

**Nahverkehrsplan 2011
für den
Landkreis Konstanz**

Teilfortschreibung 2016

Inhaltsverzeichnis

1. Übergeordnete Festlegungen, Aussagen und Zuständigkeiten des Nahverkehrsplans	5
1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen	5
1.2 <i>Unverändert:</i> Festlegungen übergeordneter Pläne.....	6
1.3 <i>Unverändert:</i> Aussagen und Zuständigkeit des Nahverkehrsplans.....	6
1.4 <i>Unverändert:</i> Strategische Umweltprüfung (SUP).....	6
1.5 <i>Unverändert:</i> Aufstellung Nahverkehrsplan für den Landkreis Konstanz.....	6
2. <i>Unverändert:</i> Bestandsaufnahme und Verkehrsprognose	6
3. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Konstanz	6
3.1 <i>Unverändert:</i> Übergeordnete Ziele für die Entwicklung des ÖPNV	6
3.2 Ziele für den Schienenverkehr	6
3.2.1 Ziele für die Anbindung des Landkreises Konstanz im überregionalen Schienennetz	6
3.2.2 Ziele für die Fortentwicklung des SPNV im Landkreis Konstanz	7
3.2.3 <i>Unverändert:</i> Barrierefreier Ausbau der SPNV-Haltestellen.....	8
3.2.4 <i>Unverändert:</i> Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltestellen.....	8
3.2.5 <i>Unverändert:</i> Ausbau der SPNV-Infrastruktur	8
3.3 Netzstruktur und Bedienungskategorien der Linien	8
3.3.1 <i>Unverändert:</i> Definition der Bedienungskategorien	8
3.3.2 Festlegung der Bedienungskategorien für die einzelnen Linien.....	8
3.3.3 <i>Unverändert:</i> Linien ohne Zuweisung von Bedienungskategorien	10
3.3.4 <i>Unverändert:</i> Erschließungsgrad der Kreisbevölkerung nach Bedienungskategorien.....	10
3.4 Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiten.....	10
3.4.1 Ziele für das Fahrtenangebot.....	10
3.4.2 <i>Unverändert:</i> Differenzierung der Bedienungsstandards.....	10
3.4.3 Festlegung der Bedienungshäufigkeiten	10
3.5 Fortentwicklung des Liniennetzes im Regionalbusverkehr	12
3.5.1 <i>Entfällt:</i> Verkehrsraum Süd.....	12
3.5.2 <i>Entfällt:</i> Verkehrsraum West.....	12
3.5.3 <i>Entfällt:</i> Verkehrsraum Mitte	12
3.5.4 <i>Entfällt:</i> Verkehrsraum Nordost.....	12
3.6 <i>Unverändert:</i> Ziele für die räumliche Erschließung.....	12
3.7 <i>Unverändert:</i> Ausbau der baulichen Infrastruktur für den Regionalbusverkehr	12

3.8	Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge im Regionalbusverkehr	12
3.8.1	Festlegung von Qualitätsstandards der Fahrzeuge	12
3.8.2	<i>Entfällt:</i> Zeitplan für die Umsetzung der Qualitätsstandards im Regionalbusverkehr	13
3.8.3	<i>Unverändert:</i> Umweltfreundliche Antriebstechnologien.....	13
3.9	Fahrpreise und Verbundtarif	13
3.9.1	<i>Unverändert:</i> Anwendung des VHB-Verbundtarifs.....	13
3.9.2	<i>Unverändert:</i> Fortentwicklung des Verbundtarifs	13
3.9.3	Tarifkooperationen mit Nachbarverbänden in Deutschland	13
3.9.4	Tarifkooperationen mit Nachbarverbänden in der Schweiz.....	14
3.9.5	<i>Unverändert:</i> Einbeziehung weiterer Verkehrsmittel.....	14
3.10	<i>Unverändert:</i> Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement.....	14
3.11	Ziele für die qualitative Ausgestaltung des ÖPNV	14
3.11.1	Anschlussicherung.....	14
3.11.2	<i>Unverändert:</i> Kapazitäten.....	15
3.11.3	<i>Unverändert:</i> Kundenrechte, Mobilitätsgarantie	15
3.11.4	<i>Unverändert:</i> Konkretisierung der qualitativen Anforderungen in Verkehrsverträgen	15
3.12	<i>Unverändert:</i> Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern	15
3.13	Umsetzung von Barrierefreiheit im ÖPNV	15
3.13.1	Gesetzlicher Auftrag	15
3.13.2	Barrierefreiheit im Busverkehr	16
3.13.3	<i>Unverändert:</i> Barrierefreiheit im Schienenverkehr.....	17
3.13.4	<i>Unverändert:</i> Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation	17
3.14	<i>Unverändert:</i> Spezielle Anforderungen an die Verbindungsqualitäten im Schülerverkehr.....	17
3.15	<i>Unverändert:</i> Spezielle Anforderungen des touristischen Verkehrs	17
4.	<i>Unverändert:</i> Ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV und deren Finanzierung	17
5.	Linienbündelungskonzeption	17
5.1	Anlass der Linienbündelung	17
5.2	Linienbündelung	17
5.2.1	Grundsätze der Linienbündelung.....	17
5.2.2	Festlegung der Linienbündel.....	19
5.2.3	<i>Entfällt:</i> Zeitplan der Laufzeitenharmonisierung	20
5.2.4	Neuzuschnitt von Liniengenehmigungen	20
5.2.5	Zuordnung der Linien zu den einzelnen Linienbündeln	21
5.2.6	<i>Unverändert:</i> Linien ohne Zuordnung zu einem Linienbündel.....	22

Der vorliegende Nahverkehrsplan stellt eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2011 dar. Anlass der Teilfortschreibung sind die anstehenden Vergaben der Regionalbusleistungen in den vier Linienbündeln auf dem Gebiet des Landkreises Konstanz. Die Fortschreibung beschränkt sich auf die Darstellung der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen in Kapitel 1.1, die Aktualisierung der Ziele und Rahmenvorgaben in Kapitel 3 sowie des Linienbündelungskonzeptes in Kapitel 5. Ebenso wurden Hinweise auf das aktuelle PBefG ergänzt.

Die gegenüber dem Nahverkehrsplan 2011 unveränderten Kapitel sind nur nachrichtlich erwähnt, mit „Unverändert“ gekennzeichnet, im Weiteren jedoch nicht mit ursprünglichem Text dargestellt. Generell wurden im Text Erwähnungen von speziellen bedarfsgesteuerten Systemen wie Rufbus und Anrufsammeltaxi/AST gestrichen, da die genaue Ausgestaltung vor dem Hintergrund geänderter vergaberechtlicher und verkehrlicher Anforderungen neu festgelegt werden muss.

Verzeichnis der Abbildungen

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

Zu Kapitel 3:

Abbildung 3.3.2-1: Festlegung Liniennetz nach Bedienungskategorien

Zu Kapitel 5:

Abbildung 5.2.2-1: Darstellung der Linienbündel der Linienbündelungskonzeption

1. Übergeordnete Festlegungen, Aussagen und Zuständigkeiten des Nahverkehrsplans

1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Die Landkreise und kreisfreien Städte sind nach § 6 Abs. 1 des baden-württembergischen ÖPNV-Gesetzes Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Diese Aufgabe ist eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge.

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

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

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

„Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen die Belange von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind; für diese Personengruppe soll der barrierefreie Zugang und in geeigneten Fällen die Beförderung in behindertengerecht ausgerüsteten Fahrzeugen vorgesehen werden.“ (§ 4 Leitlinien für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs).

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

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

Zum 1. Januar 2013 wurde das deutsche Personenbeförderungsgesetz (PBefG) grundlegend überarbeitet, um die EU-Verordnung VO (EG) 1370/2007 im nationalen Recht zu berücksichtigen. In § 8 Abs. 3a des novellierten PBefG wird festgelegt, dass der Nahverkehrsplan bei der Vergabe von Liniengenehmigungen zwingend zu berücksichtigen ist. Hierdurch ist die Funktion des Nahverkehrsplans gegenüber dem PBefG in der alten Fassung deutlich gestärkt, da die Berücksichtigung durch die Genehmigungsbehörde zuvor lediglich eine „Kann-Bestimmung“ war.

Im § 8 Abs. 3 PBefG wird zudem festgelegt, dass der Aufgabenträger für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung zuständig ist und hierfür „Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan“ definiert.

1.2 **Unverändert:** Festlegungen übergeordneter Pläne

1.3 **Unverändert:** Aussagen und Zuständigkeit des Nahverkehrsplans

1.4 **Unverändert:** Strategische Umweltprüfung (SUP)

1.5 **Unverändert:** Aufstellung Nahverkehrsplan für den Landkreis Konstanz

2. **Unverändert:** Bestandsaufnahme und Verkehrsprognose

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

3.1 **Unverändert:** Übergeordnete Ziele für die Entwicklung des ÖPNV

3.2 Ziele für den Schienenverkehr

3.2.1 Ziele für die Anbindung des Landkreises Konstanz im überregionalen Schienennetz

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

- Durchbindung aller Züge der Schwarzwaldbahn bis Kreuzlingen
- IRE Halt der Gäubahn in Engen
- Stündliche RE-/IRE-Verbindungen zwischen Singen und dem Landkreis Tuttlingen von 5 bis 24 Uhr, insbesondere Verbesserung der Verbindungen in den Tagesrandlagen (am Morgen nach Singen, am Abend ab Singen); alternativ: Öffnung der zweistündlichen Fernverkehrszüge für Nahverkehrs-/Verbundfahrkarten
- Komplettierung des IRE-Studentakts auf der Hochrheinstrecke Singen – Waldshut – Basel an allen Wochentagen
- Elektrifizierung auf der Hochrheinstrecke Singen – Basel
- Durchbindung aller RB-Züge der Bodenseegürtelbahn bis/ab Singen
- Beibehaltung der grundsätzlichen Knotensymmetrien des SPNV im Landkreis (*seehas, seehäsele*) (Zugkreuzungen jeweils in Engen, Singen, Radolfzell, Stockach) auch nach den strukturellen Veränderungen im gesamten Fahrplangefüge in Folge der Beschleunigung der Fernverkehrsverbindung Zürich – Stuttgart (nach 2016)
- Sicherstellung, dass Fernverkehr von/nach Stuttgart weiterhin über einen schnellen Zu-/Abbringer von/nach Konstanz verfügt.
- Durchbindung *seehas* von Konstanz nach Kreuzlingen (oder weiter) und von Singen ggf. nach Schaffhausen (z.B. Flügelung mit Engen)
- Umsetzung Zielkonzept Plus auf der Hochrheinstrecke Singen – Basel
- Einführung einer schnellen Zugverbindung Konstanz – St. Gallen im 2-Stunden-Takt, perspektivisch stündlich. Eine Durchbindung dieser Züge bis Singen – Basel wird angestrebt

- Agglo-S-Bahn Singen – Konstanz – Kreuzlingen Hafen – Münsterlingen (zusätzliche Linie zum seehas-30-Min-Takt) als langfristiges Ziel
- Verbesserung der Verbindung Singen-Zürich mit direkter Verbindung zum Flughafen Zürich.
- Elektrifizierung und Ausbau der Bodenseegürtelbahn Radolfzell – Friedrichshafen. Ermöglichung eines 30-Min-Taktes der Regionalbahn sowie der Nahverkehrshalte Espasingen, Stahringen und Radolfzell-Haselbrunn
- RE-/IRE-Halt der Schwarzwaldbahn-Züge an der zukünftigen Haltestelle Konstanz-Sternenplatz
- Zusammenführung der Maßnahmen zu einem ganzheitlichen System (Bodensee-S-Bahn)

3.2.2 Ziele für die Fortentwicklung des SPNV im Landkreis Konstanz

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

Fahrplanangebot

Das Fahrplanangebot soll gemäß Abschnitt 3.4. fortentwickelt werden:

Bedienungsstandard Zeithorizont bis zum Jahr 2030

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

30, 60, 120 = Taktfolge in Minuten

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

Tabelle 3.2.2-1: Angestrebter Bedienungsstandard auf den Schienenachsen bis zum Jahr 2030

Bedienungsstandard Zeithorizont ab dem Jahr 2030

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

15, 30, 60 = Taktfolge in Minuten

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

Tabelle 3.2.2-2: Angestrebter Bedienungsstandard auf den Schienenachsen ab dem Jahr 2030

Weitere Ziele

Als weitere Ziele werden festgelegt:

- Bereitstellung ausreichender Kapazitäten in den Hauptverkehrszeiten
- Bei touristischen Linien ist bei entsprechender Nachfrage eine saisonale Taktverdichtung / Kapazitätserweiterung vorzusehen.
- Modernisierung und Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltestellen

- Flügelung der seehas-Züge in Singen in die Richtungen Engen und Schaffhausen
Ziel: umsteigefreie Nahverkehrsverbindungen Schaffhausen – Gottmadingen – Singen – Konstanz sowie effizienterer Einsatz des Rollmaterials
- Einrichtung eines Freizeitverkehrs an einzelnen Verkehrstagen auf der Schienenstrecke Stockach – Meßkirch – Mengen
- Mittelfristig ist die Reaktivierung der Schienenverbindung Singen – Rielasingen – Etwilen für den Schienenpersonenverkehr zu prüfen.

3.2.3 Unverändert: Barrierefreier Ausbau der SPNV-Haltestellen

3.2.4 Unverändert: Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltestellen

3.2.5 Unverändert: Ausbau der SPNV-Infrastruktur

3.3 Netzstruktur und Bedienungskategorien der Linien

3.3.1 Unverändert: Definition der Bedienungskategorien

3.3.2 Festlegung der Bedienungskategorien für die einzelnen Linien

Festlegung der Bedienungskategorien für die Schienenachsen, Busachsen und Erschließungslinien

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

Festlegung von Ergänzungslinien

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

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

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

Festlegung von Anschlussbindungen

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

Liniennr.	von	nach	über	Anschluss- bindung in	in / aus Richtung
Schienenachsen Kategorie 1 (AS 1)					
720	Konstanz	Singen	Radolfzell	Singen Radolfzell	Taktknoten SPNV Taktknoten SPNV
720.2	Konstanz	Kreuzlingen		Kreuzlingen	Taktknoten SPNV
Schienenachsen Kategorie 2 (AS 2)					
720	Singen	Engen		Singen	SPNV Konstanz (Durchbindung) (1)
730	Singen	Schaffhausen	Gottnadingen	Singen Schaffhausen	SPNV Konstanz Taktknoten SPNV
731	Singen - Radolfzell	Friedrichshafen	Ludwigshafen	Singen	Fernverkehr
732	Radolfzell	Stockach		Radolfzell	SPNV Konstanz, SPNV
Busachsen Kategorie 1 (AB 1)					
7394	Konstanz	Friedrichshafen	Meersburg	Friedrichshafen	SPNV Ravensburg-Ulm
Busachsen Kategorie 2 (AB 2)					
7349	Singen	Stein a.R.		Singen Stein	Taktknoten SPNV Taktknoten SPNV
7373	Konstanz	Ravensburg	Meersburg	Ravensburg	SPNV Ulm
7375	Stockach	Tuttlingen		Stockach	Taktknoten Seehäse
7389	Stockach	Überlingen	Ludwigshafen	Stockach Ludwigshafen	Taktknoten Seehäse Taktknoten SPNV
7391	Stockach	Sigmaringen	Meßkirch	Stockach	Seehäse Radolfzell
Erschließungslinien Kategorie 1 (E 1)					
7353	Singen	Hilzingen		Singen	Taktknoten Seehas
7362	Singen	Rielasingen- Worblingen		Singen	Taktknoten Seehas
7364	Orsingen- Nenzingen	Stockach		Nenzingen	Seehäse Radolfzell
7368	Radolfzell	Stein a.R.	Gaienhofen	Radolfzell	Seehas Konstanz
7351	Gottnadingen	Gailingen		Gottnadingen	SPNV Singen
Erschließungslinien Kategorie 2 (E 2)					
7363	Singen	Steißlingen		Singen	Taktknoten Seehas
7364	Singen	Orsingen- Nenzingen	Aach	Singen Aach	Taktknoten Seehas Engen
7372	Bf. Reichenau	Reichenau Insel		Bf. Reichenau	Seehas Konstanz
Erschließungslinien Kategorie 3 (E 3)					
2	Engen	Engen	Bargen-Stetten	Engen	Seehas Singen
3	Engen	Biesendorf		Engen	Seehas Singen
4	Engen	Bittelbrunn		Engen	Seehas Singen
1000	Stockach	Hechel	Zoznegg-Mühlingen	Stockach	Seehäse Radolfzell
7352	Hilzingen	Welschingen	Weiterdingen	Hilzingen	Singen (2)
7352	Mühlhausen-E.	Engen	Welschingen		
7353	Hilzingen	Tengen		Hilzingen	Singen
7354	Reichenau Waldsiedlung	Reichenau Bahnhof		Reichenau Bahnhof	Seehas Konstanz
7360	Engen	Wiechs a.R.	Tengen	Engen Tengen	Seehas Singen Singen
7365	Eigeltingen	Honstetten/Heudorf		Eigeltingen Eigeltingen	Singen Stockach
7366	Engen	Aach (-Eigeltingen)		Engen Aach Aach	Seehas Singen Stockach Stockach Singen
7367	Schienen	Öhningen		Öhningen	Radolfzell/ Stein a.R.
7370	Hegne	Langenrain	Allensbach	Allensbach Bf.	Seehas Konstanz
7374	Radolfzell	Steißlingen		Radolfzell	Seehas Konstanz
7375 B	Stockach	Heudorf		Stockach	Seehäse Radolfzell
7375 C	Stahringen	Stockach	Bodman - Ludwigsh.	Stahringen Stahringen Ludwigshafen Ludwigshafen Stockach	Seehäse Radolfzell Seehäse Stockach SPNV Friedrichshafen SPNV Radolfzell Taktknoten alle Ri
7393	Stockach	Hohenfels	Mahlspüren	Stockach	Seehäse Radolfzell

Anmerkungen:

- (1) der 30-Min-Takt Singen-Engen am Wochenende ist beizubehalten
 (2) im Abschnitt Weiterdingen - Welschingen Kategorie Ergänzungslinie

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

Liniennr.	von	nach	über	Funktion
Ergänzungslinien (ERG)				
7350	Radolfzell	Singen	Böhringen, EKZ	Feinerschließung
7351	Bielingen	Ebringen		Schülerverkehr
	Hilzingen	Gottmadingen		Nachbarortsverkehr
	Gailingen	Büsingen		Nachbarortsverkehr
7352	Weiterdingen	Welschingen		Nachbarortsverkehr
	Schlatt u.Kr.	Mühlhausen		Nachbarortsverkehr
7354	Konstanz	Allensbach	Reichenau Waldsiedlung	Schülerverkehr
7362	R.-Worblingen	Moos	Bohlingen	Anschluss Höri an Rielasingen-W./Singen
7363	Steißlingen	Stockach		Schülerverkehr
7367	(Rad.-)Bankholzen	Schienen		Schülerverkehr
7369	Ludwigshafen	Wahlwies	Bodman	Schülerverkehr
	Orsingen	Wahlwies		Schülerverkehr
7370	Allensbach/Hegne	Konstanz		(Kapazitätsentlastung Schiene)
7371	Allensbach	Dettingen		Nachbarortsverbindung
7372	Konstanz-Wollmat	Bf. Reichenau		Schülerverkehr
7392	Stockach	Überlingen	Seelfingen	
7393	Hohenfels	Wald		Schülerverkehr
7393/1	Hohenfels	Zoznegg		Schülerverkehr

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

3.3.3 Unverändert: Linien ohne Zuweisung von Bedienungskategorien

3.3.4 Unverändert: Erschließungsgrad der Kreisbevölkerung nach Bedienungskategorien

3.4 Bedienungshäufigkeiten und Bedienzeiten

3.4.1 Ziele für das Fahrtenangebot

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

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

3.4.2 Unverändert: Differenzierung der Bedienungsstandards

3.4.3 Festlegung der Bedienungshäufigkeiten

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

Zeithorizont bis zum Jahr 2030

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

15, 30, 60 = Taktfolge in Minuten

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

** Verbindung kann auch durch bedarfsorientierte Verkehre hergestellt werden

Tabelle 3.4.3-1: Festlegung der Taktichten nach Bedienungskategorien und Bedienungszeiten – Zeithorizont bis zum Jahr 2030

Zeithorizont ab dem Jahr 2030

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

15, 30, 60 = Taktfolge in Minuten

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

** Verbindung kann auch durch bedarfsorientierte Verkehre hergestellt werden

Tabelle 3.4.3-2: Festlegung der Taktichten nach Bedienungskategorien und Bedienungszeiten – Zeithorizont ab dem Jahr 2030 (orange hervorgehoben = höherer Standard als im Zeithorizont bis 2030)

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

Vertaktung des Fahrplanangebots

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

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

Abweichende Anforderungen des Schülerverkehrs sind über Zusatzkurse oder das Abweichen vom Taktraster auch unter Aufgabe von Anschlüssen abzudecken.

Anmeldefahrten

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

Nachtverkehr

Ein Nachtverkehr in den Wochenendnächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag besteht bislang im Stadtbusverkehr in Konstanz sowie auf den Schienenstrecken mit Schweizer Zugbestellungen (z.B. Kreuzlingen – Konstanz – Weinfelden).

Im Nachtverkehr im Landkreis Konstanz sind im Stundentakt verkehrende Verbindungen auf den Achsen Konstanz – Radolfzell – Singen – Engen sowie Radolfzell – Stockach vorgesehen. Diese Verbindungen können auch durch Busse hergestellt werden. Der Nachtverkehr auf allen Erschließungslinien ist in Form von bedarfsgesteuerten Verkehren vorgesehen. Zur Finanzierung der Nachtverkehrsangebote ist die Erhebung eines speziellen Nachtzuschlags möglich.

3.5 Fortentwicklung des Liniennetzes im Regionalbusverkehr

Im Nahverkehrsplan 2011 wurden konkrete Vorschläge für die Weiterentwicklung des Liniennetzes gemacht. Diese Vorschläge wurden geprüft und soweit möglich umgesetzt. Auf Grundlage der voranstehenden Anforderungen wird das Liniennetz in den kommenden Monaten planerisch konkretisiert und die definierten Standards gegebenenfalls nach einer entsprechenden wirtschaftlichen Betrachtung bis zur Entscheidung über die Vorabbekanntmachung in Abstimmung mit den Kommunen nachjustiert.

Dies zeigt die hohe Dynamik der Entwicklung im ÖPNV im LK KN, der vom Landkreis laufend an die sich verändernden Bedürfnisse angepasst wird.

3.5.1 Entfällt: Verkehrsraum Süd

3.5.2 Entfällt: Verkehrsraum West

3.5.3 Entfällt: Verkehrsraum Mitte

3.5.4 Entfällt: Verkehrsraum Nordost

3.6 Unverändert: Ziele für die räumliche Erschließung

3.7 Unverändert: Ausbau der baulichen Infrastruktur für den Regionalbusverkehr

3.8 Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge im Regionalbusverkehr

3.8.1 Festlegung von Qualitätsstandards der Fahrzeuge

Definition von Fahrzeugkategorien

Zur Festlegung der angestrebten Fahrzeugstandards werden folgende Fahrzeugkategorien definiert:

Fahrzeugkategorie A: Niederflrbus

Klimatisierung, Kneeling, optische und akustische Fahrgastinformation, Rollstuhlstellplatz, einheitliche Außengestaltung je Linienbündel, Begrenzung der Fremdwerbung auf dem Fahrzeug in Art und Maß, keine flächige Scheibenbeklebung, Höchstalter der Fahrzeuge 10 Jahre, Emissionsstandard mindestens Euro 4, bei Neufahrzeugen mindestens Euro VI

Fahrzeugkategorie B: Standardlinienbus

max. 3 Trittstufen, optische und akustische Fahrgastinformation, Kinderwagenstellplatz/Mehrzweckfläche, einheitliche Außengestaltung je Linienbündel, Begrenzung der Fremdwerbung auf dem Fahrzeug in Art und Maß, keine flächige Scheibenbeklebung, Höchstalter der Fahrzeuge 12 Jahre, Emissionsstandard mindestens Euro 4

Festlegung von Fahrzeugstandards für die Bedienungskategorien

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

Busachsen, Erschließungslinien der Kategorien 1, 2 und 3:

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

Ergänzungslinien:

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

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

3.8.2 *Entfällt:* Zeitplan für die Umsetzung der Qualitätsstandards im Regionalbusverkehr

3.8.3 *Unverändert:* Umweltfreundliche Antriebstechnologien

3.9 Fahrpreise und Verbundtarif

3.9.1 *Unverändert:* Anwendung des VHB-Verbundtarifs

3.9.2 *Unverändert:* Fortentwicklung des Verbundtarifs

3.9.3 *Tarifkooperationen mit Nachbarverbänden in Deutschland*

Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben (bodo)

Die Tarifkooperation mit bodo umfasst einen Überlappungsbereich vom VHB in den bodo als vollständig in den VHB-Tarif integrierte VHB-Zone 33.

Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund TUTicket bzw. 3er-Tarif

Die Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund TUTicket umfasst die gesamten Tarifgebiete VHB und TUTicket. Der VHB-Tarif kann zudem mit einer Zeitkarte zum 3er-Tarif kombiniert werden, sofern die Zonen der gewählten Verbindung angrenzend sind. Eine weitergehende Ausweitung auf den 3er-Tarif, insbesondere betreffend des Gelegenheitsverkehrs und dem Verkehrsraum Donaueschingen, ist zu prüfen.

Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund Naldo

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

Landestarif

Das Landesverkehrsministerium plant die Einführung eines Landestarifs als landesweit durchgängiges, verbündeübergreifendes Tarifangebot. In der ersten Stufe von 2018 an werden alle Bahnfahrtscheine auch die Anschlussmobilität im ÖPNV am Zielort einschließen. In der Zielstufe von 2021 an soll die vollständige Durchgängigkeit aller Fahrtscheine vom Start bis zum Zielort umgesetzt sein.

3.9.4 Tarifkooperationen mit Nachbarverbänden in der Schweiz

Tarifkooperation mit den Verkehrsverbänden FlexTax (Kanton Schaffhausen) und OSTWIND (Kanton Thurgau, St. Gallen, ...)

Der Tarifverbund Schaffhausen wird ab 1. Januar 2018 in den Tarifverbund OSTWIND integriert. Zu diesem Zeitpunkt soll der Gemeinschaftstarif VHB/OSTWIND auch für den Kanton Schaffhausen um Fahrkartenangebote für den Gelegenheitsverkehr ergänzt werden.

Die Tarifkooperation mit OSTWIND umfasst die gesamte VHB-Region mit dem alleinigen Übergangspunkt Konstanz/Kreuzlingen. Mit Integration des FLEXTAX soll der Tarifübergang ebenso bei Stein am Rhein und Thayngen eingeführt werden.

3.9.5 *Unverändert:* Einbeziehung weiterer Verkehrsmittel

3.10 *Unverändert:* Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement

3.11 Ziele für die qualitative Ausgestaltung des ÖPNV

3.11.1 Anschlusssicherung

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

- Reichenau -> Buslinie 7372 (Insel Reichenau und Waldsiedlung)
- Allensbach -> Buslinie 7370/7371 (Langenrain)
- Radolfzell -> Buslinien 7368 (Gaienhofen/ Stein a.R.),
7374 (Steißlingen)
- Singen -> Buslinien 7362 (Rielasingen-Worblingen), 7353 (Hilzingen/ Tengen), 7363 (Steißlingen), 7364 (Eigeltingen/ Stockach)
- Gottmadingen -> Buslinie 7351 (Gailingen)
- Mühlhausen-E. -> Buslinie 7352 (Engen)
- Engen -> Buslinien 7360 (Tengen), 7366 (Aach), 1-5, 7352 (Hilzingen)
- Stahringen -> Buslinie 7375 C (Bodman-Ludwigshafen)
- Nenzingen -> Buslinie 7364 (Eigeltingen)

- Stockach -> Buslinien 7375 B (Heudorf),
7375C Bodman-Ludwigshafen, 7391 (Meßkirch),

1000 (Hecheln), 7393 (Hohenfels), 7389 (Überlingen)

- o Ludwigshafen -> 7375 C (Stahringen, Stockach)

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

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

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

3.11.2 Unverändert: Kapazitäten

3.11.3 Unverändert: Kundenrechte, Mobilitätsgarantie

3.11.4 Unverändert: Konkretisierung der qualitativen Anforderungen in Verkehrsverträgen

3.12 Unverändert: Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern

3.13 Umsetzung von Barrierefreiheit im ÖPNV

3.13.1 Gesetzlicher Auftrag

Nach § 11 Abs.3 Nr. 5 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg hat der Nahverkehrsplan „Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr“ zu enthalten¹. Nach § 8 Abs. 3 PBefG besteht die Pflicht, im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen "mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1.1.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen", soweit nicht

- o Ausnahmen im NVP konkret benannt und begründet werden,
- o das Land aus nachweislichen technischen oder ökonomischen Gründen einen abweichenden Zeitpunkt festlegt oder Ausnahmetatbestände regelt.

"Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind" (gemäß § 4 Behindertengleichstellungsgesetz).

Barrierefreiheit umfasst neben der Schaffung höhengleicher Einstiege damit z.B. auch Fahrgastinformation in jeglicher Form. Diese umfassende Definition von Barrierefreiheit spiegelt sich auch in der Definition von "Menschen mit Behinderungen" wider. Hier gibt es zunächst eine enge Definition, die dann Personen mit Bewegungsbehinderungen, Sprachbehinderungen, Wahrnehmungsbehinderungen (Sehen, Hören) und geistigen / psychischen Behinderungen umfasst, also auch schon weit über die Thematik "Rollstuhlfahrer" hinausgeht.

Bei einer erweiterten Definition sind auch folgende Nutzergruppen umfasst:

- o ältere / gebrechliche Personen,
- o zeitweilig / chronisch durch Krankheit / Unfall geschwächte Personen,

¹ Vgl. auch UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (gilt seit 26.3.2009 als einfaches Bundesgesetz), Artikel 9 und 20

- Personen, die andere führen müssen,
- Personen mit Kinderwagen,
- Kinder unter ca. 6 Jahren, die generell auf Begleitung angewiesen sind,
- Analphabeten und der deutschen Sprache unkundige Personen.

Der Anteil aller unter Barrierefreiheit im engeren und weiteren Sinn zu diskutierenden Nutzergruppen an der Gesamtzahl der ÖPNV-Nutzer beträgt nach Literaturangaben bis zu 30 %, womit sehr deutlich wird, dass zielgerichtete Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit vielen und keinesfalls nur "wenigen" Fahrgästen zu Gute kommen.

Als Querschnittsthema werden Anforderungen an die Barrierefreiheit nicht nur in diesem Kapitel mit den Unterabschnitten „Barrierefreiheit im Busverkehr“, „Barrierefreiheit im Schienenverkehr“ und „Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation“ festgelegt, sie fließen auch in die Kapiteln 3.2.3 „Barrierefreier Ausbau der SPNV-Haltestellen“, 3.7 „Ausbau der baulichen Infrastruktur für den Regionalbusverkehr“, 3.8 „Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge im Regionalbusverkehr“ 3.10 „Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement“ und 3.12 „Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern“ mit ein.

3.13.2 Barrierefreiheit im Busverkehr

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

- Ausschließlicher Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Kneeling, Rollstuhlstellplatz, manuell zu bedienender Rollstuhlrampe, zuverlässiger optischer sowie akustischer Haltestellenankündigung (Zwei-Sinne-Prinzip) auf folgenden Bedienungskategorien:
 - Busachsen 1 und 2 sowie Erschließungslinien 1 bis 3
 - Ergänzungslinien sowie kapazitätsbedingte Verstärkerfahrten insbesondere im Schülerverkehr oder reine zusätzliche Schülerkurse auf den Erschließungslinien 1 bis 3 können auch mit Fahrzeugen der in Punkt 3.8.1 beschriebenen Kategorie B bedient werden.
- Soweit noch nicht durchgängig Niederflurfahrzeuge verkehren, ist deren Einsatz in den Fahrplanmedien zu kennzeichnen.
- Schrittweiser Ausbau der Haltestellen mit Kasseler Hochbord bei Stadtverkehrslinien sowie bei Regionalbuslinien gemäß Ziff. 3.7.2 unter Ausnutzung von Fördermitteln des Landes.

Auf Ergänzungslinien sowie kapazitätsbedingte Verstärkerfahrten können – soweit diese Ausnahmen landesgesetzlich möglich bleiben – auch über 2022 hinaus Fahrzeuge mit niedrigerem Standard eingesetzt werden. Da ein beachtlicher Teil der Fahrzeugflotte nur in den Spitzenzeiten an Schultagen erforderlich ist, dieser Teil der Flotte aber nur einen kleinen Teil der gesamten Verkehrsleistung erbringt, wäre die Schaffung einer vollständigen Barrierefreiheit hier mit sehr hohen zusätzlichen Kosten verbunden, denen nur ein geringer Zusatznutzen gegenüber steht. Außerdem verfügen Niederflurbusse bauartbedingt über weniger Plätze, insbesondere weniger Sitzplätze als gleichgroße Mittel- und Hochflurbusse, sodass mit einem ausschließlichen Einsatz barrierefreier Fahrzeuge auch ein Komfortverlust einher geht und vereinzelt auch ein höherer Fahrzeugbedarf zu den Spitzenzeiten erforderlich sein kann.

Für den Bau von Haltestellen sind die Städte und Gemeinden zuständig; der Nahverkehrsplan entfaltet hier keine bindende Wirkung. Die Gemeinden sollten ihre Planungen aber eng mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen und dem Landkreis abstimmen, um im Übergangszeitraum ein barrierefrei nutzbares Teilnetz, in dem Fahrzeuge und Haltestellen aufeinander abgestimmt und die wichtigsten Relationen sowohl am Ausgangs- als auch am Zielpunkt sowie ggf. an Umsteigepunkten abgedeckt sind, zu erhalten. Ein Zwischenziel kann hier sein, zunächst eine Haltestelle je Ortschaft auszubauen. Eine Priorisierung gemäß der Achsenkategorien wird angestrebt. Der Landkreis koordiniert die baulichen Aktivitäten der Städte und Gemeinden entlang der einzelnen Achsen. Eine finanzielle Förderung der Investitionen ist im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes LGVFG möglich. In § 2

„Förderungsfähige Vorhaben“ wird unter Punkt 9 explizit *„Umbau und Nachrüstung bestehender verkehrswichtiger Anlagen und Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit“* genannt.

3.13.3 Unverändert: Barrierefreiheit im Schienenverkehr

3.13.4 Unverändert: Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation

3.14 Unverändert: Spezielle Anforderungen an die Verbindungsqualitäten im Schülerverkehr

3.15 Unverändert: Spezielle Anforderungen des touristischen Verkehrs

4. Unverändert: Ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV und deren Finanzierung

5. Linienbündelungskonzeption

5.1 Anlass der Linienbündelung

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

Unter vollständiger Ausschöpfung der in der EU VO (EG) 1370/2007 genannten Übergangsfrist für Altverträge wurden diese bis Ende des Jahres 2019 verlängert.

Für die Buslinienverkehre im Landkreis Konstanz steht damit die Neuvergabe zum Jahreswechsel 2019/2020 nach den Regelungen der EU VO (EG) 1370/2007 und des neuen Personenbeförderungsgesetzes im wettbewerblichen Verfahren an.

Um die Voraussetzung für eine wirtschaftliche, kundengerechte und verkehrlich/betrieblich sinnvolle Verkehrsgestaltung zu schaffen, wird im Nahverkehrsplan eine Konzeption über gebündelt zu erteilende Liniengenehmigungen festgelegt.

5.2 Linienbündelung

5.2.1 Grundsätze der Linienbündelung

In den einzelnen Verkehrsräumen des Landkreises Konstanz sind jeweils verschiedene Linien verkehrlich, betrieblich oder wirtschaftlich verflochten. Um diese wirtschaftlich und verkehrlich vorteilhaften Verflechtungen dauerhaft abzusichern, hat der Landkreis Konstanz ein Linienbündelungskonzept entwickelt. Die Linienbündelung bewirkt eine gesamtwirtschaftliche Bewertung der Verkehre und verhindert somit eine sogenannte „Rosinenpickerei“, also die herausgelöste Beantragung einzelner wirtschaftlich interessanter Linien, während benachbarte, unwirtschaftliche Linien nur durch öffentliche Zuschüsse des Aufgabenträgers aufrechterhalten werden können. Sie soll auch dazu dienen, im Interesse einer möglichst geringen Belastung der öffentlichen Mittel des Landkreises, eine kostengünstige Erstellung der Verkehrsleistung sicher zu stellen.

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

Kriterien für die Bündelung der Linien

Wie bei der Linienbündelung im Nahverkehrsplan 2011 stehen planerische Aspekte, die verkehrliche Verbundenheit von Linien und die Bildung wirtschaftlicher Einheiten im Vordergrund. Vor dem Hintergrund zwischenzeitlich umgesetzter und weiterer geplanter Angebotsanpassungen und unter Berücksichtigung des aktuellen PBefG war das Bündelungskonzept jedoch grundsätzlich zu überprüfen und zu überarbeiten.

Die Linienbündel wurden auf der Basis folgender Kriterien gebildet:

- Bildung verkehrlicher Einheiten
 - es bestehen durchgängige Fahrten zwischen zwei Linien
 - integrierte Verkehrsbedienung von Teilräumen stärken
 - bestimmte Verbindungen werden gemeinsam bedient
 - Ermöglichung von Anschlussbeziehungen und Anschlusssicherungen
 - Gewährleistung, dass das Verkehrsangebot im Bedarfsfall wesentlich effektiver weiterentwickelt werden kann
- Bildung betrieblicher Einheiten
 - Nutzung von Synergien bei der Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung
 - Beachtung des räumlichen Zuschnitts, des Leistungsumfangs und der Ausrichtung der Linienbündel auf die Lage der vorhandenen betrieblichen Einrichtungen
- Bildung wirtschaftlicher Einheiten
 - Vorteile, die sich aus einer vorhandenen, potentiellen linienübergreifenden Produktion ergeben nutzen bzw. die sich bei einer Überplanung ergeben können
 - Wirtschaftlicher Ausgleich zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien
 - Geringste Kosten für den Aufgabenträger und die Allgemeinheit
- Berücksichtigung mittelständischer Interessen
 - Groß geschnittene Linienbündel besitzen eine hohe verkehrliche Integrationskraft und bieten sehr gute Voraussetzungen für eine hohe betriebliche Effizienz. Sie sind auf kurze Sicht in der Regel auch wirtschaftlicher als kleinere Einheiten.
 - Kleinere Linienbündel erhalten hingegen einen andauernden Wettbewerb und fördern mittelständische Unternehmen.

Abstimmung des Linienbündelungskonzepts:

Das Linienbündelungskonzept 2011 wurde in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern des ÖPNV (Landkreis Sigmaringen, Bodenseekreis, Landkreis Tuttlingen, Kanton Schaffhausen, Kanton Thurgau) sowie der Universitätsstadt Konstanz und den Städten Singen und Radolfzell entwickelt.

Die Verkehrsunternehmen mit Liniengenehmigungen nach §42 PBefG im Landkreis Konstanz wurden 2011 bereits im Entwurfsstadium beteiligt. Zudem fand eine weitere

Anhörung im Rahmen des Anhörungsverfahrens des gesamten Nahverkehrsplans statt. Ein weiteres Anhörungsverfahren findet im Rahmen der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans 2016 statt.

5.2.2 Festlegung der Linienbündel

Es werden vier Linienbündel gebildet:

Linienbündel 1 (Verkehrsraum Stockach):

1000	Stockach – Hecheln
7365	Eigeltingen – Heudorf
7369	Ludwigshafen – Bodman – Wahlwies
7375 A	Stockach – Tuttlingen (Schnellbuslinie)
7375 B	Stockach – Heudorf
7375 C	Stockach – Bodman – Stahringen
7393	Stockach – Hohenfels – Stockach
7393.1	Schülerverkehr Hohenfels/Zoznegg

Linienbündel 2 (Verkehrsraum Radolfzell):

7350	Singen – Böhringen – Radolfzell
7354	Radolfzell – Konstanz
7367	Radolfzell – Schienen – Öhningen
7368	Radolfzell – Gaienhofen – Stein a.R.
7370	Konstanz – Allensbach – Langenrain
7371	Allensbach – Konstanz-Dettingen
7372	Konstanz-Wollmatingen – Reichenau
7374	Radolfzell – Steißlingen

Linienbündel 3 (Verkehrsraum Engen):

1	Engen – Maierhalde
2	Engen – Barga – Stetten – Engen
3	Engen – Biesendorf
4	Engen – Bittelbrunn
5	Engen – Vögtleshalde
7352	Singen – Engen
7353	Singen – Hilzingen – Tengen
7360	Engen – Tengen – Wiechs
7366	Engen – Eigeltingen

Linienbündel 4 (Verkehrsraum Singen):

7351	Gottmadingen – Gailingen
7362	Singen – Rielasingen – Moos
7363	Singen – Steißlingen – Stockach
7364	Singen – Eigeltingen – Stockach

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

Linie	Linienverlauf	Fahrplan- km 2016	Anzahl Busse (ca.)
Linienbündel 1: Verkehrsraum Stockach			
1000	Stockach – Hecheln	136.392	
7365	Eigeltlingen – Heudorf [– Tuttlingen]	98.046	
7369	Ludwigshafen – Bodman – Wahlwies	38.584	
7375 A	Stockach – Tuttlingen	86.070	
7375 B	Stockach – Heudorf	113.708	
7375 C	Stockach – Bodman – Stahringen	171.946	
7393	Stockach – Hohenfels – Stockach	121.819	
7393/1	Schülerverkehr Hohenfels	30.185	
	Summe	796.750	17
Linienbündel 2: Verkehrsraum Radolfzell			
7350	Singen – Böhringen – Radolfzell	13.616	
7354	Radolfzell – Konstanz	87.835	
7367	Radolfzell – Schienen – Öhningen	24.138	
7368	Radolfzell – Gaienhofen – Stein a.R.	469.142	
7370	Konstanz – Allensbach – Langenrain	199.144	
7371	Allensbach – Konstanz-Dettingen	154.480	
7372	Konstanz Wollmatingen – Reichenau	162.996	
7374	Radolfzell – Steißlingen	128.877	
	Summe	1.240.227	18
Linienbündel 3: Verkehrsraum Engen			
1	Engen – Maierhalde	10.794	
2	Engen – Barga – Stetten – Engen	55.738	
3	Engen – Biesendorf	34.188	
4	Engen – Bittelbrunn	17.656	
5	Engen – Vögtleshalde	7.177	
7352	Singen – Engen	162.996	
7353	Singen – Hilzingen – Tengen	455.192	
7360	Engen – Tengen – Wiechs	272.285	
7366	Engen – Eigeltlingen	91.428	
	Summe	1.107.455	16
Linienbündel 4: Verkehrsraum Singen			
7351	Gottmadingen – Gailingen	286.402	
7362	Singen – Rielasingen – Moos	213.606	
7363	Singen – Steißlingen – Stockach	259.518	
7364	Singen – Eigeltlingen – Stockach	505.853	
	Summe	1.265.379	19

Tabelle 5.2.2-1: Linienbündel mit Leistungsdaten

(Angabe der Fahrplankilometer 2016: Das Liniennetz wird in den kommenden Monaten planerisch konkretisiert, was zu Abweichungen zur dargestellten Fahrplanleistung führen kann – siehe Punkt 3.5)

5.2.3 Entfällt: Zeitplan der Laufzeitenharmonisierung

5.2.4 Neuzuschnitt von Liniengenehmigungen

Wie unter 3.5 ausgeführt, wird das Liniennetz in den kommenden Monaten planerisch konkretisiert und die definierten Standards gegebenenfalls nach einer entsprechenden wirtschaftlichen Betrachtung bis zur Entscheidung über die Vorabbekanntmachung in Abstimmung mit den Kommunen nachjustiert. Dies kann zu Änderungen im Liniennetz bzw. der Liniengenehmigungen führen.

5.2.5 Zuordnung der Linien zu den einzelnen Linienbündeln

Linienbündel 1: (Verkehrsraum Stockach):

Dieses Linienbündel ist das kleinste der vier Linienbündel.

Verkehrlich bilden die Linien 7375 A Stockach – Tuttlingen (Schnellbuslinie), 7375 B Stockach – Heudorf, 7375 C Stockach – Bodman – Stahringen, 7393 Stockach – Hohenfels, 7393/1 Schülerverkehr Hohenfels und 1000 Stockach – Hechel n ein integrales Zu-/Abbringersystem zum/vom SPNV in Stockach (Seehäse) in den nördlichen Raum des Landkreises Konstanz bis hin in die Kreisstadt Tuttlingen.

Die Linie 7365 besitzt Überschneidungen im Bedienungsgebiet Heudorf - Raithaslach der Linie 7375 B.

Die Linie 7369 stellt einen ergänzenden Schülerverkehr zur Linie 7375 C dar.

Im Interesse einer flexiblen und wirtschaftlichen Produktion sollten die Umläufe zwischen diesen Linien kombinierbar sein. Unter diesen Gegebenheiten werden die Linien gebündelt vergeben, um insgesamt wirtschaftlich tragfähige Produktionsstrukturen zu erreichen.

Linienbündel 2: (Verkehrsraum Radolfzell):

Teilraum Radolfzell/Bodanrück/Reichenau: Die Linien 7354, 7370, 7371 und 7372 decken den Verkehr des Verkehrsraumes Bodanrück – Reichenau ab und binden die Orte Allensbach und Reichenau an die Kreisstadt Konstanz an. Unter den Linien gibt es verschiedene Anschlussbeziehungen Bus/Schiene und Bus/Bus. Die Linien überlagern sich in den Abschnitten Allensbach – Konstanz (7354, 7370), Langenrain – Allensbach (7370, 7371) und Reichenau – Konstanz (7354, 7370, 7372) teilweise und sind verkehrlich eng miteinander verflochten.

Teilraum Radolfzell/Höri: Die Linie 7368, die Radolfzell über die Halbinsel Höri mit Stein a.R. verbindet, bildet eine verkehrliche Einheit mit der Linie 7367, die den Teilort Schienen an Öhningen anbindet und die Schüler an den Schulstandort Radolfzell befördert.

Um einen wirtschaftlichen Ausgleich zwischen ertragsreichen- und ertragsschwachen Linien schaffen zu können und da der Teilraum Bodanrück/Reichenau mit seinem insgesamt geringen Leistungsvolumen nicht wirtschaftlich betrieben werden kann, wurden die beiden Teilräume zusammengefügt.

Die Linie 7350 befördert Schüler von Radolfzell Böhringen über die Linie 7374 nach Steißlingen in die Gemeinschaftsschule. Dies muss über entsprechende Anschlussverbindungen sichergestellt werden. Beide Linien haben ihren verkehrlichen Schwerpunkt überwiegend im Verkehrsraum Radolfzell. Dies ergibt sich rein fahrplantechnisch durch die Feinerschließung innerhalb Radolfzells. Deshalb wurden diese Linien diesem Bündel zugeordnet.

Alle Linien können umlauftechnisch von Radolfzell aus produziert werden, so dass sich Synergien bei Fahrzeug- und Personalplanung ergeben können.

Linienbündel 3: (Verkehrsraum Engen):

Das Linienbündel umfasst die Linien in den dünn besiedelten Bereichen im Westen des Landkreises. Hier fanden in den letzten Jahren umfangreiche Linien- und Fahrplanänderungen statt.

Die Linien 7352 Singen – Engen, 7353 Singen – Tengen und 7360 Engen – Tengen – Wiechs sind verkehrlich eng miteinander verbunden. Sie stellen die Verbindungen im

Dreieck Tengen/Engen/Singen her und somit gemeinsam die Flächenerschließung im Westen des Landkreises. Sie sind daher als Gesamtverkehr zu betrachten.

Die Linien 1-5, welche die Teilorte der Stadt Engen bedienen, können allein nicht wirtschaftlich betrieben werden und sind verkehrlich und betrieblich eng mit den übrigen Linien des Linienbündels verbunden.

Um Leerkilometer (Ein- und Ausrückfahrten) zu vermeiden, kann die Linie 7366 Engen – Eigeltingen nur betrieblich und wirtschaftlich sinnvoll von Engen produziert werden. Verkehrlich ist sie mit den Linien 7352, 7353 und 7360 verknüpft.

Linienbündel 4: (Verkehrsraum Singen):

Dieses Linienbündel stellt einen verkehrlich und betrieblich verflochtenen Verkehrsraum im Bereich zwischen Gottmadingen - Singen – und Stockach dar.

Die Linie 7351 Singen – Gottmadingen – Gailingen und die Linie 7362 Singen – Rielasingen-Worblingen – Moos stellen die verkehrliche Verbindung zwischen dem südöstlichen Raum Singen und der evangelischen Schule in Gaienhofen her. Die Linien 7362, 7363 Singen – Steißlingen - Stockach und 7364 Singen – Eigeltingen - Stockach verbinden die Industrie- und Schulstandorte Gottmadingen/Singen, Eigeltingen/Steißlingen und Stockach miteinander. Die Linie 7364 überschneidet sich im Bereich Orsingen-Nenzingen – Stockach mit der Linie 7363. Die Linie 7363 bildet somit eine verkehrliche Ergänzung des Angebotes im Schülerverkehr zur Linie 7364.

Um einen wirtschaftlichen Ausgleich zwischen ertragsreichen- und ertragsschwachen Linien schaffen zu können und im Interesse einer flexiblen und wirtschaftlichen Produktion werden diese die Linien gebündelt vergeben.

5.2.6 Unverändert: Linien ohne Zuordnung zu einem Linienbündel

Landkreis Konstanz Nahverkehrsplan 2016

Abbildung 3.3.2 - 1:
Liniennetz nach Bedienungskategorien

-  Schienenachse Kategorie 1
-  Schienenachse Kategorie 2
-  Busachse Kategorie 1
-  Busachse Kategorie 2
-  Erschließungslinie Kategorie 1
-  Erschließungslinie Kategorie 2
-  Erschließungslinie Kategorie 3
-  Ergänzungslinie (Bestand / optional)

 Verknüpfung Schiene - Bus

 Verknüpfung Bus - Bus

 Anschlussbindung an Taktnoten mit Minutenzeiten (00-30 bzw. 15-45)

 Richtungsbezogene Anschlussbindung zwischen den Linien;

 Liniendurchbindung Bus (dargestellt nur bei Wechsel der Bedienungskategorie)

 Übriger Schienenverkehr

 Buslinien außerhalb der Aufgabenträgerschaft des Landkreises (Stadtverkehre)

 Schiffsverkehr

KONSTANZ

SINGEN / Hiltzingen

Mehrsendorf

Kreisstadt

Stadt / Gemeinde

Ortsteil

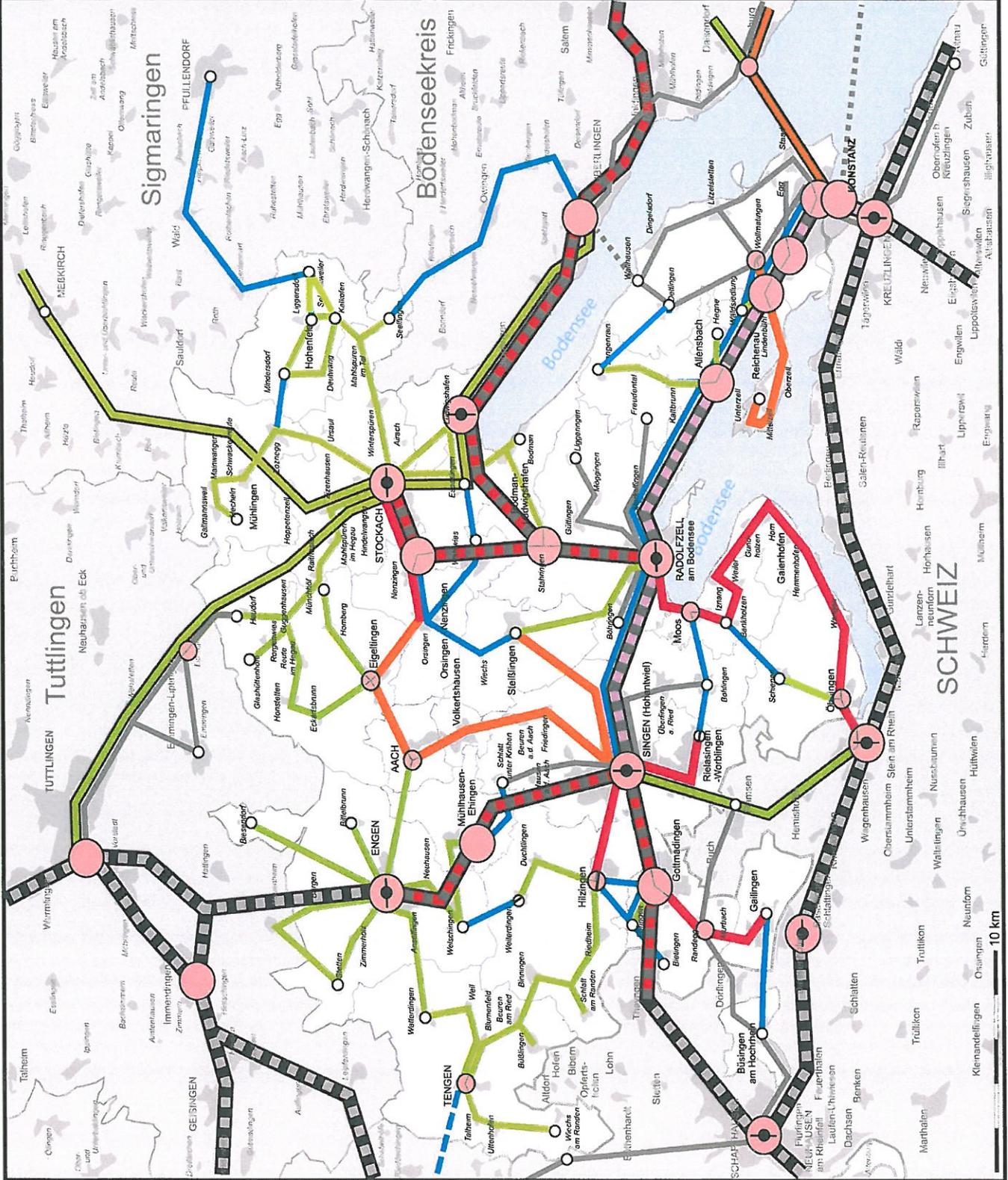
Siedlungsfläche

Staatsgrenze

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

NahverkehrsBeratung **Südwest**



Landkreis Konstanz Nahverkehrsplan 2016

Abbildung 5.2.2-1: Linienbündelungskonzeption

Linienbündel mit Harmonisierungsdatum:

- Linienbündel 1 (Verkehrsknoten Stockach) (2019)
- Linienbündel 2 (Verkehrsknoten Radolfzell) (2019)
- Linienbündel 3 (Verkehrsknoten Engen) (2019)
- Linienbündel 4 (Verkehrsknoten Singen) (2019)

Überörtliche Linienwegabweichungen gestrichelt

- KONSTANZ** Kreisstadt
- SINGEN / HILZINGEN** Stadt / Gemeinde
- Mindelstorf** Ortsteil
- Siedlungsfläche
- Staatsgrenze
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze

NahverkehrsBeratung Südwest

