des SV Mühlhausen 1927 e.V. (900 m) und Eugen-Schädler-Halle (460 m). Zur Behebung der genannten Erschließungsdefizite werden im Nahverkehrsplan neue Haltestellen in den jeweiligen Bereichen sowie eine Änderung der Linienführung der Linien 306 (Mo-Fr) und 302 (Sa, So/F) in Ehingen (zusätzliche Schleife ab Rathaus/Schule und Kirchstr. über Hauptstraße - Zum Kiesgrüble - Winkelstr.; Fahrzeitverlängerung ca. 3-4 Min. fahrplantechnisch möglich) vorgesehen.	BM	Anhang 4.A M_MhE.01
QB_MhE_K.02	Wohngebiete mit ungünstigen Reisezeiten: keine Beschwerden eingegangen	AS/VS	Kenntnisnahme	KoV	-
QB_MhE_K.03	Mangelnde Nutzbarkeit von Haltestellen: barrierefreier Ausbau der "zentralen" Haltestellen geplant	B	Im Nahverkehrsplan ist ein Haltestellenausbaukonzept enthalten (siehe Kapitel 4.3.1). Dieses ist bei der Priorisierung des Haltestellenausbaus in der Gemeinde Mühlhausen-Ehingen zu berücksichtigen.	BM	Anhang 4.A M.4
QB_MhE_K.04	Unzureichende Qualität/Kapazität von Fahrzeugen: keine Beschwerden eingegangen	H	Kenntnisnahme	KoV	-
QB_MhE_K.05	Die gemäß Fahrplan Linie 306 vorhandenen Fahrten sollten beibehalten werden. Die "Sonderfahrten" für den Grundschulbetrieb (Schulbeginn bzw. Schulende) sind zwingend weiterhin erforderlich.	AS/VS	Eine Reduzierung der Bedienungshäufigkeit der Linie 306 ist derzeit nicht geplant.	KoV	-
QB_MhE_K.06	Angebot eines AST (nach 20.00 Uhr, Mo-So) nach Ehingen wäre wünschenswert gemäß Fahrplan Seehas für Zugankünfte Bahnhof nach 20.00 Uhr	AS/VS	Für Ehingen (1.646 Einwohner) wird eine tägliche Anbindung im Taktverkehr von 6 bis 22 Uhr (Mo-Fr im 60'-Takt; Sa, So/F im 120'-Takt) angestrebt (vgl. Kapitel 3.2.2). Gegenwärtig bestehen dort 15 Fahrtenpaare montags bis freitags zwischen 6 und 20 Uhr (mit einzelnen Taktabweichungen an Schultagen) und an Wochenenden zwischen 7 und 22 Uhr 7-8 Fahrtenpaare im 120'-Takt. Eine Erweiterung des Bedienungszeitraums Mo-Fr mindestens bis 22 Uhr per Rufbedienung wird als Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	Anhang 4.A M_MhE.02

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
<b>Gemeinde Mühligen</b>					
QB_Mü_K.01	<p><b>Die kreisübergreifenden Busverbindungen zwischen Stockach/Mühligen und Tuttlingen/Meßkirch sollen verbessert werden [+3]</b></p> <p>--- Für meine Gemeinde wären folgende Themen sehr relevant, damit der Anteil am ÖPNV steigt und eine Reduktion von CO2 ermöglicht wird.</p> <p>Gute Schnellbusanbindung in Richtung Stockach, sowie Anschlußmöglichkeiten Richtung Kreis Tuttlingen + Sigmaringen. Viele Bürger arbeiten in den beiden Landkreisen und sind durch schlechte Anbindung auf das Auto angewiesen.</p> <p>--- Siehe auch Anhang 3.B, QB_Stok_B.06 und QB_Stok_B.07</p>	AS/V5	<p>Aufgrund ähnlicher Rückmeldungen aus Hohenfels (siehe QB_Ho_K.03) und Stockach (siehe QB_Stok_K.06) wurde eine großräumige Betrachtung des ÖPNV im Raum Stockach - Meßkirch - Pfullendorf vorgenommen. Mit Blick auf die hier formulierten Verbesserungswünsche wurden folgende Ergebnisse ermittelt:</p> <p>--- Auf den kreisübergreifenden Relationen zwischen Mühligen und den benachbarten Landkreisen (Zielorte Tuttlingen, Neuhausen ob Eck und Meßkirch) werden die Anforderungen des angestrebten Verbindungsstandards (siehe Kap. 3.2.2.) gegenwärtig nicht erfüllt.</p> <p>--- Zwischen der Gemeinde Mühligen und Stockach bestehen mit den Buslinien 100 und 7391 bereits ausreichende Verbindungen. Verbesserungspotenziale bestehen v. a. in der Erreichbarkeit der Stadt Singen als überregional bedeutsamer Schul- und Gewerbestandort sowie darüber hinausreichende Ziele. Hauptursache hierfür ist der räumliche Umweg über Radolfzell oder Egeltingen und der Zeitverlust durch mehrmalige Umstiege im aktuellen ÖPNV-Netz, die zu nicht zumutbaren Reisezeitverhältnissen von mindestens 2,75 ggü. MIV führen.</p> <p>Als Teil eines integrierten Linienkonzeptes (siehe QB_Ho_K.03) wurden auf der Relation Stockach - Zoznegg - Mühligen - Gallmansweil - Meßkirch rund 2.830 bis 3.140 Fahrgäste pro Woche als erreichbares Fahrgastpotenzial ermittelt. Dies entspricht einer Verbindung mindestens gemäß dem Standard einer Hauptlinie 3. Ordnung (HL3-Standard). Der letztgenannte höhere Potenzialwert (Standard Hauptlinie 2. Ordnung) ist nur erreichbar, wenn die genannte Relation jeweils über Stockach hinaus bis Singen verlängert/durchgebunden bzw. durch Anschlüsse gesichert würde (Details hierzu siehe XXXXX).</p> <p>Auf der Relation Stockach - Zoznegg - Mühligen - Gallmansweil - Neuhausen ob Eck - Tuttlingen unterscheiden sich die errechneten Fahrgastpotenziale nicht wesentlich im Vergleich zur gleichen Relation nach Meßkirch. Mit dem Freilichtmuseum in Neuhausen ob Eck (rund 90.000 Besucher pro Jahr) liegt eine regional relevante publikumswirksame Einrichtung im Betrachtungskorridor, sodass davon auszugehen ist, dass in der Sommersaison eine höhere Menge zugunsten der Relation nach Tuttlingen auszugehen ist. Anders als zwischen Sauldorf-Boll und Meßkirch bestehen zwischen Tuttlingen und Volkertsweiler mit den TUTicket-Linien 340 und 345 bereits umsteigefreie Verbindungen auf einem Angebotsniveau, das mit dem der Linie 100 bzw. dem HL3-Standard vergleichbar ist. Ein kostengünstiger Lückenschluss zwischen beiden Linien in Form einer Durchbindung erscheint angesichts dieser Ausgangslage empfehlenswert und wird daher als Maßnahme im Nahverkehrsplan berücksichtigt. Um die genannte Verbindung vollständig herstellen zu können, ist eine Kooperation mit dem Landkreis Tuttlingen erforderlich.</p> <p>Infolge der genannten Linienverknüpfung muss zugunsten optimaler, symmetrischer Rundumanschlüsse im Taktknoten Tuttlingen (nach Donaueschingen, Singen und Stuttgart) der Fahrplan der Linie 100 in Fahrtrichtung Stockach um 30 Minuten gedreht werden. Infolgedessen würden in Stockach zur Bahnlinie RB32/seehäse (Fahrtrichtung Mühligen &gt;&gt; Radolfzell) in der Schwachverkehrszeit (zu Zeiten, in denen die RB32 im 60'-Takt bedient wird) unzumutbare Wartezeiten entstehen. Daher ist eine ganztägige Bedienung des seehäse im Halbstunden-Takt (vgl. Kapitel 3.2.2) bzw. in der Schwachverkehrszeit eine Drehung des Fahrplans in Fahrtrichtung Radolfzell um 30' erforderlich. Die gegenwärtige Asymmetrie des seehäse bzw. sein fehlender Halbstundentakt in der Schwachverkehrszeit würde sich bei ausbleibender Behebung ebenfalls negativ auf die nachfolgenden Themen auswirken: QB_Ho_K.03 (Neukonzeption Bereich Hohenfels), QB_Stok_K.04 (Neukonzeption Korridor Stockach - Tuttlingen) sowie sowie Anhang 3.B, QB_Rz_B.01 (Anschlussprobleme zwischen seehäse und RE2 in Radolfzell in der Schwachverkehrszeit). Eine nachhaltige Behebung dieses Zustandes ist vsl. erst nach dem Jahr 2030 mit Realisierung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen zur Bodenseegürtelbahn, die mit dem seehäse betrieblich in Zusammenhang steht, möglich.</p>	BM	Anhang 4.A M_Mü.01 M_Mü.03
<b>Gemeinde Öhningen</b>					
QB_Ö_K.01	KEINE WÜNSCHE ZUM BESTEHENDEN MOBILITÄTSANGEBOT GEÄUßERT	-	Kenntnisnahme	KoV	-

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
<b>Gemeinde Orsingen-Nenzingen</b>					
QB_ON_K.0 1	KEINE WÜNSCHE ZUM BESTEHENDEN MOBILITÄTSANGEBOT GEÄUßERT	-	Kenntnisnahme	<b>KoV</b>	-
<b>Stadt Radolfzell</b>					
QB_Rz_K.01	Die Ratoldusschule ist eine Gemeinschaftsschule und hat aktuell 432 Schüler*innen in 21 Klassen. Es besteht der dringende Wunsch der Schule, die regionalen Busanbindungen zu verbessern. Aktuell haben die Schüler*innen aus dem Ortsteilen und den Nachbargemeinden keine direkte Anbindung an die Schule. Sie müssen vor und nach der Schule jeweils ca. 12 bis 15 Minuten Fußweg vom Bahnhof zur Schule zurücklegen. Wir bitten Sie, eventuelle Möglichkeiten der Verbesserung zu prüfen. Eine Liste der Herkunftsorte der Schüler*innen lege ich diesem Schreiben bei.	AS/VS	Siehe Anhang 3.D, QB_RGSR.1	<b>KoV</b>	-
QB_Rz_K.02	Regelmäßigere Fahrten auf der Seehas-Strecke in den Abendstunden. Im Sinne der Kultur aller Orte an der Strecke wäre es, wenn der Seehas halbstündig bis mindestens 23.00 Uhr fahren würde. Außerdem müsste in der Ferienzeit nochmals zusätzliche Möglichkeiten für die Fahrradunterbringung eingeplant werden.	AS/VS	Siehe Anhang 3.B, QB_GLK_B.01	<b>BM</b>	Kap. 3.2.2 Anhang 4.A M.2.f
QB_Rz_K.03	Bushaltestelle am Naturfreundehaus erforderlich	ES	Das Naturfreundehaus (mit angeschlossenem Campingplatz) ist eine publikumswirksame Einrichtung, die regional über den Bahnhof Allensbach (Fußweg ca. 1 km) ausreichend erschlossen ist. Die kleinräumige/lokale Erschließung erfolgt gegenwärtig über die AST-Linie 8 der Stadtwerke Radolfzell freitags zwischen 20 und 0 Uhr, samstags zwischen 14 und 2 Uhr sowie sonn- und feiertags zwischen 10 und 20 Uhr. Eine Anbindung montags bis donnerstags ganztägig, freitags vor 20 Uhr und an Wochenenden vormittags (jeweils mindestens im 120'-Takt) wird als Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Um die genannten Fahrplanlücken zu füllen, können (aufgrund der ausreichenden Wendezeit der Stadtbuslinie 8 in Markelfingen i. H. v. 10 Min.) einzelne Fahrten bei Ausstiegswunsch oder nach Voranmeldung das Naturfreundehaus mitbedienen. Voraussetzung hierfür wäre eine Wendemöglichkeit für Kraftomnibuse am Naturfreundehaus. Für die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen ist die Stadt Radolfzell zuständig.	<b>BM</b>	Anhang 4.A M_Rz.01
QB_Rz_K.04	Haltepunkte Radolfzell bei der Verbindung von Stuttgart - Konstanz	AS/VS	Alle heute vorhandenen Bahn-Direktverbindungen von Konstanz nach Stuttgart (RE 4774/IC 284 ab 6.20 Uhr, RE 4778 ab 17.04 Uhr) und zurück (RE 4775/IC 2381 an 9.31 Uhr bzw. 9.36 Uhr, RE 4779 an 23.35 Uhr) halten bereits in Radolfzell. Darüber hinaus bestehen im 60'-Takt mit Umstieg in Singen regelmäßige Umsteigeverbindungen zwischen Stuttgart und Radolfzell.	<b>KoV</b>	-
QB_Rz_K.05	1 Euro-Ticket auch im VHB-Gebiet	T	Siehe Anhang 3.B, QB_GLK_B.06	<b>KoV</b>	-
QB_Rz_K.06	Ansonsten könnte natürlich immer die Freundlichkeit der Busfahrer verbessert werden.	S	In den Verkehrsverträgen sind Anforderungen zur Qualifikation des Fahrpersonals festgeschrieben. Um konkretes Fehlverhalten von Fahrpersonalen prüfen zu können, sind Angaben zu Zeit, Ort und ggf. Fahrtnummer erforderlich. Andernfalls kann den jeweiligen Fällen nicht nachgegangen werden.	<b>KoV</b>	-
QB_Rz_K.07	Die Stadt Radolfzell hat ein Haltestellenausbaukonzept erarbeitet, welches zum Zeitpunkt 09/2018 folgenden Zeitplan umfasste: - Ausführungsplanung, Leistungsverzeichnis und Ausschreibung bis Februar 2020 - Umbau der Haltestellen mit Priorität 1 im Jahr 2020 - Umbau der Haltestellen mit Priorität 2 in den Jahren 2021/22 - Umbau der Haltestellen mit Priorität 3 im Jahr 2023	B	Die im Haltestellenausbaukonzept der Stadt Radolfzell definierte Zeitplanung wird in den Nahverkehrsplan des Landkreises Konstanz übernommen.	<b>BS</b>	Kap. 4.3.1. und Anhang 4.A M.4.a M.4.b M.4.c
<b>Gemeinde Reichenau</b>					



Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
QB_Rei_K.0 1	Die Vielzahl an touristischen und naherholungssuchenden Besuchern vor allem in den Ferien und an den Wochenenden. Aktuelle Verkehrsmessungen zeigen einen Anstieg des Verkehrsaufkommens im Ortsteil Insel von 80.000 Fahrzeugen außerhalb der Saison auf 130.000 Fahrzeuge in der Saison.	H	Kenntnisnahme. Die Straßenverkehrszählung des Regierungspräsidiums Tübingen im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden Württemberg weist am Querschnitt nahe Oberzell Bruckgraben für 2017 durchschnittlich 7.050 Kfz pro 24 h und für 2019 durchschnittlich 7.115 Kfz pro 24 h (davon 3,6 % - 253 Kfz - Schwerverkehr) aus. Hieraus ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von rund 2.573.000 Kfz pro Jahr in 2017 und 2.597.000 Kfz in 2019.	KoV	-
QB_Rei_K.0 2	Um den ÖPNV stärker mit dem Tourismus bzw. mit der Naherholung verbinden und das Verkehrsaufkommen gerade im Ortsteil Insel Reichenau nachhaltig reduzieren zu können, ist eine Taktverdichtung gerade am Wochenende und an Feiertagen zwingend erforderlich.	AS/VS	Auf der Relation Konstanz - Reichenau wurde ein Fahrgastpotenzial i. H. v. rund 8.860 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Dies entspricht mindestens dem Standard von zwei Hauptlinien 1. Ordnung oder einer Hauptlinie 1. Ordnung in Kombination mit einer Hauptlinie 2. Ordnung plus einer Hauptlinie 3. Ordnung. Die Einrichtung einer entsprechenden Verbindung wird daher als Maßnahme im Nahverkehrsplan berücksichtigt. Ggf. ist eine Integration in das Konstanzer Stadtbusnetz (z.B. Weiterführung der heutigen Linie 2 über Bahnhof Reichenau auf die Insel Reichenau) sinnvoll, um betriebliche Synergien zu heben und weitere Potenziale im kleinräumigen Kontext zu erschließen. Voraussetzung hierfür ist die Zustimmung der Stadt Konstanz über die entsprechende Anpassung ihrer Stadtbuslinien.	BM	Anhang 4.A M_Rei.01 M_Rei.02
QB_Rei_K.0 3	<b>Der Supermarkt im Gewerbegebiet Reichenau-Mittelzell sowie der nördliche Teil des Ortsteils Niederzell sollen an den ÖPNV angebunden werden [+3]</b> --- Zur Verbesserung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger ist die Anbindung des Gewerbegebietes Insel mit der Nahversorgung (A 1) sowie die Anbindung an Konstanz Wollmatingen und den Zähringerplatz in Konstanz erforderlich. --- Siehe auch Anhang 3.B, QB_Rei_B.04 und QB_Rei_B.06	AS/VS	Beim Einkaufszentrum im Gewerbegebiet in Mittelzell handelt es sich um eine publikumswirksame Einrichtung. Diese liegt gegenwärtig rund 620 m von der nächsten Haltestelle entfernt und damit deutlich weiter entfernt, als durch die Zielvorgabe im Nahverkehrsplan (maximal 200 m) angestrebt (vgl. Kapitel 3.2.3). Damit gilt der genannte Bereich als nicht ausreichend erschlossen. Die Errichtung von zusätzlichen Haltepunkten in diesem Bereich kann derzeit dennoch nicht umgesetzt werden, da seitens des Gemeinderates eine Einigung zugunsten eines optimierten Gesamtkonzeptes aussteht. Die derzeitige Linienführung wird daher ohne Anbindung des Bereiches Vögelsberg/Zur Säge nach in enger Abstimmung mit der Gemeinde Reichenau bis auf weiteres beibehalten.  Eine Anbindung des Ortsteiles Niederzell wird in Abstimmung mit der Gemeinde Reichenau abgeklärt. Voraussetzung hierfür ist eine für die eingesetzten Fahrzeuge geeignete Wendemöglichkeit. Ggf. kommt hierfür der Parkplatz an der Ecke Eginostr./Niederzeller Str. oder eine Häuserblockumfahrung über die Eginostr. infrage.  Das erreichbare Fahrgastpotenzial für eine dauerhafte Durchbindung der Buslinie 204 (oder vergleichbarer Linienführung) in die Konstanzer Innenstadt wird unter QB_Rei_K.02 untersucht.	BM	Anhang 4.A M_Rei.02
<b>Gemeinde Rielasingen-Worblingen</b>					
QB_RiWo_K. 01	KEINE WÜNSCHE ZUM BESTEHENDEN MOBILITÄTSANGEBOT GEÄUßERT	-	Kenntnisnahme	KoV	-
<b>Stadt Singen am Hohentwiel</b>					
QB_Sing_K. 01	KEINE WÜNSCHE ZUM BESTEHENDEN MOBILITÄTSANGEBOT GEÄUßERT	-	Kenntnisnahme	KoV	-
<b>Gemeinde Steißlingen</b>					
QB_Ste_K. 01	Wir sind mit dem seit Nahverkehrsplan in Bezug auf Steißlingen zufrieden. Es liegen seit längerem keine Beschwerden oder Anträge seitens der Bevölkerung vor.	A	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	-
QB_Ste_K. 02	Wir bitten um Beibehaltung der Routen und Taktungen in der jetzigen Form.	AS/VS	Gegenwärtig sind weder Änderungen der Linienführungen innerhalb von Steißlingen noch eine Reduzierung der Bedienungshäufigkeit der Steißlingen bedienenden Linien geplant.	KoV	-

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
<b>Stadt Stockach</b>					
<b>QB_Stok_K.01</b>	Die Stadt Stockach schätzt die seinerzeitige Wiedereinführung des Seehäsele durch den Landkreis sehr, hält es aber für zwingend erforderlich, auch das Busangebot im Verwaltungsraum Stockach und die zügige Erreichbarkeit nicht nur der Mittelzentren Singen und Radolfzell und des Oberzentrums Konstanz, sondern auch die der Mittelzentren Tuttlingen, Sigmaringen und Überlingen von Stockach aus und nach Stockach hin, deutlich zu optimieren.	AS/VS	Die Potenziale möglicher ÖPNV-Verbindungen zwischen der Stadt Stockach und Orten in den Landkreisen Sigmaringen, Tuttlingen und im Bodenseekreis werden unter QB_Ho_K.03, QB_Mü_K.01 und QB_Stok_K.03 thematisiert. Kooperation mit den genannten Landkreisen erforderlich. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens erhalten alle Nachbar-Landkreise Gelegenheit sich zu den Ergebnissen zu äußern.	<b>BM</b>	Anhang 4.A M_Ho.02 M_Mü.01 M_Mü.03 M_Stok.01 M_Stok.02
<b>QB_Stok_K.02</b>	Die Stadt und die umliegenden Gemeinden erklären sich bereit im Sinne einer zügigen Verbesserung, in Stadt und Verwaltungsraum eine Nahverkehrsuntersuchung und optimierende Überplanung mitzutragen.  Konkret schlagen wir daher vor, eine gemeinsam erarbeitete und mit den umliegenden Landkreisen abgestimmte Nahverkehrsplanung für den Verwaltungsraum Stockach, der die deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Sinne eines verlässlichen Stundentakts zum Inhalt hat, in Auftrag zu geben.	H	Im Rahmen des Nahverkehrsplans werden die Potenziale von konkret vorgeschlagenen neuen Verbindungen mit Bezug zur Stadt Stockach untersucht (siehe QB_Stok_K.03 bzgl. ÖPNV-Verbindungen in den Bodenseekreis, QB_Ho_K.03 bzgl. ÖPNV-Verbindungen in den Landkreis Sigmaringen, und QB_Stok_K.04 bzgl. ÖPNV-Verbindungen in den Landkreis Tuttlingen). Der Kreis sichert im Rahmen der Mindestvorgaben im Nahverkehrsplan ein Grundangebot ("Mobilitätsgarantie" u.a. mit dem Ziel alle Orte $\geq 150$ Einwohner mindestens im 60'-Takt zu bedienen, vgl. Kap. 3.2.2), das durch die Kommunen nach ihren individuellen Zielvorstellungen erweitert werden kann, und begleitet eine Nahverkehrsuntersuchung/Überplanung des ÖPNV in Stockach gerne mit. Die Federführung/Beauftragung hierfür liegt jedoch nicht beim Landkreis Konstanz, da er seine Ziele für den ÖPNV im gesamten Kreisgebiet bereits im Nahverkehrsplan als Rahmenvorgabe festhält ("Ausreichende Verkehrsbedienung" nach §8 Abs. 3 PBefG).	<b>BS</b>	Kap. 3.2.2
<b>QB_Stok_K.03</b>	Ausbau der Verbindungen nach Überlingen/Friedrichshafen erforderlich	AS/VS	Auf der Relation Stockach - Owingen - Überlingen wurde ein Fahrgastpotenzial i. H. v. 1.570 Fahrgästen pro Woche (ohne Binnennachfrage innerhalb des Bodenseekreises) ermittelt. Dies entspricht mindestens dem Standard einer Hauptlinie 3. Ordnung (HL3-Standard). Gegenwärtig wird die gesamte Relation durch die Linie 7392 mit einem deutlich niedrigeren Angebotsstandard bedient. Eine dem HL3-Standard entsprechende Erweiterung des Fahrtenangebots wird daher als Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Wenn möglich, soll im Bereich Mahlspüren im Tal ein Anschluss von/zur Linie 101 Richtung Hohenfels (Relation Überlingen - Hohenfels) realisiert werden, um weitere 130 Fahrgäste pro Woche zu gewinnen. Zur Vermeidung schädlicher Busparallelbedienungen sollen sich die Linien 101 und 7392 auf dem gemeinsam bedienten Abschnitt Stockach - Mahlspüren im Tal Mo-Fr zu einem Halbstundentakt und an Sa, So/F zu einem 60'-Takt ergänzen. Um die kreisübergreifende Verbindung nach oben genanntem Standard realisieren zu können ist eine Kooperation mit dem Bodenseekreis erforderlich.	<b>BM</b>	Anhang 4.A M_Stok.01

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
QB_Stok_K.04	Ausbau der Verbindungen nach Tuttlingen erforderlich	AS/VS	<p>Auf der Relation Stockach - Krätlemühle - Liptingen - Tuttlingen (heutige Buslinie 103) wurde ein Fahrgastpotenzial i. H. v. 1.035 Fahrgästen pro Woche (ohne Binnennachfrage innerhalb des Landkreises Tuttlingen) ermittelt. Dies entspricht dem Standard einer Ergänzungslinie Grundversorgung. Für eine Angebotserweiterung nach dem nächsthöheren Standard einer Hauptlinie 3. Ordnung (HL3-Standard; mindestens 1.200 Fahrgäste pro Woche erforderlich) sind weitergehende Maßnahmen notwendig, mit dem Ziel alle Fahrgastpotenziale im Korridor Stockach - Tuttlingen möglichst gut zu erschließen. Hierzu wurde eine integrierte Betrachtung der vorhandenen Verkehre und Fahrgastpotenziale beiderseits der Kreisgrenze vorgenommen. Im Ergebnis wird empfohlen die bestehende TUTicket-Linie 350 und VHB-Linie 104 (unter gleichzeitiger Erweiterung der Schnellbuslinie 103 zu einer Linie mind. nach HL3-Standard) in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Tuttlingen miteinander zu verknüpfen, um ein tägliches Grundangebot für eine optimale Erschließung der kleinräumigen Nachfrage (insbesondere der Gemeinde Emmingen-Liptingen und Teilen der Gemeinde Eigeltingen) zu schaffen.</p> <p>Der Korridor Stockach - Tuttlingen ist darüber hinaus Bestandteil des förderfähigen Netzes des Förderprogramms "Regiobuslinien" des Landes Baden-Württemberg. Voraussetzung für eine Förderung ist u.a. die Gewährleistung von Angebotsstandards, die ungefähr denen des HL2-Netzes (vgl. Kap. 3.2.2) entsprechen. Durch diese höherwertigen Standards können über die ermittelten Mengen hinaus weitere Fahrgastpotenziale erschlossen werden (z.B. mittels eines durch das attraktivere Angebot induzierten höheren Modal Splits zugunsten des ÖPNV).</p> <p>Eine mindestens dem HL3-Standard bzw. dem des Förderprogramms Regiobuslinien entsprechende Erweiterung des Fahrtenangebots (sowohl der Linie 103 als auch der neu konzipierten Linie 104 mit Verlängerung in den Landkreis Tuttlingen) wird daher als Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Kooperation mit Landkreis Tuttlingen erforderlich.</p> <p>Infolge der genannten Linienverknüpfung muss zugunsten optimaler, symmetrischer Rundumanschlüsse im Taktknoten Tuttlingen (nach Donaueschingen, Singen und Stuttgart) der Fahrplan der Linie 104 im Bestand 2022 in Fahrtrichtung Stockach um 30 Minuten gedreht werden. Infolgedessen würden in Stockach zur Bahnlinie RB32/seehäse (Fahrtrichtung Heudorf &gt;&gt; Radolfzell) <u>in der Schwachverkehrszeit</u> (zu Zeiten, in denen die RB32 im 60'-Takt bedient wird) unzumutbare Wartezeiten entstehen. Daher ist eine ganztägige Bedienung des seehäse im Halbstunden-Takt erforderlich. Die gegenwärtige Asymmetrie des seehäse bzw. sein fehlender Halbstundentakt in der Schwachverkehrszeit würde sich bei ausbleibender Behebung ebenfalls negativ auf die nachfolgenden Themen auswirken: QB_Ho_K.03 (Neukonzeption Bereich Hohenfels), QB_Mü_K.01 (Neukonzeption Bereich Mühlingen) sowie Anhang 3.B, QB_Rz_B.01 (Anschlussprobleme zwischen seehäse und RE2 in Radolfzell in der Schwachverkehrszeit). Eine nachhaltige Behebung dieses Zustandes ist vsl. erst nach dem Jahr 2030 mit Realisierung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen zur Bodenseegürtelbahn, die mit dem seehäse betrieblich in Zusammenhang steht, möglich.</p>	<b>BM</b>	Anhang 4.A M_Stok.02
QB_Stok_K.05	Spätere Taktung Zug Radolfzell - Stockach	SPNV	Siehe Anhang 3.B, QB_Rz_B.26	<b>BM</b>	Anhang 4.A M.2.m

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
QB_Stok_K.06	Espasingen soll auch durch die Linie 105 bedient werden.	AS/VS	<p>Für alle Orte mit mehr als 150 Einwohnern - und damit auch Espasingen (766 Einwohner) - wird eine tägliche Anbindung im Taktverkehr von 6 bis 22 Uhr (Mo-Fr im 60'-Takt; Sa, So/F im 120'-Takt) angestrebt (vgl. Kapitel 3.2.2). Gegenwärtig wird Espasingen durch die Linie 7389 montags bis freitags von 6 bis 20 Uhr im 60'-Takt, samstags sowie sonn-und feiertags jeweils von 9 bis 18 Uhr im 180'-Takt bedient. Eine Ergänzung des bestehenden Angebots, sodass die Mobilitätsgarantie gemäß Kapitel 3.2.2 erfüllt wird, wird als Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Darüber hinaus wird ein Bahnhalt in Espasingen für die Bahnlinie RB31 als Ziel verfolgt.</p> <p>Die Buslinie 105 muss Anschlüsse an den Bahnhöfen in Ludwigshafen und Stahringen wahrnehmen. Eine zusätzliche Bedienung von Espasingen würde zu Fahrzeitverlängerungen von ca. 3 Minuten pro Fahrt verursachen und damit in Einzelfällen Anschlussverluste an mindestens einem der genannten Bahnhöfe und ggf. nicht mehr mit vorhandenen Ressourcen fahrbare Fahrzeug- und Personalumläufe verursachen. Dem steht eine bessere kleinräumige Erreichbarkeit auf den Relationen Espasingen - Bodman - Stahringen und Espasingen - Gewerbegebiet Bühlhof gegenüber (rund 290 Fahrgäste pro Woche).</p> <p>Angesichts dieser Ausgangslage und den überschaubaren, zusätzlich erschließbaren Fahrgastpotenzialen können nur einzelne Fahrten der Linie 105 - nämlich jene, bei denen keine Nachteile oder signifikante Mehrkosten an anderer Stelle stehen - über Espasingen geführt werden. Dies wird als Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufgenommen.</p>	<b>BM</b>	Anhang 4.A M_Stok.03 M_Stok.04
<b>Stadt Tengen</b>					
QB_T_K.01	Verbindung in den Nachbarlandkreis und in die Schweiz (Berufsverkehr) erforderlich	AS/VS	<p>Auf der Relation Tengen - Schaffhausen/Thayngen wurde ein Fahrgastpotenzial i. H. v. rund 390 Fahrgästen pro Woche (ohne Binnennachfrage innerhalb des Landkreises Konstanz und der Schweiz und ohne touristische Effekte) ermittelt, welche derzeit mangels zumutbarer Verbindungen nicht erschlossen sind. Dies entspricht dem Standard einer Ergänzungslinie Grundversorgung. Für eine Angebotserweiterung nach dem nächsthöheren Standard einer Hauptlinie 3. Ordnung (HL3-Standard; mindestens 1.200 Fahrgäste pro Woche erforderlich) sind weitergehende Maßnahmen erforderlich, mit dem Ziel alle Fahrgastpotenziale im genannten Korridor möglichst gut zu erschließen. Hierdurch wären insgesamt rund 1.470 bis 1.560 Fahrgäste pro Woche (abhängig von der Umsetzungsvariante) erreichbar. Denkbar ist hierbei eine Verknüpfung der vorhandenen Verkehrsleistungen beiderseits der Landesgrenze (VBSH-Linie 23 oder 24 mit VHB-Linie 301), sofern hierdurch keine Nachteile an anderer Stelle und signifikante Mehrkosten hierdurch entstehen.</p> <p>Des Weiteren ist der Korridor Donaueschingen - Blumberg - Schaffhausen Bestandteil des förderfähigen Netzes des Förderprogramms "Regiobuslinien" des Landes Baden-Württemberg. Voraussetzung für eine Förderung ist u.a. die Gewährleistung von Angebotsstandards, die ungefähr denen des HL2-Netzes (vgl. Kap. 3.2.2) entsprechen. Durch diese höherwertigen Standards können über die ermittelten Mengen hinaus weitere Fahrgastpotenziale erschlossen werden (z.B. durch einen höheren Modal Split zugunsten des ÖPNV). Ggf. ist im Zusammenhang mit QB_T_K.03 eine Förderung möglich.</p> <p>Im Ergebnis soll die Gemeinde Tengen direkt mit den Nachbargemeinden in der Schweiz durch eine geeignete Konzeption verbunden werden. Dies wird als Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Zur Gewährleistung einer Mindestmobilität i. S. der Daseinsvorsorge soll die im Zusammenhang mit QB_T_K.03 neukonzipierte Linie 301 die Haltestelle "Wiechs a. R., Schlauch" bedienen, um dort lastrichtungsbezogene Anschlüsse zur VBSH-Linie 23 von/nach Schaffhausen herzustellen. Zusätzlich hierzu ist eine Verlängerung bis Thayngen denkbar mit dortigem Anschluss zur S24 von/nach Zürich (ganztägig) und in Lohn zur VBSH-Linie 24 von/nach Schaffhausen (während der Hauptverkehrszeit). Um die beschriebene Konzeption realisieren zu können ist eine Kooperation mit dem Kanton Schaffhausen erforderlich.</p> <p>Das Potenzial für die Relation (Singen -) Tengen - Blumberg wird unter QB_T_K.03 betrachtet.</p>	<b>BM</b>	Anhang 4.A M_T.01
QB_T_K.02	Anbindung an Schienenverkehr und Ringzug erforderlich.	AS/VS	<p>Tengen ist bereits über die Linien 300 (in Singen) und 301 (in Engen) an den Schienenverkehr angebunden. Um auch einen Anschluss an den Ringzug in Blumberg-Zollhaus oder Donaueschingen herzustellen, müsste eine neue ÖPNV-Verbindung eingerichtet werden (z.B. in Form einer Verlängerung der Schnellbuslinie 900 Donaueschingen - Blumberg in den Landkreis Konstanz). Details zu Fahrgastpotenzialen und Umsetzungsmöglichkeiten werden unter QB_T_K.03 betrachtet.</p>	<b>KoV</b>	-

Lfd.Nr.	Anliegen	Themenbereich	Stellungnahme Landkreis Konstanz	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
QB_T_K.03	Taktverdichtung Richtung Singen wegen dem Berufsverkehr erforderlich	AS/VS	<p>Auf der Relation Singen - Tengen wurde ein Reisezeitverhältnis zwischen 1,9 und 2,2 ggü. MIV festgestellt. Damit wird diese gegenwärtig nicht zumutbar bedient (Grenzwert 1,8; vgl. Kap. 3.2.2). Da eine Verkürzung der Reisezeit mittels vorhandener Linien nicht erreichbar ist - es würden Ortsteile mit mehreren tausend Einwohnern aus dem ÖPNV-Netz entfernt - und da unter QB_T_K.02 der Wunsch nach besseren ÖPNV-Verbindungen in den Nachbarkreis geäußert wurde (mit dem ÖPNV benötigt man von Tengen bis Blumberg 8 bis 9,3 Mal länger, als mit dem MIV), wurde eine integrierte Betrachtung des gesamten Korridors Singen - Tengen - Blumberg vorgenommen, mit dem Ziel die genannten Mängel zu beheben, ohne die Anbindung anderer Ortsteile zu verschlechtern unter gleichzeitiger Wahrung bzw. Schaffung von systematischen Anschlussbeziehungen an den Taktknoten.</p> <p>Für eine neue Schnellbusverbindung, die in Form einer Verlängerung der VSB-Linie 900 Donaueschingen - Blumberg über Kommingen - Tengen - Blumenfeld - Binningen - Riedheim - Hilzingen bis Singen denkbar ist, wurde ein Fahrgastpotenzial i. H. v. rund 4.050 Fahrgästen pro Woche (ohne Binnennachfrage innerhalb des Schwarzwald-Baar-Kreises) ermittelt, wobei sich ein wesentlicher Schwerpunkt dieses Potenzials zwischen Tengen und Singen konzentriert. Dies entspricht dem Standard einer Hauptlinie 2. Ordnung. Werden allein die kreisübergreifenden Relationen zwischen dem Landkreis Konstanz und dem Schwarzwald-Baar-Kreis (ohne die jeweilige Binnennachfrage) betrachtet, ergibt sich ein Fahrgastpotenzial von rund 600 Fahrgästen pro Woche, welches derzeit aufgrund der unzumutbaren Verbindungen jedoch unerschlossen ist und eine Erschließung mittels einer gebrochenen Relation mit Umsteigezwang, ggf. erforderlicher Voranmeldung und damit verbundenen Komfortverlusten/Nutzungsbarrieren vermutlich auch nicht wahrscheinlich erscheint. Mit der Sauschwänzlebahn befindet sich in Blumberg eine regional bedeutsame publikumswirksame Attraktion, die gegenwärtig aus weiten Teilen des Landkreises Konstanz nur unzureichend erreichbar ist. Durch die Ausrichtung der Schnellbuslinie auf den Taktknoten Singen und der umlauftechnisch ungünstigen Fahrzeit von 37 Minuten bis Tengen würden bei einem dortigen Linienendpunkt vsl. hohe Standzeiten (ca. 45 Min.) ohne Nutzen entstehen. Zur Herstellung einer räumliche Barrierefreiheit (vgl. Kap. 4.3.3) ist ein attraktiver Lückenschluss bis Blumberg in jedem Fall anzustreben.</p> <p>Des Weiteren ist der Korridor Donaueschingen - Blumberg - Schaffhausen Bestandteil des förderfähigen Netzes des Förderprogramms "Regiobuslinien" des Landes Baden-Württemberg. Gegenwärtig besteht keine direkte Verbindung zwischen Blumberg und Schaffhausen. Eine tagesdurchgängige, tägliche Umsteigeverbindung über Tengen ist nach Umsetzung der Schnellbusverbindung (Donaueschingen - Blumberg - Tengen - Singen fahrplantechnisch durch eine Kombination mit einer neukonzipierten Linie 301 (Engen - Tengen - Wiechs am Randen - CH) möglich. Eine Förderung sowohl der Schnellbusverbindung, als auch der Linie 301 (mindestens Abschnitt Tengen - CH) soll geprüft werden.</p> <p>Angesichts der beschriebenen Gesamtsituation wird empfohlen, die Schnellbusverbindung mindestens bis Blumberg durchzubinden und wenn möglich mit der VSB-Linie 900 zu verknüpfen. Um die kreisübergreifende Verbindung nach oben genanntem Standard realisieren zu können ist eine Kooperation mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis erforderlich.</p> <p>Zusätzlich zu obiger Schnellbusverbindung soll die Buslinie 300 neu geordnet werden: Für den Linienverlauf Singen - Hilzingen - Riedheim - Hofwiesen - Schlatt am Randen - Büßlingen - Tengen wurde ein Fahrgastpotenzial von rund 3.610 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Dies entspricht dem Standard einer Hauptlinie 2. Ordnung. In Tengen soll die Linie zum Freizeitzentrum am Espelsee verlängert werden, um diesen Bereich an den ÖPNV anzubinden und damit bisher unerschlossene Potenziale zu erschließen. Der mit der neuen Linienführung neu erschließbare Ortsteil Hofwiesen (ca. 40 Einwohner) kann zugunsten höherer Betriebsstabilität nur bei Ausstiegswunsch oder nach Voranmeldung bedient werden.</p> <p>Im Ergebnis wird die oben beschriebene Neukonzeption des Korridors Singen - Tengen (- Blumberg) als Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufgenommen.</p>	BM	Anhang 4.A M_T.01
<b>Gemeinde Volkertshausen</b>					
QB_V_K.01	KEINE WÜNSCHE ZUM BESTEHENDEN MOBILITÄTSANGEBOT GEÄUßERT	-	Kenntnisnahme	KoV	-