



LANDRATSAMT
BODENSEEKRIS

Nahverkehrsplan des Bodenseekreises



Nahverkehrsplan Bodenseekreis

Der Nahverkehrsplan Bodenseekreis
wurde vom Kreistag nach einer öffentlichen Anhörung
am 30. Mai 2011 einstimmig beschlossen.

Herausgeber:
Landratsamt Bodenseekreis
Amt für Kreisentwicklung und Baurecht
Albrechtstrasse 77
88045 Friedrichshafen

Inhaltsverzeichnis Nahverkehrsplan Bodenseekreis

I. Text

1.	Grundlagen und rechtliche Vorgaben zum Nahverkehrsplan.....	1
1.1.	Einführung	1
1.2.	Rechtliche Rahmenbedingungen	1
1.2.1.	Europäischer Rechtsrahmen	1
1.2.2.	Bundesrecht	3
1.2.3.	Landesrecht.....	3
1.3.	Verfahren für die Fortschreibung des NVP	4
1.4.	Planerische Vorgaben zur Verkehrsentwicklung.....	4
1.4.1.	Landesentwicklungsplan.....	4
1.4.2.	Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg	5
1.4.3.	Integraler Taktfahrplan des Landes Baden-Württemberg im Schienenverkehr.....	6
1.4.4.	Regionalplan.....	6
1.4.5.	Verkehrsplanungen benachbarter Landkreise	6
2.	Bilanzierung des Nahverkehrsplanes 1998	8
2.1.	Allgemeines	8
2.2.	Umsetzung.....	8
2.2.1.	Schienenverkehr.....	8
2.2.2.	Busverkehr	9
2.2.3.	Schiffsverkehr.....	10
2.2.4.	Tarif	10
2.2.5.	Mobilitätsbewusstsein.....	11
3.	Bestandsdarstellung und -analyse.....	12
3.1.	Raum und Verkehrsstruktur	12
3.1.1.	Zentralörtliches System / Entwicklungsachsen.....	12
3.1.2.	Bevölkerungsentwicklung	12

3.1.3.	Erwerbstätige und Pendlerverflechtungen	13
3.1.4.	Schulstandorte und Schülerzahlen	14
3.1.5.	Tourismus.....	16
3.2.	ÖPNV-Infrastruktur	17
3.2.1.	Beförderungswege und -anlagen.....	17
3.2.2.	Busbahnhöfe / Umsteigehaltestellen	17
3.2.3.	Beförderungsmittel	18
3.2.4.	Schienenstrecken, Bahnhöfe, P+R / B+R-Anlagen	19
3.3.	Netz- und Angebotsstrukturen im ÖPNV	20
3.3.1.	Allgemeines / Verkehrsräume.....	20
3.3.2.	Schienenstrecken und Buslinien.....	21
3.3.3.	Verknüpfungen	22
3.3.4.	Tarifsystem	22
3.3.5.	Fahrgastinformation und Marketing	23
3.4.	Leistungsangebot im ÖPNV.....	24
3.4.1.	Angebot Bus und Schiene	24
3.4.1.1.	Fahrtenhäufigkeit	24
3.4.1.2.	Übersichtlichkeit der Linien	25
3.4.1.3.	Verknüpfungsqualität.....	26
3.4.1.4.	Vertaktung.....	28
3.4.1.5.	Zusammenfassung.....	28
3.4.2.	Angebot Linienschiffahrt	29
3.5.	Bewertung.....	30
3.5.1	Verkehrsraum Bodensee-Ost	30
3.5.2	Verkehrsraum Bodensee-West.....	34
3.6.	Nachfrageentwicklung.....	39
3.6.1.	Allgemeines	39
3.6.2.	Entwicklung der Fahrgastzahlen.....	39
3.6.3.	Personenbezogene ÖPNV-Nutzung	40
4.	Verkehrsprognose	41
4.1.	Mobilitätsentwicklung	41
4.2.	Verkehrsaufkommen im Personenverkehr	41

4.3.	Entwicklung des Motorisierungsgrades.....	42
5.	Ziele und Rahmenvorgaben	43
5.1.	Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung	43
5.1.1.	Allgemeines	43
5.1.2.	Konsequenzen aus der demografischen Entwicklung	43
5.1.3.	Verkehrsnachfrage	44
5.1.4.	Barrierefreiheit	44
5.1.5.	Umwelt- und Klimaschutz	45
5.1.6.	Wirtschaftlichkeit.....	46
5.1.7.	Schülerbeförderung	46
5.2.	Zielsetzungen für das Verkehrsangebot	47
5.2.1.	Allgemeines	47
5.2.2.	Einzugsbereich von Haltestellen.....	47
5.2.3.	Netzfunktion.....	48
5.2.4.	Bedienung	49
5.2.5.	Vertaktung/Verknüpfung	52
5.2.6.	Alternative Bedienungsformen.....	53
5.2.7.	Tarif	54
5.2.8.	Fahrzeugausstattung	55
5.2.9.	Haltestellengestaltung / Fahrgastinformation.....	55
5.2.10.	Kundenorientierung	57
5.2.11.	Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit	57
5.3.	Zielsetzungen für den Schienenverkehr.....	58
5.3.1.	Südbahn	59
5.3.2.	Bodenseegürtelbahn	60
6.	Finanzierung.....	63
6.1.	Finanzierungsquellen.....	63
6.2.	Finanzierung durch den Landkreis.....	66
7.	Zusammenfassung	67

II. Anhang

Anhang 1	Raumstruktur
Anhang 2	Einwohnerentwicklung 1998 – 2008 nach Gemeinden
Anhang 3	Einwohnerzahlen nach Gemeinden und Ortsteilen
Anhang 4	Verkehrsräume
Anhang 5	Linienetzplan
Anhang 6	Tarifzonenplan
Anhang 7	Linienetzplan mit Kategorisierung
Anhang 8	Haltestellenausstattung
Anhang 9	Abkürzungsverzeichnis

III. Anlagenband

Anlage 1	Schienenstrecken- und Buslinien
Anlage 2	Linienenerhebung
Anlage 3	Umfrageergebnisse (Städte und Gemeinden)
Anlage 4	Aufarbeitung der Stellungnahmen zum NVP-Entwurf vom 9. November 2010

1. Grundlagen und rechtliche Vorgaben zum Nahverkehrsplan

1.1. Einführung

Mit der Verabschiedung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) vom 8. Juni 1995 wurde die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf das Land, sowie die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf die Stadt- und Landkreise übertragen. Dieses Landesgesetz enthält zudem Leitlinien für die Gestaltung des ÖPNV, Regelungen über die Aufstellung eines Nahverkehrsplanes sowie der Finanzierung des ÖPNV. Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV wird als freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert. Besondere Landesmittel werden nicht bereitgestellt. Die Landkreise sind nach dem ÖPNVG verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen.

Der für einen Zeithorizont von fünf Jahren angelegte Nahverkehrsplan wird unter aktiver Beteiligung der vorhandenen Verkehrsunternehmen erstellt und bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Er bündelt und konkretisiert die vom Aufgabenträger gewünschten Anforderungen an den allgemeinen ÖPNV im Sinne der öffentlichen Verkehrsinteressen.

Die Bedeutung des Nahverkehrsplans zeigt sich vor allem in der genehmigungsrechtlichen Praxis. Die Genehmigungsbehörde hat im Rahmen des Genehmigungswettbewerbs die Vorgaben des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen und kann eine Liniengenehmigung versagen, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht.

Nahverkehrspläne sind mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung sowie der kommunalen Bauleitplanung abzustimmen. Sie sind im Rahmen der Bauleitplanung abwägungsrechtlich von Belang.

1.2. Rechtliche Rahmenbedingungen

Nachfolgend werden die wesentlichen rechtlichen Bestimmungen, die den Nahverkehrsplan betreffen, im Gesamtzusammenhang aufgezeigt.

1.2.1. Europäischer Rechtsrahmen

Nach den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sind öffentliche Verkehrsangebote vorrangig eigenwirtschaftlich zu erbringen. Als Rahmenbedingung erhalten die Verkehrsunternehmen mittels ihrer Liniengenehmigungen einen relativ weit reichenden Schutz vor Konkurrenz. Dies dient insbesondere als Investitionsschutz. Auch fließen aus unterschiedlichen Gründen und über verschiedene Kanäle in erheblichem Umfang öffentliche Mittel in den ÖPNV-Sektor. Auf europäischer Ebene wurde die bisherige Organisation des ÖPNV in Deutschland deshalb schon seit Jahren insbesondere unter dem Gesichtspunkt der grenzüberschreitenden Frei-

heit der wirtschaftlichen Betätigung von Unternehmen als eher problematisch eingestuft.

Nach 7 Jahren intensiver Diskussion über einheitliche Vergaberegeln für öffentliche Personenverkehrsdienste auf europäischer Ebene wurde die VO (EG) Nr. 1370/07 im Dezember 2007 im Amtsblatt der EU veröffentlicht und ist mit Wirkung zum 3. Dezember 2009 in Kraft getreten.

Die direkt gültige Verordnung befasst sich mit beihilferechtlichen und vergaberechtlichen Fragen, die für die Aufgabenträger ein neues Aufgabenspektrum bringen. Sie führt im Sinne der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes in der Rechtssache „Altmark Trans“ vom 24. Juli 2003 u. a. zu verschärften Transparenzpflichten bei der Finanzierung des ÖPNV. Vor der Gewährung öffentlicher Mittel ist künftig deren Höhe objektiv und transparent zu ermitteln. Dies zwingt Verkehrsunternehmen, dem Aufgabenträger zur beihilferechtlichen Überprüfung der geforderten Zuschüsse seine Kalkulationsgrundlagen offen zu legen. Ferner gewinnt der Wettbewerb um die Verkehrsbedienung an Bedeutung, da mindestens zwölf Monate vor der Gewährung öffentlicher Mittel die beabsichtigte Vergabe im Amtsblatt der Europäischen Union zu publizieren ist. Gleichzeitig muss die öffentliche Hand in einem jährlichen Gesamtbericht öffentlich Rechenschaft über die von ihr gewährten Ausgleichsleistungen ablegen. Da es für die beihilferechtlichen Vorgaben weder Bestandsschutz noch Übergangsfristen gibt, muss jede Ausgleichsleistung ab dem 3. Dezember 2009 durch einen Betrauungsakt gedeckt sein, der die Kriterien der Verordnung erfüllt.

Die Beihilferechtskonformität ist ausschließlich von den Aufgabenträgern zu verantworten. Sie ist nach einem Urteil des BVerfG vom 16. Oktober 2006 nicht im Rahmen des personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens, sondern in einem speziellen Verfahren zu klären.

Die vergaberechtlichen Vorgaben der VO (EG) 1370/07 sind schrittweise bis zum 3. Dezember 2019 einzuführen. Nach den neuen Vergabevorschriften können die Aufgabenträger Verkehrsleistungen künftig

- ausschreiben,
- die Verkehrsleistungen selbst erbringen,
- im Wege der Direktvergabe einen internen Betreiber damit beauftragen oder bei Jahresdurchschnittswerten von weniger als 1 Mio. EUR oder jährlichen Verkehrsleistungen von weniger als 300.000 km (2 Mio. EUR bzw. 600.000 km bei Unternehmen mit nicht mehr als 23 Fahrzeugen) direkt vergeben.

Die Verordnung erfordert die Anpassung des nationalen Rechts. Bis heute ist eine PBefG-Novellierung nicht zustande gekommen. Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheiten hat das Innenministerium Baden-Württemberg Handlungsempfehlungen (Leitlinien) zur Anwendung der Verordnung bis zur angestrebten Novellierung des PBefG herausgegeben.

1.2.2. Bundesrecht

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das PBefG legt den Ordnungsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV fest und gilt für den Linienverkehr mit Straßenbahnen, Oberleitungsbussen und mit Kraftfahrzeugen (insb. Omnibussen). Als besonderes Gewerberecht regelt das PBefG die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum ÖPNV-Markt, die Bedingungen, unter denen diese dort tätig sein dürfen, sowie die Pflichten, die sich aus dem Anbieten von Verkehrsleistungen ergeben. Es enthält Vorgaben und Zielsetzungen zum Nahverkehrsplan. Eine Anpassung des PBefG an den geänderten europarechtlichen Rahmen ist bisher aufgrund von Interessenkonflikten im Gesetzgebungsverfahren gescheitert.

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Im Jahr 2002 wurde das Behindertengleichstellungsgesetz verabschiedet. Dieses gibt vor, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten sind.

1.2.3. Landesrecht

Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (L-BGG)

In Folge des Bundes-BGG wurde im Jahr 2005 auch das Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen beschlossen. Das Landesgesetz setzt die Forderungen des Bundesgesetzes im Zuständigkeitsbereich des Landes um.

Das ÖPNV-Gesetz des Landes (ÖPNVG)

Der Landtag von Baden-Württemberg hat am 23. Mai 1995 das Gesetz zur Umsetzung der Bahnstrukturreform und zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg als Artikelgesetz beschlossen. Dazu gehört mit Artikel 1 das Gesetz über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG).

Nach § 6 Abs. 2 sind die Landkreise bzw. kreisfreie Städte sowie der Verband Region Stuttgart Träger der Aufgabe, eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sicherzustellen. Die Befugnis der Gemeinden, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu fördern oder durch eigene Unternehmen zu erbringen, bleibt unberührt.

Das ÖPNVG regelt das Aufstellungsverfahren für den Nahverkehrsplan und legt dessen Mindestinhalt fest. Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes gelten dieselben Verfahrensvorschriften wie bei der Aufstellung. Danach sind die Gemeinden, der örtlich zuständige Träger der Regionalplanung, die Straßenbaulastträger, die vorhandenen Verkehrsunternehmer, die Genehmigungsbehörden nach dem PBefG sowie benachbarte Aufgabenträger zu beteiligen.

Nach § 11 Abs. 3 haben Nahverkehrspläne mindestens zu enthalten:

- eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im ÖPNV,
- eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse),
- eine Abschätzung der Entwicklung des Verkehrsaufkommens im motorisierten Verkehr (Verkehrsprognose),
- Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV sowie
- Aussagen über zeitliche Vorgaben und Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weit reichenden Barrierefreiheit im ÖPNV.

Es sollen darüber hinaus geplante Investitionen für den ÖPNV mit ihren voraussichtlichen Kosten und der Finanzierung dargestellt werden.

Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG)

Eine strategische Umweltprüfung (SUP) ist für Nahverkehrspläne nur dann erforderlich, wenn sie Aussagen mit erheblichen Umweltauswirkungen enthalten, wie zum Beispiel den Bau neuer Schienenstrecken. Dies ist hier nicht der Fall. Damit ist der vorliegende Nahverkehrsplan nicht SUP-pflichtig.

1.3. Verfahren für die Fortschreibung des NVP

Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes gelten dieselben Verfahrensvorschriften wie bei der Aufstellung. Danach sind die Gemeinden, der örtlich zuständige Träger der Regionalplanung, die Straßenbaulastträger, die vorhandenen Verkehrsunternehmen, die Genehmigungsbehörden nach dem PBefG sowie benachbarte Aufgabenträger zu beteiligen.

Zur laufenden Begleitung und Steuerung der Arbeiten an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der beiden Landkreise Bodenseekreis und Ravensburg eingerichtet. Wegen der engen Wechselbeziehungen zum Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben (bodo) ist auch dieser in der Arbeitsgruppe vertreten. Auch wurden Vertreter der Verkehrsunternehmen oder deren Zusammenschlüsse frühzeitig in die Erarbeitung eingebunden. Ergänzend wurden Umfragen bei den Gemeinden und Verkehrsunternehmen durchgeführt. Ziel war, die Nahverkehrspläne für die in einem gemeinsamen Verkehrsverbund zusammengeschlossenen Landkreise Bodenseekreis und Ravensburg, so weit möglich, in harmonisierter Form fortzuschreiben.

1.4. Planerische Vorgaben zur Verkehrsentwicklung

1.4.1. Landesentwicklungsplan

Der Landesentwicklungsplan 2002 ist ein „Kursbuch“ für die räumliche Entwicklung Baden-Württembergs. In ihm sind u.a. die Grundsätze und Ziele für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Regional- und Nahverkehrs formuliert:

- Die Bedeutung des Nahverkehrs auf der Schiene ist insbesondere nach der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs der Eisenbahnen des Bundes durch verbesserte Abstimmung auf die regionalen Verkehrsbedürfnisse sowie mit den anderen Nahverkehrsmitteln zu steigern.
- Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonennahverkehrs ist der geplante Integrale Taktverkehr zügig in allen Teilen des Landes einzuführen.
- Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den verkehrlich hoch belasteten Verdichtungsräumen ist den Verkehrsträgern mit hoher Kapazität im Personen- und Gütertransport Vorrang einzuräumen.
- In den verdichteten Räumen ist der öffentliche Personennahverkehr auf Schiene und Straße weiter auszubauen, um einen möglichst hohen Anteil am Gesamtaufkommen des motorisierten Verkehrs zu erreichen.
- In den schwächer besiedelten Landesteilen soll ein Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße gewährleistet sein und durch die Siedlungspolitik unterstützt werden. Auf die Bereitstellung eines leistungsfähigen Straßennetzes ist hinzuwirken. Eine auch Umweltgesichtspunkte einschließende Funktionsteilung zwischen öffentlichem Personennahverkehr und motorisiertem Individualverkehr ist zu berücksichtigen.

Zur Realisierung dieser Grundsätze und Ziele soll sowohl das SPNV- als auch das ÖPNV-Angebot leistungsfähig ausgebaut, gegenseitig abgestimmt und Verbindungen der zentralen Orte innerhalb der einzelnen Verkehrsräume gewährleistet werden.

1.4.2. Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg

Im 1995 beschlossenen Generalverkehrsplan sind die übergeordneten Zielvorstellungen des Landes Baden-Württemberg zur Verkehrsentwicklung formuliert.

Der Generalverkehrsplan geht von einem integrativen Verkehrskonzept aus. Wesentliche Ansätze sind

- die effizientere Nutzung der Verkehrsmittel,
- die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr,
- der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur,
- der bewusstere Umgang mit der Mobilität.

Mit den im Generalverkehrsplan beschriebenen Strategien und Konzepten soll das Ziel einer dauerhaft umweltverträglichen Mobilität auf absehbare Zeit erreicht werden. 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. Jedes Verkehrsmittel im öffentlichen Personennahverkehr soll im Rahmen seiner besonderen Vorteile eingesetzt werden.

Das Eisenbahnnetz soll für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung erhalten und ausgebaut werden. Diesem Netz soll ein attraktives und nach Möglichkeit vertaktetes Angebot im SPNV zur Verfügung stehen.

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ist das Land. Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) unterstützt das Land bei der Erfüllung der Aufgaben.

Der Generalverkehrsplan wurde im Dezember 2010 novelliert. Der GVP steht unter dem Leitmotiv „Nachhaltige Verkehrsentwicklung – Mobilität sichern“. Schwerpunkte beim Thema Öffentlicher Verkehr sind neben dem Schienenverkehr vor allem die Themen Verkehrsverbünde, Elektronisches Fahrgeldmanagement und flexible Bedienkonzepte.

1.4.3. Integraler Taktfahrplan des Landes Baden-Württemberg im Schienenverkehr

Am Ziel des Landes Baden-Württemberg, den „Integralen Taktfahrplan“ umzusetzen und beizubehalten, hat sich grundsätzlich nichts geändert. Nach dem Generalverkehrsplan 2010 wird grundsätzlich ein Stundentakt von 06:00 bis 21:00 Uhr an Werktagen und ein Zweistundentakt zwischen Samstag 12:00 Uhr und Sonntag 21:00 Uhr angestrebt. Das Land hatte nach Jahren der Angebotssteigerung im SPNV wegen der Kürzungen der Regionalisierungsmittel des Bundes für die Fahrpläne der Jahre 2005 und 2007 teilweise erhebliche Einschränkungen vorgenommen. Der Bodenseekreis war nur 2007 betroffen. Es entfielen die ersten Frühzüge am Wochenende und ein tägliches IRE-Paar am späteren Abend auf der Bodenseegürtelbahn sowie der Spätzug auf der Südbahn an Wochentagen (65.136 Zugkilometer).

Durch konstruktive Zusammenarbeit mit der NVBW konnte mittlerweile die Kürzung des IRE-Paars wieder rückgängig gemacht werden. Dennoch erreicht das Angebot nicht mehr den Umfang des Jahresfahrplans von 2004.

1.4.4. Regionalplan

Der Regionalplan Bodensee-Oberschwaben befindet sich derzeit in der Fortschreibungsphase. Die Ziele, Grundsätze und Vorschläge zum Thema Verkehr in der Fassung von 1996 haben einen Schwerpunkt beim Schienenverkehr. Die wesentlichen Forderungen zum ÖPNV allgemein befassen sich mit Verkehrskooperationen, der Schaffung eines Verkehrs- und Tarifverbundes, einer Verbesserung des Tarif- und Verkehrsangebotes, einem Grundangebot (ggf. mit differenzierten Bedienungsformen), der Öffnung geeigneter Schülerlinien und einer ausreichenden ÖPNV-Förderung durch Land und Bund.

1.4.5. Verkehrsplanungen benachbarter Landkreise

Mit dem Nachbarlandkreis Ravensburg wird die Nahverkehrsplanung durch das Vorhandensein eines gemeinsamen Verkehrsverbundes in eng abgestimmter und weitgehend angepasster Form durchgeführt. Mit den anderen Nachbarlandkreisen (Konstanz, Lindau und Sigmaringen) erfolgt die Abstimmung über das Anhörverfahren zu den jeweiligen Nahverkehrsplänen. Zum Teil wurden und werden künftig mit den

Nachbarlandkreisen auch konkrete Nahverkehrsprojekte (z. B. verbundüberschreitende Tarifkooperationen, Verkehrsplanungsprojekte) umgesetzt bzw. weitere angestrebt.

2. Bilanzierung des Nahverkehrsplanes 1998

2.1. Allgemeines

Im Jahre 1997 wurde mit der Erstellung des ersten Nahverkehrsplanes auf der Basis des ÖPNV-Gesetzes Baden-Württemberg begonnen, und am 27. Juli 1998 vom Kreistag beschlossen. Am 13. März 2003 hat der Ausschuss für Nahverkehr nach einer vorangegangenen Überprüfung des Umsetzungsstandes und der Aktualität der Zielsetzungen die weitere Gültigkeit des Nahverkehrsplanes bis auf weiteres festgelegt.

Die Maßnahmen des ersten Nahverkehrsplans mit dem Schwerpunkt des Ausbaukonzepts der Bodenseegürtelbahn sind fast vollständig umgesetzt worden.

2.2. Umsetzung

2.2.1. Schienenverkehr

Die wesentlichen Elemente des Ausbaukonzepts der Bodenseegürtelbahn bestanden in der Einführung des IRE-Konzepts mit Neigetechnik-Fahrzeugen, der Implementierung eines Regional-Bahn-Systems sowie dem Bau von vier neuen Haltepunkten und eines betrieblichen Kreuzungsbahnhofs.

Das Angebot im Schienenverkehr konnte durch eine Neustrukturierung ausgeweitet werden. Dabei übernimmt der InterRegioExpress IRE die Funktion der Bedienung des weiträumigen, schnellen Nahverkehrs zwischen den großen Zentren. Seit Mai 2000 wurden neue IRE-Neigetechnikfahrzeuge vom Typ VT 611 im 2-Std.-Takt zwischen Lindau und Singen nach Basel mit Unterwegshalten u.a. in Friedrichshafen, Überlingen und Radolfzell eingesetzt. Im Dezember 2004 wurde die Linienführung von Ulm über Friedrichshafen nach Basel geändert. Der Anschluss in Friedrichshafen nach Lindau wird durch die RegionalBahn gewährleistet. Daraus resultierten Fahrgastzuwächse im Nahverkehr in Höhe von ca. 20 %. Der Bodenseekreis hat sich an den Investitionskosten der Neitech-Fahrzeuge VT 611 in Höhe von 920 T€ in sechs Jahresraten beteiligt.

Die RegionalBahn RB dient der Flächenerschließung mit Halt an allen Bahnhöfen. Sie verkehrt auf den beiden Abschnitten Friedrichshafen - Radolfzell/Singen und Friedrichshafen - Lindau im 1-Std.-Takt in beiden Richtungen. Die Taktfahrpläne werden durch Fahrten zur Schülerbeförderung ergänzt. Ende 2001 wurden die lokbespannten Züge und älteren Dieseltriebwagen durch moderne Fahrzeuge vom Typ VT 650 (RegioShuttle der Firma Stadler) mit höherem Fahrkomfort, klimatisiertem Innenraum und besserer Spurtstärke ersetzt. Seit Mitte 2002 werden drei neue, spezielle Triebwagen mit großem Mehrzweckabteil zur Fahrradbeförderung eingesetzt.

Ein wesentlicher Teil der Umsetzung des Nahverkehrsplans von 1998 war der Infrastrukturausbau der Bodenseegürtelbahn. Basierend auf den Ergebnissen der Potenzialstudie Bodenseegürtelbahn vom 21. Dezember 1995 wurde die RegionalBahn durch den Bau von neuen Bahnhalt punkten und der Modernisierung bestehender Haltepunkte an die geänderten Siedlungsstrukturen angepasst.

In 2001 wurden die neuen Haltepunkte Friedrichshafen-Landratsamt und Überlingen realisiert. Seit 2002 können die Fahrgäste den neuen Haltepunkt Überlingen-Nußdorf sowie den neuen Bahnsteig und die Unterführung in Salem nutzen. In 2004 konnten das neue elektronische Stellwerk im Bahnhof Friedrichshafen und der neue Kreuzungsbahnhof in Friedrichshafen-Manzell in Betrieb genommen werden. Mit dieser neuen Kreuzungsmöglichkeit in Verbindung mit dem neuen Stellwerk wurden drei weitere Halte auf dem Streckenabschnitt Friedrichshafen - Markdorf eingerichtet. Diese neuen Haltepunkte Friedrichshafen-Manzell, Friedrichshafen-Fischbach und Friedrichshafen-Kluffern stehen den Fahrgästen seit 2006 zur Verfügung.

Für das Ausbaukonzept Bodenseegürtelbahn beliefen sich die gesamten Investitionskosten für den Zeitraum von 1998 bis 2008 auf ca. 48,8 Mio. €. Der Bodenseekreis hat dabei finanzielle Mittel in einer Gesamthöhe von rund 1,6 Mio. € in den Ausbau der Schiene investiert.

Entlang der Südbahn konnte das Angebot seit 2004 durch die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH mit Einführung von 24 fabrikneuen Doppelstockwagen ausgeweitet werden. Diese werden alternierend mit Neigetechnikzügen vom Typ VT 611 als IRE/RE-Züge im 1-Std.-Takt zwischen Friedrichshafen - Ulm und Stuttgart eingesetzt. Zeitgleich wurde der Zugverkehr um 600 Tkm pro Jahr durch neue IRE-Sprinterzüge - die auch eine Bedienung des Flughafens Friedrichshafen ermöglichen - erweitert.

Im November 2005 wurden bei der Bodensee-Oberschwaben-Bahn die älteren Triebfahrzeuge durch drei neue Regio-Shuttle der Firma Stadler ersetzt. Die Gesellschaft verfügt seitdem über einen einheitlichen Fuhrpark mit insgesamt sieben Niederflurtriebwagen vom Typ RS1.

2.2.2. Busverkehr

Seit Inkrafttreten des Nahverkehrsplans wurden in mehreren Bereichen des Landkreises Bedienungslücken geschlossen und auch Neukonzeptionen umgesetzt. Das bisherige Ziel dabei war die Erweiterung und zunehmende Vertaktung des gesamten Linienangebots, wie dies beispielsweise bei der Montfortlinie zwischen Friedrichshafen und Tettnang realisiert worden ist.

Seit 2001 wurde mit der Fertigstellung des neuen zentralen Bahnhofshaltepunkts Überlingen mit angegliedertem Busbahnhof, sowohl im Stadtbereich Überlingen als auch für das Umland, der Buslinienverkehr auf diesen Schienenhaltepunkt ausgerichtet. Seit 2002 wurde in Salem, nach Fertigstellung des kreuzungsfreien Zugangs zu den Gleisen, der Übergang vom Bus zur Schiene wesentlich erweitert. Hier konnte der Erlebnisbus, der zur Saison die touristischen Attraktionen Schloss Salem, Affenberg, Pfahlbauten und Reptilienhaus im Freizeitverkehr verbindet, erweitert werden.

Das Angebot des Städteschnellbusses Friedrichshafen – Konstanz wurde ausgeweitet. Seit 2004 werden Verstärkerfahrten und ein zusätzliches Fahrtenpaar durchgeführt und die Linienführung verlängert, um den Flughafen anzubinden. Ein weiteres Fahrtenpaar in der Mittagszeit wird seit 2006 angeboten.

Im Stadtverkehr Friedrichshafen erfolgte 1999 die Umsetzung eines grundlegend neuen Konzeptes mit einheitlichem Niederflur-Fahrzeugpark, durchgängigen festen Taktzeiten, verbesserten Umsteigemöglichkeiten und einheitlichen Linienführungen in alle Stadtteile. Dieses Angebot wurde 2002 weiterentwickelt (z.B. Anbindung der neuen Messe). Im Juni 2010 wurde der bisherige Bedienungszeitraum durch die Einführung ausgewählter Abendlinien auf 5 Uhr bis 24 Uhr erweitert. Seit Dezember 2010 verbindet der Stadtverkehr Friedrichshafen auch den Flughafen stündlich mit der Innenstadt.

Die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen konnte insbesondere durch die Etablierung des Verkehrsverbundes „bodo“ verstärkt und verbessert werden. Ein Beispiel hierfür ist die unternehmensübergreifende Kooperation der RAB mit der Firma Strauss.

Der Einsatz von Niederflurbussen, der insbesondere den Belangen von mobilitäts-eingeschränkten Personen gerecht wird, wurde in den vergangenen Jahren weiter ausgeweitet. Beim eigenen Fahrzeugbestand der RAB (ohne Auftragnehmerfahrzeuge) beträgt der Niederfluranteil mittlerweile 95 %. Bei den privaten Verkehrsunternehmen sind im Bereich des Verkehrsverbunds bodo weitere 50 Niederflurbusse im Einsatz. Allerdings haben sich die Rahmenbedingungen für eine Bezuschussung von neuen Bussen durch Bund und Land insgesamt verschlechtert.

Ein einheitliches Erscheinungsbild konnte verbundweit in Teilbereichen erzielt werden und wird weiterhin angestrebt. In 2008 konnte das Haltestellenprojekt mit einem Investitionsvolumen von 950 T€ fertiggestellt werden. Im Verbundgebiet wurden 2.700 Haltestelleneinrichtungen in einem bodo-einheitlichen Design umgerüstet und kundenfreundlich ausgestattet. Dabei sind je nach Bedeutung der Haltestelle drei verschiedene Typen angebracht worden. Darüber hinaus erfolgen auch Werbung und Öffentlichkeitsarbeit seit Verbundgründung 2004 in einem einheitlichen Außenaufttritt.

2.2.3. Schiffsverkehr

Mitte 2005 wurde die Katamaranverbindung zwischen Friedrichshafen und Konstanz aufgenommen. Die Linie verbindet seitdem beide Städte im Stundentakt in beiden Richtungen. Die Schiffsverbindung (Personenfähre) zwischen Überlingen und Wallhausen konnte weiter etabliert werden.

2.2.4. Tarif

Am 1. Januar 2004 startete der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund „bodo“ mit einem einheitlichen Zonentarif und meist günstigeren Preisen im Vergleich zu vorher für die Fahrgäste von Bussen und Bahnen in den beiden Landkreisen Bodenseekreis und Ravensburg. Seit Verbundstart erhöhten sich die Fahrgastzahlen um 5,9 Mio. Personen. Dies entspricht einem Zuwachs von 20,9 %. In 2009 konnten 34,1 Mio. Fahrgäste verzeichnet werden.

Der jährliche Zuschussbedarf für bodo in Höhe von 2,5 Mio. wird vom Land Baden-Württemberg und den beiden Verbundlandkreisen getragen. Der Anteil des Bo-

denseekreises beläuft sich auf 700 T€ pro Jahr. Zusätzlich wurden seit 2004 verbundweit 2,2 Mio. € an Investitionen getätigt.

Nach der erfolgreichen Etablierung des Verkehrsverbunds gilt es künftig Tarifkooperationen mit den Nachbarverbünden umzusetzen. Die Integration der Teilregionen Pfullendorf/Ostrach und Bad Saulgau in bodo wurde ab 2009 realisiert. Eine Erweiterung in Richtung Konstanz auch unter Einbeziehung der Schifffahrt sowie nach Vorarlberg über Lindau sowie in Richtung Konstanz ist Gegenstand aktueller Untersuchungen.

Der Verbund ist zunächst hauptsächlich als Tarifverbund konzipiert. Optionen auf Übernahme weiterer Aufgaben wie beispielsweise Planungsaufgaben durch den Verbund, auch im Hinblick auf die noch engere Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen, bestehen und werden heute schon teilweise wahrgenommen.

Mit der Tageskarte Euregio Bodensee haben die Mitglieder der Internationalen Bodensee Konferenz 2002 (IBK) eine attraktive, länderübergreifende Fahrkarte geschaffen, die Touristen wie Einheimischen gleichermaßen eine kostengünstige Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Zug, Bus und Fähren) in der Bodenseeregion ermöglicht.

2.2.5. Mobilitätsbewusstsein

Die elektronische Fahrplanauskunft EFA Baden-Württemberg wurde ausgebaut und wird ständig weiter entwickelt. Die inhaltliche Betreuung ist beim Verkehrsverbund verankert. Auch ein landesweites Call-Center für telefonische Fahrplanauskünfte arbeitet erfolgreich. Werbe- und Informationsmittel werden breit gestreut und die Fahrplanhefte sind vereinheitlicht. Fahrerschulungen sind bei allen Unternehmen intensiviert worden und auch „ÖPNV-Events“ wie beispielsweise der „bodo-Erlebnistag“ werden regelmäßig durchgeführt.

3. Bestandsdarstellung und -analyse

3.1. Raum und Verkehrsstruktur

3.1.1. Zentralörtliches System / Entwicklungsachsen

Der Bodenseekreis erstreckt sich auf einer Fläche von ca. 665 km² entlang des nördlichen Bodenseeufers und umfasst 2 große Kreisstädte, 23 Städte und Gemeinden und weist folgende zentralörtliche Struktur auf:

Große Kreisstadt Friedrichshafen Oberzentrum
(zusammen mit Ravensburg und Weingarten)

Große Kreisstadt Überlingen..... Mittelzentrum

Stadt Markdorf..... Unterzentrum

Stadt Tettngang..... Unterzentrum

Gemeinde Kressbronn Kleinzentrum

Gemeinde Meckenbeuren Kleinzentrum

Stadt Meersburg..... Kleinzentrum

Gemeinde Salem Kleinzentrum

Durch den Bodenseekreis verlaufen zwei überregional bedeutsame, raumplanerisch vorgegebene Landesentwicklungsachsen, die den Hauptverkehrsachsen entsprechen. Im östlichen Kreisteil verbindet die sogenannte Hauptachse Oberschwabens in nördlicher Richtung die Zentren Friedrichshafen, Meckenbeuren/Tettngang und Ravensburg/Weingarten durch die B 30 und die Bahnlinie 751 Friedrichshafen - Ulm (Südbahn) mit dem Raum Ulm. Die von Westen nach Osten weitgehend parallel zum Seeufer verlaufende Entwicklungsachse im Zuge der B 31 und der Bahnlinie 731 Singen - Lindau verbindet die Zentren Überlingen, Salem, Markdorf, Friedrichshafen und Kressbronn.

3.1.2. Bevölkerungsentwicklung

Die Qualität des ÖPNV-Angebots wird neben den Wirkungen der Siedlungsstruktur insbesondere auch von der Bevölkerungsdichte und der Bevölkerungsstruktur beeinflusst. In den vergangenen Jahren hat die Bevölkerungszahl des Bodenseekreises immer noch stetig zugenommen. Seit Inkrafttreten des ersten Nahverkehrsplanes 1998 um 6,5 %. Die Bevölkerungsdichte liegt bei 314 Einwohnern pro km² (Landkreise Ravensburg 169 / km²; Sigmaringen 109 / km² und Konstanz 339 / km²).

Einwohnerzahl Landkreis Bodenseekreis (Stichtag 30. September)				
	2002	2005	2007	2010
Städte	115.166	116.589	117.357	118.487
Gemeinden	88.017	90.083	90.915	91.042
Gesamt	203.183	206.672	208.272	209.529

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg und eigene Berechnungen

Die gemeindebezogene Einwohnerentwicklung 1998 – 2008 ist dem Anhang 2 zu entnehmen.

Bevölkerungsentwicklung Landkreis Bodenseekreis – mit Wanderungen –					
	2008	2010	2015	2020	2025
unter 18 Jahren	37.653	36.628	34.414	33.051	32.399
18 – 40 Jahre	54.303	53.180	52.229	51.005	49.019
40 – 65 Jahre	73.608	75.313	75.893	75.395	73.264
65 Jahre und älter	42.202	43.410	46.823	49.712	53.323
	207.766	208.531	209.359	209.163	208.005

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Nach der aktuellsten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes (Prognosehorizont 2030) wird für Baden-Württemberg ein Rückgang von 3,5 %, für den Bodenseekreis von 1,1 % prognostiziert. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass sich die Bevölkerungsentwicklung - kleinräumig betrachtet - unterschiedlich entwickeln kann.

Im Gegensatz zum Statistischen Landesamt, das keine Raumbeobachtungen bzw. -analysen durchführt, geht die aktuelle Raumordnungsprognose 2025/2050 des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung aufgrund der strukturellen Gegebenheiten von einem noch etwa fünfzehnjährigen Bevölkerungswachstum im Bodenseekreis aus. Durch starke Zuwanderungsgewinne werden vom BBR bis 2025 ein Wachstum in einer Größenordnung von etwa 8 % und danach weitere ca. 10 Jahre Stabilität in der Bevölkerungszahl des Bodenseekreises prognostiziert.

Die, zunächst für die ÖPNV-Nachfrage insgesamt noch positive Entwicklung, wird relativiert durch die gleichzeitig zu beobachtende Änderung der Bevölkerungsstruktur. Die Bevölkerung insgesamt altert. Damit wächst der Anteil derer, die nicht mehr am Erwerbsleben teilnehmen. Das Interesse dieser Gruppe ist eher auf Freizeitaktivitäten ausgerichtet. Der Trend zu seniorenspezifischen Angeboten wird sich verstärken. Unabhängig hiervon ist derzeit allerdings noch nicht vollständig absehbar, inwiefern sich die altersspezifische Mobilitätsstruktur tatsächlich entwickelt. Bei einer künftig gleich bleibenden Mobilitätsstruktur würde sich die Verkehrsnachfrage insgesamt zunächst nicht verändern. Geht man von einem künftig steigenden Mobilitätsbedürfnis aus, muss sogar mit einer steigenden Verkehrsnachfrage gerechnet werden. Die Verkehrsprognosen im Rahmen der Novellierung des Generalverkehrsplans gehen davon aus, dass das Personenverkehrsaufkommen im Bodenseekreis bis 2025 um 5 bis 10% zunehmen wird.

Der Anteil der jüngeren Bevölkerung und hier insbesondere die Anzahl der Schüler sinkt (siehe Kapitel 3.1.4). Im Zeitraum von 1988 bis 1998 waren noch über 13 % Zunahme zu verzeichnen.

3.1.3. Erwerbstätige und Pendlerverflechtungen

Die Wirtschaftsstruktur im Bodenseekreis ist insbesondere durch das produzierende Gewerbe (48,3 % der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer) sowie

die sonstigen Dienstleistungsbereiche (32,6 %) geprägt. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer am Arbeitsort bewegt sich von 1998 bis 2008 zwischen 65.295 und 74.716, wobei seit 2005 ein kontinuierliches Wachstum stattgefunden hat.

Zu den Pendlerverflechtungen wurden zuletzt bei der Volkszählung 1987, also vor über 20 Jahren umfängliche Daten erhoben. Die nächste Volkszählung läuft derzeit und wird als Zensus 2011 bezeichnet. Nach der Veröffentlichung des Statistischen Landesamtes „Berufspendler in Baden-Württemberg 02/2008“ sind 2005 von einem Wohnort außerhalb des Landkreises 13.693 Personen an einen Arbeitsort im Bodenseekreis eingependelt. Schwerpunkt ist der Landkreis Ravensburg, aus dem 50,1 % Berufseinpender kommen, gefolgt vom Landkreis Konstanz mit 19,6 %, dem Landkreis Sigmaringen mit 14,7 % und dem Bundesland Bayern mit 11,2 % Einpendlern.

Insgesamt 13.373 Personen mit Wohnort im Bodenseekreis pendeln in andere Bereiche aus (in die Landkreise Ravensburg 52,5 %, Konstanz 20,6 %, Sigmaringen 7,3 % und das Land Bayern 13,6 %). Im Erhebungsjahr 2005 bestand also ein Einpendlerüberschuss von 320 Personen. Allerdings ist die Vergleichbarkeit von Pendlerzahlen mit Vorbehalt zu sehen, da die Methoden zur Ermittlung entsprechender Werte sehr unterschiedlich sein können. Aktuelle Statistiken für Ausbildungspendler sind nicht bekannt.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Berufspendler über die Kreisgrenze			
	2006	2007	2008
Soz.vers.pflichtig. Besch. am Arbeitsort	69.256	71.479	74.716
Soz.vers.pflichtig. Besch. am Wohnort	68.350	69.901	71.973
Berufseinpender über d. Kreisgrenze	15.023	16.181	17.754
Berufsauspendler über d. Kreisgrenze	14.117	14.603	15.011
Einpendlerüberschuss	906	1.578	2.743

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg und eigene Berechnungen

3.1.4. Schulstandorte und Schülerzahlen

Der Landkreis verfügt sowohl quantitativ wie auch qualitativ über eine vielfältige Schullandschaft. Durch den Anteil an Sonderschuleinrichtungen mit großen Einzugsbereichen sind viele Verkehre nur als freigestellte Verkehre durchführbar, da die Linienführung und die Beförderungszeiten trotz starker Integrationsbemühungen für die sonstigen Fahrgäste unattraktiv sind, oder mit kleinen (Spezial-)Fahrzeugen durchgeführt werden müssen.

Das berufliche Schulwesen ist auf den Bereich der großen Kreisstädte Friedrichshafen und Überlingen sowie die Stadt Tettnang konzentriert. Schwerpunkte im Sonderschulbereich sind ebenfalls Friedrichshafen und Überlingen sowie Heiligenberg und Salem.

Schülerzahlen und Schularten (Schuljahr 2008/09)		
	Schulen	Schüler
Grundschulen	46	7.927
Hauptschulen	20	3.216
Realschulen	8	5.030
Gymnasien	7	6.154
Waldorfschulen	1	878
Sonderschulen	14	1.361
Berufsschulen	13	9.031
Summe	109	33.597

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg und eigene Berechnungen

Die Zahl der Schüler wird in den nächsten Jahren deutlich zurückgehen. Entgegen dem allgemeinen Trend haben die Zahlen der Schüler, die für den Schulweg den ÖPNV benutzen, im Bereich des Verkehrsverbundes bodo auch in den letzten Jahren immer noch zugenommen. Diese ansteigende Entwicklung ist hauptsächlich auf die attraktive Tarifgestaltung (wie beispielsweise die Netzgültigkeit der Schülermonatskarte ab 13:30 Uhr und an Wochenenden sowie in den Ferien) zurückzuführen und wird sich nicht dauerhaft fortsetzen.

Voraussichtliche Entwicklung der Anzahl der Schüler an allgemein bildenden Schulen bis zum Schuljahr 2015/16 nach ausgewählten Schularten *					
	Schüler an				
Schuljahr	Grundschulen	Hauptschulen	Realschulen	Gymnasien	Gesamt
2007/08	8.350	3.300	5.015	6.080	22.745
2008/09	8.140	3.140	4.990	6.105	22.375
2009/10	7.945	3.050	4.995	6.115	22.105
2010/11	7.675	2.990	4.995	6.105	21.765
2011/12	7.575	2.925	4.960	6.025	21.485
2012/13	7.490	2.850	4.885	5.535	20.760
2013/14	7.375	2.790	4.785	5.410	20.360
2014/15	7.335	2.715	4.660	5.310	20.020
2015/16	7.255	2.655	4.560	5.190	19.660
Veränderungen in % ¹⁾	- 13 %	- 10 %	- 9 %	-15 %	- 14 %

1) Werte aus 2015/16 bezogen auf 2007/08 (gerundet).

* Modellrechnung für die Stadt- und Landkreise Baden-Württembergs; auf 5 auf- oder abgerundet.

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2009 und eigene Berechnungen

Nach einer aktuellen regionalisierten Vorausberechnung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg wird der Rückgang im Bodenseekreis bis Schuljahr 2020/21 bei – 17,9 %, also geringfügig unter dem Landesdurchschnitt von – 20,9 % liegen.

Der demografisch bedingte Rückgang der Gesamtschülerzahlen wirkt sich auf die Finanzierung der Schülerbeförderung aus und hat Folgen für die Schullandschaft. Im Bodenseekreis sind aufgrund zu geringer Schülerzahlen einige Hauptschulen schon geschlossen worden und weitere in ihrem Bestand bedroht. Die Folgen von Schließungen mit Verteilung auf andere Standorte oder Kooperationsformen unterschiedlicher Ausprägung wirken sich auf öffentliche Linienverkehre und freigestellte Schülerverkehre aus und bringen neue logistische Herausforderungen und gegebenenfalls

Kostensteigerungen mit sich. Auswirkungen auf bestehende Verkehre haben die Einführung und Umsetzung der neuen Werkrealschule zum aktuellen Schuljahr 2010/11 und die damit verbundene Kooperation mit den beruflichen Schulen ab 2012/13, die Auflösung der Schulbezirke sowie die zunehmende Bildung von Ganztageschulen.

Die sich verschlechternden Rahmenbedingungen erfordern eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen Landkreis, Verkehrsunternehmen und Schulen / Schulträgern (z.B. Staffelung von Unterrichtszeiten, Regelung beweglicher Ferientage).

3.1.5. Tourismus

Der Bodenseekreis ist topographisch geprägt durch das Bodenseebecken und das daran angrenzende Hügelland. Aufgrund der klimatischen Vorzüge ist sein Waldanteil mit 27,8 % nur unterproportional ausgebildet. Sonderkulturen mit Reben, Obstbau und Hopfen prägen weithin das Landschaftsbild, insbesondere in den See nahen Bereichen. Daraus resultiert eine Landschaft mit bedeutender Erholungsfunktion, die für den Fremdenverkehr wie geschaffen ist und dies mit beinahe 2,5 Mio. Übernachtungen jährlich belegt.

Beherbergung im Reiseverkehr (einschl. Camping) – Einzelangaben 2008		
	Gästekünfte	Gästeübernachtungen
Bermatingen	3.514	7.511
Deggenhausertal	21.671	63.481
Eriskirch	6.003	19.280
Frickingen	2.941	10.769
Friedrichshafen, Stadt	226.666	557.367
Hagnau	35.038	143.372
Heiligenberg	5.667	14.716
Immenstaad	52.962	244.751
Kressbronn	58.027	183.021
Langenargen	39.962	158.302
Markdorf Stadt	24.263	87.240
Meckenbeuren	17.702	35.462
Meersburg, Stadt	71.306	183.968
Oberteuringen	6.948	28.642
Owingen	1.936	6.949
Salem	18.507	56.970
Sipplingen	6.292	17.023
Tettnang, Stadt	17.374	48.950
Überlingen, Stadt	118.297	451.308
Uhdlingen-Mühlhofen	49.138	160.061
Bodenseekreis	789.101	2.491.753

Aus Datenschutzgründen werden Zahlenwerte von Gemeinden mit weniger als 3 Beherbergungsbetrieben nicht veröffentlicht
(Daisendorf, Neukirch, Stetten) Quelle: Statistisches Landesamt

Der Tourismus verursacht im Bodenseekreis eine bedeutende Nachfrage nach Verkehrsleistungen. Dies gilt für Zu- und Abbringerfahrten zum/vom Urlaubsort (meist Fernverkehr) sowie für Transferfahrten vom/zum Bahnhof, Ausflüge, Besichtigungs- und Besorgungsfahrten (Nahverkehr).

3.2. ÖPNV-Infrastruktur

3.2.1. Beförderungswege und -anlagen

Das Straßennetz im Bodenseekreis ist bis auf wenige Ausnahmen für die Bedürfnisse des ÖPNV geeignet. Auf bestimmten Straßen und Straßenabschnitten ist allerdings eine Überlastungssituation zu verzeichnen. Zum Teil sind für gewichtsbeschränkte Straßen Ausnahmegenehmigungen erteilt. Die Haltestellen des Linienverkehrs und des nach § 43 PBefG genehmigten Schülerverkehrs sind in den Jahren 2006 bis 2008 im Rahmen einer verbundweiten Aktion neu ausgestattet worden. Im Kreisgebiet wurden insgesamt 1.126 Haltestellenmasten mit drei verschiedenen Haltestellentypen im einheitlichen bodo-Design umgerüstet.

Fast alle Haltestellen des Linienverkehrs, die ein nennenswertes Fahrgastaufkommen aufweisen, sind inzwischen mit Wartehäuschen bzw. Unterstellmöglichkeiten ausgestattet.

Bushaldebuchten sind hauptsächlich in den Ortsbereichen sowie an Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen eingerichtet. Ansonsten halten die Busse auf der Straße. Der Schutz der Fahrgäste wird hier durch eine angeordnete Warnblinkpflicht gewährleistet (Überholverbot, Schrittgeschwindigkeit).

Spezielle Busspuren gibt es im Bodenseekreis an einigen Stellen im Stadtgebiet von Friedrichshafen. Dort sind auch Einrichtungen zur ÖPNV-bezogenen Beeinflussung von Lichtsignalanlagen fast flächendeckend umgesetzt worden.

3.2.2. Busbahnhöfe / Umsteigehaltestellen

Nachfolgend sind die wichtigsten Orte mit Busbahnhöfen und/oder zentralen Umsteigehaltestellen aufgeführt. Die Darstellung hat keinen Bezug zur Verknüpfungsqualität. Diese ist sehr unterschiedlich. Daneben existieren weitere Busbahnhöfe, deren Aufgabe jedoch überwiegend in der Abwicklung des Schülerverkehrs zu sehen sind (z.B. Wittenhofen Schulhof, Salem Bildungszentrum).

Verknüpfungspunkte			
Ort	Busbahnhof	Zentrale Haltestelle mit Umsteigemöglichkeit Bus / Bus	Zentrale Haltestelle mit Umsteigemöglichkeit Bus / Schiene
Friedrichshafen	Hafenbahnhof + Stadtbahnhof		Hafenbahnhof + Stadtbahnhof
Heiligenberg		Postplatz	
Markdorf		Bahnhof, Rathaus	Bahnhof
Meersburg		Kirche	Fähre (Umstieg Fähre Ri. Konstanz)
Meckenbeuren			Bahnhof
Oberuhldingen		Marktplatz	
Salem		Bahnhof	Bahnhof
Tettnang		Bärenplatz, Bahnhof	
Überlingen	Bahnhof Überlingen		Bahnhof

3.2.3. Beförderungsmittel

Im Bereich des Verkehrsverbunds bodo werden mit Stand Juni 2010 insgesamt 428 Busse im Linienverkehr eingesetzt. Der Anteil der Standardlinienbusse mit einer Länge von zehn bis 15 Metern liegt bei 65 % (276 Fahrzeuge). Der in dieser Summe enthaltene Anteil der Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als zwölf Metern ist relativ gering; bei der RAB sind beispielsweise neun so genannte "15-Meter-Busse" im Einsatz, die sich allerdings im praktischen Einsatz nicht bewährt haben und durch Gelenkbusse ersetzt werden.

Da einige private Busunternehmen auch Gelegenheits- und Mietwagenverkehr durchführen, beträgt der Anteil der sog. „Kombi-Busse“ 19 % (83 Fahrzeuge). Dies sind Busse, die grundsätzlich für den Reiseverkehr geeignet sind, aber bestimmte Voraussetzungen für den Linienbetrieb (Kinderwagenabstellplatz, ausreichende Einstiegsbreite, keine Zu-/ Ausstiegsbehinderung, Haltewunschtasten) erfüllen.

Nachfragestarke Relationen (z. B. SeeLinie 7395 Friedrichshafen - Überlingen) werden teilweise auch mit Gelenkonnibussen befahren. Deren Anteil im bodo liegt bei 8 % (34 Fahrzeuge). Für nachfrageschwache Verbindungen werden Klein- oder Midibusse vorgehalten. Der Anteil an der Gesamtflotte im bodo beträgt ebenfalls 8 % (35 Fahrzeuge).

Im Stadtverkehr Friedrichshafen sind 21 moderne Niederflurbusse mit Klimaanlage im Einsatz. 14 Busse davon wurden erst in den Jahren 2009 und 2010 beschafft; die weitere Modernisierung des Fuhrparks ist geplant.

Der Anteil der Busse mit Niederflurtechnik an der Gesamtflotte beträgt 41% (174 Fahrzeuge). Insgesamt sind 68 % aller Busse mit einer Klimaanlage ausgestattet (290 Fahrzeuge). Das Alter der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge aller Verkehrsunternehmen liegt im Durchschnitt bei 6,54 Jahren. Die neuesten Fahrzeuge sind nur wenige Monate alt, die ältesten Fahrzeuge sind über 20 Jahre in Betrieb. Die Fahrzeugförderung im Rahmen des GVFG hatte die Durchschnittswerte seit An-

fang der 90er Jahre deutlich gesenkt. Seit der Einschränkung der Busförderung steigt das Durchschnittsalter der Fahrzeuge wieder an.

Die RAB besitzt 120 eigene Fahrzeuge mit einem Durchschnittsalter von 4,45 Jahren. Zusätzlich werden 107 Fahrzeuge von Auftragnehmern angemietet, deren Flottenalter mit durchschnittlich 7,52 Jahren deutlich höher liegt. Auftragsunternehmen werden überwiegend von der RAB eingesetzt, nur teilweise von privaten Unternehmen.

3.2.4. Schienenstrecken, Bahnhöfe, P+R / B+R-Anlagen

Folgende Schienenstrecken verlaufen ganz oder teilweise im Bodenseekreis:

- 751 Ulm – Aulendorf – Friedrichshafen Stadt – Lindau
- 751 Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen
- 731 Singen – Radolfzell – Überlingen – Friedrichshafen Stadt – Lindau

Die Schienenstrecken im Landkreis Bodenseekreis sind nicht elektrifiziert. Neben der DB AG (Fernverkehr, 1 IC-Paar) sind folgende Betreiber des SPNV vorhanden:

- DB ZugBus Regionalverkehr Alb Bodensee GmbH (RAB) auf der Strecke:
 - (Stuttgart -) Ulm – Friedrichshafen Stadt – Lindau
 - (Basel -) Singen – Friedrichshafen Stadt – Lindau/Ulm
 - Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen
- Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH (BOB) auf der Strecke:
 - Aulendorf – Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen

Derzeit gibt es 22 Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis, die regelmäßig bedient werden. Mit Verkaufspersonal besetzte Bahnhöfe sind nur noch in Überlingen, Salem und Friedrichshafen Stadt vorhanden.

An allen Bahnhöfen und Haltepunkten sind Park- bzw. Abstellmöglichkeiten für Pkw (P+R) und Fahrräder (B+R) vorhanden, deren Anzahl und Attraktivität allerdings unterschiedlich ausgeprägt ist.

Abschließbare Fahrradboxen gibt es in Friedrichshafen am Stadtbahnhof (50 Stück), an den Haltepunkten Löwental und Kluftern (je 10 Stück), sowie an den Bahnhöfen Meckenbeuren (12 Stück) und Langenargen (5 Stück). In Meckenbeuren ist außerdem die Einrichtung einer Ladestation für Pedelecs und ein Fahrradparkhaus geplant.

Die Mitnahme von Fahrrädern ist im Zug ohne zeitliche Einschränkung möglich. Nach 19 Uhr, sowie ganztags an Sonn- und Feiertagen, können Fahrräder auch im Bus befördert werden. Die Mitnahme erfolgt im Rahmen der vorhandenen Kapazität. Auf ausgewählten Buslinien werden Fahrräder an Samstagen, Sonn- und Feiertagen kostenlos befördert.

Abstellmöglichkeiten für PKW und Fahrräder an Bahnhöfen		
Bahnhof / Haltepunkt	Parkplätze	B+R-Plätze
Sipplingen	150	-
Überlingen-Therme	307	20
Überlingen	80	20
Überlingen-Nußdorf	20	24
Uhdlingen-Mühlhofen	40	30
Salem	25	50
Bermatingen-Ahausen	29	15
Markdorf	60	100
Friedrichshafen-Kluftern	-	30
Friedrichshafen-Fischbach	15	20
Friedrichshafen-Manzell	20	14
Friedrichshafen-Landratsamt	-	10
Friedrichshafen-Stadt	107	140
Friedrichshafen-Hafen	750	30
Friedrichshafen-Ost	200	50
Eriskirch	10	8
Langenargen	40	15
Kressbronn	35	15
Friedrichshafen-Löwental	-	46
Friedrichshafen-Flughafen	250	12
Kehlen	10	20
Meckenbeuren	100	140

3.3. Netz- und Angebotsstrukturen im ÖPNV

3.3.1. Allgemeines / Verkehrsräume

Das ÖPNV-Netz wird durch den „klassischen“ Linienverkehr mit Bussen und Bahnen gekennzeichnet. Busse und Bahnen werden entsprechend ihrer spezifischen Leistungsmerkmale eingesetzt und ergänzen sich zu einem Gesamtangebot. Die Schienenverkehrsmittel bedienen Relationen mit starken Verkehrsnachfragen oder weiten Entfernungen.

Dem Busverkehr kommen im eher ländlich strukturierten Bodenseekreis aber ebenfalls Funktionen regionaler Verbindungen zu. Daneben übernimmt er die lokale Erschließung sowie Zu- und Abbringerdienste zum bzw. vom Schienenverkehr. Dabei überlagern sich Erschließungsaufgaben auf gemeindlicher und überörtlicher Ebene. Entsprechend den vorhandenen Verkehrsbeziehungen und im Sinne einer verkehrlichen und wirtschaftlichen Angebotsgestaltung erfordert dies eine vernetzte und übergreifende Gestaltung.

Ergänzend zum klassischen Linienverkehr sind im Bodenseekreis noch einige sog. „Freigestellte Schülerverkehre“ vorhanden. Für die Bedienung schwacher Nachfragen gibt es vereinzelt alternative Bedienungsformen wie z. B. Anruf-Sammel-Taxen in Ergänzung zum klassischen ÖPNV mit Linienbussen (u.a. Markdorf, Überlingen, Meersburg/Daisendorf/Uhdlingen-Mühlhofen).

Über die rein verkehrsmittelbezogenen Einsatzbereiche hinaus ist es in einem Verbundgebiet sinnvoll, das Verkehrsnetz nach funktional zusammenhängenden Teilnetzen, so genannten Verkehrsräumen, zu gliedern (siehe Anhang 4). Von einem Verkehrsraum werden Linienverkehre umfasst, die dieselben oder benachbarte, strukturell ähnliche Siedlungsbereiche bedienen. Diese sind in der Regel auch auf denselben Verknüpfungspunkt mit den in Richtung jeweiliger Zentren weiterführenden Verbindungen ausgerichtet. Bei Veränderungen an einer der Linien sind hier immer auch die Auswirkungen auf die anderen Linien des Verkehrsraums zu beachten, dies gilt insbesondere für die Bemühungen um eine Optimierung und Vernetzung des Gesamtangebots.

Zum Teil liegen Orte auch im Grenzbereich und sind in mehrere Räume orientiert.

Verkehrsräume Bodenseekreis (siehe auch Anhang 4)	
Verkehrsraum	Gemeinden
Bodensee Ost	Friedrichshafen, Eriskirch, Langenargen, Kressbronn, Neukirch, Tettnang, Meckenbeuren, Oberteuringen, Deggenhauertal
Bodensee West	Immenstaad, Markdorf, Bermatingen, Hagnau, Stetten, Meersburg, Daisendorf, Salem, Uhdlingen-Mühlhofen, Heiligenberg, Frickingen, Überlingen, Owingen, Sipplingen

3.3.2. Schienenstrecken und Buslinien

Die Schienenstrecken und Buslinien können dem Anlagenband, Anlage 1 entnommen werden und werden nachfolgend allgemein beschrieben. Die Bedienungsqualität wird ausführlich unter Kapitel 3.4 (Leistungsangebot) dargestellt.

Eine Besonderheit ist die in kommunaler Regie betriebene Bodensee-Oberschwaben-Bahn, die seit 1993 zwischen Friedrichshafen Stadt und Ravensburg verkehrt und deren Betrieb im Juni 1997 bis Aulendorf bzw. Friedrichshafen Hafen erweitert wurde.

Neben der Bodenseegürtelbahn und der Südbahn verlaufen 45 Regionalbuslinien ganz oder teilweise im Bodenseekreis. Hinzu kommen 3 Stadtverkehre in Friedrichshafen, Tettnang und Überlingen. In Immenstaad und Meersburg verkehrt ein Ortsbus. Die Stadt Markdorf hat innerhalb ihrer Gemarkung einen Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr eingerichtet.

Andere Sonderlinienverkehre wie z. B. Schülerverkehre sind nicht über allgemeine Fahrplanmedien veröffentlicht, aber für die Nutzung durch Fahrgäste im Gelegenheitsverkehr geöffnet.

Das derzeitige Angebot an öffentlichen Linien im Bodenseekreis ist gut strukturiert. Von allen Mittel- und Unterzentren sind direkte und schnelle Verbindungen ins Ober-

zentrum Friedrichshafen eingerichtet. Die wichtigen Regionalbuslinien sind vertaktet und miteinander vernetzt bzw. auf das Angebot des SPNV abgestimmt.

In den Bedienungsbereichen der Schienenstrecken sind auch Buslinien vorhanden, welche die jeweiligen Städte und Gemeinden bzw. Teilorte auch auf der Straße verbinden. Durch eine zum Teil abweichende Linienführung, die notwendige Unterwegsbedienung zur Feinerschließung sowie eine zeitlich abgestimmte „Arbeitsteilung“ ist keine direkte Konkurrenzsituation durch Parallelverkehr gegeben.

3.3.3. Verknüpfungen

Der Idealzustand einer direkten und umsteigefreien Verbindung kann im ÖPNV nicht für jeden Ausgangs- und Zielort hergestellt werden. Der Verknüpfung von Linien an Knotenpunkten kommt daher besondere Bedeutung zu. Grundsätzlich unterscheidet man folgende Möglichkeiten:

- die intermodale Verknüpfung der Verkehrsmittel verschiedener Verkehrssysteme miteinander (z. B. Bus / Zug),
- die intramodale Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel eines Verkehrssystems untereinander (Bus/Bus; Zug/Zug),
- die Verknüpfung zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln wie Kraftfahrzeuge und Fahrräder (P+R, B+R).

Verknüpfungspunkte im Bodenseekreis liegen an den jeweiligen (Bus-) Bahnhöfen und/oder an zentralen Haltestellen in den Stadt-/Ortsbereichen (siehe auch Kapitel 3.2.2 und 3.2.4). Daneben gibt es zahlreiche Umsteigepunkte in den kleineren Orten, die vorwiegend im Schülerverkehr genutzt werden.

Ein gutes Beispiel für eine verkehrsmittelübergreifende Verknüpfung ist die SeeLinie 7395. Im Jahr 1999 wurde das Fahrplankonzept so umgestaltet und vertaktet, dass in den Endpunkten Friedrichshafen und Überlingen (Mitte) gute Zuganschlüsse bestehen. Ferner wird in Meersburg der Anschluss zur Fähre von/nach Konstanz hergestellt. Am Marktplatz in Oberuhldingen ist ein Übergang auf den LinzgauBus 7397 in Richtung Frickingen und Heiligenberg möglich.

Viele weitere Linien wie StädteSchnellbus (7394), LinzgauBus (7379/7397) oder MontfortLinie (7586) wurden einer Verstetigung unterzogen und erfüllen die wichtigen Kriterien Vertaktung und Vernetzung in den Knotenpunkten.

3.3.4. Tarifsystem

Der Bodenseekreis bildet seit 2004 zusammen mit dem Landkreis Ravensburg das Verbundgebiet des Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundes (bodo). Für alle Fahrten innerhalb des Verbundgebietes gilt der bodo-Tarif. Der Verbundtarif ist ein Zonentarif, d. h. der Fahrausweis gilt nicht für eine bestimmte Strecke, sondern für eine oder mehrere der Flächenzonen (Anhang 6). Der Tarif umfasst 8 Preisstufen. In

den Orts- und Stadtverkehren gibt es zum Teil Sondertarife innerhalb des Verbundtarifs.

Für Verkehre, die die Grenzen des Verbundgebietes überschreiten, gilt der jeweilige Haustarif des Verkehrsunternehmens.

Im Bereich Tarif ist z. B. die Weiterentwicklung eines marktorientierten Tarifangebots einschließlich von Tariflösungen in angrenzende Verbünde/Landkreise und die Schaffung eines einheitlichen und transparenten Vertriebssystems ein Arbeitsfeld für die nächsten Jahre – insbesondere im Hinblick auf eine Bodensee umspannende künftige Gesamtlösung.

Der Verkehrsverbund strebt deshalb Kooperationen mit den Nachbarverbünden und -landkreisen an. Die erste Stufe mit gemeinsamen Tarifpunkten in den drei Verbünden bodo, naldo und DING wurde zum 1. Januar 2009 umgesetzt (Räume Pfullendorf/Bad Saulgau und Aulendorf). Seit diesem Zeitpunkt kann mit einem Fahrschein über die Verbundgrenzen hinaus gefahren werden. Die Überlappung der Verbundtarife beseitigt strukturelle Defizite und legt die Basis für gemeinsame/kombinierbare Fahrscheinangebote.

Aktuell stehen Erhebungen/Planungen im Hinblick auf tarifliche Kooperationen des Landkreises Lindau (mit evtl. Erweiterung Richtung Vorarlberg), dem Verkehrsverbund Hegau-Bodensee (VHB) und der Bodenseeschifffahrt an. Zu den Landkreisen Ober- und Unterallgäu sowie der Stadt Memmingen wurden erste Kontakte geknüpft.

3.3.5. Fahrgastinformation und Marketing

Fahrgastinformation und Marketingaktivitäten werden ab 2004 fast ausschließlich vom Verkehrsverbund bodo übernommen. Hierzu gehört auch das Fahrplandatenmanagement, das seit 2008 schrittweise mit der Software DIVA umgesetzt wird. Im Dezember 2009 wurde das Verbundfahrplanbuch erstmals mit einheitlich gestalteten Fahrplantabellen herausgegeben. Seit Mitte 2010 gibt es auch erstmals Taschensfahrpläne für jede Linie. Die elektronische Fahrplanauskunft des Landes Baden Württemberg (EFA) wird direkt vom Verbund mit Fahrplandaten beliefert.

Zusätzliche, lokal begrenzte Fahrpläne werden von Verkehrsunternehmen oder Gebietskörperschaften für Stadtverkehre herausgegeben. Der Verbund betreibt auch ein umfassendes und informatives Internetportal einschließlich Fahrplanauskunft.

Weitere Marketingaktivitäten sind beispielsweise Messeauftritte, Plakataktionen, Freizeitbroschüren und -aktionen, die Kundeninformation vor Ort in Großunternehmen und der Wochenzeitung „Mobil im Ländle“, Erlebnistage und Marktforschungsaktivitäten.

Alle Haltestellen des Busverkehrs sind nach einem einheitlichen System gestaltet und mit entsprechenden Aushangfahrplänen sowie zum Teil auch Tarifinformationen ausgestattet.

3.4. Leistungsangebot im ÖPNV

3.4.1. Angebot Bus und Schiene

Im Zuge der Nahverkehrsplanung wurde eine umfassende Bestandsaufnahme des gesamten Liniennetzes vorgenommen, um Erkenntnisse über die Bedienungsqualität der einzelnen Linien zu erlangen. Nachfolgend werden einige Auswertungsparameter zusammengefasst dargestellt. Hinsichtlich der Aussagekraft ist zu beachten, dass es sich um rechnerische Durchschnittswerte handelt.

Im Verkehrsgebiet des Bodenseekreises wurden insgesamt 65 Linien analysiert, davon 3 Bahn-, 26 Stadtbus- und 36 Regionalbuslinien.

3.4.1.1. Fahrtenhäufigkeit

Die Fahrtenhäufigkeit in Abbildung 1 zeigt an, wie viele Fahrtenpaare durchschnittlich innerhalb einer Stunde zwischen 05:00 und 22:00 Uhr an den verschiedenen Verkehrstagen angeboten werden. Dabei wird zwischen den Verkehrsmitteln Stadtbus, Regionalbus und Bahn unterschieden und der Gesamtwert für alle Verkehrsmittel angezeigt.

Fahrtenhäufigkeit je Stunde (Durchschnitt Bodenseekreis)

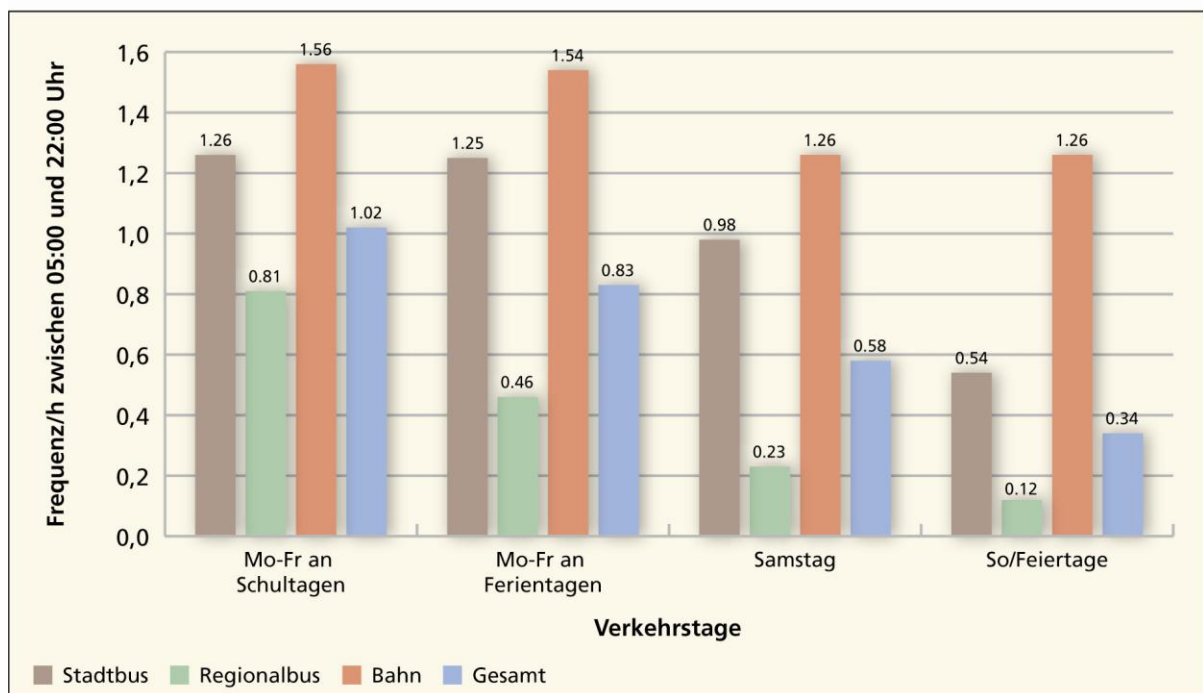


Abbildung 1: Fahrtenhäufigkeit je Stunde zwischen 05:00 und 22:00 Uhr

Der Regionalbus weist an Schultagen rein rechnerisch im Durchschnitt eine Frequenz von 0,81 Fahrten pro Stunde auf (etwa 13 bis 14 Fahrtenpaare über den Tag gerechnet). Diese Frequenz geht an Ferientagen signifikant zurück. Hier verkehren durchschnittlich 0,46 Fahrten pro Stunde, was einer Anzahl von 8 Fahrtenpaaren und einer etwa zweistündlichen Frequenz entspricht. Die Häufigkeit sinkt an Samstagen auf 0,23 (etwa 4 Fahrtenpaare am Tag) bzw. an Sonn- und Feiertagen 0,12 (etwa 2 Fahrtenpaare am Tag) weiter ab.

Hingegen zeichnet sich das Verkehrsmittel Bahn durch eine relativ konstante und hohe Fahrtenhäufigkeit durchweg über die verschiedenen Verkehrstagefälle aus. Von Montag bis Freitag wird mit einer Frequenz von über 1,5 Fahrten pro Stunde gefahren (etwa 25 bis 26 Zugpaare über den Tag gerechnet). Es besteht kein nennenswerter Unterschied zwischen Schul- und Ferientagen. Am Wochenende liegt der Wert mit 1,26 etwas niedriger und entspricht einer Anzahl von etwa 21 Zugpaaren am Tag.

Der Stadtbus verkehrt an Schultagen etwa stündlich; die Fahrtfrequenz sinkt an Ferientagen leicht auf 0,83 ab. An Samstagen sind durchschnittlich 10 Fahrtenpaare im Einsatz (Frequenz von 0,58); sonntags stehen noch etwa 6 Fahrtenpaare im Fahrplan (Frequenz von 0,34). Beim Verkehrsmittel Stadtbus ist allerdings hervorzuheben, dass es erhebliche Unterschiede bei der Fahrplan- und Angebotsstruktur gibt. Dies resultiert aus den unterschiedlich hohen Einwohnerzahlen der Städte.

3.4.1.2. Übersichtlichkeit der Linien

Die Übersichtlichkeit der einzelnen Linien bemisst sich anhand der verschiedenen Fahrwege, die im Fahrplan ausgewiesen werden. Ein anderer Fahrweg liegt auch vor, wenn Haltestellen ausgelassen werden oder die Anfangs-/ Endhaltestelle unterschiedlich ist. Je weniger Fahrwege eine Linie aufweist, desto übersichtlicher ist sie.

Anzahl unterschiedlicher Fahrwege (Durchschnitt Bodenseekreis)

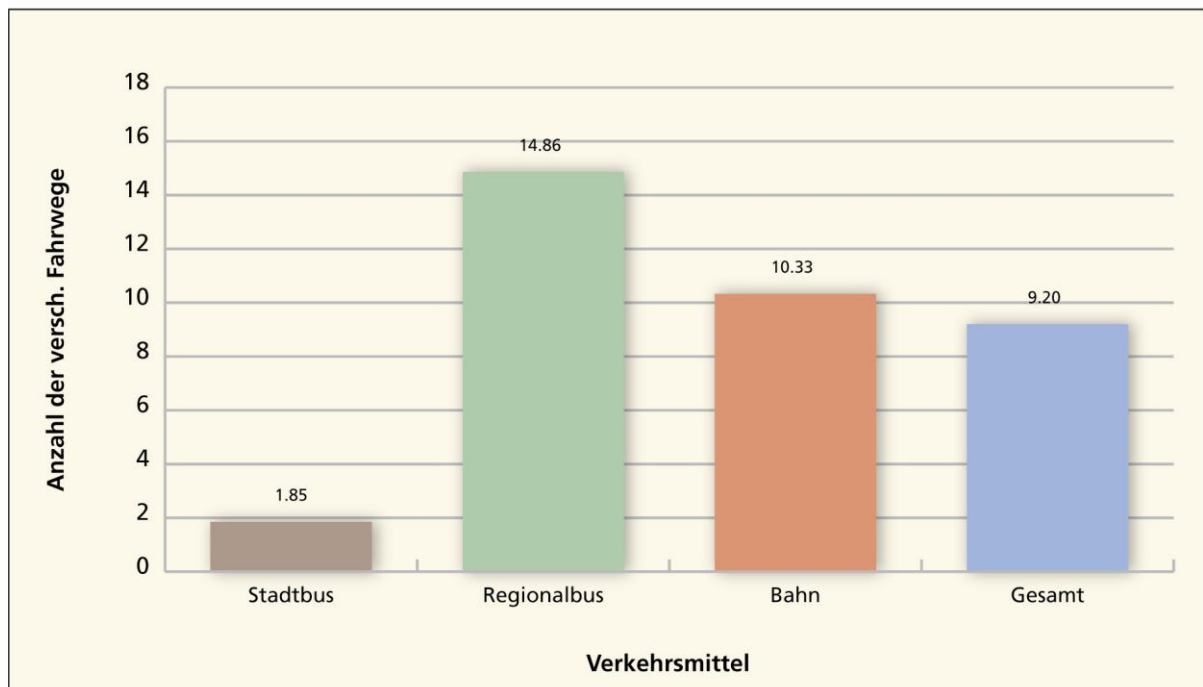


Abbildung 2: Übersichtlichkeit der Linien im Vergleich

Erwartungsgemäß zeichnet sich das Verkehrsmittel Stadtbus durch eine sehr übersichtliche Linienstruktur mit durchschnittlich nur 1,85 verschiedenen Fahrwegen aus. Bei den Bahnlinien resultiert der Wert 10,33 aus der Tatsache, dass verschiedene Zuggattungen mit unterschiedlichen Zwischenhalten und Zielbahnhöfen auf dem Schienennetz unterwegs sind.

Mit dem Übersichtlichkeitwert 14,86 muss der Regionalbus als unübersichtlichstes Verkehrsmittel bewertet werden. Mäanderförmige Linienvverläufe durch die Anforderungen des Schülerverkehrs, die sich aus der Orts- und Wohnplatzstruktur ergeben, können als Hauptursache hierfür gewertet werden.

3.4.1.3. Verknüpfungsqualität

Der Verknüpfungsgrad gibt an, in welchem Umfang das jeweilige Verkehrsmittel (Bahn oder Bus) an ausgewählten Knotenpunkten mit anderen Linien vernetzt ist und somit Anschlussverbindungen herstellt. Die Berechnung des Verknüpfungsgrades erfolgte im Rahmen einer Anschlussanalyse. Für jede Linie wurden zunächst die wichtigsten Knotenpunkte und Anschlussverbindungen definiert und daraufhin analysiert, in welchem Umfang Verknüpfungen bestehen. Dabei wurden sowohl ankommende Fahrten (und deren Abbringer) als auch abgehende Fahrten (und deren Zubringer) berücksichtigt. Als Anschluss wurden bei der Berechnung nur Verbindungen gewertet, die nicht mehr als 20 Minuten Umsteigezeit erfordern.

Der Verknüpfungsgrad spielt eine wichtige Rolle bei der Analyse des Liniennetzes, denn er gibt letztendlich an, wie gut die Verkehrsmittel aufeinander abgestimmt sind und zu welchem Grad das Ziel eines Taktfahrplans erreicht wird. Der Idealwert von 100% ist eine eher theoretische Größe. Er würde bedeuten, dass alle in einem definierten Knotenpunkt abfahrenden und ankommenden Fahrten eine Umsteigeverknüpfung zu einem Zubringer und Abbringer aufweisen. Beträgt der Verknüpfungswert Bahn/Bus beispielsweise 50 %, so bedeutet dies, dass durchschnittlich jeder zweite Zug mit dem Bus im Zu- und Abbringerverkehr vernetzt ist.

Verknüpfungsqualität Bahn (Durchschnitt Bodenseekreis)

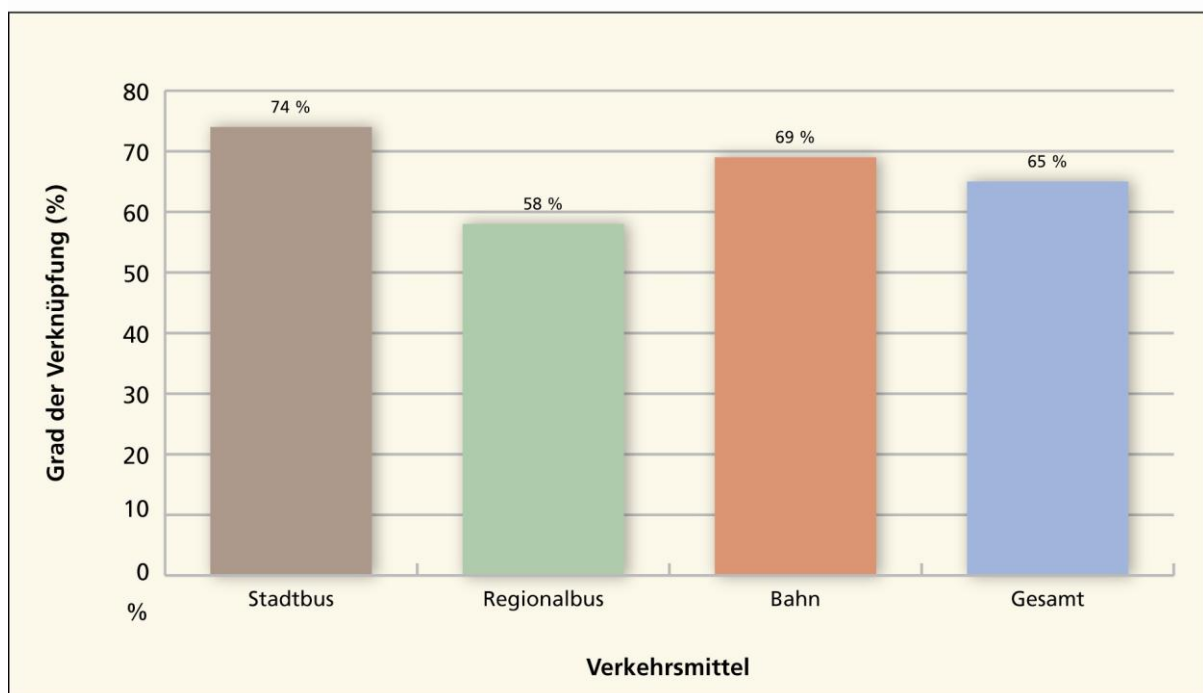


Abbildung 3: Verknüpfungsqualität Bahn

Die Abbildung „Verknüpfungsqualität Bahn“ stellt dar, in welchem Umfang Bahnlinien zum einen mit Stadt-/ bzw. Regionalbus und zum anderen untereinander vernetzt sind.

Den besten Wert von 74 % erzielt die Verknüpfung zwischen Stadtbus und Bahn. Dies liegt daran, dass die Stadtverkehre in Friedrichshafen und Überlingen sehr gut auf die Fahrzeiten der Züge abgestimmt sind. In Überlingen wurde 2009 ein Neukonzept eingeführt, welches ein Rendezvous der Stadtbusse und Züge am (Bus-) Bahnhof Überlingen zum Ziel hatte.

Einen ähnlich guten Wert erzielt mit 69 % die Verknüpfung zwischen den Bahnlinien untereinander. Dies ist sicherlich der Tatsache geschuldet, dass das Land Baden-Württemberg bereits seit vielen Jahren den Integralen Taktfahrplan flächendeckend eingeführt hat. Der Verknüpfungsgrad zwischen Zug und Regionalbus beträgt 58 %. Das bedeutet, dass 58 % aller Züge eines Knotenbahnhofs einen Busanschluss innerhalb von 20 Minuten erhalten.

Die Abbildung „Verknüpfungsqualität Bus“ stellt dar, in welchem Umfang eine Vernetzung von Stadtbus und Regionalbus an ausgewählten Knotenpunkten gegeben ist und in welchem Umfang Reiseketten hergestellt werden.

Verknüpfungsqualität Bus (Durchschnitt Bodenseekreis)

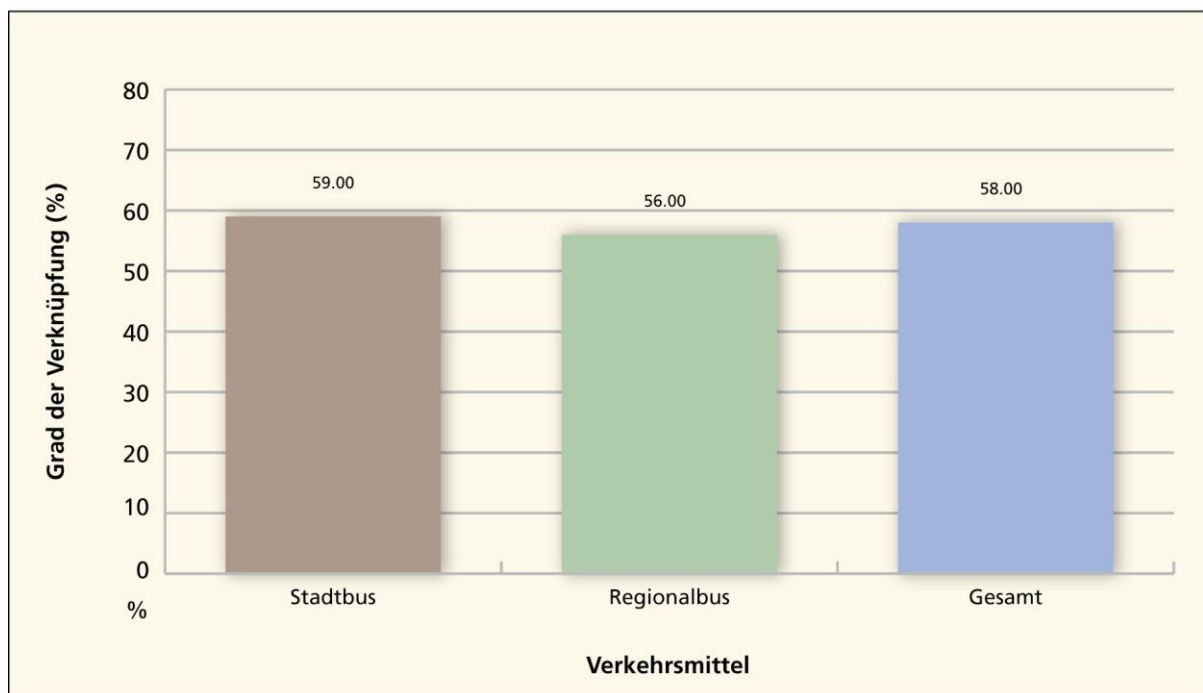


Abbildung 4: Verknüpfungsqualität Bus

Beinahe 60% aller Stadtbusfahrten erreichen am jeweiligen Knotenpunkt eine Anschlussverbindung zu anderen Stadt- oder Regionalbuslinien. Der Regionalbus liegt mit 56% nur knapp unter diesem Wert. Angesichts der besonderen Strukturen des ländlichen Raums und der Bedienungsaufgaben des Regionalverkehrs (vorwiegend Schülerverkehr) ist dieser Wert positiv zu interpretieren.

3.4.1.4. Vertaktung

Ziel eines Taktverkehrs ist es, die Attraktivität und Nutzungsmöglichkeiten eines Verkehrsmittels zu erhöhen. Der Taktfahrplan bietet dem Fahrgast den Vorteil einer besseren Merkbareit der Abfahrtszeiten, da diese sich in stets gleichen Zeitabständen, meist jede Stunde zu den gleichen Minuten, wiederholen. Ein gleichmäßiger Takt kann auch zu einem verbesserten Angebot in nachfrageschwachen Zeiten führen.

Vertaktung (Durchschnitt Bodenseekreis)

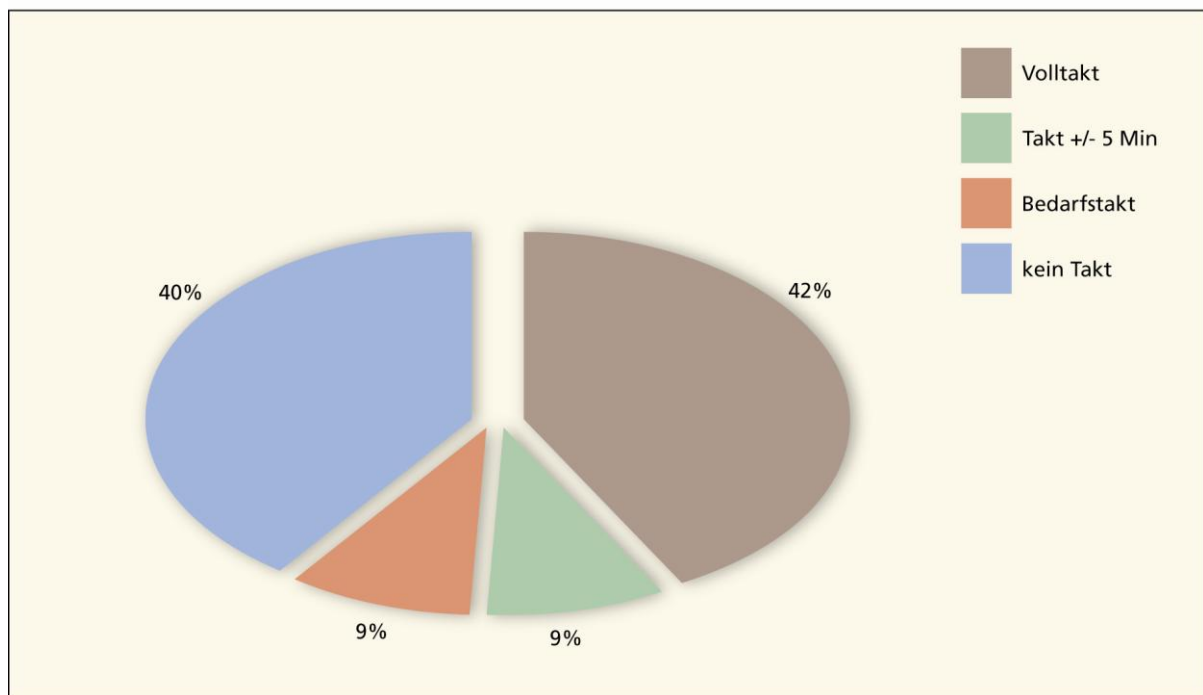


Abbildung 5: Vertaktung im Liniennetz des Bodenseekreises

40 % der Linien weisen keinerlei Merkmale einer Vertaktung auf. Dem gegenüber stehen die Linien mit Taktstruktur in der Überzahl: 42 % der Linien weisen einen Volltakt auf, der exakt auf die Minute eingehalten wird. Bei 9 % der Linien wird ein Takt gefahren, der nur im Bereich von +/- 5 Minuten um die einheitliche Abfahrtszeit schwankt. 9 % der Linien weisen einen Bedarfstakt auf, der nur zu gewissen Zeiten eingehalten werden kann (z. B. außerhalb der Hauptverkehrszeiten wie Schulbeginn und Schulschluss oder am Wochenende).

3.4.1.5. Zusammenfassung

Das Fahrtenangebot des ÖPNV im Bodenseekreis wurde in den letzten Jahren durch Zusatzfahrten und der Überplanung größerer Bereiche mit dem Ziel einer optimierten Verknüpfung und Vertaktung ständig verbessert. Die Bestandsaufnahme beim Leistungsangebot zeigt aber noch Optimierungsbedarf und Verbesserungspotential in vielen Teilbereichen.

Für die Bewertung ist von Bedeutung, ob man sich entweder an den Idealvorstellungen einer möglichen Bedienung (= angebotsplanerischer Ansatz) oder an der rein nachfrageorientierten Betrachtung einer eigenwirtschaftlichen Bedienung orientiert. Das Bewertungsspektrum reicht im zweiten Fall von sehr gut bis ausreichend. Wäh-

rend das Angebot im Schienenverkehr als sehr gut bis gut bewertbar ist, gilt dies für die meisten Regionalbuslinien hauptsächlich für die Verkehrszeit Montag bis Freitag an Schultagen. Nach 18 Uhr, in den Ferien und am Wochenende ist das Angebot aufgrund der Nachfrageorientierung geringer oder zum Teil nicht vorhanden. Bei Linien, die überwiegend Verkehrsnachfrage im Schülerverkehr abdecken, sinkt das Fahrtenangebot in den oben genannten Schwachlastzeiten deutlich ab. Auch bei den Stadtverkehren ist das jeweilige Angebot an den einzelnen Verkehrstagen unterschiedlich stark ausgeprägt und strukturiert.

Was die Vertaktung angeht, ist zwar ein für vergleichbare ländliche Räume akzeptabler Wert bereits erreicht worden, es bestehen aber weiterhin Optimierungspotentiale. Ähnliches gilt auch für die Verknüpfungsqualität und auch die Verringerung der Anzahl unterschiedlicher Fahrwege (Übersichtlichkeit), die insbesondere bei Regionallinien durch die Anforderungen des Schülerverkehrs und der Siedlungsstruktur relativ hoch sind und ein Arbeitsfeld für weitere Verbesserungen darstellen.

Konkrete Zielsetzungen für das Verkehrsangebot, die sich auch aus der Bestandsaufnahme ableiten, werden im Kapitel 5.2 formuliert. Im nachfolgenden Kapitel 3.5 erfolgt eine verkehrsraumbezogene Bewertung des Fahrplanangebots.

3.4.2. Angebot Linienschiffahrt

Seit 6. Juli 2005 sind Friedrichshafen und Konstanz direkt durch den Katamaran miteinander verbunden (Linie 10510). Die drei Katamarane haben eine Höchstgeschwindigkeit von 22 Knoten (40 km/h) und legen die Strecke im Stundentakt mit einer Fahrzeit von 46 Minuten (Sommerfahrplan) bzw. 50 Minuten (Winterfahrplan) zurück.

Zwischen Überlingen und Konstanz-Wallhausen pendelt ein Boot der Personenschiffahrt Giess etwa im stündlichen Rhythmus (im Winterfahrplan reduziertes Angebot). In Wallhausen besteht eine Übergangsmöglichkeit vom/zum Stadtbus Konstanz der Linie 4. Die Fahrzeit von Überlingen nach Konstanz beträgt knapp eine Stunde.

Die Stadtwerke Konstanz sind Betreiber der Fähre von Konstanz-Staad nach Meersburg (Linie 10000.1). Die Fähren verkehren an allen Wochentagen im 24-Stunden-Betrieb. Außer in Tagesrandlagen und nachts wird ein 15-Minuten-Takt angeboten. In Meersburg und Staad bestehen Verknüpfungen zum Regional- bzw. Stadtbus. Die Fähre wird auch von den StädteSchnellBussen (7394 und 7373) für die fünfzehnminütige Überfahrt genutzt. Der Ein- und Ausstieg auf der Fähre ist dabei zugelassen.

Eine internationale Fährverbindung besteht mit der Linie 10505 von Friedrichshafen nach Romanshorn (Schweiz). Betreiber sind die Bodensee-Schiffsbetriebe und die Schweizerische Bodensee Schifffahrtsgesellschaft. Die Fähren pendeln das ganze Jahr über im Stundentakt; die Überfahrt dauert 41 Minuten.

3.5. Bewertung

Durch die umfangreiche Bestandsaufnahme und Analyse des Liniennetzes (vgl. Kapitel 3.4) wurde Verbesserungspotential beim Verkehrsangebot und bei der Infrastruktur unterschiedlichen Grades identifiziert. Die im Folgenden dargestellten Erkenntnisse sind nur auf den wesentlichen Optimierungsbedarf beschränkt, welcher bei dieser Analyse festgestellt wurde.

Des Weiteren wurden die Kommunen, die Verkehrsunternehmen und der Verkehrsverbund bodo im Rahmen der Erarbeitungsphase um Stellungnahme zum Verkehrsangebot und dessen zukünftige Entwicklung gebeten (siehe Anlage 3). Die für den Nahverkehrsplan relevanten Mängel und Wünsche aus Sicht der Kommunen und Unternehmen fanden ebenfalls Eingang in die folgende Bewertung.

Es wird eine Untergliederung in zwei Verkehrsräume vorgenommen. Die Darstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Eine Priorisierung erfolgt an dieser Stelle nicht. Der Handlungsbedarf wird durch die in Kapitel 5 beschriebenen Ziele- und Rahmenvorgaben abgedeckt.

3.5.1 Verkehrsraum Bodensee-Ost

Der Verkehrsraum Bodensee-Ost ist durch folgende Kennzahlen charakterisiert:

- Zugeordnete Linien: 38 (davon 20 Regionalbuslinien und 18 Stadtbuslinien)
- Takt: 18 Linien mit Volltakt, 3 Linien mit taktähnlicher Struktur, 17 Linien ohne Takt
- Vernetzung mit dem Zug: 72% (Regionalbus = 60%, Stadtbus = 82%)
- Vernetzung mit dem Bus: 56% (Regionalbus = 47%, Stadtbus = 67%)

Die folgenden beiden Abbildungen stellen den Vergleich des Verkehrsraums Bodensee-Ost mit den Durchschnittswerten des gesamten bodo-Verbundgebietes dar.

In der Abbildung 6 ist erkennbar, dass hinsichtlich der Anzahl der Fahrwege die Linien einen relativ übersichtlichen Verlauf nehmen. Der Wert von 6,40 unterschiedlichen Fahrwegen liegt deutlich unter dem verbundweiten Ergebnis von 10,78. Dafür verantwortlich sind vor allem die klar geordneten Stadtverkehre. Dies wird vor allem deutlich, wenn dieser aggregierte Wert in die jeweiligen Verkehre aufgeteilt wird. Die Regionalbuslinien liegen dann mit 10,80 verschiedenen Fahrwegen auf dem bodo-Durchschnittsniveau.

Übersichtlichkeit

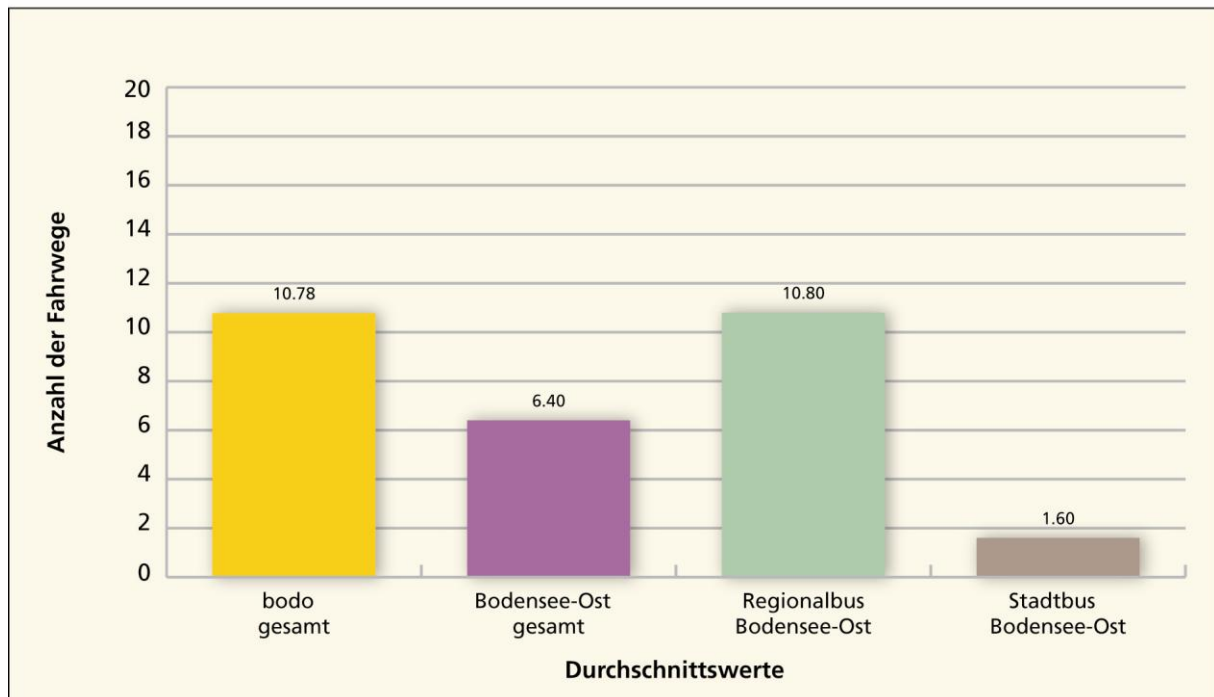


Abbildung 6: Vergleich der Linienstrukturen im Verkehrsraum Bodensee-Ost zum bodo-Gesamtnetz

Der Vergleich der Fahrtenhäufigkeit in Abbildung 7 zeigt, dass die Frequenz je Stunde mit der das Liniennetz befahren wird im Verkehrsraum über fast alle verschiedenen Verkehrstage (außer bei Sonn- und Feiertagen) leicht über dem bodo-Gesamtdurchschnitt liegt.

Fahrtenhäufigkeit

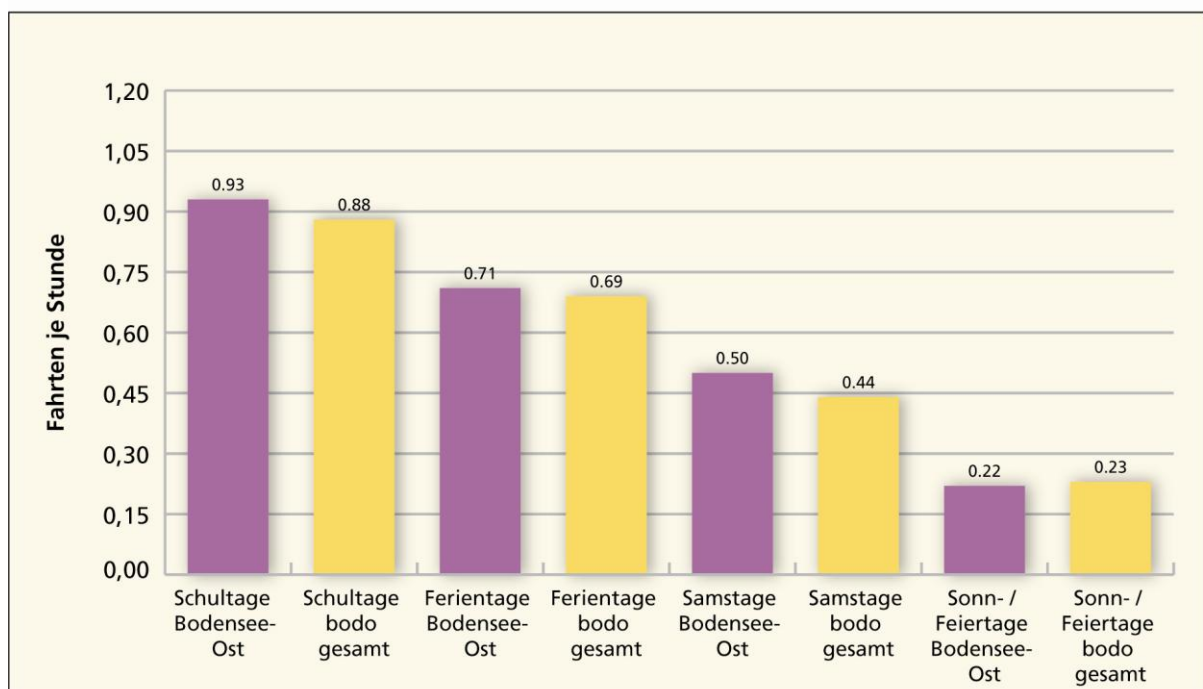


Abbildung 7: Vergleich der Fahrtenfrequenzen im Verkehrsraum Bodensee-Ost zum bodo-Gesamtnetz

Linienstruktur

Das ÖPNV-Angebot im Verkehrsraum Bodensee-Ost wird u.a. vom Stadtverkehr Friedrichshafen geprägt. Hier besteht ein sehr gutes Angebot (meist stündlich) zwischen den umliegenden Orten und dem Zentrum von Friedrichshafen. Kennzeichen des Stadtverkehrs sind ein konsequenter Taktfahrplan und gute Anschlüsse zwischen den Linien des Stadt- und Regionalbusverkehrs sowie den Nahverkehrszügen. Seit Mitte 2010 wird auf einigen Linien ein Abendverkehr bis um Mitternacht angeboten.

Auch in Tettnang ist ein Stadtbus mit hoher Taktfrequenz auf drei Linien unterwegs. Hervorzuheben ist das vorbildliche Rendezvous der Stadtbuslinien am Bärenplatz und die übersichtliche Fahrplanstruktur.

Die wichtigsten Regionalbuslinien (SeeLinie 7395 Friedrichshafen - Überlingen und MontfortLinie 7586 Friedrichshafen - Tettnang) zeichnen sich durch konsequente Vertaktung und ein halbstündliches bis stündliches Verkehrsangebot an allen Wochentagen aus.

Vor allem in den ländlich strukturierten Bereichen des Verkehrsraums (z.B. Deggenhausetal und Umgebung von Tettnang) ist der Regionalbusverkehr auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet. Am Wochenende, an Ferientagen und außerhalb der Hauptverkehrszeiten unter der Woche ist das Verkehrsangebot entsprechend weniger stark ausgeprägt.

Im Verkehrsraum gibt es zwei Bahnlinien: Die Bodenseegürtelbahn im Abschnitt Friedrichshafen Stadt - Lindau und die Südbahn im Abschnitt Friedrichshafen Stadt - Meckenbeuren. Beide Linien werden mindestens stündlich von Regionalbahnen und stündlich vom InterRegioExpress Lindau – Ulm (– Stuttgart) befahren. Der Streckenabschnitt Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen wird mehrmals stündlich bedient um den Anschluss an die Fähre und den Katamaran herzustellen.

Fahrplanangebot

Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 wurde die Regionalbusverbindung 7587 von Friedrichshafen über Langenargen nach Kressbronn überplant. Das Fahrplanangebot wurde ausgeweitet und konsequent vertaktet. Zahlreiche neue Haltestellen u.a. im Uferbereich von Kressbronn und in Gohren (Campingplatz mit 1.900 Stellplätzen) verbessern die Feinerschließung. Ein weiterer Ausbau des Wochenendangebots wäre noch wünschenswert.

Zwischen der Stadt Tettnang und der Gemeinde Meckenbeuren mangelt es an einer systematischen und vertakteten Linienverbindung mit guten Anschlüssen zu den Zügen in und aus Richtung Ravensburg/Ulm am Bahnhof in Meckenbeuren. Eine solche Verbindung sollte möglichst gute Übergangsmöglichkeiten vom/zum Stadtbus Tettnang aufweisen.

In Tettnang besteht an der Haltestelle Bärenplatz kein Anschluss zwischen den Stadtbussen (Linien 1-3) und der MontfortLinie 7586 von/nach Friedrichshafen. Die MontfortLinie kommt beispielsweise zur Minute .01 am Bärenplatz an und verpasst

so das Rendezvous aller Stadtbuslinien zur Minute .00 denkbar knapp. Da die Linie 7586 am Stadtbahnhof Friedrichshafen mit andern Bus- und Bahnlinien eng verknüpft ist, ist dies zu lösen.

Die Verbindung aus dem Argental (u.a. Laimnau, Hiltensweiler) nach Friedrichshafen ist umständlich und sollte optimiert werden (Direktverbindungen oder -anschlüsse).

Auf der Linie 7545 (HopfenLinie) sind insbesondere in der Neben- und Schwachverkehrszeit Lücken im Fahrplanangebot festzustellen (vor allem auf dem Streckenast Tettngang - Neukirch - Wangen). Eine noch konsequentere Vertaktung und der Ausbau des Angebots im Abschnitt Tettngang - Ravensburg wäre erforderlich.

Montag bis Donnerstag, sowie Sonntag fehlt eine Spätverbindung mit der Bahn gegen 23:30 Uhr von Friedrichshafen nach Ravensburg/Weingarten. Diese Lücke könnte durch eine zusätzliche Busfahrt geschlossen werden. Die Linie 7560 wird derzeit nur von einer Fahrt am Sonntagabend von Aulendorf nach Friedrichshafen (aus genehmigungsrechtlichen Gründen) frequentiert. Die zusätzliche Spätverbindung hätte einen realen verkehrlichen Nutzen und würde den Abendverkehr innerhalb des gemeinsamen Oberzentrums Ravensburg-Weingarten-Friedrichshafen deutlich verbessern.

Viele Teilorte der Flächengemeinde Deggenhausertal weisen keine bzw. keine ausreichenden Verkehrsangebote am Wochenende, in den Schulferien und am Abend auf. Die Verbindungen nach Ravensburg und Friedrichshafen sind insgesamt umständlich und sollten verbessert werden. Zur Abdeckung der Verkehrsbedürfnisse in den Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage könnte ein bedarfsorientierter Linienvverkehr (z.B. Anruf-Sammel-Taxi) zur Ergänzung eingerichtet werden. Dies würde auch den topographischen, infrastrukturellen und siedlungsstrukturellen Gegebenheiten vor Ort Rechnung tragen.

Das gilt auch für die Verbindung Friedrichshafen - Eriskirch - Mariabrunn - Tettngang (Linie 221), die insbesondere zu den oben genannten Verkehrszeiten mit zusätzlichen, flexiblen Angeboten belebt werden könnte.

Infrastruktur

Die Zeppelin University verfügt am Außenstandort „Seemooser Horn“ nicht über einen direkten Zugang zu den Bussen der SeeLinie 7395. Von der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in diesem Bereich würden die insgesamt 700 Studierenden profitieren. Derzeit beträgt der Fußweg zu den am nächsten gelegenen Haltestellen Manzell Bahnhof und Windhag/Seemoos über 1.000 Meter. Eine Haltestelle mit beidseitigen Buchten an der B31 / Ecke Seemooser Horn würde den Fußweg auf 400 Meter reduzieren.

Im Bereich Friedrichshafen Ost empfiehlt sich eine zusätzliche Haltestelle an der Lindauer Straße (L328a) u.a. zur Anbindung des Dehner-Gartencenters und des Gewerbegebiets.

Zur Verbesserung der Anschlusssituation mit dem Stadtbus in Tettngang wäre eine Beschleunigung der MontfortLinie 7586 erforderlich.

Tarif

Der bodo-Tarif im Verkehrsraum Bodensee-Ost endet heute an den Bahnhöfen Wangen bzw. Kressbronn, da die Bahnstrecke im Anschluss über Hergatz, Lindau und Wasserburg durch den bayerischen Landkreis Lindau verläuft, der bislang keine Verbundstrukturen aufweist. Der bayerische Korridor schließt die Anwendung des bodo-Tarifs von Wangen über Lindau nach Kressbronn / Friedrichshafen bislang aus.

Es ist aus Sicht der Landkreise Bodenseekreis und Ravensburg anzustreben, dass eine Form der tariflichen Zusammenarbeit mit dem Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund gefunden wird, der die Korridorproblematik zu lösen vermag. Im Landkreis Lindau werden derzeit Überlegungen angestrengt, wie eine tarifliche Kooperation auf Landkreisebene oder in dem o.g. Korridor aussehen könnte.

Wichtiges Ziel der Landkreise und der Verbundgesellschaft ist außerdem eine tarifliche Kooperation mit dem Verkehrsverbund Vorarlberg (VVV) in der Republik Österreich. Dieser von allen Parteien gewünschte Lückenschluss kann allerdings erst vollzogen werden, wenn ein gemeinsamer Tarifpunkt Lindau eingerichtet werden würde.

3.5.2 Verkehrsraum Bodensee-West

Der Verkehrsraum Bodensee-West ist durch folgende Kennzahlen charakterisiert:

- Zugeordnete Linien: 25 (davon 16 Regionalbuslinien und 9 Stadt-/ Ortsbuslinien)
- Takt: 8 Linien mit Volltakt, 4 Linien mit angenähertem Takt, 3 Linien mit taktähnlicher Struktur und 10 Linien ohne Takt
- Vernetzung mit dem Zug: 54% (Regionalbus = 56%, Stadtbus = 47%)
- Vernetzung mit dem Bus: 57% (Regionalbus = 64%, Stadtbus = 42%)

Die folgenden beiden Abbildungen stellen den Vergleich des Verkehrsraums Bodensee-West mit den Durchschnittswerten des gesamten bodo-Verbundgebietes dar.

In der Abbildung 8 ist erkennbar, dass die Anzahl der Fahrwege der Linien einen relativ unübersichtlichen Verlauf nehmen. Der Wert von 13,00 unterschiedlichen Fahrwegen liegt über dem verbundweiten Ergebnis von 10,78 und dem Wert des Verkehrsraums Bodensee-Ost. Dies ist vor allem der Struktur der Regionalbusverkehre geschuldet, die aufgrund der Aufgabe der Schülerbeförderung viele differenzierte Fahrwege im Hinterland des Bodenseekreises aufweisen (siehe auch Linienstruktur). Der Wert von 18,50 verschiedenen Fahrwegen nur bei den Regionalbuslinien ist deutlich höher als das bodo-Durchschnittsniveau und dem Ergebnis im benachbarten Verkehrsraum.

Übersichtlichkeit

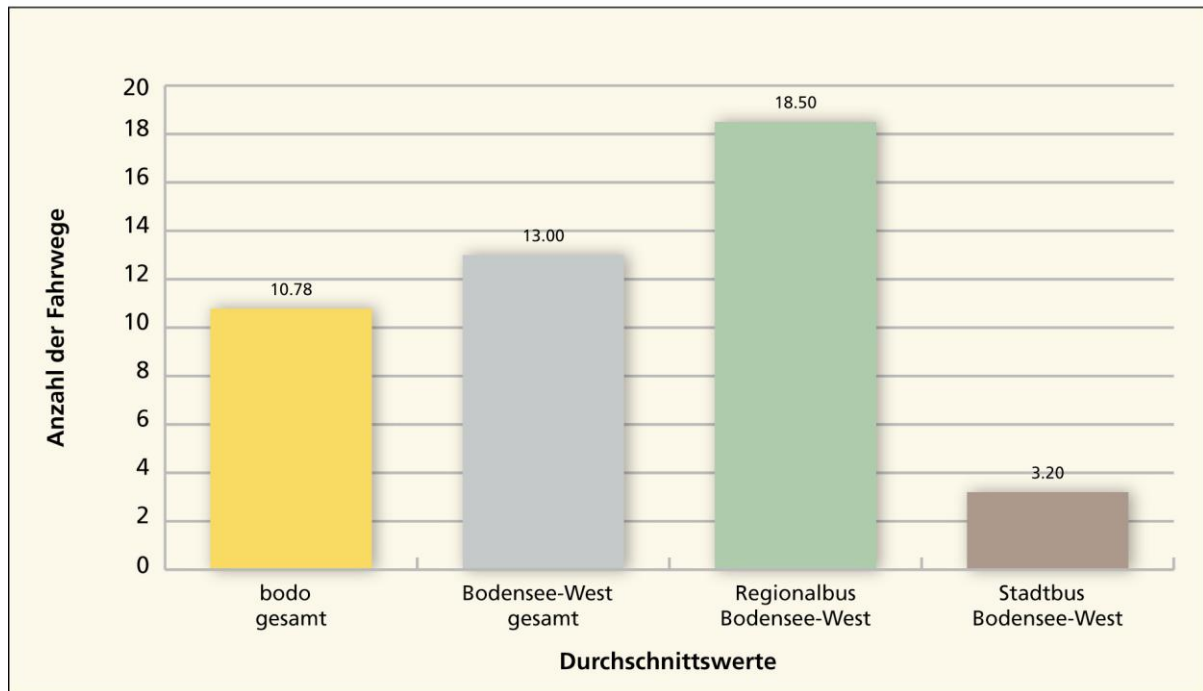


Abbildung 8: Vergleich der Linienstrukturen im Verkehrsraum Bodensee-West zum bodo-Gesamtnetz

Der Vergleich der Fahrtenhäufigkeit in Abbildung 9 zeigt, dass die Frequenz je Stunde, mit der das Liniennetz befahren wird im Verkehrsraum Bodensee-West für alle verschiedenen Verkehrstage deutlich über den bodo-Gesamtdurchschnittswerten liegt. Die Frequenz ist an Sonn- und Feiertagen beinahe doppelt so hoch, wie der verbundweite Durchschnitt.

Fahrtenhäufigkeit

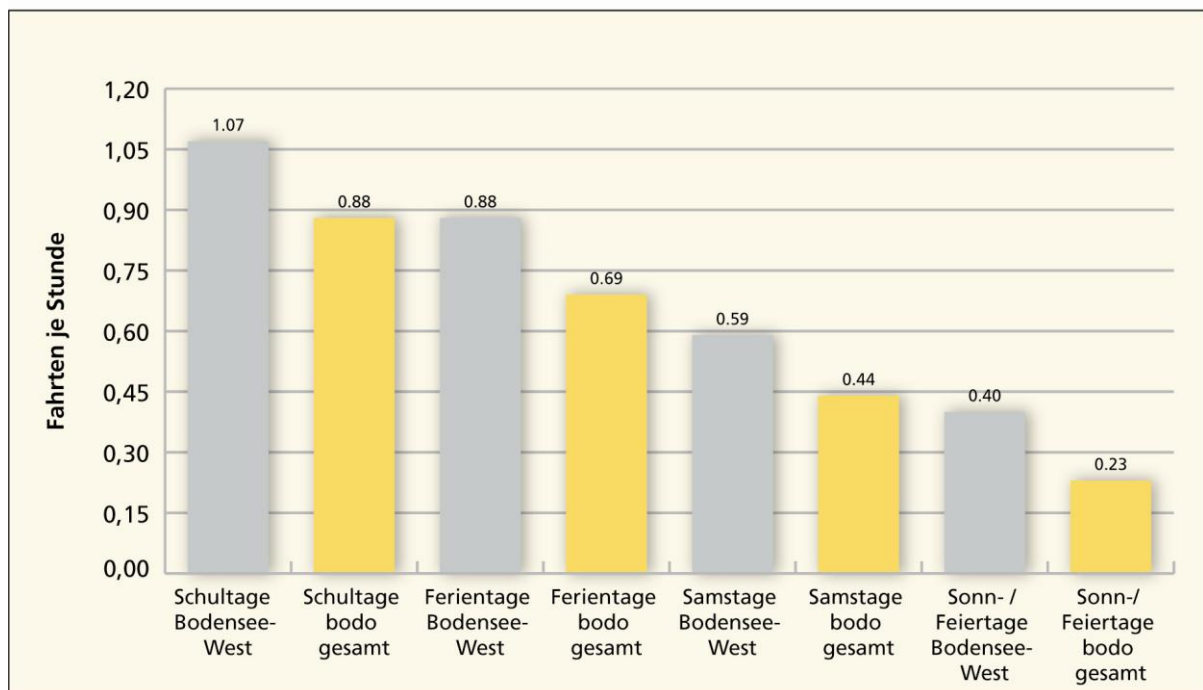


Abbildung 9: Vergleich der Fahrtenfrequenzen im Verkehrsraum Bodensee-West zum bodo-Gesamtnetz

Linienstruktur

Im Verkehrsraum Bodensee-West gibt es mit der SeeLinie 7395 von Friedrichshafen nach Überlingen eine sehr gut vertaktete und halbstündlich bis stündlich bediente Linienverbindung, welche ufernah die beiden größten Städte im Bodenseekreis verbindet. Die anderen Regionalbusverbindungen sind teilweise auf die SeeLinie und Bodenseegürtelbahn abgestimmt, so dass in Überlingen, Salem und Oberuhldingen Anschlussverbindungen bestehen. Zusätzlich zur SeeLinie verkehrt auch der StädteSchnellBus 7394 von Friedrichshafen nach Konstanz bis Meersburg entlang der Seeachse. Das Fahrplanangebot orientiert sich hierbei an der Nachfrage vor allem im Berufsverkehr.

Mit dem LinzgauBus (Linien 7379 Überlingen – Heiligenberg und 7397 Heiligenberg – Oberuhldingen) wird die Verbindung ins Bodenseehinterland im Stundentakt (nur Mo-Fr) mit guten Anschlüssen geschaffen. Die in der Sommersaison entstehenden Verkehrsspitzen im Tourismus- und Freizeitverkehr werden durch zusätzliche Angebote auf der SeeLinie oder mit dem ErlebnisBus (Linie 7399 verbindet Schloss Salem, Affenberg, Pfahlbauten und Reptilienhaus im Stundentakt) abgedeckt.

Der Großteil der weiteren Regionalbuslinien dient vorwiegend der Abwicklung des Schülerverkehrs und ist außerhalb der damit verbundenen Verkehrszeiten weniger stark ausgeprägt. Dies äußert sich auch in relativ unübersichtlichen Fahrplanstrukturen und geringeren Vernetzungsgraden.

In Überlingen gibt es ein Stadtbus-System, das erst im Jahr 2009 grundlegend überarbeitet wurde und seither nach dem „Rendezvous-Prinzip“ betrieben wird. Eine weitere Optimierung des Liniennetzes wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 umgesetzt. So verkehrt beispielsweise eine zusätzliche Linie 6, um die an der Kapazitätsgrenze laufende Linie 5 zu entlasten und zusätzliche Verbindungen ins Gewerbegebiet und zum Einkaufszentrum „La Piazza“ zu schaffen.

Ortsbusse gibt es in Immenstaad und Meersburg (letzterer nur in der Sommersaison). In Markdorf und Meersburg/Daisendorf/Uhldingen-Mühlhofen wird zudem ein Anruf-Sammel-Taxi betrieben, das Funktionen eines Stadtverkehrs wahrnimmt.

Auf der Bodenseegürtelbahn sind Regionalbahnen im Stundentakt zwischen Radolfzell und Friedrichshafen unterwegs. Diese werden zweistündlich durch den IRE-Sprinter Ulm – Basel ergänzt, welcher zwischen Radolfzell und Friedrichshafen nur in Überlingen hält. Die Bodenseegürtelbahn verläuft ab Uhldingen-Mühlhofen seefern durch das Hinterland und bindet Salem und Markdorf an. Das Tourismuszentrum Meersburg ist daher nur mit dem Bus erreichbar.

Fahrplanangebot

Der Aufbau eines Angebots auf der Linie 7394 (StädteSchnellBus Friedrichshafen - Konstanz) an Samstagen wurde im Dezember 2010 begonnen und trägt der Nachfrage im Einkaufs- und Freizeitverkehr Rechnung.

Es besteht Bedarf hinsichtlich einer Spätverbindung Überlingen – Friedrichshafen auf der SeeLinie 7395 mit Abfahrt gegen 23:00 Uhr. Da der Anmeldelinienverkehr um 22:50 Uhr von Friedrichshafen nach Daisendorf zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 entfällt, sollte auch in der Gegenrichtung ein spätes Busangebot gegen 22:40 Uhr von Friedrichshafen bis Überlingen eingerichtet werden. Sofern es zukünftige fahrplanseitige Rahmenbedingungen zulassen, ist eine Anbindung der SeeLinie an den Bahnhof Uhldingen-Mühlhofen vorzusehen.

In 2012/2013 wird in Gebhardsweiler ein regional bedeutsames Traktorenmuseum eröffnet. Eine zusätzliche ÖPNV-Anbindung sollte untersucht werden.

Im Zuge der Achse Ravensburg – Markdorf – Meersburg hat die RAB auf den Linien 7373 (StädteSchnellBus Ravensburg – Konstanz) und 7537 (Ravensburg – Markdorf – Meersburg) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 ein umfangreiches Neukonzept eingeführt. Das Angebot wurde verdichtet und hat durch die Schaffung von zusätzlichen Direktverbindungen Ravensburg – Meersburg an Attraktivität gewonnen. Erstmals wird auch das Gewerbegebiet Riedwiesen in Markdorf durch diese Linien direkt bedient. Der weitere Ausbau des Angebots (insbesondere am Wochenende) ist anzustreben.

Das Teilstück Immenstaad – Markdorf der Regionalbuslinie 7396 weist eine geringere Fahrtendichte als der Hauptast (Markdorf – Salem/Überlingen) der Linie auf. Insbesondere vor dem in Realisierung befindlichen MTU-Materialwirtschaftszentrums in Kluftern und der wichtigen Gewerbestandorte in Immenstaad (bodensee business base, Alte Ziegelei) ist eine Ausweitung des Angebots erstrebenswert. Die Anbindung an die Linie 7395 in Immenstaad sollte so gestaltet werden, dass möglichst attraktive Umsteigeverbindungen bestehen.

Die regionale Verbindung Überlingen – Pfullendorf (Linie 7378) weist am Wochenende und in den Ferien nur ein geringes Angebot auf. Mit der Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Pfullendorf – Aulendorf im Mai 2011 für den Ausflugsverkehr an Sonn- und Feiertagen und dem Seepark Linzgau mit knapp 200.000 Besuchern pro Jahr ist das Potential für ein bedarfsorientiertes Angebot im Freizeitverkehr vorhanden.

Das Angebot der Linie 7380 auf dem Teilabschnitt Heiligenberg – Illmensee ist ausschließlich auf schulische Belange abgestimmt und relativ schwach ausgeprägt. Eine Ausweitung des Fahrtenangebots bei gleichzeitiger Verknüpfung mit der Linie 7538 nach Ravensburg in Illmensee sollte geprüft werden.

Einige Teilorte der Gemeinde Salem sind unterversorgt (z.B. Rickenbach, Oberstenweiler, Grasbeuren). Die Einrichtung eines flexiblen Bedienungsangebots sollte geprüft werden.

In Überlingen besteht Optimierungsbedarf bei der Einbindung der SeeLinie in die Rendezvous-Zeiten des Stadtbus Überlingen am Busbahnhof. Insbesondere aufgrund der Verspätungsanfälligkeit der Linie bei hohem Verkehrsaufkommen auf den Straßen ist die Umsteigezeit zu knapp bemessen, was regelmäßig zu Anschlussverlusten führt.

Infrastruktur

Die SeeLinie 7395 leidet insbesondere in der Sommersaison und an Messetagen unter der starken Verkehrsbelastung auf der B 31. Es ist in diesen Zeiten eine erhöhte Verspätungsanfälligkeit festzustellen, was an den Knotenpunkten Überlingen Busbahnhof, Meersburg Fähre, Oberuhldingen Marktplatz und Friedrichshafen Stadtbahnhof / Hafenbahnhof zu längeren Wartezeiten aufgrund von Anschlussverlusten führen kann. Eine infrastrukturseitige Beschleunigung der Linie ist daher erforderlich. Geeignete Maßnahmen könnten die Einrichtung von Pfortnerampeln, Busspuren, Parkverboten und eine Ampelbevorrechtigung des ÖPNV darstellen.

Die Einrichtung einer Pfortnerampel an der Einmündung von der B 31 neu aus Richtung Kogenbach in die L 200 in Richtung Überlingen würde zur Beschleunigung des ÖPNV beitragen.

Ein Ausbau der K 7765 (Verbreiterung und Ertüchtigung für höhere Geschwindigkeit) hätte eine Beschleunigung des ErlebnisBus (Linie 7399 Salem – Unteruhldingen) zur Folge. Der Infrastrukturausbau ist Voraussetzung für die (Wieder-)Anbindung des Ortsteils Mühlhofen, welcher aufgrund des sehr knappen Fahrplangefüges seit 2008 nicht mehr angefahren werden kann. Eine Aufnahme in das Kreisstraßenausbauprogramm ist wünschenswert.

Die Einrichtung einer Haltestelle entlang der L 200a in Höhe des Hauses Rengold und einer Haltestelle entlang der L 200 bei „La Piazza“ wäre sinnvoll.

Eine zusätzliche Haltestelle ist auch in Höhe des zukünftigen MTU-Materialwirtschaftszentrums bei Kluftern erforderlich (beidseitige Busbuchten an der L 207).

Tarif

Im Bereich Überlingen besteht Bedarf nach einem Übergangstarif zum benachbarten Verkehrsverbund Hegau-Bodensee (VHB). In die Tarifkooperation sollten die verbundüberschreitenden Buslinien 7389 und 7392 sowie die Bodenseegürtelbahn einbezogen werden.

Auf den Relationen Konstanz – Friedrichshafen und Konstanz – Ravensburg gilt bislang der Haustarif der RAB im ein- und ausbrechenden Verkehr. Im Rahmen einer Studie wird derzeit untersucht, ob ein Übergangstarif zwischen bodo und VHB für diese Relation eingeführt werden kann. Diese Relationen können auch mit dem Kattamaran oder der Kombination aus Regionalbus, Fähre und Stadtbus Konstanz bewältigt werden. Auch für diese Verkehrsangebote sollte die Einführung eines Übergangstarifs zwischen den beiden Verbünden bodo und VHB geprüft werden. Diese Studie wurde zwischenzeitlich vom Verkehrsverbund in Auftrag gegeben.

Schließlich betreibt die Firma Giess mit Kursschiffen eine Verbindung von Überlingen nach Wallhausen. Dort besteht Anschluss mit dem Stadtbus nach Konstanz. Diese Verbindung ist ebenfalls Bestandteil der Studie zur Einführung eines Übergangstarifs.

3.6. Nachfrageentwicklung

3.6.1. Allgemeines

Für den Bodenseekreis gibt es keine speziellen, kreisweiten Fahrgasterhebungen. Im Rahmen der Gründung des Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundes wurde im Jahr 2003 die Zahl der beförderten Personen erstmals erhoben, allerdings für das Gebiet beider Verbundlandkreise.

Die Anteile der Landkreise an der Gesamtzahl der Fahrgäste sind - insbesondere auch wegen der die Kreisgrenzen überschreitenden Linien - nicht genau bestimmbar. Legt man die Grundsätze der Verteilung der verbundbedingten Belastungen als ungefähre Richtgröße zugrunde, entfallen auf den Bodenseekreis 49,5 %. Für eine Betrachtung der Nachfrageentwicklung seit 2003 ist die nachfolgend aufgezeigte Entwicklung im Gesamtverbund sicher eine vertretbare Basis.

3.6.2. Entwicklung der Fahrgastzahlen

Im Gebiet des Verkehrsverbundes entwickelte sich die Verkehrsnachfrage vom Ausgangswert im Jahr 2003 mit 28,2 Mio. beförderten Personen auf 33,0 Mio. im Jahr 2008. Das entspricht einer jährlichen Zunahme von knapp 1 Mio. an Fahrgästen.

Beförderte Fahrgäste 2003 bis 2008 (Gesamtverbund, VE 3)

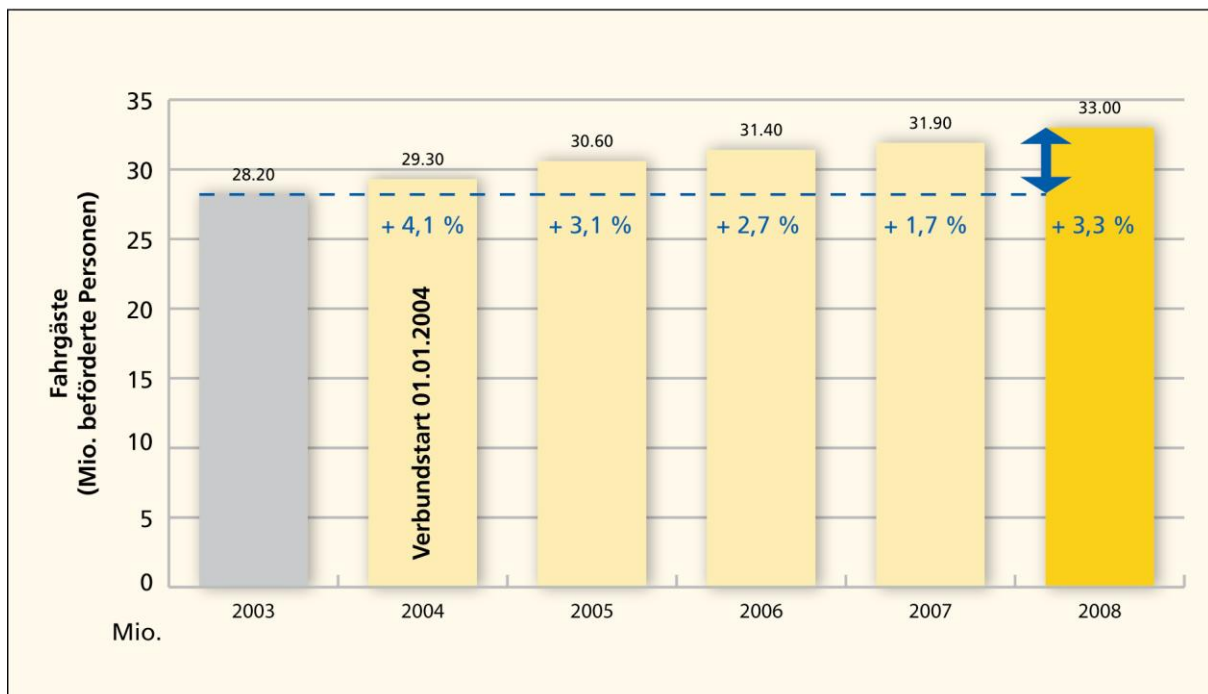


Abb. 10: Beförderte Fahrgäste 2003 - 2008

Im Jahr 2008 wurden bezogen auf das Ausgangsjahr 4,8 Mio. Fahrgäste mehr verzeichnet, was einer relativen Zunahme von 17 % entspricht. Im Jahr 2008 wurde ein Fahrgastzuwachs von 1,1 Mio. Fahrgäste entsprechend + 3,3 % gegenüber dem Vorjahr verzeichnet. Die Verbundfahrgastzahlen berücksichtigen nicht Fahrgäste des

ein- und ausbrechenden sowie durchfahrenden Verkehrs. Über diese Verkehre liegen keine Zahlen vor.

63,2 % der Fahrgäste wurden 2010 im Ausbildungsverkehr befördert. Der Anteil des Berufsverkehrs lag bei 21,2 %. 15,6 % der Fahrgäste nutzten den ÖPNV im Gelegenheitsverkehr.

In 2010 wurden im Verkehrsverbund durchschnittlich 93.500 Fahrgäste pro Tag befördert. Dieser Wert steigt auf tägliche 130.000 Fahrgäste, wenn ausschließlich die Werktage von Montag bis Freitag betrachtet werden.

3.6.3. Personenbezogene ÖPNV-Nutzung

Die spezifische ÖPNV-Nutzung bezogen auf die Bevölkerung in beiden Landkreisen hat sich vom Ausgangswert des Jahres 2003 mit 59 Fahrten auf 68 Fahrten im Jahr 2008 erhöht. Dies entspricht einer Zunahme von 15 %. Die Bevölkerung stieg von 477.000 im Jahr 2003 auf 486.000 im Jahr 2008, was einer Zunahme von 1,9 % entspricht.

ÖPNV-Nutzung je Einwohner und Jahr (Gesamtverbund)

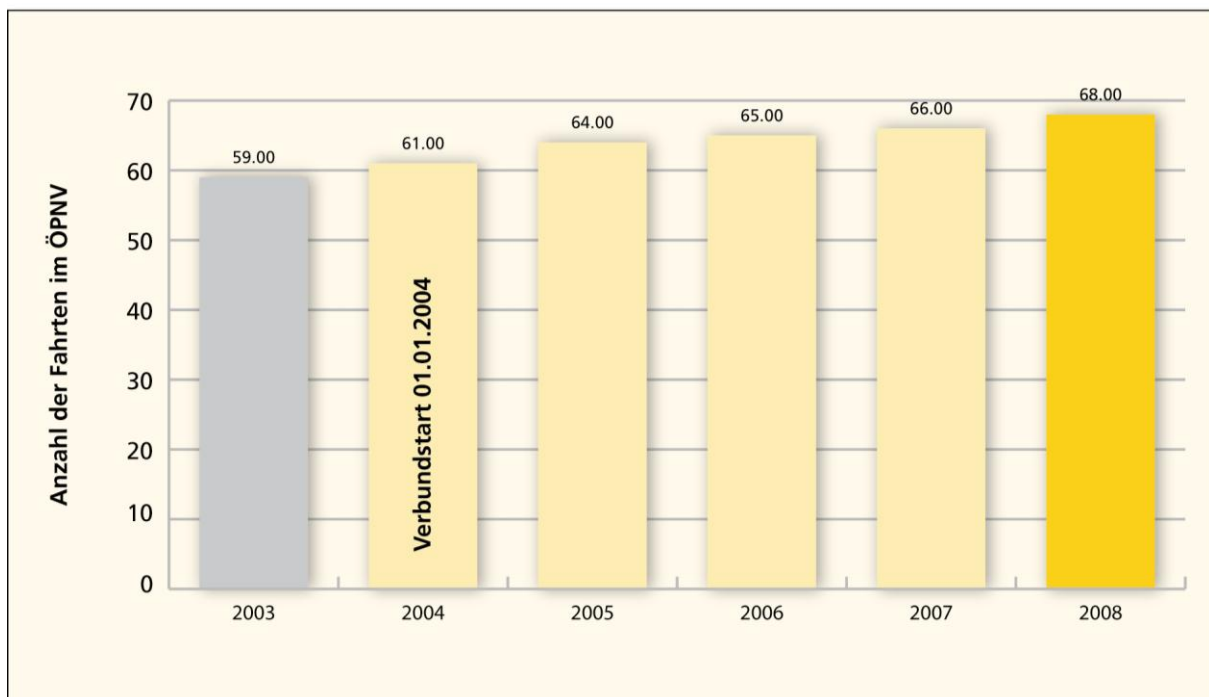


Abb. 11: ÖPNV-Nutzung je Einwohner

Die bundesweite Fahrgastentwicklung weist im Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2003 einen Zuwachs von 5 % im Schienen- und Straßenpersonenverkehr aus. Die Fahrgaststeigerung im Jahr 2008 gegenüber dem Vorjahr beläuft sich auf 1,0 %. (Quelle: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, vorläufige Ergebnisse 2008)

Der Verbund weist somit eine deutlich günstigere Fahrgastentwicklung als der bundesweite Durchschnitt auf.

4. Verkehrsprognose

4.1. Mobilitätsentwicklung

Für den Bodenseekreis liegen für die folgende Betrachtungsweise keine speziellen Daten oder Prognosen vor. Daher wird als Richtschnur von der Entwicklung in Baden-Württemberg ausgegangen (Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg). Jeder Einwohner legt pro Tag durchschnittlich 33 Kilometer zu Fuß, per Fahrrad, im PKW, mit einem motorisierten Zweirad oder mit dem ÖPNV zurück. Der größte Teil dieser Wegstrecke wird mit PKW/Motorrad zurückgelegt, wobei die Mobilität ein ausgeprägtes Altersprofil aufweist. Die längsten Wegstrecken (43 und 42 km) bewältigen die 25 bis 45-Jährigen und die 45 bis unter 60-Jährigen. Bei den über 60-Jährigen sind es 15 km täglich.

Für die künftige Entwicklung des Verkehrsaufkommens spielt die weitere Bevölkerungsentwicklung eine wichtige Rolle. Es gibt hier mehrere Vorausberechnungsvarianten. Bei der Unterstellung, dass die aktuellen Mobilitätsstrukturen auch künftig gelten, würde die gesamte Verkehrsleistung bis zum Jahr 2050 um fast 17 % abnehmen.

Diese Annahme erscheint aber eher unwahrscheinlich. Geht man davon aus, dass sich das Mobilitätsverhalten entsprechend dem Trend der letzten Jahre zumindest bis 2024 entwickeln wird, würde sich die Verkehrsleistung bis 2050 um fast 4 % erhöhen. Die jüngste Vergangenheit zeigt, dass wesentlich mehr Personen selbst fahren, anstatt mitzufahren. Auch muss man sehen, dass Familien immer kleiner und die Einpersonenhaushalte zahlreicher werden. Wird zusätzlich zum Trend der letzten Jahre eine deutlich stärkere Senioren-Mobilität angenommen (+ 50 %) könnte die Verkehrsleistung der Senioren mehr als dreimal so hoch wie im Basisjahr 2005 liegen. Dennoch wäre auch bei dieser Annahme die zurückgelegte Wegstrecke im Durchschnitt immer noch geringer als bei den übrigen Altersklassen.

4.2. Verkehrsaufkommen im Personenverkehr

Im Rahmen der Fortschreibung des Generalverkehrsplans hat das Land u. a. eine Gesamtverkehrsprognose für Baden-Württemberg erstellen lassen. Danach wächst das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr zwischen 2004 und 2025 um 4 % von 13,6 Mrd. auf 14,2 Mrd. Fahrten. Im motorisierten Individualverkehr wächst die Fahrtenanzahl dabei um 11 % von 7,9 Mrd. auf 8,8 Mrd. Fahrten. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split erhöht sich damit von 58 % auf 62 %. Der Eisenbahnverkehr nimmt um 5 %, und damit ebenfalls überproportional von 313 Mio. auf 329 Mio. Fahrten zu. Der Anteil am Modal Split bleibt dabei mit 2 % konstant. Der Anteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV mit Bussen, Straßen- und Stadtbahnen) sinkt hingegen von 8 % auf 7 %, was einem absoluten Rückgang an Fahrten um – 6 % von 1,1 Mrd. auf 1,05 Mrd. Fahrten entspricht. Die Zahl der Wege im Fuß- bzw. Fahrradverkehr nimmt um jeweils rund 6 % ab, vor allem bedingt durch die Verschiebung der Altersstruktur hin zu mehr älteren Personen, die tendenziell weniger Wege zurücklegen. Der Anteil des Fuß- und Fahrradverkehrs wird 2025 bei etwa 28 Prozent liegen.

Differenziert nach Fahrtzwecken nimmt der Urlaubsverkehr mit 45 % am stärksten zu, bleibt aber mit einem Anteil von 0,3 % (2004) bzw. 0,5 % (2025) an der gesamten Fahrtenzahl wenig bedeutend. Hingegen fallen die deutlichen Zunahmen der Fahrtzwecke Geschäftsverkehr (11 %) und Privatverkehr (9 %) durch die bei weitem höheren Anteile an der Gesamtzahl der Fahrten stärker ins Gewicht. Bei der Differenzierung nach Regionen liegt die Region Bodensee-Oberschwaben mit einer Veränderung im Personenverkehrsaufkommen von + ca. 4,7 % etwas über dem Landesdurchschnitt.

4.3. Entwicklung des Motorisierungsgrades

Im Jahr 2009 waren im Land rund 5,66 Mio. Privat-Pkw zugelassen. Auf 1.000 erwachsene Personen bezogen, ergibt dies eine Pkw-Dichte von 640. Im Bodenseekreis liegt diese bei 665 Pkw.

Landesweit könnte sich die Zahl der Privat-Pkw bis zum Jahr 2025 um 750.000 Fahrzeuge (+ 13 %) erhöhen (Basisjahr 2006). Nach den Vorausberechnungen des statistischen Landesamts könnte die Veränderung im Bodenseekreis bei + 16 % liegen (Landkreise Ravensburg + 19 % und Sigmaringen + 16 %). In Städten wie z. B. Stuttgart oder Karlsruhe wird die Pkw-Zahl abnehmen.

5. Ziele und Rahmenvorgaben

5.1. Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung

5.1.1. Allgemeines

Der ÖPNV leistet einen unverzichtbaren Beitrag zur Sicherung der Mobilität auf der Grundlage der zentralörtlichen Gliederung. Er ist ein wichtiges Element der Daseinsvorsorge und gleichzeitig für die weitere Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung von großer Bedeutung. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass die Flächenerschließung des ÖPNV in einigen Bereichen des ländlichen Raumes zwangsläufig nicht über ein Grundangebot hinausgehen kann und der PKW das dominierende Verkehrsmittel bleiben wird.

Die Rolle des ÖPNV im Gefüge der Verkehrsträger soll auch künftig gestärkt und seine Attraktivität, insbesondere als Alternative zum motorisierten Individualverkehr, weiter gesteigert werden. Das ÖPNV-Angebot ist Bestandteil einer Strukturentwicklung. Hierzu muss der Nahverkehrsplan mit seinen Zielen als gemeinsame Leitlinie des Landkreises, der Städte und Gemeinden, der Verkehrsunternehmen, des Verkehrsverbundes und der sonstigen Aufgabenträger verstanden werden, an deren Verwirklichung jeder im Rahmen seiner Möglichkeiten mitarbeitet. Ein wichtiger Punkt ist in diesem Zusammenhang auch die konsequente Beachtung von ÖPNV-Belangen bei der kommunalen Bauleitplanung.

5.1.2. Konsequenzen aus der demografischen Entwicklung

Die prognostizierte demografische Entwicklung mit einer langfristig insgesamt schrumpfenden Bevölkerung, einem Rückgang der Zahl der Kinder und Jugendlichen und damit auch der Schüler, sowie einem Anstieg des Anteils älterer Menschen hat auch im Bodenseekreis ihre Auswirkungen, wenn auch zum Teil vom Bundesdurchschnitt etwas abweichend weil verzögerter.

Während sinkende Einwohner- und Schülerzahlen sich eher auf das Verkehrsaufkommen und damit auf die Bedienungshäufigkeiten auswirken, ergeben sich aus der Alterung der Bevölkerung erhöhte Anforderungen an die Erschließungs- und Beförderungsqualität sowie zum Beispiel auch das Erfordernis leicht verständlicher Fahrpläne sowie möglichst einfacher Tarifierung. Einem Teil der Anforderungen an die Beförderungsqualität kann sicherlich mit der ohnehin notwendigen Berücksichtigung des Aspekts Barrierefreiheit entsprochen werden.

Wünsche nach einer deutlichen Verkürzung von Wegen zur bzw. von der Haltestelle oder zusätzlichen Beförderungsangeboten außerhalb städtischer Bereiche wird der konventionelle ÖPNV jedoch nur in Einzelfällen erfüllen können. Individuelle Beförderungswünsche stehen im Widerspruch zur Notwendigkeit Nachfrageströme zu bündeln. Soweit dennoch vor Ort ergänzende Angebote für notwendig erachtet werden, kommen hier vor allem alternative Bedienungsformen in kommunaler Verantwortung in Betracht.

5.1.3. Verkehrsnachfrage

Die Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehr soll weiter gesteigert, zumindest aber auf dem heutigen Niveau gesichert werden. Bereits eine Stabilisierung der Fahrgastnachfrage erfordert eine Steigerung des ÖPNV-Anteils bei den zurückgelegten Fahrten, um bei der demographischen Entwicklung mit mittelfristig sinkenden Schülerzahlen und noch kurzfristig steigenden Einwohnerzahlen einen Ausgleich zu schaffen. Der bereits einsetzende Rückgang der Schülerzahlen und die Folgen veränderter Schulstrukturen führen zu einer Schwächung des Schülerverkehrs als Rückgrat der Verkehrsnachfrage und erfordern das verstärkte Bemühen um andere Verkehrssegmente wie Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr. Insbesondere der Freizeitverkehr dürfte noch größere Marktpotenziale haben, da die Fahrgäste in der Regel in ihrer Zielwahl eher flexibel sind.

Bei den Verkehrssegmenten, bei denen der Wettbewerb mit dem privaten PKW eine herausragende Rolle spielt, wird der ÖPNV nur dann seine Chancen wahrnehmen können, wenn er sein Angebot eng an den Anforderungen des Verkehrsmarktes ausrichtet. Dies bedeutet zum einen die Überprüfung und angemessen leistbare Anpassung des Bedienungsangebots an die Nachfragepotenziale, auch mit unterschiedlichen Fahrzeuggrößen, sowie die Vernetzung der Verkehrsangebote als Daueraufgabe. Aber auch das kontinuierliche Bemühen um eine hohe Beförderungsqualität trägt zur Erhöhung der Systemqualität bei. Die Festsetzung der Beförderungstarife soll akzeptabel und marktverträglich sein.

5.1.4. Barrierefreiheit

Zur Gruppe der mobilitätsbeeinträchtigten Personen gehören Körperbehinderte, Sehbehinderte, ältere Menschen, Personen mit Lasten (Taschen, Koffern) oder Personen mit Kleinkindern in Kinderwagen. Diese Aufzählung ist nur beispielhaft. Das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG) definiert in § 4 Barrierefreiheit 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 deshalb so geplant und gestaltet werden, dass eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit erreicht wird. Dies betrifft insbesondere die Zugänglichkeit der Fahrzeuge und Betriebsanlagen, aber auch die Bereitstellung von Informationen zur Nutzung der Angebote.

Die Anforderungen der Behindertengleichstellungsgesetze des Bundes und des Landes fließen als Querschnittsthema in mehrere Abschnitte des Nahverkehrsplans ein. Die darin beschriebenen Maßnahmen sollen schrittweise und unter Berücksichtigung der technischen und finanziellen Möglichkeiten innerhalb der fünfjährigen Geltungsdauer dieses Nahverkehrsplans umgesetzt werden. Viele Anforderungen dienen aber auch gleichzeitig dem Komfortgewinn für alle Fahrgäste.

Um den Zugang zum Schienenverkehr so einfach wie möglich zu gestalten, sollen neue Schienenhaltepunkte grundsätzlich behindertengerecht errichtet werden. Dies gilt auch für wesentliche Umbauten. Zu den Bahnhöfen und Haltepunkten, die nicht oder nur bedingt barrierefrei sind, zählen Friedrichshafen Stadt, Friedrichshafen Hafen, Kressbronn, Markdorf, Uhltingen-Mühlhofen und Überlingen-Therme. Die ande-

ren 16 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 einen barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Friedrichshafen Stadt bis spätestens 2018 vor. Der barrierefreie Ausbau der übrigen Stationen ist anzustreben.

Niederflurfahrzeuge können im Busverkehr das Ein- und Aussteigen erleichtern und beschleunigen. Der Anteil von Fahrzeugen mit niederem Einstieg soll im Zuge von Neu- und Ersatzbeschaffungen kontinuierlich erhöht werden, soweit die Verkehrswege und Verkehrsanlagen dies zulassen. Im Überlandverkehr können z. B. auch die topografischen Gegebenheiten gegen einen Einsatz entsprechender Fahrzeuge sprechen. Im Hinblick auf eine wirtschaftliche Verwendung von Fahrzeugen kann auch für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten von diesem Grundsatz abgewichen werden.

5.1.5. Umwelt- und Klimaschutz

Der ÖPNV kann durch den Bündelungseffekt der Beförderungsnachfrage gegenüber dem MIV Beförderungsleistungen mit vergleichsweise niedrigem Energieeinsatz und entsprechend geringem Schadstoffausstoß erbringen. Dies trägt zur Minderung sowohl lokaler Umweltprobleme (hohe Feinstaub- oder Stickoxidbelastungen) als auch globaler Effekte (Klimaveränderung) bei. Daher ist zur Erreichung von Umweltzielen eine weitere Stärkung der öffentlichen Verkehrsmittel anzustreben.

Diese Zielsetzung gebietet auch, technische und wirtschaftlich vertretbare Möglichkeiten zum Schutz der Umwelt wahrzunehmen um einer Vorbildfunktion des öffentlichen Verkehrs gerecht zu werden. Die Verkehrsunternehmen sind hier aufgefordert, vorgegebene Emissionsgrenzwerte frühzeitig einzuhalten und die technischen Möglichkeiten zur Reduzierung des Energieverbrauchs und des Schadstoffausstoßes bei denjenigen Fahrzeugen, die intensiv eingesetzt werden, offensiv zu nutzen. Dies sollte durch geeignete Rahmenbedingungen (z.B. Fördermittel) unterstützt werden.

Mit einer zweckmäßigen Gestaltung der Zu- und Abgangswege an den Haltestellen sowie der Bereitstellung günstig gelegener und gut ausgestatteter Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen oder Fahrradkäfigen) kann auch der Vor- und Nachlauf von Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln umweltschonend abgewickelt werden.

Insbesondere die Verknüpfung des ÖPNV mit dem Radverkehr ist eine wichtige Zukunftsaufgabe in Richtung Umweltverbund. Bei touristisch bedeutsamen Strecken können spezielle Angebote für Radfahrer die Attraktivität der Nutzung erhöhen (z.B. Fahrradverleihsysteme). Zur Stärkung des Umweltverbunds kann auch die Schaffung von Carsharing-Stellplätzen in der Nähe stark frequentierter Bahnstationen gezählt werden.

Eine weitere Verknüpfungsmöglichkeit bietet sich bei einer Zunahme von Elektromobilen (z.B. E-Bikes, Pedelects etc.). Wegen der begrenzten Reichweite ist hier ein Schwerpunkt beim Übergang auf den Schienen(fern)verkehr zu sehen. Der Ausbau der kommunalen Infrastruktur (z.B. Ladestationen) wird an Bedeutung gewinnen.

5.1.6. Wirtschaftlichkeit

Nach § 8 Abs. 4 PBefG sind Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr nach Möglichkeit eigenwirtschaftlich zu erbringen.

Spielräume für Verbesserungen setzen eine möglichst hohe Produktivität bei der Erbringung von Verkehrsleistungen voraus. Von den Verkehrsunternehmen wird erwartet, dass sie die Optimierung des Gesamtsystems konstruktiv unterstützen und insbesondere vorhandene Synergien nutzen, die zum Beispiel durch Kooperationen zwischen Verkehrsunternehmen, aber auch durch die Optimierung von Teilnetzen oder die Abstimmung von Bedienungen gewonnen werden können.

Eine hohe Wirtschaftlichkeit setzt auch voraus, dass das vorhandene Fahrtenangebot an der Fahrgastnachfrage gemessen wird. Für die Beibehaltung des bestehenden Leistungsangebots sollte grundsätzlich eine durchschnittlich angemessene und dauerhafte Nachfrage vorhanden sein. Dies gilt grundsätzlich auch bei Verkehrsverbesserungsmaßnahmen auf funktional eigenständigen Linienabschnitten. Bei unzureichender Besetzung sollen die Möglichkeiten für Umschichtungen bzw. Verlagerungen von Verkehrsleistungen in nachfragestärkere Zeitlagen oder Relationen geprüft werden.

Um eine bessere Wirtschaftlichkeit zu erzielen, kommen für Räume und Zeiten geringer Verkehrsnachfrage auch alternative Bedienungsformen wie zum Beispiel kommunal getragene Anruf-Verkehre in Betracht. Dies gilt insbesondere für Fahrtenangebote zur Gewährleistung eines Mindeststandards, die aufgrund der strukturellen Rahmenbedingungen aber keine regelmäßige Inanspruchnahme und hohe durchschnittliche Besetzung erwarten lassen. Da hier auch kleinere Fahrzeuge ausreichend sein können, bieten sich Kooperationen mit dem Taxen- und Mietwagengewerbe an. Um eine bestmögliche Akzeptanz solcher Angebote zu erreichen, sollen die Konditionen für ihre Nutzung möglichst verbundweit einheitlich gestaltet werden (siehe Kapitel 5.2.6).

5.1.7. Schülerbeförderung

Im Bodenseekreis mit seiner traditionellen, eher dezentral angelegten Siedlungsstruktur hat die Schülerbeförderung eine besondere Bedeutung. Dies drückt sich unter anderem in einem vergleichsweise hohen Anteil vom Personenbeförderungsgesetz freigestellter Schülerverkehre aus. Dieser Anteil hat sich durch die Integration von Schülerverkehren in bestehende oder neue allgemeine Linienverkehre in den letzten Jahren kontinuierlich verringert. Die Integration soll auch weiterhin in einem sinnvollen Rahmen fortgeführt werden. Eine Umwandlung kommt insbesondere dann in Betracht, wenn diese Verkehre aufgrund einer konstanten Linienführung und den Fahrzeiten sowie Kapazitäten auch für sonstige Fahrgastgruppen geeignet sind und die Basis für ein möglichst durchgängiges Angebot bieten.

Im bestehenden öffentlichen Linienverkehr sind insbesondere in ländlichen Gebieten, bereits viele Fahrtenangebote speziell auf die Fahrgastgruppe Schüler ausgerichtet. Durch den Rückgang der Schülerzahlen, die Konzentration von Schulstandorten, oder die vermehrte Einrichtung von Ganztageschulen können sich Anforderungen an die Erschließungs- und Beförderungsqualität ergeben, welche nur bedingt erfüll-

bar sind und die auch eine deutlich verstärkte Bereitschaft der Schulen/Schulträger zur Anpassung/Staffelung von Unterrichtszeiten, beweglichen Ferientagen etc. sowie eine frühzeitige Einbindung der Verkehrsunternehmen zwingend machen.

Durch die Staffelung der Unterrichtszeiten kann ein Bus zum Beispiel nacheinander verschiedene Schulen bedienen, wodurch Transportketten zu weiterführenden Schulen entstehen, die größere Teile des Kreisgebietes abdecken. Es ist auch eine Staffelung der Kapazitäten denkbar, bei denen nur ein Teil der Schüler einer Schulart befördert wird und der Bus verschiedene Schulstunden bedient, um eine bessere Nutzung vorhandener Busse und Fahrpersonale zu erreichen.

5.2. Zielsetzungen für das Verkehrsangebot

5.2.1. Allgemeines

Die Zielsetzungen für die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs lassen sich in der Bedienungsqualität und Beförderungsqualität unterscheiden.

Bedienungsqualität beschreibt vor allem die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrsangebots und hat im Einzelnen Elemente wie zum Beispiel die räumliche Erreichbarkeit, Beförderungszeiten, Bedienungshäufigkeiten sowie die Übersichtlichkeit der Netzstruktur und des Fahrplanangebotes (Näheres hierzu unter 5.2.2. bis 5.2.6.).

Als Beförderungsqualität werden eher Rahmenbedingungen für eine Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln verstanden, wie zum Beispiel der Tarif und die Güte der Dienstleistungserbringung, zu der die Fahrzeug- und Haltestellenausstattung, die Fahrgastinformation und auch die Kundenorientierung gehören (Näheres hierzu unter 5.2.7. bis 5.2.10.).

5.2.2. Einzugsbereich von Haltestellen

Die Qualität der Erschließungswirkung wird nicht nur durch die zeitliche, sondern auch die räumliche Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln im ÖPNV charakterisiert. Sie bestimmt maßgeblich die Höhe des aktivierbaren Fahrgastpotentials.

Realistischen Haltestelleneinzugsbereichen liegen sogenannte „zumutbare Zugangszeiten“ zu Grunde. Aus der zumutbaren bzw. akzeptierten Zugangszeit lässt sich mittels Gehgeschwindigkeit und Umwegfaktor der Einzugsradius berechnen. Aus einem solchen Ansatz wurden in der Verkehrswissenschaft Empfehlungen für den Einzugsbereich erarbeitet, die für den Bereich des Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbundes wie folgt gelten sollen:

Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) zur nächsten ÖPNV-Haltestelle:

- Bahnhaltelpunkt / Bahnhof:1.000 Meter
- Bushaltestelle ländlicher Bereich:600 Meter
- Bushaltestelle städtischer Bereich:300 Meter

Hierbei werden keine topographischen Besonderheiten berücksichtigt, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern (z.B. Steigungen, umwegige Fußwegführung).

Die Planungs- und Straßenbaulastträger sowie die Verkehrsunternehmen sind angehalten, die Einzugsradien der Haltestellen zu überprüfen und durch Neueinrichtung oder Verlegung die Erschließungswirkung zu optimieren. Die Belange des ÖPNV müssen bereits bei der Bauleitplanung entsprechende Berücksichtigung finden. Abweichungen können sich ergeben, wenn das derzeitige und potentielle Fahrgastaufkommen zu gering ist, die Bedienung betriebswirtschaftlich nicht zumutbar ist, im entsprechenden Siedlungsbereich keine sinnvolle Linienführung möglich ist und/oder für andere Fahrgäste unzumutbare Fahrzeithachteile entstehen.

5.2.3. Netzfunktion

Die ÖPNV-Verkehrsmittel können unter Nutzung ihrer Systemvorteile in ein Gesamtliniennetz eingeordnet werden, so dass sich eine auf Funktionen basierende Netzgestaltung ergibt. Grundgedanke ist die Trennung der drei verschiedenen Aufgaben im Netz „Erschließungsfunktion“, „Zubringerfunktion“ und „Verbindungsfunktion“. Durch die liniengenaue Zuweisung der Bedienungsfunktionen und eine hohe Vernetzung der Linien entsteht eine mehrfach differenzierte ÖPNV-Bedienung, deren systembedingte Stärken flächendeckend im Netz wirksam werden. Das angestrebte Netz kann durch eine Angebotsgestaltung auf Grundlage der genannten Bedienungsfunktionen und der differenzierten Qualitätsstandards (Bedienungshäufigkeit, integraler Taktfahrplan, Direktverbindungen, Erreichbarkeit und Beförderungskomfort) sichergestellt werden. Dadurch wird im Zielzustand ein integriertes ÖPNV-Netz erreicht.

Es werden vier Kategorien im Gesamtnetz unterschieden:

Kategorie 1 = Linien mit Verbindungsfunktion, welche im Regional- und Überregionalverkehr schnelle und häufige Verbindungen zu den Ober- und Mittelzentren herstellen:

- RegionalBahn und InterRegioExpress
- StädteSchnellBus
- ausgewählte Regionalbuslinien

Kennzeichen: Schnelle Verbindungen, integraler Taktfahrplan mit kurzen Wartezeiten und hohem Verknüpfungsgrad, teilweise hohe Fahrtfrequenz

Kategorie 2 = Linien mit Verbindungs- und Zubringerfunktion, welche im Regionalverkehr Verbindungen zwischen Zentren herstellen und als Zubringer zur übergeordneten Kategorie 1 dienen:

- ausgewählte Regionalbuslinien

Kennzeichen: Hoher Verknüpfungsgrad, angemessene Fahrtfrequenz, integraler Taktfahrplan

Kategorie 3 = Linien mit Erschließungsfunktion, welche die Grundlast im Netz tragen und die Feinerschließung der Fläche übernehmen:

- Linien, die überwiegend dem Schülerverkehr dienen
- Linien, die überwiegend touristischen Zwecken dienen (Saisonlinien)
- Sonderlinienverkehre nach § 43 PBefG (Markt- und Berufslinien)
- flexible Bedienungsformen (Anruf-Sammel-Taxi, Rufbus)

Kennzeichen: Einzelne Fahrten zu den relevanten Hauptverkehrszeiten, kein Takt, nachfrageorientiertes Angebot zu verkehrsschwachen Tagen bzw. Zeiten

Kategorie S = Stadtbuslinien mit Zubringerfunktion, welche die innerstädtische Feinerschließung übernehmen und als Zu-/ Abbringer zu den Knotenpunkten der Linien in den Kategorien 1 und 2 fungieren.

Kennzeichen: Hoher Verknüpfungsgrad, sehr hohe Fahrtfrequenz, Taktfahrplan

5.2.4. Bedienung

Nachfolgende Zeitbereiche werden bei der Bedienung unterschieden:

- Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Schwachverkehrszeit (SVZ)

Die HVZ ist abgegrenzt durch die schwerpunktmäßige Abwicklung des Berufs- und Schülerverkehrs, die NVZ und SVZ eher durch den Versorgungs- und Freizeitverkehr. Sie sind folgendermaßen definiert:

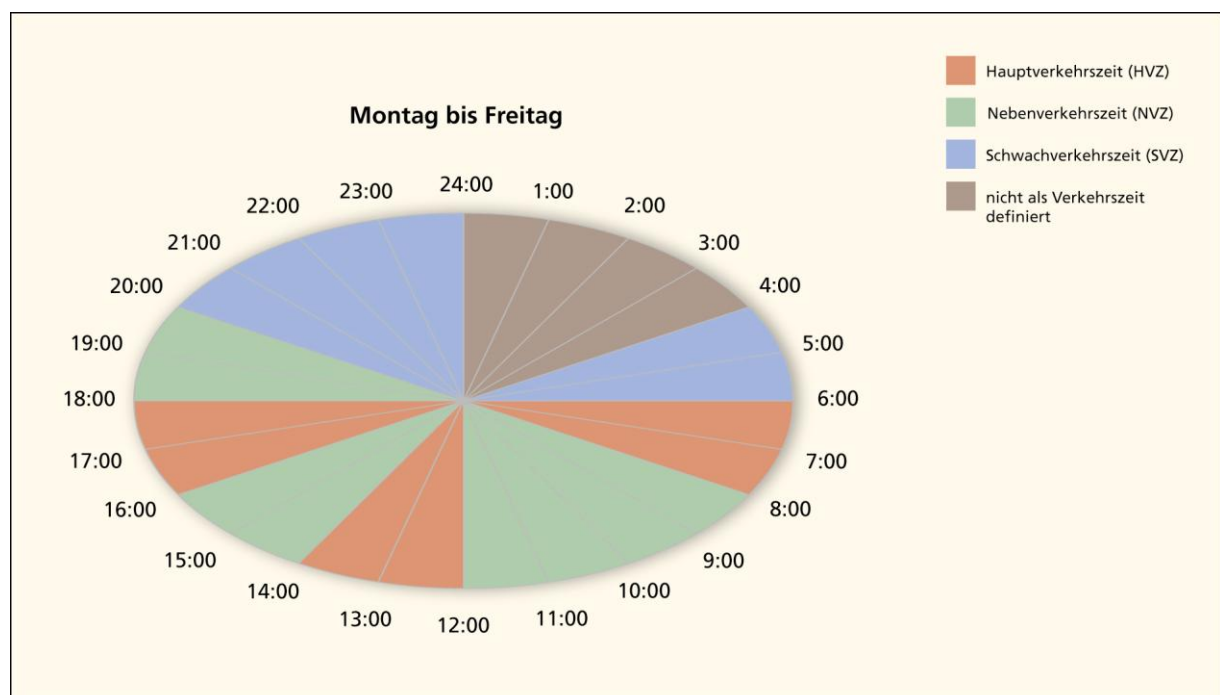


Abb. 12: Definition der Verkehrszeiten von Montag bis Freitag

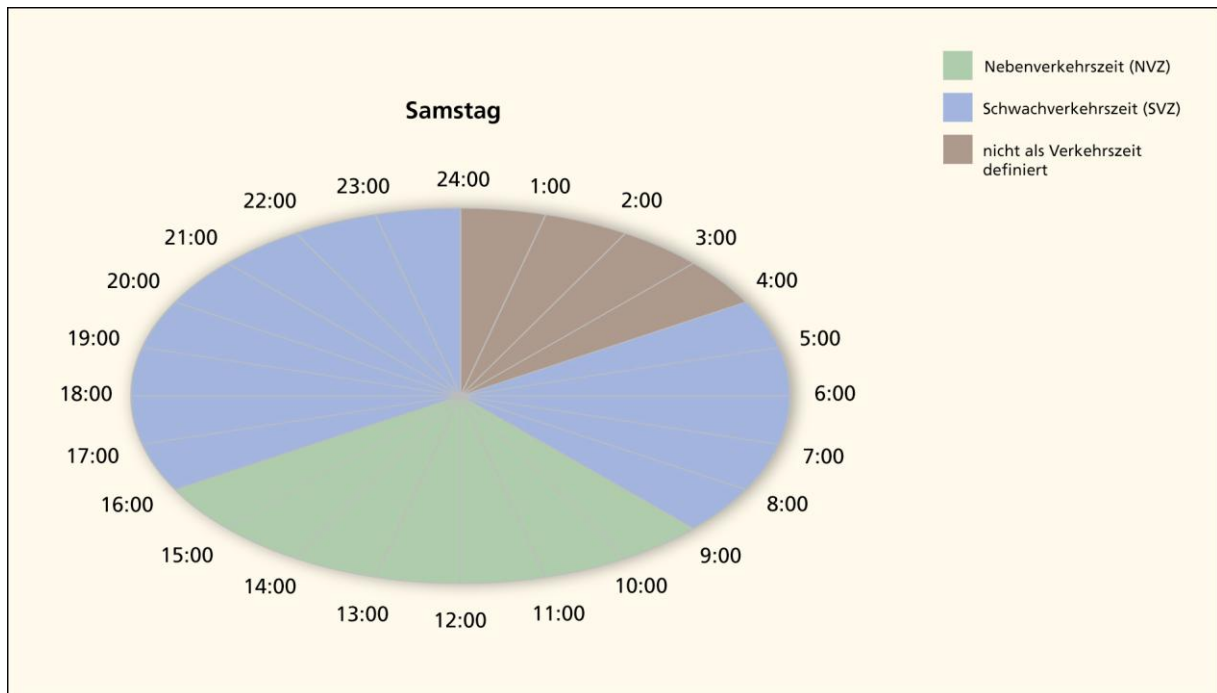


Abb. 13: Definition der Verkehrszeiten an Samstagen

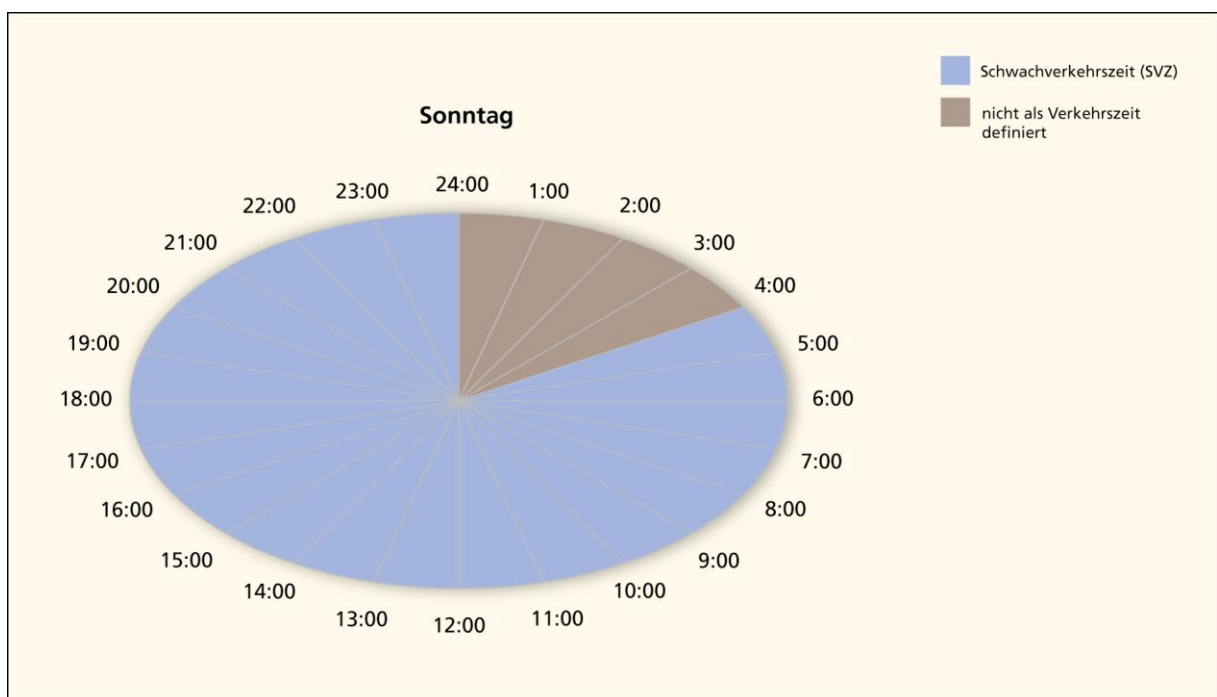


Abb. 14: Definition der Verkehrszeiten an Sonn- und Feiertagen

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

Vom angestrebten Bedienungsumfang kann nach unten abgewichen werden, sofern die lokal vorhandene Nachfrage voraussichtlich ein Angebot im genannten Umfang unter ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten nicht rechtfertigt. 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.

Zur Beurteilung des Bedienungsumfangs kann gegebenenfalls auch von Bedeutung sein, ob sich abschnittsweise Überlappungen mit anderen Linien ergeben, die zumindest auf bestimmten Relationen als taugliches Gesamtangebot gesehen werden können.

Um den Anforderungen an eine wirtschaftliche Erbringung der Verkehrsdienstleistungen gerecht zu werden (siehe Kapitel 5.1.6), ist von den Verkehrsunternehmen

der verstärkte Einsatz von alternativen Bedienungsformen in nachfrageschwachen Räumen und/oder Zeiten anzustreben (siehe Kapitel 5.2.6). Als besonders geeignet werden Betriebsformen im Bedarfslinien- und Richtungsbandbetrieb gesehen, deren systematischer Einsatz zu einer Flächendeckung führen kann.

Aufgrund unterschiedlicher Siedlungsstrukturen und Bevölkerungszahlen kann für Stadtverkehre (Kategorie „S“) keine allgemeingültige Vorgabe hinsichtlich des Bedienungsumfangs getroffen werden. Daher ist bei Stadtverkehren in den Mittel- und Unterzentren gegebenenfalls eine Abweichung von den genannten Bedienungshäufigkeiten möglich. Dies gilt auch für Randgebiete, sowie Ortsteile mit geringer Bevölkerungszahl in Oberzentren.

5.2.5. Vertaktung/Verknüpfung

Generell ist ein Taktverkehr mit möglichst wenig abweichenden Linienverläufen anzustreben. Die Umsetzung kann vor allem bei Regionallinien durch die besonderen Erfordernisse des Schülerverkehrs und auch Gesichtspunkte der Wirtschaftlichkeit stark eingeschränkt sein. Sofern im Linienverkehr Schulen bedient werden, soll diese Bedienung möglichst zeitnah zum Schulbeginn/ -ende sein.

Die anzustrebenden Taktverkehre sollen gesamthaft, das heißt integriert betrachtet werden. Durch eine systematische Koordination der einzelnen Taktverkehre in vordefinierten Knotenpunkten kann ein netzweit verknüpftes und vertaktetes Angebot entstehen. Grundlage für die Planung eines solchen vertakteten Angebotes bildet das in Kapitel 5.2.3 beschriebene Netz, das den Linien bestimmte Funktionen zuweist. Langfristiges Ziel der Verknüpfung ist die Schaffung von möglichst durchgehenden und lückenlosen Beförderungsketten auf den wichtigsten Verkehrsachsen. Damit können für Fahrtbeziehungen mit Umsteigezwang optimale Anschlussverbindungen in den Knoten geschaffen werden, was zur Reduzierung der Gesamtreisezeit führt.

Der Schnittstellengestaltung Bus-Bahn und Bus-Bus kommt eine besondere Rolle im Bereich der Anschlusssicherung zu. In das funktionale Netzgefüge müssen daher auch die bedarfsgesteuerten Verkehrsangebote einbezogen werden. Der Fahrplan dieser untergeordneten Systeme muss sich an den lokalen Knotenpunkten ausrichten, damit ein flächendeckendes System auf allen Funktionsebenen verwirklicht werden kann.

Die Ausgestaltung einer systematischen Verknüpfung hängt maßgeblich von der Entwicklung des SPNV-Angebots auf den Schienenstrecken Ulm – Friedrichshafen - Lindau / Singen und Lindau – München ab, welches von einem Ausbau der Schieneninfrastruktur bestimmt wird. Eine Abstimmung mit den Nahverkehrsgesellschaften der Länder ist daher unerlässlich.

Die zur oben genannten Zielerreichung notwendige Rahmenplanung des Liniennetzes und Koordination der Verkehre ist eine Aufgabe des Verkehrsverbunds bodo. Bei zukünftigen Verkehrsplanungsaktivitäten müssen sich die Verkehrsunternehmen gegebenenfalls an einem Rahmenplan orientieren, der vom Verbund in Abstimmung mit den Unternehmen erstellt wird und die Grundlage für die Weiterentwicklung des Netzes bildet.

5.2.6. Alternative Bedienungsformen

Der Terminus „Differenzierte Bedienungsweisen“ bildet den Oberbegriff für den abgestuften Einsatz aller Verkehrsangebote im ÖPNV. Die differenzierten Bedienungsweisen lassen sich in konventionelle und alternative (oder flexible) Formen untergliedern:

Konventionelle Bedienungsformen umfassen alle Angebote, die sich an den klassischen Merkmalen Fahrplan- und Linienbindung orientieren. Dazu zählen auch zeitlich oder räumlich beschränkte Angebotsformen für einzelne Zielgruppen wie zum Beispiel BürgerBus, NachtBus oder SchnellBus im Berufsverkehr.

Die Kategorie der alternativen Bedienungsformen beinhaltet eine Bandbreite von Angebotsformen, die sich hinsichtlich Fahrzeugeinsatz (Taxi, Kleinbus) und Betriebsform (Richtungsband- oder Flächenbetrieb) grundsätzlich vom konventionellen Linienverkehr unterscheiden. Eine Untergruppe bilden schließlich die bedarfsgesteuerten Bedienungsformen, die sich zusätzlich durch eine obligatorische Fahrtwunschmeldung auszeichnen. Hierzu zählen unter anderem Angebotsformen wie das Anruf-Sammeltaxi oder der Anruf-Bus, die in vielen Fällen auch inner-kommunal organisiert werden könnten.

Insbesondere bedarfsgesteuerte Angebote sind dazu geeignet, die Angebotsqualität auch in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage aufrechtzuerhalten beziehungsweise zu verbessern. Aufgrund des Einsatzes von kleineren Fahrzeuggrößen und der Tatsache, dass Fahrten nur dann durchgeführt werden, wenn auch wirklich ein Bedarf besteht, können Kosten im Vergleich zum herkömmlichen Linienverkehr mit Bussen eingespart werden.

Speziell in Schwachlastzeiten (Wochenende, abends bzw. nachts und vormittags) können bedarfsgesteuerte Bedienungsformen verstärkt zur Anwendung kommen. Betriebsformen im Richtungsbandbetrieb oder Bedarfslinienbetrieb sind als Baustein einer flächendeckenden ÖPNV-Bedienung zu verstehen und können einen wichtigen Beitrag zur Erreichung des angestrebten Bedienungsumfangs bzw. zur Ausgestaltung einer Linie leisten. Ferner wirken sich die zusätzlich generierbaren Fahrgäste positiv auf das Gesamtnetz aus, da durch Umsteigebeziehungen auch die Fahrgastzahlen in den Zügen und Bussen ansteigen.

Ein wichtiges Ziel bei der Einführung von flexiblen Bedienungsformen ist die verbindliche Systematisierung bei den Themen:

- Terminologie, d. h. einheitliche Benennung für Betriebsformen im
 - Richtungsbandbetrieb
 - Bedarfslinienbetrieb
 - Flächenbetrieb
 - und Bürgerbusse
- Vorbestellung
 - Ruf- / Faxnummern und Email
 - Vorbestellfristen

- Tarif
 - Anwendung der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des bodo Tarifs
 - Regelungen für Komfort-Zuschlag
- Marketing
 - Markenauftritt
 - Werbung/Public Relation
- Fahrplangestaltung
 - Flächenerschließungsfunktion
 - Zu-/Abbringerfunktion zu Knotenpunkten / übergeordneten Linien

5.2.7. Tarif

Der Bodenseekreis liegt vollständig innerhalb des Verbundgebietes des bodo. Der einheitliche Tarif ist von allen Betreibern öffentlicher Linienverkehre anzuwenden. Abweichende Tarife, zum Beispiel für einzelne Stadtverkehre, sollen mit dem Verkehrsverbund und den Aufgabenträgern abgestimmt werden.

Die Weiterentwicklung des Tarifs ist Aufgabe des Verbundes und erfolgt nach folgenden Grundsätzen:

- Die Tarife sollen ergiebig gestaltet sein, das heißt eine höchstmögliche Wirtschaftlichkeit erreichen, gleichzeitig aber für derzeitige und potenzielle Kunden attraktiv sein.
- Der Tarif sollte, falls die wirtschaftliche Betrachtung dies zulässt, den vom VDV verfassten Tarifstandards angeglichen werden (zum Beispiel Harmonisierung der Kinderaltersgrenze oder Vereinheitlichung der Mitnahmemöglichkeiten). Zumindest sollte eine weitgehende Angleichung mit den Nachbarverbünden angestrebt werden.
- In allen angrenzenden Verbundräumen bzw. Landkreisen wird eine Durchtarifizierung insbesondere durch die Schaffung gemeinsamer Tarifpunkte bzw. Überlappungsbereiche oder verbundübergreifende Tarifangebote unterstützt.
- Die Zielgruppe der Übernachtungsgäste soll durch spezifische Angebote noch besser erreicht werden. Da im Vergleich zu anderen Regionen unterschiedliche Rahmenbedingungen vorherrschen, (Infrastrukturengpässe, vorhandene touristische Fahrgeldeinnahmen spielen eine wesentliche Rolle bei der Finanzierung der Verkehrsangebote) muss eine Marktuntersuchung die Basis für das weitere Vorgehen bilden.
- Eine Tarifkooperation wird auch für den Bereich der Bodenseeschifffahrt (Fähre Meersburg – Konstanz-Staad, Katamaran Friedrichshafen – Konstanz und Personenschiff Überlingen – Wallhausen) befürwortet, um tarifliche Lücken in den Korridoren Friedrichshafen – Konstanz, Ravensburg – Konstanz und Überlingen – Konstanz zu beseitigen.
- Die Vertriebsstruktur soll auf der Basis des bundeseinheitlichen Standards für elektronische Fahrscheinverfahren (VDV-Kernapplikationsstandard) zu einem elektronischen Fahrgeldmanagement weiterentwickelt werden.

- Die Tarifgestaltung und die Angebote müssen verständlich und einfach sein.

Es ist das Ziel des Verkehrsverbunds bodo, den Markt der Übernachtungsgäste noch besser zu erschließen. Dies soll zukünftig durch zielgruppenorientierte Tarifangebote geschehen, wobei das Projekt des "Elektronischen Fahrscheinmanagements" (oder E-Ticketing) eine wesentliche Grundvoraussetzung für die Einführung solcher Tarifangebote darstellt.

5.2.8. Fahrzeugausstattung

Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten (enge Straßenverhältnisse, topographische Bedingungen) sollen verstärkt Fahrzeuge eingesetzt werden, die den Belangen von mobilitätsbeeinträchtigten Menschen gerecht werden. Dies erfordert möglichst:

- Niveaugleiche Einstiege (Niederflur)
- Mindestens eine doppelt breite Tür ohne Mittelposten
- Mehrzweckflächen gegenüber dieser Tür für Rollstühle, Kinderwagen und Traglasten (eventuell mit Sicherungseinrichtungen)
- Ausreichend breite Durchgänge
- Erreichbare Haltegriffe.

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

Die Anforderungen der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) bleiben hiervon unberührt.

5.2.9. Haltestellengestaltung / Fahrgastinformation

Neue Bushaltestellen und Busbahnhöfe sind nach Möglichkeit so zu gestalten, dass Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Insbesondere sind niveaugleiche Einstiege mittels Hochbord (z. B. Typ „Kasseler Sonderbord“) anzustreben. Weitere Maßnahmen können in geeigneten Bereichen so genannte „Buskaps“ sein. Diese können die Verkehrssicherheit, aber auch die Abwicklungsbeschleunigung verbessern. Ebenfalls

zur Abwicklungsbeschleunigung tragen zusätzliche Busspuren und die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen bei.

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.

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 Auftretts 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 8). Abweichend davon werden beim Stadtverkehr Friedrichshafen und Stadtbus Tettnang eigene Haltestelleneinrichtungen und Fahrplanaushänge verwendet, die dem CI der Unternehmen entsprechen und der örtlichen Linienstruktur Rechnung tragen.
- 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.
- 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. Behinderte Fahrgäste benötigen häufig bei der Planung und Durchführung ihrer Fahrten über das reine Fahrplanangebot hinausgehende spezielle Informationen beziehungsweise Unterstützungen

(Hinweis zur Zugänglichkeit von Haltestellen und Fahrzeugen). Diese sollen möglichst umfassend zur Verfügung stehen.

Bei wichtigen Bushaltestellen wie Busbahnhöfen oder zentrale Innenstadthaltestellen sollen mittel- bis langfristig zusätzlich so genannte DFI-Anzeiger (Dynamische Fahrgast-Information) angestrebt werden, die dem Fahrgast Informationen über nächstmögliche Abfahrt in „Echtzeit“ geben.

5.2.10. Kundenorientierung

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

- Beim Verkehrsverbund bodo soll ein Fahrgastbeirat eingerichtet werden.
- Von Mitarbeitern mit Kundenkontakt werden gute 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.
- 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 Beantwortung 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.

5.2.11. Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit

Das öffentliche Verkehrsangebot soll sich dem Nutzer als Komplettangebot präsentieren, bei dem die einzelnen Akteure abgestimmt miteinander agieren. Dies erfordert eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen, aber auch zwischen Unternehmen und den Aufgabenträgern sowie der Verbundgesellschaft. Die bei der Verbundgesellschaft konzentrierten, übergeordneten Aufgaben können von dort nur dann mit Erfolg durchgeführt werden, wenn die notwendigen Grundlageninformationen zur Verfügung gestellt werden.

- Die erbrachten Leistungen im Linienverkehr einschließlich regelmäßiger Verstärkerleistungen sind vollumfänglich dem Aufgabenträger und dem Verbund gegen-

über offen zu legen. Ebenso besteht eine Mitteilungspflicht für geplante Veränderungen im Fahrplanangebot.

- Fahrplanänderungen und Verkehrsplanungsaktivitäten müssen im Einklang mit einer möglichen Rahmenplanung zur Weiterentwicklung des Netzes stehen (siehe Kapitel 5.2.5 Vertaktung/Verknüpfung) und sind mit dem Aufgabenträger und dem Verbund abzustimmen.
- Unternehmensübergreifende Planungsprozesse und -projekte (zum Beispiel gemeinsame Wagenumläufe, Korridormanagement) können Synergieeffekte bewirken und sind ausdrücklich zu begrüßen.
- Eine vertriebliche Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen ist zur weiteren Verbesserung des Kundenservice und vor dem Hintergrund neuer Vertriebs- und Verkaufstechniken (zum Beispiel elektronisches Fahrgeldmanagement) erstrebenswert.
- Werden Regelungen zur Anschlussinformation und -sicherung vereinbart, sind die Unternehmen zur Mitwirkung verpflichtet. Das bedeutet auch die Weitergabe von Ist-Zeiten an andere Unternehmen, die Anschlüsse aufnehmen, und den Verbund. Hierbei müssen die Rahmenvorgaben des Verbunds bzw. bundesweit einheitliche technische Standards beachtet werden (VDV-Schnittstellenbeschreibung).
- Über Verzögerungen im Betriebsablauf sind die Fahrgäste zeitnah zu informieren.
- Einheitliche und unternehmensübergreifende Serviceangebote (zum Beispiel Mobilitätszentrale(n), Mobilitätsgarantie) sind zur Verbesserung der Dienstleistungsqualität und aus Gründen der Einnahmensicherung wünschenswert.
- Verkehrserhebungen des Aufgabenträgers oder des Verbundes oder von ihnen beauftragter Unternehmen an den Haltestellen oder in den Fahrzeugen sind mit den Verkehrsunternehmen abzustimmen. Bei der Erhebungsplanung unterstützen die Unternehmen diese Institutionen bei Bedarf durch Offenlegen betrieblicher Besonderheiten.

5.3. Zielsetzungen für den Schienenverkehr

Der Schienenverkehr steht in der Aufgabenträgerschaft der Länder. Das Land Baden-Württemberg hat die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) gegründet, die das Land bei der Erfüllung seiner Aufgaben unterstützt.

Der Schienenverkehr ist eng mit dem sonstigen ÖPNV verknüpft und wird auch durch zahlreiche kommunale Maßnahmen unterstützt. Grundlegende Zielsetzung ist daher, den Schienenverkehr als zentrales Element des öffentlichen Verkehrs mit dem bisherigen Verkehrsangebot zu erhalten und nach Möglichkeit zu erweitern. Eine ständige Verbesserung der Infrastruktur ist anzustreben.

Außerdem soll dem Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste, insbesondere abends und nachts, durch geeignete Maßnahmen Rechnung getragen werden.

Die nachfolgenden Einzelziele bzw. Maßnahmen, die aus Sicht des Bodenseekreises verfolgt werden sollten, sind zum Teil längerfristig zu sehen:

5.3.1. Südbahn

Elektrifizierung

Der Bodenseekreis unterstützt aktiv die Elektrifizierung der Südbahn Ulm – Friedrichshafen – Lindau und den Ausbau auf 160 km/h. Die Kosten für die Vorplanung in Höhe von 1,4 Millionen Euro hat der *Interessenverband Südbahn*, in dem sich die Städte, Gemeinden und Landkreise entlang der Strecke zusammengeschlossen haben, vorfinanziert.

Mittlerweile konnte diese Vorplanung erfolgreich abgeschlossen werden. Am 30. November 2009 wurde eine Planungsvereinbarung zu Ausbau und Elektrifizierung der Südbahn abgeschlossen. Die Kosten für die Planungsphasen 3 und 4 in Höhe von 8 Millionen Euro werden vom Land Baden-Württemberg vorfinanziert. Bei gesicherter Finanzierung wäre ein Baubeginn ab 2012 und eine Inbetriebnahme im Dezember 2015 möglich. Der Bodenseekreis fordert den Bund und das Land Baden-Württemberg auf, die notwendige Finanzierung in Höhe von etwa 140 Millionen Euro sicherzustellen, so dass unverzüglich mit dem Bau begonnen werden kann.

Fahrplanangebot

Bedingt durch leistungsstärkere Elektrolokomotiven und die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h auf 160 km/h können die IRE-Züge künftig auf der Südbahn um etliche Minuten beschleunigt werden, so dass – unter Beibehaltung aller Anschlussverbindungen in Ulm und aller IRE-Systemhalte auf der Südbahn – zweistündlich ein direkter Anschluss in Friedrichshafen in/aus Richtung Singen mit dem IRE-Sprinter entsteht. Die Durchbindung der IRE-Sprinter bis und ab Ulm Hbf zur Herstellung der überregionalen Verbindung Bodenseegürtelbahn – Südbahn wäre dann nicht mehr notwendig. Diese Transportkette wird mit einem Umstieg in Friedrichshafen zu der IRE-Linie der Bodenseegürtelbahn hergestellt, die ab diesem Zeitpunkt wieder an ihr ursprüngliches Ziel Lindau (mit Anschlüssen nach Vorarlberg und ins Allgäu) geführt werden kann.

Im Zusammenhang mit dem Bau von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm ist ab vsl. 2019 ein schnelles stündliches (Nah-)Verkehrsprodukt geplant, welches von Würzburg kommend über Heilbronn, Stuttgart Hbf und Stuttgart Flughafen via NBS bis Ulm geführt werden soll. Es besteht hierbei ausdrücklich die Möglichkeit, diese Sprinterzüge zweistündlich von Ulm über die Südbahn bis Friedrichshafen zu verlängern.

Der Bodenseekreis fordert die Realisierung der optional vorgesehenen Sprinter-Verbindung Würzburg – Friedrichshafen, um eine quantitative Verschlechterung des Zugangebots auf der Südbahn im Zuge der Elektrifizierung zu vermeiden. Die Wirtschafts- und Tourismusregion Bodensee-Oberschwaben würde von einer schnellen überregionalen (Nah-)Verkehrsverbindung in die Landeshauptstadt und zum Flughafen Stuttgart enorm profitieren. Ein Halt dieser IRE-Linie am Flughafen Friedrichshafen ist wünschenswert, um eine Direktverbindung zwischen den Flughäfen Stuttgart und Friedrichshafen zu schaffen.

Die Elektrifizierung der Südbahn würde auch die technischen Barrieren für eine grenzüberschreitende Führung der IRE-Züge beseitigen. Es ist daher anzustreben, möglichst viele Züge direkt Richtung Vorarlberg / Ostschweiz weiterzuführen. Diese internationalen Züge sollten am Flughafen Friedrichshafen halten, der von einer schnellen und umsteigefreien Verbindung nach Vorarlberg profitieren würde (die Verkehre werden heute aufgrund der umständlichen Bahnverbindung mit einer internationalen Buslinie abgewickelt).

Haltepunkte

Das Fahrplanangebot der Bodensee-Oberschwaben-Bahn soll erhalten bleiben und – wo sinnvoll – ausgebaut werden. Zur besseren Erschließung der südlich von Meckenbeuren gelegenen Siedlungen und der Real-/Werkrealschule Buch (Prognose von über 500 Schülern in 2015) sollte die Einrichtung einer zusätzlichen BOB-Haltestelle „Meckenbeuren Buch“ und der ggf. erforderliche Ausbau der Streckeninfrastruktur im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vertiefend untersucht werden. Dies gilt auch für mögliche weitere Haltepunkte. Voraussetzung für die Realisierung ist die Bestellung durch den Aufgabenträger.

5.3.2. Bodenseegürtelbahn

Auswirkungen der Elektrifizierung von Hochrheinbahn und Südbahn

Der Bodenseekreis befürwortet die Planungen zur Elektrifizierung der Hochrheinestrecke Basel – Schaffhausen. Dieser Ausbau und auch die geplante Elektrifizierung der Südbahn bewirken allerdings größere Änderungen beim Fahrplanangebot der IRE-Linie Basel – Singen – Friedrichshafen – Ulm und auch bei den Regionalbahnen Friedrichshafen – Radolfzell – Singen.

Durch die Beschleunigung der IRE-Linie Ulm – Friedrichshafen – Lindau kann künftig ein Direktanschluss an die Bodenseegürtelbahn in Richtung Singen hergestellt werden, der heute nur durch die IRE-Sprinter-Linie gelingt. Die IRE-Linie von/nach Basel wird ab Friedrichshafen daher künftig (wieder) über die östliche Bodenseegürtelbahn bis/ab Lindau geführt, wo Anschluss in/aus Richtung Allgäu und Vorarlberg besteht. Ferner ist vorgesehen, ab dem Zeitpunkt der Elektrifizierung der Hochrheinestrecke ausschließlich Züge mit elektrischer Traktion dort einzusetzen, was eine Brechung der IRE-Linie Lindau – Basel in Singen zur Folge haben würde.

Für den Bodenseekreis ist es von Bedeutung, dass die Reiseketten Ulm – Friedrichshafen (künftig Umstieg) – Singen (künftig Umstieg) – Basel sowie Lindau – Friedrichshafen – Singen (künftig Umstieg) – Basel durch geeignete Fahrplankonzepte zunächst sichergestellt werden, so dass die Fahrgastnachfrage im schnellen überregionalen Verkehr weiterhin abgedeckt werden kann.

Die Neuordnung des schnellen IRE-Verkehrs hat allerdings (nicht nur positive) Auswirkungen auf die Regionalbahnen Friedrichshafen – Radolfzell. So sieht eine Planung des Landes Baden-Württemberg vor, dass der IRE von Ulm nach Lindau in Friedrichshafen zweistündlich einen direkten Anschluss an den IRE-Sprinter in Richtung Singen erhält. In der anderen Stunde, zu welcher der IRE-Sprinter auf der Bo-

denseegürtelbahn nicht verkehrt, soll ein direkter RegionalBahn-Anschluss in Richtung Singen geschaffen werden. Diese Planungen hätten allerdings zur Folge, dass der 60-Minuten-Takt der RegionalBahn aufgegeben werden müsste. Es würde ein „Holpertakt“ entstehen, bei welchem die RB im ungefähren Abstand von 40 und 80 Minuten verkehren.

Das hätte gravierende Auswirkungen auf den vertakteten ÖPNV im westlichen Bodenseekreis, weil alle wichtigen Busverbindungen auf den Takt der Schiene abgestimmt sind. Die heutigen Fahrplankonzepte der SeeLinie (7395), des LinzgauBus (7379/7397), ErlebnisBus (7399) und zahlreicher weiterer Regionalbuslinien könnten in der jetzigen Form nicht aufrecht erhalten werden. Der Verlust eines überwiegenden Teils der Zuganschlüsse in den Knotenpunkten Überlingen, Salem, Markdorf und Friedrichshafen wäre die unausweichliche Folge.

In der Stellungnahme zum Nahverkehrsplan teilt die NVBW mit, dass es eine zweite Planung gibt, die einen Regionalbahnstundentakt auf der Bodenseegürtelbahn vorsieht (zu Lasten bestimmter Anschlüsse im Knoten Friedrichshafen). Es ist notwendig, dass der Bodenseekreis frühzeitig in die Planungen des Landes mit einbezogen wird, so dass die beiden Fahrplanvarianten abgewogen werden können.

Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn

Die vorangehend skizzierten Fahrplankonzepte stellen aus Sicht des Bodenseekreises kein Optimum dar und führen teilweise zu Verschlechterungen für die Fahrgäste. Um solche Übergangslösungen zu vermeiden fordert der Bodenseekreis die schnellstmögliche Elektrifizierung auch der Strecke Radolfzell - Friedrichshafen.

Der am 20. Mai 2010 von Bodenseekreis, Landkreis Konstanz, anliegenden Städten und Gemeinden, den Industrie- und Handelskammern Bodensee-Oberschwaben und Hochrhein-Bodensee sowie den Regionalverbänden Bodensee-Oberschwaben und Hochrhein-Bodensee auf den Weg gebrachte „Interessenverband Bodenseegürtelbahn“ spricht sich in einer Absichtserklärung daher für eine rasche Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn aus.

Die Unterzeichner der Erklärung beabsichtigen die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn koordiniert voranzutreiben und vereint gegenüber den Entscheidungsträgern aufzutreten. Die geplanten Elektrifizierungen der Hochrheinstrecke und der Südbahn ermöglichen nur dann einen zukunftsfähigen Schienenverkehr entlang des westlichen Bodenseeraums, wenn das fehlende Teilstück Radolfzell – Friedrichshafen möglichst zeitgleich elektrifiziert wird. Nur so lassen sich attraktive interregionale Verbindungen zwischen Lindau bzw. Ulm und Basel ohne zusätzliche Umstiege in den Knotenpunkten realisieren. Die für den Tourismus und den Wirtschaftsraum Bodensee wichtige Anbindung an das Fernverkehrsnetz in Basel, Singen und Lindau kann nur so dauerhaft gewährleistet werden.

Die Bahnverbindung Basel-Singen-Friedrichshafen-Lindau-Memmingen-München (Hochrheinstrecke / Bodenseegürtelbahn / Württembergische Allgäubahn) sollte als transeuropäische Verbindung bewertet werden. Sie stellt nicht nur die Verbindung zwischen den zwei Regionen Basel und München her, sondern ermöglicht u.a. in den

Knoten Singen, Friedrichshafen und Lindau wichtige internationale Verbindungen zur Schweiz und Österreich.

Weiterentwicklung des Fahrplanangebots und der Infrastruktur

Die Kapazität der heutigen IRE-Linie Ulm – Basel ist fahrzeugseitig nicht mehr erweiterbar, da die Bahnsteiglänge in Überlingen keine Dreifachtraktion des eingesetzten VT611 zulässt. Insbesondere am Wochenende und während der Tourismussaison ist die Belegung der Züge jedoch teilweise sehr hoch. Der Fahrplan der schnellen IRE-Züge auf der Bodenseegürtelbahn sollte daher zu einem stündlichen Angebot weiterentwickelt werden, um der Fahrgastnachfrage gerecht werden zu können.

Die Elektrifizierung der westlichen und östlichen Bodenseegürtelbahn würde die technischen Hemmnisse reduzieren, die einer grenzüberschreitenden Führung der Regionalbahnen derzeit u.a. im Wege stehen. Daher wäre die Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs in Richtung Österreich (Vorarlberg) und Schweiz (Schaffhausen, Thurgau und St. Gallen) durch die Einrichtung direkter Regionalbahnen mit einem halbstündlichen Fahrplantakt mindestens in der Hauptverkehrszeit wünschenswert. Ferner sollten Regionalbahnverbindungen über die Bodenseegürtelbahn ohne Umstieg hinaus über Friedrichshafen Flughafen nach Ravensburg geführt werden.

Aufgrund der Eingleisigkeit erfordern solche erweiterten Fahrplankonzepte allerdings einen abschnittswisen Ausbau der Bodenseegürtelbahn (zusätzliche Kreuzungsgleise oder Doppelspurabschnitte) im gesamten Streckenverlauf zwischen Radolfzell, Friedrichshafen und Lindau. Die Realisierung ist daher mittel- bis langfristig anzustreben, ggf. auch stufenweise.

Der Bau neuer Haltepunkte sollte vertiefend untersucht werden, sofern dadurch eine Stärkung des SPNV erreicht werden kann (z.B. Neufrach, Birnau-Maurach, Mühlhofen, Überlingen Ost).

Kressbronn, Langenargen, Nonnenhorn und Wasserburg sollen stündliche Systemhalte der IRE-Linie Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen – Lindau werden (heute abwechselnde Bedienung im Zweistunden-Takt).

6. Finanzierung

6.1. Finanzierungsquellen

Zur Finanzierung des ÖPNV im Busbereich stehen folgende wesentliche Bausteine zur Verfügung:

- Tarifeinnahmen
- Spezialgesetzlich oder über das Finanzausgleichsgesetz (FAG) geregelte Ausgleichsleistungen des Bundes und/oder des Landes
- Zuschüsse von Dritten (zum Beispiel der Gebietskörperschaften).

Die Frage der in Zukunft zur Verfügung stehenden Finanzmittel ist für die Umsetzung der Zielsetzung des Nahverkehrsplans von zentraler Bedeutung. Eine Prognose ist, auch in Form von Szenarien, nur sehr schwer möglich. Vereinfacht dargestellt hängt die Entwicklung von

- den weiterhin zu Verfügung stehenden öffentlichen Mitteln,
- der Durchsetzbarkeit von Tarifierhöhungen,
- der Entwicklung der Gesamtnachfrage

ab.

Nachfolgend werden die wichtigsten Finanzierungsmöglichkeiten, die es neben den Tarifeinnahmen gibt, unter Einbeziehung bisheriger Aufteilungsgrundsätze und möglicher Entwicklungen dargestellt. Diese Finanzierungsquellen kommen zum Teil den Verkehrsunternehmen direkt zugute. Ein Teil wirkt indirekt (Schülerbeförderungskostenerstattung) oder begünstigt die Aufgabenträger bzw. Kommunen bei ÖPNV-Fördermaßnahmen.

Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG

Diese Zahlung erhalten die Verkehrsunternehmen dafür, dass im Ausbildungsverkehr günstigere Tarife angeboten werden. Diese, früher in einem komplizierten Verfahren jährlich ermittelten Ausgleichszahlungen, sind inzwischen pauschaliert worden und können nur in eingeschränktem Umfang angepasst werden. Die Mittel nach § 45a machen heute ca. ein Drittel der ÖPNV-Finanzierung aus. Daher wirken sich Kürzungen, wie sie zuletzt durch das so genannte „Koch/Steinbrück-Papier“ erfolgt sind, sehr stark auf die Einnahmesituation der Verkehrsunternehmen aus.

Erstattungszahlungen nach § 148 SGB IX

Für die unentgeltliche Beförderung schwer behinderter Menschen erhalten die Verkehrsunternehmen eine Erstattung, die sich aus den Fahrgeldeinnahmen und einem landesweit festgelegten oder alternativ individuell nachzuweisenden Anteil dieser Fahrgäste ergibt. Auch diese Zahlungen wurden in den letzten Jahren gekürzt.

Verbundausgleich

Das Kreisgebiet ist Teil des Verkehrsverbundes Bodensee-Oberschwaben. Durch das Angebot eines überwiegend günstigeren Einheitstarifes sind bei den Verbundunternehmen festgeschriebene Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste entstanden, die auf der Basis eines Verbundvertrages vom Land und den beteiligten Landkreisen ausgeglichen werden (Größenordnung von je 50 %). Der derzeitige Verbundvertrag wurde am 30. November 2010 abgeschlossen und läuft noch bis 31. Dezember 2018. Die Förderung besteht aus einem sich degressiv verringernden Basisteil und einem leistungsbezogenen Förderbetrag. Der Anteil des Landes wird dadurch schrittweise reduziert.

Busförderung

Grundlage ist eine Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr zur Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Fahrzeugen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz/Regionalisierungsgesetz (VwV-Fahrzeuge) vom 5. April 2002. Sie regelt die Förderung von Standardlinienbussen und von Schienenfahrzeugen einschließlich Straßenbahnen. Die Förderung erfolgt aus Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz, dem Regionalisierungsgesetz und aus anderen Quellen. Die Landeskreditbank Baden-Württemberg ist die Bewilligungsstelle für die Busförderung. Die Busförderung wird jährlich durch ein so genanntes Busprogramm neu aufgelegt, das die Förderbedingungen und die Förderhöhe regelt.

Finanzierungsausgleichsgesetz (FAG)

Das FAG regelt im Rahmen des Ausgleiches von Sonderlasten den Schullastenausgleich (Schülerbeförderung) und den Verkehrslastenausgleich. Nachdem der Hauptanteil des ÖPNV im ländlichen Raum von der Beförderung von Schülern bestimmt ist, kommt auch ein wesentlicher Finanzierungsbeitrag aus diesem Bereich. Über die Schülerbeförderungskostenerstattung werden den Schülern die Kosten der Schülermonatskarten abzüglich einer Eigenbeteiligung finanziert sowie die Einrichtung spezieller Beförderungsangebote (freigestellte Schülerverkehre oder Zusatzfahrten im öffentlichen Linienverkehr) ermöglicht.

Die Landkreise sind für diese Erstattungsaufgabe zuständig und erhalten nach § 18 FAG einen Ausgleichsbetrag vom Land, der nach mehreren Kürzungsrunden seit 1997 auf einen Festbetrag „gedeckt“ ist (landesweit 170 Mio. Euro). Um die Schülerbeförderungskostenerstattung nach den Vorgaben einer entsprechenden Kreissatzung aufrechterhalten zu können, entsteht dem Landkreis inzwischen ein jährlich anwachsendes Defizit (2010 voraussichtlich rund 1,2 Mio. Euro).

Im Rahmen des Verkehrslastenausgleichs erhalten die Landkreise nach § 28 FAG auch Zuschüsse für die allgemeine ÖPNV-Förderung. Für das gesamte Land Baden-Württemberg stehen hierfür 15 Mio. Euro zur Verfügung. Der Anteil des Landkreises in Höhe von rund 282.000 Euro dient zur Finanzierung des Haushaltsunterabschnitts „Schülerbeförderung und ÖPNV“.

Mittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden

Eine landesgesetzliche Nachfolgeregelung für das GVFG über Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden wurde in Form des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) am 15. Dezember 2010 beschlossen und ist am 1. Januar 2011 in Kraft getreten.

Mit dem Gesetz wurde eine neue Rechtsgrundlage für die Förderung von Vorhaben des kommunalen Straßenbaus und des öffentlichen Personennahverkehrs geschaffen. Bislang ist die Zuweisung von Bundesmitteln für diese Zwecke im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes geregelt gewesen, das im Zuge der Föderalismusreform I außer Kraft getreten ist. Seit dem 1. Januar 2007 erhalten die Länder vom Bund statt dessen Ausgleichszahlungen nach dem so genannten Entflechtungsgesetz. Baden-Württemberg erhält jährlich rund 165 Millionen Euro für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden.

Der Gesetz sieht vor, dass künftig neben den bisherigen Fördermöglichkeiten auch Radwege in kommunaler Baulast, Gemeindeverbindungsstraßen, Lärmschutzmaßnahmen an innerörtlichen Straßen und die Erneuerung von Schienenverkehrswegen gefördert werden können.

Zuschüsse der Gebietskörperschaften

Sofern eine eigenwirtschaftliche Realisierung durch die Verkehrsunternehmen nicht möglich war, wurde das Verkehrsangebot bisher auch durch Zuschüsse/ Beteiligungen von Gebietskörperschaften (Städte/Gemeinden/Landkreise) verbessert. Dieses Finanzierungselement wird auch künftig bei der Verbesserung des ÖPNV eine bedeutende Rolle spielen.

Durch die am 3. Dezember 2009 als direkt geltendes Recht in Kraft getretene VO (EG) 1370/07 haben sich die Rahmenbedingungen und Sichtweisen verändert. Der Ausgleich von ÖPNV-Defiziten, zum Beispiel durch Gebietskörperschaften, kann beihilferechtlich relevant sein und unter Beachtung der Freistellungsvoraussetzungen der Verordnung zur Gemeinwirtschaftlichkeit von Verkehr – und damit zu einem wettbewerblichen Vergabeverfahren – führen.

Durch die unterschiedliche Interpretation der VO (EG) 1370/07 und die noch fehlende Novellierung des PBefG als nationales Recht (siehe auch Kapitel 1.2), sowie auch der zu beachtenden Übergangsfristen, wird dieser sehr komplexe Themenbereich auch bezüglich der kommunalen Finanzhilfen noch einige Zeit mit Unklarheiten/Unsicherheiten behaftet sein. Hier wird auch die künftige Rechtsprechung von Bedeutung sein.

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, den 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. 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 anderem:

- Ein höherer Verbundausgleich der Landkreise durch einen neuen Verbundvertrag ab 2011,
- weiterhin steigende Schülerbeförderungskosten und
- längerfristig gesehen Aufwendungen, die sich vor dem Hintergrund der VO (EG) 1370/07 ergeben können.

7. Zusammenfassung

Die vorliegende Fortschreibungsfassung des Nahverkehrsplans bildet den Rahmen für die ÖPNV-Entwicklung im Bodenseekreis. Der Wirkungsbereich betrifft primär den Busbereich, für den der Landkreis als Aufgabenträger zuständig ist (§ 6 ÖPNVG).

Nach Darstellung der Grundlagen sowie rechtlichen und planerischen Vorgaben wird in Kapitel 2 die Umsetzung des bisherigen Nahverkehrsplans von 1998 bilanziert. Die darin aufgenommenen Ziele konnten fast vollständig abgearbeitet werden. Einige der allgemeinen Zielformulierungen sind auch weiterhin aktuell und finden in der neuen Fassung, zum Teil in anderer Darstellungsform, Berücksichtigung.

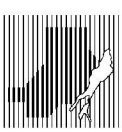
In Kapitel 3 findet eine umfangreiche Bestandsdarstellung und Analyse statt. Ein Schwerpunkt ist hierbei eine detaillierte Bewertung aller Linien, die unter anderen deutlich macht, dass insbesondere bei den Regionallinien noch ein Handlungsbedarf bei der Vertaktung und Vernetzung sowie bei der Übersichtlichkeit des Angebots und dem Fahrtenangebot, insbesondere an Wochenenden und in den Abendstunden, besteht. In eine verkehrsraumbezogene Betrachtung sind dann auch vorab erhobene Kritikpunkte, Wünsche und Anregungen von Kommunen und Verkehrsunternehmen eingeflossen.

Die auf allgemeinen Leitlinien und der Analyse aufbauenden Vorstellungen des Landkreises zur künftigen Gestaltung des öffentlichen Verkehrsangebots sind in Kapitel 5 zusammengefasst. Nach themenbezogenen, grundsätzlichen Zielsetzungen wird zum Fahrtenangebot ein anzustrebender Bedienungsumfang dargestellt, der auf einer Netzkategorisierung aufbaut und nach Verkehrszeiten differenziert ist.

Zu den Themen Vertaktung/Verknüpfung, alternative Bedienungsformen, Tarif, Fahrzeugausstattung, Haltestellengestaltung/Fahrgastinformation, Kundenorientierung und unternehmensübergreifende Zusammenarbeit sind generelle Zielsetzungen und Vorgaben für alle Linienverkehre enthalten. Die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots liegt vorrangig in der unternehmerischen Eigenverantwortung der Verkehrsunternehmen.

Für den Schienenpersonenverkehr, der nicht in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises liegt, sind eine Reihe von Maßnahmen aufgeführt, die aus Sicht des Landkreises von Bedeutung sind und deren Umsetzung weiterverfolgt werden sollte.

II. Anhang



Stand 12/07

Regionalverband
Bodensee-
Oberschwaben

Raumstruktur

Zentrale Orte *

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Unterzentrum
- Kleinzentrum

— Doppel-/ Mehrfachzentrum

Entwicklungssachsen *

- Landesentwicklungssachse
- - Regionale Entwicklungssachse

Raumkategorien *

- Verdichtungsraum
- Randzone um den Verdichtungsraum
- Verdichtungsbereiche im ländl. Raum
- Ländlicher Raum im engeren Sinne

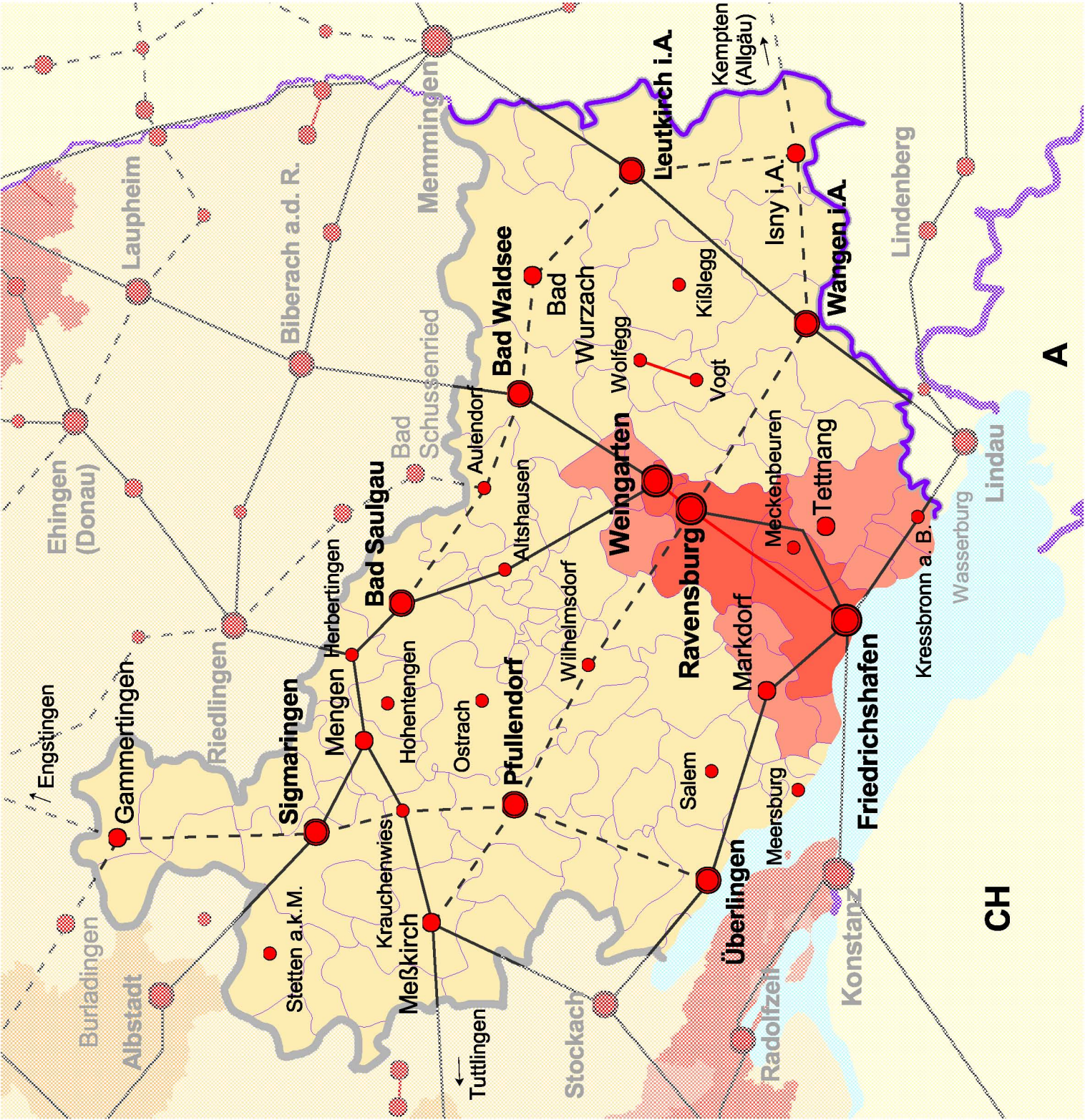
Grenzen

- Regionsgrenze
- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze

* Ober-/Mittelzentren und Raumkategorien sowie alle zentralen Orte und Entwicklungsachsen außerhalb der Region Bodensee-Oberschwaben sind nachrichtliche Übernahmen.

Karte ist nicht rechtsverbindlich!

(c) Regionalverband Bodensee-Oberschwaben



Einwohnerentwicklung Bodenseekreis 1998 - 2008

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.1998	Bevölkerung 31.12.2008	Änderungen	Änderungen in Prozent
Bermatingen	3.623	3.882	259	7,1%
Daisendorf	1.337	1.546	209	15,6%
Deggenhausertal	3.923	4.221	298	7,6%
Eriskirch	4.262	4.521	259	6,1%
Frickingen	2.568	2.761	193	7,5%
Friedrichshafen, Stadt	56.809	58.848	2.039	3,6%
Hagnau am Bodensee	1.397	1.439	42	3,0%
Heiligenberg	2.930	2.861	-69	-2,4%
Immenstaad am Bodensee	5.579	6.125	546	9,8%
Kressbronn am Bodensee	7.295	8.084	789	10,8%
Langenargen	7.116	7.777	661	9,3%
Markdorf, Stadt	11.732	12.857	1.125	9,6%
Meckenbeuren	12.770	13.379	609	4,8%
Meersburg, Stadt	5.363	5.617	254	4,7%
Neukirch	2.456	2.678	222	9,0%
Oberteuringen	4.000	4.462	462	11,6%
Owingen	3.999	4.271	272	6,8%
Salem	10.831	11.160	329	3,0%
Sipplingen	2.116	2.117	1	0,0%
Stetten	976	963	-13	-1,3%
Tettnang, Stadt	17.269	18.540	1.271	7,4%
Überlingen, Stadt	20.405	21.625	1.220	6,0%
Uhdlingen-Mühlhofen	7.621	8.032	411	5,4%
Σ Bodenseekreis	196.377	207.766	11.389	5,8%

Baden-Württemberg	10.426.040	10.749.506	323.466	3,1%
-------------------	------------	------------	---------	------

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg und eigene Berechnungen



Bevölkerungsstand der Städte und Gemeinden im Bodenseekreis

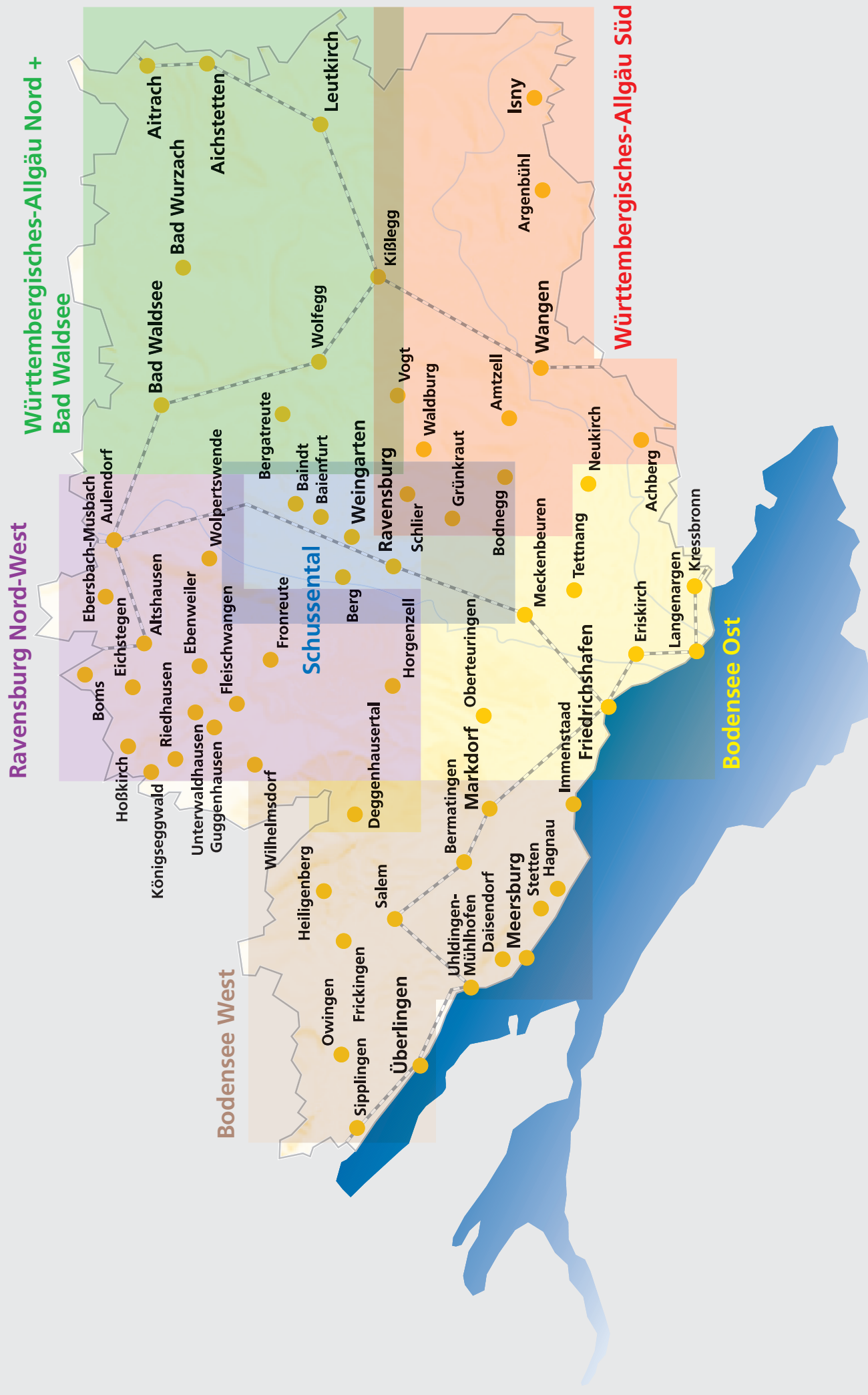
(Stand: Zahlen der Gemeinden bis Ende 2009)

Gemeinde	Einw. Gemeinde	Einwohner Ortsteile und Teilorte	
Bermatingen	3 900	Ahausen	1.157
		Bermatingen	2.743
Daisendorf	1 545	keine	
Deggenhausertal	4 231	Azenweiler	79
		Deggenhausen	681
		Ellenfurt	63
		Fuchstobel	33
		Grünwangen	180
		Harresheim	99
		Homburg & umliegende Weiler	336
		Kaltbächle	37
		Lellwangen	222
		Limpbach	66
		Mennwangen	111
		Obersiggingen	260
		Roggenbeuren	174
		Untersiggingen	606
		Urnau	414
		Wahlweiler	35
		Wattenberg	35
		Weiler	195
		Wendlingen	57
		Wippertsweiler	33
		Wittenhofen	537
Eriskirch	4 608	Eriskirch	1.066
		Mariabrunn	2.072
		Schlatt	1.470
Frickingen	2 910	Altheim	881
		Frickingen	1.609
		Leustetten	420
Hagnau	1 470	keine	
Heiligenberg	2 864	Hattenweiler	620
		Heiligenberg	1.475
		Wintersulgen	772
Immenstaad	6 270	Immenstaad	5.533
		Kippenhausen mit Frenkenbach	737
Kressbronn	8 199	Berg	195
		Betzau	274
		Gattau	279
		Gohren	189
		Hüttmannsberg	58
		Kressbronn	6.323
		Kümmertsweiler	52
		Nitzenweiler/Hohreute	68
		Poppis	82
		Retterschen	326
Langenargen	7 884	Bierkeller	695
		Langenargen	6.333
		Oberdorf	856
Meckenbeuren	13 500	Brochenzell	2.640
		Kehlen	4.397
		Liebenau	1.949
		Meckenbeuren	4.514

Neukirch	2 656	Bernried	116
		Elmenau	134
		Goppertsweiler	186
		Gunzenweiler	48
		Hinteressach	39
		Litzelmannshof	55
		Neukirch	1.242
		Oberrussenried	142
		Summerau	49
		Uhetsweiler	102
		Unterlangensee	43
		Unterrussenried	66
		Vorderessach	42
		Wildpoltsweiler	114
		Wittenberg	57
		Zannau	34
Oberteuringen	4 522	Bibruck	49
		Bitzenhofen	934
		Ferienzentrum / Panoramastraße	148
		Hefigkofen	603
		Neuhaus	155
		Oberteuringen	1.936
		Rammertshofen	314
		Unterteuringen	252
Owingen	4 226	Billafingen	720
		Hohenbodman	249
		Owingen	2.927
		Taisersdorf	330
Salem	11 249	Beuren	1.766
		Buggensegel	326
		Grasbeuren	370
		Mimmenhausen	3.084
		Mittelstenweiler	642
		Neufrach	2.210
		Oberstenweiler	372
		Rickenbach	220
		Salem	1.122
		Tüfingen	328
		Weildorf	809
Sipplingen	2 141	keine	
Stetten	972	keine	
Uhldingen- Mühlhofen	8 044	Mühlhofen	2.447
		Oberuhldingen	3.939
		Unteruhldingen	1.658

Stadt	Einw.gesamt	Ortsteile (Einw)	
Friedrichshafen	58 118	Ailingen	7.492
		Ettenkirch	1.048
		Fischbach	6.923
		Friedrichshafen Stadt	38.907
		Kluftern	3.365
		Raderach	383
Markdorf	12 858	Hepbach	669
		Ittendorf	731
		Leimbach	961
		Markdorf Stadt	10.223
		Riedheim	274
Meersburg	5 019	Baitenhausen	171
		Meersburg Stadt	4.663
		Riedetsweiler	153
		Schiggendorf	104
Tett nang	18 716	Bürgermoos	1.014
		Kau & Pfingstweid	1.648
		Laimnau	1.189
		Langnau	1.230
		Obereisenbach	1.021
		Tannau	1.049
		Tett nang Stadt	11.565
Überlingen	21 599	Bambergen	565
		Bonndorf	503
		Deisendorf	599
		Hödingen	743
		Lippertsreute	875
		Nesselwangen	523
		Nußdorf	1.337
		Überlingen Stadt	16.454

Verkehrsräume



bodo-Liniennetzplan

Legende

 Bahnlinie mit Kursbuchnummer

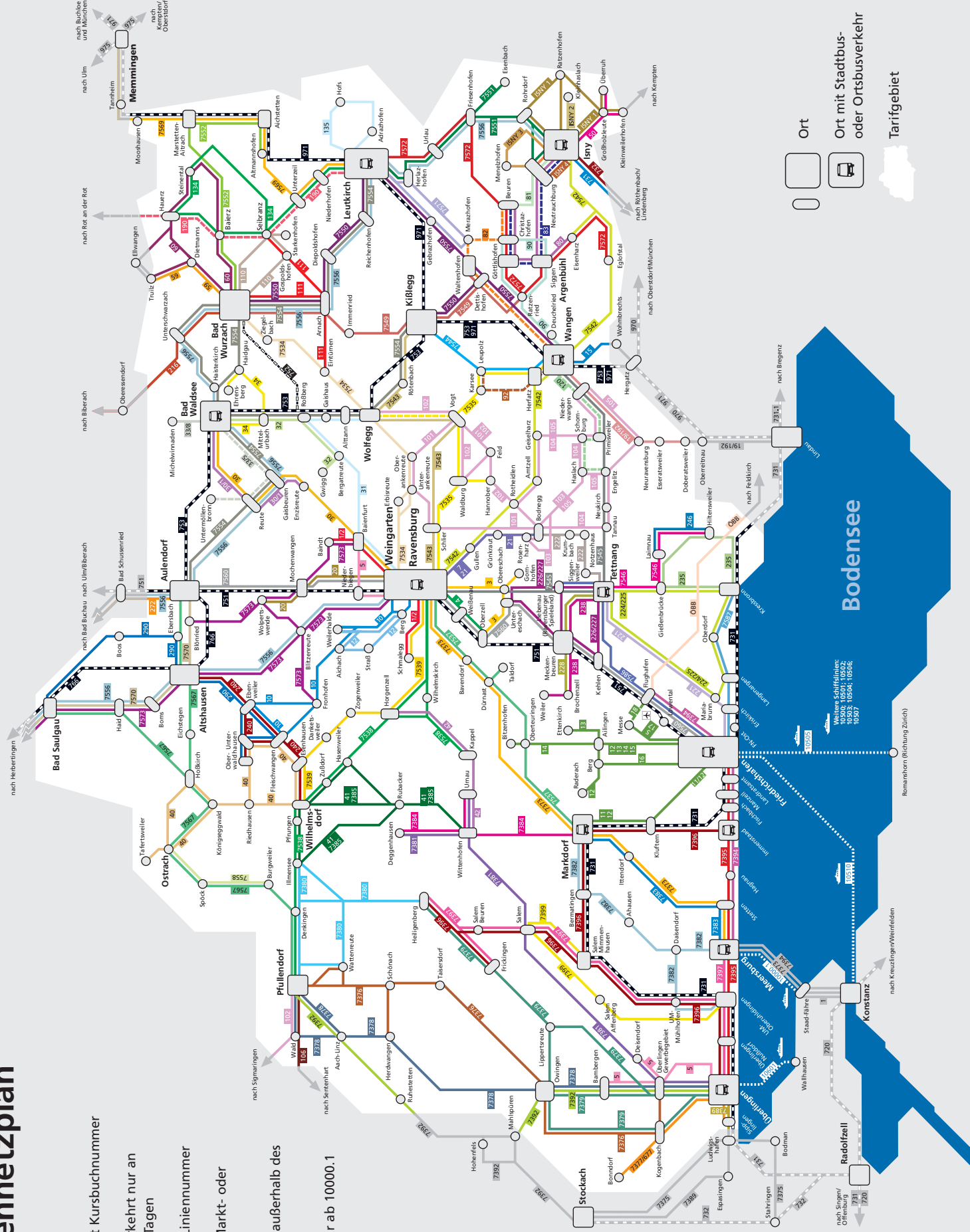
 Bahnlinie verkehrt nur an bestimmten Tagen

 Buslinie mit Liniennummer

 Buslinie an Markt- oder Messtagen

 Linien (grau) außerhalb des Tarifgebiets

 Schiffsverkehr ab 10000.1



Ort



Ort mit Stadtbus- oder Ortsbusverkehr

Tarifgebiet

Weitere Schiffslinien:
10533, 10504, 10506,
10507

Romanshorn (Richtung Zürich)

bodo-Zonenplan

Legende

- Zonenort
- Ort auf der Zonengrenze
- Zonenort mit Bahnhof
- Ort mit Bahnhof auf der Zonengrenze
- 332 Nummer des Zonenortes auf der Zonengrenze
- 🚗 Sondertarif Stadt- oder Ortsverkehr

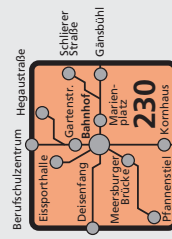
- Buslinien
- Bahnl Linien
- Bahnl inien mit kostenloser Fahrradmitnahme

Zone mit Zonennummer

Buslinie auf Korridor: Direktverbindung zwischen 2 Zonen über einen Korridor

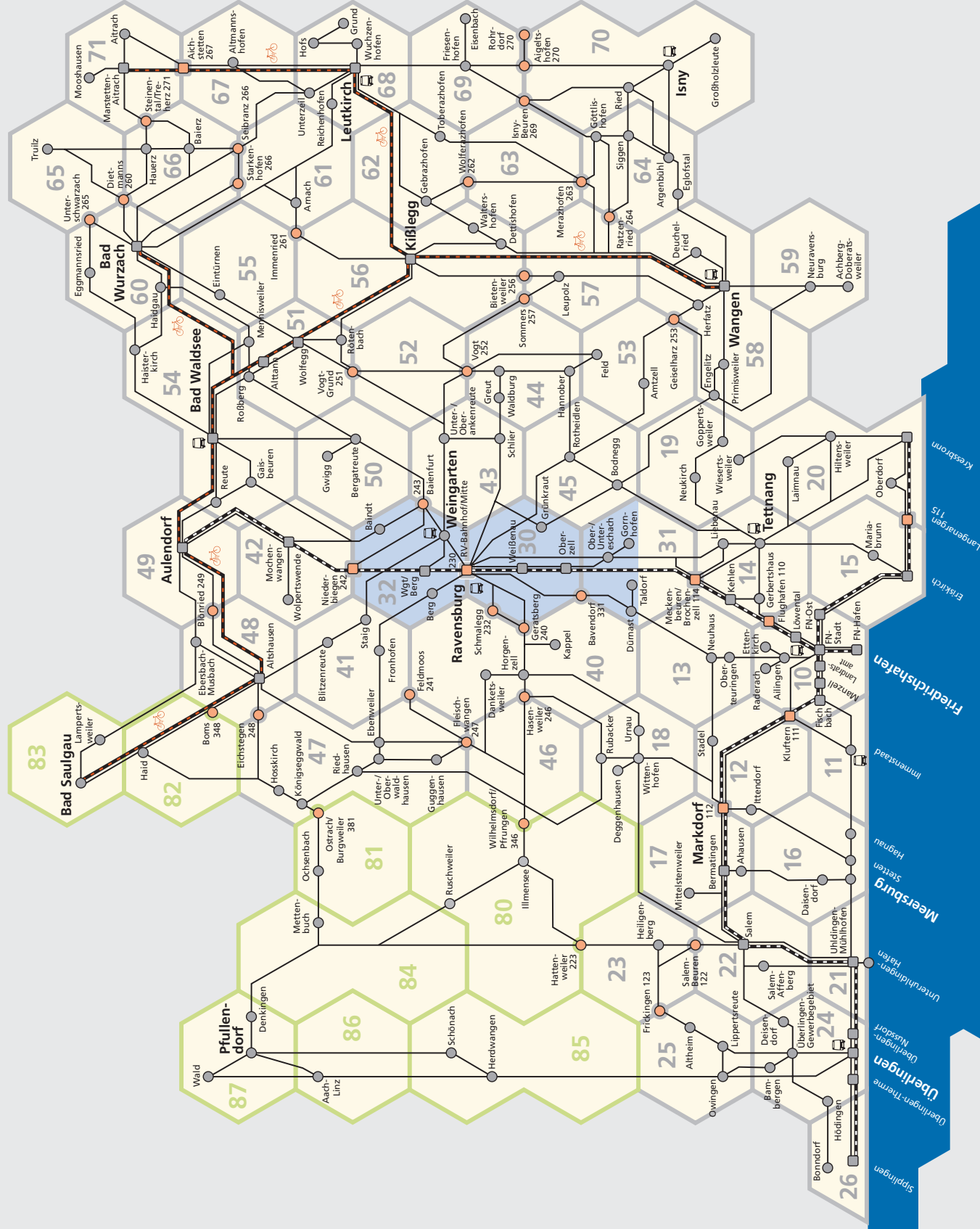
Stadttarif Ravensburg-Weingarten

Für Fahrten innerhalb der grünen Zonen gilt der Tarif des Nachbarverbundes naldo



Zone 230

Ravensburg Mitte
Zur Zone 230 gehören die alle Haltestellen die sich innerhalb der angezeigten Endhaltestellen befinden.



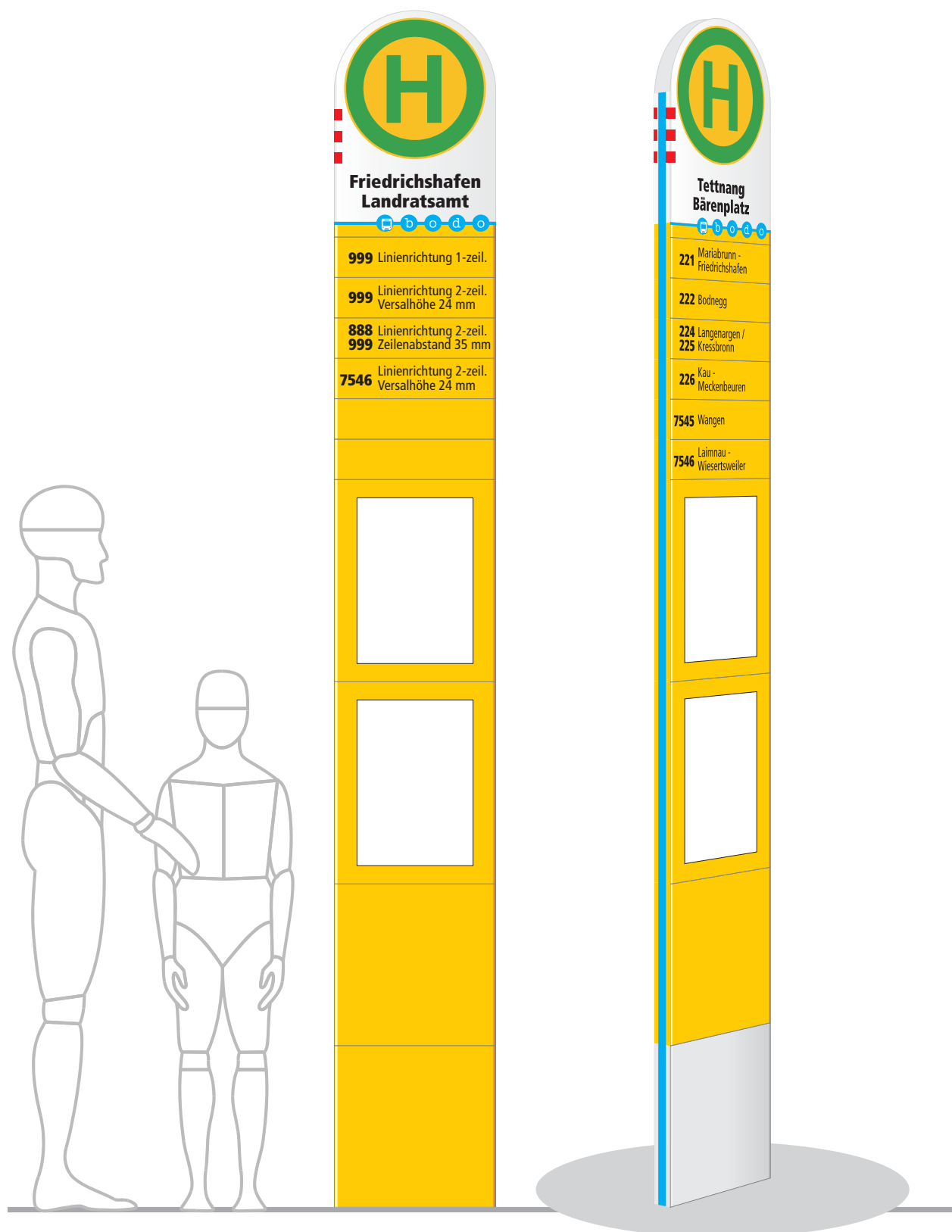
Bodensee

Legende

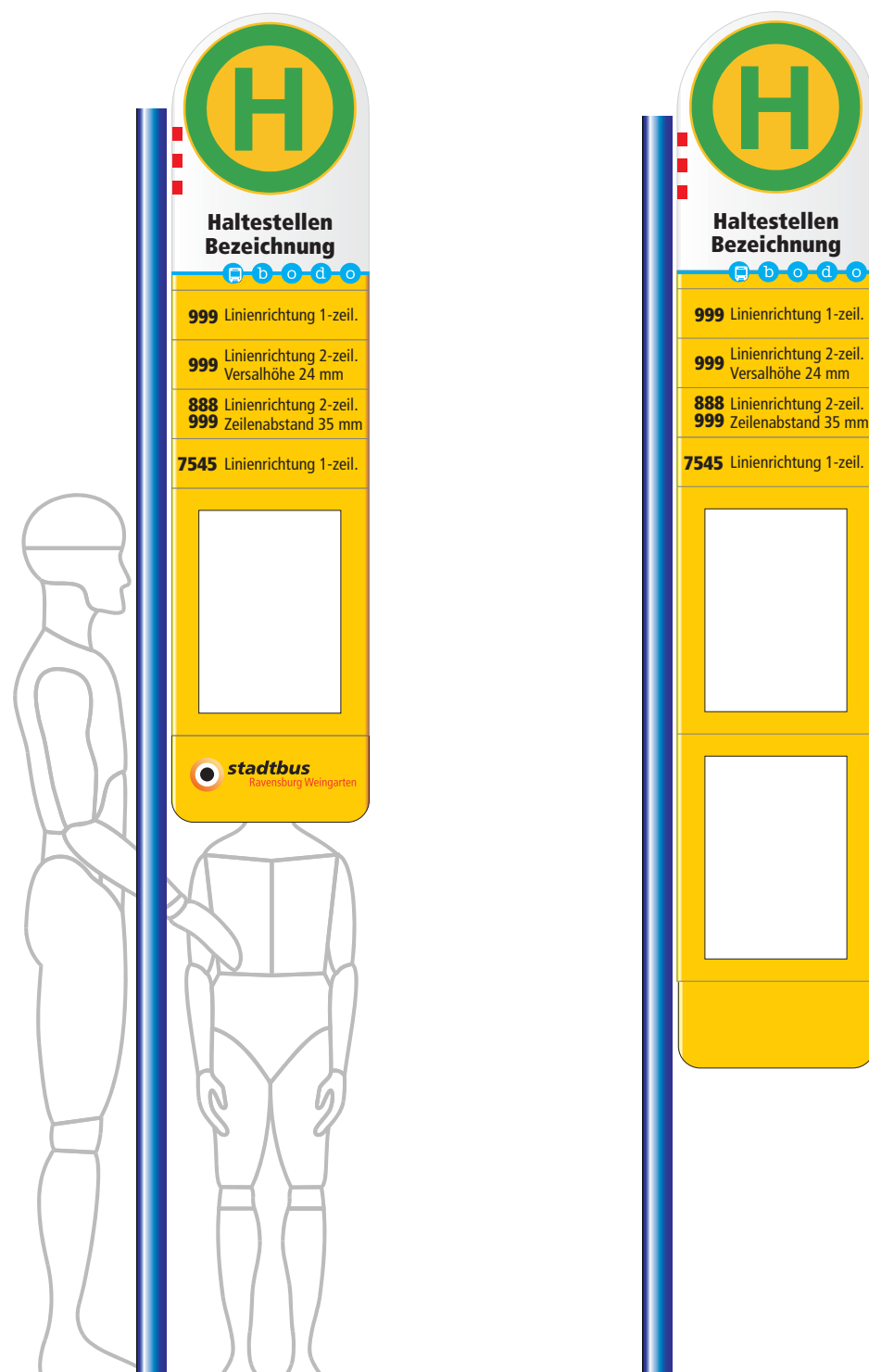
- Linie außerhalb des Verbund-
gebiets bzw. nicht relevant
für Nahrungsplan



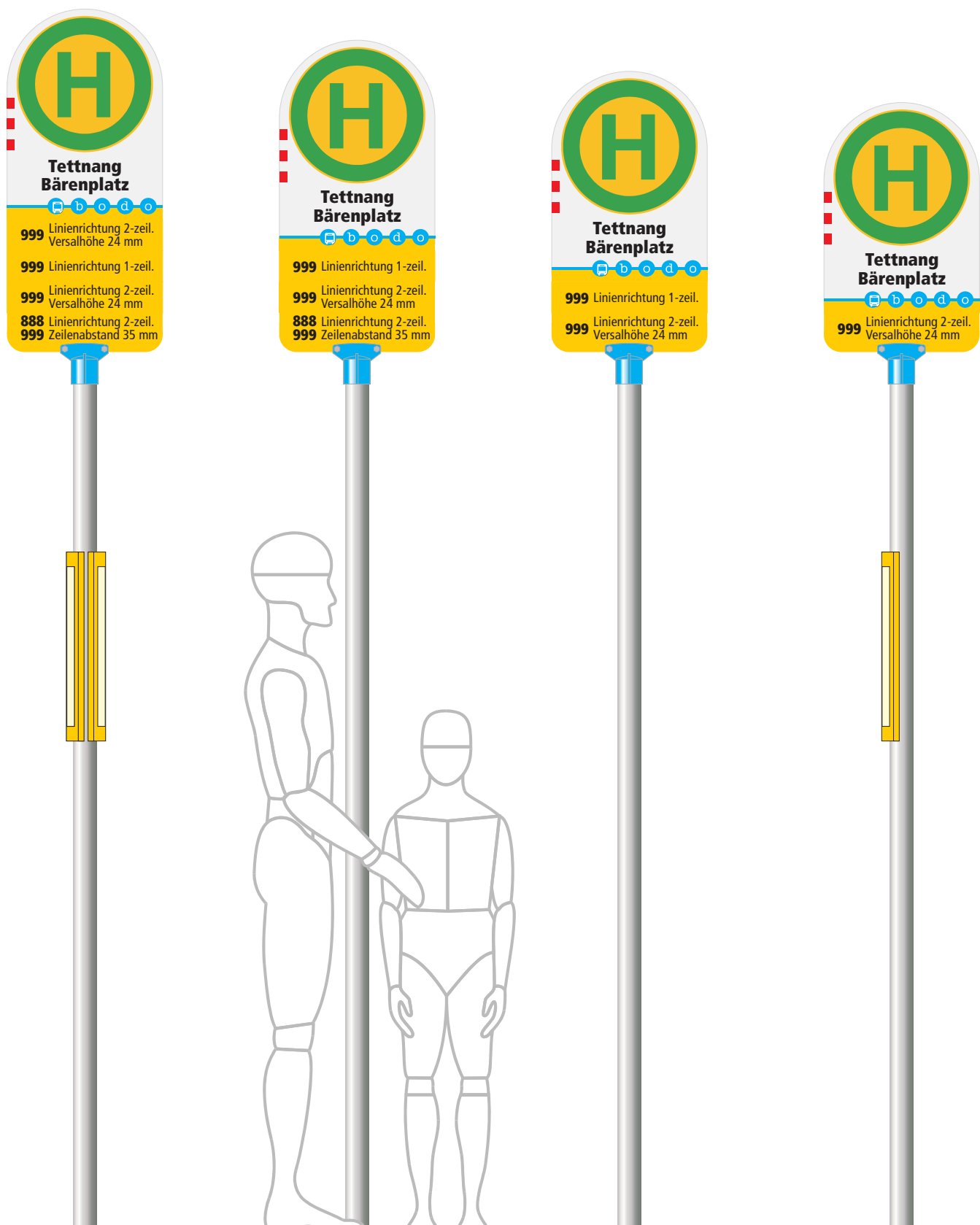
Layout Stele Typ 1 mit Warnblinkhinweis



Layout Fahne Typ 2 mit Warnblinkhinweis



Layout Flachschild Typ 3 mit Warnblinkhinweis



Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AST	Anruf-Sammel-Taxi
B	Bundesstraße
BBR	Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BOB	Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG
bodo	Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mbH
BOKraft.....	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
B + R	Bike and Ride
bspw.	beispielsweise
BVerfG.....	Bundesverfassungsgericht
BVWP	Bundesverkehrswegeplanung
BZ	Bildungszentrum
bzw.	beziehungsweise
ca.	cirka
d.h.	das heißt
DB AG	Deutsche Bahn AG
E-Bike	Elektrofahrrad
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft
EFD	Elektronischer Fahrscheindrucker
EFM	Elektronisches Fahrgeldmanagement
EG	Europäische Gemeinschaft
EKrG.....	Eisenbahnkreuzungsgesetz
EntflechtG.....	Entflechtungsgesetz
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR.....	Euro
evtl.	eventuell
FAG	Finanzausgleichsgesetz
GHS.....	Grund- und Hauptschule
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVP	Generalverkehrsplan Baden-Württemberg
h	Stunde
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC.....	InterCity
ICE	InterCityExpress
IHK	Industrie- und Handelskammer
IR.....	InterRegio

IRE	InterRegioExpress
ITF	Integraler Taktfahrplan
K	Kreisstraße
KBS	Kursbuchstrecke
km.....	Kilometer
L	Landesstraße
L-BGG	Landes-Behindertengleichstellungsgesetz
LSA.....	Lichtsignalanlage
LUVPG	Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr.....	Montags bis Freitags
Mrd.	Milliarden
MTU.....	Maschinen- und Turbinen Union
NVBW.....	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
o.a.	oben angegeben
ÖBB.....	Österreichische Bundesbahnen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG.....	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personenverkehrs
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+ R	Park and Ride
PBefG.....	Personenbeförderungsgesetz
Pedelec.....	Pedal Electric Cycle
Pkm	Personenkilometer
Pkw.....	Personenkraftwagen
RAB	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)
RBO.....	Regionalverkehr Bodensee-Oberschwaben GmbH
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
resp.	respektive
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGB.....	Sozialgesetzbuch
SMK.....	Schülermonatskarten
So	Sonntags
sog.	sogenannt
SPNV.....	Schienenpersonennahverkehr
Std.	Stunde

SUP	Strategische Umweltprüfung
SVF	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH
SVZ	Schwachverkehrszeit
T€	Tausend Euro
u.a.	unter anderem
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VE.....	Verbundergebnis
VHB	Verkehrsverbund Hegau-Bodensee
VO	Verordnung
VT.....	Verbrennungstriebwagen
VwV	Verwaltungsvorschrift
z.B.	zum Beispiel
ZF	Zahnradfabrik Friedrichshafen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof