



LANDRATSAMT
BODENSEEKRIS

Nahverkehrsplan des Bodenseekreises

Teilfortschreibung Barrierefreiheit



Nahverkehrsplan des Bodenseekreises

Teilfortschreibung Barrierefreiheit

Die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans Bodenseekreis wurde vom Kreistag nach einer öffentlichen Anhörung am 20. Dezember 2017 einstimmig beschlossen.

Inhaltsverzeichnis

I. Textteil

II. Anlagen

Anlage 1 Prioritätsliste der Haltestellen im Bodenseekreis

Anlage 2 Aufarbeitung der Stellungnahmen aus der
Anhörung

I. Textteil

Der am 30.05.2011 vom Kreistag des Bodenseekreises verabschiedete Nahverkehrsplan wird zum Thema „Barrierefreiheit“ fortgeschrieben. Einzelne Kapitelabschnitte des derzeit gültigen Nahverkehrsplans werden ersetzt oder entsprechend ergänzt. Neben dem Themenkomplex „Barrierefreiheit“ werden unter „Sonstige Änderungen“ kleinere Ergänzungen vorgenommen, die sich zwischenzeitlich aus der Bewertung im Rahmen von Genehmigungsverfahren bzw. konkreten Vorgaben des Regierungspräsidiums als Genehmigungsbehörde ergeben haben (Seite 12). Die übrigen Inhalte des Nahverkehrsplans, mit den entsprechenden Zielsetzungen und Rahmenvorgaben behalten nach Beschlussfassung ihre Gültigkeit.

Ergänzungen und Änderungen sind in Kursivschrift abgefasst.

5.1.4 Barrierefreiheit

5.1.4.1 Zielbestimmungen des BGG und des PBefG

Das im Jahr 2002 verabschiedete Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG) definiert in § 4 Barrierefreiheit u.a. als „Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Einrichtungen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe.“ Die Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeuge und die Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen nach diesen Vorgaben deshalb so geplant und gestaltet werden, dass eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit erreicht wird. Dies betrifft insbesondere die Zugänglichkeit zu den Haltestellen und Fahrzeugen sowie die Bereitstellung von Informationen zur Nutzung der Angebote. Ein barrierefreier ÖPNV kommt nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern insbesondere auch älteren oder in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleineren Kindern, Kinderwagen, Fahrrädern oder Personen mit Traglasten zugute. Nach einer Untersuchung des Bundeswirtschaftsministeriums ist ein barrierefreier ÖPNV

- *für 10 % der Bevölkerung unentbehrlich*
- *für 30 – 40 % der Bevölkerung notwendig*
- *für 100 % der Bevölkerung komfortabel*

Quelle: Grundlagenuntersuchung des Bundeswirtschaftsministeriums „Barrierefreier Tourismus für Alle in Deutschland“, 09-2008, S. 11 (vgl. 10/30/100%-Regel, BMWi 2003, S. 13)

Das novellierte Personenbeförderungsgesetz fordert in § 8 Absatz 3 „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu

erreichen“ (bisher: „möglichst weitreichende...“). In den Hinweisen für die ÖPNV-Aufgabenträger der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände wird dargelegt, dass der Gesetzgeber bei dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“, die als politische Zielsetzung zu sehen ist, nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems schon bis zum Jahr 2022 ausging, sondern von einer schrittweisen Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und –zyklen (Bundestagsdrucksache 17/7046, S. 12). Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.

5.1.4.2 Aspekte eines barrierefreien ÖPNV und deren Umsetzung

Die wesentlichen Aspekte eines barrierefreien ÖPNV sind:

- die Haltestelleninfrastruktur einschließlich deren Umfeld
- die Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge
- Information und Kommunikation
- sowie der Betrieb und Dienstleistungen

Nur in deren Zusammenspiel kann Barrierefreiheit im ÖPNV auf Basis des Standes der Technik sichergestellt werden. Es reicht nicht, Haltestellen oder Fahrzeuge isoliert zu betrachten. Sie müssen auf der Basis örtlicher Gegebenheiten aufeinander abgestimmt sein und die relevanten möglichen Sinneseinschränkungen berücksichtigen.

Ein Mensch ohne gesundheitliche Einschränkungen verfügt insgesamt über die fünf bekannten Sinne Hören, Schmecken, Riechen, Fühlen und Sehen mit welchen er seine Umwelt wahrnehmen kann.

Die zur Orientierung wichtigsten Sinne sind Hören, Fühlen und Sehen. Das Zwei-Sinne-Prinzip setzt genau an dieser Stelle an. So sollen immer mindestens zwei der drei wichtigsten Sinne Informationen übermittelt bekommen. Deutlich wird dies am Beispiel eines blinden oder in der Sehfähigkeit eingeschränkten Menschen, welcher Informationen überwiegend über das Fühlen und Hören erhält.

Für die genannten Aspekte eines barrierefreien ÖPNV besitzt der Nahverkehrsplan unterschiedliche Regelungstiefen. Er beschreibt zwar, wie die Forderung zur Herstellung der Barrierefreiheit erreicht werden soll, der Landkreis als Aufgabenträger für den Bus hat hier aber nur teilweise direkte Zuständigkeiten und Einflussmöglichkeiten bezüglich der Umsetzung.

Um der gesetzlichen Zielbestimmung gerecht zu werden, ist der Landkreis als Aufgabenträger auf die Zusammenarbeit mit anderen Akteuren angewiesen. Dazu zählen insbesondere die Verkehrsunternehmen, sowie die Straßenbaulastträger, die für die vom ÖPNV genutzte

Infrastruktur zuständig sind. Dies sind in beträchtlichem Umfang die kreisangehörigen Städte und Gemeinden.

Auch Genehmigungsbehörden spielen eine wichtige Rolle. Sie prüfen im Rahmen der Linienverkehrsgenehmigung, ob diese im Einklang mit dem jeweiligen Nahverkehrsplan steht. Eine wichtige Rolle kommt auch dem Verkehrsverbund zu. Dies betrifft zum einen zentrale Funktionen, wie z. B. die Fahrplanauskunft aber auch die Koordinierung kreisüberschreitender Maßnahmen. Die Belange der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste werden vom Fahrgastbeirat des Verbundes und vom kommunalen Behindertenbeauftragten vertreten.

5.1.4.3 Allgemeine Zielvorgaben und Standards

Zur diskriminierungsfreien und angemessenen Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit ist es von elementarer Bedeutung, dass neben den Städten, Gemeinden und Verkehrsunternehmen auch Verbände, Beauftragte und Beiräte der Betroffenen angehört und eingebunden werden.

Um den Zugang zum Schienenverkehr so einfach wie möglich zu gestalten, sollen neue Schienenhaltepunkte barrierefrei errichtet werden. Vorhandene Stationen sollen, soweit die Zugangsanlagen noch Defizite aufweisen, mit entsprechenden Einrichtungen nachgerüstet werden. Bei Bahnstationen, deren Bahnsteige nicht ebenerdig erreichbar sind, sollte auch der Bau von Rampen geprüft werden, da diese neben der geringeren Störanfälligkeit eine größere Leistungsfähigkeit aufweisen. Diese ist insbesondere im Sommerhalbjahr vonnöten, wenn eine große Anzahl an Freizeitradlern – z.T. schwer bepackt – in der Bodenseeregion den Zug nutzen möchte und Aufzüge die notwendigen Kapazitäten nicht zeitnah zur Verfügung stellen können. Sofern der verfügbare Raum dafür nicht ausreichend ist, wäre es auch denkbar, die Barrierefreiheit über Aufzüge herzustellen und für die anderen Nutzer zusätzlich Rampen mit einer größeren Steigung (bis zu 12 %) einzubauen.

Zu den Bahnhöfen und Haltepunkten, die nicht oder nur bedingt barrierefrei sind, zählen im Bodenseekreis Bermatingen-Ahausen, Eriskirch, Friedrichshafen Stadt, Friedrichshafen Hafen, Friedrichshafen Ost, Kehlen, Kressbronn, Langenargen, Markdorf (Baden), Sipplingen, Überlingen Therme und Uhldingen-Mühlhofen. Die anderen Bahnhöfe und Haltepunkte konnten durch Modernisierung oder Neubau auf den Standard der Barrierefreiheit gebracht werden. Das Bahnhofsmodernisierungsprogramm von DB Station & Service und dem Land Baden-Württemberg sieht eine Modernisierung des Bahnhofs Friedrichshafen Stadt bis spätestens 2021 vor. Der barrierefreie Ausbau der übrigen Stationen ist anzustreben.

Niederflurige Fahrzeuge können im Busverkehr das Ein- und Aussteigen erleichtern und beschleunigen. Im Zuge der Neu- und Ersatzbeschaffung von Bussen sollen die Verkehrsunternehmen den Anteil an niederflurigen Fahrzeugen in ihrer Fahrzeugflotte kontinuierlich erhöhen soweit Verkehrswege und Verkehrsanlagen dies zulassen. Im Hinblick auf eine wirtschaftliche Verwendung von Fahrzeugen kann für Verstärkerfahrten von diesem Grundsatz abgewichen werden.

Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang jedoch, dass auch die anzufahrenden Bushaltestellen einen ebenerdigen Ein- und Ausstieg ermöglichen. Im Bodenseekreis sind bisher nur wenige Haltestellen (geschätzt unter 3 %) barrierefrei ausgebaut. Insbesondere beim Neu- bzw. Umbau von Bushaltestellen sind angegliche Bordsteinkanten, weitgehend stufenlose Zugänge, Blindenleitstreifen und ausreichend große Warteflächen anzustreben. Auch wenn von Bussen befahrene Straßenzüge umgestaltet werden, sollte die barrierefreie Umrüstung der betroffenen Bushaltestellen und die entsprechende Zuwegung direkt berücksichtigt werden. Der Um- und Ausbau von Haltestellen fällt in der Regel in kommunale Baulast und entzieht sich daher dem direkten Einfluss des Landkreises als Aufgabenträger für den ÖPNV.

Im Rahmen der Nahverkehrsplanfortschreibung wurde unter Beteiligung der Kommunen und Verkehrsunternehmen und der Kreisbehindertenbeauftragten eine Priorisierung von Haltestellen, an denen ein barrierefreier Ein- und Ausstieg besonders notwendig ist, vorgenommen.

Folgende Kriterien wurden für die Prioritätenbildung herangezogen:

- *Qualitative Bewertung des ÖPNV-Angebotes (Fahrtenzahl, Taktverkehr, Verknüpfungen)*
- *wichtige Ziele im Einzugsbereich der Haltestelle*
- *Einrichtungen im Einzugsgebiet, die für Mobilitätseingeschränkte relevant sind (insbesondere Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser und sonstige medizinische Einrichtungen, Behindertenwerkstätten, spezielle Bildungseinrichtungen)*
- *Fahrgastaufkommen (Ein- und Aussteigerzahlen auf der Basis von Fahrgastschätzungen, sonst Abschätzung anhand der Einwohner im Einzugsbereich)*
- *Umfeldsituation mit Beurteilung der barrierefreien Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Haltestelle*

- *allgemeine Dringlichkeit eines Haltestellenausbaus (z. B. unsichere Querungsstellen oder fehlende Aufstellflächen).*

Für einen möglichst flächendeckenden Ausbau werden folgende Leitsätze zum Vorgehen des barrierefreien Haltestellenausbaus zugrunde gelegt:

- ***Barrierefreie Haltestellen an Einrichtungen, die von Personen mit eingeschränkter Mobilität frequentiert werden***
Krankenhäusern, Senioreneinrichtungen, sowie Behinderteneinrichtungen wurde jeweils eine Haltestelle zugeordnet, die barrierefrei ausgebaut werden sollte.
- ***Barrierefreie Haltestellen an Busbahnhöfen und zentralen Umsteigepunkten***
- ***1 – 3 barrierefreie Haltestellen pro Ort/Teilort nach Einwohnergrößenklassen***
In (Teil-) Orten mit mindestens 250 – 500 Einwohnern soll eine Haltestelle, in Orten bis 7000 Einwohnern sollen bis zu drei Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Unter 250 Einwohner wäre ein Ausbau i.d.R. unverhältnismäßig (Frequenz und Aufwand).
- ***Gut frequentierte Haltestellen in Städten/Orten mit Stadtverkehren oder über 7000 Einwohner***
In Stadtverkehren sollen gut frequentierte Haltestellen unter Berücksichtigung einer möglichst sinnvollen Erschließung von Einzugsbereichen barrierefrei ausgebaut werden.
- ***Ein barrierefreier Ausbau scheidet aus an***
 - *Haltestellen für alternative Bedienformen, die oftmals mit Taxen und Kleinbussen durchgeführt werden; diese Fahrzeuge können keine Barrierefreiheit für alle Nutzer bieten*
 - *Haltestellen, in deren Zugang und Zuwegung auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Hier läuft die Herstellung einer barrierefreien Haltestelle ins Leere.*
 - *Haltestellen bei denen ein Missverhältnis zwischen öffentlichen Nutzen und dem wirtschaftlichen Aufwand (einschl. Unterhaltung) zur Erreichung des Regelfalles der Barrierefreiheit gegeben ist.*
 - *Haltestellen mit geringem oder sporadischem Fahrgastaufkommen wie zum Beispiel Bedarfshaltestellen, zeitlich befristete Haltestellen und außerörtliche Haltestellen.*

Sofern Haltestellen für einen Ausbau nicht priorisiert sind, sollte bei anstehenden Bau- und Erneuerungsarbeiten im Straßen-/Haltestellenbereich dennoch angestrebt werden einen barrierefreien Ausbau umzusetzen, zumindest aber eine befestigte Aufstellfläche für Hilfsmittelnutzer bei Mobilitätseinschränkungen einzurichten, die mit ausreichender Größe, geringer Längsneigung und ausreichender Höhe den Anstellwinkel einer Klapprampe so gering wie möglich hält.

Der Bodenseekreis empfiehlt den jeweils zuständigen Stellen, insbesondere den Kommunen, Planungen für entsprechende Ausbauten der priorisierten Haltestellen frühzeitig vorzunehmen. Die priorisierten Haltestellen sind der Aufstellung im Anhang zu entnehmen. In dieser Aufstellung sind auch schon barrierefrei (teil-) ausgebaute Haltestellen enthalten.

Bei den folgenden Texten des bisherigen NVP sind die Änderungen/Ergänzungen kursiv dargestellt.

5.2.8 Fahrzeugausstattung

Unter Berücksichtigung der allgemein anerkannten Regeln der Technik sollen niederflurige Fahrzeuge eingesetzt werden, die den Belangen von mobilitätsbeeinträchtigten Menschen gerecht werden.

Dies erfordert möglichst:

- Mindestens ein niveaugleicher Einstieg
- Mindestens eine 1000 mm breite Tür (bei Doppeltüren ohne Mittelposten)
- *ausreichend dimensionierte* Mehrzweckflächen gegenüber dieser Tür für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren und Traglasten (eventuell mit Sicherungseinrichtungen)
- ausreichend breite Durchgänge
- erreichbare Haltegriffe
- *Ausstattung der Fahrzeuge mit genügend Haltewunschtasten*
- *Kontrastreiche und taktile Gestaltung des Fahrzeuginnern, insbesondere für Haltestangen, Griffe und Türen*

Bei gleicher wirtschaftlicher Ausgangslage sollen möglichst umweltfreundliche Fahrzeuge eingesetzt werden.

Die Fahrgastinformationen in und am Fahrzeug sollen folgende Anforderungen erfüllen:

- Einheitliche, verständliche und gut lesbare Beschilderung mit Liniennummern (vorne, hinten, rechte Fahrzeugseite) und Linienweg (mindestens Endziel vorne und an der rechten Fahrzeugseite). Neue Fahrzeuge sind mit elektronischen Fahrzielanzeigen auszustatten.

Ausnahmen sind bei Verstärker-, Ersatz- oder Sonderfahrten und flexiblen Bedienungsformen möglich.

- Einsatz optischer und akustischer Informationssysteme (Haltestellenanzeige/–ansage).
- Kennzeichnung mit dem Verbund-Logo

Mit Zustimmung des Aufgabenträgers kann insbesondere im Rahmen von alternativen Bedienformen von den genannten Standards in der Fahrzeugausstattung abgewichen werden. Die Anforderungen der BOKraft bleiben hiervon unberührt.

5.2.9 Haltestellengestaltung und Fahrgastinformation

5.2.9.1 Haltestellengestaltung

Ein qualitativ hochwertiger Linienbusverkehr bedarf einer Anpassung der Haltestellen an die fahrzeugtechnischen Möglichkeiten. Insbesondere der im Behindertengleichstellungsgesetz geforderte Einstieg von Menschen mit Behinderungen oder mobilitätseingeschränkten Personen „ohne fremde Hilfe“ ist nur in der Kombination eines Niederflureinstieges und einer angeglichenen Bordsteinkante zu realisieren. Eine gute Anfahrbarkeit der Haltestelle ist dabei eine Grundvoraussetzung, um geringe Spaltbreiten und Reststufen zwischen Fahrzeug und Bordstein gewährleisten zu können. Die Bushaltestelle sollte einen Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und zudem eine ausreichend große Fahrgastaufstellfläche umfassen, die auch für Rollstuhlfahrer ausreichende Bewegungsfläche bietet, stufenfrei zugänglich und mit taktilen Orientierungshilfen (z. B. Bodenelemente mit Leistreifen für Menschen mit einer Sehbehinderung) ausgestattet ist. Auch sollen bei Wartehallen und Überdachungen die Gehwegbereiche freigehalten werden und ausreichend große Rangierflächen sowie nicht störende Einbauten und Möblierung vorhanden sein. Eine kontrastreiche Gestaltung der Seiten und Rückwände der Wartehäuschen kann das Gefährdungspotenzial für Menschen mit einer Sehbehinderung reduzieren. Richtschnur für eine barrierefreie Haltestellengestaltung sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik.

Hierzu können insbesondere folgende Hinweise und Regelwerke herangezogen werden:

- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA), 2011
- Deutsches Institut für Normung, Normenausschuss Medizin: DIN 32984, Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, 2011
- Deutsches Institut für Normung: E DIN 18040-3, Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, 2013

Wichtig im Zusammenhang mit dem Haltestellenaus- /neubau ist eine rechtzeitige Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen, da die Gestaltung u. a. auch von den eingesetzten Fahrzeugen abhängt, und dem Kreisbehindertenbeauftragten.

Weitere Maßnahmen für eine reibungslose Verkehrsabwicklung können in geeigneten Bereichen so genannte „Buskaps“ sein. Diese können die Verkehrssicherheit, aber auch die Abwicklungsbeschleunigung verbessern und sind durch die bessere Anfahrbarkeit auch für die Barrierefreiheit vorteilhaft. Ebenfalls zur Abwicklungsbeschleunigung tragen zusätzliche Busspuren und die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen bei.

Bei Haltestellen des Schienenverkehrs sollten Neubauten grundsätzlich so angelegt werden, dass der Zugang barrierefrei möglich ist. Da Aufzüge häufig defekt sind und bei hoher Nachfrage Wartezeiten verursachen, sollten soweit technisch möglich, vorzugsweise Rampen mit für Rollstuhlfahrer und Radfahrer befahrbarer Neigung gebaut werden. Altanlagen sollten entsprechend nachgerüstet werden. Der barrierefreie Ein- und Ausstieg in bzw. aus den Fahrzeugen hängt auch vom eingesetzten Fahrzeugmaterial ab. Sind dessen Eingangsbereiche stufenfrei, ist die Bahnsteighöhe an der Fahrzeugbodenhöhe zu orientieren. Für optimale Einstiegsverhältnisse sollten dabei für die verbleibende Reststufe und den verbleibenden Restspalt Werte von maximal 5 cm angestrebt werden. Bei der Ausstattung von Schienenhaltestellen sind taktile Orientierungshilfen, ein Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten sowie Informationseinrichtungen obligatorisch.

5.2.9.2 Fahrgastinformation

Die Haltestelle als Zugangsstelle zum Öffentlichen Nahverkehr vermittelt dem Neu- und Gelegenheitskunden häufig den Erstkontakt zum ÖPNV-System und muss daher als Visitenkarte für die am ÖPNV beteiligten Akteure verstanden werden.

Im Rahmen der verbundbedingten Erstinvestitionen wurden 2006 bis 2008 etwa 2.700 Bushaltestellenschilder in den beiden Verbundlandkreisen durch optisch ansprechende und einheitlich gestaltete Haltestellentypen ersetzt.

Eine umfassende, aktuelle und ansprechende Fahrgastinformation ist das oberste Ziel der Haltestellenausstattung. Es wird erwartet, dass sich die Verkehrsunternehmen aktiv an der Aufrechterhaltung eines attraktiven und verbundeinheitlichen Auftritts des öffentlichen Nahverkehrs an seinen Zugangsstellen bemühen, wozu insbesondere die regelmäßige Instandhaltung und Reinigung der Haltestellenausstattungen zählt.

- Bushaltestellen werden durch ein Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO) gekennzeichnet. Die Ausstattung und Gestaltung richten sich nach den Vorgaben des Verkehrsverbundes (Anhang 9).
- An einer Haltestelle sind folgende Elemente der Fahrgastinformation obligatorisch:
 - Haltestellenname (Gemeinde / Ortsteil + Haltestelle)
 - Logo des Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund
 - Liniennummer und Fahrziel jeder Buslinie, die an der Haltestelle abfährt
 - chronologischer, haltestellenbezogener Fahrplanaushang
 - Servicetelefonnummer des Busunternehmens
- Folgende Elemente der Fahrgastinformation sind optional (je nach Ausstattung) zu berücksichtigen:
 - Tarifaushang des Verkehrsverbunds
 - ggf. Aktionsplakate oder Liniennetzpläne
 - Haltestellenumgebungspläne
 - Platznummer
 - Warnblinkhinweis
 - Logos des Linienmarketings
 - sog. „Abschlussmodul“ mit Farbe und Logo des Stadtverkehrs
- Die Fahrpläne müssen von der Schriftgröße her gut lesbar und die Informationen leicht verständlich sein. *Die Aufhängung sollte in sinnvoller Höhe erfolgen.*
- Ein einheitliches Layout der Aushangfahrpläne im Regional- beziehungsweise Stadtverkehr erleichtert den Kunden das Lesen der Fahrpläne und ist nach den Vorgaben des Verbunds anzustreben.

Bei der Konzeption und Anbringung von Fahrgastinformationen sind die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen zu beachten. *Menschen mit Behinderungen* benötigen häufig auch bei der Planung und Durchführung ihrer Fahrten über das reine Fahrplanangebot hinausgehende spezielle Informationen beziehungsweise Unterstützungen (Hinweise zur Zugänglichkeit von Haltestellen und Fahrzeugen). Diese sollen umfassend zur Verfügung stehen. *Der Einsatz niederfluriger Fahrzeuge ist in Fahrplänen bei den jeweiligen Fahrten entsprechend zu kennzeichnen. Mit zunehmendem barrierefreien Ausbau von Haltestellen sind auch technische Lösungen für eine barrierefreie Wegeführung anzustreben. Hierzu zählt auch die Weiterentwicklung der elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) zu einem barrierefreien Routing.*

Bei wichtigen Bushaltestellen sollen mittel- bis langfristig zusätzlich so genannte DFI-Anzeiger (Dynamische-Fahrgast-Information) angestrebt werden, die dem Fahrgast Informationen über nächstmögliche Abfahrt in „Echtzeit“ geben. *Bei diesen Anzeigern, aber auch allgemein bei Druckerzeugnissen ist auf eine möglichst kontrastreiche Darstellung (Leuchtdichtekontrast von mind. 0,4) zu achten.*

Neben den allgemein zugänglichen Informationen im Vorfeld der Fahrt, an den Haltestellen und während der Fahrt werden individuelle abrufbare Informationen über mobile Endgeräte weiter an Bedeutung gewinnen. Das Angebot solcher Navigations- und Informationssysteme richtet sich allgemein an ÖPNV-Nutzer, bietet aber auch insbesondere sehbehinderten bzw. blinden Menschen eine Orientierungsmöglichkeit. Damit besteht auch an Haltestellen ohne visuelle und/oder akustische Fahrgastinformation eine Möglichkeit, Informationen zu erhalten.

5.2.10 Kundenorientierung / Betriebs- und Störungsmanagement

Um die Attraktivität des ÖPNV für die derzeitigen und potenziellen Nutzer zu erhöhen und Barrieren abzubauen, soll der Fahrgastservice weiter verbessert werden.

- Beim Verkehrsverbund bodo soll ein Fahrgastbeirat eingerichtet werden. *(Ziel ist umgesetzt)*
- *Der Internet-Auftritt von bodo soll im Hinblick auf Barrierefreiheit überprüft und angepasst werden*
- Von Mitarbeitern mit Kundenkontakt werden deutsche Sprachkenntnisse, höfliches, freundliches und respektvolles Auftreten, gute Tarifkenntnisse, lokale Netzkenntnis, die Kenntnis betrieblicher Besonderheiten (unter anderem Störungsmanagement, Notfallpläne) sowie die Einhaltung von Verhaltensregeln im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen erwartet.
- *Das Fahr- und Dienstpersonal sollte im Hinblick auf die besonderen Belange mobilitätseingeschränkter Personen regelmäßig geschult werden (EU VO 18/2011 „Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr“).*
- *Rücksichtsvolles Heranfahren an Bussteige mit Vermeidung von großen Restspalten zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugeinstieg, ggf. Bedienen von Einstiegshilfen.*
- Auf Beschwerden und Anregungen soll innerhalb von einer Woche nach Bekanntwerden mit der abschließenden Beantwortung oder per Zwischenbescheid reagiert werden. Die Beantwortung erfolgt in der Regel durch das betroffene Verkehrsunternehmen, bei Anregungen und Beschwerden grundsätzlicher oder netzübergreifender Art wird die Beantwor-

tung durch den Verbund übernommen. Ein verbundeinheitliches Beschwerdemanagement ist anzustreben. Die Servicetelefonnummer des Busunternehmens muss an der Haltestelle deutlich sichtbar angebracht sein.

- Fundsachen sollen montags bis freitags an Werktagen abgeholt werden können.
- Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die Sauberkeit der Fahrzeuge innen wie außen.
- Farbschmierereien im und am Fahrzeug sollen schnellstmöglich entfernt werden.
- Eventuelle Außenwerbung muss so gestaltet sein, dass die Erkennbarkeit der Zugänge wie der Bedienelemente (Türöffner) auch für sehbehinderte Personen noch gewährleistet ist und nicht komfortmindernd wirkt.
- *Für die barrierefreie Nutzbarkeit von Infrastruktur und Fahrzeugen ist deren regelmäßige Wartung und Reinigung notwendig. Wenn z. B. Haltestellenkanten mit einer Eis- oder Schneesicht bedeckt sind, ist ein dichtes Heranfahren durch den Bus nicht möglich. Auch taktile Leitsysteme sind nur nutzbar, wenn sie von Schmutz, Schnee und Eis freigehalten werden.*

6.2 Finanzierung durch den Landkreis

Das bisherige finanzielle Engagement des Landkreises für ÖPNV- und SPNV- Verbesserungsmaßnahmen ist vielfältig. Es reicht von unterstützenden Maßnahmen für den Schienenverkehr über Tariffördermaßnahmen, Verbundausgleich, Infrastrukturverbesserungen bis hin zum Fahrtenangebot. Die jeweiligen Maßnahmen werden vom Ausschuss für Nahverkehr beschlossen und im Haushaltsunterabschnitt „Schülerbeförderung und ÖPNV“ verankert.

In den nächsten Jahren werden vor allem bereits bestehende beziehungsweise eingeleitete Schwerpunktmaßnahmen, sowie absehbare veränderte Rahmenbedingungen das finanzielle Engagement des Landkreises bestimmen. Eine der Schwerpunktaufgaben wird hierbei die weitere Entwicklung des Verkehrsverbundes sein. Diese Weiterentwicklung bezieht sich sowohl auf weitere Tarifkooperationen mit Nachbarverbünden beziehungsweise -landkreisen wie zum Beispiel auch auf das elektronische Fahrgeldmanagement, das vom Land auch als wichtiger Eckpfeiler und Voraussetzung für die künftige Verbundförderung gesehen wird. *Ein weiterer Schwerpunkt kann sich aus der Vorgabe der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 durch das PBefG ergeben.* Daneben können beispielsweise auch aus dem Engagement für den Schienenverkehr im Zusammenhang mit dem Erhalt der BOB sowie der Elektrifizierung von Südbahn und Bodenseegürtelbahn finanzielle Verpflichtungen entstehen.

Absehbar veränderte Rahmenbedingungen sind unter anderen:

- Weiterhin steigende Schülerbeförderungskosten und
- längerfristig gesehen Aufwendungen, die sich *aus der Funktion als für Dienstleistungsaufträge (Fahrtenangebote) zuständigen Aufgabenträger* vor dem Hintergrund der EU-VO 1370 ergeben können.
- ÖPNV-Finanzierungsreform ab 2018
- Vorgabe der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV ab 2022
- Auslaufen der bisherigen Verbundförderung 2019

Sonstige Änderungen

5.2.4 Bedienung

[.....]

Angestrebter Mindestbedienungsumfang nach der Netzfunktion (siehe 5.2.3) (Fahrten ohne Verstärkerfahrten)						
Kategorie	Mo – Fr			Sa		So
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
1	halbstündlich bis stündlich	stündlich	bedarfsorientiert 2-4 Fahrten	stündlich	bedarfsorientiert 6-8 Fahrten	zweistündlich (in Tagesrandlage bedarfsorientiert)
2	stündlich bis zweistündlich	zweistündlich	bedarfsorientiert 2-4 Fahrten	zweistündlich	bedarfsorientiert 4-6 Fahrten	bedarfsorientiert 6-8 Fahrten
3	bedarfsorientiert 6-10 Fahrten	bedarfsorientiert 2-4 Fahrten	bedarfsorientiert 1 Fahrt	bedarfsorientiert 4-6 Fahrten	bedarfsorientiert 1-2 Fahrten	bedarfsorientiert 4-6 Fahrten
S	halbstündlich bis stündlich	stündlich bis zweistündlich	bedarfsorientiert 4-6 Fahrten	stündlich bis zweistündlich	bedarfsorientiert 6-10 Fahrten	bedarfsorientiert 6-8 Fahrten

Unter „Fahrten“ versteht man die Anzahl in Richtung und Gegenrichtung in Summe. Halbstündlich, stündlich und zweistündlich bedeutet in diesem Zeitraum je eine Fahrt in Richtung und eine Fahrt in Gegenrichtung. Sofern das aktuelle Verkehrsangebot (bodo Fahrplan und

Schülerfahrpläne) besser ist als die o. a. Mindestbedienungsstandards, dann gilt das aktuelle Verkehrsangebot als Mindeststandard (aktuelles Verkehrsangebot ist das Angebot zum Zeitpunkt der Einleitung des Vergabe- bzw. Genehmigungswettbewerbs). Ist der Bedarf nach ÖPNV-Leistungen offenkundig und nachweislich geringer als die o. a. Mindestbedienungsstandards, dann kann das Landratsamt von den Mindestbedienungsstandards sowie von den Verkehrs- und Betriebszeiten im Rahmen von Vergabe- und Genehmigungsverfahren abweichen. Dies gilt insbesondere für Linien, deren Angebotsstruktur ausschließlich an den Belangen des Schülerverkehrs ausgerichtet ist und für Sonntagsverkehre (Kategorie 3).

Der in der Tabelle um den Begriff „bedarfsorientiert“ erweiterte Bedienungsumfang sieht vor, dass die angegebene Spannbreite je nach der zu erwartenden Nachfragesituation ausgestaltet werden kann und die Fahrlagen flexibel innerhalb der jeweiligen Verkehrszeiträume platziert werden können.

Eine Verlagerung von bereits vorhandenen und nachgefragten Fahrplanangeboten in andere Verkehrszeiten und -tage zur Erreichung des Bedienungsumfangs sollte vermieden werden. *Flexible Bedienangebote werden bei der Bewertung von Verkehrsangeboten im Vergleich mit einem festen Fahrplanangebot mit einer Abrufquote (Faktor) von 0,3 bewertet.*

[.....]

Anlage 1

Prioritätsliste der Haltestellen im Bodenseekreis

Stand Einwohnerzahlen: 2009; Teilorte <100 Einwohner sind nicht dargestellt; in roter Schrift: Einwohnerzahl unbekannt

Gemeinde	Teilort	Einwohner	Kategorie 1: SOZIALE EINRICHTUNGEN			Kategorie 2: EINWOHNER				Kategorie 3: KNOTENPUNKTE		Bemerkungen
			Altenheim / Behinderten-einrichtung / Krankenhaus	Name der Einrichtung und Auswahl Haltestelle		> 7.000 Einwohner = alle stark frequentierten Haltestellen	1.000 bis 7.000 Einwohner = 1-3 Haltestellen	250 bis 1.000 Einwohner = 1 Haltestelle	Auswahl der Haltestelle(n)	Umsteige-haltestelle / Knotenpunkt	Auswahl der Haltestelle	
Bermatingen	Ahausen	1157					1		Ahausen Kirche			Bei der kürzlichen Sanierung der OD Ahausen konnte der barrierefreie Ausbau der Hast. Kirche nicht berücksichtigt werden
Bermatingen	Bermatingen	2743					2		Bermatingen Markdorfer Straße, Schule/Bf			In der Nähe der Haltestelle Schule/Bahnhof ist in den kommenden Jahren der Bau einer Seniorenwohnanlage geplant
Daisendorf	Daisendorf	1545					2		Daisendorf Altes Rathaus, Gemeindezentrum			
Deggenhausertal	Deggenhausen	681	2	Camphill Dorfgemeinschaft Lehenhof (Hst Lehenhof), Behinderteneinrichtung Außenwohnanlage Lehenhof (Hst Mühlenweg (Schulbus-Hst))				1	Deggenhausen Kirche			Hst Mühlenweg wird nahezu ausschließlich durch Menschen mit Behinderung genutzt (Außenwohnanlage des Lehenhofes). Es ist aber sehr schwierig diese Hst. barrierefrei umzubauen
Deggenhausertal	Grünwangen	180										
Deggenhausertal	Harreshelm	99										
Deggenhausertal	Hornberg & umliegende Weiler	336						1	Unterhornberg			
Deggenhausertal	Lellwangen	222										
Deggenhausertal	Limpach	?						1	Limpach			Kinderhaus /Waldorfkindergarten neben der Haltestelle (Kinder ab 3 Jahren)
Deggenhausertal	Mennwangen	111										
Deggenhausertal	Obersiggingen	260						1	Obersiggingen			Beh.einrichtung Haus am Bach; derzeit keine Haltestelle, prüfen, ob Einrichtung möglich ist
Deggenhausertal	Roggenbeuren	174										
Deggenhausertal	Untersiggingen	606						1	Untersiggingen			Kinderhaus/ Waldorfkindergarten neben der Haltestelle (Kinder ab 3 Jahren)
Deggenhausertal	Urnau	414						1	Urnau Ort			
Deggenhausertal	Wittenhofen	537	1	Wohn- und Pflegegemeinschaft St. Sebastian (Hst Wittenhofen Schulhof)				1				
Eriskirch	Eriskirch	1066					1		Eriskirch Irisstraße			Hst. Irisstraße ist gleichzeitig Umsteigepunkt für den Bahnhof. Weiterhin ggf. auch Haltestelle Einkaufszentrum berücksichtigen, da Nahversorgungszentrum
Eriskirch	Mariabrunn	2072	1	Ärztzentrum/Apotheke/Tagespflegestation (Hst. Adler)			1		Mariabrunn Ortsmitte			Bedarf besteht an der Hst. Mariabrunn Adler, da dort ein Ärztezentrum, eine Apotheke und eine Tagespflegestation ist

Gemeinde	Teilort	Einwohner	Kategorie 1: SOZIALE EINRICHTUNGEN		Kategorie 2: EINWOHNER				Kategorie 3: KNOTENPUNKTE		Bemerkungen
			Altenheim / Behinderten-einrichtung / Krankenhaus	Name der Einrichtung und Auswahl Haltestelle	> 7.000 Einwohner = alle stark frequentierten Haltestellen	1.000 bis 7.000 Einwohner = 1-3 Haltestellen	250 bis 1.000 Einwohner = 1 Haltestelle	Auswahl der Haltestelle(n)	Umstiegs-haltestelle / Knotenpunkt	Auswahl der Haltestelle	
Eriskirch	Schlatt	1470	1	Pflegeheim St. Iris (Hst Schlatt)		1					Haltestelle liegt am Umsteigepunkt zur Linie Strauss nach TT, gleichzeitig ist dort Ausstieg für Sporthalle, Bank, Bäckerei, Kiosk, Friseur und Markt sowie Bürgertreff und Pflegeheim.
Frickingen	Altheim	881					1	Altheim			Betrieb des Lagerhäusle (Gaststätte, Ausbildung) sowie des Dorfladens durch die Camphill Schulgemeinschaften Bruckfelden
Frickingen	Frickingen	1609	3	Camphill Schulgemeinschaft (Hst Ahäusle/Bruckfelden), Camphill-Fachschule für Sozialwesen (Hst. Ferienbahnhof), Seniorenzentrum Frickingen (Hst. Heiligenberger Str.)		1		Frickingen Adler			Camphill Ausbildungen gGmbH (Fachschule für Sozialwesen) - vorauss. neu ab 2018: Camphill Werkstätten Hermannsberg gGmbH (Gläserne Werkstatt für Menschen mit Assistenzbedarf); seit 2017 Seniorenzentrum Frickingen
Frickingen	Leustetten	420					1	Leustetten Ort			Altenheim St. Martin liegt in unmittelbarer Umgebung der Haltestelle Ittenhauser Straße
Friedrichshafen	Ailingen	7492	1	Pflegeheim St. Martin (einseitige Hst Ittenhauser Straße)	3			Ailingen Rathaus, Ailingen Hauptstraße, Ailingen Bodenseestraße			Haltestelle Martinsheim: barrierefreier Umbau nur in Ri. Ailingen möglich; zusätzlicher Ausbau aufgrund EW-Zahlen von Berg Siedlung und Berg Grötzelstraße
Friedrichshafen	Berg	1432	1	Seniorenheim St. Martin (Haltestelle Martinsheim)		2		Berg Siedlung, Berg Grötzelstraße			
Friedrichshafen	Elfrizweiler	886						Ettenkirch			
Friedrichshafen	Ettenkirch	1048				1		Fischbach Hotel Maier, Linzgaustraße			
Friedrichshafen	Fischbach	3578	1	Tannenhagschule (Hst Fischbach Neue Kirche)		2					
Friedrichshafen	Friedrichshafen	38907	5	Klinikum (Hst Klinikum), Karl-Olga-Haus / Pflegeheim Sonnenschein (Hst Karl-Olga-Haus), Franziskuszentrum (Hst Franziskusplatz), Seniorenzentrum Wilhelm-Maybach-Stift (Hst Schilfweg), Königin Paulinenstift (Hst Stadtbahnhof), Gustav-Werner-Stift (Hst. Konstantin-Schmäh-Straße)	12			FN Hohenstaufenplatz, FN Königsberger Straße, FN Siedlung Löwental, FN Landratsamt, FN Bodenseecenter, Jetttenhausen Neue Kirche, FN Kitzenwiese, FN Charlottenstraße, FN Stadtmitte, FN Hochstraße, FN Friedhof, FN Montafonstraße, FN Fallenbrunnen	2	FN Hafenbahnhof, Stadtbahnhof	Haltestellen Riedlehof (stadtauswärts) und Wigganhausen (stadteinwärts) bereits barrierefrei ausgebaut; Bildungsstandorte sind zu prüfen (z.B. St. Elisabeth,...)
Friedrichshafen	Kluftern	1705				2		Kluftern Mitte, Kluftern Rathaus			
Friedrichshafen	Lipbach	752									
Friedrichshafen	Manzell	3235				1		FN Stockerholzstraße	1	Manzell Bahnhof	Aufnahme Stockerholzstr. als Umstiegshaltestelle von/zum Klinikum
Friedrichshafen	Raderach	383					1	Raderach			Barrierefreier Umbau der Wendeplatte aufwendig wegen Bogenlage
Friedrichshafen	Schnetzhausen	949				1		Schnetzhausen Kirche			
Hagnau	Hagnau	1470				2		Hagnau Mitte, Hagnau West			
Heiligenberg	Echbeck	102									
Heiligenberg	Hattenweiler	620					1	Hattenweiler Ort			

Gemeinde	Teilort	Einwohner	Kategorie 1: SOZIALE EINRICHTUNGEN		Kategorie 2: EINWOHNER				Kategorie 3: KNOTENPUNKTE		Bemerkungen
			Altenheim / Behinderten-einrichtung / Krankenhaus	Name der Einrichtung und Auswahl Haltestelle	> 7.000 Einwohner = alle stark frequentierten Haltestellen	1.000 bis 7.000 Einwohner = 1-3 Haltestellen	250 bis 1.000 Einwohner = 1 Haltestelle	Auswahl der Haltestelle(n)	Umsteige-haltestelle / Knotenpunkt	Auswahl der Haltestelle	
Heiligenberg	Heiligenberg	1475	1	Camphill Dorfgemeinschaft Hermannsberg und Heiligenholz Lichthof (kein ÖPNV) Camphill Schulgemeinschaft (Hst Steigen Ort)			1	Heiligenberg Postplatz			Vorschlag Umbau Hermannsberg und Heiligenholz Lichthof
Heiligenberg	Wintersulgen	772					1	Wintersulgen Gemeindehaus			
Immenstaad	Immenstaad	5533	1	Haus St. Vizenz Pallotti (Hst Schloss Hersberg)		2		Immenstaad Rathaus, Immenstaad Kirche			Gemeinde versucht Ende 2016-Mitte 2017 die Haltestelle Kirche im Zuge der Sanierung der Meersburger Straße barrierefrei umzubauen; Haltestelle Rathaus und Hersberg erst im Zuge einer notwendigen Straßensanierung
Immenstaad	Kippenhausen mit Frenkenbach	737					1	Kippenhausen Rathaus			Umbau Kippenhausen Rathaus; im Grundsatz einverstanden, allerdings erst im Zuge einer notwendigen Straßensanierung
Kressbronn	Betzau	274					1	Betzau Kapellenstraße			
Kressbronn	Gattau	279					1	Gattau			
Kressbronn	Kressbronn	6323		Haus St. Konrad (Hst St. Konrad, derzeit nur Bürgerbus; erfordert Detailprüfung)		1		Kressbronn Rathaus	1	Kressbronn Bahnhof	
Kressbronn	Retterschen	326		nur Bürgerbus							
Langenargen	Bierkeller	695					1	Bierkeller			
Langenargen	Gohren	189									
Langenargen	Langenargen	6333	1	Hospital zum Heiligen Geist (Hst Friedrichshafener Straße)		1		Langenargen Lindauer Straße	1	Langenargen Bahnhof	Haltestelle Mooser Weg (stadteinwärts) - Absenkungen der Bordsteine für Rollstuhlfahrer schaffen; Haltestelle DLRG Strand (stadtein- und auswärts) - Absenkungen der Bordsteine für Rollstuhlfahrer schaffen; Haltestelle Strandbad (stadteinwärts) - Absenkung des Bordsteins Höhe Ludwig-Durr-Weg für Rollstuhlfahrer schaffen; Haltestelle Maulbertschstraße (stadteinwärts) - Vorhandene Bordsteinabsenkung nachstocken; Haltestelle Lindauer Straße (stadtauswärts) - Absenkung des Bordsteins Höhe Fußweg für Rollstuhlfahrer schaffen
Langenargen	Oberdorf	856					1	Oberdorf			
Markdorf	Hepbach	669					1	Hepbach			
Markdorf	Ittendorf	731					1	Ittendorf			
Markdorf	Leimbach	961					1	Leimbach			

Gemeinde	Teilort	Einwohner	Kategorie 1: SOZIALE EINRICHTUNGEN		Kategorie 2: EINWOHNER				Kategorie 3: KNOTENPUNKTE		Bemerkungen
			Altenheim / Behinderteneinrichtung / Krankenhaus	Name der Einrichtung und Auswahl Haltestelle	> 7.000 Einwohner = alle stark frequentierten Haltestellen	1.000 bis 7.000 Einwohner = 1-3 Haltestellen	250 bis 1.000 Einwohner = 1 Haltestelle	Auswahl der Haltestelle(n)	Umsteige- haltestelle / Knotenpunkt	Auswahl der Haltestelle	
Markdorf	Markdorf	10223		Seniorenzentrum St. Franziskus (Hst Spitalstraße); derzeit nur AST; erfordert Detailprüfung)	3			Markdorf Rathaus/Bahnhofstraße, Markdorf Ittendorfer Straße, Markdorf Gewerbegebiet	1	Markdorf Bahnhof	Stadt plant folgende Haltestellen barrierefrei auszubauen: Markdorf Bahnhofstraße und Ittendorfer Straße; in Bezug auf das Seniorenzentrum St. Franziskus ist der barrierefreie Ausbau der Hst. Spitalstraße zu prüfen; weiterhin ist zu prüfen, ob die Hst. Stadthalle aufgrund der dort stattfindenden Veranstaltungen barrierefrei ausgebaut werden kann
Markdorf	Riedheim	274		kein Linienverkehr							
Meckenbeuren	Brochenzell	2640	1	Haus St. Josef (Hst Brochenzell Kirche)		1					
Meckenbeuren	Buch	1291		Pflegedomizil Walddorfer (Hst-Buch-B34)		1		Buch Schule			Pflegedomizil Walddorfer wird nicht mehr betrieben; inklusive Beschulung in Buch möglich.
Meckenbeuren	Gerbertshaus	708									
Meckenbeuren	Kehlen	4397				1	1	Gebertshaus Bahnhof Kehlen Kirche			
Meckenbeuren	Liebenau	1949	3	Stiftung Liebenau (Hst Liebenau Stiftung), St. Gallus Hlilfe Hegenberg (Hst Hegenberg und Hst Langentrog), Seniorenresidenz Amselhof (Hst Straß Ortsmitte, derzeit nur BürgerMobil)		1		Liebenau Spieleland B467			
Meckenbeuren	Meckenbeuren	4514				1		Meckenbeuren Kirche	1	Meckenbeuren Bahnhof	Im Baugebiet Ehrlosen West II wird eine neue Haltestelle barrierefrei erstellt.
Meckenbeuren	Reute	1216				1		Reute Pferschweg			
Meersburg	Baltenhausen	171									
Meersburg	Meersburg	4663	1	Dr. Zimmermann Stitt (Hst Seniorenstift Kurallee)		2		Meersburg Kirche, Meersburg Kurallee	2	Meersburg Fähre/Uhldinger Straße, Meersburg Fähreanleger	hohe Priorisierung der Knotenpunkte Fähre, Kirche gewünscht; Kurallee zusätzlich aufgenommen wg. Wohngebiet und Augustinum (wird von Regionalbussen nicht angefahren)
Meersburg	Riedelsweiler	153									
Meersburg	Schlegendorf	104									
Neukirch	Bernried	116									
Neukirch	Einmenau	134									
Neukirch	Goppertsweiler	186									
Neukirch	Neukirch	1242				1		Neukirch Rathaus			Ortsmitte wurde vor 4-5 Jahren mit niedrigem Bordstein umgestaltet; Anpassung der Hst. Rathaus wird schwierig sein
Neukirch	Oberussentried	142									
Neukirch	Uhtsweiler	102									
Neukirch	Wildpoltswiler	114									
Oberteuringen	Blitzenthofen	934					1	Blitzenthofen			
Oberteuringen	Hefigkofen	603					1	Hefigkofen B33			
Oberteuringen	Neuhaus	155					1	Neuhaus B 33			

Gemeinde	Teilort	Einwohner	Kategorie 1: SOZIALE EINRICHTUNGEN		Kategorie 2: EINWOHNER				Kategorie 3: KNOTENPUNKTE		Bemerkungen
			Altenheim / Behinderten-einrichtung / Krankenhaus	Name der Einrichtung und Auswahl Haltestelle	> 7.000 Einwohner = alle stark frequentierten Haltestellen	1.000 bis 7.000 Einwohner = 1-3 Haltestellen	250 bis 1.000 Einwohner = 1 Haltestelle	Auswahl der Haltestelle(n)	Umstiegs-haltestelle / Knotenpunkt	Auswahl der Haltestelle	
Oberteuringen	Oberteuringen	1936	2	Apotheke / 2 Hausarztpraxen (Hast. Eugen-Bolz-Straße), neu ab 2017: Lebensraum-Campus mit BBF / Familienzentrum / Wohnungen nach dem Modell "Lebensraum für Jung und Alt" / Mediathek / Haus der Pflege der Stiftung Liebenau (Hast. Bachäckerstraße)		1		Oberteuringen Kirche			An der Haltestelle Bachäckerstraße ist ein Kassier Sonderbord vorhanden; evtl. noch Ausstattung mit Blindenleitsstreifen
	Oberteuringen	252					1	Unterteuringen			
	Owiningen	720					1	Billaltingen Rathaus			
	Owiningen	249					1	Hohenbodman			
	Owiningen	2927				1		Owiningen Rathaus			
Salem	Taisersdorf	330					1	Taisersdorf Ort			
											Hast. Adler (Fahrtrichtung Heiligenberg) ist seit dem 24.06.16 im Zuge des Saniering des Brunnenplatzes barrierefrei ausgebaut. Hast. Adler (Fahrtrichtung Weildorf) kann auf Grund der Zufahrt zum Parkplatz des Gasthofs Adler nicht mit einem Hochbord ausgeführt werden.
	Beuren	1766	1	Haus Rosengarten (Hst Beuren Trillenbühl)		1		Beuren Adler			
	Buggensegel	326		Sonnenbergschule (kein ÖPNV)			1	Buggensegel			Im Zuge der geplanten Fahrbahnsanierung wird Haltestelle beidseitig barrierefrei ausgebaut
	Grasbeuren	370					1	Grasbeuren Ort			Aufgrund geringer Einwohnerzahlen und fehlenden sozialen Einrichtungen nicht in erster Priorität eingestuft
Salem											Neubau der Haltestelle Schlossseeallee (Nordseite) im Zuge der "Neuen Mitte". Die bestehende Haltestelle auf der Südseite soll nach Abschluss der Baumaßnahmen im Zuge der Fahrbahnsanierung barrierefrei umgebaut werden. Hast. Grundschule Mimmenhausen kann auf Grund der Zufahrt zu den Parkplätzen des Imbiss/Restaurants "Königs-Oase" nicht mit einem Hochbord ausgeführt werden.
	Mimmenhausen	3084	1	Seniorenheim Schlosssee (Hst Mimmenhausen Schlossseeallee)		1		Mimmenhausen Grundschule Nord/Süd	1	Salem Bahnhof	
Salem	Mittelstenweiler	642					1	Mittelstenweiler Gemeindehaus			

Gemeinde	Teilort	Einwohner	Kategorie 1: SOZIALE EINRICHTUNGEN		Kategorie 2: EINWOHNER				Kategorie 3: KNOTENPUNKTE		Bemerkungen
			Altenheim / Behinderten-einrichtung / Krankenhaus	Name der Einrichtung und Auswahl Haltestelle	> 7.000 Einwohner = alle stark frequentierten Haltestellen	1.000 bis 7.000 Einwohner = 1-3 Haltestellen	250 bis 1.000 Einwohner = 1 Haltestelle	Auswahl der Haltestelle(n)	Umstiegs-haltestelle / Knotenpunkt	Auswahl der Haltestelle	
Salem	Neufrach	2210		Altenheim Wespach (kein ÖPNV-Anschluss)		1		Neufrach Grüner Baum			Haltestelle wird im Zuge der geplanten Fahrbahnsanierung voraussichtlich 2017 barrierefrei ausgebaut. Dies ist aber nur dann möglich, wenn die Einmündung der Weildorfer Straße in die Markdorfer Straße zu einem Minikreisverkehr umgebaut wird. Dann kann auch die Aufstellfläche für ÖPNV-Nutzer vergrößert werden. Bei der jetzigen Einmündungssituation reicht die vorhandene Fläche für einen barrierefreien Ausbau nicht aus.
Salem	Oberstenweiler	372		kein Linienverkehr							Aufgrund geringer Einwohnerzahlen und fehlenden sozialen Einrichtungen nicht in erster Priorität eingestuft
Salem	Rickenbach	220									Aufgrund geringer Einwohnerzahlen und fehlenden sozialen Einrichtungen nicht in erster Priorität eingestuft
Salem	Salem	1122				1		Salem Stefansfeld Ortsmitte			Hst. kann auf Grund der Zufahrt zum Parkplatz der Sparkasse nicht mit einem Hochbord ausgeführt werden.
Salem	Tüfingen	328					1	Tüfingen			Aufgrund geringer Einwohnerzahlen und fehlenden sozialen Einrichtungen nicht in erster Priorität eingestuft
Salem	Weildorf	809					1	Weildorf Musikschule			Hst. kann auf Grund der Zufahrt zum Parkplatz der Musikschule nicht mit einem Hochbord ausgeführt werden.
Sipplingen	Sipplingen	2141	1	Phoenix Haus Silberdistel (Hst Sipplingen Bahnhof)		1					
Stetten	Stetten	1050				1		Stetten Ort	1	Stetten Süd	Hst Stetten Süd wird von weiteren Linien angefahren
Tettnang	Apfau	?									
Tettnang	Bürgermoos	1014				2		Bürgermoos L333, Bürgermoos Einkaufszentrum			
Tettnang	Dietmannsweiler	?									
Tettnang	Dietmannsweiler	?									
Tettnang	Hiltensweiler	?						Hiltensweiler Schule			
Tettnang	Kau & Pfingstweid	1648	1	Diakonie Pfingstweid (Hst Pfingstweid)		1		Kau			
Tettnang	Laimnau	1189				1		Laimnau Argentalschule			
Tettnang	Langnau	690					1	Oberlangnau			
Tettnang	Oberleisenbach	1021				1		Oberleisenbach			
Tettnang	Tannau	1049				1		Tannau			
Tettnang	Tettnang	11565	2	Haus St. Johann (Hst St. Johann), Klinik Tettnang (Hst Tettnang Kreiskrankenhaus)	4			Tettnang Kirche, Tettnang Seestraße, Tettnang Kalchenstraße, Tettnang Wangener Straße	1	Tettnang Bärenplatz	Haltestelle Karlstraße: Neubau geplant in 2017; Haltestelle Manzenbergstraße: Neubau geplant in 2018

Gemeinde	Teilort	Einwohner	Kategorie 1: SOZIALE EINRICHTUNGEN		Kategorie 2: EINWOHNER				Kategorie 3: KNOTENPUNKTE		Bemerkungen
			Altenheim / Behinderten-einrichtung / Krankenhaus	Name der Einrichtung und Auswahl Haltestelle	> 7.000 Einwohner = alle stark frequentierten Haltestellen	1.000 bis 7.000 Einwohner = 1-3 Haltestellen	250 bis 1.000 Einwohner = 1 Haltestelle	Auswahl der Haltestelle(n)	Umsteltge-haltestelle / Knotenpunkt	Auswahl der Haltestelle	
Überlingen	Bamberg	565					1	Bamberg Dorfstraße	1	Bamberg Abzw.	Haltestelle Abzw. Bamberg wird von weiteren Linien angefahren
Überlingen	Bonndorf	503					1	Bonndorf			
Überlingen	Deisendorf	599					1	Deisendorf Ortsmitte			
Überlingen	Goldbach	116					1	Goldbach, Ortsmitte			
Überlingen	Hödingen	743					1	Hödingen Ortsmitte			
Überlingen	Lippertsreute+Ernatsreute+Wackenhausen	875					2	Lippertsreute Hauptstraße, Ernatsreute Dorfstraße			
Überlingen	Nesselwangen	523	1	Seniorenheim Biblis (Hst Nesselwangen Hohenfelsstraße)			1				
Überlingen	Nußdorf	1337	1	Casa Reha Pflegeheim Am Strandweg (Hst Nußdorf Bahnhof)	1			Nußdorf Dorfgemeinschaftshaus			
Überlingen	Überlingen	16454	7	Altenzentrum der Diakonie (Hst Schättlisberg), Helios Spital (Hst Helios Spital P&R), Pflegeheim St. Franziskus (Hst Busbahnhof), Pflegeheim St. Ulrich (Hst St. Ulrich + St. Johann Straße), Vianney-Hospital / Klinik Buchinger (Hst Auf dem Stein), Camphill Schulgemeinschaft (Hst Brachenreute), Birkie-Klinik (Hst Obere St.-Leonhard-Straße)	4			ÜB Landungsplatz, ÜB Burgbergring, ÜB Christoph Straße, ÜB Bodensee-Therme	2	ÜB Busbahnhof, ÜB Bahnhof Terme	Haltestelle Burgbergschule bereits barrierefrei umgebaut; Haltestelle Nußdorfer Straße (Augustinum) ist geplant barrierefrei zu gestalten, ebenso Haltestelle Überlingen Terme in beide Richtungen
Uhlidingen-Mühlhofen	Birnau	?					1	Wallfahrtskirche Birnau			Wallfahrtskirche Birnau (an der B31, Umgestaltung des Parkplatzgeländes und Verkehrsführung nach Maurach in Planung)
Uhlidingen-Mühlhofen	Gebhardsweiler	73					1	Gebhardsweiler, Traktormuseum			Traktormuseum und Fritz-Busch-Museum (beide in einem Gebäude) mit ca. 100.000 Besucher jährlich
Uhlidingen-Mühlhofen	Mühlhofen	2600	3	Belvita Seniorendomizil (Hst Mühlhofen Kirche, Hst Sonne, Hst Sternen) je nach Fahrtrichtung; zukünftiges Pflegeheim und Betreutes Wohnen am Ortseingang Mühlhofen (Hst Mühlhofen Kirche, Hst Sonne, Hst Sternen) je nach Fahrtrichtung;							
Uhlidingen-Mühlhofen	Oberuhldingen	3974	2	Seniorenwohnpark Seefelder Aach (Hst Marktplatz); Wohnheim für Behinderte sowie dazugehörige Tageseinrichtung St. Gallus-Hilfe (Hst Bahnhof)							
Uhlidingen-Mühlhofen	Unteruhldingen	1633				2		Unteruhldingen, Meersburger Straße, Unteruhldingen, Reptilienhaus (ErlebnisBus-Haltestelle)			Neue Touristinformation mit Weiterbesaal und Reptilienhaus in Unteruhldingen (beide in der Ehbachstraße gegenüberliegend); Umbenennung in "Touristinformation" überlegenswert

182	46	26	50	45	15
Gesamtsumme	Kategorie 1		Kategorie 2		Kategorie 3

Anlage 2
Aufarbeitung der Stellungnahmen aus der Anhörung

Angehörte Stelle	Rückmeldung erfolgt am	Inhalt der Rückmeldung	Anmerkungen
1. Städte und Gemeinden			
Bürgermeisteramt Bermatingen	05.07.2017	keine Einwendungen	
Bürgermeisteramt Frickingen	27.06.2017	Ergänzung um die Haltestellen Frickingen Adler, Heiligenberger Str., Ferienbahnhof aufgrund vorhandener und geplanter sozialer Einrichtungen	in Haltestellenliste berücksichtigt
Bürgermeisteramt Friedrichshafen	10.08.2017	Ergänzung um die Haltestellen "Fallenbrunnen" (Zukunftsquartier), "Friedhof" (Fahrgastfrequenz Friedhofsbesuchern), "Montfortstraße" (Anbindung Friedhof), "Stockerholzstraße" (Umsiegshaltestelle von/zum Klinikum), "Berg Siedlung" und "Berg Grötzelstraße"; "Berg Martinsheim" Ri. Raderach nicht möglich; "Raderach" aufwendig wegen Bogenlage der Wendeplatte; statt "Länderörschstraße" Hst. "Kitzenwiese" prüfen	in Haltestellenliste berücksichtigt
Bürgermeisteramt Kressbronn	30.06.2017/ 11.07.2017	keine Einwendungen	
Bürgermeisteramt Owingen	09.06.2017	keine Einwendungen	
2. Verkehrsunternehmen			
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), FN	02.07.2017	Kritik an der Verdopplung des Mindestbedienungsumfang	keine Verdopplung geplant. Text wird überarbeitet, um Klarstellung zu erreichen
Strauss GmbH & Co. KG, Tettnang (durch Herrn Grabherr; gleichlautend Lkr. RV)	14.07.2017	a) Punkt 5.1.4.3 „niederflurige Fahrzeuge“ zu allgemein formuliert Ergänzungsvorschlag: „Alternative technische Möglichkeiten zur fahrzeugseitigen Barrierefreiheit können dabei sein: Fahrzeuge mit Heckniederflur, mit Lift oder mit (Heck-) Rampe.“ b) Punkt 5.2.4 Bezüglich der vorgenommenen Klarstellung bezüglich des anzustrebenden Mindestbedienstungsstandards. („Anzahl der Fahrten gilt jeweils für eine Fahrtrichtung“) besteht ein Dissens. Folge: Verdoppelung der Fahrleistung sofern sich Angaben auf Fahrtenpaare beziehen würde. c) Punkt 5.2.8 Bei der Beschreibung der Fahrzeugausstattung Ergänzungen der ersten beiden Spiegelstriche: - Mindestens ein niveaugleicher Einstieg - Mindestens eine 1.000 mm breite Tür (bei Doppeltüre ohne Mittelpfosten) Ergänzung der Anforderungen an die Fahrgastinformation an und im Fahrzeug: „Insbesondere im Rahmen von alternativen Bedienungsformen kann in Abstimmung mit dem Aufgabenträger von den genannten Standards in der Fahrzeugausstattung abgewichen werden.“ d) Punkt 5.2.9.2 In Beziehung zum Vorschlag zu 5.1.4.3 (Heckniederflurfahrzeuge) ggf. Ergänzung bezüglich der Kennzeichnung niederfluriger Fahrzeuge in den Fahrplänen (Abs. 4)	a) Lift und Rampe gewährleisten keine Barrierefreiheit, da sie nicht selbstständig bedient werden können (Hilfestellung notwendig) -> keine Berücksichtigung b) Keine Verdopplung beabsichtigt. Text wird überarbeitet, um eine Klarstellung zu erreichen c) berücksichtigt / neue Formulierung d) keine Berücksichtigung (siehe Punkt 5.1.4.3); Text wird klarer gefasst

Angehörte Stelle	Rückmeldung erfolgt am	Inhalt der Rückmeldung	Anmerkungen
3. Benachbarte Aufgabenträger			
Landratsamt Konstanz	04.07.2017	keine Einwendungen	
Landratsamt Lindau	03.07.2017	keine Einwendungen	
4. SPNV-Aufgabenträger			
Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH, München			
Ministerium für Verkehr, Stuttgart und Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW), Stuttgart	12.07.2017 (verlängerte Rückmeldefr.)	a) Ausnahmen sind konkreter zu fassen und zu begründen b) Maßnahmen müssen aufeinander abgestimmt sein c) Punkt 5.1.4.2 Ergänzung um die barrierefreie Erreichbarkeit aus dem Umfeld; Ersatz des Begriffs "Haltestelleninfrastruktur" durch den weiter gefassten Begriff der "Infrastruktur" (dazu gehören z.B. Bodenindikatoren, LSA mit akustischen und/oder taktilen Orientierungshilfen) d) Punkt 5.1.4.3 Regelwerk DB S&S beachten: Fahrgastbewegungen <1000 nur optional; >1000 sofortige barrierefreie Erschließung e) Punkt 5.2.9 Bei Bushaltestellen beschränkt sich der Standard auf einen barrierefreien Witterungsschutz, Ergänzung um Sitzgelegenheiten analog Schienenhaltestellen prüfen; im Zuge ohnehin notwendiger Anpassungen an Fahrzeugen, Haltestellen und Bahnhöfen sollte stets geprüft werden, ob auch für den Radverkehr und die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln weitere Verbesserungen umsetzbar sind (...). f) Punkt 5.2.9.1 Aufnahme der engen Einbindung/Beteiligung eines Behindertenbeauftragten, der die Interessen vertritt und für eine praxistaugliche Umsetzung sorgt.	a) Text wird teilweise ergänzt b) siehe c) c) Text wird angepasst d) nur nachrichtlich e) Sitzgelegenheiten werden ergänzt; Radverkehr ist im bestehenden NVP bereits berücksichtigt (5.1.5) f) wird berücksichtigt

Angehörte Stelle	Rückmeldung erfolgt am	Inhalt der Rückmeldung	Anmerkungen
5. Genehmigungsbehörde nach dem PBefG Regierungspräsidium Tübingen	28.06.2017	a) Frage der Kostenverteilung wird ausführlich dargestellt b) Punkt 5.2.9.1 Unklar ist, ob die 2008 aufgestellten H-Schilder zusätzlich oder als Ersatz für das Verkehrszeichen 224 aufgestellt wurden c) Was ist bei den Fahrgastinformationen mit "Warnblinkhinweis" gemeint? d) Punkt 5.2.4: In welchem Verhältnis steht der Satz "Vom angestrebten Bedienungsumfang kann nach unten abgewichen werden,..." zum Satz "Ist der Bedarf nach ÖPNV-Leistungen offenkundig und nachweislich geringer...". Gibt es dabei einen Unterschied, WER abweichen darf? e) Bewertung der abschnittsweisen Überlappung als "taugliches Gesamtangebot" sehr schwierig, insbesondere bei verschiedenen VU's. Kann diese Vorgabe näher konkretisiert werden?	a) nur nachrichtlich b) Schilder entsprechen den Vorgaben der StVO c) Betriebsinterne Kennzeichnung der Warnblinkpflicht d) Text wird angepasst e) Text wird angepasst
7. Träger der Regionalplanung Regionalverband Bodensee-Oberschwaben, Ravensburg	30.06.2017	keine Einwendungen	
8. Verkehrsverbünde Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo), Ravensburg	06.06.2017	keine Einwendungen	
9. Weitere Stellen Dachverband Integratives Planen und Bauen Stuttgart e.V. Fahrgastinteressenverband Pro Bahn e.V. Bodensee-Oberschw.	28.06.2017 30.06.2017	Generelle Ergänzung des Entwurfs um zeitliche Vorgaben für die Umsetzung dieser Maßnahmen; klare Vorgaben für den Fahrzeugeinsatz zur Sicherung des Bestands der regionalen Unternehmen a) Forderung eines schnellstmöglichen Umbau des Busbahnhofes in Überlingen aufgrund der Bedeutung als zentraler Knotenpunkt. b) Anstreben eines Stundentaktes; vor allem am Wochenende; zweistündliche Verbindungen im ÖPNV sind keine alltagstaugliche Alternative zum PKW	Text wird teilweise ergänzt a) In Haltestellenliste unter Knotenpunkte ergänzt b) Erhöhung des Mindestbedienstandards ist nicht Thema der Teilfortschreibung
Handwerkskammer Ulm	29.06.2017	keine Einwendungen	

Angehörte Stelle	Rückmeldung erfolgt am	Inhalt der Rückmeldung	Anmerkungen
VCD Kreisgruppe Bodensee	02.07.2017	a) Markdorf: Prüfung AST-Haltestelle St. Franziskus (Spitalstr.), ggf. nur taktile Gestaltung der Bodenoberfläche, da fraglich ist, ob ein barrierefreier Umbau sinnvoll ist bei der Bedienung mit PKW. b) Markdorf: Prüfen, ob Taxifahrer Hilfeleistung geben können beim Ein-/Ausstieg c) Umbau Bahnstation FN Stadt: Zusätzlicher Bau von Rampen (größere Leistungsfähigkeit und geringere Störanfälligkeit - auch wegen Fahrräder im Sommer); ggf. auch über stärkere Neigung zur Verminderung des Flächenbedarfs d) Hp Überlingen: zusätzlicher Einbau einer Rampe; falls räumlich nicht möglich sollte eine Rampe in einem Fußgänger-Tunnel vom Stadtgraben aus in Betracht gezogen werden e) Finanzierung der Barrierefreiheit: Kosten zur Sicherung der Mobilität behinderter Menschen müssen von der Allgemeinheit getragen werden, nicht vorrangig von den Nutzern des ÖPNV f) Seite 12: Die Kriterien für eine Abweichung sollten konkretisiert werden (z.B. über Fahrgastzahlen); erst nach einem Praxistest des Mindestbedienungsstandards über 1-2 Jahre sollten Angebotskürzungen möglich sein g) Grundlegende Überarbeitung des NVP nicht erst in 5 Jahren aufgrund geänderter Rahmenbedingungen (Klimaschutzziele, Südbahn-Elektrifizierung, Radverkehrskonzept, Erweiterung Verbundgebiet, Straßenbau, Tourismus, Flüchtlinge, Autonomes Fahren,...) h) Im Zuge der Teilfortschreibung sollte eine Zwischenbilanz gezogen werden für jede einzelne Buslinie i) Weitere konkrete Angebotsverbesserungsvorschläge (siehe Schreiben)	a) in Haltestellenliste ergänzt b) Vorgabe erwünscht, aber in der Praxis schwer umzusetzen c) und d) Text wurde allgemein um den Hinweis auf Rampen ergänzt e) politisches Statement; nicht für NVP relevant f) bis i) nicht Thema der Teilfortschreibung
	03.07.2017	Nachtrag von Hr. Hecking: a) Verdichtung der Taktlagen Mo-Sa in den Abendstunden sowie sonn- und feiertags ganztägig im Abschnitt FN - Meersburg (KN); These: Nachfrage FN-KN sowie ÜB-KN höher als ÜB-FN b) Dynamische Fahrzeitenanzeige entlang der SeeLinie aufgrund der Verspätungsproblematik; ggf. Mitfinanzierung der Kommunen	a) nicht Thema der Teilfortschreibung b) Text wurde angepasst auf allgemein wichtige Haltestellen

Herausgeber:

Landratsamt Bodenseekreis
Amt für Kreisentwicklung und Baurecht
Albrechtstraße 77
88045 Friedrichshafen

Bildquelle:

Bernd Hasenfratz, Fotodesigner