

Anliegen von Institutionen Erste Beteiligungsstufe – Stellungnahmen vor der Angebotskonzeption	Prüfung der Anliegen von Institutionen [Stand 03.06.2024]
---	--

Themenbereiche	A = Allgemeine Anmerkungen AQ = Aufenthaltsqualität AS/VS = Anbindungs- & Verbindungsstandard B = Barrierefreiheit EM = Ergänzende Mobilität ES = Erschließungsstandard H = Sonstige Hinweise S = Service, Kommunikation & Verhalten des Fahr-/Betriebspersonals SPNV = Schienenpersonennahverkehr T = Tarife W/FGI = Bewerbung des bestehenden Angebots / Fahrgastinformation	Prüfergebnisse KoV = Kenntnisnahme ohne weitere Veranlassung KW = Kenntnisnahme & Weiterleitung an zuständige Stelle BM = Berücksichtigung im Nahverkehrsplan als Maßnahme mit Priorisierung BS = Sonstige Berücksichtigung im Nahverkehrsplan
		Sofern ein Anliegen im Nahverkehrsplan berücksichtigt wurde, gibt der Code (z.B. Kapitel "Kap. 3.4.8" oder Maßnahme "M_NO.5") 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	Prüf-ergebnis	Berücksich-tigungsort
Initiative Bodensee S-Bahn					
QB_IBSB.1	3.2.1 Ziele für die Anbindung des Landkreises Konstanz im überregionalen Schienennetz neu: „Agglo-S-Bahn Singen – Konstanz – Kreuzlingen Hafen – Romanshorn (zusätzliche Linie zum Seehas-30-min-Takt) als mittelfristiges Ziel “ (alternativ wäre ein Viertelstundentakt des Seehas´ mit entsprechenden Verlängerungen möglich) (bisher: Agglo-S-Bahn Singen – Konstanz – Kreuzlingen Hafen – Münsterlingen (zusätzliche Linie zum Seehas-30-min-Takt) als langfristiges Ziel) Begründung: Der Zielort Münsterlingen ist aus der Perspektive des Agglo-S-Bahn-Projekts hinsichtlich des Einzugsgebietes stimmig gewählt – für das Gesamtsystem dürfte die verhältnismäßig kurze Verlängerung über Münsterlingen hinaus bis Romanshorn besser sein. Der Bahnknoten Romanshorn bietet gute Anschlüsse in alle drei weiteren Richtungen. Besonders hervorzuheben ist dabei die S7, die ab 2022 in ihrer neuen Variante Rorschach über Bregenz mit Lindau verbinden wird. Es ist davon auszugehen, dass diese Verbindung mittelfristig bis mindestens Romanshorn verlängert bzw. über die bestehende S7 durchgebunden wird. Ohne diese Verlängerung gäbe es keine umsteigefreie Verbindung im S-Bahn-Bereich von Konstanz nach Romanshorn.	SPNV	In der Machbarkeitsstudie zur Agglo-S-Bahn (SMA/Infras, 2019) ist eine Verlängerung des seehas bis Münsterlingen vorgesehen. Einschränkend wird dort mit Blick auf den Umsetzungshorizont ausgeführt, dass "... diese Konzeption auf dem Korridor nach Münsterlingen weitergehende Infrastrukturmassnahmen auslöst, welche nicht in den bisherigen nationalen Planungen STEP [Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur der Schweizerischen Eidgenossenschaft] Ausbauschnitt 2035 bzw. den dort ausgewiesenen Massnahmen berücksichtigt sind" und "eine Realisierung vor 2040 kaum denkbar" ist. Der Nahverkehrsplan fokussiert seine Aussagen auf einen Umsetzungshorizont von ungefähr 5 Jahren, in diesem Fall also noch vor den 2030er Jahren. Eine Verlängerung des seehas bis Romanshorn obliegt darüber hinaus nicht der Zuständigkeit der deutschen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr. Vor den genannten Hintergründen wird an den bisherigen Zielen auf Grundlage der grenzüberschreitend gemeinsam erarbeiteten Machbarkeitsstudie festgehalten.	KoV	-
QB_IBSB.2	3.2.1 Ziele für die Anbindung des Landkreises Konstanz im überregionalen Schienennetz neu: „Elektrifizierung und Ausbau der Bodenseegrütelbahn Radolfzell – Friedrichshafen. Ermöglichung eines 30-Min-Taktes sowohl der IRE als auch der Regionalbahn sowie der Nahverkehrshalte Espasingen, Stahringen und Radolfzell-Haselbrunn“ (bisher: Elektrifizierung und Ausbau der Bodenseegrütelbahn Radolfzell – Friedrichshafen. Ermöglichung eines 30-Min-Taktes der Regionalbahn sowie der Nahverkehrshalte Espasingen, Stahringen und Radolfzell-Haselbrunn.) Begründung: Die Unterstützung der Vorzugsvariante (2x RB, 2x IRE) für den Ausbau der Gürtelbahn ist selbstverständlich besser als die inzwischen aus der Zeit gefallene Referenzvariante (vgl. Koalitionsvertrag 2021, der einen Halbstundentakt als SPNV-Ziel beinhaltet). Allerdings sollte der kommende Ausbau der Gürtelbahn konsequent genutzt werden, um auch einen Halbstundentakt im Fernverkehr zu ermöglichen. Dies bedarf mindestens eines weiteren Doppelspurabschnittes, um die Eigenkreuzung des IRE zu ermöglichen. Auch bei höheren Kosten ist dies anzustreben, da es vermutlich nach Abschluss der jetzt geplanten Bautätigkeiten lange zu keinem weiteren Ausbau mehr kommen wird. Danach zu erkennen, dass ein Halbstundentakt auch im IRE-Bereich analog zum D-Takt wichtig ist, wäre zu spät.	SPNV	Im dritten Entwurf für den Deutschland-Takt ist eine Ausweitung der auf dem Abschnitt östlich von Singen gegenwärtig im 120'-Takt bedienten Bahnlinie IRE 3 auf einen 60'-Takt vorgesehen. Zusammen mit der Bahnlinie RB31 soll ein Halbstunden- bzw. abschnittsweise 20/40-Minuten-Takt auf der Gesamtstrecke Singen-Friedrichshafen realisiert werden. Inwieweit eine Ausweitung dieses Grundangebots möglich ist, kann im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht beurteilt werden. Aufgabenträger der genannten Linien ist das Land Baden-Württemberg. Der Vorschlag, die Bahnlinien IRE3 und RB31 jeweils in 30'-Takt zu bedienen, sodass zwischen Singen/Radolfzell und Friedrichshafen 4 Fahrten pro Stunde angeboten würden, wird als Ziel in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Voraussetzung hierfür ist der Infrastrukturausbau der Bodenseegrütelbahn und eine Finanzierung der Betriebsleistungen durch das Land Baden-Württemberg.	BM	Anhang 4.A M.2.n

<p>QB_IBSB.3</p>	<p>3.2.2 Ziele für die Fortentwicklung des SPNV im Landkreis Konstanz Weitere Ziele: neu: Mittelfristig ist die volle Reaktivierung der Hegau-Ablachtalbahn zwischen Stockach und Mengen/Sigmaringen anzustreben. Dies gilt sowohl für den SPNV zwischen Radolfzell und Mengen/Sigmaringen als auch für überregionale Züge entlang der Achsen Ulm – Bodensee – Zürich und Stuttgart – Radolfzell. (bisher: Einrichtung eines Freizeitverkehrs an einzelnen Feiertagen auf der Schienenstrecke Stockach – Mengen) (erledigt)</p> <p>Begründung: Die Einrichtung des Freizeitverkehrs beginnt nach aktuellem Stand im Juli und ist damit als erledigt zu betrachten. Daher ist es wichtig, den Fokus nun auf die ordentliche und vollständige Reaktivierung der Strecke für den Nah- und Fernverkehr in den genannten Relationen zu richten.</p>	<p>SPNV</p>	<p>Ein täglicher Regelbetrieb der Ablachtalbahn Stockach - Meßkirch - Mengen über den seit Juli 2021 bestehenden Freizeitverkehr hinaus ist als Ziel im Nahverkehrsplan berücksichtigt. Der Voraussetzung zur Umsetzung dieses Ziels ist eine positive Nutzen-Kosten-Untersuchung, verbunden mit einer Finanzierung des Bahnbetriebs durch das Land Baden-Württemberg, welches Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ist. Der Landkreis Konstanz unterstützt entsprechende Untersuchungen im Rahmen seiner Möglichkeiten.</p> <p>Bzgl. einer möglichen Nutzung der Strecke für den Fernverkehr, siehe QB_IBSB.6.</p>	<p>BS</p>	<p>Kapitel 3.2.2.3</p>
<p>QB_IBSB.4</p>	<p>neu: Eine Reaktivierung der Verbindung Etwilen - Singen für den SPNV ist kurzfristig anzustreben. Mögliche Varianten sind einerseits ein Inselbetrieb zwischen Singen und Etwilen, andererseits eine Integration der Strecke in das ZVV/Ostwind-Netz (Verlängerung S29 Winterthur-Etwilen gen Singen mit Flügelung in Etwilen). (bisher: Mittelfristig ist die Reaktivierung der Schienenverbindung Singen – Rielasingen – Etwilen für den Schienenpersonenverkehr zu prüfen) (in Bearbeitung)</p> <p>Begründung: Da die Strecke durch den vollzogenen Lückenschluss am Kreisverkehr in Singen inzwischen wieder durchgängig befahrbar ist und bereits Museumsverkehr stattfinden kann, ist eine Reaktivierung für den SPNV relativ einfach zu erreichen. Aktuell laufen in den Kommunen Singen und Rielasingen die Bestrebungen zur Ausschreibung der entsprechenden Machbarkeitsstudie. Es liegt nahe, diese Aktivitäten durch entsprechende Repräsentierung im NPV abzubilden.</p>	<p>SPNV</p>	<p>Eine Verlängerung der aus Winterthur kommenden Bahnlinie S29 ab Etwilen bis Singen setzt neben der Wiederinbetriebnahme der Infrastruktur für den Fahrweg eine Elektrifizierung der gesamten Strecke voraus. Für die vorgeschlagene Flügelung der Züge in Etwilen müssten dort die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden (u.a. eine Weichenverbindung vom stillgelegten Streckengleis von/nach Singen zu den beiden Bahnsteiggleisen und eine entsprechende Anpassung der Signaltechnik). Die technische Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit dessen wurde bislang noch nicht geprüft und liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Konstanz.</p> <p>Der Landkreis Konstanz unterstützt eine Prüfung der Reaktivierung der Bahnstrecke Singen - Etwilen und hat dies bereits im Nahverkehrsplan dokumentiert (vgl. Kap. 3.2.2.3). Angesichts der beschriebenen technischen sowie weiteren offenen Fragen hinsichtlich der Umsetzung ist es noch zu früh, um sich zu konkreten Betriebskonzepten zu äußern, zumal hierfür das Einverständnis der Aufgabenträger des Regionalverkehrs in der Schweiz sowie des Landes Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr auf dem deutschen Teil der Strecke noch eingeholt werden muss.</p>	<p>BS</p>	<p>Kapitel 3.2.2.3</p>
<p>QB_IBSB.5</p>	<p>3.2.5 Ausbau der SPNV-Infrastruktur neu: Entschärfung des Engpasses zwischen KN-Petershausen und Konstanz Bf mittels eines doppelspurigen Ausbaus (bisher: -)</p> <p>Begründung: Der eingleisige Streckenabschnitt zwischen KN-Petershausen und KN-Bahnhof stellt eine große Restriktion entlang der Seehas-Strecke dar. Aktuell ist deswegen nur noch eine Trassenmöglichkeit frei, diese befindet sich in der verschobenen halben Stunde zum Takt der Schwarzwaldbahn. Wird diese Lücke, wie angedacht, durch den „Spangenzug“ Basel – St.Gallen gefüllt, ist die Kapazität der Strecke mit vier Verbindungen pro Richtung (2xSeehas, 1xSWB, 1xSTG-BAS) + 1 Güterzug erschöpft. Weitere Verdichtungen wie z.B. der Viertelstundentakt Seehas, der Halbstundentakt Schwarzwaldbahn oder die Einführung der Agglo-S-Bahn wären somit nicht mehr möglich. Es ist daher von enormer Wichtigkeit, diesen Engpass perspektivisch zu beseitigen. Da die Rheinbrücke in wenigen Jahren ohnehin einer Revision unterzogen werden muss, bietet sich dies an, generell auf Doppelspur umzusteigen und so die Kapazität der Gesamtstrecke stark zu erhöhen.</p>	<p>SPNV</p>	<p>Der zweigleisige Ausbau des Abschnitts Konstanz - Konstanz-Petershausen wird in der Machbarkeitsstudie zur Agglo-S-Bahn (SMA/Infras, 2019) thematisiert und als infrastrukturelle Voraussetzung für die Variante B1 benannt. Die Maßnahme wird daher in das Kapitel "Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur" aufgenommen.</p>	<p>BM</p>	<p>Anhang 4.A M.2.o</p>

QB_IBSB.6	<p>neu: Mittelfristiger Ausbau der Hegau-Ablachtalbahn (Beschleunigung des Fernverkehrs, Ausbau von Kreuzungstellen) (bisher: -)</p> <p>Begründung: Der aktuell angestrebte Reaktivierungsprozess bezieht sich in erster Linie auf den SPNV. Perspektivisch sind jedoch auch die Möglichkeiten der Strecke für den überregionalen Verkehr in den Blick zu nehmen. Dies betrifft sowohl eine Ost-West-Achse von Ulm via Ablachtalbahn nach Zürich also auch eine Nord-Süd-Achse von Stuttgart – Stuttgart Flgh. – Tübingen – Ablachtalbahn – Radolfzell. Insofern sind nach Eröffnung des Tiefbahnhofes, der NBS Stuttgart – Ulm und der Wendlinger Kurve in dieser Richtung schnellere Verbindungen möglich, von denen der östliche Landkreis speziell und der gesamte Landkreis allgemein profitieren könnte, da sich so einen Bypass für die notorisch unzuverlässige Gäubahn entwickeln könnte.</p>	SPNV	Derzeit wird eine Reaktivierung der Ablachtalbahn ("Biberbahn") zwischen Stockach und Mengen für eine tägliche Bedienung geprüft. Für die Einrichtung eventuell möglicher Fernverkehre bzw. langlaufender Regionalverkehre ist der Landkreis Konstanz nicht zuständig.	BM	Anhang 4.A M.2.h
QB_IBSB.7	Wir gehen davon aus, dass bei der Überarbeitung des Planes diejenigen Passagen aktualisiert werden, die nicht mehr dem zeitlichen Rahmen entsprechen oder bereits in der Ausführung sind (z.B. Hochrheinbahn). Daher haben wir zu diesen Punkten keine speziellen Änderungsanträge formuliert.	A	Kenntnisnahme	KoV	-
QB_IBSB.8	Wichtig wäre jedoch, dass sich die beiden konkreten Reaktivierungsbestrebungen mit Bezug zum Landkreis (Ablachtalbahn, Etwilten – Singen) in angemessener und progressiver Form in der Neufassung finden. Gleiches gilt für die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen (Beseitigung Engpässe Rheinbrücke und Brandbühltunnel, Überleitstellen und Gleiswechselbetrieb) entlang der Hochrhein- und der Schwarzwaldbahn und einen zukunftsweisenden Ausbau der Gürtelbahn mit langen Doppelspurabschnitten. Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Vorschläge angemessen berücksichtigen könnten.	A	Aufgabenträger für den Schienenpersonannahverkehr ist das Land Baden-Württemberg. Der Landkreis Konstanz ist bestrebt eine Reaktivierung der Bahnstrecken Singen - Etwilten und Stockach - Mengen (Ablachtalbahn) zu prüfen und hat dies im Nahverkehrsplan dokumentiert (siehe Kap. 3.2.2.3). Im Juli 2021 ist ein Freizeitverkehr am Wochenende auf der Ablachtalbahn unter dem Namen "Biberbahn" in Betrieb gegangen. Die übrigen genannten Infrastrukturmaßnahmen sind entweder weiterhin als Ziele im Nahverkehrsplan enthalten oder wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Agglo-S-Bahn (SMA/Infras 2019) thematisiert.	BS	Kapitel 3.2.2
Kreissenienerrat					
QB_KSR.1	Fahrgastinformation mittels QR-Code: Der Kreissenienerrat schlägt vor, das Fahrgastinformationssystem mit einem QR-Code zu ergänzen. Immer mehr Menschen benutzen ein Smartphone oder Tablet für die Kommunikation. Auch Senioren benutzen vermehrt diese Geräte, mit denen ein QR-Code zu einem Internetportal hergestellt werden kann. Über diesen Weg der elektronischen Kommunikation können den Fahrgästen in Echtzeit Verspätungen, Anschlussverbindungen und Haltestellen mitgeteilt werden. Fahrtrichtung und alle Haltestellen in der Fahrtrichtung der Linie, gegebenenfalls mit Ortschaftsplänen hinterlegt, können ebenso angezeigt und wenn nötig mit Erläuterungen geändert werden. Auch außerplanmäßige Verzögerungen können den Fahrgästen aktuell mitgeteilt werden. Die Darstellung auf dem Smartphone und die Bedienbarkeit der Anzeige sollten benutzerfreundlich sein. Gegebenenfalls kann die Benutzerfreundlichkeit in einem Pilotprojekt getestet werden. Der Kreissenienerrat schlägt die Einführung einer Information mittels QR-Code mit der Echtzeit-Angabe sowie der Anzeige der Haltestellen in Fahrtrichtung zur Erhöhung der Fahrgastzufriedenheit vor.	W/FGI	An den Haltestellen der Buslinien 200 und 400 wurden bereits QR-Codes platziert. Ab Mitte 2022 soll auch ein Abruf von Echtzeitdaten zur aktuellen Betriebslage hierüber möglich sein. Eine Ausweitung der QR-Codes auf weitere Haltestellen ist geplant. Des Weiteren ist es schon heute über gängige Smartphone-Apps (z.B. bewegt Bus&Bahn, DB Navigator) möglich, eine digitale Fahrplanauskunft mit vielerorts vorhandenen Echtzeitdaten sowie eine mobile Ticketbuchung über das Handyticket zu nutzen.	BM	Anhang 4.A M.7
QB_KSR.2	Finanzieller Anreiz für den Umstieg auf den ÖPNV: Der Kreissenienerrat schlägt außerdem vor, eine spürbare Vergünstigung der Fahrpreise bei Fahrten mit dem öffentlichen Bus- und Schienennahverkehr außerhalb des Berufsverkehrs im Landkreis zu prüfen. Im Zuge der Maßnahmen zum Klimaschutz und den gleichzeitig einsetzenden Veränderungen und Verteuerungen beim Individualverkehr, könnten viele Bürger zum Umstieg auf den ÖPNV angeregt werden. Darüber hinaus kann mit einem finanziellen Anreiz für den öffentlichen Nahverkehr im Landkreis auch Senioren der Verzicht auf das eigene Auto erleichtert werden.	T	Eine dynamische Bepreisung im ÖPNV nach Tageszeiten/Auslastung, bei der das aktuelle Niveau der Fahrgeldeinnahmen gleichbleibt, würde vsl. dazu führen, dass sich Fahrscheine in der Hauptverkehrszeit erheblich verteuern müssten, um niedrigere Preise in der Schwachverkehrszeit quersubventionieren. Im ÖPNV würde sich das besonders auf die Preise von Abo-Fahrkarten auswirken, da in der Hauptverkehrszeit besonders häufig Kunden mit dieser Fahrkartengruppe unterwegs sind. In einer dynamischen Bepreisung wird daher keine empfehlenswerte Maßnahme zur dauerhaften Kundenbindung gesehen, zumal Hauptnutzergruppen des ÖPNV häufig einkommensschwache Bevölkerungsgruppen sind. Alternativ zu einer dynamischen Bepreisung mit Anhebung der Ticketpreise zur Hauptverkehrszeit müssten zeitweise niedrigere Preise anderweitig kofinanziert werden. Der Landkreis Konstanz plant dies derzeit nicht.	KoV	-

QB_KSR.3	Verbindung Konstanz - Stuttgart und Flughafen Stuttgart: Mit Blick auf den Deutschlandtakt muss die Verbindung von Konstanz nach Stuttgart verbessert werden und die Verbindung zum Flughafen Stuttgart eingerichtet werden. Es wäre wünschenswert, wenn diese Ziele ohne Umsteigen erreicht werden könnten.	AS/VS	Ziele für eine angemessene Anbindung an den überregionalen Verkehr (darunter Verbindungen nach Stuttgart) sind im Nahverkehrsplan berücksichtigt (vgl. Kap. 3.2.2.4). Schon heute bestehen einzelne Direktzüge zwischen Konstanz und Stuttgart. Für die Beurteilung der Erforderlichkeit und Umsetzung zusätzlicher Direktverbindungen ist entweder das Land Baden-Württemberg zuständig (sofern SPNV-Verbindung) oder die Eisenbahn- bzw. Fernbusunternehmen, die in eigenem Ermessen über die Einrichtung neuer Fernverbindungen entscheiden. Mit Umsetzung des Deutschland-Taktes im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 ist vorgesehen, Züge der Gäubahn über den Flughafen Stuttgart zu führen.	BS	Kapitel 3.2.2.4
QB_KSR.4	Busverbindung für Wohngebiet Radolfzell Otto-Blesch-Str.: Das Wohngebiet in Radolfzell Otto-Blesch-Straße sollte wieder eine Bus-Verbindung erhalten. Die Haltestelle Stockacher Straße ist für Bürger mit einer Gehbehinderung nur schwer erreichbar. Eine Bus-Verbindung über die Ringstraße Otto-Blesch-Straße muss daher wieder eingerichtet werden.	ES	Aufgabenträger für die Stadtbuslinien in Radolfzell ist die Stadt Radolfzell. Ihre Ziele für die Erschließungsqualität ihres Stadtgebiets werden in ihrem Nahverkehrskonzept festgelegt. Mit den bestehenden Haltestellen "Haselbrunn" (RB32), "Kapellenweg" und "Stockacher Str." (jw. Buslinie 4) gilt der Bereich Otto-Blesch-Str. in Radolfzell als ausreichend erschlossen, da innerhalb von 600 m im Einzugsbereich einer dieser Haltestellen liegend. Der Mindestbedienstandard des Landkreises Konstanz (vgl. Kap. 3.2.2) wird damit eingehalten. Das Anliegen wird an die Stadt Radolfzell weitergeleitet.	KW	-
QB_KSR.5	Ganztätig 30-Minuten Takt für Stadtbuslinie 6 Güttingen nach Radolfzell. Ein 30-Minutentakt für die Stadtbuslinie 6 zwischen Güttingen und Radolfzell muss auch außerhalb des Berufsverkehrs von 6.00 Uhr bis 8.36 Uhr über den ganzen Tag hinweg eingeführt werden sowie eine bessere Taktung zwischen Bus und Bahn.	AS/VS	Siehe Anhang 3.B, QB_Rz_B.10	KW	Kapitel 3.2.2
QB_KSR.6	30-Minutentakt für Linie 202 Böhringen - Radolfzell auch an Wochenenden Der Takt der Verbindungen zwischen Böhringen und Radolfzell ist mit durchschnittlich einer Stunde zu lang, auch wenn beide Linien 202 und 205 berücksichtigt werden. An Samstagen muss ab 13 Uhr ein Sammeltaxi gerufen werden. Der Kreisseniorenrat hat Rückmeldungen erhalten, dass das Einsteigen im Sammeltaxi für Senioren beschwerlich ist oder längere Wartezeiten entstehen, weil das Sammeltaxi ausgebucht ist. An Sonntagen gibt es außerdem keine Busverbindung. Die Busverbindung auf dieser Strecke muss kundenfreundlicher gestaltet werden, damit die Akzeptanz erhöht wird.	AS/VS	Auf der Relation Radolfzell - Böhringen fährt neben den Linien 202 und 205 noch die Radolfzeller Stadtbuslinie 7. Zusammen ergibt sich ein Fahrtenangebot, das Mo-Fr zeitweise dichter, als im 60'-Takt bedient wird. Damit wird der Mindestbedienungsstandard des Nahverkehrsplans (siehe Kap. 3.2.2) an diesen Tagen vollständig erfüllt. Lediglich an Samstagen zwischen 6 und 7 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen zwischen 6 und 7 Uhr sowie 19 und 22 Uhr bestehen Bedienungslücken, die zur Einhaltung des Mindestbedienstandards geschlossen werden sollten. Dies wird als Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Im Zusammenhang mit Anhang 3.B, QB_Hil_B.02 ist eine Angebotsausweitung der Linie 205 mit veränderter Konzeption vorgesehen. Im Zuge dessen soll Mo-Sa ein 30'-Takt umgesetzt werden und damit den o.g. Bedienungsstandard erfüllen. An Sonn- und Feiertagen kann das Angebot der AST-Linie 7 ausgeweitet werden. Hierfür ist die Stadt Radolfzell zuständig. Um die kleinräumigen Verbindungen zwischen Singen und Radolfzell (und damit einschließlich auch zwischen Radolfzell und Böhringen) zu optimieren, werden im Anhang 3.B, QB_Rz_B.20 die entsprechenden Potenziale näher untersucht. Dort wird auch dargestellt, ob die gegenwärtige, hier bemängelte Rufbedienung an Samstagen ab 13 Uhr bedarfsgerecht ist bzw. ob die Kapazitäten ausreichen.	BM	Anhang 4.A M_Hil.01 M_Rz.05
QB_KSR.7	30-Minutentakt für Linie 202 Steißlingen - Radolfzell ganztätig: Zwischen Steißlingen und Radolfzell verkehrt die Buslinie 202 außerhalb der Zeit von 15:19 Uhr bis 20:20 Uhr nur stündlich. Ein 30-Minutentakt über den ganzen Tag ist wünschenswert und würde unseres Erachtens die Akzeptanz des Nahverkehrs erhöhen.	AS/VS	Um auf der Linie 202 einen ganztägigen 30'-Takt (der heute nur Mo-Fr in der Hauptverkehrszeit und nachmittags bis 19 Uhr angeboten wird) umsetzen zu können, müssen ausreichende Fahrgastpotenziale für den Standard einer Hauptlinie 1. Ordnung (4.300 Fahrgäste pro Woche) vorliegen. Für diese Linie wurden insgesamt rund 3.800 Fahrgäste pro Woche ermittelt. Dies entspricht dem Angebot einer Hauptlinie 2. Ordnung. Eine entsprechende Ergänzung des vorhandenen Fahrtenangebots (zusätzlich 4 Fahrtenpaare an Sa und 3 Fahrtenpaare an So/F sowie Umwandlung sämtlicher Bedarfsfahrten an So/F zu fest bedienten Fahrten) wird als Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufgenommen. In diesem Zusammenhang ist eine Erweiterung des 30'-Taktes über den ganzen Tag aufgrund des nicht ausreichenden Fahrgastpotenzials nur dann umsetzbar, sofern hierdurch keine signifikanten Mehrkosten und Nachteile an anderer Stelle entstehen. Im Zusammenhang mit Anhang 3.B, QB_ON_B.04 zu betrachten	BM	Anhang 4.A M_Ste.04

<p>QB_KSR.8</p>	<p>1 Stunden-Takt für Linie 302 auch an Wochenenden: Zwischen Hilzingen und Engen besteht an den Wochenenden auf der Linie 302 ein 2-Stunden-Takt mit Rufbus. Bei größeren Wandergruppen oder Familien können jedoch nicht alle Mitglieder mit einer Fahrt mitgenommen werden. Ein einstündiger Takt an den Wochenenden ist wünschenswert.</p>	<p>AS/VS</p>	<p>Auf der Relation Engen - Welschingen - Weiterdingen - Hilzingen wurde ein Fahrgastpotenzial zwischen 3.220 und 4.010 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Der höhere Wert ist erreichbar, sofern gute Anschlüsse Richtung Tuttlingen (in Engen), Gottmadingen (in Hilzingen) und Schaffhausen (in Singen) hergestellt werden. In beiden Fällen entspricht dies dem Standard einer Hauptlinie 2. Ordnung, welcher u.a. am Wochenende eine Festbedienung im 60'-Takt vorsieht, wie sie in der Eingabe vorgeschlagen wird.</p> <p>Gegenwärtig wird die Relation durch die Linie 302 vergleichbar dem Standard einer Hauptlinie 3. Ordnung bedient. Eine Ergänzung des vorhandenen Angebots der gesamten Linie 302 Singen - Hilzingen - Engen gemäß dem Standard einer Hauptlinie 2. Ordnung (Mo-Fr Bedienung der Fahrten 175, 179, 181, 182 und 188 ohne Voranmeldung; an Sa, So/F Verdichtung auf 60'-Takt von 5-24 Uhr sowie Bedienung dieser Fahrten ohne Voranmeldung; an Mo-Sa Ergänzung Nachtverkehr bis 3 Uhr per Rufbedienung) wird daher als Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Zur attraktiven Erschließung aller Fahrgastpotenziale sollen sämtliche Fahrten von/nach Singen durchgebunden werden.</p> <p>Sofern eine vollständige Umsetzung der vorgenannten Standards kurzfristig nicht möglich ist, soll in einem ersten Schritt das bestehende Fahrtenangebot der Linie 302 am Wochenende ohne Voranmeldung bedient werden.</p>	<p>BM</p>	<p>Anhang 4.A M_Hil.03</p>
<p>QB_KSR.9</p>	<p>Nachmittags-Verbindung für Buslinie 403 von Gailingen zum Hegau-Klinikum: Für Fahrgäste aus Gailingen besteht nachmittags keine direkte Verbindung zum Hegau-Klinikum. Für ältere Mitbürger ist das zweimalige Umsteigen für einen Besuch im Krankenhaus sehr beschwerlich. Wünschenswert ist, die Fahrtnummern 135 und 139 bis nach Singen zu verlängern, mit einer Haltestelle beim Hegau Klinikum. Bei der Haltestelle Singen Hegau Klinikum muss ebenso auch nachmittags die Rückfahrt nach Gailingen ohne Umsteigen möglich sein.</p>	<p>AS/VS</p>	<p>Siehe Anhang 3.C, QB_Glin_K.06 und QB_Glin_K.07</p>	<p>BM</p>	<p>Anhang 4.A M_Sin.1 M_Sin.2</p>
<p>QB_KSR.10</p>	<p>Vorschläge zu den Aushangfahrplänen: Die Aushangfahrpläne an den Haltestellen enthalten nicht genügend Informationen. Die Angabe der Ziel-Endhaltestelle und einer Zwischen-Haltestelle reichen für ortsunkundige Fahrgäste nicht aus, um die Fahrtrichtung und das eigentliche Ziel zu erkennen. Besonders schwierig wird es bei Ringlinien, die dem Ziel nächstgelegene Haltestelle zu erkennen. Außerdem gibt es, wie zum Beispiel an der Haltestelle Bahnhof Allensbach, für den ortsunkundigen Fahrgast keine Möglichkeit, die Fahrtrichtung zu Zielen im Ort an Hand der Endhaltestelle zu erkennen. Die Aushangfahrpläne müssen daher an jeder Haltestelle und für jede Fahrtrichtung alle Haltestellen der Linie aufzeigen. Die Schrift auf den Aushangfahrplänen, insbesondere bei Detailinformationen, ist zu klein. Der Kreisseniorerrat hat Rückmeldungen erhalten, dass auch Brillenträger Schwierigkeiten haben, die Informationen zu lesen. Eine größere Schrift ist wünschenswert.</p>	<p>W/FGI</p>	<p>Aktuell (Fahrplanjahr 2021) sind die Aushangfahrpläne an den Haltestellen mittels einer tabellarischen Darstellung, bei der neben Uhrzeit, Linie und Ziel der Fahrt zusätzlich noch eine Auswahl von Zwischenhaltestellen und ggf. vorhandene Umsteigemöglichkeiten gestaltet. Das Design der Aushangfahrpläne kann prinzipiell an Haltestellen die von nur einer oder max. 2 Linien und im Taktverkehr bedient werden sowie nur wenige Linienwegabweichungen aufweisen, auch in eine Darstellung, bei der sämtliche Haltestellen im Fahrplan aufgeführt sind, überführt werden (Perlschnur-Design). Anstatt das Design aller Haltestellenaushänge umzustellen, besteht auch die Möglichkeit, die Linienführungen mit allen Zwischenhaltestellen als zusätzliche Information auszuhängen. Eine Umsetzung dessen wird geprüft.</p>	<p>BM</p>	<p>Anhang 4.A M.22</p>
<p>QB_KSR.11</p>	<p>Fahrzeuge mit Neigetechnik und ausfahrbarer Rampe: Von den Mitgliedern erhalten wir den Hinweis, dass Rollator-Nutzer, Rollstuhlfahrer und auch Eltern mit Kinderwagen Schwierigkeiten haben, im Mittelbereich der Busse einzusteigen. Der Busfahrer hilft oft nicht, die Rampe auszuklappen. Die Rampe ist schwer und bei Regen und Schnee schmutzig. Die Unternehmen sollten ihre Mitarbeiter anweisen, Hilfe zu leisten. Die Fahrzeuge sollten mit Neigetechnik und einer bei Bedarf automatisch ausfahrbaren Rampe ausgestattet sein.</p>	<p>S</p>	<p>Alle durch den Landkreis Konstanz bezuschussten Busleistungen sind mit absenkbaren Niederflurfahrzeugen ("Kneeling"), die über eine Klapprampe verfügen, durchzuführen (vgl. Fahrzeugstandard im Kapitel 3.2.5). Der Einsatz entsprechender Fahrzeuge und die Unterstützung mobilitätseingeschränkter Kundinnen und Kunden beim Ein-/Ausstieg sind die durchführenden Verkehrsunternehmen verpflichtet. Jede konkrete Meldung mit Datum, Uhrzeit, Linie (und ggf. Fahrtnummer und Kfz-Kennzeichen des Busses) seitens der ÖPNV-Kunden trägt zum Monitoring der Vertragserfüllung bei. Kontakt: nahverkehr [at] lrakn.de oder Tel. +49 7531/800-1798. Ohne diese Informationen kann der Beschwerde leider nicht nachgegangen werden.</p>	<p>BS</p>	<p>Kapitel 3.2.5</p>

QB_KSR.12	Bezahlen mit Bargeld: Das Bezahlen mit Geldscheinen 10 oder 20 Euro muss in Bussen und Automaten möglich bleiben.	H	Eine Abschaffung des Barverkaufs von Fahrscheinen in allen Bussen und an allen Automaten im Landkreis Konstanz ist gegenwärtig nicht geplant und wäre im übrigen nach aktueller Rechtslage unzulässig.	KoV	-
QB_KSR.13	Überdachung und Sitzmöglichkeit an Haltestellen: Der Kreisseniorerrat bittet zu prüfen, inwieweit auch an den örtlichen Haltestellen in den Gemeinden die Möglichkeit einer Nachrüstung mit einer Wetterüberdachung und Sitzmöglichkeiten besteht.	AQ	Im Nahverkehrsplan sind Haltestellenstandards formuliert, die vorsehen, dass Haltestellen bestimmter Kategorie über eine gewisse Mindestausstattung (darunter u.a. Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten) verfügen sollen. Weisen die entsprechenden Haltestellen diese Merkmale nicht auf, wird eine Behebung im Maßnahmenkonzept vorgesehen. Über diese Mindeststandards hinaus steht es jeder Kommune frei, auch Haltestellen, die gemäß Nahverkehrsplan nicht zwingend mit einem Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten auszustatten sind, komfortabler bzw. barrierefreier für Fahrgäste zu gestalten. In jedem Fall sind die jeweiligen Kommunen für die Umsetzung von infrastrukturellen Ausstattungsmerkmalen an ihren Haltestellen zuständig.	BS	Kapitel 3.2.4
QB_KSR.14	Gerne ist der Kreisseniorerrat für Rückfragen zu den genannten Anregungen und Vorschlägen bereit. Wir würden uns sehr freuen, wenn wir nach der Fertigstellung des Erstentwurfs Ihre Ergebnisse erfahren dürften und die Möglichkeit zu einem Gespräch erhalten könnten.	A	Im Rahmen der zweiten Beteiligungsstufe wird der Kreisseniorerrat und weitere Akteure Gelegenheit zu einer schriftlichen Stellungnahme zum Erstentwurf des Nahverkehrsplans erhalten.	BS	Kapitel 3.3.3
Ratoldus Gemeinschaftsschule Radolfzell					
QB_RGSR.1	<p>Die Ratoldus Gemeinschaftsschule in Radolfzell soll besser an den ÖPNV angebunden werden [+2]</p> <p>--- Der dringende Wunsch der Schulgemeinschaft der Ratoldus Gemeinschaftsschule in Radolfzell ist es, dass bei den Fahrplänen des Regionalverkehrs bzw. Busverkehrs die Gemeinschaftsschule nicht länger benachteiligt wird. Schülerinnen und Schüler, die aus den Ortsteilen und den Nachbargemeinden (bspw. Höri) transportiert werden, haben keine direkte Anbindung an unserer Schule. Diese müssen morgens und nachmittags einen Fußweg vom Bahnhof auf sich nehmen. Schülerinnen und Schüler, die das Gymnasium oder die Realschule in Radolfzell besuchen, werden - egal aus welchen Ortsteilen oder Nachbargemeinden sie kommen- direkt dorthin transportiert, ohne umzusteigen oder zu laufen! Ein gutes Beispiel, ist die Fahrt der Linie 7 vom Böhringer Bahnhof morgens um 7.08 Uhr nach Radolfzell. Dieser Bus fährt direkt von Böhringen an das Gymnasium und die Realschule - ohne einen einzigen Zwischenstopp. Böhringer Kinder, die die Gemeinschaftsschule besuchen, haben keine Chance, diesen Bus zu nutzen. Hier wäre problemlos ein Zwischenstopp an unserer Schule oder in der Böhringer- oder Haselbrunnstraße möglich. Wir möchte daher Sie bitten, diese Thematik in die entsprechenden Gremien zu tragen, da dies eben nicht nur die Linie 7 aus Böhringen, sondern alle Busverbindungen aus den Ortsteilen und Nachbargemeinden betrifft.</p> <p>Wir als Gemeinschaftsschule sind stetig dabei, uns gegen die anderen weiterführenden Schulen zu behaupten und müssen uns ein Ansehen in der (Radolfzeller) Bevölkerung hart erkämpfen. Wenn die Eltern in Klasse 4 sich für eine weiterführende Schule für Ihre Kinder entscheiden, ist auch die Anbindung an den Nahverkehr ein wichtiges Entscheidungskriterium. Gerade bei den "kleineren" Sekundarstufenschülern, die nun vom Dorf in die Stadt zur Schule gehen müssen, ist der tägliche Fahrtweg mit dem Bus eine große Herausforderung, die sie aus der Grundschulzeit noch nicht kennen.</p> <p>--- Siehe auch Anhang 3.C, QB_Rz_K.01</p>	AS/VS	<p>Nach den dem Landkreis Konstanz vorliegenden Schulpendlerdaten besuchen rund 300 Schülerinnen und Schülern aus Radolfzell (einschl. Stadtteile) die Ratoldus-Gemeinschaftsschule. Für diese Verkehre ist die Stadt Radolfzell bzw. ihre Stadtwerke zuständig. 8 Schüler kommen aus den Gemeinden Gailingen, Moos und Öhningn und sind damit potenzielle Kunden der Buslinien 200 und 200s, für die der Landkreis Konstanz zuständig ist. In Steißlingen wohnen nach unseren Informationen keine Schülerinnen und Schülern der Ratoldus-Gemeinschaftsschule, sodass sich kein Anpassungsbedarf der Linie 202 ergibt. Zu allen übrigen Wohnorten der Ratoldus-Schülerinnen und Schülern außerhalb von Radolfzell bestehen - auch von den anderen Schulen in Radolfzell - keine eigenen direkten Schulbusverbindungen. Diese Orte können mit Bahnlinien erreicht werden. Der Bahnhof mit zentralem Busbahnhof ist von der Ratoldus-Gemeinschaftsschule mit den Stadtbuslinien 1 und 2, die im 15-30-Minuten-Takt verkehren, über die Haltestelle "Allweiler" erreichbar. Es ist daher nicht zwingend erforderlich, den Weg zwischen Schule und Bahnhof (ca. 900 m) zu Fuß zurückzulegen. Darüber hinaus können die Busse der Linien 200 und 200s auch über die Haltestelle "Herzenstraße", welche rund 600 m (und damit noch in ausreichender fußläufiger Distanz) zur Ratoldus-Schule liegt, erreicht werden.</p> <p>Wir bedauern vor diesem Hintergrund, dass wir dem Wunsch nach einer direkten Bedienung der Ratoldus-Gemeinschaftsschule aus allen Richtungen leider nicht nachkommen können. Den kurzfristig zu prüfenden Vorschlag, die morgendliche Direktfahrt der Linie 7 in der Nähe der Ratoldus Gemeinschaftsschule halten zu lassen sowie die übrigen Ausführungen werden an die Stadt Radolfzell weitergeleitet.</p> <p>Um insbesondere jüngeren Schülerinnen und Schülern mehr Hilfe und Orientierung auf ihrem Schulweg zu bieten, können Konzepte, wie der "Pedibus" oder Schulungsprogramme in der Einschulungsphase die selbstständige Bewältigung des Schulwegs unterstützen. Dies kann auch zur Persönlichkeitsentwicklung der Kinder beitragen.</p> <p>Unabhängig der obigen Analyse ergibt sich aus Anhang 3.B, B_Hil_B.02 und Anhang 3.B, QB_Rz_B.20 Handlungsbedarf zur Optimierung der kleinräumigen ÖPNV-Verbindungen zwischen Radolfzell und Singen/Hilzingen. In diesem Zusammenhang kann die RGS bei der neu geplanten Linienführung über die Haltestelle "Radolfzell, Meinradplatz" berücksichtigt werden, sodass regelmäßige Direktverbindungen zwischen Böhringen und der RGS (vorbehaltlich notwendiger Finanzierung) in Aussicht gestellt werden können.</p> <p>Im Zusammenhang mit Anhang 3.B, QB_Hil_B.02, QB_Rz_B.20, QB_Rz_B.24 und QB_Rz_B.29 zu betrachten.</p>	BM	Anhang 4.A M_Hil.01

Realschule Radolfzell					
QB_RSR.1	[Wir haben] immer wieder Probleme mit den Busfahrzeiten nach Steißlingen. Wir müssen immer wieder früher aus dem Unterricht entlassen, weil z. B. der Unterricht um 12.08 Uhr endet, der Bus fährt aber schon um 12.13 Uhr, das ist für viele Schüler, die noch packen und zum Bus laufen müssen zu knapp.	H	Eine spätere Abfahrt der Fahrt 116 der Linie 202 (Abfahrt Radolfzell, Gymnasium um 12.14 Uhr) ist aufgrund der in Anhang 3.B, QB_Steil_B.02 genannten Gründe leider nicht möglich. Aus Sicht des Landkreises Konstanz sind 6 Minuten Übergangszeit zwischen (pünktlichem) Unterrichtsende um 12.08 Uhr und Busabfahrt um 12.14 Uhr für eine Strecke von rund 300 m ausreichend. Um die Übergangszeit für die betroffenen Schüler*innen großzügiger zu gestalten, kommt als mögliche Maßnahme auch eine geringfügige Verkürzung der Pause z.B. zwischen der 4. und 5. Stunde um mindestens drei Minuten (auf 17 Minuten) infrage.	KoV	-
QB_RSR.2	Höri-Schüler und Steißlinger Schüler und Eltern haben immer wieder bemängelt, dass die Busse zu voll seien oder Schüler gar stehen gelassen werden.	AS/VS	Die Verkehrsunternehmen sind vertraglich zu einer ordentlichen Leistungserfüllung und Meldung von Überlastungssituationen verpflichtet. Generell können Überlastungseindrücke auch dadurch entstehen, dass nicht jeder Sitzplatz in Anspruch genommen (bzw. durch Schultaschen belegt) wird, obwohl frei, oder die stehenden Schüler*innen nicht bis ins Fahrzeugheck durchlaufen. Dadurch entstehen im vorderen Fahrzeugteil häufig Überfüllungssituationen, während im hinteren Fahrzeugteil eigentlich freie Plätze bestehen. Jede konkrete Meldung mit Datum, Uhrzeit, Linie (und ggf. Fahrnummer und Kfz-Kennzeichen des Busses) seitens der ÖPNV-Kunden trägt zum Monitoring der Schülerbeförderung bei. Kontakt: nahverkehr [at] lrakn.de oder Tel. +49 7531/800-1798. Ohne diese Informationen kann der Beschwerde leider nicht weiter nachgegangen werden.	KoV	-