Landratsamt Bodenseekreis

Neukonzeption Nahverkehrsplan des Bodenseekreises

Juni 2025

plan:mobil
VERKEHRSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG

Impressum

Auftraggeber:

BODENSEEKREIS

Landratsamt Bodenseekreis
Amt für Bauen, Klima und Mobilität
Albrechtstrasse 77
88045 Friedrichshafen
www.bodenseekreis.de

Bearbeitung durch:

plan:mobil
VERKEHRSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG

plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung
Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Bearbeitung durch: Frank Büsch, Christian Kühn, Sophie Stutz

Der Nahverkehrsplan für den Bodenseekreis besteht aus diesem Berichtsband mit Anhang sowie einem Anlagenband.

Er wurde am 08.04.2025 durch den Kreistag des Bodenseekreises beschlossen. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Stand: 03.07.25

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 6

1.1 Anlass 6

1.2 Planungsprozess 6

2 Rahmenbedingungen 8

2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen 8

2.2 Übergeordnete Rahmenplanungen 13

2.2.1 Rahmenplanungen des Landes Baden-Württemberg 13

2.2.2 Lokale Rahmenpläne und Konzepte im Bodenseekreis 17

2.3 Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger 27

2.4 Organisationsstruktur und Finanzierung des ÖPNV 30

2.5 Bilanzierung des NVP 2011 sowie der Teilfortschreibung 2017 31

3 Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren 33

4 Struktur und Analyse des Untersuchungsraums 35

4.1 Raumstrukturanalyse 35

4.1.1 Einwohnerinnen und Einwohner 36

4.1.2 Arbeitsplätze und Pendlerrelationen 40

4.1.3 Schulstruktur und Hochschulstandorte 43

4.1.4 Einzelhandel und Versorgung 43

4.1.5 Freizeit und Tourismus 44

4.2 Bestandsaufnahme Mobilität 47

4.2.1 Angebot im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) 47

4.2.2 ÖPNV-Angebot 47

Schienenpersonennahverkehr - SPNV 47

Regionalbusverkehre 49

Stadtverkehr Friedrichshafen 52

Stadtverkehr Tettnang 54

Stadtverkehr Überlingen 55

Ortsbus Meersburg 56

Touristisches Nahverkehrsangebot 56

Bedarfsverkehre 57

Bürgerbusse 58

Autonome Shuttles 59

4.2.3 Nachfrage und Motorisierungsgrad ... 59
4.2.4 Ergänzende Mobilitätsangebote ... 61
4.3 Zukünftige Entwicklungstendenzen (bis 2030) ... 63
4.3.1 Bevölkerungsentwicklung ... 63
4.3.2 Planungsvorhaben der Städte und Gemeinden ... 64
4.3.3 Entwicklung der Motorisierung ... 69
5 Handlungsfelder und Anforderungen ... 70
5.1 Handlungsfelder für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und der Infrastruktur 70
5.1.1 Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems als integraler Bestandteil des Verkehrssystems ... 70
5.1.2 Barrierefreiheit im ÖPNV ... 72
5.1.3 ÖPNV und Umwelt ... 72
5.1.4 ÖPNV und Wirtschaftlichkeit ... 73
5.1.5 Betrieb ... 75
5.1.6 Infrastruktur ... 76
5.1.7 Tarif und Vertrieb ... 81
5.1.8 Digitalisierung, Marketing und Fahrgastinformation ... 81
5.1.9 Tourismus ... 82
5.1.10 Weitere Handlungsfelder ... 83
5.1.11 Organisation ... 83
5.2 Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ... 85
5.2.1 Betriebs-/ Verkehrszeiten ... 87
5.2.2 Erschließungsqualität ... 88
5.2.3 Netzhierarchie und Bedienungsqualität ... 89
5.2.4 Verknüpfungspunkte und Umsteigezeiten ... 94
5.2.5 Netz- und Fahrplangestaltung ... 96
5.2.6 Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit ... 97
5.2.7 Garantie- und Serviceleistungen ... 98
5.3 Anforderungen an die Barrierefreiheit und Anforderungen spezieller Nutzergruppen 98
5.3.1 Leitsätze und Priorisierung ... 100
5.3.2 Bewertung und Priorisierung der Haltestellen ... 101
5.4 Standards für die Beförderungsqualität ... 102
5.4.1 Qualitätsstandards Haltestellen ... 102
5.4.2 Qualitätsstandards Fahrzeuge ... 107

5.4.3 Anforderungen an den Schulverkehr ... 112
5.4.4 Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards ... 113
5.4.5 Anforderungen an die Sicherheit ... 116
5.4.6 Qualitätsstandards Betriebs- und Störungsmanagement ... 116
5.4.7 Qualitätsstandards Digitalisierung, Marketing und Fahrgastinformation ... 117
5.4.8 Anforderungen an Tarif und Vertrieb ... 119
5.4.9 Anforderungen an die Kundeninformation und das Beschwerdemanagement 121
5.4.10 Anforderungen an Mobilitätsstationen und Bike+Ride-Anlagen ... 121
5.4.11 Anforderungen an das Qualitätsmanagement ... 123

6 Angebotsbewertung ... 126

6.1 Bewertung der Verkehrsbedienung ... 126
6.1.1 Erschließungsqualität ... 126
6.1.2 Bedienungsqualität ... 129
6.1.3 Verbindungsqualität ... 130
6.1.4 Angebots- und Systemwirksamkeit ... 135
6.1.5 Bewertung der Netz- und Fahrplangestaltung ... 138
6.1.6 Bewertung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ... 139
6.1.7 Bewertung der Garantie- und Serviceleistungen ... 140
6.2 Bewertung der Beförderungsqualität ... 141
6.2.1 Bewertung der Haltestellen ... 141
6.2.2 Bewertung der Fahrzeuge ... 148
6.2.3 Bewertung des Fahrpersonals ... 148
6.2.4 Bewertung des Betriebs- und Störungsmanagements ... 149
6.2.5 Bewertung von Marketing, Fahrgastinformation und Vertrieb ... 149
6.2.6 Bewertung des Tarifs ... 151
6.2.7 Bewertung von Verleihsystemen und Mitnahmeangeboten, der Fahrradmitnahme sowie Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen ... 153
6.2.8 Bewertung des Qualitätsmanagements ... 154
6.3 Fazit der Bewertung und Handlungsempfehlungen für die Maßnahmenkonzeption 155

7 Maßnahmenkonzeption ... 157

7.1 Anregungen zur Weiterentwicklung des SPNV-Angebots ... 157
7.2 Handlungsfeld Netz und Angebot ... 160
7.2.1 Maßnahmen ... 160
7.2.2 Prüfaufträge ... 164

7.3 Handlungsfeld Betrieb und Infrastruktur ... 170
7.3.1 Maßnahmen ... 170
7.3.2 Prüfaufträge ... 175
7.4 Handlungsfeld Kommunikation und Marketing ... 180
7.4.1 Maßnahmen ... 180
7.4.2 Prüfaufträge ... 183
7.5 Handlungsfeld Digitalisierung, Tarif, Vertrieb und Service ... 184
7.5.1 Maßnahmen ... 184
7.5.2 Prüfaufträge ... 188

8 Bewertung, Wirkung, Priorisierung und Umsetzung ... 194
8.1 Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen ... 194
8.2 Finanzielle Wirkungen der Maßnahmenkonzeption ... 197
8.3 Priorisierung und Umsetzung ... 200

9 Bildung von Linienbündeln ... 203
9.1 Kriterien für die Festlegung von Linienbündeln ... 203
9.2 Konkrete Ausgestaltung der Linienbündel für den Bodenseekreis ... 204
9.3 Ergebnis der Bildung von Linienbündeln ... 208
9.4 Beschreibung der einzelnen Linienbündel ... 209
9.4.1 Linienbündel 1 - Überlingen ... 209
9.4.2 Linienbündel 2 – Friedrichshafen ... 210
9.4.3 Linienbündel 3 – Tettnang ... 211
9.4.4 Linienbündel 4 – Südost ... 212
9.4.5 Linienbündel 5 – Ost ... 213
9.4.6 Linienbündel 6 – Süd ... 215
9.4.7 Linienbündel 7 – Mitte ... 217
9.4.8 Linienbündel 8 – Nordwest ... 218
9.4.9 Linienbündel 9 – Nordost ... 219

10 Liniennummernsystematik ... 221
10.1 Hierarchisierung ... 221
10.2 Liniennummern und Anwendung ... 222

11 Blick in die Zukunft: Was ist zu tun? ... 225

12 Anlage ... 226
I Kartenband ... 226

II Neue Wohngebiete seit 2015 227
III Schulstandorte und Schülerzahlen im Bodenseekreis 229
IV Stationäre Einrichtungen der Altenhilfe im Bodenseekreis 234
V Stationäre Einrichtungen für Menschen mit Behinderung im Bodenseekreis 236
VI Bedeutende Freizeiteinrichtungen im Bodenseekreis 238
VII Fahrradinfrastruktur in den Gemeinden 242
VIII Geplante Wohngebiete im Bodenseekreis bis 2030 248
IX Linienübersicht Analyse (Fahrplanstand 2023) 252

Abbildungsverzeichnis 266

Tabellenverzeichnis 267

1 Einleitung

1.1 Anlass

Nach § 6 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg (ÖPNVG BW) sind Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die Stadt- und Landkreise. Zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV definieren die Aufgabenträger entsprechend den Maßgaben in § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) bzw. § 11 des ÖPNVG BW die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes in einem Nahverkehrsplan (NVP).

Für den Bodenseekreis wurde zuletzt 2011 ein NVP erstellt und beschlossen. Dieser wurde in den Folgejahren ansatzweise umgesetzt. Im Jahr 2017 wurde eine Teilfortschreibung zu den Themenfeldern Barrierefreiheit, Haltestellengestaltung und Fahrgastinformation vorgenommen.

Seit dem Jahr 2019 wurden erhebliche Angebotsverbesserungen im Bodenseekreis diskutiert und geplant. Diese Planungen mündeten in eine Umsetzungskonzeption „Vision 2024“, deren Umsetzung der Kreistag des Bodenseekreises am 24.01.2023 beschlossen hat. In diesem Zusammenhang hat der Aufgabenträger Bodenseekreis beschlossen, den NVP fortzuschreiben und an die aktuellen Entwicklungen im Kreisgebiet anzupassen.

1.2 Planungsprozess

Die Bearbeitung zur Neuaufstellung des NVP erfolgt durch den Aufgabenträger und das beauftragte Planungsbüro plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung. Die Bearbeitung wurde im März 2023 begonnen, Bearbeitungsstand bzw. redaktionelle Aktualität der verwendeten Daten und Informationen der Analyse des Untersuchungsraumes sowie der Angebotsbewertung ist Sommer/Herbst 2023. Einzelne insbesondere für die Maßnahmenentwicklung relevante Bearbeitungsstände wurden noch weiter aktualisiert bis zum Jahresbeginn 2025.

Im Herbst 2024 wurde die Bearbeitung mit der Erstellung des NVP-Entwurfs abgeschlossen. Daran angeschlossen hat sich die Phase der politischen Beratung im Fachausschuss sowie die Einbringung des NVP-Entwurfs in das Anhörungsverfahren im Zeitraum zwischen Oktober und Dezember 2024.

Begleitet wurde die Neuaufstellung des NVP durch die Beteiligung verschiedener Planungspartner:

- Städte und Gemeinden (u.a. mit einer Abfrage zu Beginn der Arbeiten sowie einer Abstimmung zum Zwischenstand mit Ergebnissen der Analyse und der Anpassung des Anforderungsprofils)
- Stakeholder aus dem Bereich Tourismus (u.a. mit einer Beteiligung des ÖV Bodenseeraum sowie der Deutsche Bodensee Tourismus GmbH)

- Verkehrsunternehmen (u.a. mit einer Abfrage zu Beginn der Arbeiten sowie Abstimmungen zu konkreten Maßnahmenthemen)
- Verkehrsverbund bodo (u.a. Abstimmungen zum Leitbild und zum Anforderungsprofil sowie zu konkreten Maßnahmenthemen)
- Politische Gremien (Vorstellung der Bearbeitungsstände in fünf Sitzungen des Ausschusses für Nahverkehr)
- Bürgerinnen und Bürger (Online-Beteiligung zur Aufnahme von Hinweisen und Anregungen (im Mai/Juni 2023)

Der folgende Zeitplan zeigt die verschiedenen Arbeitsschritte zeitlich eingeordnet auf:

Abbildung 1: Zeitplan der Arbeitsschritte NVP

Arbeitsschritt	Zeitraum
Bearbeitungsstart	Ende März 2023
Rahmenbedingungen und Verkehrsprognose	März – Sept. 2023
Online-Beteiligung	Mai – Juni 2023
Rückmeldungen der Kommunen mit Anregungen/Hinweisen	Bis Mitte Januar 2024
Bestandsaufnahme und Bestandsbewertung	Juni 2023 – April 2024
Leitbild, Zielsetzungen und Rahmenvorgaben	April 2023 – Juli 2024
Abstimmungen mit bodo zu Qualitäten/Rahmenvorgaben	März - Juli 2024
Maßnahmen- und Umsetzungskonzept und Wirkungsanalyse	Jan. 2024 – Juli 2024
Linienbündelungskonzept und Vergabeverfahren	Juli 2024
Entwurf NVP und Abstimmung	August – September 2024
Entwurf NVP in ANV-Sitzung und anschließende Anhörung	ANV 02.10.2024, Oktober – Dezember 2024
Auswertung und Fertigstellung NVP	Januar - Februar 2025
Vorberatung zur Beschlussfassung	ANV 13.03.2025
Beschluss NVP in der 1. Kreistagssitzung 2025	08.04.2025

2 Rahmenbedingungen

2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

EU-Verordnung 1370/2007

Grundlegend ist die seit 03.12.2009 gültige Verordnung (EG) 1370/07 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Sie enthält neben beihilferechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe.

Die Verordnung gilt unmittelbar und setzt sich gegen nationale Rechtsnormen durch.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im ÖPNV sowie für das Genehmigungsverfahren. Es legt damit den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest.

In der zum 1. Januar 2013 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wird in § 8 Abs. 3 als Zielsetzung des ÖPNVs eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen definiert:

> *„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen (…)“.*

Der NVP dient somit als Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Die Regelungen zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung der Aufgabenträger des ÖPNV bleiben den Ländern vorbehalten.

Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG BW)

Die vorab dargestellten europäischen und nationalen Vorgaben werden durch Gesetze der einzelnen Bundesländer konkretisiert. Das ÖPNVG BW regelt u. a. die Aufgabenträgerschaft (§ 6) und die Finanzierung des ÖPNV (§ 13). Daneben werden Grundsätze (§ 3) und Leitlinien (§ 4) für die ÖPNV-Planung formuliert. In § 11 und § 12 werden die Inhalte sowie der Prozess der Aufstellung des NVP geregelt.

Gemäß § 11 haben die Aufgabenträger für ihr Gebiet zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNVs einen NVP auszustellen. Berücksichtigt werden müssen mindestens:

Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im ÖPNV und dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes:

- Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse Modal Split);
- Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartendem Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr (MIV) und im ÖPNV (Verkehrsprognose);
- Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNVs sowie dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes;
- Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im ÖPNV;
- geplante Investitionen für Zwecke des ÖPNVs mit ihren voraussichtlichen Kosten und der Finanzierung.

Der NVP soll durch einen Nahverkehrsentwicklungsplan ergänzt werden mit Aussagen zur/zu

- angestrebten Entwicklung der Verkehrssituation, die auch über den Planungszeitraum des NVP hinaus reichen;
- angestrebten Angebotsverbesserungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht mit Darstellung der Fördermöglichkeiten.

Bei der Vorbereitung des NVP sind nach § 12 die Gemeinden im Gebiet des Aufgabenträgers, der örtlich zuständige Träger der Regionalplanung, die Straßenbaulastträger, die vorhandenen Verkehrsunternehmer sowie die für die Erteilung von Genehmigungen für Linienverkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz zuständigen Behörden zu beteiligen. Soweit Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger vorhanden sind, sind diese anzuhören. Andere Stellen können beteiligt werden.

Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (BGG)

Neben dem PBefG und dem ÖPNVG BW sind im BGG Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgesetzt. Gemäß § 8 Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) vom 01. Mai 2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr" zu gewährleisten. Dort heißt es:

> „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt."

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt definiert:

> "Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig."

Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen

Barrierefreiheit wird gemäß § 3 Abs. 2 Landes-Behindertengleichstellungsgesetz Baden-Württemberg (L-BGG) wie folgt definiert:

> „Barrierefrei sind Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Eine besondere Erschwernis liegt auch dann vor, wenn Menschen mit Behinderungen die Mitnahme oder der Einsatz benötigter Hilfsmittel verweigert oder erschwert wird."

Gemäß § 7 des Landes-Behindertengleichstellungsgesetz Baden-Württemberg (L-BGG) ist die „Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr" herzustellen. Dort heißt es:

> „(1) Bei Neubau- und Umbaumaßnahmen sind bauliche und andere Anlagen nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften, insbesondere der Landesbauordnung Baden-Württemberg, barrierefrei herzustellen.
>
> (2) Neu zu errichtende öffentliche Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und neu zu beschaffende Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen

Rechtsvorschriften des Landes barrierefrei zu gestalten. Bei großen Umbau- oder Erweiterungsmaßnahmen sollen diese nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes barrierefrei gestaltet werden."

Clean Vehicles Directive (Richtlinie 2019/1161/EU)

Eine neue gesetzliche Grundlage, die für den ÖPNV relevant ist und die die Umstellung der Busse auf alternative Antriebe reguliert, ist die am 1. August 2019 in Kraft getretene EU-Richtlinie „Clean Vehicles Directive (Richtlinie 2019/1161/EU, im Folgenden CVD)". Gemäß der CVD wird seit dem 2. August 2021 die Einhaltung bestimmter Quoten für saubere und emissionsfreie Fahrzeuge vorgesehen.

Die CVD gilt für die Beschaffung von Fahrzeugen durch öffentliche Auftraggeber (z. B. Städte und Kreise).

Die Verkehrsunternehmen sind im Rahmen der CVD als Sektorenauftraggeber anzusehen. Ebenso sind sie für die Beschaffung der Fahrzeuge zuständig und erbringen den die Verkehrsleistung innerhalb des öffentlichen Dienstleistungsauftrages. Die wettbewerbliche oder direkte Beauftragung von Verkehrsleistungen erfolgt durch den Aufgabenträger gemäß der VO (EG) Nr. 1370/2007.

Die CVD gilt nur, wenn das Vergabevolumen oberhalb der EU-Schwellenwerte liegt. Im Busbereich sind regelmäßig nur Linienbusse erfasst, Reisebusse bleiben außen vor. Für eigenwirtschaftliche Verkehre gelten die Vorgaben nur, wenn das jeweilige Verkehrsunternehmen als Sektorenauftraggeber anzusehen ist.

Die Richtlinie gilt für Aufträge, bei denen die Vergabe nach dem 2. August 2021 eingeleitet wurde. Maßgeblich hierfür sind bei wettbewerblichen Vergaben das Datum der Auftragsbekanntmachung und bei Direktvergaben das Datum der Vorabbekanntmachung.

Die EU-Richtlinie wurde auf Bundesebene über das „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG)" in nationales Recht umgesetzt, welches am 15.6.2021 in Kraft trat. Es legt in § 5 fest, dass die Einhaltung der Richtwerte den Aufgabenträgern obliegt.

Die für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Quoten laut CVD sind in zwei Phasen unterteilt, die Quoten beziehen sich jeweils auf den Durchschnitt aller in diesen Phasen abgeschlossenen Verträge. Insofern muss bereits für Verfahren, die ab Sommer 2021 und bis Ende 2025 durch die Vergabe des Auftrags abgeschlossen werden, für mindestens 22,5 % der Fahrzeuge „Emissionsfreiheit" und für weitere mindestens 22,5 % der Fahrzeuge „Sauberkeit" gewährleistet sein. Ab Anfang 2026 erhöhen sich diese Quoten auf jeweils mindestens 37,5 %. Für die Zeit ab 2030 ist eine Anschlussregelung zu erwarten.

Als emissionsfrei („zero-emission") gilt ein Bus, wenn er keinen Verbrennungsmotor enthält oder weniger als 1 Gramm CO2 pro Kilometer ausstößt. Das trifft auf Oberleitungs-, Batterie- und Wasserstoff- bzw. Brennstoffzellenbusse zu.

Als sauber („clean“) gilt ein Fahrzeug unter folgenden Bedingungen:

- Es nutzt alternative Kraftstoffe gemäß der Richtlinie 2014/94/EU Artikel 2 (1). Demnach sind neben emissionsfreien Bussen auch solche sauber, die mit Biokraftstoffen (Kraftstoffe auf Basis von Biomasse), synthetischen und paraffinhaltigen Kraftstoffen (Power-to-Gas, GTL, HVO) und Gas (CNG, LNG, LPG, Biomethan) angetrieben werden. Auch Plug-In Hybridbusse sind „clean“.
- Ausgeschlossen ist die Nutzung alternativer Kraftstoffe, deren Herkunft im Konflikt mit der Lebensmittelproduktion steht oder die Entwaldung großer Flächen beschleunigt. Außerdem dürfen bei Fahrzeugen, die mit flüssigen Biobrennstoffen oder synthetischen oder paraffinhaltigen Kraftstoffen betrieben werden, die alternativen Kraftstoffe nicht mit konventionellen, fossilen Brennstoffen vermischt werden.
- Der Ausstoß von Stickoxiden und Feinstaub soll darüber hinaus für kleinere Fahrzeugtypen in der ersten Phase 20 % unter den geltenden Grenzwerten liegen.
- Die dargestellten Quoten und Zeiträume gelten bundesweit und werden 1:1 auf die Länder heruntergebrochen. Das SaubFahrzeugBeschG legt fest, dass öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber die Mindestziele grundsätzlich bei ihren Beschaffungsvorgängen in den jeweiligen Referenzzeiträumen einzuhalten haben. Insofern wird dies auch der Bodenseekreis als Aufgabenträger bei den anstehenden Ausschreibungen beachten müssen.

2.2 Übergeordnete Rahmenplanungen

2.2.1 Rahmenplanungen des Landes Baden-Württemberg

Wichtige Rahmenplanungen, die für die Neuaufstellung des NVP Relevanz haben, sind:

Generalverkehrsplan Baden-Württemberg (2010)

Der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 enthält folgende Aussagen zum SPNV im Untersuchungsraum:

- Lücken im landesweiten Angebot sollen vorrangig geschlossen und Kapazitätsengpässe beseitigt werden. Dabei soll ein leistungsfähiges Basissystem im Stundentakt von 6:00 – 21:00 Uhr an Werktagen und ein Zweistundentakt zwischen Samstag 12:00 Uhr und Sonntag 21:00 Uhr die Grundversorgung sicherstellen. In verschiedenen Verkehrsräumen wird dieses Angebot durch S-Bahn-Verkehre, Regionalstadtbahnen und Regionalexpress-Verbindungen ergänzt.
- Darüber hinaus sind weitere Strecken wie Radolfzell–Friedrichshafen (Bodenseegürtelbahn) für eine Elektrifizierung vorgesehen
- Die Südbahnstrecke Ulm–Friedrichshafen wurde zwischenzeitlich elektrifiziert.
- Der Bahnhof in Friedrichshafen als Knotenbahnhof ist barrierefrei ausgebaut, um die Wartebereichsqualität zu verbessern
- Der Generalverkehrsplan prognostiziert ein weiterhin steigendes Verkehrsaufkommen. Orientiert wird sich hierbei am Prognosehorizont 2025. Die Nachfrage im ÖPNV bleibt trotz zurückgehender Bevölkerungszahlen bis 2025 unverändert. Gleichzeitig nehmen die durchschnittlichen Reiseweiten zu, so dass der öffentliche Verkehr im Jahr 2025 eine deutlich höhere Verkehrsleistung als heute erbringen wird.
- Weiterhin sollen tarifliche Verbesserungen und Optimierungen des Vertriebs durch verbundübergreifende Fahrten vereinfachen.

Von den im Generalverkehrsplan thematisierten Maßnahmen wurden seit dessen Veröffentlichung weitestgehend Lücken hinsichtlich des Bedienungsangebots im Bodenseekreis, insbesondere durch die Umsetzung der in diesem Kapitel folgenden beschriebenen Umsetzung der Maßnahmen aus dem Konzept „Vision 2024“, geschlossen.

ÖPNV-Report Baden-Württemberg (2020)

Das Land Baden-Württemberg hat sich zum Ziel gesetzt, die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr, gemessen anhand der Verkehrsleistung in Personenkilometern, bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Basisjahr für das Verdopplungsziel ist 2010. Um zu identifizieren, welche Hebel getätigt werden müssen, um das angestrebte Verdopplungsziel zu erreichen, wurde im Auftrag des Ministeriums für

Verkehr der ÖPNV-Report Baden-Württemberg erstellt. Die Studie analysiert den Status Quo des ÖPNV auf Ebene der Verkehrsverbünde, der Stadt- und Landkreise bis teilweise hin zur kommunalen Ebene. Ein Schwerpunkt stellt dabei der Vergleich mit anderen ähnlich strukturierten, deutschen und ausländischen Regionen hinsichtlich der Angebotsqualität, des Preis-Leistungs-Verhältnisses und der Nachfrage im ÖPNV dar.

Deutlich wird, dass die wichtigsten Hebel eine deutliche Takt- und Fahrplanverdichtung, eine attraktive Kombination aus Taktdichte und preiswertem Tarif sowie eine bessere Verknüpfung von Bus und Bahn mit dem Fahrrad im Umweltverbund sind. In Regionen mit dichtem Fahrplanangebot ist der Marktanteil des ÖPNV spürbar höher. Nur mit durchgehend dichtem Fahrplanangebot – auch im Freizeitverkehr am Wochenende – kann der ÖPNV eine echte Alternative zum Pkw darstellen. Auch flexible Bedienformen könnten zu Zeiten und in Räumen mit schwacher Nachfrage eine wichtige, ergänzende Rolle spielen. Dazu müssen Nutzungshürden jedoch abgebaut und die Regelungen vereinheitlicht werden.

Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (2023)

Mit dem Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz wird das Klimaschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg fortentwickelt. Die Klimaschutzziele des Landes Baden-Württemberg für die Jahre 2030 und 2040 bilden das zentrale Element. Die Ziele, Zielsetzungen sowie Maßnahmen sind nach verschiedenen Sektoren unterteilt. Die Sektoren sind nach Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft und Sonstiges sowie Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft aufgeteilt.

ÖPNV-Strategie des Landes Baden-Württemberg 2030 (2022)

Die Landesregierung hat sich deshalb das Ziel gesetzt, die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr bis 2030 im Vergleich zu 2010 zu verdoppeln. Dazu werden u. a. folgende Teilziele formuliert: „Erhöhung der Kapazität der Infrastruktur, Erhöhung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherung im Betrieb und Verkürzung der Reisezeiten."

Folgende Punkte werden dabei ausführlicher formuliert:

- „Landesweite, räumlich differenzierte Standardisierung des ÖV-Angebots"
- ÖPNV-Mobilitätsgarantie: Alle Orte sollen von 5 bis 24 Uhr in Verdichtungsräumen mindestens alle 30 Minuten und in der Hauptverkehrszeit mindestens alle 15 Minuten und in ländlichen Räumen mindestens stündlich und in der Hauptverkehrszeit alle 30 Minuten mit dem ÖPNV erreichbar sein.
- Neue Angebotsformen sollen das Angebot in Randzeiten und -gebieten ergänzen
- Entwicklung und Umsetzung einer landesweiten Leitlinie/Konzeption sowie regionaler Konzepte zur Netzhierarchie als Planungsgrundlage mit Definition der unterschiedlichen und aufeinander abgestimmten Bussysteme. Darauf aufbauende Optimierung der Busnetze in allen Teilräumen des Landes

zur Schaffung möglichst direkter, straffer sowie gleichbleibender Linienführungen und entsprechende Berücksichtigung in den NVP.

- „Verbesserung und Verdichtung des ÖV-Angebots (auch am Wochenende und in Randzeiten)“
- Deutlicher Ausbau des Fahrplanangebots/Taktverdichtung im SPNV und ÖSPV (Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr), insbes. auch an Wochenenden (Taktdichte und Betriebszeiten), mindestens gemäß definiertem landesweiten Mindestbedienstandard im Sinne der Mobilitätsgarantie. In einer ersten Stufe soll dieser Takt bis 2026 in den Hauptverkehrszeiten des Berufsverkehrs erreicht sein, zu den übrigen Zeiten jeweils mindestens ein Stundentakt in ländlichen Räumen und in den Ballungsräumen ein 30-Minuten-Takt.
- Konsequente, durchgängige, ganztägige Vertaktung aller regelmäßig verkehrenden Buslinien, mindestens gemäß dem definierten Landesstandard. (bis 2028)
- Realisierung von neuen Direktverbindungen auf potenzialträchtigen Relationen (u. a. auch Anbindung zentraler Orte abseits der Schiene), kurz- und mittelfristig als Schnellbuslinien (inkl. Regiobuslinien). Diese sollen wie in anderen europäischen Ländern (z. B. Norwegen, Spanien, Schottland) bei entsprechender Frequenz auch auf Kraftfahrstraßen eigene Fahrspuren erhalten. (bis 2026)
- Anpassung und Umsetzung der Angebotsgrundsätze in den Verdichtungsräumen zur Ermöglichung von mehr beschleunigten Produkten (z. B. Express-S-Bahnen, Express-Busse, Express-Straßenbahn). (bis 2030)
- Darüber hinaus sieht die ÖPNV-Strategie vor, die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit im Betrieb zu erhöhen, klimaneutrale Antriebe als neuen Standard zu definieren, Komfort und Kapazität der Fahrzeuge zu erhöhen und zu gewährleisten, die Tarife einfach, verständlich, preiswert, flexibel und integriert zu gestalten und den Zugang zum ÖV-System allgemein einfach zu gestalten.

Regionalplan Bodensee-Oberschwaben (2023)

Der Regionalplan definiert neben der regionalen Entwicklungsachse Ravensburg – **Markdorf – Meersburg** – (Konstanz) zudem folgende Landesentwicklungsachsen:

- (Konstanz) – **Friedrichshafen – Meckenbeuren / Tettnang** – Ravensburg – Weingarten – Bad Waldsee – (Biberach)
- (Stockach) – **Überlingen – Salem – Markdorf – Friedrichshafen – Kressbronn a.B.** – (Lindau (Bodensee))

Weitere Entwicklungsachsen sind:

- Überlingen – Pfullendorf – Krauchenwies – Sigmaringen – Gammertingen (– Reutlingen bzw. Hechingen)
- Überlingen – Pfullendorf – Ostrach – Bad Saulgau (– Biberach)

Es wird vorgeschlagen, die Fährverbindungen Friedrichshafen-Romanshorn, Friedrichshafen-Konstanz und Meersburg-Konstanz in ein seeübergreifendes ÖPNV-Netz einzubinden sowie die Ausweitung des Angebotes und die Integration in einen Tarif- und Verkehrsverbund anzustreben. Begründet wird dies damit, dass die schnelle Schiffsverbindung mit dem Katamaran zwischen Friedrichshafen und Konstanz im Zuge der Landesentwicklungsachse ausschließlich dem Personenverkehr diene. Das Angebot der drei Fährverbindungen soll daher möglichst ausgebaut und die Integration in die nationalen ÖPNV-Knoten verbessert werden. Langfristig wird vorgeschlagen, einen see- und länderübergreifenden Tarifverbund anzustreben.

Es wird zudem vorgeschlagen, die Bodenseegürtelbahn ((Radolfzell)-Überlingen-Friedrichshafen) zu elektrifizieren. Die Südbahn und die östliche Bodenseegürtelbahn sind bereits elektrifiziert. Die Elektrifizierung des westlichen Abschnittes befindet sich derzeit in der Leistungsphase 1 und 2 gemäß HOAI.[1]

Zudem sollen Busverkehre mit dem Schienenverkehr abgestimmt und an den Bahnhöfen bzw. Haltestellen sinnvoll verknüpft werden. Eine Ausweitung der Regio-Bus-Linien soll geprüft werden. Um den Übergang von Individualverkehrsmittel auf öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern, sollen Park and Ride (P+R) - Anlagen und Bike and Ride (B+R) - Anlagen in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe bzw. Haltestellen gesichert, erweitert oder neu angelegt werden.

Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg (2024)

Im Zielkonzept für den SPNV werden Anforderungen zur Taktung, Infrastruktur, Fahrzeugen, Kapazität und Fahrgastinformationen beschrieben, um diese frühzeitig zu entwickeln und festzulegen. Bei den genannten Zielen handelt es sich um Ziele des Koalitionsvertrages. Als Ziel wird ein 60-Minuten-Takt von 5:00 – 24:00 Uhr als landesweites Mindestangebot garantiert. Dies bedeutet in der Regel eine erste Ankunft in den jeweiligen Mittelzentren aus deren Einzugsbereichen (und auch in den Oberzentren in deren Funktion als Mittelzentrum) vor 6:00 Uhr und eine letzte Abfahrt nach 23:00 Uhr in deren Einzugsbereiche. Für die Wochenenden ist eine Mindestbedienungszeit von 7:00 – 24:00 Uhr vorgesehen. Über das festgelegte Grundangebot hinaus bildet die Fahrgastnachfrage den Maßstab für die Angebotsfrequenz bzw. Angebotsdichte. Derzeit werden alle Strecken im Bodenseekreis in oder über diesem Standard bedient, mit der Ausnahme der Bodenseegürtelbahn in dem Abschnitt Friedrichshafen – Überlingen – Radolfzell. Die Fortschreibung des Zielkonzeptes ist im Rahmen des Projekts „Zukunftsfahrplan“ vorgesehen.

[1] Stand 02/2025

2.2.2 Lokale Rahmenpläne und Konzepte im Bodenseekreis

Neben den Rahmenplänen des Landes liegen ebenfalls weitere Rahmenpläne und Konzepte für das Untersuchungsgebiet vor, wie beispielsweise

- das Energie- und Klimaschutzkonzept für den Bodenseekreis (2012) in Verbindung mit dem Klima- und Energiepolitischen Leitbild des Bodenseekreises 2050 (Stand 2020),
- das Radverkehrskonzept Bodenseekreis (2016),
- der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Friedrichshafen (2017) in Verbindung mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK Friedrichshafen 2018) sowie die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes zum Mobilitätsplan der Stadt Friedrichshafen (2024),
- die Lärmaktionspläne der einzelnen Kommunen im Bodenseekreis,
- die IBK-Strategie 2023-2027(2022),
- das beschlossene Konzept „Vision 2024“ mit Qualitäts- und Angebotsverbesserungen im ÖPNV (2023),
- die Untersuchung zu On-Demand-Potenzialgebieten im Bodenseekreis (2023)
- das Konzept und die Umsetzung zur Verbesserung des Stadtbusangebotes Friedrichshafen (2023)
- sowie weitere Studien und Konzepte.

Energie- und Klimaschutzkonzept für den Bodenseekreis (2015)

Das bis 2050 ausgelegte Energie- und Klimaschutzkonzept hat eine Potenzialermittlung einer Kraftstoffeinsparung von 2012 bis 2020 von 5,33 Prozent und von 2021 bis 2050 von 32 Prozent ermittelt. Diese Einsparung geht mit dem Hauptziel einher, dass eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes, wie durch beispielsweise den Ausbau des ÖPNV, erreicht wird. Die Datengrundlage stammt aus dem Jahr 2012.

Eine Kraftstoffreduktion kann gemäß dem Konzept unter anderem durch weitere folgende Maßnahmen erreicht werden:

- eine Parkraumbewirtschaftung in Verbindung mit einem Kombiticket
- eine Verbesserung der Fahrradnutzung, der Radverkehrsinfrastruktur sowie die Erhöhung des Radverkehrsanteils
- ein flächendeckendes, verkehrsträgerüberschreitendes Mobilitätsmanagement im Bodenseekreis

Bereits genannte Kernmaßnahmen wurden in weitere, konkrete Teilmaßnahmen mit Prioritäten von 1 (hohe Priorität) bis 3 (niedrige Priorität), insbesondere im Bereich ÖPNV-Qualität des ÖPNV-Angebots mit laufender Fertigstellung aufgeteilt:

- Gästekarte mit kostenfreier ÖPNV-Nutzung (Fertigstellung Ende 2016);

- Verbesserung des ÖV-Knotens Stadtbahnhof FN in jeglicher Hinsicht (Verkehrsabläufe, Fahrgastinformation, -komfort, Sicherheit, Barrierefreiheit, etc.)
- Kenndaten regelmäßig ermitteln;
- Bedienungs- und Qualitätsvorgaben aus NVP umsetzen;
- Weiterentwicklung Tarifsystem;
- geplante Verbundausweitung nach Lindau / Vorarlberg und Kooperation mit VHB / BSB KN (einschl. Wasserwege);
- Ausbau des Angebots auf der Bodenseegürtelbahn;
- Einführung/ Ausbau E-Ticketing (mit Gästekarte);
- flexible Bedienformen im ÖV-System ausweiten;

Im NVP wird auf die Maßnahmen im dafür relevanten Kapitel entsprechend Bezug genommen und es werden die Themenfelder aufgegriffen.

Radverkehrskonzept des Bodenseekreises (2016)

Mittel- bis langfristig soll im Bodenseekreis ein Radverkehrsanteil von 22 % erreicht werden. Dies soll u.a. durch ein qualitativ verbessertes Radverkehrsnetz über die Gemeindegrenzen hinaus realisiert werden. In der großen Kreisstadt Friedrichshafen ist mit 25% schon jetzt ein hoher Radverkehrsanteil, gemessen an allen zurückgelegten Wegen, vorhanden. Für den gesamten Landkreis (einschließlich Friedrichshafen) wird der Radverkehrsanteil zwischen 12 und 15 % geschätzt. Hinsichtlich des ÖPNV sollen mehr Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in den Verkehrsmitteln des Nahverkehrs entwickelt werden.

Mobilitätsplan der Stadt Friedrichshafen (2024)

Der Mobilitätsplan (MobP) der Stadt Friedrichshafen dient als strategischer Leitfaden für die langfristige Entwicklung der Mobilität in der Stadt Friedrichshafen. Eine Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplanes war aufgrund von Entwicklungen wie dem Bau der B31 (aufgrund von Effekten in der Verkehrsverlagerung) sowie wesentlichen infrastrukturellen Veränderungen im Stadtgebiet notwendig. Zudem wurde im Rahmen des Konzeptes ein breites Bündel an Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes aufgestellt. Im Fokus stehen hierbei die Entlastung der Friedrichsstraße und die flächigen Entlastungen im erweiterten Innenstadtbereich. Durch diese Entlastungen sollen die CO2-Emissionen bis 2035 um bis zu 27,6 % reduziert werden. Eine kontinuierliche Fortschreibung des Mobilitätsplanes ist vorgesehen, um auf neue verkehrliche Entwicklungen reagieren zu können.

Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Friedrichshafen (ISEK, 2018)

Das ISEK-Handlungskonzept beschreibt Leitprojekte mit jeweils mehreren Projektbausteinen. Durch die im ISEK dargestellte Bestandsanalyse und dem abgeleiteten Handlungsbedarf sowie den Ergebnissen des Beteiligungsprozesses zum ISEK wurden Leitprojekte konzeptioniert. Darunter befindet sich auch das

Leitprojekt VEP, das Maßnahmen des VEP Friedrichshafen weiter spezifisch ergänzt hat. Folgende Maßnahmen sind Teil des Leitprojektes ÖPNV im Rahmen des ISEK:

- Aufwertung ZOB (Stadtbahnhof)
- Neue Innenstadthaltestelle „Stadtmitte“ (bereits vorzeitig umgesetzt)
- Aufwertung von Haltestellen (Zugänglichkeit, Barrierefreiheit, dynamische Fahrgastinformation)
- Verbesserte Erschließung von Randbereichen (direkte Linien, dichterer Takt, etc.)
- Einbindung neuer Ansiedlungen ins Liniennetz
- Neuer SPNV-Haltepunkt ZF-Forum
- Verbessertes SPNV-Angebot Markdorf – Friedrichshafen
- Neue Bushaltestelle Graf-Zeppelin-Haus

Lärmaktionspläne von Kommunen im Bodenseekreis (2011 bis 2024)

Folgend aufgelistete Kommunen im Bodenseekreis haben einen Lärmaktionsplan beschlossen, um die in den §§ 47a ff. BImSchG geregelte Lärmaktionsplanung, die auf die EG-Umgebungslärmrichtlinie zurückgeht, umzusetzen:

- Stadt Friedrichshafen (2011)
- Gemeinde Stetten am Bodensee (2013)
- Gemeinde Immenstaad (2013)
- Gemeinde Uhldingen-Mühlhofen (2013)
- Gemeinde Bermatingen (2014)
- Stadt Tettnang (2016)
- Gemeinde Sipplingen (2018)
- Stadt Überlingen (2018)
- Gemeinde Meckenbeuren (2021)
- Stadt Meersburg (2021)
- Gemeinde Salem (2022)
- Gemeinde Oberteuringen (2023)
- Gemeinde Eriskirch (2024)
- Gemeinde Hagnau (aktuell in Fortschreibung)
- Stadt Markdorf (2024)

Eine Lärmaktionsplanung wird durch effektives Lärmmanagement umgesetzt, welches die Festlegung von Lärmminderungsmaßnahmen voraussetzt. Im Lärmaktionsplan müssen daher Maßnahmen bzw. sogenannte Planungsinstrumente zur Regelung der Lärmprobleme und Lärmauswirkungen festgelegt werden.

Klima- und Energiepolitisches Leitbild des Bodenseekreises 2050 (2020)

Mit dem Klima- und Energiepolitischen Leitbild des Bodenseekreises 2050 hat der Bodenseekreis die Klimaschutzziele für diesen konkretisiert. Bis 2030 sollen 55 % an CO_2-Emissionen im Vergleich zum Basisjahr 1990, bezogen auf alle Sektoren, eingespart werden. Für das Jahr 2040 wurde als Ziel 80 % bzw. 100 % für das Jahr 2050 angegeben. Dies soll u.a. mit einer weiteren Verbesserung des ÖPNV-Angebots, u. a. auch in Kooperation mit den Nachbarlandkreisen, einhergehen.

IBK-Strategie 2023-2027 (2022) und Zielbild Raum und Verkehr

Die IBK-Strategie nennt als Fokusthema „Nachhaltige Mobilität über Grenzen". Dabei liegt der Schwerpunkt auf der grenzüberschreitenden Mobilität sowie dem öffentlichen Verkehr. Laut der Vision zum Fokusthema soll die Zukunft des Verkehrs klimaneutral sein. Das Verkehrssystem im Bodenseekreis soll dabei nachhaltig und leistungsfähig im Einklang mit Umwelt und Klimaschutzzielen sein. Folgende Ziele werden dafür formuliert:

- Optimierung der Angebotskonzepte zum Schienenpersonenverkehr von der regionalen bis zur internationalen Ebene, um auch im Grenzverkehr kürzere Reisezeiten, gute Anschlüsse über die Grenzen und Direktverbindungen zwischen den Knoten im Städtenetz Bodensee zu erreichen sowie Systembrüche zu vermeiden.
- Einfache, grenzenlose Mobilität durch Abstimmung von Kommunikation, Tarifen und Vertrieb bestehender Angebote im öffentlichen Verkehr in der Grenzregion.
- Schaffen von Rahmenbedingungen für eine „Klimaneutrale Mobilität auf dem Bodensee".
- Zielgerichteter Austausch zwischen den Akteuren, insbesondere mit dem ÖV-Bodenseeraum, im Bereich der Mobilität mit Blick auf Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit des Verkehrssystems.

Das Zielbild Raum und Verkehr wurde von der IBK-Regierungschefkonferenz im Dezember 2021 beschlossen und dient als Orientierungsrahmen für ein grenzüberschreitend abgestimmtes Raumverständnis. Relevante Kernaussagen des Zielbildes im Bereich Mobilität sind u.a. der Ausbau des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs mit mehr Direktverbindungen und besseren Anschlüssen, einem verdichteten Nahverkehrsnetz, der Schaffung attraktiver Tariflösungen sowie die Einrichtung multimodaler Mobilitätsdrehscheiben.

Konzept „Zielvision 2024" mit Qualitäts- und Angebotsverbesserungen im ÖPNV (2023)

Das Konzept „Vision 2024" soll insbesondere durch erhebliche Taktverbesserungen auf zahlreichen Linien des Bodenseekreises maßgeblich zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Systems in Sinne einer Verkehrswende beitragen.

Seit 2019 wurden bereits 2,9 Millionen Euro in die Verbesserung der ÖPNV-Angebotes investiert. Dies hat u.a. zur erheblichen Taktverbesserung im östlichen Landkreis geführt.

Dabei wurden folgende vier Kategorien gebildet, denen die umzusetzenden Maßnahmen nach Prioritäten zugeordnet wurden:

Prio 1 = Umsetzung bis 12/2022

- **7547: Tettnang - Wangen**

  Einführung des Regiobus-Standards

Prio 2 = Umsetzung bis 05/2023

- **100: Friedrichshafen – Überlingen**

  Fokussierung der Linie 100 auf den Tourismusverkehr April - Oktober mit neuer stündlicher Anbindung von Ferienwohnpark Immenstaad, Kippenhausen, Unteruhldingen Pfahlbauten/Hafen und stündlich wie bisher u.a. von Friedrichshafen Hafenbahnhof, Uhldingen-Mühlhofen Bahnhof, Salem Affenberg; dies entspricht im Sommer (April - Oktober) 11 Fahrtenpaaren Friedrichshafen - Überlingen sowie 2 Fahrtenpaaren Friedrichshafen - Meersburg

  Ab April 2025 wird die Linie 100 durch die neue stündliche touristische Sommerlinie 111 von Friedrichshafen über Uhldingen nach Salem ersetzt. Auf dem Abschnitt Überlingen – Affenberg – Uhldingen verkehrt dann ganzjährig die Linie 110 und ersetzt die bisherige Linie 7399 (Salem – Affenberg – Uhldingen).

- **7382: Meersburg – Bermatingen – Markdorf**

  Einführung eines Stundentakts an allen Tagen, d.h. die Linie verkehrt neu auch an Samstagen, Sonn- und Feiertagen; dies entspricht für beide Fahrtrichtungen im Mittel an Montag - Freitag zusätzlich 4 Fahrtenpaaren an Schultagen bzw. zusätzlich 8 Fahrtenpaaren an Ferientagen sowie neu 13 Fahrtenpaaren an Samstagen, Sonn- und Feiertagen

- **7384: Immenstaad - Markdorf – Deggenhausertal**

  Einführung eines täglichen Stundentakts; dies entspricht von Montag - Freitag zusätzlich 7 Fahrtenpaaren an Schultagen bzw. zusätzlich 8 Fahrtenpaaren an Ferientagen sowie zusätzlich 7 Fahrtenpaaren an Samstagen, Sonn- und Feiertagen

- **7384: Immenstaad – Markdorf**

Montag - Freitag verlängert bis Immenstaad als Linie 7396; keine Leistungsmehrung an Montag - Freitag, da diese Fahrten bereits als Linie 7396 gefahren werden; an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zusätzlich 7 Fahrtenpaare zwischen Immenstaad - Markdorf

- **7384: Deggenhausertal – Höchsten**

  Verlängerung April - Oktober täglich untertags bis zum „Höchsten" im Stundentakt (12 Fahrtenpaare)

- **7395: Friedrichshafen – Überlingen**

  Tagsüber täglich durchgehender 15-Minuten-Takt zwischen Friedrichshafen Stadtbahnhof - Überlingen Landungsplatz und abends Taktverdichtung auf 30- Minuten-Takt bis 21 Uhr ganzjährig (zusätzlich ca. 3 Fahrtenpaare täglich) und im Sommer bis 23 Uhr täglich

- **7396: Salem – Frickingen**

  Verlängerung des Linienweges Immenstaad - Friedrichshafen-Kluftern - Markdorf - Bermatingen - Salem weiter bis nach Frickingen, hierzu neu 15 Fahrtenpaare an Montag - Freitag sowie neu 12 Fahrtenpaare an Samstagen, Sonn- und Feiertagen

- **7396: Immenstaad – Markdorf – Salem**

  Einführung Stundentakt im Abschnitt Markdorf - Salem an allen Tagen; dies entspricht zusätzlich 4 Fahrtenpaaren an Schultagen bzw. zusätzlich 6 Fahrtenpaaren an Ferientagen sowie zusätzlich 7 Fahrtenpaaren an Samstagen, Sonn -und Feiertagen; mit Verlängerung der Linie 7384 über die Linie 7396 wird das Angebot im Abschnitt Immenstaad - Markdorf um 8 Fahrtenpaare an Montag - Freitag sowie um 7 Fahrtenpaare an Samstagen, Sonn- und Feiertagen erweitert

- **7546: Tettnang – Laimnau – Hiltensweiler**

  Aufwertung von Schülerlinie zur täglichen Taktlinie; dies entspricht an Montag - Freitag zusätzlich 4 Fahrtenpaaren an Schultagen bzw. zusätzlich 14 Fahrtenpaaren an Ferientagen sowie neu 13 Fahrtenpaaren an Samstagen, Sonn- und Feiertagen

- **7586: Friedrichshafen – Tettnang**

  Halbstundentakt neu auch an Samstagen, Sonn- und Feiertagen; das entspricht 14 zusätzlichen Fahrtenpaaren.
  Seit Dezember 2023 verkehren auf diesem Korridor halbstündlich versetzt die Linien R45 (Friedrichshafen – Tettnang – Ravensburg) und 7547 (Friedrichshafen – Tettnang – Wangen), die die bisherige Linie 7586 aufgenommen hat.

- **7587: Friedrichshafen – Kressbronn**

  Neuer einheitlicher Linienweg, täglicher Stundentakt auf der Strecke Friedrichshafen - Kressbronn mit Ausbau des Abendverkehrs sowie zusätzlich 7 Fahrtenpaaren an Samstagen und 7 Fahrtenpaare sonn- und feiertags

<u>Prio 3 = Umsetzung bis 12/2023</u>

- **7379: Überlingen – Frickingen – Heiligenberg – Illmensee**

  Stundentakt Überlingen - Heiligenberg an allen Tagen ab 11.12.2022

  Die geplante Linienverlängerung ab Heiligenberg über Wintersulgen bis Illmensee mit Übergang/Anschluss auf Linie 7538 Richtung Wilhelmsdorf - Horgenzell - Ravensburg (dies entspricht 16 Fahrtenpaaren an Montag - Freitag, 15 Fahrtenpaaren an Samstagen sowie 14 Fahrtenpaaren an Sonn- und Feiertagen) wurde bislang nicht umgesetzt.

- **7381: Überlingen – Salem**

  Einführung eines Stundentakts zwischen Überlingen - Salem an allen Tagen, d.h. Linie verkehrt neu auch an Samstagen, Sonn- und Feiertagen; dies entspricht an Montag - Freitag zusätzlich 9 Fahrtenpaaren Schultagen bzw. zusätzlich 14 Fahrtenpaaren an Ferientagen sowie neu 13 Fahrtenpaaren an Samstagen, Sonn- und Feiertagen

- **7381: Überlingen - Wittenhofen**

  Einführung Stundentakt auch an Samstagen, Sonn- und Feiertagen; dies entspricht einem Fahrtenpaar zusätzlich an Montag - Freitag und neu 13 Fahrtenpaaren an Samstagen, Sonn- und Feiertagen
  Im September 2024 erfolgte die Umsetzung sowie die Verlängerung der Linie über Wittenhofen hinaus bis Horgenzell (Montag – Freitag als Linienbus, am Wochenende als Rufbus)

- **7392: Überlingen - Billafingen – Stockach**

  Einführung eines Stundentakts zwischen Überlingen - Seelfingen Neumühle an allen Tagen, d.h. die Linie verkehrt neu auch an Samstagen, Sonn- und Feiertagen; dies entspricht an Montag - Freitag zusätzlich 7 Fahrtenpaaren an Schultagen bzw. zusätzlich 9 Fahrtenpaaren an Ferientagen sowie neu 13 Fahrtenpaaren an Samstagen, Sonn- und Feiertagen

- **7394: Friedrichshafen – Konstanz**

  Umwandlung als Regiobus, somit durchgehender Stundentakt analog zum Regiobusprogramm

Prio 4 = Umsetzung ausstehend

- **7377: Überlingen – Ludwigshafen**

  Verdoppelung auf Stundentakt Montag - Freitag (derzeit 2-Stunden-Takt) und Stundentakt neu auch an Samstagen, Sonn- und Feiertagen;

  Verdoppelung des Leistungsumfangs an Montag - Freitag, und neues Angebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen; dies ergibt 16 Fahrtenpaare an Montag - Freitag (+10 Fahrtenpaare im Abschnitt Friedrichshafen - Ludwigshafen bzw. +2 Fahrtenpaare im Abschnitt Ludwigshafen - Stockach) bzw. 13 Fahrtenpaare an Samstagen, Sonn- und Feiertagen (+13 Fahrtenpaare im Abschnitt Friedrichshafen - Ludwigshafen bzw. +9 Fahrtenpaare im Abschnitt Ludwigshafen - Stockach)

- **7389: Überlingen – Sipplingen – Ludwigshafen**

  Wiedereinführung Stundentakt Montag - Freitag (derzeit 2-Stunden-Takt) und Stundentakt neu auch an Samstagen, Sonn- und Feiertagen (derzeit 4 Fahrtenpaare); infolge Linienverkürzung auf Überlingen - Ludwigshafen Leistungskilometer vergleichbar an Montag - Freitag, sowie Leistungsmehrung 50% an Samstagen, Sonn- und Feiertagen; dies ergibt 16 Fahrtenpaare an Montag - Freitag (+8 Fahrtenpaare im Abschnitt Friedrichshafen - Ludwigshafen) bzw. 14 Fahrtenpaare an Samstagen, Sonn- und Feiertagen (+ 10 Fahrtenpaare im Abschnitt Friedrichshafen - Ludwigshafen)

- **200: Friedrichshafen – Kressbronn (– Lindau)**

  Ausweitung Fahrten bis/ab Lindau von April - Oktober; dies entspricht an allen Tagen dieses Zeitraums außerhalb der Sommerferien zusätzlich 9 Fahrtenpaare (in den Sommerferien bestehen diese Fahrten bereits).

Die Priorisierung der Maßnahmen wurde nach der realistischen Umsetzbarkeit vorgenommen. Maßgeblich dabei ist die Verfügbarkeit von Fahrzeugen und insbesondere Fahrpersonal.

Zusammenfassende Bewertung der Umsetzung der Vision 2024

Vom beschlossenen Konzept „Vision 2024“ mit Qualitäts- und Angebotsverbesserungen im ÖPNV (2023) wurden bisher alle bis auf folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Linie 7377: Überlingen – Ludwigshafen (Verdoppelung auf Stundentakt Montag - Freitag)
- Linie 7389: Überlingen – Sipplingen – Ludwigshafen (Wiedereinführung Stundentakt Montag - Freitag)
- Linie 7394: Friedrichshafen – Konstanz (Umwandlung als Regiobus, somit durchgehender Stundentakt analog zum Regiobusprogramm)

- 7379: Überlingen – Frickingen – Heiligenberg - Illmensee (eine Verlängerung über Heiligenberg hinaus via Wintersulgen nach Ilmensee wurde noch nicht umgesetzt)
- Linie 200: Friedrichshafen – Kressbronn (Ausweitung Fahrten bis/ab Lindau von April - Oktober)

Untersuchung zu On-Demand-Potenzialgebieten im Bodenseekreis (2023), Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH & ioki

Als Potenzialregionen für den On-Demand-Verkehr werden Kressbronn/Langenargen, Meersburg Nord, Friedrichshafen (Raderach), Tettnang und Überlingen Nord genannt. Zudem schließt die Untersuchung, dass das ÖPNV-Angebot (…) deutlich ausgebaut werden (muss), um eine Alternative zum Pkw zu sein. Besonders außerhalb der Hauptverkehrszeiten ist die Bevölkerung offensichtlich zwingend auf Pkw angewiesen. Allerdings zeigt sich auch, dass die Anpassungen im Netz des Bodenseekreises in eine gute Richtung gehen.

Verbesserung des Stadtbusangebotes Friedrichshafen (2023)[2]

Seit dem 01. Januar 2024 hat sich das Angebot auf den Stadtbuslinien in Friedrichshafen verbessert. So fahren die Busse werktags tagsüber auf den meisten Strecken im 30- und an Sonntagen mindestens im 60-Minuten Takt. Zwischen Ailingen, Wiggenhausen und Friedrichshafen fahren die Busse im 10-Minuten-Takt. Alle (Tages-)Linien fahren abends eine Stunde länger, bis ca. 21 Uhr. Einzelne Linien (Linie 1, 6, 12, 13, 14 und 16) fahren fast täglich bis Mitternacht. Dadurch ersetzen sie das bisherige Angebot der Abendlinien. Um die Übersicht zu verbessern, wurden einzelne Linien zusammengeführt, das bisherige Angebot bleibt jedoch uneingeschränkt bestehen bzw. wird teilweise verbessert. Zudem wurde das Angebot für die Gemeinden Markdorf, Oberteuringen, Ailingen und Ettenkirch verbessert.

Die Busflotte wurde von 24 auf 38 Busse aufgestockt. Aufgrund von Lieferverzögerungen der Elektrobusse, die im Rahmen der Neuausschreibung 2024 einhergingen, treffen diese voraussichtlich im Jahr 2026 ein. Bis zu der Lieferung der neuen Elektrobusse werden die aktuellen Busse mit Verbrennerantrieb eingesetzt. 31 Busse sind mit modernster Abgastechnik ausgestattet, zudem gibt es in den Fahrzeugen WLAN und USB-Lade-Anschlüsse. Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und Kinderwägen gibt es ein größeres Platzangebot und die Fahrgastinformation wurde durch neue Bildschirme mit Haltestellenansage verbessert.

Weitere Konzepte, Studien und Planungen

- Zielbild Raum und Verkehr für den Bodenseeraum sowie Zusammenarbeitsvertrag ÖV Bodenseeraum
- Mission, Vision, Aufgaben und Handlungsfelder für die Organisation der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im ÖV ab 2026

[2] https://www.stadtverkehr-fn.de/neuigkeiten/details/news/der-neue-stadtverkehr.html

- Studien für die seequerende Verbindung Friedrichshafen – Romanshorn
- Leitbild 2030, Strategie 2023-2027 und Gipfelerklärung 2022 der Internationalen Bodensee-Konferenz
- Ziele und Arbeitsstände zu BODANRAIL 2045 sowie der IBK-Projekte zur Dekarbonisierung der Bodensee-Schifffahrt sowie zur Internationalen E-Charta Bodensee
- Laufende grenzüberschreitende Angebotsausbauten mit Wirkung auf den Bodenseekreis, u.a. Ausbau der Drei-Länder-S-Bahn S7/REX7 bis Lindau-Insel (Anschluss zur RB93)
- Gemeinsame Vision und schrittweise, primär kommunikative Umsetzung einer «S-Bahn Bodensee»

2.3 Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger

In den Nahverkehrsplänen der Nachbarlandkreise finden sich folgende Aussagen mit unmittelbarem Bezug zum ÖPNV-Angebot im Bodenseekreis wieder.

NVP Landkreis Ravensburg (2011) mit Teilfortschreibung Barrierefreiheit Landkreis Ravensburg (2018)

Im derzeit aktuellen NVP des Landkreises Ravensburg aus dem Jahr 2011 sind verschiedene Maßnahmen zur Ausgestaltung des Busverkehrs beschrieben. Der Landkreis Ravensburg hat in den vergangenen Jahren umfangreiche Angebotsverbesserungen auf zahlreichen Achsen umgesetzt, z. B. Taktverdichtungen auf Regionalbuslinien und die Einrichtung neuer Schnellbuslinien.

Darüber hinaus sind im NVP Zielsetzungen zur Sicherstellung einer durchgängigen Reisekette im Schienenverkehr zwischen Ulm – Friedrichshafen – Basel mit attraktiver Fahrzeit, die Schaffung einer zweistündlichen schnellen RE-Sprinter-Verbindung von Friedrichshafen und Ravensburg in Richtung Ulm, Stuttgart Flughafen und Stuttgart Hbf über die Neubaustrecke sowie die Elektrifizierung und der abschnittsweise zweigleisige Ausbau Friedrichshafen – Radolfzell bzw. Stahringen benannt. Diese Maßnahmen sind teilweise zwischenzeitlich umgesetzt.

Der aktuelle NVP des Landkreis Ravensburg wird zurzeit auf der Basis der Ergebnisse des ÖPNV-Konzeptes (siehe folgender Abschnitt) fortgeschrieben; eine Beschlussfassung ist für das Jahr 2025 vorgesehen.

ÖPNV-Konzept Landkreis Ravensburg (2021)

Das ÖPNV-Konzept des Landkreises Ravensburg nimmt Bezug auf die Förderung des Landes Baden-Württemberg zur Einrichtung von Regiobuslinien. Als grenzüberschreitende Verbindung wird die Linie 7545 Ravensburg – Tettnang benannt.

Neben der Pkw-Nachfrage werden Pendlerströme betrachtet. Diese sind, über die Landkreisgrenze von Ravensburg weg, insbesondere auf Friedrichshafen, Meckenbeuren, Tettnang und Markdorf ausgerichtet.

Folgende Pendlerpotenziale werden benannt, die grenzüberschreitend in den Bodenseekreis wirken (differenziert nach den Kategorien, die für den Landkreis Ravensburg vorgeschlagen werden):

- Relation Tettnang – Wangen, Linie 7547, Potenzial Mittel, Kategorie 2
- Relation Ravensburg – Tettnang, Linie 7545, Potenzial Hoch, Kategorie 1

Die Relation Ravensburg – Tettnang wurde zur Anbindung des Mittelzentrums Tettnang nach Ravensburg aufgrund hoher Zahlen an Pendlerinnen und Pendlern als solche realisiert. Zudem liegen entlang des Verlaufs der Buslinie 7545 bedeutende Arbeitsplätze und das Ravensburger Spieleland. Ebenso wurde die Relation Wangen – Tettnang zur Anbindung des Mittelzentrums Tettnang nach Wangen als Regiobuslinie realisiert. In Tettnang soll eine enge Verknüp-

fung mit der Buslinie 7586 (Kategorie 1) geschaffen werden, so dass die gesamte Achse Friedrichshafen - Tettnang - Neukirch - Wangen attraktiv gestaltet wird und auch die Weiterfahrt mit der Schiene ab Wangen ermöglicht wird.

Die Linie 7545 wurde mit der Einführung des Regiobusstandards (ab 12/ 2022) in R45 umbenannt. Ebenso wurde die Linie 7586 seit 12/2023 in die Linien 7547 und R45 integriert. Die Linienbezeichnung der 7586 existiert nicht mehr.

NVP Landkreis Konstanz (2011) und Teilfortschreibung NVP Landkreis Konstanz (2016)

Im NVP des Landkreises Konstanz wird die Tarifkooperation mit dem bodo beschrieben, dass im Bereich des bodo mindestens die Ziele Überlingen, Friedrichshafen und Ravensburg erreicht werden sollen.

In der Teilfortschreibung des NVP Landkreis Konstanz werden Ziele für die Anbindung des Landkreises im überregionalen Schienennetz beschrieben. So sollen alle RB-Züge der Bodenseegürtelbahn bis/ab Singen durchgebunden werden.

Aktuell wird der NVP Landkreis Konstanz neu aufgestellt.

NVP Landkreis Lindau (2021)

Bezüglich der Pendlerströme wird beschrieben, dass weitere bedeutende Verbindungen jeweils zwischen der Großen Kreisstadt Lindau (Bodensee) und Friedrichshafen (829 Pendler), Kressbronn am Bodensee (505 Pendler), Tettnang (445 Pendler) sowie Ravensburg (401 Pendler) bestehen.

Der Landkreis Lindau ist dem bodo beigetreten. Durch den Beitritt zum Verkehrsverbund existiert ein gemeinsames Tarifangebot für den gesamten Landkreis und die benachbarten Landkreise Ravensburg und Bodenseekreis.

Der Landkreis Lindau hat auf der Grundlage des NVP im Jahr 2021 das komplette Busnetz im Landkreis neugestaltet und verschiedene Angebotsverbesserungen umgesetzt.

NVP Landkreis Sigmaringen (2024)

Im Linienbündelungskonzept wird das Linienbündel Süd/Pfullendorf beschrieben:

- Die Regiobuslinie 500 zwischen Sigmaringen und Überlingen ist Teil des Linienbündels und hat derzeit eine Laufzeit bis 14.12.2025.
- Zudem verkehrt die Linie 676/7376 mit dem Fahrweg Pfullendorf über Herdwangen-Schönach nach Owingen in diesem Linienbündel. Die Genehmigung ist bis 31.10.2028 festgelegt.

Linien außerhalb des Bündelungskonzeptes des Landkreises Sigmaringen mit Bezug zum Bodenseekreis sind:

- Die Linie 41 von Wilhelmsdorf über Ilmensee nach Deggenhausertal ist bis 30.09.2029 genehmigt und liegt im Zuständigkeitsbereich des Bodenseekreises
- Die Linie 7380 mit dem Linienweg von Pfullendorf über Hattenweiler/Ilmensee nach Heiligenberg hat die Genehmigung bis 30.09.2028 und liegt im Zuständigkeitsbereich des Bodenseekreises
- Die Linie 7392 von Stockach über Mahlspüren und Owingen bis nach Überlingen/Pfullendorf ist bis 30.09.2028 genehmigt und liegt im Zuständigkeitsbereich des Bodenseekreises
- Die Rufbuslinie 680 mit dem Linienweg von Pfullendorf über Ilmensee nach Heiligenberg verkehrt im Zweistundentakt mit einer telefonischen Voranmeldung, als Ergänzung zur Linie 7380.

Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2025 – 2030 (2024)

Aussagen zu grenzüberschreitenden Verbindungen zum Bodenseekreis werden im ÖPNV-Konzept des schweizerischen Kantons Thurgau hauptsächlich beim Fährverkehr mit der Bodenseefähre Friedrichshafen – Romanshorn formuliert. Die Fähre Friedrichshafen - Romanshorn hat eine Verbindungsfunktion für Straße und Schiene und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Siedlungsgebiete vom Straßenverkehr.

Das Zielangebot für 2024 sieht einen Halbstundentakt vor. Jedoch kann der Ausbau zum Halbstundentakt mangels Mitfinanzierungseignung mit dem Land Baden-Württemberg nicht umgesetzt werden.

2.4 Organisationsstruktur und Finanzierung des ÖPNV

Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs im Untersuchungsraum sind das Land Baden-Württemberg, vertreten durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), für den Schienenpersonennahverkehr, der Bodenseekreis für den ÖPNV im Landkreisgebiet (mit Sonderzuständigkeit der Stadt Überlingen und der Stadt Tettnang für die dortigen Stadtbusverkehre) sowie die Stadt Friedrichshafen für den ÖPNV im Stadtgebiet Friedrichshafen.

Die SPNV- und Buslinien des ÖPNV im Bodenseekreis und der Stadt Friedrichshafen sind in den Verkehrsverbund bodo integriert. Der bodo ist ein Mischverbund, dem 22 Verkehrsunternehmen sowie der Bodenseekreis, der Landkreis Lindau und der Landkreis Ravensburg angehören; im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern, dem bodo und den Verkehrsunternehmen sowie den benachbarten Verkehrsräumen finden regelmäßig Abstimmungen zu den relevanten Themen der Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems statt.

Der bodo-Tarif gilt auf den Buslinien 700 und 7394 nur bis Meersburg Fähre. Im Abschnitt zwischen Meersburg Kirche und Konstanz gilt nicht der bodo-Tarif, sondern der bw-Tarif und der Tarif des Bodensee Tickets. Neben dem bw-Tarif können sonstige verbundüberschreitende gültige Fahrscheine, wie das Deutschlandticket genutzt werden. Eine Sonderlösung für die Fahrgäste bietet die bodo eCard (Checkin / Checkout), jedoch wird hierbei für die Fährüberfahrt der bw-Tarif abgerechnet. Das Deutschlandticket hat für die Fußgänger auf der Fahrverbindung Meersburg - Konstanz sowie auf dem Katamaran Friedrichshafen - Konstanz keine Gültigkeit.

Durch den ÖV Bodenseeraum, in dem fünf Schweizer Kantone, das Land Vorarlberg sowie neben dem Bodenseekreis drei weitere deutsche Landkreise zusammen mit den Verkehrsunternehmen eine neue Geschäftsstelle gegründet haben, wird auch die Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern, Verkehrsverbünden sowie den Verkehrsunternehmen (einschließlich der Fähr- und Schifffahrtsbetriebe) gefördert. Das Ziel des ÖV Bodenseeraum als Organisation der Akteure des öffentlichen Verkehrs ist, den Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Mobilität im Bodenseeraum zu erhöhen. Dabei rückt insbesondere auch der grenzüberschreitende Verkehr in den Fokus. Zudem entwickelt der ÖV Bodenseeraum Kundeninformationen, Tarifangebote und den Vertrieb grenzüberschreitender Fahrausweise über alle gängigen Distributionskanäle weiter.

Der Busverkehr im Verbundgebiet erfolgt im Linienverkehr weitgehend nach § 42 PBefG. Der Schulverkehr ist überwiegend in den Linienverkehr integriert. Einzelne Linien und Fahrten erfolgen auf Basis des § 43 PBefG (neben Schulverkehre auch Berufsverkehre).

Dem Bodenseekreis stehen zur Finanzierung des ÖPNV die nach den § 15 ÖPNVG BW zugewiesenen Finanzmittel zur Verfügung. Zusätzlich wendet der Aufgabenträger jährlich erhebliche Beträge auf, um den ÖPNV im Verbundgebiet zu finanzieren. Die Zuweisung gemäß § 15 ÖPNVG BW hat im Jahr 2024 insgesamt 4.801.500 € betragen.

Mit Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 wurde erstmals ein Tarifangebot mit Gültigkeit im bundesweiten Nahverkehr eingeführt. Aus Fahrgastsicht ist die Einführung eines solchen Tickets zu begrüßen, da es unabhängig von bestehenden Tarif- und Verbundgrenzen die Nutzung des ÖPNV deutlich vereinfacht und ein sehr günstiges Preisangebot darstellt. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen haben durch die Einführung des Deutschlandtickets mit sinkenden Tarifeinnahmen zu kämpfen. Ein Ausgleich der wegfallenden Erlöse ist derzeit bis ins Jahr 2025 gesichert; längerfristige Zusagen bestehenden aktuell nicht. Durch das neue attraktive Tarifangebot für die Fahrgäste wächst auch der Bedarf nach einem nachfrageorientierten Angebotsausbau sowie zugleich nach einer nachfrageorientieren Verteilung der Finanzmittel.

Zudem leisten die Kommunen, die die Echt-Bodensee-Card (EBC) als Kurkarte eingeführt haben, einen Solidarbeitrag an die Deutsche Bodensee Tourismus GmbH und an den Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH. Der Solidarbeitrag wird je Übernachtung abgerechnet.

2.5 Bilanzierung des NVP 2011 sowie der Teilfortschreibung 2017

Der NVP 2011 des Bodenseekreises stellt Zielsetzungen für das Verkehrsangebot dar, u.a. mit Anforderungen an den Einzugsbereich von Haltestellen, an die Netzfunktion, an die Bedienung, die Vertaktung/Verknüpfung, alternative Bedienungsformen, Tarif, Fahrzeugausstattung, Haltestellengestaltung/Fahrgastinformation, Kundenorientierung sowie zur unternehmensübergreifenden Zusammenarbeit. Ferner formuliert er Zielsetzungen für den Schienenverkehr. Konkrete Maßnahmen, z. B. für Angebotsverbesserungen auf einzelnen Buslinien, wurden seinerzeit nicht benannt.

Mit der Teilfortschreibung des NVP im Jahr 2017 werden einzelne Aussagen zum Verkehrsangebot und zur Bedienung konkretisiert und insbesondere weitere Anforderungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit aufgenommen. Die übrigen Inhalte des NVP 2011 haben ihre Gültigkeit behalten.

Der Bodenseekreis hat in den vergangenen Jahren zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV umgesetzt, die im aktuellen NVP 2011 bzw. mit der Teilfortschreibung 2017 als Anforderungen bzw. Zielsetzungen formuliert wurden. Insbesondere im Zuge der Umsetzung der angebotsverbessernden Maßnahmen auf zahlreichen Buslinien seit 2020 (Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen des 2,9-Millionen-Euro-Pakets sowie Umsetzung der „Vision 2024“) sind damit viele Ziele erreicht bzw. aktuell in der Vorbereitung.

Im Bereich des Ausbaus und der Verbesserung des Angebotes im Schienenverkehr konnten mit der Elektrifizierung der Südbahn ebenfalls Fortschritte erreicht werden; einige der im NVP 2011 benannten Zielsetzungen (z. B. die durchgehende Verbindung zum Flughafen Stuttgart und weiter Richtung Heilbronn/Würzburg) sind jedoch noch nicht umgesetzt bzw. wurden bereits (wieder) zurückgenommen (wie z. B. der Halt eines schnellen SPNV-Angebotes am Haltepunkt Friedrichshafen Flughafen). Ebenso gehen die Planungen zum Ausbau, zur Elektrifizierung und Beschleunigung der Bodenseegürtelbahn (in dem

Abschnitt zwischen Radolfzell und Friedrichshafen, sowie im weiteren Verlauf der Hochrheinbahn) nur stockend voran. Darunter leidet auch die Weiterentwicklung des Fahrplanangebotes (z.B. der stündliche Systemhalt einer schnellen RE-Verbindung in Kressbronn und Langenargen) und der Infrastruktur entlang der Bodenseegürtelbahn als wichtige Ost-West-Verbindung im Bodenseekreis und darüber hinaus zu den benachbarten Regionen.

Mit der Elektrifizierung der Südbahn und der östlichen Bodenseegürtelbahn bis Lindau konnte das Angebotskonzept auf eine neue Stufe gehoben und das Zielkonzept 2025 des Landes Baden-Württemberg vollumfänglich umgesetzt werden. Zwischen Ulm und Friedrichshafen verkehren neue Regionalexpresszüge im Halbstundentakt von den frühen Morgen- durchgehend bis in die Abendstunden. Zusätzlich verkehrt die Bodensee-Oberschwaben-Bahn in der HVZ im Halbstundentakt, ansonsten ebenfalls durchgehend im Stundentakt. Auch auf der Bodenseegürtelbahn wurde das Angebot insbesondere im Schülerverkehr und in den Tagesrandlagen stark ausgebaut. Ein weiterer Angebotsausbau ist aktuell nicht möglich, da die Infrastruktur an die Kapazitätsgrenze stößt. Gemeinsam mit den Interessensverbänden Bodenseegürtelbahn und bodo-Ringzug setzt sich das Land gemeinsam für einen entsprechenden Infrastrukturausbau ein. Die Anbindung des Haltes Friedrichshafen-Flughafen ist durch die Bodensee-Oberschwaben-Bahn sichergestellt. Eine Anbindung an den Regionalexpressverkehr ist aufgrund der abnehmenden Bedeutung des Flughafens nicht zu rechtfertigen. Außerdem wird die Region mit der Inbetriebnahme des Projektes Stuttgart 21 mit entsprechenden Expressverkehren deutlich besser an den Fernverkehr, wie auch an den Flughafen Stuttgart angebunden. Die Durchbindung von schnellen Regionalexpressverkehren nach Würzburg und Heilbronn wurde zugunsten einer Durchbindung nach Karlsruhe aufgegeben. Die Durchbindung nach Karlsruhe wird ebenfalls mit der Inbetriebnahme des Projektes Stuttgart 21 umgesetzt. Die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV auf der Grundlage der formulierten Anforderungen in der Teilfortschreibung 2017 hat im Bereich der eingesetzten Fahrzeuge bereits Fortschritte erzielt, jedoch sind nach wie vor auf Buslinien noch Fahrzeuge eingesetzt, die keinen niederflurgerechten Ein- und Ausstieg ermöglichen. Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen hat an verschiedenen Standorten im Bodenseekreis stattgefunden, jedoch ist hier noch weiterhin ein großer Handlungsbedarf gegeben, insbesondere auch an Haltestellen mit großer Fahrgastnachfrage und in der Nähe von Einrichtungen, die für mobilitätseingeschränkte Personen eine hohe Bedeutung haben. Die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV wird kontinuierlich weiterverfolgt und sukzessive umgesetzt.

3 Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren

Das Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren zur Neuaufstellung des NVP umfasst verschiedene Bausteine. Die Erfahrung zeigt, dass die transparente Gestaltung des Abstimmungs- und Beteiligungsprozesses zu einem erfolgreichen Abschluss des Verfahrens mit einem Beschluss des Kreistages führt.

Städte und Gemeinden

Zu Beginn der Fortschreibung wurden die Städte und Gemeinden des Bodenseekreises über eine schriftliche Befragung beteiligt. Diese Fragebögen dienten der Abfrage der vorhandenen Strukturen und der Übermittlung relevanter Unterlagen, Informationen, Hinweise und Anregungen der Beteiligten an den Gutachter. Im Winter 2023/2024 hatten die Städte und Gemeinden erneut die Möglichkeit, Anregungen und Hinweise bzgl. der lokalen Planungen abzugeben. Die Ergebnisse sind im Anlagenband in Kapitel 3 beigefügt.

Verkehrsverbund bodo

Im Rahmen der Fortschreibung wurde auch der bodo in den Prozess miteingebunden, u.a. mit Abstimmungen zum Leitbild und zum Anforderungsprofil, zu den Themen Digitalisierung und Qualitätsstandards sowie zu konkreten Maßnahmenthemen. Auch wurde über die laufenden Workshops zwischen bodo und den jeweiligen Landkreisen berichtet.

Verkehrsunternehmen

Über eine schriftliche Befragung wurden bereits zu Beginn unter anderem Informationen zur Fahrzeugausstattung und Hinweise zu Problemen im Betriebsablauf dem Gutachter mitgeteilt. Zu einzelnen Maßnahmenfeldern erfolgten weitere bilaterale Abstimmungen.

Bürgerinnen und Bürger

Bei der Neuaufstellung des NVP für den Bodenseekreis wurde eine Online-Beteiligung mit Bürgerinnen und Bürgern durchgeführt. Über eine Onlineplattform nutzten zwischen dem 08.05.2023 und dem 18.06.2023 Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, einen Fragebogen zum ÖPNV-Angebot auszufüllen und somit Anregungen und Hinweise in den Prozess einzubringen. Zusätzlich konnten online, postalisch und telefonisch über den Bodenseekreis Hinweise und Anregungen zum NVP geben werden. Die Online-Umfrage wurde in der Presse sowie in Sozialen Medien beworben. Insgesamt nahmen 1.077 Personen teil und gaben über 1.000 Anregungen ab, die in die Analyse und Bewertung des Handlungsbedarfs einfließen. Die detaillierte Auswertung der Online-Beteiligung ist dem Anlagenband 1 zu entnehmen.

Politische Gremien

In Sitzungen des Ausschusses für Nahverkehr am 28.06.2023, 21.11.2023, 28.02.2024, 26.06.2024 und 02.10.2024 wurden zentrale Arbeitsergebnisse und Meilensteine des Projektes präsentiert sowie der NVP-Entwurf vorgestellt.

In der Sitzung am 08.04.2025 wurde der Nahverkehrsplan vom Kreistag beschlossen.

Stakeholder aus dem Bereich Tourismus

Zu touristischen Themen erfolgten Abstimmungen u.a. mit dem Bodenseekreis, dem ÖV Bodenseeraum sowie der Deutschen Bodensee Tourismus GmbH.

4 Struktur und Analyse des Untersuchungsraums

4.1 Raumstrukturanalyse

Im Bodenseekreis leben insgesamt rund 218.000 Menschen, davon etwa rund 62.000 in der Stadt Friedrichshafen.

Tabelle 1: Übersicht Raumstruktur und zentralörtliche Gliederung im Bodenseekreis

Bodenseekreis	
Einwohner (30.06.2022)	217.755
Fläche in ha	66.477
Einwohnerdichte	327,56 Einwohner/km²
Regierungsbezirk	Tübingen
Region	Bodensee-Oberschwaben
Zentralörtliche Gliederung	
Oberzentrum	Friedrichshafen
Mittelzentrum	Überlingen
Unterzentren	Markdorf, Meckenbeuren, Salem, Tettnang
Kleinzentren	Kressbronn, Meersburg

Quelle 1: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2022

Die Stadt Friedrichshafen übernimmt als Oberzentrum für den Untersuchungsraum die wesentlichen Funktionen als Arbeitsplatz- und Ausbildungsstandort sowie für die Versorgung und Freizeitangebote. Überlingen übernimmt als Mittelzentrum im Bodenseekreis eine wichtige Rolle im zugehörigen Mittelbereich. Daneben gibt es weitere Unterzentren und Kleinzentren, die jeweils mit ihren Arbeitsplatz-, Versorgungs- und Bildungsangeboten von Bedeutung sind.

Darüber hinaus sind für den Untersuchungsraum die umfangreichen verkehrlichen Verflechtungen zu weiteren Räumen und Oberzentren (Ravensburg/ Weingarten, Konstanz, Lindau/Bregenz) sowie für den jeweiligen Einzugsbereich die Mittelzentren Bad Saulgau, Bad Waldsee, Leutkirch im Allgäu, Pfullendorf, Sigmaringen, Stockach sowie Wangen im Allgäu in unterschiedlicher Ausprägung relevant. Die strategische Bedeutung der regionalen Entwicklung zwischen den Räumen Bodensee-Oberschwaben und Vorarlberg sowie die grenzüberschreitenden Entwicklungen im Raum des westlichen Bodenseekreises, des Landkreises Konstanz und der Kantone Schaffhausen und Thurgau ist ebenfalls zu beachten.

4.1.1 Einwohnerinnen und Einwohner

Neben der Stadt Friedrichshafen mit rund 61.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (EW) ist die Stadt Überlingen mit rund 23.000 EW die zweitgrößte Stadt im Untersuchungsraum. Weitere Kommunen im Bodenseekreis mit mehr als 10.000 EW sind Markdorf, Meckenbeuren, Salem sowie Tettnang.

Im Zeitraum von 2008 bis 2022 ist die Gesamtbevölkerungszahl im Untersuchungsgebiet um 9.989 EW leicht gestiegen. Die stärkste Bevölkerungszunahme war in Friedrichshafen (+ 2.274) sowie in Markdorf (+1.269). Die stärkste Bevölkerungsabnahme war in Hagnau a.B., Langenargen sowie Sipplingen.

Dem Kartenband sind Karten zur zentralörtlichen Gliederung, Bevölkerungsdichte sowie der Bevölkerungsentwicklung zu entnehmen.

Tabelle 2: Bevölkerungszahl und -entwicklung der Kommunen im Bodenseekreis

Kommune	2008	2022	Entwicklung 2008-2022	Bevölkerungsdichte (EW/km², Stand 2022)
Bermatingen	3.882	4.000	+ 3,04 %	270
Daisendorf	1.546	1.595	+ 3,17 %	641
Deggenhausertal	4.221	4.411	+ 4,50 %	71
Eriskirch	4.521	4.942	+ 9,31 %	342
Frickingen	2.761	3.080	+ 11,55 %	119
Friedrichshafen	58.848	61.122	+ 3,86 %	900
Hagnau a.B.	1.439	1.409	- 2,08 %	509
Heiligenberg	2.861	3.143	+ 9,86 %	78
Immenstaad a.B.	6.125	6.498	+ 6,09 %	707
Kressbronn a.B.	8.084	8.581	+ 6,15 %	432
Langenargen	7.777	7.589	- 2,42 %	511
Markdorf	12.857	14.126	+ 9,87 %	351
Meckenbeuren	13.379	13.687	+ 2,30 %	433
Meersburg	5.617	6.043	+ 7,58 %	509
Neukirch	2.678	2.679	+ 0,04 %	103
Oberteuringen	4.462	5.070	+ 13,63 %	250
Owingen	4.271	4.529	+ 6,04 %	125
Salem	11.160	11.605	+ 3,99 %	193
Sipplingen	2.117	2.052	- 3,07 %	512
Stetten	963	1.032	+ 7,17 %	243
Tettnang	18.540	19.665	+ 6,07 %	281

Kommune	2008	2022	Entwicklung 2008-2022	Bevölkerungs-dichte (EW/km², Stand 2022)
Überlingen	21.625	22.594	+ 4,48 %	394
Uhldingen-Mühlh-ofen	8.032	8.303	+ 3,37 %	541
Gesamt	207.766	217.755	+ 4,81 %	

Quelle 2: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2022

Im Bodenseekreis steigt die Bevölkerungszahl seit 1961 stetig an, von 2008 bis 2021 mit einer Zunahme von knapp 11.000 EW (+5,3 %). Die Altersgruppen 15 bis unter 18 sowie 18 bis unter 25 nehmen in diesem Zeitraum allerdings ab. Am stärksten stieg die Altersgruppe 65 und älter.

Tabelle 3: Einwohnerentwicklung nach Altersstufen mit Anteil an Gesamtbevölkerung

Altersgruppen in Jahren	Bodenseekreis				
	2008	**2021**		**2008 – 2021**	
unter 15	30.317	14,6 %	30.443	13,9 %	+ 126
15 – unter 18	7.336	3,5 %	6.200	2,8 %	- 1.136
18 – unter 25	16.976	8,2 %	15.587	7,1 %	- 1.389
25 – unter 40	37.327	18 %	39.178	17,9 %	+ 1.851
40 – unter 65	73.608	35,4 %	76.435	34,9 %	+ 2.827
65 und älter	42.202	20,3 %	51.042	23,3 %	+ 8.840
Summe	207.766	218.885		+ 11.119	

Quelle 3: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2022[3]

Der höchste Anteil an unter 18-Jährigen an der Bevölkerung wohnt demnach in den Gemeinden Oberteuringen und Owingen (16,5 %), während anteilig die meisten über 65-Jährigen in Meersburg (25,7 %) und Hagnau a.B. (25 %) ansässig sind. Neukirch weist den geringsten Anteil an über 65-Jährigen mit nur 13,8 % auf (siehe Tabelle 4).

[3] online unter: https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035410.tab?R=KR435

Tabelle 4: Anteil der Altersgruppen der Kommunen im Bodenseekreis (Stand 2020)

Kommune	Alter						Gesamt
	unter 15 Jahre	15-18 Jahre	18-25 Jahre	25- unter 40 Jahre	40- unter 65 Jahre	65 Jahre und älter	
Bermatingen	12,8%	2,4%	5,8%	14,8%	32,0%	16,9%	3.983
Daisendorf	10,2%	2,8%	5,3%	11,0%	34,3%	23,5%	1.600
Deggenhausertal	12,4%	3,0%	6,2%	15,3%	33,7%	14,0%	4.392
Eriskirch	12,8%	2,5%	5,7%	14,9%	31,6%	17,2%	4.923
Frickingen	11,2%	3,0%	6,6%	14,7%	32,8%	17,5%	3.075
Friedrichshafen	12,0%	2,3%	6,7%	17,2%	28,5%	18,9%	61.221
Hagnau a. B.	10,3%	2,6%	5,0%	14,2%	30,0%	25,0%	1.419
Heiligenberg	12,4%	2,1%	6,2%	15,5%	30,4%	18,9%	3.139
Immenstaad a. B.	11,4%	2,3%	5,1%	14,0%	29,5%	24,1%	6.543
Kressbronn a. B.	11,0%	2,8%	6,4%	14,6%	30,9%	20,5%	8.624
Langenargen	10,6%	2,6%	5,3%	13,0%	31,8%	23,4%	7.643
Markdorf	13,1%	2,4%	5,6%	15,8%	29,1%	18,4%	14.156
Meckenbeuren	12,0%	2,6%	7,0%	15,6%	30,6%	17,6%	13.621
Meersburg	9,7%	2,0%	6,0%	15,7%	29,3%	25,7%	6.050

Kommune	Alter						Gesamt
	unter 15 Jahre	15-18 Jahre	18-25 Jahre	25- unter 40 Jahre	40- unter 65 Jahre	65 Jahre und älter	
Neukirch	13,5%	2,5%	6,8%	15,9%	31,5%	13,8%	2.680
Oberteuringen	14,4%	2,2%	5,6%	16,3%	30,2%	14,9%	5.037
Owingen	13,5%	3,0%	6,1%	13,0%	30,9%	17,0%	4.505
Salem	12,5%	2,9%	6,2%	14,8%	29,2%	19,1%	11.579
Sipplingen	9,0%	2,6%	5,3%	13,1%	35,0%	23,3%	2.051
Stetten	10,6%	2,3%	5,4%	15,1%	32,3%	21,3%	1.031
Tettnang	12,2%	2,6%	6,1%	15,4%	31,3%	17,6%	19.589
Überlingen	9,9%	2,6%	6,3%	13,3%	29,5%	25,9%	22.713
Uhldingen-Mühlhofen	10,7%	2,3%	6,3%	13,4%	32,8%	21,5%	8.309
Bodenseekreis gesamt	29.958	6.356	15.876	39.032	76.437	50.224	217.883

Quelle 4: Eigene Berechnung nach: https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035410.tab?R=KR435

Entsprechend der Bevölkerungsdynamik der zurückliegenden Jahre wurden in den einzelnen Städten und Gemeinden seit 2015 weitere Wohngebiete entwickelt (siehe Anlage II). Die Raumstruktur ist zusätzlich im Kartenband dargestellt (s. Anlage I).

4.1.2 Arbeitsplätze und Pendlerrelationen

Mit 535 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten je 1.000 EW liegt Friedrichshafen über den Werten des Bodenseekreises mit 362 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten je 1.000 EW.[4] Hinsichtlich Arbeitsplätzen ist die Stadt Friedrichshafen der bedeutendste Arbeitsplatzstandort im Untersuchungsgebiet.

Tabelle 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Kommune am Wohn- und Arbeitsort

Kommune	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Teilzeitbeschäftigte (2021)	
	am Wohnort	am Arbeitsort
Bermatingen	1.780	1.002
Daisendorf	576	101
Deggenhausertal	2.140	1.159
Eriskirch	2.174	764
Frickingen	1.295	858
Friedrichshafen	27.098	37.401
Hagnau a. B.	553	373
Heiligenberg	1.262	1.258
Immenstaad a. B.	2.544	4.388
Kressbronn a. B.	3.550	3.349
Langenargen	3.032	1.876
Markdorf	6.181	5.517
Meckenbeuren	6.145	6.452
Meersburg	2.336	1.838
Neukirch	1.230	406
Oberteuringen	2.250	1.068
Owingen	1.761	1.010
Salem	4.824	3.367
Sipplingen	790	318
Stetten	421	113
Tettnang	8.808	9.638

[4] Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2022

Kommune	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Teilzeitbeschäftigte (2021)	
	am Wohnort	am Arbeitsort
Überlingen	8.237	11.099
Uhldingen-Mühlhofen	3.426	1.335

Quelle 5: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2022): Beschäftigte nach Berufsabschluss. Online https://www.statistik-bw.de/Arbeit/Beschaeftigte/03025045.tab?R=GS435016 [Zugriff 09.10.2023].

Die größten Pendlerbewegungen im Berufsverkehr bestehen im Untersuchungsraum zum Oberzentrum Friedrichshafen. Dabei sind vor allem die Relationen aus Meckenbeuren, Tettnang und Markdorf hervorzuheben.

Ravensburg ist für Pendlerinnen und Pendler aus Tettnang und Friedrichshafen als Arbeitsplatzstandort von hoher Bedeutung. Überlingen ist für Pendlerinnen und Pendler aus Salem, Owingen und Uhldingen-Mühlhofen sowie den östlichen Kommunen des Bodenseekreises ein wichtiger Arbeitsplatzstandort.

Die Pendlerbeziehungen für den Bodenseekreis sind zusätzlich als Karte dem Kartenband zu entnehmen.

Tabelle 6: Bedeutende Pendlerrelationen (> 400 sozialversicherungspflichtig Pendelnde)

Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendelnde
Bermatingen	Friedrichshafen	451
Deggenhausertal	Friedrichshafen	421
Eriskirch	Friedrichshafen	938
Friedrichshafen	Ravensburg	2.110
	Tettnang	1.606
	Immenstaad	1.045
	Markdorf	1.027
	Meckenbeuren	1.020
	Kressbronn a. B.	570
Immenstaad a. B.	Friedrichshafen	878
Kressbronn a. B.	Friedrichshafen	857
	Tettnang	500
Langenargen	Friedrichshafen	940
Markdorf	Friedrichshafen	1.888
	Immenstaad a. B.	485

Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendelnde
	Ravensburg	442
Meckenbeuren	Friedrichshafen	2.118
	Ravensburg	913
	Tettnang	830
Oberteuringen	Friedrichshafen	1.018
Owingen	Überlingen	721
Salem	Überlingen	807
	Friedrichshafen	665
	Markdorf	432
Tettnang	Friedrichshafen	2.318
	Ravensburg	1.033
	Meckenbeuren	782
Überlingen	Friedrichshafen	445
Uhldingen-Mühlhofen	Überlingen	800

Quelle 6: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart 2022

Seit 2010 wurden folgende neue Gewerbegebiete entwickelt:

Tabelle 7: Neue Gewerbegebiete seit 2010

Kommune	Neue Gewerbegebiete seit 2010 (Bauplätze/Größe in m²/ha)
Friedrichshafen	Sondergebiet Einzelhandel Bodenseestraße
	Gewerbegebiet Forschungs- und Entwicklungszentrum ZF AG (4,7 ha)
Hagnau a.B.	Gewerbegebiet Langbrühl Ost (1,5 ha)
Heiligenberg	Further Öschle Erweiterung Gewerbegebiet Hattenweiler (7 Bauplätze)
Immenstaad	Gewerbegebiet Steigwiesen II (19 Bauplätze)
Markdorf	Riedwiesen Teilgebiet IV (2,48 ha)
	Eisenbahnstraße (1,23 ha)
Owingen	Tankstelle Henkerberg VIII (0,34 ha)
Überlingen	Gewerbegebiet Oberried V (22 Bauplätze)

Quelle 7: Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im Bodenseekreis im März 2023. Erläuterung: qm = Quadratmeter, ha = Hektar, k. A. = keine Angaben

4.1.3 Schulstruktur und Hochschulstandorte

Der von den Schülerinnen und Schülern ausgehende Verkehr nimmt eine bedeutende Stellung in der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes ein. Für das ÖPNV-Fahrgastaufkommen sind insbesondere die Schulpendlerinnen und -pendler zu den weiterführenden Schulen zu berücksichtigen. Für den Bodenseekreis sind im Anhang, Tabelle 55 die Schulstandorte sowie die Anzahl der Schülerinnen und Schüler für das Schuljahr 2022/23 sowie bis 2030 dargestellt.

Weitere Bildungs- und Hochschulstandorte befinden sich u.a. in Friedrichshafen, Ravensburg, Weingarten, Sigmaringen, Konstanz, Kreuzlingen, Rorschach und Dornbirn.

4.1.4 Einzelhandel und Versorgung

Die Stadt Friedrichshafen übernimmt für den Untersuchungsraum wesentliche Einkaufs- und Versorgungsfunktionen. In weitgehend allen Hauptorten der Gemeinden und Städte des Bodenseekreises sind Lebensmittelmärkte für den täglichen Bedarf vorhanden. Größere Einkaufszentren gibt es u.a. in Überlingen (BOMMER Einkaufs-Center, La Piazza), Markdorf (Proma) und Friedrichshafen (Bodensee Center). Im Untersuchungsgebiet befinden sich vier Krankenhäuser.

Tabelle 8: Krankenhäuser und Kliniken mit Anzahl der Betten

Standort	Name der Einrichtung	Betten
Friedrichshafen	Klinikum Friedrichshafen	370
Meckenbeuren	St. Lukas-Klinik Liebenau Kliniken	62
Tettnang	Klinik Tettnang	144
Überlingen	Helios Spital	200

Quelle 8: Internetseite des Bodenseekreises, abgerufen im März 2023 sowie das Deutsche Krankenhausverzeichnis (Stand März 2023) und Medizin Campus Bodensee [5]

Darüber hinaus gibt es 33 Einrichtungen für Seniorinnen und Senioren sowie 22 Einrichtungen für Menschen mit Behinderung (siehe Anhang, Tabelle 56 und Tabelle 57).

[5] Online unter: https://www.medizin-campus-bodensee.de/ueber-uns/zahlen-fakten sowie https://www.helios-gesundheit.de/kliniken/ueberlingen/

4.1.5 Freizeit und Tourismus

Bedeutung und Übersicht touristischer Ziele

Die wesentliche saisonal und zusätzlich entstehende Nachfrage an Verkehrsleistungen wird im Bodenseekreis vom Tourismus generiert. Neben den Binnenverkehren zwischen den verschiedenen touristischen Zielen innerhalb des Bodenseekreises finden auch die Zu- und Abbringerfahrten von/zum Urlaubsort, überwiegend mit dem Fernverkehr der Deutschen Bahn, statt. Der Nahverkehr wird von Touristinnen und Touristen eher für Fahrten von bzw. zu den Bahnhöfen, Tagesausflügen sowie Besorgungen genutzt.

Die wichtigsten touristischen Ziele, gemessen an den vorliegenden Besucherzahlen, sind:

- Überlingen Altstadt
- Häfler Bäder in Friedrichshafen
- Ravensburger Spieleland in Meckenbeuren
- Messe Friedrichshafen
- Affenberg in Salem
- Bodensee-Therme in Überlingen
- Pfahlbauten Museum in Uhldingen-Mühlhofen
- Reptilienhaus in Uhldingen-Mühlhofen
- Zeppelinmuseum in Friedrichshafen
- Auto- und Traktormuseum in Uhldingen-Mühlhofen
- Therme Meersburg
- Klosterkirche Birnau
- Bodenseeschiffe mit den Schifffahrtshäfen von Kressbronn bis Überlingen (u.a. auch als Verbindung zur Insel Mainau)

Die Schifffahrtsbetriebe mit ihren 2 Mio. Fahrgästen pro Jahr (im Bodenseekreis mit den Häfen von Überlingen bis Kressbronn insgesamt 838.204 Einsteigern bzw. 884.127 Aussteigern pro Jahr) stellen sowohl als Tourismusziel als auch Teil wichtiger Reiseketten ein wichtiges Verkehrsangebot dar. Mit den Zielen wie dem Auto- und Traktormuseum und dem Ravensburger Spieleland bestehen Kombitickets der Bodensee Schiffsbetriebe. Besucherinnen und Besucher können den ÖPNV von den jeweiligen Häfen damit kostenfrei nutzen. Hierzu wurden entsprechende Vereinbarungen direkt oder über den Vermarktungspartner SBB mit den jeweiligen ÖPNV- Unternehmen getroffen. Auch das landesweite SchülerFerien-Ticket wird auf allen Schiffen der Bodensee-Schiffsbetriebe anerkannt.

Im Anhang, Tabelle 58 werden für Besucherinnen und Besucher bedeutende Einrichtungen dargestellt. Diese weisen aufgrund des resultierenden Fahrgastaufkommens eine gewisse Relevanz für den ÖPNV auf. Darüber hinaus bestehen viele weitere Freizeiteinrichtungen bzw. Standorte für die Naherholung wie

kleinere Freibäder, Hallenbäder oder Sportstätten. Die ÖPNV-Relevanz ist dabei jedoch sehr unterschiedlich zu bewerten, da sie von den unterschiedlichsten Rahmenbedingungen abhängig ist (z. B. Jahreszeiten, Wetter, Trainingszeiten). Auch die Freizeitziele sind in der Karte zur Raumstruktur verortet (siehe Kartenband).

ECHT BODENSEE CARD (EBC)

Die ECHT BODENSEE CARD (EBC) ist eine Gästekarte in ausgewählten Städten und Gemeinden am deutschen Bodenseeufer (zwischen Lindau und Bodman-Ludwigshafen). Sie bietet freie Fahrt in Bus und Bahn und verschafft Vorteile bei mehr als 200 Kultur- und Freizeitangeboten rund um den See. Sie verbindet umweltfreundliche Mobilität mit einer Steigerung der touristischen Angebotsqualität. Die Einnahmen aus der Pauschalierung schaffen zudem Planungssicherheit für die Verkehrsbetriebe. Die EBC betrifft eher das nördliche Gebiet bzw. Ufer des Bodenseekreises. Pro Jahr werden rund 4 Mio. Übernachtungen gezählt und bis 2030 wird eine Steigerung in Höhe von 15 – 25% erwartet.

Aktuell nehmen 17 Gemeinden an der EBC teil: Owingen, Überlingen, Lindau, Wasserburg, Nonnenhorn, Kressbronn, Langenargen, Eriskirch, Friedrichshafen, Immenstaad, Hagnau, Uhldingen-Mühlhofen, Überlingen, Heiligenberg, Frickingen, Sipplingen und Bodman-Ludwigshafen.

Es wird ein flächendeckender Einsatz der EBC angestrebt, daher sollen perspektivisch mehr Gemeinden an der EBC teilnehmen. Es laufen aktuell Gespräche mit den Gemeinden Meersburg, Salem und Meckenbeuren

Zwischen Sommer 2023 und Sommer 2024 hat die DBT mit der REGIO Konstanz Bodensee Hegau e.V. in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Verkehrsverbünden eine repräsentative Marktforschung durchgeführt. Die Befragung ergab unter anderem, dass 69 % der EBC-Inhaber das kostenlose ÖPNV-Angebot nutzen. 46 % der Befragten gaben an den ÖPNV im Fall einer Gebietserweiterung vermehrt nutzen zu wollen. Während des Urlaubs wurden mehr Fahrten mit dem ÖPNV getätigt (Ø 2,2-mal pro Urlaub) als mit dem PKW (Ø 1,6-mal) oder mit dem Fahrrad (Ø 1,1-mal). 31% der Befragten werden bei der Wahl ihres Urlaubsortes am Bodensee durch die Gästekarte beeinflusst, 65% hingegen nicht. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in der Bodenseeregion liegt bei 6,33 Nächten. Etwa 12 % der befragten Touristen verbringen 14 und mehr Nächte in der Bodenseeregion. Zudem gaben insgesamt 46 % aller Gästekarteninhaber an, die Gebietsausdehnung werde ihre ÖPNV-Nutzung erhöhen, weil sie zusätzliche Ziele anfahren werden. Bei Inhabern der EBC würden etwa 48 % ihre ÖPNV-Nutzung erhöhen, gegenüber 45 % der Inhaberinnen und Inhabern der BodenseeCard West. Etwa 13 % aller Gästekarteninhaber würde ihr Verhalten aufgrund einer kostenlosen ÖPNV-Nutzung nicht ändern.

BodenseeCard Plus (BCP)

Die Bodensee Card PLUS (BCP) ist eine All-Inklusive Karte, die offizielle Erlebniskarte für die Vierländerregion Bodensee mit über 160 verschiedenen touristischen Attraktionen, die rund um den Bodensee (auch in Österreich, der Schweiz und Liechtenstein) genutzt werden kann. Die BCP kann für die Gültigkeit von 3 oder 7 einzeln wählbaren Tagen, online oder in Verkaufsstellen, erworben werden. Es können zudem für den Zeitraum der Gültigkeit alle Kursschiffe der gesamten Vereinigten Schifffahrtsunternehmen für den Bodensee und Rhein (VSU) an 2 der 3 oder 4 der 7 Tage genutzt werden. Die BCP bietet durch die Integration der Ausflugsziele rund um den Bodensee ein ergänzendes Angebot zu den regionalen Gästekarten. Zudem kann an einem der 3 bzw. 7 Tage kostenfrei der Busverkehr auf den Strecken Unteruhldingen – Gebhardsweiler - Meersburg (Linie 7383) sowie Unteruhldingen – Oberuhldingen – Affenberg-Salem genutzt werden (Quelle: Erlebnisplaner Bodensee! 2025 Bodensee Card Plus Guide).

BodenseeCard West (BCW)

Die BodenseeCard West ist ein personalisiertes Ticket, das vor allem im westlichen Bodenseekreis genutzt werden kann. Es kann für die kostenlose Nutzung im ÖPNV in den VHB-Zonen 1-5 + 33 in der 2. Klasse genutzt werden. Ebenso kann die Linie 200 bis zu der Haltestelle Untertor (CH) verbundübergreifend und die Biberbahn zwischen Radolfzell und Mengen genutzt werden. Insgesamt nehmen 14 Städte und Gemeinden im Bodenseekreis teil.

Bodensee Ticket Bahn | Bus | Fähre

Nutzerinnen und Nutzer im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr können das Bodensee Ticket als Tageskarte oder 3-Tages-Pass je nach gewähltem Geltungsbereich in Deutschland, der Schweiz und Österreich nutzen und auf Bahn- und Buslinien sowie den beiden Fähren Friedrichshafen – Romanshorn und Meersburg – Konstanz unterwegs sein.

Der Anteil der Nutzerinnen und Nutzer, die das Bodensee Ticket im Urlaub in Verbindung mit einer Gästekarte ermäßigt kaufen, betrug im Jahr 2024 ca. 6 bis 7 Prozent. Etwa 50% des Absatzes des Bodensee Tickets erfolgt in Deutschland, ca. 35% in der Schweiz und ca. 15% in Vorarlberg. Bei der Nutzung des Tickets entfallen auf Basis der Einnahmenaufteilung ca. 45% auf die Schweiz, ca. 42% auf die Verbundgebiete von bodo und VHB sowie 13% auf Vorarlberg. Daher wird dieses Produkt sehr maßgeblich von deutschen ÖPNV-Nutzern für Tagesfahrten in die Schweiz benutzt.

Mit einer EBC erhält man das Bodensee Ticket vergünstigt in den Tourist-Informationen der teilnehmenden EBC-Orte sowie bei ausgewählten Verkaufsstellen. Die Verkaufszahlen des Bodensee Tickets sind im Vergleich zu den anderen Tickets besonders hoch. Das Bodensee Ticket verzeichnet ca. 40.000 Tages-Abos und 1 Mio. € Umsatz jährlich.

4.2 Bestandsaufnahme Mobilität

Grundlage der ÖPNV-Analyse ist der Fahrplanstand April 2023. Punktuell sind spätere Umsetzungen dargestellt.

4.2.1 Angebot im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Über die Südbahn verkehren ein ICE-Zugpaar und ein Railjet-Zugpaar, beide werden nach Österreich durchgebunden. Der Fokus liegt auf der touristischen Nutzung.

Folgende Umstiegspunkte/Knoten sind im SPFV von Relevanz:

- SPFV-Knoten-Ulm (mit schnellem SPNV-Anschluss von/nach Friedrichshafen im Halbstundentakt)
- SPFV-Knoten Singen mit Gäubahn (stündlicher IC Stuttgart-Zürich) und Schwarzwaldbahn
- SPFV-Knoten Basel (über 2-Stundentakt des RE 3 an den Bodenseekreis angebunden)
- SPFV-Knoten Lindau-Reutin (zweistündlicher ECE Zürich-München)

Seitens des Landes wurde zum Deutschland-Takt-Entwurf eine zweistündliche Fernverkehrstrasse angemeldet. Deren Realisierung ist noch unklar.

4.2.2 ÖPNV-Angebot

Schienenpersonennahverkehr - SPNV

Der SPNV ist nicht unmittelbar Bestandteil des NVP. Er ist jedoch mit seinem Angebot eine wesentliche Grundlage für die Ausgestaltung des Busverkehrs im Untersuchungsraum. Deshalb erfolgt eine nachrichtliche Darstellung des SPNV-Angebotes. Im Untersuchungsraum gibt es auf folgenden Strecken regelmäßige SPNV-Angebote:

- RB 31 Radolfzell – Friedrichshafen
- RB 91 Friedrichshafen Hafen - Ravensburg - Aulendorf
- RB 93 Friedrichshafen – Lindau-Insel
- RE 5 Friedrichshafen – Ulm – Stuttgart
- RE 3
    - Ulm – Friedrichshafen – Lindau
    - Basel – Singen – Friedrichshafen

Tabelle 9: Bedienungsangebot im SPNV

Nr.	Linienweg	Bahnhöfe und Haltepunkte im Untersuchungsgebiet	Takt
RB 31	Radolfzell – Friedrichshafen	Sipplingen, Überlingen Therme, Überlingen, Überlingen-Nußdorf, Uhldingen-Mühlhofen, Salem, Bermatingen-Ahausen, Markdorf, Friedrichshafen-Kluftern, Friedrichshafen-Fischbach, Friedrichshafen-Manzell, Friedrichshafen LRA, Friedrichshafen Stadt	T60[6]
RB 91	Friedrichshafen Hafen - Ravensburg - Aulendorf	Friedrichshafen Hafen, Friedrichshafen Stadt, Löwental, Friedrichshafen Flughafen, Kehlen, Meckenbeuren	T60/T30
RB 93	Friedrichshafen – Lindau-Insel	Friedrichshafen Stadt, Friedrichshafen Ost, Eriskirch, Langenargen, Kressbronn	T60
RE 5	Friedrichshafen - Ulm - Stuttgart	Friedrichshafen Stadt, Meckenbeuren	T60
RE 3	Ulm – Friedrichshafen – Lindau	Friedrichshafen, Langenargen (T120), Kressbronn (T120)	T60
RE 3	Basel - Singen - Friedrichshafen	Überlingen, Salem, Friedrichshafen Stadt	T120

Quelle 9: DB Regio Baden-Württemberg, 2021, online unter https://regional.bahn.de/regionen/baden-wuerttemberg/ueb/partner/suedbahn; sowie bahn.de
Erläuterung: RB = RegionalBahn, RE = RegionalExpress, T60 = 60-Minuten-Takt, T120 = 120-Minuten-Takt

Zwischen Radolfzell und Friedrichshafen soll der Ausbau und die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn erfolgen. Die Deutsche Bahn hat die Vorplanung im September 2022 abgeschlossen. Für eine Verdopplung des SPNV-Angebots, künftig mit RB-Verbindungen im annähernden Halbstundentakt und RE-Verbindungen im Stundentakt auf der gesamten Strecke, ist die Umsetzung der sogenannten Vorzugsvariante erforderlich.

Vorgesehen sind folgende Maßnahmen:

- Erhöhung der Kapazität durch zweigleisigen Ausbau mehrerer Streckenabschnitte
- barrierefreier Ausbau aller Stationen, durch eine Erhöhung der Bahnsteige an sechs Stationen für höhengleiches Ein- und Aussteigen
- neue Haltepunkte in Espasingen und Mühlhofen Ort
- weiterer Haltepunkt, Lipbach/Markdorf Gewerbegebiet, ist aktuell in Prüfung

[6] Verdichtung in der Hauptverkehrszeit zwischen Friedrichshafen Stadt und Überlingen Therme

Damit gibt es zwischen Überlingen und Friedrichshafen eine Verbesserung des Taktangebots im SPNV auf einen Halbstundentakt bei der Regionalbahn sowie einen Stundentakt beim RE, sodass pro Stunde drei SPNV-Verbindungen auf dieser Relation angeboten werden können.

Regionalbusverkehre

Im Bodenseekreis verkehren 43 Regionalbuslinien[7] und vier Nachtbuslinien (zwei davon integriert in die Linien 7395 und 7587) mit unterschiedlichen Verkehrsaufgaben und Bedienungsangeboten, die in den bodo integriert sind. Eine Übersicht über das Bestandsnetz der Linien im Regionalbusverkehr ist dem Kartenband zu entnehmen. Der Regionalbusverkehr ergänzt den Schienenverkehr, gewährleistet die Erschließung der Orte im Bodenseekreis außerhalb der Bahnkorridore und stellt die Verbindung zum Oberzentrum Friedrichshafen sowie aus den jeweiligen Verflechtungsbereichen zum Mittelzentrum Überlingen und zu den umliegenden Ober- und Mittelzentren Ravensburg, Weingarten, Bad Saulgau, Bad Waldsee, Leutkirch i. A., Pfullendorf und Wangen i. A. sicher.

Eine besondere Verbindung stellt die Regiobuslinie 700 mit der Relation Konstanz – Markdorf – Meersburg - Ravensburg dar. Mit dieser Linie wird das benachbarte Oberzentrum Konstanz mit eine Fahrüberfahrt angebunden. Diese Linie verkehrt ebenso wie die Linie 500 und die Linie R45 (Tettnang – Ravensburg) als vom Land Baden-Württemberg geförderte Regiobuslinie.

Durch die in den vergangenen Jahren vom Kreistag des Bodenseekreises beschlossenen Maßnahmen zum Angebotsausbau und den Umsetzungen zu verschiedenen Zeitpunkten konnte im Bodenseekreis erreicht werden, dass nahezu alle Linien im Regionalbusverkehr in einem regelmäßigen Taktverkehr unterwegs sind. Einzelne Linien übernehmen Schulverkehrsaufgaben und verkehren mit einem bedarfsorientierten Angebot.

Folgende Maßnahmen wurden hier seit 2020 umgesetzt:

- Mit **Umsetzungsschritt 1** wurde bis zum Dezember 2022 auf der Linie 7545 Tettnang - Wangen die Einführung des Regiobus-Standards umgesetzt.
- Mit **Umsetzungsschritt 2** wurden bis Mai 2023 auf den Relationen Friedrichshafen – Überlingen, Friedrichshafen – Tettnang sowie Friedrichshafen – Kressbronn Angebotsverbesserungen vorgenommen. Ebenso wurde der ÖPNV zwischen Meersburg – Bermatingen – Markdorf – Deggenhausertal, als auch zwischen Immenstaad – Markdorf – Salem – Frickingen deutlich verbessert (s. Beschreibung der Vision 2024 im Kapitel 2.2.2).

Die folgende Tabelle zeigt das Bedienungsangebot im Bodenseekreis mit dem Fahrplanstand April 2023 mit einzelnen Hinweisen zu zwischenzeitlichen Anpassungen.

[7] Fahrplanstand April 2023

Tabelle 10: Bedienungsangebot Regionalverkehr im Bodenseekreis

Linienr.	Linienweg
41	Wilhelmsdorf - Deggenhausertal
42	Deggenhausertal - Kappel – Horgenzell (Linie wurde zum 09.09.2024 in Linie 7381 integriert)
100	Friedrichshafen - Immenstaad - Hagnau - Meersburg - Uhldingen-Mühlhofen - Salem - Überlingen ZOB
103	Bodnegg - Wollmarshofen - Prestenberg - Bodnegg
104	Bodnegg - Tannau - Neukirch - Amtzell - Bodnegg
105.1	Bodnegg - Lindau - Hergensweiler - Neuravensburg - Niederwangen - Bodnegg
105.2	Karbach - Wangen - Niederwangen - Primisweiler - Bodnegg
121	Immenstaad - Friedrichshafen (Einstellung der Linie zum 15.12.24)
200	Friedrichshafen - Lindau
220	Gohren - Kressbronn - Schleinsee
221	Tettnang - Mariabrunn - Friedrichshafen
222	Tettnang - Bodnegg
224	Tettnang - Mariabrunn - Langenargen - Kressbronn - Tettnang
225	Tettnang - Kressbronn - Langenargen - Mariabrunn - Tettnang
226	Tettnang - Kau - Meckenbeuren - Liebenau - Tettnang
227	Tettnang - Liebenau - Meckenbeuren - Kau - Tettnang
228	Tettnang - Reute - Meckenbeuren - Brochenzell - Weiler
235	Kressbronn - Hiltensweiler - Kressbronn
238	Tettnang - Meckenbeuren - Brochenzell
239	Meckenbeuren - Brochenzell - Weiler
246	Laimnau - Hiltensweiler - Laimnau
500	Sigmaringen - Pfullendorf - Owingen - Überlingen ZOB
700	Ravensburg - Oberteuringen - Markdorf - Meersburg - Konstanz
7376	(Überlingen -) Owingen - Großschönach - Pfullendorf
7377	Überlingen - Ludwigshafen - Espasingen - Stockach
7378	Überlingen - Owingen - Herdwangen - Pfullendorf
7379	Überlingen - Owingen - Frickingen - Heiligenberg
7380	Heiligenberg - Hattenweiler/Illmensee - Pfullendorf
7381	Überlingen - Salem - Deggenhausertal - Horgenzell
7382	Markdorf - Bermatingen - Daisendorf - Meersburg/Uhldingen
7383	Unteruhldingen - Traktormuseum - Daisendorf - Meersburg

Linienr.	Linienweg
7384	Immenstaad - Markdorf - Deggenhausertal
7385	Deggenhausertal - Wilhelmsdorf
7386	Schülerverkehr: Überlingen - Salem College - Schloss Spetzgart - Bonndorf
7389	Überlingen - Sipplingen - Ludwigshafen - Stockach
7392	Stockach - Mahlspühren - Owingen - Überlingen/Pfullendorf
7394	Bodensee-Airport - Friedrichshafen - Meersburg - Konstanz
7395	Friedrichshafen - Meersburg - Überlingen
7396	Immenstaad - Markdorf - Salem
7397	Überlingen/Meersburg - Salem - Heiligenberg/Frickingen
7398	Ortsbus Immenstaad
7399	Uhldingen Pfahlbauten - Uhldingen Bahnhof - Schloss Salem - Affenberg - Salem Bahnhof (Einstellung der Linie zum November 2024)
7399	Unteruhldingen – Affenberg – Salem Bahnhof
7537	Ravensburg - Oberteuringen - Markdorf - Meersburg
R45 (ehem. 7545)	Ravensburg - Tettnang - Friedrichshafen
7546	Tettnang - Hiltensweiler - Wiesertsweiler
7547	Friedrichshafen - Tettnang - Neukirch - Wangen
7587	Friedrichshafen - Eriskirch - Langenargen - Kressbronn

Quelle 10: Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, online unter https://www.bodo.de/fahrinfo/linienfahrplaene-als-pdf.html, Regiobus, Schnellbus, Überlandverkehr

Darüber hinaus liegt folgendes Nachtbusangebot im Regionalbusverkehr des Bodenseekreises vor.

Tabelle 11: Bedienungsangebot Regionalbusverkehr im Bodenseekreis Nachtbus

Liniennr.	Linienweg	Bedienungsangebot
Nachtangebot der Linie 7395	Friedrichshafen - Immenstaad - Meersburg - Uhldingen-Mühlhofen - Überlingen ZOB	In den Nächten von Fr. auf Sa. Und Sa. – So. (sowie in den Nächten vor ausgewählten Feiertagen)
Nachtangebot der Linie 7587	Friedrichshafen - Eriskirch - Langenargen - Kressbronn	In den Nächten von Fr. auf Sa. Und Sa. – So. (sowie in den Nächten vor

Liniennr.	Linienweg	Bedienungsangebot
		ausgewählten Feiertagen)
N3	Friedrichshafen - Tettnang - Meckenbeuren - Ravensburg	In den Nächten von Fr. auf Sa. Und Sa. – So. (sowie in den Nächten vor ausgewählten Feiertagen)
N4	Friedrichshafen - Markdorf - Salem - Frickingen	In den Nächten von Fr. auf Sa. Und Sa. – So. (sowie in den Nächten vor ausgewählten Feiertagen)

Quelle 11: Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, online unter https://www.bodo.de/fahrinfo/spezielle-linien/nachtbusse.html

Stadtverkehr Friedrichshafen

Seit 1. Januar 2024 verkehren im Stadtbusverkehr Friedrichshafen neben 15 Linien auch 5 Ergänzungslinien sowie eine Messe-Expresslinie und ein RIA-Rufshuttle. Sie übernehmen die Erschließung der Wohngebiete und Ortsteile und binden diese an das Stadtzentrum, den Stadt- und Hafenbahnhof und weitere Ziele im Stadtgebiet (z.B. Arbeitsplätze sowie soziale und kulturelle Einrichtungen) an. Die Linien verkehren insgesamt auf den Linien des Stadtverkehrs auf rund 2,2 Mio. Nutzwagenkilometer pro Jahr.

Ergänzt wird der Stadtverkehr durch Regionalverkehre, die im Stadtgebiet auf bestimmten Achsen auch Stadtverkehrsfunktionen wahrnehmen (z. B. Linien 110, 200, 221, 7394, 7395, R45, 7547 und 7587).

In Friedrichshafen gibt es mehrere Linien im Stadtverkehr, die die Erschließung der Kernstadt sowie der Ortsteile und Gewerbegebiete gewährleisten und die Verbindung in die Innenstadt sowie zum Bahnhof mit Verknüpfung zum SPNV herstellen. Der Stadtverkehr ist regelmäßig vertaktet. Der folgenden Tabelle ist eine Linienübersicht (Fahrplanstand Januar 2024) zu entnehmen.

Tabelle 12: Bedienungsangebot Stadtverkehr Friedrichshafen

Liniennr.	Linienweg	Bedienungsangebot
1	Hafenbahnhof - Friedhof - Jettenhausen - Hafenbahnhof - Stadtbahnhof	Mo-Fr T30 Sa T60 So T120
2	Stadtbahnhof - Hafenbahnhof - Jettenhausen – Waggershausen - Stadtbahnhof	Mo-Fr T30 Sa T60 So T120
3	Stadtbahnhof - Waggershausen - Ailingen	Mo-Fr T60

Linienr.	Linienweg	Bedienungsangebot
4	Hafenbahnhof - Montafonstraße - Klinikum - Schnetzenhausen	Mo-Fr T 30 Sa-So T60
5	Messe - Stadtbahnhof -Klinikum	Mo-Fr T30 Sa T30 So T120 mit Lücken zwischen Hafen und Klinikum
6	Stadtbahnhof - Weidenring	Mo-Fr an S: T30 Sa-So T60
10	Hafenbahnhof - Hochschulen	Mo-Fr T60
11	Hafenbahnhof - Schnetzenhausen - Kluftern – Bildungszentrum-Bussenstr./Kreuzgasse – Markdorf Bahnhof	Mo-Fr T60 Sa-So T60
12	Hafenbahnhof - Manzell - Spaltenstein - Kluftern - Markdorf	Mo-So T60
X12	Hafenbahnhof – Stadtbahnhof – Landratsamt – Dornierstr. – Kluftern – Markdorf	Mo-Fr T30
13	Hafenbahnhof - Ailingen - Ettenkirch	Mo-Sa T30 So T60
14	Hafenbahnhof - Ailingen – Oberteuringen - Bitzenhofen	Mo-Sa T60 So T120
X14	Hafenbahnhof – Sportpark - Jettenhausen – Berg – Unterteuringen - Oberteuringen - Bitzenhofen	Mo-So T60
15	Hafenbahnhof - Ailingen	Mo-Fr T30
16	Hafenbahnhof - Ailingen – Berg - Raderach - Schnetzenhausen - Klinikum	Mo-Sa T60 So T120
MX	MesseExpress: Stadtbahnhof – Hafenbahnhof – Messe	Von Messen abhängig
E3, E11, E13, E15, E16	Ergänzungslinien	Ergänzen bedarfsabhängig das Grundangebot in Anlehnung an die Schulverkehrszeiten

Quelle 12: Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH, online unter https://www.stadtverkehr-fn.de/ Erläuterung: T60 = 60-Minuten-Takt

Der MesseExpress verkehrt nur in Zeiten einer Messe, mit aktuellem Stand (Januar 2024) für die Tuning World Bodensee mit 25 Fahrten von Hafenbahnhof/ Stadtbahnhof zu Messe. Ergänzend zu den Abendlinien verkehrt das Angebot RiA (Ruftaxi im Abendverkehr) als Ruftaxi, das vor Fahrtantritt bestellt werden

muss. In der Innenstadt sind dafür fünf Haltepunkte für RiA gekennzeichnet, in den Außenbereichen geht das Angebot bis zur Haustür.

Die Nachfrageentwicklung im Stadtverkehr Friedrichshafen seit 1999 ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 2: Nachfrageentwicklung im Stadtverkehr Friedrichshafen (1999 – 2022)

Quelle 13: Stadtverkehr Friedrichshafen

Stadtverkehr Tettnang

Im Stadtbusverkehr in Tettnang verkehren zwei Stadtbuslinien sowie die Bähnle-Linie. Sie übernehmen die Erschließung der Ortsteile. Die Linien verkehren als Durchmesserlinien über die Innenstadt hinaus und schaffen so umsteigefreie Verbindungen im Quell-/ Ziel-Verkehr. Der Stadtverkehr ist regelmäßig vertaktet. Insgesamt werden auf den Linien des Stadtverkehrs Tettnang rund 128.000[8] Nutzkilometer pro Jahr gefahren (inklusive Schulverkehrslinien).

Ergänzt wird der Stadtverkehr durch Regionalverkehre, die im Stadtgebiet auf bestimmten Achsen auch Stadtverkehrsfunktionen wahrnehmen (z. B. Linien 221, 222, 224, 225, 226, 227, 228, 238, 7546, 7547 und R45). Der folgenden Tabelle ist eine Linienübersicht (Fahrplanstand Mai 2023) zu entnehmen.

Tabelle 13: Bedienungsangebot Stadtverkehr Tettnang

Linienennr.	Linienweg	Bedienungsangebot
1	Bechlingen - Ramsbach - Tettnang - Schäferhof - Oberhof	Mo-Fr: 6:45 – 17:45 T60 Sa: 8:45 – 11:45 T60
2	Tettnang - Kau - Schäferhof - Oberhof	Mo-Fr; 6:17 – 18:17 T60 Sa: 8:17 – 11:17 T60

[8] Stand Mai 2023

Quelle 14: Stadt Tettnang, online unter https://www.tettnang-stadtbus.de/de/
Erläuterung: T60 = 60-Minuten-Takt

Stadtverkehr Überlingen

Im Stadtbusverkehr in Überlingen verkehren 8 Linien. Sie übernehmen die Erschließung der Ortsteile. Die Linien verkehren zum Teil als Durchmesserlinien über die Innenstadt hinaus und schaffen so umsteigefreie Verbindungen im Quell-/ Ziel-Verkehr oder als radiale Linien zwischen ZOB und den Wohngebieten. Der Stadtverkehr ist regelmäßig vertaktet.

Die Linie 14 dient als Grundangebot im Abendverkehr sowie als Ergänzung zu den anderen Linien in den späteren Abendstunden bzw. am Wochenende.

Insgesamt werden auf den Linien des Stadtverkehrs Überlingen rund 322.000 [9] Nutzkilometer pro Jahr gefahren (inklusive Schulverkehrslinien).

Ergänzt wird der Stadtverkehr durch Regionalverkehre, die im Stadtgebiet auf bestimmten Achsen auch Stadtverkehrsfunktionen wahrnehmen (z. B. Linien 500, 7377, 7378, 7379, 7381, 7389, 7395 und 7397). Der folgenden Tabelle ist eine Linienübersicht (Fahrplanstand Mai 2023) zu entnehmen.

Tabelle 14: Bedienungsangebot Stadtverkehr Überlingen

Linienr.	Linienweg	Bedienungsangebot
1	Helios Spital (P&R) – Bodensee-Therme – Busbahnhof	Mo-Fr: 6:30 – 18:30 T60 Sa: 6:30 – 14:30 T60
2	Landungsplatz - Burgberg – Busbahnhof	Mo-Fr: 6:30 – 20:00 T30, 20:00 – 23:00 T60 Sa: 6:30 – 15:00 T30, 15:00 – 23:00 T60 So: 9:00 – 23:00 T60
3	Busbahnhof – Alte Owinger Straße (Im Guggenbühl)	Mo-Fr; 7:30 – 18:30 T60 Sa: 9:30 – 14:30 T60
4	Schättlisberg - Helios Spital/ P&R - Landungsplatz – Busbahnhof	Mo-Fr: 6:30 – 19:00 T15 Sa: 6:30 – 14:45 T15 (Nov.-März) Sa: 6:30 – 19:00 T15 (April-Okt.) So: 10:00 – 19:00 T15 (April-Okt.)
5	Gewerbegebiet – Deisendorf – Busbahnhof	Mo-Fr: 7:45 – 19:45 T120 Sa: 9:45 – 15:45 T120
5	Gewerbegebiet – Andelshofen – Bambergen – Busbahnhof	Mo-Fr: 8:45 – 18:45 T120 Sa: 10:45 – 14:45 T120
6	Gewerbegebiet - Langäcker - Busbahnhof	Mo-Fr: 9:30 – 23:30 T120 mit Lücken
7	Goldbach - Helios-Spital/ P&R - Busbahnhof	Mo-Fr: 7:00 – 19:00 T60 Sa: 7:00 – 14:00 T60

[9] Stand 2023

Linienennr.	Linienweg	Bedienungsangebot
14	Schättlisberg - Helios Spital/ P&R - Bodensee-Therme - Landungsplatz - Busbahnhof	Mo-Fr: 19:30 – 22:30 T60 Sa: 15:30 – 22:30 T60 So: 9:30 – 22:30 T60

Quelle 15: Stadtbus Überlingen, online unter https://www.stadtbus-ueberlingen.de/
Erläuterung: T60 = 60-Minuten-Takt

Ortsbus Meersburg

Der Ortsbus Meersburg verkehrt unter der Liniennummer 7910 und erschließt die Gemeinde Meersburg in weiten Teilen. Der Erlebnisbus 2 (7383) verkehrt auf einem Teilabschnitt des Ortsbusses. Innerhalb von der Gemeinde Meersburg gilt der gesonderte Ortsbustarif, zudem orientiert sich das Ortsbusangebot an dem saisonalen Einsatz der Erlebnisbusse (i.d.R. von März bis November eines Jahres).

Tabelle 15: Bedienungsangebot Ortsbus Meersburg

Linienennr.	Linienweg	Bedienungsangebot
7910	Baitenhausen – Kurallee – Parkplatz Töbele – BSB Hafen	Mo-So: 09:50 – 19:20 (nicht vertaktet; überwiegend T30 v.a. nachmittags)

Quelle: https://www.bodo.de/fileadmin/redakteur/pdf/linienfahrplaene/7910_Ortsbus_Meersburg.pdf

Touristisches Nahverkehrsangebot

Zahlreiche touristische Ziele im Bodenseekreis und in den benachbarten Regionen sind über das SPNV-Angebot und die (in den vergangenen Jahren bereits ausgebauten) Buslinien zu erreichen, z. B. entlang der Bodenseegürtelbahn und der Seelinie (Buslinie 7395). Auf Relationen, auf denen die bestehenden Buslinien zwischen den Städten und Gemeinden einzelne Ziele mit großer touristischer Nachfrage nicht direkt anfahren können, wurden spezielle Angebote eingerichtet.

Der ErlebnisBus 1 (Linie 7399) verkehrt zwischen Unteruhldingen, Oberuhldingen und Salem und bietet eine stündliche Verbindung zwischen den Orten, den Schienenhaltepunkten sowie die Anbindung wichtiger touristischer Ziele wie der Bodenseeschifffahrt, dem Reptilienhaus, Pfahlbaumuseum, dem Affenberg Salem und Schloss Salem. In Verbindung mit der Linie 100 dient der Bus als Zubringer zu den Regionalbahnen in Salem und Uhldingen-Mühlhofen sowie zu den Regionalbussen der SeeLinie (7395) in Oberuhldingen. Der Erlebnisbus 1 stellt ein saisonales Angebot dar und verkehrt i.d.R. von März bis November eines Jahres.

Der ErlebnisBus 2 (Linie 7383) verkehrt zwischen Uhldingen und Meersburg. Mit dem Traktormuseum Bodensee in Gebhardsweiler, der Burg und dem Schloss Meersburg sowie der Therme und dem Freibad in Meersburg werden touristische Ziele bedient. Anschlüsse auf die BSB-Schifffahrten in Unteruhldingen oder die SeeLinie 7395, welche zwischen Friedrichshafen und Überlingen verkehrt, werden geschaffen.[10] Ebenso werden mit dieser Linie wichtige Anschlüsse am BSB-Hafen in Meersburg sowie zur Bodenseegürtelbahn hergestellt, so dass diese Linie neben der Anbindung der touristischen Ziele auch Funktionen in der Verbindung zwischen den bedienten Orten und den Schienenhaltepunkten hat.

Ab Frühjahr 2025 erfolgt eine Anpassung der touristischen Angebote mit der Einrichtung der neuen Linien 110 und 111, die die bestehenden Angebote der Linien 100 und 7399 ersetzen.

Bedarfsverkehre

Im Bodenseekreis wird mit „emma“ (e-mobil mit Anschluss bzw. einfach-mobil-mit-anschluss“) ein fahrplangebundener Bedarfsverkehr als Ergänzung zu den Zug- und Buslinien angeboten. Alle emma-Fahrten verkehren nur bei Bedarf. Eine Anmeldung ist vor der Mitfahrt notwendig. Je nach Einsatzbereich können die Fahrten 45 bis 60 Minuten vor Abfahrt telefonisch oder online über die Fahrplanauskunft oder die bodo-App gebucht werden. Von Linie zu Linie gelten unterschiedliche Vorlaufzeiten und Erreichbarkeiten der Buchungshotline. Eingesetzt werden Taxifahrzeuge, jedoch auch Kleinbusse bzw. 8-Sitzer, die auch elektrisch betrieben werden.

- emma 3 Stadtverkehr Überlingen - Alte Owinger Straße
- emma 5 Stadtverkehr Überlingen
- emma 626 Bürgermobil Meckenbeuren e.V.
- emma 638 Horgenzell - Deggenhausertal (Einstellung zum 09.09.2024 und Integration in emma 685 und Linie 7381)
- emma 676 Taisersdorf - Owingen
- emma 680 Pfullendorf - Illmensee - Heiligenberg
- emma 682 Uhldingen-Mühlhofen (der Betrieb wurde zwischenzeitlich eingestellt – an einer Wiederaufnahme des Betriebs wird gearbeitet)
- emma 685 Deggenhausen - Höchsten - Wittenhofen - Markdorf
- emma 692 Seelfingen - Billafingen - Owingen (Einstellung im April 2024 und Ersatz durch stündliches Angebot der Linie 7392) emma 696 Markdorf (Kernstadt & Ortsteile)
- emma 697 Flächenverkehr Salem

[10] https://www.bodensee.eu/de/was-erleben/uebersichtskarte/rab-erlebnis-busse_poi600

Bürgerbusse

In verschiedenen Gemeinden des Bodenseekreises verkehren Bürgerbusse, die teilweise nur einzelnen Gruppen von Nutzerinnen und Nutzern offenstehen und nicht nach dem PBefG konzessioniert sind. In der Regel liegt keine verkehrliche und tarifliche Integration in das ÖPNV-System vor. Folgende Bürgerbusangebote sind in den Gemeinden vorhanden:

Tabelle 16: Bürgerbusse in Gemeinden

Bürgerbus	Buchungsmöglichkeit	Preise/Tarif	Fahrzeuge	Räumliche Abdeckung
BürgerMobil Meckenbeuren e.V. (Linie 626)	Telefonisch, 60 Minuten vor Abfahrt	Erw. 1 € / Kind 0,50 € (bodo Integration)	1 Fahrzeug mit 3 Sitzplätzen (elektrisch)	Gemeindegebiet Meckenbeuren
BürgerBus Kressbronn a. B. e. V.	Telefonisch am Vortag	Erw. 1,50 € / Kind 0,50 € (keine bodo Integration)	1 Kleinbus mit 7 Sitzplätzen und 1 Rollstuhlplatz	Gemeindegebiet Kressbronn
Bürgerbus Neukirch e.V.	Telefonisch am Vortag	Kostenlos	1 Fahrzeug mit 4 Sitzplätze (Rollstuhlplatz vorhanden)	Gemeindegebiet Neukirch
Bürgerbus Tettnang e.V.	Telefonisch am Vortag	Erw. / Kind je 1,50 € (keine bodo Integration)	1 Fahrzeug mit bis zu 8 Sitzplätzen	Gemeindegebiet Tettang
Linzgau-Shuttle e.V.	Telefonisch zwei Tage vor Fahrtwunsch	Kostenlos	k.A.	Gemeinden Salem, Frickingen, Meersburg, Stetten, Hagnau, Daisendorf, Uhldingen-Mühlhofen (geplant Heiligenberg)
SoFa Langenargen (sozialer Fahrdienst für Personen ab 70 Jahren)	Telefonisch	k.A.	k.A.	Gemeindegebiet Langenargen

Bürgerbus	Buchungs-möglichkeit	Preise/Tarif	Fahrzeuge	Räumliche Abdeckung
Teuringer Bus'le e.V.	Telefonisch zwei Tage vor Fahrt-wunsch	Kostenlos	1 Fahrzeug mit 5 Sitzplät-zen	Gesamtes Gemein-degebiet von Ober-teuringen

Autonome Shuttles

In der Stadt Friedrichshafen wird im Rahmen des Förderprojektes RABus (Reallabor für den Automatisierten Busbetrieb) eine Teststrecke mit hochautomatisierten Shuttle auf Level-4-Niveau erprobt. Der Testbetrieb ist im Oktober 2024 gestartet. Gefördert wird das Projekt vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg. Als Projektpartner agieren der Stadtverkehr Friedrichshafen, das Forschungsinstitut für Technologie, der Regionalverkehr Alb-Bodensee und ZF. Die Teststrecke führt vom Klinikum Friedrichshafen über die Universität, das ZF-Werk 2 und den Stadtbahnhof bis zum ZF-Forum. Demnach ist das autonome Shuttle voll integriert in den sonstigen Mischverkehr und agiert im öffentlichen Raum mit Geschwindigkeiten von 40 km/h bis 60 km/h. Aufgrund der aktuellen gesetzlichen Vorschriften befindet sich ein Sicherheitsfahrer zu jederzeit im Shuttle und kann in Notfällen eingreifen.[11]

4.2.3 Nachfrage und Motorisierungsgrad

Nachfrage

Zum aktuellen ÖPNV-Angebot liegen keine linienspezifischen Fahrgastzahlen vor, da noch keine flächendeckenden automatischen Fahrgastzählsysteme installiert sind. Vor diesem Hintergrund ist eine Ermittlung und Bewertung der aktuellen Fahrgastnachfrage nicht möglich. Es liegen lediglich kreisspezifische Fahrgastzahlen vor, die keine belastbare linienspezifische oder räumliche Differenzierung zulassen. Im Jahr 2023 wurden im Bodenseekreis 16.934.119 Fahrgäste gezählt.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen der Vision 2024 in den letzten Jahren hat sich das ÖPNV-Angebot deutlich gegenüber dem vorherigen Zustand verbessert. Erfahrungsgemäß lassen sich die Wirkungen größerer Angebotsverbesserungen auf die Fahrgastnachfrage erst nach einem Zeitraum von rund zwei bis vier Jahren messen. Hierfür sind entweder Zählungen der Fahrgäste durch Zählpersonale oder die Einrichtung von automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) in den Fahrzeugen erforderlich, wie sie im Bodenseekreis (gefördert durch das Land Baden-Württemberg) vorgesehen sind. Die Einführung von AFZS basiert auf den vom Land Baden-Württemberg vorgegebenen gesetzlichen Anforderungen.

[11] https://projekt-rabus.de/de/FAQ/

Motorisierungsgrad

Der MIV hat eine hohe Bedeutung für die Mobilität der Menschen. Auf 1.000 EW entfallen kreisweit 664 Pkw (Stand 2022). Die höchste Zahl an Pkw je 1.000 EW bestehen in den Gemeinden Neukirch (751 Pkw), Frickingen (737 Pkw) und Deggenhausertal (724 Pkw), der geringste Pkw-Besitz besteht in Friedrichshafen (596 Pkw). Seit 2008 ist der Anteil im Bodenseekreis um knapp 20 % angestiegen.

Tabelle 17: Pkw-Besitz in den einzelnen Gemeinden

Kommune	Anzahl Pkw je 1.000 EW 2008	Anzahl Pkw je 1.000 EW 2022	Entwicklung 2008-2022
Deggenhausertal	558	724	29,70%
Neukirch	590	751	27,30%
Meckenbeuren	544	686	26,10%
Frickingen	590	737	24,90%
Sipplingen	529	655	23,80%
Uhldingen-Mühlhofen	518	637	23,00%
Stetten	544	668	22,80%
Hagnau a.B.	527	644	22,20%
Daisendorf	545	665	22,00%
Bermatingen	565	688	21,80%
Überlingen	524	629	20,00%
Tettnang	587	703	19,80%
Bodenseekreis	554	664	19,80%
Eriskirch	538	638	18,60%
Friedrichshafen	505	596	18,00%
Kressbronn a.B.	563	664	17,90%
Langenargen	561	661	17,80%
Salem	559	658	17,70%
Owingen	565	664	17,50%
Meersburg	513	599	16,80%
Oberteuringen	599	698	16,50%
Markdorf	583	668	14,60%
Heiligenberg	533	598	12,20%
Immenstaad a.B.	615	644	4,70%

Quelle 16: https://www.statistik-bw.de/Service/Veroeff/Statistische_Berichte

4.2.4 Ergänzende Mobilitätsangebote

4.2.4.1 Vernetzte Mobilität

Für die Zukunft der Mobilität wird den inter- und multimodalen Angeboten ein besonderer Stellenwert zugesprochen. Multimodalität bedeutet, dass eine Person im Laufe eines überschaubaren Zeitraums, z. B. einer Woche, unterschiedliche Verkehrsmittel für ihre Wege nutzt. Unter Intermodalität ist zu verstehen, dass eine Person auf einem Weg unterschiedliche Verkehrsmittel nutzt. Bekannte Beispiele sind Park and Ride (P+R), Bike and Ride (B+R) sowie Vermietsysteme (Fahrrad, Auto, Tretroller), bei denen eine Wegetappe mit dem ÖPNV und eine mit dem Fahrrad, Tretroller oder Auto zurückgelegt werden.

Inter- und multimodale Angebote können den Einzugsbereich für das ÖPNV-Angebot erheblich erweitern und helfen, neue Nutzergruppen für den ÖPNV zu erschließen. Für die Funktionsfähigkeit und Nutzungsintensität des ÖPNV spielen die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre sowie die Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte eine zentrale Rolle. Hierzu zählen die Bereitstellung intermodaler Anlagen in ausreichender Kapazität und von hochwertiger Qualität sowie die informative, technische und ggf. tarifliche Verknüpfung der Angebote (z. B. Bewirtschaftung der Parkplätze mit Kombiticket für den ÖPNV).

Im Untersuchungsraum bestehen bereits zahlreiche Schnittstellen zwischen Pkw bzw. Fahrrad und dem ÖPNV in Form von P+R- sowie B+R-Anlagen, die vielerorts nachgefragt sind. Tabelle 18 gibt einen ersten Überblick über das Angebot an P+R- und B+R-Plätzen vorrangig an Bahnhöfen im Bodenseekreis. Weitere Daten werden noch erhoben. Die Ausweitung beider Schnittstellen kann zu einer Erhöhung der Erschließungsqualität beitragen.

Tabelle 18: P+R- und B+R-Stellplätze

Bahnhof	Anzahl P+R-Stellplätze	Anzahl B+R-Stellplätze
Bermatingen-Ahausen	51 + 2 Behindertenparkplätze	20
Eriskirch	24	k.A.
Friedrichshafen Stadt	15 + 302 im Parkhaus	30 Fahrradboxen
Friedrichshafen-Kluftern	k.A.	5 Fahrradboxen (Stand 2013)
Friedrichshafen-Fischbach	k.A.	k.A.
Langenargen	Ca. 20	Ca. 28 überdacht
Markdorf	Ca. 32 + ca. 40	k.A.

Bahnhof	Anzahl P+R-Stellplätze	Anzahl B+R-Stellplätze
Salem	Ca. 25 + ca. 24	Ca. 8 Fahrradboxen + viele überdacht
Sipplingen	k.A.	Ca. 3
Überlingen	Ca. 74 + 375 im Parkhaus	k.A.
Überlingen-Nußdorf	Ca. 25 + Carsharing	4 x 12 überdacht
Überlingen Therme	Ca. 18	k.A.
Uhldingen-Mühlhofen	Ca. 52	Sehr viele überdacht

Quelle 17: Google Maps / eigene Erhebung

Zum Themenschwerpunkt Radverkehr hat der Bodenseekreis, gefördert durch die Initiative RadKULTUR des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, den RadGeber herausgebracht. Dieser fasst unter anderem Infrastrukturen rund ums Fahrrad nach den einzelnen Kommunen zusammen. Diese sind im Anhang, Tabelle 59 aufgelistet. Die aufgelisteten Inhalte haben einen Stand von 2023.

4.2.4.2 Sharing-Angebote

Der Carsharing-Anbieter und Verein BodenseeMobil e.V. ist mit 10 Standorten im Stadtgebiet von Friedrichshafen, 6 Standorten in Überlingen sowie jeweils einem Standort in Immenstaad und Markdorf im Bodenseekreis vertreten. Carsharing-Fahrzeuge von BodenseeMobil e.V. werden über die Flinkster Infrastruktur (DB AG) gebucht. Keine der angebotenen Fahrzeuge sind elektrisch betrieben. Für ein solches Angebot haben die Kommunen Meckenbeuren, Neukirch, Frickingen, Deggenhausertal, Owingen und Immenstaad einen Vertrag mit der Firma Deer GmbH abgeschlossen, die eine Errichtung jeweils einer Ladesäule und Bereitstellung eines e-Fahrzeugs je Kommune vorsieht.[12] Zudem gibt es in Friedrichshafen das stationsgebundene eCarsharing-Angebot FRIZZ, ehemals Campusmobil, welches acht in den Ortsteilen verteilte Stationen hat.[13]

Verschiedene private Anbieterinnen und Anbieter verleihen Fahrräder, darunter auch vor allem Pedelecs, beispielsweise in Oberteuringen, Salem, Überlingen und Friedrichshafen. Dieser touristische Fahrradverleih muss allerdings von Bikesharing unterschieden werden. In Meckenbeuren gab es zwischen 2011

[12] Quelle: Schwäbische Zeitung
[13] https://www.stadtwerk-am-see.de/frizz

und 2017 einen Bike-Tower, dieser wurde aufgrund mehrerer technischer Pannen stillgelegt[14].

In der Stadt Friedrichshafen gibt es aktuell zwei Anbieter, die ein E-Tretroller-Verleihsystem im Kernstadtbereich betreiben. In Markdorf und Überlingen gibt es ebenfalls durch einen Anbieter ein E-Tretroller-Verleihsystemangebot.

4.3 Zukünftige Entwicklungstendenzen (bis 2030)

Neben den bestehenden raumstrukturellen Rahmenbedingungen sind bei der zukünftigen Gestaltung des ÖPNV auch die Entwicklungstendenzen zumindest bis zum Zielhorizont 2030 zu beachten. Dabei kann auf vorhandene Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung und des Motorisierungsgrades sowie auf aktuelle Planungsvorhaben in den Gemeinden zurückgegriffen werden.

4.3.1 Bevölkerungsentwicklung

In der regionalisierten Bevölkerungsvorausrechnung des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg wird für den Bodenseekreis eine leichte Bevölkerungszunahme von 0,4 Prozent bis 2030 vorausgesagt. Bei einer längerfristigen Prognose bis 2040 wird von einer Steigerung in Höhe von 1,1 % im Vergleich zum Jahr 2020 ausgegangen.[15]

Tabelle 19: Einwohnerprognose der Kommunen im Bodenseekreis bis 2030

	Einwohnerinnen und Einwohner 2022	Prognose Einwohnerinnen und Einwohner 2030	Prognose Entwicklung
Bodenseekreis	**217. 755**	**218.665**	**+ 0,42 %**
Bermatingen	4.000	4.054	+ 1,35 %
Daisendorf	1.595	1.582	- 0,82 %
Deggenhausertal	4.411	4.496	+ 1,93 %
Eriskirch	4.942	5.005	+ 1,27 %
Frickingen	3.080	3.118	+ 1,23 %
Friedrichshafen	61.122	61.582	+ 0,75 %
Hagnau a. B.	1.409	1.386	- 1,63 %
Heiligenberg	3.143	3.181	+ 1,21 %
Immenstaad a.B	6.498	6.372	- 1,94 %
Kressbronn a. B.	8.581	8.498	- 0,97 %
Langenargen	7.589	7.437	- 2,00 %

[14] https://www.suedkurier.de/region/bodenseekreis/bodenseekreis/Bike-Tower-in-Meckenbeuren-wird-stillgelegt;art410936,9188020
[15] Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2022, online unter https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Vorausrechnung/Kreisdaten.jsp

	Einwohnerinnen und Einwohner 2022	Prognose Einwohnerinnen und Einwohner 2030	Prognose Entwicklung
Markdorf	14.126	14.072	- 0,38 %
Meckenbeuren	13.687	13.893	+ 1,51 %
Meersburg	6.043	6.019	- 0,40 %
Neukirch	2.679	2.698	+ 0,71 %
Oberteuringen	5.070	5.173	+ 2,03 %
Owingen	4.529	4.573	+ 0,97 %
Salem	11.605	11.734	+ 1,11 %
Sipplingen	2.052	2.059	+ 0,34 %
Stetten	1.032	1.036	+ 0,39 %
Tettnang	19.665	19.947	+ 1,43 %
Überlingen	22.594	22.444	- 0,66 %
Uhldingen-Mühlhofen	8.303	8.306	+ 0,04 %

Quelle 18: Statistisches Landesamt BW – in der Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im Bodenseekreis im März 2023 wurden teilweise andere Zahlen genannt

4.3.2 Planungsvorhaben der Städte und Gemeinden

In der Auftaktbefragung wurden durch die Städte und Gemeinden des Bodenseekreises bis 2030 Wohnungsbau-/Planungsvorhaben benannt (siehe Anhang, Tabelle 60). Weitere Entwicklungsvorhaben, wie zentrale Einrichtungen und Gewerbegebiete, wurden bis zum Jahr 2030 gemeldet (siehe Tabelle 20).

Tabelle 20: Geplante Entwicklungsvorhaben im Bodenseekreis bis 2030

Kommune	Geplante Einrichtungen und Gewerbegebiete	Größe
Bermatingen	Zentrales Feuerwehrgerätehaus	8.000 m²
	Erweiterung der Grundschule	ca. 1.000 m²
Friedrichshafen	Fallenbrunnen Nordost	5 ha
Heiligenberg	Ziegelhalde Neubau Nahversorger	1
Kressbronn	Kapellenesch-Haslach	17 ha
	VHB Drogeriemarkt Argenstraße	k. A.
	Sondergebiet: Obstgroßhandlung	k. A.
Markdorf	Negelsee Masterplan Verdichtung durch Gebäudeerhöhung	8,3 ha
	Oberfischbach-Ost Straßenmeisterei und Wertstoffhof	2,6 ha

Kommune	Geplante Einrichtungen und Gewerbegebiete	Größe
	Sondergebiet: Grundschule 3-zügig max. 336 Kindern	k. A.
Meckenbeuren	Neubau Kita Liebenau mit 5 Gruppen	k. A.
	Meckenbeuren-Flughafen II	11 Betriebe / 26.700m²
Meersburg	Gesundheitszentrum, Dr. Zimmermann Straße	6-8 Praxen
	Vollsortimenter mit Wohnen, Daisendorfer Straße	900m² + 10 WE
	Hotelneubau, Hämmerle-Areal Uferpromenade	100-120 Doppelzimmer
	Hotelneubau, Unterstadt	40 Doppelzimmer
	Sanierung und Ausbau Therme Meersburg	k. A.
	Gewerbegebietserweiterung Torenstraße	10-20
Oberteuringen	Gewerbegebiet "Bildeschle"	k. A.
Überlingen	Sondergebiet: Neubau Kita am Schättlisberg mit 4 Gruppen	k. A.
	Sondergebiet: Neubau Ärztehaus mit weiteren Dienstleistungen und gewerblichen Nutzungen	k. A.
Uhldingen-Mühlhofen	Erweiterung des Sport- & Fun-Parks (Oberuhldingen)	k.A.
	Neue Ortsmitte Mühlhofen mit Einzelhandel und innerörtlicher Zentralfunktion	k.A.
	Gemeindeentwicklungskonzept mit dem Ziel, die Einzelhandels- und Versorgungsstrukturen zu stärken (Schwerpunkt Ortsmitte Mühlhofen und Aachstraße in Oberuhldingen)	k.A.
	Wachsende Bedeutung des Bahnhofs als Knotenpunkt	k.A.

Quelle 19: Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im Bodenseekreis im März 2023

Ferner haben die Kommunen, falls vorhanden, weitere Planungen im Bereich des ÖPNV bis zum Jahr 2030 benannt. Für die Gemeinden Daisendorf, Deggenhausertal, Eriskirch, Frickingen, Hagnau a.B., Langenargen, Meckenbeuren, Oberteuringen, Sipplingen und Tettnang liegen keine Angaben vor.

Tabelle 21: Planungen der Kommunen im Bereich ÖPNV

Kommune	Planungen im Bereich ÖPNV
Bermatingen	Evtl. Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle an der L205 Bereich GE Kesselbach
	Verbesserung der Anbindungen an Meersburg (teilweise durch Kreistagsbeschluss schon erfolgt)
	Interessenverband Bodenseegürtelbahn: Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn
Deggenhausertal	Barrierefreier Ausbau von mehreren Bushaltestellen
	Fortsetzung von emma
Friedrichshafen	Angabe nachrichtlich vom Stadtbauamt: Änderung des Busnetzes zum 01.01.2024
Heiligenberg	Ausbau von vier Bushaltestellen / Schaffung Barrierefreiheit
	Verlegung einer zentralen Bushaltestelle in Heiligenberg - besseren Nutzungskomfort sowie Abbau von Barrieren
Immenstaad a.B.	Verlegung Bushaltestelle Rathausapotheke, Neugestaltung Bushaltestellen Rathaus/Bürgerhaus in der Hauptstraße inkl. Herstellung der Barrierefreiheit mittels Hochbord
	L 207: Neugestaltung Bushaltestellen Siedlung inkl. Herstellung der Barrierefreiheit mittels Hochbord
	L 207: Neubau Haltestelle Gewerbegebiet Steigwiesen, Einmündung Markus-von Kienlin-Straße
Kressbronn a.B.	Durch Einführung der ECHT Bodensee Card (Gästekarte) hat die Gemeinde Kressbronn a. B. in Zusammenarbeit mit LRA und Fa. Strauss eine Buslinie von Pfingsten bis Ende der Sommerferien eingeführt. 2022 fuhr der Bus zum ersten Mal seine Runden. Im Jahr 2023 wird der Bus nun eine Linie mit einer Ringlinie verknüpfen. Diese Linie fährt touristische Ziele an, aber auch Teilorte mit großen Übernachtungszahlen. Die Linie ist für die Gemeinde Kressbronn a. B. sehr wertvoll, da hier ein niederschwelliger Zugang zum ÖPNV für Einheimische sowie Touristinnen und Touristen ermöglicht wird.
Markdorf	Stadtbus: Probebetrieb einer Stadtbuslinie im Juni 2021 - Beratungen für Fortsetzung und Ausbau für 2022 geplant; aktuell ruhend, Realisierung fraglich; Neue Anmerkung: Projekt ruht derzeit, vor allem weil der Stadtverkehr FN sein Angebot für Markdorf ab Dezember 2023 massiv erweitert.
	Mobilitätskonzept wird derzeit aktualisiert
Meersburg	Optimierung des Stadtbusverkehrs und verbesserter Anschluss der Teilorte wünschenswert

Kommune	Planungen im Bereich ÖPNV
Neukirch	Bushaltestelle Bernried an der L333 i.V.m. Bedienung durch Regiobus 7547
	Verbesserung der Anbindung der Außenbereiche an das ÖPNV-Netz
	Unterstützung zur vermehrten Inanspruchnahme des Regiobusses entlang der Linie 7547
Owingen	Gewünscht wird eine Taktverdichtung und ein durchgängiger Takt, auch in den Schulferien, insbesondere in Billafingen, Hohenbodman und Taisersdorf
	Bau von 7 barrierefreien Bushaltestellen
Salem	Fortsetzung emma Rufbus
Stetten	Beitritt zum Linzgau-Shuttle im GVV Meersburg
Überlingen	Testweise Erschließung des Gewerbegebiets Langäcker mit der Stadtbuslinie 6
	sukzessiver barrierefreier Ausbau der Haltestellen gemäß NVP
	Beschaffung von modernen Fahrgastinformationssystemen (e-Paper) für 5 geeignete Standorte/ Mobilitätsknotenpunkte
Uhldingen-Mühlhofen	Den Austausch und die gemeinsame Erstellung von Verkehrsangeboten vorantreiben, um die Anbindung für BürgerInnen und Bürger zu verbessern und zu ermöglichen.
	Barrierefreier Haltestellenausbau im Gemeindegebiet wird mittelfristig vorgenommen
	Erstellung von einem eigenen Liniennetzplan mit allen Buslinien und Haltestellen als Orientierungshilfe für Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste
	Ausbau von DA-Anzeigern

Quelle 20: Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im Bodenseekreis im März 2023.

Darüber hinaus zählten die Kommunen vorhandene Planungen im Bereich des kommunalen Mobilitätsmanagements auf. Von den Gemeinden Bermatingen, Daisendorf, Deggenhausertal, Eriskirch, Frickingen, Immenstaad a.B., Langenargen, Markdorf, Meckenbeuren, Oberteuringen, Sipplingen und Stetten liegen keine Angaben vor.

Tabelle 22: Planungen und Aktivitäten der Kommunen im Bereich kommunales Mobilitätsmanagement

Kommune	Planungen im Bereich kommunales Mobilitätsmanagement
Deggenhausertal	E-Car-Sharing-Angebot durch externen Dienstleister
	Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf E-Fahrzeuge
	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur
Friedrichshafen	Mobilitätsstationen: Ergänzende Angebote an bestehenden Mobilitätsstationen z.B. Carsharing, Pedelecs, E-Scooter sowie die konzeptionelle Entwicklung/Weiterentwicklung dieser Stationen.
	Digitalisierung des Parkraums: Parkraumerhebung, besondere Parkplätze mit "Echtzeit"-Sensorik
	Ausbau des Carsharings
	Seit 28.04.2023 ein stadtweites Sharing-Angebot an Pedelecs und E-Scootern
Hagnau a.B.	Linzgau-Shuttle für ältere Menschen (über 75 J), Kinder und Jugendliche (unter 27 J und soz. Bed. und wirtschaftl. Hilfsbed.), Menschen mit Behinderung, Flüchtlinge, Sozialhilfeempfängerinnen und -empfänger bereits im GVV-Gebiet im Einsatz
Heiligenberg	Bürgermobilität - Mitgliedschaft beim Linzgau-Shuttle
Kressbronn a.B.	Im Jahr 2024 soll eine neue Beschilderung für Fußgängerinnen und Fußgänger entstehen.
	Im Jahr 2024 wird die Beschilderung am Bauernpfad erneuert, hierzu gibt es des Weiteren ein Konzept, dass neue Parkplätze errichtet werden, um den Ansturm auf den Bauernpfad bestmöglichst lenken zu können.
Meersburg	Sozialer Fahrdienst mit Nachbarkommunen eingerichtet
	Gemeinsam mit den GVV-Kommunen Hagnau, Stetten und Uhldingen-Mühlhofen wurde ein E-Mobilitätskonzept beauftragt
	Mit dem Neubau des Parkhauses auf dem Fährepark-platz und der Installation eines digitalen Parkleitsystems wurde eine Neuausrichtung der Infrastruktur bezüglich Parksuchverkehr und Neuordnung der großen Parkplätze eigeleitet und soll weiter optimiert werden
Neukirch	Anbindung der Außenbereiche
	Entwicklung einer Rufbusstrategie/emma
	Einführung von PENDLA
Owingen	Umstellung Fuhrpark auf E-Fahrzeuge
	Fünf öffentliche E-Ladesäulen

Kommune	Planungen im Bereich kommunales Mobilitätsmanagement
	1 E-Carsharingauto über Dienstleister
	Erstmalige Teilnahme am Stadtradeln 2024
Salem	Gemeinde plant ab 2024 am Stadtradeln teilzunehmen
Tettnang	Erstellung eines Mobilitätskonzepts ist geplant
Überlingen	Ausschreibung E-Scooter und E-Pedelec-Sharing
	Weitere 8 Ladepunkte im Zuge des Parkhausumbaus "Stadtmitte" (SWSee)
	On-demand-Verkehr (besteht seit 2011; wurde 2018 vom SWSee übernommen) Linie 3 & 5, vorerst keine Ausweitung geplant
	Carsharing ausweiten (ggf. Testphase mit SWSee)
	Fußverkehrscheck 2021
	Radverkehrskonzept 2014: Realisierung (begleitet durch AK Radverkehr), weitere Termine sind in Planung
Uhldingen-Mühlhofen	Teilnahme am Linzgaushuttle: Bürgerbus für Sozialschwache
	Mitgliedschaft der Gemeinde bei EBC: Wirksamkeit der EBC bestätigen
	Pendla Mitfahrzentrale

Quelle 21: Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im Bodenseekreis im März 2023.

4.3.3 Entwicklung der Motorisierung

Für den Untersuchungsraum liegen Prognosen des Pkw-Bestandes des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg und der Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im Bodenseekreis vor. Demnach wird der Pkw-Bestand weiterhin deutlich zunehmen.

Tabelle 23: Prognose Pkw-Bestand bis 2025

	Pkw-Bestand 2022 (je 1.000 Erwachsene)	Prognose Pkw-Bestand 2025 (je 1.000 Erwachsene)	Prognose Entwicklung 2022 - 2030
Bodenseekreis	664	677	+ 4,9 Prozent

Quelle 22: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2022

5 Handlungsfelder und Anforderungen

Dem ÖPNV kommt eine Schlüsselrolle bei der Gestaltung des Verkehrssystems im Bodenseekreis zu, zum einen bei der Lösung verkehrlicher Probleme in den verdichteten Räumen und bei der Anbindung aufkommensstarker Ziele, zum anderen zur Sicherung der Mobilität für alle Nachfragegruppen in der Fläche und der Sicherstellung der Anbindung der zentralen Orte. Die Einbeziehung der öffentlichen Verkehrsmittel in eine Gesamtverkehrsplanung trägt maßgeblich zu einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Weiterentwicklung der Mobilität in der Region bei und sichert die Standortqualität der Kommunen, Arbeitsplatzstandorte und relevanten Einrichtungen im Landkreis. Ziel ist es, die erforderlichen Mobilitätsangebote weiter zu verbessern und damit die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Region – Einwohnerinnen und Einwohner wie auch Gäste – künftig noch umfassender befriedigen zu können.

Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen (z. B. Fahrplankonzeption oder Umsetzungsplanung auf Basis des NVP, vgl. Kap. 7) hängt insbesondere ab von der finanziellen Leistungsfähigkeit des Bodenseekreises und steht daher unter diesem Finanzierungsvorbehalt.

5.1 Handlungsfelder für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und der Infrastruktur

5.1.1 Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems als integraler Bestandteil des Verkehrssystems

Auf Basis der Zielsetzungen des Landes Baden-Württemberg, eine Verdopplung der Fahrgastnachfrage im öffentlichen Verkehr bis zum Jahr 2030 als wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich zu erreichen (ÖPNV-Strategie 2030), hat der Bodenseekreis bereits seit 2019 wichtige Maßnahmen zu Qualitäts- und Angebotsverbesserungen (Schwerpunktthemen Angebotsausbau und Mobilitätsgarantie der ÖPNV-Strategie 2030) umgesetzt.

Mit den Anfang 2023 beschlossenen weiteren Maßnahmen (Titel „Vision 2024“) will der Bodenseekreis die Umsetzung des ÖPNV-Angebotsausbaus weiter verstärken, konkret soll ein mindestens stündliches Angebot auf den wichtigen Achsen im Kreisgebiet und zu den benachbarten Zentren eingerichtet werden, auf den besonders nachfragestarken Achsen bzw. in den Hauptverkehrszeiten im Berufs- und Schulverkehr auch ein halbstündliches Angebot.

Mit diesen bereits beschlossenen und größtenteils bereits umgesetzten Maßnahmen wird der ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr deutlich ausgebaut und wichtige Zielsetzungen der Verbesserung des ÖPNV-Systems erreicht:

- Etablierung von transparenten und vermarktbaren Hauptachsen mit vertakteten Angeboten und kurzen Reisezeiten auf nachfragestarken Relationen im Bodenseekreis

- Sicherstellung einer attraktiven Grundversorgung auch im ländlichen Raum durch die Angebotsverdichtung auf Hauptachsen und ergänzend in nachfrageschwächeren Zeiten und Gebieten mit dem Einsatz von On-Demand-Verkehren, wie dem emma-Angebot
- Verbesserte Erschließung von Bereichen, die derzeit noch nicht gut erschlossen sind, sowie die Erreichbarkeit von aufkommensstarken Zielen, z. B. durch Einrichtung schneller und direkter Verkehre
- Einrichtung von zielgruppenspezifischen Angeboten, z. B. für Pendlerinnen und Pendler oder für Fahrgäste im Tourismus- und Freizeitverkehr, wenn die speziellen Bedürfnisse dieser Nutzerinnen und Nutzer nicht im Grundangebot erfüllt werden können
- Ermittlung und fortlaufende Aktualisierung relevanter (planerischer) Grundlagendaten für Analysen, Bewertung umgesetzter Maßnahmen, Prüfung der Sinnhaftigkeit und Nachhaltigkeit von Verbesserungen und Veränderungen im Mobilitätssystem, durch den Bodenseekreis und auf Verbundebene
- Verbesserung der Voraussetzungen für einen digitalen ÖPNV, insbesondere im Rahmen der Umsetzung von Maßnahmen der Digitalisierungsstrategie des bodo (Bündelung, Finanzierung und Projektierung von 23 Einzelmaßnahmen). Innovativ bleiben und Erfahrungen sammeln: Pilotprojekte initiieren, um neue Technologien und Mobilitätsangebote zu testen, zu evaluieren und Erfahrungen zur Übertragbarkeit innovativer Konzepte auf andere Gebiete und Einsatzmöglichkeiten zu sammeln. Innovative und technologische Ansätze wie bspw. das autonome Fahren sollten weiterverfolgt werden. Künftig sollten potenzielle Anwendungsfälle entwickelt werden, bis die technischen und regulatorischen Rahmenbedingungen für einen kommerziellen Einsatz geschaffen sind.

Um die stärker werdenden Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr im Bodenseekreis zu reduzieren, soll der ÖPNV eine deutlich stärkere Rolle im Gesamtverkehrsgeschehen einnehmen. Dies muss zudem durch flankierende Maßnahmen, wie z.B. im Bereich Betrieb und Infrastruktur sowie Schnittstellen, erfolgen:

- Entwicklung von Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV (z.B. Einrichtung von Lichtsignalanlagen -Vorrangschaltungen (LSA) und Busspuren, Rückbau / Auflösung von Busbuchten, um zeitintensives Einfädeln in den fließenden Verkehr zu verringern) und Umsetzung weiterer wirksamer Maßnahmen zur Verkürzung der Reisezeiten
- Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität, um ein zuverlässiges ÖPNV-System bereitzustellen. Hierzu sollen neben der Beschleunigung des ÖPNV auch Maßnahmen angewendet werden, die eine Reduzierung der Aufenthaltszeit an den Haltestellen und eine Beschleunigung des Fahrgastwechsels sowie eine Optimierung

der Umlaufplanung bewirken. Dadurch soll die Stabilität des Fahrplans gesichert werden und die Systemwirkung durch gesicherte Umsteigemöglichkeiten erhöht werden.

- Entwicklung von Maßnahmen zum Ausbau und Verbesserung der Umsteigeverknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln an ausgewählten Verknüpfungspunkten im Kreis mittels Maßnahmen in der Fahrplanung, Prüfung von digitalen Anschlusssicherungsmaßnahmen, transparenter und leicht verständlicher Fußwegeführung bei Verknüpfungspunkten, attraktiver baulicher Gestaltung etc.
- Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Schnittstellen mit ergänzenden Mobilitätsangeboten wie z. B. Bike+Ride, Park+Ride oder Verknüpfung mit Sharing-Angeboten, z. B. in Form von Mobilitätsstationen, um ein starkes Angebot für die „letzte Meile" zwischen Verknüpfungspunkt und Zielort bereitzustellen

5.1.2 Barrierefreiheit im ÖPNV

Es werden gezielte Verbesserungen der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen mit dem Ziel eines barrierefreien ÖPNV im Bodenseekreis vorgenommen. In der Teilfortschreibung Barrierefreiheit des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2017 wurden Zielsetzungen und Standards definiert. Diese werden weiterentwickelt und ein konkretes Handlungs- und Umsetzungsprogramm für die Bereiche Haltestellen und Verknüpfungspunkte, Fahrzeuge, Fahrgastinformation und Betrieb aufgestellt. Der barrierefreie Ausbau erfolgt systematisch und berücksichtigt mit hoher Priorität Relationen, auf denen eine hohe Nachfrage vorhanden ist, aber auch Haltestellen, die relevante Einrichtungen wie Kliniken, Wohnheime für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung oder Schulen und Bildungseinrichtungen erschließen bzw. bedienen.

Auf Verbundebene des bodo wurde ein Qualitätshandbuch entwickelt, welches im April 2025 vom Aufsichtsrat beschlossen werden soll und 68 Zielsetzungen enthält. Als Anlage zu diesem Handbuch wird auch ein Dokument «Haltestelle der Zukunft» entstehen. Dieses Dokument ist als Leitfaden für die Kommunen gedacht und führt Beispiele für einen mustergültigen barrierefreien Ausbau, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität aus.

5.1.3 ÖPNV und Umwelt

Die Weiterentwicklung des ÖPNV unterstützt konsequent die Erreichung der umweltpolitischen Zielsetzungen des Bodenseekreises, insbesondere die Reduktion der Schadstoffbelastungen durch den MIV.

Mit dem klima- und energiepolitischen Leitbild des Bodenseekreises 2050 hat der Bodenseekreis die eigenen Klimaschutzziele konkretisiert. Bis 2030 sollen 55 Prozent an CO_2-Emissionen im Vergleich zum Basisjahr 1990, bezogen auf alle Sektoren, eingespart werden. Für das Jahr 2040 wurde als Ziel 80 Prozent bzw.

100 Prozent für das Jahr 2050 angegeben. Dies soll u.a. mit einer weiteren Verbesserung des ÖPNV-Angebots, u. a. auch in Kooperation mit den Nachbarlandkreisen, einhergehen.

Zur Stärkung des Vorbildcharakters und weiteren Akzeptanz des ÖPNV als umweltfreundliches Verkehrsmittel sind die Lärm- und Schadstoff-Emissionen durch den ÖPNV schrittweise, soweit wirtschaftlich in angemessenem Umfang realisierbar, durch umweltfreundliche Antriebstechniken nachhaltig zu vermindern. Dies ist durch technische Maßnahmen in der bestehenden Fahrzeugflotte und bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge mit emissionsfreien Antriebstechniken sowie weiterer Maßnahmen (z. B. durch Einsatz emissionsarmer Reifen und Schulung des Fahrpersonals für ein emissionsarmes Fahrverhalten) zu erreichen. Eine attraktive Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) innerhalb der Wegeketten sorgt dafür, dass mehr und längere Wege ohne Pkw-Nutzung zurückgelegt werden können. Aber auch die Verknüpfung mit dem Pkw-Verkehr in Form von Park + Ride-Angeboten verringert dessen Auswirkungen in den zentralen Siedlungsbereichen.

5.1.4 ÖPNV und Wirtschaftlichkeit

Ziel ist die weitere nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Hinblick auf den erforderlichen Finanzierungsbedarf. Wesentliche Strategien sind:

- Gewährleistung der Versorgung durch den ÖPNV erfolgt im gesamten Bedienungsgebiet unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen.
- Konsequenter Einsatz von Investitionen zur Weiterentwicklung des ÖPNV nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem. Für die Entwicklung und Bereitstellung von Angeboten mit dem Ziel eines attraktiven ÖPNV-Systems sind zusätzliche finanzielle und personelle Mittel bereitzustellen.
- Regelmäßiges Monitoring der angebotenen Verkehrsleistungen, Analyse möglicher Schwachstellen und Betroffenheiten von Kundengruppen und daraus abgeleitet gezielte Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote.
- Bei der Einführung neuer Tarif- und Ticketangebote und der Überprüfung der bestehenden Tarife ist darauf zu achten, dass eine Steigerung der Einnahmen im ÖPNV ermöglicht wird, auch durch die Prüfung neuer Finanzierungsformen wie z. B. die Möglichkeiten der Einführung einer Nutznießerfinanzierung, bei der Dritte, die von einer guten ÖPNV-Anbindung profitieren (z. B. Firmen, touristische Partner, Veranstalter), einen Beitrag an der Finanzierung von ÖPNV-Angeboten tragen.

Eine Wirtschaftlichkeit setzt auch voraus, dass das vorhandene Fahrtenangebot an der Fahrgastnachfrage gemessen wird. Für die Beibehaltung des beste-

henden 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. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass Maßnahmen zu Angebotsverbesserungen eine entsprechende Nachfragewirkung erst nach einem längeren Zeitraum, häufig erst nach zwei bis drei Jahren, generieren.

Insbesondere in den ländlichen Gebieten sind Fahrtenangebote speziell auf die Fahrgastgruppe Schülerinnen und Schüler ausgerichtet. Durch den Rückgang der Schülerzahlen, die Konzentration von Schulstandorten, oder die vermehrte Einrichtung von Ganztagesschulen können sich Anforderungen an die Erschließungs- und Beförderungsqualität ergeben, welche nur bedingt erfüllbar 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.

Hinzu kommt der verstärkte Mangel an Fahrpersonal, der aktuell dazu führt, dass Fahrleistungen nicht im kompletten Umfang angeboten werden können.

Zusammen mit dem grundsätzlich angestrebten Ausbau des ÖPNV-Angebotes als Teil der Mobilitätswende stellen diese Punkte große finanzielle und organisatorische Herausforderungen dar. Es ist daher notwendig, den dadurch entstehenden zusätzlichen Finanzierungsbedarf auch künftig abzudecken. Dies kann nur im Rahmen einer Erhöhung der Mittel durch Bund und Länder erfolgen.

Durch die Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 entstehen neue Herausforderungen in der Finanzierung des ÖPNV-Angebotes bei den Ländern und Aufgabenträgern. Der Bund beteiligt sich hälftig an den Kosten, die durch das Deutschlandticket entstehen. Die andere Hälfte steuern die Länder bei. Die Mindereinnahmen, die durch das Deutschlandticket entstehen, werden nach dem gleichen Prinzip getragen. Die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel können über das Regionalisierungsgesetz abgerufen werden. Eine entsprechende gesetzliche Regelung bzw. Änderung wurde Ende 2022 von den Regierungschefinnen und -chefs der Länder getroffen. Im Juli 2024 wurde eine Preiserhöhung für das Jahr 2025 angekündigt, die zum Jahresbeginn 2025 umgesetzt wurde. Eine langfristige Finanzierungszusage liegt bei der Fertigstellung des NVP nicht vor.

Hinzu kommen Effekte aus der nachfrageorientieren Einnahmeaufteilung, bei der auch im Bodenseekreis bei einzelnen Verkehrsunternehmen ein finanzielles Defizit mit Ausgleichsbedarf entsteht.

5.1.5 Betrieb

Zuverlässigkeit

Ziel ist, dass die im Fahrplan aufgeführten Fahrten pünktlich durchgeführt werden. Regelmäßig eintretenden Verspätungen sollen mit Hilfe von betrieblichen und infrastrukturellen Maßnahmen entgegengewirkt werden. Ein zu frühes Abfahren an den Haltestellen ist zu vermeiden. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen gibt es kommunizierte, geänderte Routenführungen. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen erfolgt unverzüglich die Sicherung des Betriebsablaufs durch angemessene Maßnahmen durch die Verkehrsunternehmen. Die verbundweiten Standards des bodo sind dabei zu beachten.

Störfallmanagement

Bei Störungen werden die Fahrgäste zeitnah über Ursache und voraussichtliche Dauer der Störung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert. Hierbei ist die Koordinierung der internen Ab- und Vorläufe zum Umleitungs- und Baustellenmanagement der Straßenbaulastträger/ Verkehrsämter und eine frühzeitige Kommunikation an die Verkehrsunternehmen wichtig.

Aktive Betriebseingriffe im Störfallmanagement sind Aufgabe der Verkehrsunternehmen, ggf. unter Nutzung vorgegebener Werkzeuge wie z. B. Intermodal Transport Control System (ITCS). Vor dem Hintergrund der Harmonisierung sind die technischen Standards des bodo und zum dortigen Ereignismanagementsystems anzuwenden und die Schnittstellenanschlussfähigkeit sicherzustellen (Stichwort "Harmonisierung IT").

Sofern Verkehrsverträge vergeben werden, erfolgen hierüber die technischen Festlegungen.

Fahrzeuge

Derzeit können noch keine konkreten Aussagen getroffen werden, in welchem Umfang und ab welchem Zeitpunkt eine Umstellung von Fahrzeugen im ÖPNV auf alternative Antriebsformen erfolgen wird.

Ziel ist ein verbundweit abgestimmtes Erscheinungsbild der Busse. Das abgestimmte Erscheinungsbild orientiert sich an dem Corporate Design des Bodenseekreises und des bodos. Die Fahrzeuge verfügen alle über die geforderte Mindestausstattung und zeigen keine Mängel an Beschaffenheit und Funktion. Die für die Fahrzeugausstattung jeweils gültigen Vorschriften, Verordnungen, Empfehlungen und Richtlinien werden eingehalten bzw. berücksichtigt.

Ein eingesetztes Fahrzeug ist in Bezug auf die Fahrzeugausstattung sowohl von innen als auch von außen in einem funktionsfähigen, schadensfreien, sauberen und ordentlichen Zustand: Das Fahrzeug ist frei von störendem Abfall, Staub,

Schmutz und visuellen Beeinträchtigungen und weist einen angenehmen Geruch auf.

Das Verkehrsunternehmen hat dafür Sorge zu tragen, dass die Verkaufsinfrastruktur und Infotainment-Komponenten jederzeit funktionstüchtig sind und den Anforderungen entsprechend der Vergabeunterlagen genügen.

Datenmanagement

Die für die verlässliche Gewährleistung des Mobilitätsangebots im Bodenseekreis notwendigen Informationen sind von hoher Qualität und werden von den jeweiligen Akteuren rechtzeitig bereitgestellt. Notwendige Abstimmungsprozesse und Aufwände der Beteiligten sind durch angepasste Regelungen und Prozesse minimiert. Die entsprechenden Datenstandards und die definierten Schnittstellen werden vom bodo vorgegeben und sind an diesen zu liefern.

Sicherheit

Die Fahrgäste und auch das Fahrpersonal sollen sich zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV sicher fühlen, u.a. durch Umsetzung folgender Anforderungen:

- In den Fahrzeugen soll jederzeit die Möglichkeit bestehen, im Notfall Kontakt mit dem Fahrpersonal bzw. der Leitstelle aufzunehmen
- Das Fahrpersonal hat regelmäßig an Deeskalations-Schulungen teilzunehmen
- Die Haltestellen sind gut einsehbar, ausreichend und blendfrei beleuchtet (direkt oder indirekt; wartende Fahrgäste müssen vom Fahrpersonal eindeutig sichtbar sein) und sauber zu halten
- Fahrzeuge sowie Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte können im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen mit einem Videoaufzeichnungssystem ausgestattet werden
- Ausreichende Platzverhältnisse an den Haltestellen vorzusehen, um die Sicherheit für die wartenden Fahrgäste zu gewährleisten, der Fließ- und Parkverkehr ist hier zu beachten.

5.1.6 Infrastruktur

Stationen und Haltestellen

Die Stationen und Haltestellen im Bodenseekreis verfügen über die festgelegte Mindestausstattung. Sie erfüllen den Stand der Technik und die Kundenerwartungen in Bezug auf Sicherheit, Service, Komfort, Information und Barrierefreiheit. Die Haltestellen sind sauber und frei von Graffiti. Grobe Verunreinigungen und sicherheitsgefährdende sowie die Kundenkommunikation einschränkende Schäden sind durch die Straßenbaulastträger bzw. für die Haltestelle zuständige Verkehrsunternehmen zu beseitigen. Die Frist zur Beseitigung von Schäden ist dem Qualitätshandbuch des bodo zu entnehmen.

Für eine stetige Aufrechterhaltung bzw. Steigerung der Attraktivität des ÖPNV sind der Ausbau und die Ertüchtigung der Infrastruktur unabdingbar. Entsprechende infrastrukturelle und weitere Maßnahmen sind durch die jeweiligen Straßenbaulastträger bzw. zuständigen Institutionen notwendig, da das bestehende System seine Kapazitätsgrenzen erreicht hat. Dies gilt

- neben dem Ausbau der Infrastruktur für die Erweiterung des Angebotes im SPNV auch für den Abbau der Störanfälligkeit im SPNV-Betrieb (z. B. Herstellung Barrierefreiheit, Beseitigung höhengleicher Reisendenübergänge, Anpassung der Signalisierung für gleichzeitige Ein- und Ausfahrten),
- für intensiv genutzte Trassen im Busverkehr, für die die Möglichkeit der Einrichtung von Busspuren, der Bau eigener Bustrassen etc. geprüft werden muss,
- für die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen, primär als Halt am Fahrbahnrand oder Buskap, zur Verbesserung der Anfahrbarkeit von Haltestellen und Reduzierung der Haltestellenaufenthaltszeiten und
- für die Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten mit dem Ausbau von Halte- und Wartemöglichkeiten für Busse, der Einrichtung von Stand- und Wendemöglichkeiten sowie sozialer Infrastruktur sowohl für Kunden als auch für das Fahrpersonal (insbesondere auch Toiletten)
- und (bei Einführung größerer Fahrzeugkapazitäten) die Erweiterung von barrierefreien Haltestellenborden und -flächen sowie
- für die kreisweite Koordinierung bzgl. der Standards der Haltestellen sowie der erforderlichen Abläufe und der Datenlieferung (z. B. Haltestellen-Stammdaten) im bodo-Verkehrsgebiet.

Neben der Haltestellenausstattung sind auch die Erreichbarkeit und die Zugänglichkeit von Bedeutung, daher ist auch das Haltestellenumfeld und die fußläufige Erschließung innerhalb des Einzugsradius zu berücksichtigen und wenn möglich zu verbessern. Eine gute und sichere und somit attraktive Erreichbarkeit von Haltestellen, etwa durch Querungshilfen, Beleuchtung, Sitzgelegenheiten oder Leitsysteme, ist für den Fußverkehr von großer Bedeutung. Nachfragestarke Verbindungen sowie zentrale Verknüpfungspunkte sollen dabei mit einer besonders hohen Qualität, umwegefrei und barrierefrei ausgestattet werden.

Mobilitätsstationen, Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen

Angesichts sich verändernder Kundenbedürfnisse müssen sich die ÖPNV-Aufgabenträger ihrer Rolle als multi- und intermodaler Mobilitätsdienstleister für eine einfach zugängliche Mobilität unter Nutzung aller verfügbaren Verkehrsmittel bewusstwerden. Die Mobilität weiterzuentwickeln und auszubauen, um eine nahtlose Mobilität von Haus zu Haus («Tür- zu Tür-Bedienung» = Intermodalität) sicherzustellen, ist ebenfalls die Angelegenheit der Aufgabenträger. Eine einfache Nutzung sowie ein einfacher Zugang zur kompletten Reisekette des

Umweltverbundes ist eine zwingende Voraussetzung für eine gelingende Mobilitätswende. Dies ist ein wesentliches und notwendiges Attraktivitätskriterium, um sog. Wahlfreien den Umstieg auf den Umweltverbund zu erleichtern. In immer mehr Kommunen werden daher sog. Mobilitätsstationen errichtet, an denen mehrere Mobilitätsangebote verfügbar sind und somit der Umstieg erleichtert wird. Der Umweltverbund umfasst alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel, hierzu zählen zum einen die öffentlichen Verkehrsmittel wie Bus und Bahn sowie die nicht motorisierten Verkehrsträger wie Fußgänger und private und öffentliche Fahrräder. Ebenso zählen Angebote wie Carsharing oder Mitfahrzentralen zum Umweltverbund.

Die Verknüpfungspunkte im Bodenseekreis sind nach einheitlichen Standards zu gestalten, so dass für die Kunden ein attraktives Gesamt-Mobilitätsangebot besteht, welches den Umstieg auf den Umweltverbund erleichtert. Folgende wesentliche Zielsetzungen sollen dabei umgesetzt werden:

- verbundweit einheitliche Standards auf der Basis der Kategorisierung des bodo,
- einfacher Zugang und einfache Übergänge (sowohl physisch/räumlich als auch digital und in Bezug auf Tarife),
- verlässliche Anschlusssicherung,
- Umsetzung hochwertiger Mobilitätsangebote (sowohl für private als auch für geteilte Fahrzeuge / Angebote),
- lokale Vermarktung, aber auch Einbindung der Verknüpfungspunkte sowie deren Zugang im bodo
- Schaffen einer guten Datengrundlage.

Ziel ist die verbesserte multimodale Nutzung des ÖPNV mit ergänzenden Mobilitätsangeboten und vor allem auch die Reduzierung des Anteils der Pkw-Nutzenden insbesondere auf den stark belasteten Pendelndenrelationen im Verdichtungsraum, aber auch auf den übrigen Verbindungen sowie zu den Arbeitsplatzschwerpunkten der Region.

Abbildung 3: Beispiele für Mobilitätsstationen in Simmering und Offenburg

Abbildung 4: Beispiele für Mobilitätsstationen in Simmering und Offenburg

Quelle: https://qimby.net/image/1037/wienmobilstation-simmering; https://qimby.net/image/1723/die-mobilitatsstation-muhlbachareal-in-offenburg

Mobilitätsstationen führen verschiedene Mobilitätsangebote und Services an einem Ort räumlich zusammen und erleichtern so den Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere. Sie dienen als sichtbare Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Umweltverbunds und vernetzen gleichzeitig systematisch verschiedene Mobilitätsangebote in direkter räumlicher Verbindung. Je nach Standort und räumlicher Lage können Mobilitätsstationen etwa in ländlichen oder städtischen Räumen unterschiedlich ausgestattet sein und unterschiedliche Anforderungen erfüllen.

P+R-Anlagen sind kundengerecht gestaltet, insbesondere den Zugang betreffend, mit dem Ziel einer Verlagerungswirkung von MIV-Fahrten auf Fahrten mit

dem ÖPNV. Ziel ist weiterhin ein verbundweit abgestimmtes Vorgehen bezüglich des Weiteren Aus- und Umbaus, der Datenerhebung sowie einheitlicher Standards und Gebühren.

B+R-Anlagen werden gemäß der verbundweiten Standards ausgebaut und ausgestattet mit dem Ziel der Verlagerung von MIV-Fahrten auf Fahrten mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Ziel ist es, dass ausreichend Abstellanlagen an den Verknüpfungspunkten vorhanden sind, die einheitlich gestaltet und zugänglich und einfach zu nutzen sind.

5.1.7 Tarif und Vertrieb

Alle Linien- und Bedarfsverkehre im Bodenseekreis sind in den Tarif des bodo integriert, so dass eine einheitliche Nutzbarkeit der Verkehrsangebote auch zu den benachbarten Verbundlandkreisen gewährleistet ist. Tarifliche Verbesserungen und Erleichterungen im Vertrieb für Fahrgäste auf Verbindungen über den bodo-Verbund hinaus zu benachbarten Zielen in Deutschland, der Schweiz und Österreich sollen geprüft werden. Grundsätzlich wird zu diesen Themenfeldern auf die Verbundstrategie des bodo verwiesen.

Für die unterschiedlichen Gruppen an Nutzerinnen und Nutzern und potenziellen Fahrgäste sollen weiterhin angepasste und nutzungsfreundliche Tarife bereitgestellt werden, dabei soll die Tarifgestaltung für die Nutzerinnen und Nutzer möglichst intuitiv und gut nachvollziehbar sein, dies betrifft auch die Übergänge zwischen den unterschiedlichen Verkehrsverbünden (hier kommt der bw-Tarif zum Tragen). Der Fahrkartenerwerb soll über mehrere analoge wie digitale Wege möglich und transparent gestaltet sein, dabei soll der bargeldlose Vertrieb auch in den Fahrzeugen gefördert werden.

5.1.8 Digitalisierung, Marketing und Fahrgastinformation

Grundlage für die Zielsetzungen zu diesen Themenfeldern ist insbesondere die Digitalisierungsstrategie des bodo.

Die Fahrgastinformationen sollen verbessert werden, insbesondere an Haltestellen bzw. per App sowie in Fahrzeugen sollen diese zur aktuellen Betriebslage (Abfahrtszeiten, Verspätungen), zu geplanten und ungeplanten Störungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten, zu Sonderverkehren sowie zur Orientierung im Haltestellenumfeld bereitgestellt werden.

Als lokale Anlaufstellen sollen Informationsstellen im Bodenseekreis als Mobilitätszentralen vorgesehen werden.

Das zielgruppenorientierte Marketing soll durch leicht zugängliche Mobilitätsinformationen sowie durch die gezielte Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen (Mobilitätsmanagement) fortgeführt werden. Neben der Information über das Angebot sollen Marketingkampagnen und weitere flankierende Maßnahmen für den Kundenkontakt dazu genutzt werden, ein Umdenken im Mobilitätsverhalten zu fördern.

Der bodo möchte die Qualität im Bereich Fahrgastinformation, Marketing und Kundendialog stärken. Hierzu werden in regelmäßigen Qualitätsworkshops Standards und Maßnahmen zur Steigerung der Qualität erarbeitet und entwickelt. Ein großer Fokus wird daraufgelegt, die Medien für die Fahrgäste digital zu gestalten.

Eine leicht verständliche und gut verfügbare Kommunikation und Vermarktung ist auch für die Einführung der Angebotsverbesserungen im Zuge der Umsetzung der „Vision 2024“ wichtig und soll in allen Bereichen der Fahrgastinformation und Kundenkommunikation erfolgen, auch z. B. durch eine Neuordnung der Liniennummernsystematik.

5.1.9 Tourismus

Der Tourismus spielt im Bodenseekreis und in der gesamten Bodenseeregion eine bedeutende Rolle. Die Anbindung der wichtigen touristischen Ziele mit einem guten ÖPNV-System und einem attraktiven Tarifangebot auf den relevanten Relationen im Kreisgebiet sowie grenzüberschreitend zu den benachbarten Städten und Kreisen sowie Ländern und Staaten ist daher eine grundlegende Zielsetzung des Kreises im Sinne einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität im Lebens-, Wirtschafts- und Erholungsraumes der Vierländerregion Bodensee.

Hierzu arbeiten die beteiligten Akteure vertrauensvoll und kooperativ zusammen an einer Verbesserung des Angebotes mit Bezug zu den wichtigen touristischen Zielen im Bodenseekreis und in der Bodenseeregion. Bestehende Austauschformate wie z. B. die Projektgruppe „ÖPNV und Tourismus“ sollen dabei weitergeführt werden.

Das ÖPNV-Angebot soll daher auf eine gute Erreichbarkeit der relevanten touristischen Ziele ausgerichtet sein, entweder durch ein dichtes Fahrtenangebot auf den ganzjährig verkehrenden Linien oder durch den Einsatz von speziell auf die touristischen Bedürfnisse ausgerichteten Verkehre in den Hauptnachfragezeiten (v.a. im Sommerhalbjahr zwischen Ostern und Oktober).

Die EBC soll künftig in allen Gemeinden im Bodenseekreis eingeführt werden, damit die Nutzerzahlen in Bus und Bahn weiter ansteigen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ausreichende Fahrzeug- und Platzkapazität vorhanden sind und diese ggf. weiter auszubauen sind.

Ziel ist, dass Gästekarten, wie die EchtBodenseeCard (EBC) oder die Bodenseekarte West, im Bodenseekreis weiter bekannt gemacht werden, ihr Geltungsraum erweitert wird, sowie auch in Kooperation mit den Verbünden verbundübergreifend Anerkennung finden. Geprüft werden soll eine einheitliche Gästekartenlösung, die für die Gäste Vorteile im gesamten Bodenseeraum bietet. Die EBC kann überwiegend im Verkehrsverbund bodo genutzt werden, hingegen die Bodensee-Card West lediglich nur in Teilen des Bodenseekreises sowie im Landkreis Konstanz (, demnach im Verkehrsverbund Hegau-Bodensee), gültig ist.

Für Tagesausflügler aus den benachbarten Landkreisen (Gäste sowie Bewohnerinnen und Bewohner) ist die Erreichbarkeit der Freizeitziele im Bodenseekreis genauso von Bedeutung, wie für die Tagesausflügler aus dem Bodenseekreis in die benachbarten Tourismusgebiete.

Geprüft werden sollen auch Maßnahmen zur Wiedereinführung der Fahrradmitnahme im ÖPNV unter Beachtung der damit möglicherweise einhergehenden Zielkonflikte der Fahrplanstabilität und der vorhandenen Kapazitäten für die Mitnahme von Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen.

5.1.10 Weitere Handlungsfelder

Jedem Fahrgast wird ein einfacher Zugang zum ÖPNV ermöglicht, indem es möglich ist, vor Fahrtantritt ohne räumliche, zeitliche und technische Zugangshemmnisse an eine Fahrtberechtigung zu gelangen und sich einfach und umfassend über verschiedene Kanäle intuitiv über die möglichen Wege zu informieren.

(Potenzielle) Fahrgäste können sich vor Fahrtantritt, während der Fahrt sowie im Störungsfall einfach und ausreichend über den ÖPNV, dessen Angebot und Angebotsänderungen informieren. Alle Fahrplaninformationen sind leicht verfügbar, stets aktuell, vollständig und gut verständlich. Das Personal kann kompetent und freundlich Auskunft geben.

Das Servicepersonal in den Vertriebs- und Verkaufsstellen und weiteren Servicestandorten wie z. B. Mobilitätszentralen verfügt über umfassende Netz-, Orts- und Tarifkenntnisse sowie über sehr gute Kenntnisse der deutschen Sprache. Es berät freundlich und hilfsbereit die Kunden zu allen Fragen rund um den ÖPNV und weiteren Mobilitätsdienstleistungen. Es vermittelt durch sein Auftreten und Erscheinungsbild einen positiven Eindruck.

Fahrgäste haben jederzeit die Möglichkeit, Hinweise zu geben. Beschwerden und Hinweise werden ernst genommen und zügig bearbeitet. Grundlage hierfür sind die Servicestandards im bodo.

Geprüft wird die Durchführung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen bei verschiedenen Zielgruppen (u. a. Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern, Schülerinnen und Schülern, Seniorinnen und Senioren, touristischen Gästen).

5.1.11 Organisation

Um die Qualität und Attraktivität des Produktes ÖPNV zu sichern und zu verbessern, arbeiten alle Akteure im ÖPNV – Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörden sowie Planungsbehörden – kooperativ und in effizienten Strukturen zusammen. Angesichts der steigenden Zahl der Aufgaben, die mit der Organisation eines attraktiven ÖPNV-Systems verbunden sind, ist hierzu eine ausreichende Personalausstattung beim Aufgabenträger und den weiteren Akteuren, wie z. B. dem Verbund, sicherzustellen.

Eine enge Zusammenarbeit mit benachbarten Aufgabenträgern, dem bodo und den weiteren Akteuren in der Bodenseeregion stellt in der gesamten Region ein integriertes und dadurch attraktives ÖPNV-System her und sichert dieses.

Die relevanten Planungs-, Betriebs- und Steuerungsprozesse im ÖPNV sollen zwischen dem Aufgabenträger bzw. dem bodo und den Verkehrsunternehmen definiert und vereinbart werden. Im Fokus stehen dabei beispielsweise das Haltestellenmanagement, die Fahrgastinformation, das Vertriebssystem und das Qualitätscontrolling.

Um die Qualität in der Schülerbeförderung zu sichern, ist eine frühzeitige Abstimmung zwischen den Schulen und dem Bodenseekreis bei grundsätzlichen oder einmaligen Änderungen von Schulzeiten notwendig. Die Abstimmung soll nicht nur bei großen Fahrplanänderungen erfolgen, sondern auch bei kleineren Stundenplanänderungen. Hierfür sind insbesondere regelmäßige Meldungen der Schulen an den Aufgabenträger sowie die Verkehrsunternehmen wichtig.

Die Belange des ÖPNV sollen bei allen verkehrs- und stadtplanerischen Entwicklungen und Veränderungen mit hoher Gewichtung berücksichtigt werden, insbesondere hinsichtlich der Erreichbarkeit relevanter Ziele sowie der Wirtschaftlichkeit des Betriebsablaufs, z. B. bei der Umgestaltung von Straßen/ -abschnitten oder bei der Einrichtung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.

5.2 Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

Nach § 1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG BW) soll der ÖPNV im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Der ÖPNV ist eine wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens. Das Angebot des ÖPNV ist leistungsfähig und effizient zu gestalten. Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge[16] nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.

Der NVP ist Grundlage dafür, das erreichte Angebotsniveau des ÖPNV im Bodenseekreis zu erhalten, zu pflegen und auszubauen. Eine wesentliche Zielrichtung des NVP ist daher, die Qualitätsziele für das ÖPNV-Angebot konkret festzulegen. Anhand dieser Qualitätsstandards soll das ÖPNV-Angebot im Untersuchungsraum im Bestand und in der Weiterentwicklung gemessen und bewertet werden.

Die Qualitätsstandards sind für alle im Bodenseekreis in der Ist-Situation und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der vom Aufgabenträger angestrebten ÖPNV-Entwicklung.

Die Qualitätsstandards konkretisieren die Vorstellungen des Aufgabenträgers von einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Angestrebt wird bei der Festlegung der Qualitätsstandards, der Qualitätsmessung und der Durchsetzung von Vorgaben ein möglichst vergleichbares Niveau mit den Akteuren im Raum der Vierländerregion Bodensee.

Mit der Definition der Qualitätsstandards werden verschiedene Vorgehensweisen verfolgt:

A) Qualitätssicherung

Eine Bewertung des gegenwärtigen ÖPNV-Angebotes erfolgt im Rahmen der Nahverkehrsplanung anhand klar formulierter Qualitätsstandards.

Die aufgrund der Qualitätsstandards ermittelten Defizite (im Rahmen der Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots) werden hinsichtlich ihres Handlungsbedarfes für eine Beseitigung der Defizite bewertet. Unter Beachtung der

[16] Nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 Raumordnungsgesetz sind in Deutschland ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben, hierbei ist die „nachhaltige Daseinsvorsorge zu sichern". Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist dabei nach § 5 ÖPNVG Baden-Württemberg eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge.

Zielsetzungen stellt der Handlungsbedarf eine wesentliche Basis für die Erarbeitung von zielgerichteten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems dar.

Qualitätsstandards sind die Basis für eine effiziente Erfolgskontrolle der vergebenen Verkehre durch den Aufgabenträger und sind Bedingung für die Ausgestaltung eigenwirtschaftlicher Anträge sowie Bestandteil von Verkehrsverträgen.

B) Einheitlichkeit der ÖPNV-Bedienung

Auf Grundlage der Qualitätsvorgaben wird ein einheitliches Angebot im ÖPNV im Bodenseekreis gewährleistet.

C) Nahverkehrsplan als Grundlage für die Vergabe der Verkehrsleistungen

Damit der NVP rechtssicher als Grundlage für zukünftige Vergabeverfahren dienen kann, muss er die Qualitäten betreiberneutral beschreiben und festlegen. Die Ableitung der im Folgenden dargestellten Qualitätsstandards erfolgt zunächst als gutachterliche Empfehlung und wird auf der Grundlage der im bodo derzeit in Abstimmung befindlichen Standards angepasst.

- Betriebs-/ Verkehrszeiten
- Erschließung
- Bedienung (Taktfolge innerhalb eines Betriebszeitfensters)
- Verbindung (Reisezeit und Umsteigehäufigkeit)
- Verkehrsmitteleinsatz
- Anschlüsse an Verknüpfungspunkten
- Netz- und Fahrplangestaltung
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Garantie- und Serviceleistungen
- Anforderungen an die Barrierefreiheit
- Haltestellen und Haltepunkte
- Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugausstattung
- Fahrpersonal
- Sicherheit
- Betrieb und Störungsmanagement
- Marketing und Fahrgastinformation und Vertrieb
- Tarif
- Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement

- Qualitätsmanagement

5.2.1 Betriebs-/ Verkehrszeiten

Die definierten Verkehrszeiten berücksichtigen die jeweils charakteristischen Nutzerstrukturen (z. B. Berufs-, Ausbildungs-, Versorgungs- oder Freizeitverkehr) für bestimmte Zeitabschnitte und die zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage. Eine Übersicht über die Verkehrszeiten ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 24: Definition der Verkehrszeiten

Verkehrstag	Zeitfenster	Abk.	Verkehrszeit
Montag – Freitag	4:00-6:00	SVZ	Schwachverkehrszeit I
	6:00 – 8:00	HVZ	Hauptverkehrszeit I
	8:00 – 12:00	NVZ	Nebenverkehrszeit I
	12:00 – 14:00	HVZ	Hauptverkehrszeit II
	14:00 – 16:00	NVZ	Nebenverkehrszeit II
	16:00 – 18:00	HVZ	Hauptverkehrszeit III
	18:00 – 20:00	NVZ	Nebenverkehrszeit III
	20:00 – 24:00	SVZ	Schwachverkehrszeit II
Samstag	4:00 – 09:00	SVZ	Schwachverkehrszeit I
	09:00 – 16:00	NVZ	Nebenverkehrszeit I
	16:00 – 24:00	SVZ	Schwachverkehrszeit II
Sonntag	4:00 – 24:00	SVZ	Schwachverkehrszeit
Erläuterung: HVZ = Hauptverkehrszeit; NVZ = Nebenverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit			
Ein bedarfsorientiertes Angebot in den Nachtverkehrszeiten ist zumindest in den nachfragestärkeren Nächten Freitag/ Samstag, Samstag/ Sonntag und in Nächten vor Feiertagen auf den Hauptrelationen vorzuhalten.			

Bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen sowie insbesondere in der Sommersaison entlang touristisch relevanter Achsen können die Verkehrszeiten (z. B. SPNV-Anschlüsse, Gewerbestandorte, Kliniken, veränderte Schulzeiten) flexibel gehandhabt werden, soweit das Taktsystem des jeweiligen Fahrplans nicht zu sehr beeinträchtigt wird, um den Nachfrageerfordernissen aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht besser gerecht zu werden.

5.2.2 Erschließungsqualität

Unter Erschließung versteht man die räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV über eine Zugangsstelle (z.B. eine Haltestelle im Busverkehr oder einen Bahnhof/Haltepunkt im Schienenverkehr). Für die Bewertung der Erschließungswirkung ist die räumliche Erschließungsqualität der ÖPNV-Haltestellen ausschlaggebend. Mit zunehmender Entfernung zur nächsten Haltestelle wird die Nutzung des dort verkehrenden ÖPNV-Angebotes immer unattraktiver. Neben dem rein körperlichen Aufwand für den Weg zur / von der Haltestelle spielt der Zeitaufwand eine wichtige Rolle: Mit wachsender Fußweglänge steigt die Gesamtreisedauer für eine Fahrt mit dem ÖPNV überproportional an und wird damit nicht mehr konkurrenzfähig. Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandorte sollen deshalb möglichst gut mit Bahn- und Bushaltestellen erschlossen sein.

Als Grundlage werden dabei in Anlehnung an die Empfehlungen des VDV[17] die nachfolgenden Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche herangezogen. Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als „ÖPNV-bedient" gewertet, wenn sie in der Haupt- und Nebenverkehrszeit in einer definierten Mindestqualität (Mindestbedienung von Orten mit über 250 Einwohnerinnen und Einwohnern mit acht Fahrtenpaaren pro Tag montags bis freitags) bedient wird. Ein Siedlungsbereich gilt dann als erschlossen, wenn insgesamt 80 % der Einwohnerinnen und Einwohner im Einzugsbereich mindestens einer Haltestelle bzw. eines Bahnhofes liegen. In dünn besiedelten Bereichen (zersiedelte, isoliert liegende Ortsteile in peripherer Lage) sollen mindestens 70 Prozent der Bevölkerung erschlossen sein.[18]

Alle Gemeinden bzw. Gemeindeteile mit mindestens 250 Einwohnerinnen und Einwohner sind an eine regelmäßig verkehrende Linie anzubinden.

Tabelle 25: Standards Erschließungsqualität

	Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereich (Radius um eine Haltestelle; Luftlinie)
Bushaltestelle in verdichteten, städtischen Bereichen in Friedrichshafen, Tettnang, Überlingen und Meckenbeuren	400 m
Bushaltestelle im übrigen Bodenseekreis	500 m
Bahnhaltepunkt/Bahnhof im SPNV	1.000 m

Bei der Bewertung der Erschließungsqualität sind in Abhängigkeit der topographischen Bedingungen (z. B. starke Steigungsstrecken zwischen Wohnvierteln

[17] VDV – Empfehlung, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 2000
[18] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, 2010

und der nächstgelegenen Haltestelle oder Zäsuren wie Flüsse oder Eisenbahnstrecken ohne nahegelegene Querungsmöglichkeiten) im Einzelfall auch geringere Richtwerte für den Haltestelleneinzugsbereich zu berücksichtigen.

5.2.3 Netzhierarchie und Bedienungsqualität

Es erfolgt eine Differenzierung der Angebotsform entsprechend der bestehenden Nachfrage bzw. der zu erwarteten künftigen Nachfragepotenziale:

- nachfragestarke Relationen, Bereiche und Zeiten: Angebotsform im Linienverkehr
- nachfrageschwache Relationen, Bereiche und Zeiten: Angebotsform verstärkt im Bedarfsverkehr

Unter Einbeziehung der Raumstruktur, der bestehenden Bedienungsqualitäten sowie der vorgesehenen Umsetzung weiterer Angebotsverbesserungen im Zuge der „Vision 2024“ und damit aktivierbaren Potenzialen wird für das Bedienungsangebot im Bodenseekreis eine Hierarchisierung der Liniennetzstruktur in Hauptachsen (verschiedener Ordnungen), Ergänzungsachsen bzw. Ergänzungsbereiche, Stadt- und Ortsverkehre sowie Freizeitverkehre festgelegt. Dabei wird grundsätzlich das Ziel verfolgt, das ÖPNV-Angebot auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der heutigen Fahrgäste und der potenziellen neuen Nutzer auszurichten.

Damit stellt sich die **künftige Netzhierarchie** wie folgt dar:

- **Hauptachse 1. Ordnung** (Bahn bzw. Bus): Bedienung im schienen- oder straßengebundenen Verkehr auf Achsen mit sehr hoher Nachfrage, insbesondere für Verbindungen mit Ausrichtung auf die Oberzentren der Region, mit einer klaren und direkten Routenführung auf Hauptachsen bzw. durch Siedlungsschwerpunkte; für alle Zielgruppen hochattraktives und angebotsorientiertes Taktangebot (besser als 30 Min.-Takt montags bis freitags in der HVZ und NVZ, zu den übrigen Verkehrszeiten abweichende Bedienungsqualitäten) im Linienverkehr
- **Hauptachse 2. Ordnung** (Bahn bzw. Bus): Bedienung im schienen- oder straßengebundenen Verkehr oder als Schiffsverkehr auf Achsen mit hoher Nachfrage, insbesondere für Verbindungen mit Ausrichtung auf Mittel- und ggf. auch Unterzentren, mit einer klaren und direkten Routenführung auf Hauptachsen bzw. durch Siedlungsschwerpunkte; für alle Zielgruppen attraktives und angebotsorientiertes Taktangebot (mind. 30 Min.-Takt montags bis freitags in der HVZ und NVZ) im Linienverkehr
- **Ergänzungsachse** (Bus): Bedienung im straßengebundenen Verkehr oder als Schiffsverkehr auf Achsen mit mittlerer Nachfrage als Zubringer zu den Hauptachsen, insbesondere für Verbindungen mit Ausrichtung auf Unterzentren und die übrigen Gemeindehauptorte, mit einem durchgängigen Taktangebot (mind. 60 Min.-Takt montags bis freitags in der HVZ und NVZ) im Linienverkehr, in schwach nachgefragten Zeiten auch im Bedarfsverkehr

- **Ergänzungsbereiche** (Bus/On-Demand-Verkehr): Bedienung im Linien- oder Bedarfsverkehr als Zubringer zu den Haupt- und Ergänzungsachsen auf nachfrageschwächeren Verbindungen zwischen den Kommunen; für alle Zielgruppen nachfrageorientiertes Taktangebot
- **Stadt-/Ortsverkehre** (Bus/On-Demand-Verkehr): Bedienung im Linien- oder Bedarfsverkehr in einer Kommune als Ergänzung zu den Hauptlinien mit hoher Erschließungswirkung und Ausrichtung auf lokale Bedürfnisse. Zubringerfunktion zur Bahn, zu den Hauptlinien und den Ergänzungsverkehren; für alle Zielgruppen im innerörtlichen Verkehr
- **Freizeitverkehre** (Bus/On-Demand-Verkehr): Mobilitätsangebote, die in besonderem Maße auf die Belange des Freizeit- und Tourismusverkehrs ausgerichtet sind und daher in den relevanten Zeiten auf nachfrage- und potenzialstarken Relationen des Freizeitverkehrs verkehren. Diese sind als zielgruppenspezifische Angebote vermarktbar und sollen sich am Grundsatz einer einfachen und intuitiven Nutzbarkeit orientieren. Routen- oder Taktabweichungen und Unterscheidungen zwischen Ferien- und Schultagen sind im Sinne der ortsunkundigen Urlaubsgäste während der Saison nach Möglichkeit zu vermeiden

Hauptachsen

Das Netz der Hauptachsen besteht aus Relationen mit hoher Verkehrsnachfrage, die im Wesentlichen die Verbindung zwischen den Städten bzw. Gemeinden des Bodenseekreises mit Ausrichtung auf das Oberzentrum Friedrichshafen übernehmen sowie zu den benachbarten Oberzentren bzw. zu weiteren bedeutenden regionalen Zielen in benachbarten Gebietskörperschaften führen. Auf dem Netz der Hauptachsen soll ein für alle Zielgruppen hochattraktives, sehr dichtes und angebotsorientiertes Taktangebot im Schienen- bzw. Busverkehr (bzw. im Schiffsverkehr) vorgehalten werden. Dieses übernimmt auf den weiteren Relationen vorwiegend Verbindungsfunktionen mit schnellen und weitgehend direkten Fahrtmöglichkeiten.

Wichtig ist die Entwicklung und Umsetzung eines integrierten Maßnahmenpakets für eine weitere Attraktivitätssteigerung der Bedienungsangebote auf den Hauptachsen. Maßnahmenbausteine aus den Bereichen Angebot, Infrastruktur, Betrieb und Information/ Marketing müssen ineinandergreifen und aufeinander abgestimmt sein. Hierzu ist eine intensive Zusammenarbeit aller Projektbeteiligter in der Planungs- und Umsetzungsphase erforderlich.

Für einen möglichst störungsfreien und damit pünktlichen Betrieb ist auf den im dichten Takt verkehrenden Linien entlang der Hauptachsen eine Linienführung vorzusehen, die möglichst eigene Trassen, Busspuren, Busschleusen sowie Bevorrechtigungs- und Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. an Lichtsignalanlagen sowie durch den barrierefreien Ausbau von Haltestellen) nutzt. Aufgrund der hohen Nachfrage auf diesen Relationen profitieren die meisten Fahrgäste von solchen betrieblichen und infrastrukturellen Maßnahmen.

Prinzipiell sollen parallele Verkehre, insbesondere zwischen Bus und SPNV, aber auch zwischen verschiedenen Buslinien, vermieden werden, sofern die jeweiligen Linien die gleichen verkehrlichen Funktionen abdecken. Dies schließt explizit nicht aus, dass parallel zu SPNV-Achsen verlaufende Buslinien verkehrlich sinnvoll sein können, wenn diese der Entlastung von SPNV-Achsen in Abschnitten mit sehr hoher Nachfrage dienen – jedoch vorrangig im Zulauf auf die Zentren, um dort alternative Ziele (und Verknüpfungspunkte) zum bestehenden Schienennetz zu erreichen.

Ergänzungsachsen und Ergänzungsbereiche auf Achsen bzw. in Bereichen mit mittlerer bis schwacher Nachfrage

Ergänzungsachsen bzw. Ergänzungsbereiche weisen eine schwache bis mittlere Verkehrsnachfrage auf. In der Regel sind dies Zubringerverkehre zu Verknüpfungspunkten mit den Hauptachsen, aber auch weitere Relationen zu Zielen in benachbarten Gebietskörperschaften. Im Bereich der Ergänzungsachsen bzw. Ergänzungsbereichen soll ein für die relevanten Zielgruppen nachfrageorientiertes Taktangebot vorgehalten werden. Dieses übernimmt neben der Verbindungsfunktion auch erschließende Aufgaben. Ergänzungsachsen bzw. Ergänzungsbereiche können im Linien- oder Bedarfsverkehr angeboten werden.

Stadt-/Ortsverkehre als Ergänzung und Zubringer zu den Haupt- und Ergänzungsachsen und zur Erschließung

In den größeren Städten im Bodenseekreis ist neben den ein- und ausbrechenden Verkehren der Haupt- und Ergänzungsachsen eine Erschließung durch eigenständige Stadt- bzw. Ortsverkehre erforderlich, um das Potenzial auch für den innerörtlichen lokalen Verkehr gut abdecken zu können. Stadt-/Ortsverkehre sind als Ergänzung zu den Hauptlinien zu betrachten, richten sich hinsichtlich ihrer Erschließungsfunktion an den lokalen Bedürfnissen aus und sind an Verknüpfungspunkten auf die Verkehre der Haupt- und Ergänzungsachsen ausgerichtet. Sie können als Linien- oder Bedarfsverkehre ausgestaltet werden.

Freizeitverkehre

Die ÖPNV-Angebote, die auf die Anbindung touristischer Ziele und die Bedürfnisse im Ausflugsverkehr ausgerichtet sind, verkehren auf nachfrage- und potenzialstarken Relationen des Freizeitverkehrs, sowohl für Gäste als auch für Einheimische und Bewohner des Bodenseekreises und der Region. Diese sind als zielgruppenspezifisches Angebot vermarktbar. Das Angebot ist auf die nachfragestarken Zeiten ausgerichtet und verkehrt daher ggf. nur saisonal an bestimmten Verkehrstagen. Geprüft werden sollen insbesondere bei diesen Verkehren auch Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradmitnahme.

Auf die verschiedenen Achsen und Bereiche im Bodenseekreis übertragen und unter Berücksichtigung der raumplanerischen Grundlagen (vgl. Kapitel 2.2)

und der Handlungsfelder und Zielsetzungen, wie sie in Kap. 5.1 sowie mit der Umsetzung der Vision 2024 formuliert sind, ergeben sich folgende Anforderungen an die Bedienungsqualität (Mindestbedienungsumfang):

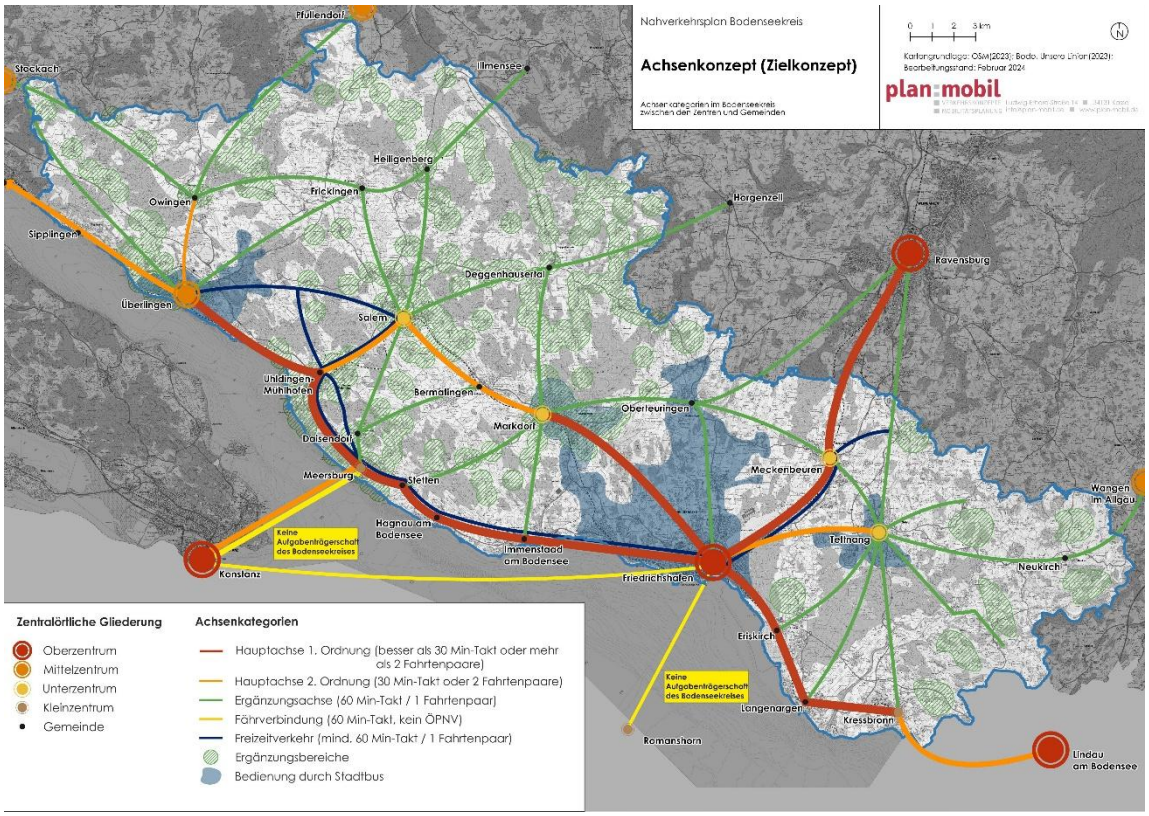
Tabelle 26: Netzhierarchie und Bedienungsqualität im Bodenseekreis

	Montag-Freitag			**Samstag**		**Sonn- und Feiertag**
	HVZ	**NVZ**	**SVZ**	**NVZ**	**SVZ**	**SVZ**
Hauptachse 1. Ordnung	< T30	< T30	T60	T30	T60	T60
Hauptachse 2. Ordnung	T30	T30	T60	T30	T60	T60
Ergänzungsachse/ Ergänzungsbereich	T60	T60	T120	T60	T120	T120
Stadt- und Ortsverkehr	T30/ T60	T30/ T60	T60/ T120	T30/ T60	T60/ T120	T60/ T120
Freizeitverkehr	T60	T60	-	T60	-	T60*

*: zu aufkommensstarken Zeiten

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Umsetzung der Netzhierarchie und der Bedienungsqualität im Achsenkonzept.

Abbildung 5: Umsetzung der Netzhierarchie und der Bedienungsqualität im Achsenkonzept



Die Anforderungen im Schulverkehr können zu zusätzlichen Fahrtenangeboten in den Zeiten des Schülerverkehrs führen, die das vorhandene Taktangebot ergänzen. Ziel ist ein streng vertaktetes Fahrplanangebot auf den Hauptachsen und nach Möglichkeit auf den Ergänzungsachsen bzw. in den Ergänzungsbereichen sowie in den Stadt-/ Ortsverkehren im 15-/ 30-/ 60-/ 120-Minuten-Takt mit tagesdurchgängig einheitlichen Ankunfts- bzw. Abfahrtsminuten zu jeder Stunde, von denen nur in Ausnahmefällen z. B. wegen Schulanfangs- oder Schulschlusszeiten oder Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln abgewichen werden soll.

Bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen sowie insbesondere in der Sommersaison entlang touristisch relevanter Achsen kann die Bedienungsqualität in einzelnen Bedienungszeitfenstern (z. B. aufgrund von SPNV-Anschlüssen, Anbindung von Gewerbestandorten in den Berufsverkehrszeiten, Kliniken zu Schichtzeiten, Schulzeiten) flexibel gehandhabt werden, um den Nachfrageerfordernissen aus verkehrlicher wirtschaftlicher Sicht besser gerecht zu werden.

Insbesondere im Bereich des Stadt-Umland-Verkehrs der größeren Zentren, aber auch im Zulauf auf die Verknüpfungspunkte mit dem SPNV führt die parallele räumliche Bedienung mehrerer Linien in einzelnen Korridoren bzw. Orten zu

einem deutlich höheren Fahrtenangebot, als es entsprechend der dargestellten Bedienungsstandards erforderlich wäre. Dies ist nicht als Überangebot zu werten, sondern resultiert aus der Bündelung verschiedener Angebote im Zulauf zu Verknüpfungspunkten und Nachfrageschwerpunkten. Hierdurch wird gewährleistet, dass die Fahrgäste aus den unterschiedlichen Orten ein attraktives, komfortables ÖPNV-Angebot nutzen können sowie dass eine direkte Anbindung an die Verknüpfungspunkte und Nachfrageschwerpunkte über die einzelnen Linien besteht.

5.2.4 Verknüpfungspunkte und Umsteigezeiten

Bei Umsteigeverbindungen sind an Verknüpfungspunkten auf den Hauptumsteigerelationen möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten. Bei Taktfolgen von 60 Minuten und länger auf beiden anschlussrelevanten Linien ist an den Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung auf den festgelegten Hauptumsteigerelationen eine garantierte Anschlusssicherung zwischen den Linien vorzusehen, sofern die Fahrplangestaltung dies ohne weitere wesentliche Qualitätseinbußen für den übrigen Fahrweg zulässt.

Aufgrund der spezifischen räumlichen und verkehrlichen Situation der einzelnen Standorte (z. B. Entfernung der Bushaltestellen zum Bahnsteig oder zu Schiffsanlegestellen) und der damit verbundenen baulichen Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte ergeben sich teilweise unterschiedliche Umsteigewege und Umsteigezeiten an Verknüpfungspunkten gleicher Art, die bei der Ausgestaltung der Fahrpläne zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus ist zu beachten, dass die unterschiedlichen Nachfragegruppen verschiedene Ansprüche an das Umsteigen haben. So hat z. B. die hochmobile Altersgruppe (19- bis 25-Jährige) den Anspruch, möglichst ohne Zeitverlust umzusteigen und bevorzugt knapp bemessene Umsteigezeiten. Senioren und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personengruppe benötigen fast immer mehr Zeit für den Umstieg und bevorzugen somit eher zeitlich großzügigere Umsteigezeiten. Ferner ist zu berücksichtigen, dass die planmäßigen Umsteigezeiten auch einen gewissen Zeitpuffer (geringfügige Verspätungen oder Verlängerung des Umsteigeweges o.ä.) enthalten müssen.

Vor dem Hintergrund der speziellen räumlichen Situation an den Verknüpfungspunkten und unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Ansprüche der Nutzergruppen an das Umsteigen, werden für die einzelnen Verknüpfungspunkte individuelle Zeiten definiert, die sich jedoch auf folgende Rahmenzeiten beziehen:

- 3 – 8 Minuten Übergangszeit bei Verknüpfungssituationen ohne nennenswerten Fußweg
- 5 – 15 Minuten Übergangszeit bei übrigen Verknüpfungssituationen

Von Bedeutung sind die Umsteigezeiten insbesondere bei Umsteigeverbindungen mit einer Taktdichte größer 30 Minuten.

Die Verknüpfungspunkte werden entsprechend ihrer Funktion wie folgt definiert:

Tabelle 27: Definition von Verknüpfungspunkten im Bodenseekreis

Kategorie	Beschreibung	Im Bestand
Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen zwischen SPNV und Bus oder Buslinien auf den Hauptachsen sowie zum Fährverkehr	Eriskirch Bahnhof
		Friedrichshafen Hafenbahnhof
		Friedrichshafen Stadtbahnhof
		Kressbronn Bahnhof
		Langenargen Bahnhof
		Markdorf Bahnhof
		Meckenbeuren Bahnhof
		Meersburg Fähre
		Salem Bahnhof
		Überlingen Bahnhof
		Uhldingen-Mühlhofen Bahnhof
Verknüpfungspunkt 2. Ordnung	Weitere wichtige Verknüpfungspunkte mit SPNV- oder Bus-Bus-Verknüpfung sowie zum Schiffsverkehr	Bermatingen-Ahausen Bahnhof
		Friedrichshafen Flughafen
		Friedrichshafen Kluftern
		Friedrichshafen Landratsamt
		Friedrichshafen Manzell
		Friedrichshafen Ost
		Immenstaad Rathaus
		Kressbronn Seegarten
		Meersburg - BSB-Hafen (Personenschiffhafen)
		Meersburg Kirche
		Meersburg Sparkasse
		Oberuhldingen Marktplatz
		Owingen Rathaus
		Salem Gemeinde Mitte
		Sipplingen Bahnhof
		Tettnang Bärenplatz

Kategorie	Beschreibung	Im Bestand
		Überlingen Gewerbegebiet
		Überlingen Landungsplatz
		Überlingen Nußdorf
		Überlingen Therme
		Unteruhldingen Hafen/Pfahlbauten
		Unteruhldingen Meersburger Straße
		Wittenhofen Schulhof
Verknüpfungspunkt 3. Ordnung	Nebenumsteigepunkte (tagesdurchgängige vertaktete Anschlüsse nicht zwingend erforderlich)	Daisendorf Altes Rathaus
		Frickingen Heiligenberger Straße
		Heiligenberg Postplatz
		Tettnang Hiltensweiler
		Oberteuringen Kirche
		Salem Affenberg
		Salem Beuren
		Stefansfeld Kapelle / Ortsmitte
		Tettnang Abzw. Baumgarten
		Überlingen Abzw. Bambergen
		Mühlhofen Kirche
		Urnau Kirche

5.2.5 Netz- und Fahrplangestaltung

Ziel soll sein, ein übersichtliches und leicht begreifbares Liniennetz im ÖPNV vorzuhalten, in dessen Ausgestaltung auch eine verkehrliche Klassifizierung des Bedienungsangebotes deutlich wird, z. B. durch eine Unterscheidung der Liniennummern (z. B. Verwendung bestimmter Nummernkreise). Diese Differenzierung ist als Bestandteil der Fahrgastinformation zu vermarkten.

Dies bezieht sich insbesondere auch auf die Anforderung, den ÖPNV auf möglichst viele Potenziale und konkrete Fahrgastsegmente auszulegen und so insgesamt eine möglichst große Nachfrage anzusprechen.

Auf der anderen Seite kann sich der ÖPNV nicht nach sehr spezifischen Nachfragebedürfnissen richten, insbesondere dann nicht, wenn dadurch das Ange-

bot für andere Fahrgäste unattraktiv oder sehr schlecht benutzbar wird. Darunter würden etwa Abweichungen vom Takt fallen, aber auch Stichfahrten zu Zielorten wie Arbeitsplatz- oder Schulstandorten, die für die übrigen (durchfahrenden) Fahrgäste sehr unattraktiv sind.

Diese spezifischen Nachfragebedürfnisse zeichnen sich meistens dadurch aus, dass die abseits der direkten Route gelegene Haltestelle tatsächlich nur zu bestimmten Tages- oder Jahreszeiten benutzt wird.

Aufgrund der obigen Überlegungen werden folgende Prioritäten vorgesehen:

- Abwicklung spezifischer Nachfragebedürfnisse möglichst weitgehend durch das Regelangebot, d.h. durch die entsprechende Linie und das Fahrplanangebot
- Falls die Kapazitäten nicht ausreichend sind oder die Wartezeiten zu groß sind, soll eine Verdichtung des Regelangebots prioritär umgesetzt werden
- Abwicklung von sehr spezifischen Nachfragen (zum/vom Schulstandort) mit gesonderten Fahrten- oder Linienangeboten (ggf. auch mit gesonderter Liniennummer) für die jeweiligen Schulstandorte.

Ferner ist bei der Fahrplangestaltung darauf zu achten, dass tagesdurchgängig gleiche Fahrzeitprofile umgesetzt werden, um den Fahrgästen ein einheitlich vertaktetes und leicht verständliches (und merkbares) Fahrplanangebot zu gewährleisten, sofern es sich hierbei nicht um schulzeitengebundene Schulverkehre handelt. Ausnahmen hiervon sind im Einzelfall möglich, insbesondere dann, wenn auf einem Anschlussverkehrsmittel kein strenger Taktfahrplan umgesetzt ist.

5.2.6 Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit wird hinsichtlich der im NVP definierten Anforderungen aus Kundensicht behandelt. Ziel ist es, eine hohe Pünktlichkeitsquote für alle öffentlichen Verkehrsmittel im Bodenseekreis zu erreichen.

In einem verkehrlich stark belasteten Raum wie dem Bodenseekreis treten jedoch immer wieder Störungen und Verspätungen ein, da es gerade auf den Bundesstraßen und den Einfallstraßen in die größeren Städte zu Stauungen und damit zu betrieblichen Problemen für den ÖPNV kommt. Fahrgäste sollen bei Verspätungen sowohl über die Gründe als auch über eventuelle Alternativen informiert werden.

Die Koordination des Betriebsablaufs soll unter Einbezug des SPNV sowie flexibler Bedienungsformen durch ein Betriebsleitsystem erfolgen. Auf der Grundlage der verbundweiten Qualitätskriterien werden aktuelle Daten zur Pünktlichkeit der Verkehrsmittel erhoben. Die Abfahrtspünktlichkeit wird für jede Haltestelle erfasst und mittels eines Ampelsystems dargestellt. Nach Vorlage und Auswertung dieser Daten soll eine Ermittlung der bestehenden Pünktlichkeitsquote erfolgen und daraus Ziele und Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und damit Zuverlässigkeit des Bedienungsangebotes abgeleitet werden. Dabei

soll auch die Fahr- und Umlaufplanung berücksichtigt werden, so dass z. B. an aufkommensstarken Haltestellen die Fahrzeuge frühzeitig vor der im Fahrplan festgelegten Abfahrtsminute bereitstehen, Folgeverspätungen wegen umlaufoptimierten Fahrplänen reduziert und Fahrzeitprofile regelmäßig hinsichtlich ihrer Fahrbarkeit (z. B. nach Einrichtung von Tempo 30-Abschnitten oder sonstigen geschwindigkeitsreduzierenden Vorgaben) überprüft werden sollen.

5.2.7 Garantie- und Serviceleistungen

Der bodo hat bereits eine Mobilitätsgarantie, die ab einer Verspätung von 30 Minuten geltend gemacht werden kann. Die Mobilitätsgarantie greift, wenn ein Verschulden eines bodo-Verkehrsunternehmens vorliegt. Alle Fahrgäste, die in Besitz eines Zeitfahrscheins sind, sowie Menschen mit einem Schwerbehindertenausweis inkl. Freifahrtberechtigung, haben Anrecht. Bei Schülermonatskarten, JuniorTickets, StudiTickets, Kindergartenkindmonatskarten sowie bei Fahrscheinen des Gelegenheitsverkehrs (z.B. Einzelfahrscheinen oder "Zeitfahrkarten gemäß Sonderregelung" in den Stadtverkehren), greift die "bodo-Mobilitätsgarantie" nicht.

Weitere Projekte zur Kundengewinnung und Kundenbindung sowie die Einführung von Anreizmodellen zur verstärkten ÖPNV-Nutzung sollen geprüft werden, bei denen die Serviceorientierung des Nahverkehrs im Vordergrund steht, z. B. die Ausweitung der Mobilitätsgarantie des bodo auch auf weitere Fahrgastgruppen.

5.3 Anforderungen an die Barrierefreiheit und Anforderungen spezieller Nutzergruppen

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hoch-betagte Nutzerinnen und Nutzer, gehörlose Personen, seh- oder greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)[19].

Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- Auffindbarkeit,

[19] Vgl. Barrierefreiheit im öffentlichen Linienbündel für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

des ÖPNV zu gewährleisten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr" im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan (NVP). Der NVP muss mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV" übernehmen. Er muss daher aufzeigen, in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann. Die Aufgabenträger sind allerdings nur für die Planung (Planungsgebot), nicht aber für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit" zuständig. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.[20]

Zuständig für die Umsetzung im straßengebundenen ÖPNV sind:

- die Verkehrsunternehmen für den Bereich der Fahrzeuge,
- die Straßenbaulastträger (Städte, Kreise, Land und Bund) für die Haltestellen,
- die Verkehrsunternehmen für die Fahrgastinformation,
- die Verkehrsunternehmen für die Schulung des Fahr- und Servicepersonals (und somit für deren Kenntnisse und Fähigkeiten).

Die Aufgabenträger formulieren über den NVP, die Vorabbekanntmachung und/ oder über die Vergabeunterlagen (ÖDA) ihre Anforderungen an die Fahrzeugausstattung, die Fahrgastinformation und die Personalschulung.

Der Gesetzgeber hat mit der Novellierung des PBefG keine neue fachliche Qualität für Barrierefreiheit definiert. „Barrierefreiheit" bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiterentwickeln[21]. Die Schaffung der „Barrierefreiheit" ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste. Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit" im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dage-

[20] Vgl. Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

[21] Vgl. Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

gen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient dabei nicht nur den Nutzerinnen und Nutzern mit Beeinträchtigungen, sondern erleichtert allen Fahrgästen die Nutzung des ÖPNV.

Das auf Verbundebene des bodo erarbeitete Qualitätshandbuch, welches im April 2025 vom Aufsichtsrat beschlossen werden soll, wird Beispiele für einen mustergültigen barrierefreien Ausbau, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität aufweisen. Nach Beschluss dieser Qualitätsstandards erfolgt eine Abstimmung mit den in diesem NVP formulierten Standards und ggf. eine Anpassung der in diesem Kapitel festgelegten Anforderungen.

5.3.1 Leitsätze und Priorisierung

Die in der Teilfortschreibung des NVP des Bodenseekreises (Beschluss am 20.12.2017) ergänzten Anforderungen zum Themenfeld Barrierefreiheit dienen weiterhin als Grundlage.

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

- Barrierefreie Haltestellen im Umfeld von Einrichtungen, die von Personen mit eingeschränkter Mobilität frequentiert werden, insbesondere Ärztehäuser, Krankenhäuser, Senioreneinrichtungen, soziale Einrichtungen sowie Behindertenеinrichtungen, Orts- bzw. Einkaufszentren (hierzu wird jeweils eine Haltestelle zugeordnet, die barrierefrei ausgebaut wird)
- Barrierefreie Haltestellen an Busbahnhöfen und zentralen Umsteigepunkten zum Bus-, Schienen- und Schiffsverkehr
- Ein bis drei barrierefreie Haltestellen pro Ort/Teilort nach Einwohnergrößenklassen: In (Teil-) Orten mit mindestens 250 – 500 Einwohnern soll eine Haltestelle, in Orten bis 7.000 Einwohnern sollen bis zu drei Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Unter 250 Einwohner wäre ein Ausbau i.d.R. unverhältnismäßig (Frequenz und Aufwand).
- Gut frequentierte Haltestellen in Städten/Orten mit Stadtverkehren oder über 7.000 Einwohnern: In Stadtverkehren sollen gut frequentierte Haltestellen unter Berücksichtigung einer möglichst sinnvollen Erschließung von Einzugsbereichen barrierefrei ausgebaut werden.
- Folgende Ausnahmen für den barrierefreien Ausbau werden formuliert:
    - Haltestellen für alternative Bedienformen, die oftmals mit Taxen und Kleinbussen durchgeführt werden; diese Fahrzeuge können keine Barrierefreiheit für alle Nutzer bieten.
    - Haltestellen, in deren Zugang und Zuwegung auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Hier läuft die Herstellung einer barrierefreien Haltestelle ins Leere.
    - Haltestellen, bei denen ein Missverhältnis zwischen öffentlichem Nutzen und dem wirtschaftlichen Aufwand (einschl. Unterhaltung) zur Erreichung des Regelfalles der Barrierefreiheit gegeben ist.

- Haltestellen mit geringem oder sporadischem Fahrgastaufkommen wie zum Beispiel Bedarfshaltestellen, zeitlich befristete Haltestellen und außerörtliche Haltestellen.

Im Zuge der Teilfortschreibung 2017 wurde eine Priorisierung von Haltestellen vorgenommen, an denen ein barrierefreier Ein- und Ausstieg besonders notwendig ist. Folgende Kriterien wurden für die **Prioritätenreihung** herangezogen:

- qualitative Bewertung des ÖPNV-Angebotes (Fahrtenzahl, Taktverkehr, Verknüpfungen)
- wichtige Ziele im Einzugsbereich der Haltestelle
- Einrichtungen im Einzugsgebiet, die für Mobilitätseingeschränkte relevant sind (insbesondere Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser und sonstige medizinische Einrichtungen, Behindertenwerkstätten, spezielle Bildungseinrichtungen)
- Fahrgastaufkommen (Ein- und Aussteigerzahlen auf der Basis von Fahrgastschätzungen, sonst Abschätzung anhand der Einwohner im Einzugsbereich)
- Umfeldsituation mit Beurteilung der barrierefreien Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Haltestelle
- allgemeine Dringlichkeit eines Haltestellenausbaus (z. B. unsichere Querungsstellen oder fehlende Aufstellflächen).

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

Der Bodenseekreis empfiehlt den jeweils zuständigen Stellen, insbesondere den Kommunen, Planungen für entsprechende Ausbauten der priorisierten Haltestellen frühzeitig vorzunehmen. Die Kriterien der Priorisierung werden in Abstimmung mit den entwickelten harmonisierten Anforderungen an die (barrierefreie) Ausstattung von Haltestellen auf Verbundebene für die Bewertung des Ausbauzustands der aktuellen Haltestellen und einer Aktualisierung der Priorisierung herangezogen.

5.3.2 Bewertung und Priorisierung der Haltestellen

Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des NVP lag die detaillierte Haltestellendatenbank des bodo noch nicht vor. Eine Bewertung und Priorisierung der Haltestellen wird nach Vorlage der Datenbank vorgenommen und im NVP ergänzt.

5.4 Standards für die Beförderungsqualität

5.4.1 Qualitätsstandards Haltestellen

Die Beförderungsqualität wird in großem Maße auch durch die Ausstattung der Haltestellen definiert. Die Haltestelle dient dem potenziellen ÖPNV-Nutzenden als Zugangsstelle zu dem Verkehrssystem und ist somit das „Aushängeschild" für den ÖPNV. Das äußere Erscheinungsbild, die Aufenthaltsqualität sowie Lage und Erreichbarkeit bestimmen in nicht unwesentlichem Maße die Entscheidung des Kunden, den ÖV zu nutzen.

Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Haltestellen gelten grundsätzlich für alle Haltestellen im Linienbündel. Für die Einrichtung und bauliche Gestaltung der Bushaltestellen sind grundsätzlich die Straßenbaulastträger zuständig.

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV und beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Bei Aus- und Neubau von öffentlichen Verkehrsanlagen sind diese barrierefrei zu gestalten.

Die beiden Haltepositionen einer Haltestelle (Richtungshaltestellen) sollten nahe beieinander (in Sichtweite) liegen, um dem Fahrgast die Orientierung erleichtern zu können. Im (Nah-)Bereich der Haltestellen sowie bei Umsteigewegen sollen, soweit erforderlich, Querungsmöglichkeiten (Ampel, Fußgängerüberweg oder sonstige Querungshilfen) mit Bodenindikatoren angelegt sein.

Ferner sind die Belange des Betriebs (bspw. Sozialräume für Fahrpersonal) zu beachten. An zentralen Haltestellen/Verknüpfungspunkten der Kategorie A und Endhaltestellen sollen Sozialräume und Toiletten für das Fahrpersonal vorgesehen werden.

Für die Einrichtung, den Betrieb und ggf. die Auflassung von Haltestellen sind alle erforderlichen Prozesse und die jeweiligen Zuständigkeiten zwischen den Beteiligten zu definieren, um durch klare und transparente Aufgabenverteilung die Qualität zu sichern.

Tabelle 28 gibt für die einzelnen Haltestellenkategorien einen Überblick über die Ausstattungsmerkmale für Menschen mit mobilitäts- und/oder sensorischen Einschränkungen bei der Gestaltung von Haltestellen, die von besonderer Bedeutung sind, um die Nutzbarkeit der Haltestelle und damit den Zugang zum ÖPNV gewährleisten zu können. Ein weiteres grundlegendes Kriterium für die Beförderungsqualität stellt die allgemeine Aufenthaltsqualität an Haltestellen dar.

Die Bushaltestellen werden in folgende **Kategorien** gegliedert:

- **Kategorie A**: Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten (1. Ordnung und 2. Ordnung).
- **Kategorie B**: Zentrale Haltestellen in den Kernorten mit mehr als 500 Einwohnerinnen und Einwohnern, Haltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen sowie Haltestellen an Verknüpfungspunkten 3. Ordnung.

- **Kategorie C**: Weitere Haltestellen in zusammenhängenden Siedlungsbereichen.
- **Kategorie D**: Übrige Haltestellen mit geringer Nachfrage und außerhalb der Siedlungsbereiche.

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

■ erforderliche Ausstattung

O anzustrebende Ausstattung

- nicht erforderliche Ausstattung

* bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung“

Tabelle 28: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen

Ausstattungsmerkmale Haltestelle	**Haltestellenkategorie**			
	A	**B**	**C**	**D**
Barrierefreiheit				
Barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereiches sowie der Zugangswege	■	■	O*	-*
Geringe Niveauunterschiede zwischen Haltestellenkante und Fahrzeugeinstieg (Bordsteinanhebung auf mind. 18 cm) (in Abhängigkeit der eingesetzten Fahrzeuge)	■	■	O*	-*
Kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion	■	■	O*	-*
Kontrastierende, taktile und akustische Orientierungshilfen für Blinde, Seh- und Hörbehinderte (z. B. Taststreifen und Einstiegsmarkierung)	■	■	O*	-*
Geeignete Bedienungshöhen bei Fahrkartenautomaten (sofern vorhanden) sowie gut einseh- und lesbare Haltestellenbeschriftung (z. B. für Rollstuhlfahrer, Kleinwüchsige)	■	■	O*	-*
Gut erkennbare, lesbare und nach Möglichkeit barrierefreie Fahrgastinformation (z. B. durch entsprechende Schriftgrößen kontrastierende Farbgebung)	■	■	O*	-*

Ausstattungsmerkmale Haltestelle	Haltestellenkategorie			
	A	B	C	D
Geeignete Sitzgelegenheiten, auch für ältere und gehbehinderte Menschen	■	■	O*	-*
Ausreichende und blendfreie Beleuchtung	■	■	O*	-*
Räumliche Nähe von Richtungshaltestellen für eine leichte Orientierung. Im Bereich der Haltestellen sollten, soweit möglich, Querungshilfen vorhanden sein	■	■	O*	-*
Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche auch für Rollstuhlfahrer	■	■	O*	-*
Geeignete akustische und visuelle Fahrgastinformation	■	O*	-*	-*
Komfort, Kundenservice, Sicherheit, Sauberkeit				
Abfalleimer	■	■	■	O
Witterungsschutz	■	■	O	-
Aufenthaltsraum / Toiletten für Fahrpersonal (insbesondere auch an Linienendpunkten)	■	O	-	-
Abstellflächen Busse für Arbeitszeit- / Wendezeitpausen	■	O	-	-
Fahrgastinformation im Verbund-Design				
barrierefreier Aushangfahrplan mit statischer Abfahrtsinformation, Verbunddesign chronologisch oder als Perlschnur	■	■	■	■
Haltestellenschild	■	■	■	■
Informationen zur Tarifstruktur	■	■	O	O
Liniennummer	■	■	■	■
Liniennetzplan	■	■	O	O
Linienziel	■	■	■	■
Umgebungsplan	■	■	-	-

Ausstattungsmerkmale Haltestelle	Haltestellenkategorie			
	A	B	C	D
Dynamische Fahrgastinformation (visuelle, akustische Anzeige) am Bussteig (z. B. eINK-Paper mit mehrsprachiger Ansagefunktion, Tarifinformation, Umgebungsplan, Liniennetzplan, chronologischem Abfahrtsplan, Echtzeitanzeige der nächsten Abfahrten, Hinweis zu Störungen) oder an einem zentralen Punkt sowie Bussteigübersichten	■	○	-	-
Ausstattung inter- und multimodale Verknüpfung				
Bike+Ride-Stellplätze (z. B. Fahrradstände /-bügel, Boxen, Radhaus)	■	○	-	-
Park+Ride-Stellplätze	■	○	-	-
Ggf. weitere Ausstattungsmerkmale an multimodalen Schnittstellen	○	○	○	-
Relevante Informationen zur Verknüpfungssituation	■	-	-	-
bei touristisch relevanten Haltestellen Aushang/Darstellung weiterer zielgruppenspezifischer Informationen	○	○	○	-

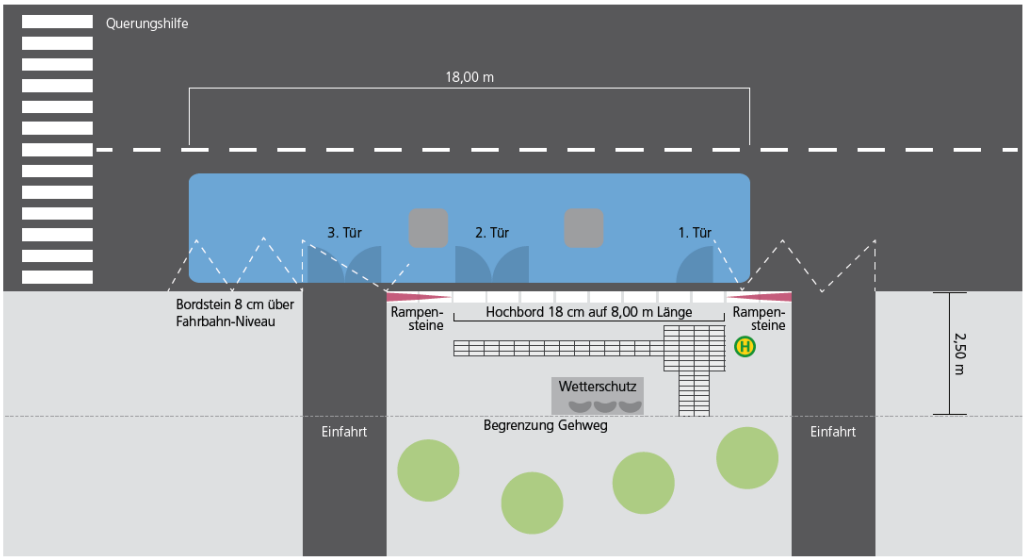
Die Ausstattungselemente der Haltestellen werden in Abstimmung mit den entwickelten harmonisierten Anforderungen an die (barrierefreie) Ausstattung von Haltestellen auf Verbundebene ggf. modifiziert für die Bewertung des Ausbauzustands der aktuellen Haltestellen herangezogen.

Alle Haltestellen sind sauber und in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten. Hierzu zählt auch die Räumung von Schnee. Haltestellen der Kategorien A und B besitzen dabei hohe Priorität.

Die Kundeninformation an allen Haltestellen (z. B. Fahrpläne, Tarifinformationen- Linienbeschilderung) sind auf aktuellem Stand zu halten. Vandalismusschäden (z. B. Graffiti) sind schnellstmöglich zu entfernen. Leere Fahrplankästen bzw. Vitrinen sind nicht zulässig.

Für Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen können darüber hinaus besondere Ausstattungsstandards erforderlich sein. Hierbei wird eine Ausstattung mit taktilen Leitsystemen erforderlich. Im Leitfaden zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen des bodo werden die Merkmale zur Umsetzung von barrierefreien Haltestellen anhand einer Musterhaltestelle gemäß Abbildung 6 dargestellt.

Abbildung 6: Beispiel einer barrierefreien Musterhaltestelle (Quelle: Leitfaden zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen des bodo, S. 20)



Demnach ist für eine barrierefreie Haltestelle ein Hochbord mit einer Höhe von 18 Zentimetern auf einer Länge des Bussteigs von 8 Metern (bei Einsatz von Gelenkbussen mindestens 14 Metern) vorzusehen, genauso wie eine Breite der Haltestelle von mindestens 2,5 Metern im Bereich der Warteposition.

Bei der Aufstellung und Inbetriebnahme der Haltestellen ist grundsätzlich § 32 BOKraft zu berücksichtigen. Folgende Zuständigkeiten ergeben sich:

- Dem Straßenbaulastträger obliegt die Errichtung von Bushaltestellen mit Setzen des Haltestellenmastes im Einvernehmen mit den Verkehrsunternehmen sowie die Verkehrssicherungspflicht (z. B. Winterdienst) im Bereich der Bushaltestellen.
- Bushaltestellen: Das Verkehrsunternehmen hat in Abstimmung mit dem Auftraggeber und dem Straßenbaulastträger dafür Sorge zu tragen, dass die im öffentlichen Linienverkehr allgemein erforderlichen Haltestellen nach den gesetzlichen Vorschriften eingerichtet, gewartet, unterhalten und gereinigt werden. Dabei ist das Verkehrsunternehmen verpflichtet, insbesondere die verbundeinheitliche Fahrgastinformation entsprechend den Regelungen des bodo fristgerecht und ordnungsgemäß zu unterhalten. Das Verkehrsunternehmen trägt Sorge für die Einhaltung folgender Anforderungen:
    - Anbringung des Haltestellenschildes, Kennzeichnung mit Haltestellennamen, Linienziel, bodo-Liniennummer, bodo-Logo
    - Anbringung eines Fahrplan- und Informationskastens am Haltestellenmast oder dem Fahrgastunterstand,
    - Aushang des jeweiligen aktuellen Fahrplans mit Linienverlauf, Aushang der Tarifinformationen und eines Umgebungsplans (sofern Platz vorhanden ist),

- unverzügliche Beseitigung von Schäden,

- bei Entfall bzw. Verlegung einer Haltestelle müssen entsprechende Informationen ausgehängt werden.

Insgesamt ist die Haltestellenbeschilderung für die Fahrgäste so informativ wie möglich auszugestalten. Beschädigungen an der Haltestelleninfrastruktur werden unverzüglich, spätestens jedoch vier Wochen nach Meldungseingang beseitigt. In die Verantwortung des Verkehrsunternehmens fällt außerdem, dass ein beschädigter, fehlender oder unleserlicher Aushangfahrplan spätestens 48 Stunden nach Kenntniserlangung zu ersetzen ist. Das Verkehrsunternehmen stellt durch regelmäßige Kontrollen sicher, dass die Haltestelleneinrichtungen benutzbar sind. Festgestellte Schäden oder sonstige Mängel sind zu beheben bzw. an den Aufgabenträger zu melden. Die Beseitigung der Mängel erfolgt durch das jeweilige Verkehrsunternehmen oder die örtliche Gemeinde.

Bei gemeinsam benutzten Haltestellen werden Name, die Zuständigkeit und die Verteilung der entstehenden Lasten im Einvernehmen zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen festgelegt. Bei Bedarf oder fehlendem Einvernehmen entscheidet die Verbundgesellschaft. Das Verkehrsunternehmen stellt durch regelmäßige Kontrollen sicher, dass die Haltestelleneinrichtungen benutzbar sind. Festgestellte Schäden oder sonstige Mängel sind zu beheben bzw. an die zuständige Gemeinde zu melden.

5.4.2 Qualitätsstandards Fahrzeuge

5.4.2.1 Grundanforderungen

Neben der Haltestellenausstattung stellt die Ausstattung und die Ausrüstung der Fahrzeuge das wichtigste Merkmal aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer für die Beförderungsqualität dar. Sicherzustellen ist eine höchstmögliche Qualität im Linienverkehr. Einzusetzen sind dabei saubere, moderne, ansprechende, komfortable und barrierefreie Fahrzeuge. Die Harmonisierung der Anforderungen an die Fahrzeugausstattung mit den Anforderungen der benachbarten Aufgabenträger im bodo wird angestrebt.

Die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV sollte gemäß § 8 Abs. 3 PBefG spätestens bis zum 1. Januar 2022 auch im Bereich der Fahrzeugausstattung hergestellt werden. Mit einem Antrag auf Erteilung einer Liniengenehmigung nach § 42 PBefG ist darzulegen, wie diese Barrierefreiheit in den Fahrzeugen durch die betreffenden Verkehrsunternehmen umgesetzt wird. Dabei ist ein niederfluriger Ein- und Ausstieg auf allen eingesetzten Fahrzeugen umzusetzen. Dies ist im Bodenseekreis noch nicht auf allen Linien und Fahrten erfolgt.

Zur Herstellung der Barrierefreiheit sind daher künftig bei Neu- und Ersatzbeschaffungen Busse mit Niederflurtechnik (oder Low-Entry-Fahrzeuge bzw. Fahr-

zeuge mit Hublift) vorzusehen (korrespondierend zu den aktuellen Förderrichtlinien im ÖPNV), die über folgende Aspekte der Fahrzeugausstattung hinsichtlich der Erlangung der Barrierefreiheit verfügen:

- ausklappbare Rampe an Tür 2 (oder Lift) und Kneeling-Technik als Einstiegshilfe
- podestloser Boden (Mittelgang) mindestens zwischen Tür 1 und Tür 2 bei Standardlinienbussen, bei Standardgelenkbussen mindestens zwischen Tür 1 und Tür 3
- Rollstuhlanlehnfläche entgegen der Fahrtrichtung
- kontrastreiche Rufeinrichtung (Taster) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an Tür 2 sowie im Wageninneren an der Sondernutzungsfläche
- behindertengerechte Sitzplätze in der Nähe der Türen
- ausgewiesene Sondernutzungsfläche mit Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle, Kinderwagen, Gepäck, etc. und Rückenstütze: ausreichende Abstellflächen mit einer Mindestgröße bzw. ausreichend Platz für zwei Rollstühle und eine Begleitperson; ggf. Klappsitze, jedoch keine Einschränkung durch Abfallbehälter in diesen Bereichen (bei Gelenkbussen sollte die Einrichtung einer zweiten Sondernutzungsfläche im Bereich der Tür 3 geprüft werden, falls ein größerer Bedarf für die Beförderung von mitgeführten Kinderwagen, Rollstühlen etc. besteht)
- ergänzende Fahrgastinformation (Linien- und Zielanzeige) an den Fahrzeugen sowie eine Haltestellenanzeige und -ansage in den Fahrzeugen

Auch beim Einsatz von Kleinbussen soll die Beförderung von Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen ermöglicht werden. Beim Einsatz kleinerer Fahrzeuge (z. B. 9-Sitzer oder Pkw bei bedarfsgesteuerten Bedienungsformen) soll die Möglichkeit vorgesehen werden, zusammenklappbare Rollstühle und Kinderwagen transportieren zu können.

Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren hat der Unternehmer für ausreichende Beförderungskapazitäten zu sorgen. Dabei ist entsprechend § 22 PBefG sicherzustellen, dass jeder Fahrgast mit der von ihm gewählten Fahrplanfahrt befördert werden kann. Bei Bedarf sind Verstärkerfahrzeuge einzusetzen, oder es ist eine Taktverdichtung vorzunehmen.

In den Fahrzeugen sind einheitliche, im Verbunddesign aktuelle Informationen zu geben. In allen Fahrzeugen ist eine Bordtechnik vorzusehen, die die Lieferung von Echtzeitdaten, eine Beeinflussung der Lichtsignalanalage (LSA) sowie das E-Ticketing ermöglicht. Ferner ist optional die Versorgung mit WLAN sowie Steckdosen/USB-Ladeplätzen an allen Plätzen sowie eine Videoüberwachung in den Fahrzeugen vorzusehen.

Entsprechend den Anforderungen des Landes Baden-Württemberg erfolgt die Ausstattung einer ausreichenden Fahrzeugflotte mit Fahrgastzählgeräten (AFZS).

Für Gelenkbusse gelten zudem folgende Mindestanforderungen:

- Länge max. 18,5 m
- Mindestens 45 Sitzplätze (Klappsitze nicht anrechenbar) (ggf. geringe Anzahl bei Einrichtung einer 2. Sondernutzungsfläche)
- Zwei eintragungsfähige Klappsitze in Türnähe

Für Solobusse gelten folgende Mindestanforderungen:

- Länge 11,5 bis 13,5 m
- Mindestens 28 Sitzplätze (Klappsitze nicht anrechenbar)
- Zwei eintragungsfähige Klappsitze in Türnähe

Umwelt- und Klimastandards

Bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sind generell die zum Zeitpunkt der Zulassung des Fahrzeuges jeweils aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte bei Neufahrzeugen einzuhalten. Ferner sind die UNECE-Regelung 107 sowie die EU-VO 1161/2019 (Clean Vehicle Directive) und die Umsetzung des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) zu beachten.

Vor dem Einsatz alternativer Antriebsformen (zum Beispiel Hybrid, Flüssiggas, Erdgas-, Batterie-, Wasserstoffverbrennungs- oder Brennstoffzellenantriebe) ist die Zuverlässigkeit, Praxistauglichkeit und Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge zu prüfen. Auf Linien, die für den Einsatz von Batteriebussen oder anderen alternativen Antrieben geeignet sind, können diese Antriebe abhängig von der Beschlussfassung der politischen Gremien zum Einsatz kommen.

Erscheinungsbild der Fahrzeuge

Der bodo-Verkehrsverbund hat mit den Aufgabenträgern im Verkehrsverbund ein neues Busdesign und andere Marketingelemente entwickelt. Das Verkehrsunternehmen hat dies, nach Maßgabe des Aufgabenträgers, auf den eingesetzten Bussen anzuwenden. Werbematerialien vom Landkreis und vom bodo-Verkehrsverbund sind vom Verkehrsunternehmen entsprechend zu platzieren. Ansonsten ist Werbung untersagt.

Grundsätzlich wird vom Bodenseekreis eine einheitliche Gestaltung der Fahrzeuge, insbesondere außen, angestrebt; Gestaltungsvarianten z. B. für Marketing-Vermarktungskooperationen mit Dritten wie z.B. Gemeinden, Ausflugszielen/ Tourismuspartnern oder Firmen können Berücksichtigung finden.

Details zum kreisweiten Design werden in den Ausschreibungsunterlagen konkretisiert.

Fahrzeugausstattung

Für die Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge gelten folgende Mindestanforderungen (für die auf den Regiobus-Linien eingesetzten Fahrzeuge gelten teilweise besondere Anforderungen, vgl. https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/oepnv (Abruf 02.05.2024):

■ erforderliche Ausstattung

O anzustrebende Ausstattung

- nicht erforderliche Ausstattung

Tabelle 29: Ausstattungsstandards für neu zugelassene Fahrzeuge

Ausstattungsmerkmal Fahrzeuge	**Fahrzeugart**		
	Midibus/ Standardlinienbus	**Gelenkbus**	**Minibus/ Kleinbus**
Digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme außen (elektronische Anzeigen von Fahrtziel bzw. Liniennummer außen an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite und am Fahrzeugheck)	■	■	■
Digitale visuelle Fahrgastinformationssysteme innen (TFT-Bildschirm) inklusive akustische Haltestellenansage	■	■	O
Ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer	■	■	■
Sondernutzungsfläche (bspw. für Kinderwagen oder Rollstuhl)	■	■	■
Doppelflügelige Türen für einen schnellen Fahrgastwechsel	■	■	-
Gut erreichbare, kontrastreiche Haltewunschtasten an jeder zweiten Sitzreihe, an den Behindertenplätzen und im Bereich der Sondernutzungsfläche	■	■	■
Elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf aller Fahrscheine im Tarif und den Übergangstarifen ermöglicht (mit RFID- und Barcodelesern nach VDV KA Level 3)	■	■	■

Ausstattungsmerkmal Fahrzeuge	Fahrzeugart		
	Midibus/ Standardlinienbus	Gelenkbus	Minibus/ Kleinbus
Kommunikationsmöglichkeit über Betriebsfunk oder Handy	■	■	■
Klimaanlage	■	■	■
Ausstattung mit einer kompatiblen Technik zur Steuerung der Vorrangschaltung an LSA (sofern im Einsatzgebiet des jeweiligen Fahrzeuges entsprechend ausgerüstete LSA vorhanden sind)	■	■	■
Vorhandensein und Funktionieren von USB-Anschlussbuchsen	O	O	O
Kostenlose WLAN-Bereitstellung	O	O	O
Vollpolstersitze mit mind. 30 mm Polsterdicke	■	■	-
RBL/ITCS-System mit Echtzeitdatenlieferung und dauerhaftem, kostenfreiem Zugang für den Aufgabenträger	■	■	■

5.4.2.2 Fahrradmitnahme

Möglichkeiten für eine verbesserte Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV sind zu prüfen, auch vor dem Hintergrund einer gemeinsamen Zielrichtung der Aufgabenträger im bodo. Die Belange eines sicheren und pünktlichen Betriebs und der Fahrplanstabilität sind dabei ebenso zu beachten wie die Belange der übrigen Fahrgäste und der vorhandenen Kapazitäten für die Mitnahme von Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen. Kinderwagen, Rollstühle und Rollatoren haben immer Vorrang vor der Fahrradmitnahme. Das Fahrpersonal entscheidet darüber, ob Fahrräder mitgenommen werden können oder aus dem Bus entfernt werden müssen.

5.4.2.3 Sauberkeit und Schadensfreiheit von Fahrzeugen

Die Fahrzeuge sind außen grundsätzlich sauber und schadensfrei zu halten, so dass insgesamt ein ansehnlicher und gepflegter Eindruck vermittelt wird. Die Fahrzeuge sind frei von störendem Abfall, Staub, Schmutz und visuellen Beeinträchtigungen (z. B. Graffiti). Sie weisen einen möglichst angenehmen Geruch

auf. Um dies sicherzustellen, müssen mindestens folgende Leistungen erbracht werden:

- Die Funktionsfähigkeit der Ausstattungskomponenten muss zum Betriebsbeginn vollumfänglich gewährleistet sein. Defekte müssen am Folgetag nach Entdeckung des Mangels beseitigt sein.
- Bei Betriebsbeginn müssen die Fahrzeuge innen und außen in einem optisch sauberen Zustand sein. Dazu sind sie täglich innen zu reinigen. Von außen sind die Fahrzeuge je nach Witterung zu reinigen, mindestens jedoch zweimal wöchentlich.
- Grobe Verunreinigungen (z. B. Zeitungen und Getränkebehälter) sind während des Betriebes durch das Fahrpersonal (z. B. in den Wendezeiten) zu entfernen.
- Grobe Vandalismusschäden sind kurzfristig, möglichst direkt, zu beseitigen.

5.4.3 Anforderungen an den Schulverkehr

Für die Belange des Schulverkehrs ist auf den Linien mit hohem Schüleranteil und ferner bei Linien mit einem hohen Anteil an Fahrgästen, die eine längere Fahrzeit auf einer Fahrt verbringen, darauf zu achten, dass eine möglichst hohe Zahl von Sitzplätzen angeboten wird.

Zwischen dem Jedermann-Verkehr und dem Schülerverkehr gibt es hinsichtlich der Anforderungen an das ÖPNV-System erhebliche Schnittmengen. Dennoch erfordern Teile des Schülerverkehrs davon abweichende Vorgaben. Diese ergeben sich insbesondere dann, wenn das für den Jedermann-Verkehr konzipierte Regelangebot aufgrund von Siedlungsstrukturen, Schulstandorten, Linienführungen oder Zeitlagen für die spezifischen Belange des Schülerverkehrs nicht oder nur bedingt geeignet ist. Daher werden die Mindeststandards für die Verkehrsbedienung an dieser Stelle um besondere Anforderungen an das Angebot für den schulbezogenen Linienverkehr ergänzt.

Für die Ausgestaltung und die Abwicklung des eigens in den ÖPNV integrierten Verkehrs zu und von allgemeinbildenden und beruflichen Schulen gelten für den Bodenseekreis – unter gegebenen finanziellen Umständen – folgende Grundsätze und Leitvorgaben:

- Die Verkehrssicherheit der Schülerinnen und Schüler auf dem gesamten Schulweg genießt oberste und uneingeschränkte Priorität.
- Den besonderen Erfordernissen der einzelnen Schulstufen ist in Planung und Abwicklung des schulbezogenen Verkehrs Rechnung zu tragen.
- Einrichtung angemessener Busverbindungen an den Schulen mit Ganztagsangeboten.
- Wartezeiten der Schülerinnen und Schüler vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsende sind im Kontext einer wirtschaftlichen Fahr- und Umlaufpla-

nung möglichst akzeptabel aus Sicht der Schülerinnen und Schüler zu gestalten. Die maximale zulässige Wartezeit beträgt 45 Minuten. Für Schülerinnen und Schüler der Berufsschulen ist hingegen eine Wartezeit bis zu 60 Minuten für die Hin- und Rückfahrt zumutbar.

- Schulanfangs- und Schulschlusszeiten sind mit den Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel abzustimmen; dabei ist ein gestaffelter Unterrichtsbeginn anzustreben, damit Verkehrsspitzen vermieden werden. Die beweglichen Ferientage sollen in den Städten und Gemeinden nach Möglichkeit vereinheitlicht werden.
- Verbesserte Sicherungsmöglichkeiten auch für kleine Kinder sind vorzusehen.
- Die Bedienungsgebiete der Buslinien und der Fahrten, die speziell für den Schülerverkehr eingerichtet sind, haben die maßgebenden Herkunftsorte der Schülerinnen und Schüler eines Schulstandortes abzudecken.
- Umsteigebeziehungen zwischen Linien sind zeitlich und hinsichtlich der Verkehrssicherheit an den Umsteigepunkten zu optimieren.
- In Anbetracht einer volks- und betriebswirtschaftlich vertretbaren Fahrzeugauslastung werden ausreichende Beförderungskapazitäten durch Sitz- und Stehplätze bereitgestellt, die sich an der Länge der individuellen, fahrzeugbezogenen Beförderungszeit orientieren.
- Rationalisierungsmaßnahmen im schulbezogenen Verkehr mit dem Ziel einer gleichmäßigeren Auslastung des Fahrzeugparks und dadurch eines gleichmäßigeren Einsatzes des Fahrpersonals sind im Interesse einer sparsamen Verwendung öffentlicher Mittel anzustreben, in dem eigens dafür vorgehaltene Kapazitätsspitzen abgebaut werden. Geeignete Maßnahmen sind im gegenseitigen Einvernehmen zwischen Schulträger und ÖPNV-Aufgabenträger auszuarbeiten.

5.4.4 Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards

Die Qualitätsstandards für das Fahrpersonal dienen dazu, eine einheitlich hohe Qualität im Kontakt mit den Fahrgästen herzustellen, da der direkte und persönliche Umgang ein zentrales Element der Dienstleistung im öffentlichen Verkehr darstellt. Die Verkehrsunternehmen haben daher bei der Auswahl des Personals sowie auch bei Schulungen und Fortbildungen zu gewährleisten, dass es den Anforderungen und Ansprüchen an einen attraktiven Nahverkehr mit umfassender Kundenorientierung entspricht.

Daher gelten folgende Mindeststandards für das Personal:

Tabelle 30: Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards

Anforderungen an das Fahrpersonal	Anforderungen an die Verkehrsunternehmen
■ Ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache in Wort und Schrift sowie ausreichende Sicherheit bei Ansagen und Störungen sowie in Konfliktsituationen. Fremdsprachenkenntnisse sind wünschenswert. ■ Kennen und Anwenden von Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen. ■ Die rechtlichen Vorgaben (u. a. BOKraft, DF Bus, PBefG, StVO, StVZO) kennen und anwenden. ■ Richtigen Fahrpreis für jede gewünschte Fahrtverbindung nennen und verkaufen können sowie Fähigkeit zur Beratung des Fahrgastes hinsichtlich des für ihn passenden Tarifangebotes. ■ Anforderung der Sichtprüfung oder digitalen Prüfung (Fahrscheindrucker, Terminal) durch das Fahrpersonal zur Erlössicherung. ■ Fahrplan und Linienverlauf kennen (Namen und Reihenfolge der bedienten Haltestellen, sowie Kenntnis über sämtliche Verknüpfungspunkte). ■ Über die tariflichen Übergangsgebiete und über Sonderangebote jederzeit richtig Auskunft geben können. ■ Über ausreichende Ortskenntnisse im Bereich des Linienverlaufs und im Kreisgebiet verfügen (Kenntnis wichtiger öffentlicher und touristischer Einrichtungen und Ziele, wie z.B. Sportanlagen, öffentliche Ver-	■ Die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen hat den einschlägigen gesetzlichen Vorgaben zu entsprechen; der Tarifvertrag des Verbandes Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen (WBO) und ggf. weitere Branchenvereinbarungen sind anzuwenden. ■ Die Verkehrsunternehmen leisten Unterstützung bei den Bemühungen des Fahrpersonals, ihr Sprachniveau zu verbessern. ■ Bereitstellung eines Schulungssystems für das Fahrpersonal über die bodo-cloud. ■ Bereitstellung (tages)aktueller Informationen zum Betrieb, zu möglichen Fahrplan- und Linienwegabweichungen, zu Tarif- und Vertriebsangeboten und weiteren relevanten Informationen für das Fahrpersonal. ■ Verbindliche Tarif- und Ticketschulung insbesondere bei Neueinstellung des Fahrpersonals sowie wiederholte Tarifschulungen einmal pro Jahr. ■ Regelmäßige Schulung der Fahrzeugführer und des Servicepersonals zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen (Mobilitätsschulung). ■ Schulung des Fahrpersonals zum korrekten Anfahren von

Anforderungen an das Fahrpersonal	Anforderungen an die Verkehrsunternehmen
waltung, Museen, Schulen), Auskünfte zu den Anschlussmöglichkeiten geben können. ■ Rücksichtsvolles und hilfsbereites Verhalten insbesondere gegenüber mobilitätseingeschränkten Fahrgästen; die Rampe zur Einstiegshilfe sicher bedienen können. ■ Sich kundenfreundlich und serviceorientiert verhalten, auch in Konflikt- und Stresssituationen; bei Belästigungen unter den Fahrgästen entsprechende Maßnahmen einleiten. ■ Ordentliches, sauberes, kommunikatives und kompetentes Erscheinungsbild, Tragen von Dienstkleidung sowie eines darauf sichtbaren Merkmals (z. B. Name des Betreibers). ■ Kenntnis zur Bedienung der Vertriebstechnik im Fahrzeug sowie des rechnergesteuerten Betriebsleitsystems.	(barrierefreien) Haltestellen etc. ■ Schulung des Fahrpersonals zum energiesparenden Fahren. ■ Schulung des Fahrpersonals zur Einleitung von Erste-Hilfe-Maßnahmen. ■ Schulung des Fahrpersonals zum freundlichen Umgang mit Fahrgästen. ■ Alle Fahrzeugführenden sind regelmäßig im Rahmen eines Deeskalationstrainings zu schulen.

Personal in den Bereichen Fahrbetrieb, Verkauf und Vertrieb, Kundenbetreuung, Beschwerdemanagement oder Fahrscheinprüfungen muss über die grundsätzlichen Anforderungen hinaus eine besonders ausgeprägte Kundenorientierung aufweisen.

Weiterhin gilt es, zwischen den spezifischen Anforderungen des Personals im Fahrdienst, im Verkauf/Vertrieb und Prüfdienst zu differenzieren.

Zur Fachkräftegewinnung werden auf Verbundebene Maßnahmen formuliert, die der Verbesserung der Attraktivität der Berufsfelder und Zielgruppen dienen, die für einen qualitativ hochwertigen, zuverlässigen und möglichst reibungslosen Betrieb des ÖPNV-Angebotes (sowie für die vorbereitenden und begleitenden Tätigkeiten wie Planung, Betriebsvorbereitung, Wartung und Instandhaltung etc.) erforderlich sind. Hierzu zählen attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten für das Fahrpersonal an Endhaltestellen und in Pausenzeiten, angemessene Arbeitskleidung, die kostenlose Nutzung des ÖPNV-Angebotes im Verbundgebiet durch die Mitarbeiter der Verkehrsunternehmens und weitere Anreize.

5.4.5 Anforderungen an die Sicherheit

Nutzerbefragungen in den letzten Jahren in verschiedenen Verkehrsräumen kommen zu dem Ergebnis, dass das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zunehmend beeinträchtigt wird. Das Gefühl von Unsicherheit bei (potenziellen) ÖPNV-Fahrgästen führt nicht selten zu einer Mobilitätseinschränkung, in bestimmten Fällen sogar zu einem völligen Mobilitätsverzicht besonders abends und nachts. Die Aufgabenträger setzen sich dafür ein, dieser Entwicklung in ihrem Zuständigkeitsbereich durch spezielle Maßnahmen und die Qualität der Fahrzeuge entgegenzuwirken.

Dafür sind mindestens folgende Leistungen zu erbringen:

- In den Fahrzeugen soll jederzeit die Möglichkeit bestehen, im Notfall Kontakt mit dem Fahrpersonal aufzunehmen.
- Das Fahrpersonal hat regelmäßig an Deeskalations-Schulungen teilzunehmen.
- Die Haltestellen sind gut einsehbar, ausreichend und blendfrei beleuchtet (direkt oder indirekt; wartende Fahrgäste müssen vom Fahrpersonal eindeutig sichtbar sein) und sauber zu halten.

Als optionale Anforderung wird die Ausstattung der Linienfahrzeuge im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen mit einem Videoaufzeichnungssystem vorgesehen. Der Einsatz von Videoaufzeichnungssystemen sollte neben Fahrzeugen auch für zentrale Haltestellen (unter Einbeziehung von Sicherheitspartnerschaften mit Polizeibehörden, Kommunen und Verkehrsunternehmen) geprüft werden.

Um im Falle von Pandemien o. ä. schnell reagieren zu können, ist ein Maßnahmenplan (Pandemie- oder Krisenplan) vorzusehen, der zusätzlich zu den gesetzlichen Regelungen und Vorschriften sowie behördlichen Anordnungen temporäre (Hygiene-)Maßnahmen vorsieht, die maximalen Gesundheitsschutz für Personal und Fahrgäste gewährleisten.

5.4.6 Qualitätsstandards Betriebs- und Störungsmanagement

Die Koordination des Betriebsablaufs des Regionalverkehrs im Bodenseekreis und der Stadtverkehre erfolgen durch ein Betriebsleitsystem. Die konkretisierten Anforderungen sind den Vorabbekanntmachungen bzw. Ausschreibungsunterlagen zu entnehmen.

Die Beschleunigung des ÖPNV, z. B. durch separate ÖPNV-Trassen und/ oder Beschleunigung an Lichtsignalanlagen, ist mit Hilfe eines Beschleunigungsprogramms weiter zu verfolgen. Hierzu gehört auch die leistungsfähige Gestaltung der ÖPNV-Knotenpunkte in der Innenstadt von Friedrichshafen sowie in den

Kernbereichen der zentralen Orte im Bodenseekreis sowie auf stau- und verspätungsanfälligen Abschnitten und an Knotenpunkten im Kreisgebiet, u.a. auf den stark belasteten Bundesstraßen B 30, B 31 und B 33.

Die Straßenbaulastträger sind verantwortlich für eine störungs- und mangelfreie Straßeninfrastruktur. Der Bodenseekreis und die kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den ÖPNV und die Verkehrsunternehmen wirken durch Anzeige von Mängeln und Schäden auf die Straßenbaulastträger hin, die Straßen in einem Zustand zu halten, der den sicheren, komfortablen und pünktlichen Betrieb des ÖPNV ermöglicht.

Der Verbund erarbeitet einen einheitlichen Prozess zum Umgang mit geplanten und ungeplanten Störungen und definiert die entsprechenden Fristen und Maßnahmen, die für alle Beteiligten verbindlich sind.

Umleitungen wegen Baustellen und Veranstaltungen sind im Vorfeld mit den Unternehmen und Aufgabenträgern abzustimmen, um die Behinderungen für den ÖPNV zu minimieren. Hierzu muss eine frühzeitige Information der jeweiligen Straßenbaulastträger erfolgen. Die entsprechenden Fahrgastinformationen sind auf den diversen Kommunikationskanälen dem Aufgabenträger, den Fahrgästen, aber auch den betroffenen Kommunen zur weiteren Verbreitung zugänglich zu machen. Bei permanent wiederkehrenden Veranstaltungen ist die Einrichtung von dauerhaft installierten Ersatzhaltestellen auf der Umleitungsstrecke vorzusehen. Bei unvorhersehbaren Störungen ist unverzüglich das Ereignismanagementsystem des bodo zu verwenden mit den Mindestinformationen Art der Störung, voraussichtliche Dauer und alternative Reisemöglichkeiten.

Auf der Basis der von den Verkehrsunternehmen gemeldeten Daten erstellt der Verbund eine Informationsplattform. Die Abfahrtspünktlichkeit wird für jede Linie und Haltestelle erfasst und mithilfe eines Ampelsystems dargestellt und bewertet.

Das Verkehrsunternehmen stellt die fahrplanmäßige Abfahrt an der Starthaltestelle und die Einhaltung des Fahrplans sicher. Die Fahrtzeiten gelten als eingehalten, wenn die Verspätung nicht mehr als 5 Minuten beträgt. Dies gilt nicht für Fahrten mit der Folge einer Anschlussaufnahme. Verfrühte Abfahrten an einer Haltestelle sind unzulässig. Die Nutzung von Haltestellen/Haltebuchten zum längerfristigen Abstellen von Bussen zur Überbrückung von Warte- oder Standzeiten darf nur im Benehmen mit der jeweils zuständigen Verkehrsbehörde erfolgen.

5.4.7 Qualitätsstandards Digitalisierung, Marketing und Fahrgastinformation

Die Qualität des ÖPNV-Angebotes ist kontinuierlich durch Öffentlichkeitsarbeit und Marketingmaßnahmen seitens des Aufgabenträgers, des Verkehrsverbundes sowie der Verkehrsunternehmen zu bewerben, um die Nutzung entsprechend positiv zu beeinflussen. Zielgruppenspezifische Aktionen sind dabei ein

wichtiges Instrument, um einzelne Gruppen von Nutzerinnen und Nutzern anzusprechen und auf eventuelle besondere Ausprägungen des Mobilitätsverhaltens gezielt einzugehen.

Ein gemeinsamer Qualitätsprozess für die Lieferung und Veröffentlichung von Mobilitätsdaten wird auf Verbundebene definiert und von allen Verkehrsunternehmen eingehalten. Entsprechende Datenstandards für Vertriebsdaten, Fahrplandaten, Tarifdaten, Haltestellendaten und das Datenmanagement für die Ermittlung von Fahrgastzahlen (Automatisches Fahrgastzählsystem) werden verbindlich angewendet. Änderungen sind dem Verbund in Echtzeit zu melden.

Als Informationsmedien sind alle Kanäle (Aushänge, Ansagen, dynamische Anzeigen (DFI) und persönliche Informationen an Haltestellen sowie Printmedien, mobiles und stationäres Internet) in einem einheitlichen Erscheinungsbild zu nutzen. Die bodo-App und der Webauftritt des Verkehrsverbundes werden um zusätzliche Services erweitert und somit das multi- und intermodale Verhalten der Nutzer unterstützt. Das Go-Live der neuen bodo-App ist im Juli 2024 erfolgt. Die Einführung von mehrsprachigen Fahrgastinformationen (neben deutsch mindestens auch englisch) erfolgt auf der Webseite des Verkehrsverbundes und in der bodo-App. Fahrpläne und Liniennetzpläne werden bei Anpassungen in Echtzeit auf der Webseite aktualisiert. Die Darstellung der Verfügbarkeit der multimodalen Angebote erfolgt über die Webseite bzw. die bodo-App.

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation für mobilitätseingeschränkte Personen sind in den Medien der Fahrgastinformation (z. B. Fahrplanaushänge, Fahrplantabellen, internetbasierte Fahrplanauskunft, Apps und andere geeignete Pre-Trip-Informationssystemen) geeignete Hinweise zur barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV und den hierzu erforderlichen Ausstattungsmerkmalen in Fahrzeugen und an Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten aufzunehmen. Die Fahrgastinformationen und insbesondere die Fahrplanaushänge sind barrierefrei zu gestalten und zur Verfügung zu stellen. Die Einführung von audio-visuellen Fahrgastinformationen an zentralen Haltestellen ist umzusetzen.

Generell sind leicht verständliche und gleichlautende Fahrgastinformationen in den verschiedenen Medien vorzusehen – z. B. Liniennetzplan, Fahrplantabellen, Informationen zu Tarifen, dynamische Fahrplaninformationen, Hinweise zu bedarfsgesteuerten und multimodalen Verkehren etc. Die Informationen haben Gültigkeit für den gesamten Nahverkehrsraum und darüber hinaus zu benachbarten Verkehrsräumen. An relevanten Haltestellen wird die Ausstattung mit sogenannten E-Ink-Paper geprüft, die neben den Soll- und Echtzeitdaten der Abfahrten weitere aktuelle Informationen sowie Hinweise z. B. auf bevorstehende Fahrplananpassungen geben können; auch hier sollen die Informationen mindestens zweisprachig zur Verfügung gestellt werden.

Die vom Verbund definierten Termine für die Lieferung von Fahrplandaten und den Abschluss der Planung sind verbindlich. Die Daten für die Erstellung der Fahrpläne sind mindestens sechs Wochen vor Veröffentlichung bei der zuständigen Stelle des Verbundes einzureichen. Digitale Fahrpläne werden spätestens eine Woche vor einem Fahrplanwechsel in der bodo-App und auf der

Webseite des Verkehrsverbundes verfügbar gemacht; Linienänderungen werden an der Haltestellenbeschilderung spätestens eine Woche vor Inkrafttreten geändert, weitere Informationen an Haltestellen (insbesondere Aushangfahrpläne) werden bei Änderungen spätestens einen Tag vor einem jeweiligen Fahrplanwechsel ausgetauscht, sodass sichergestellt ist, dass die aktuellsten Fahrpläne dargestellt sind.

In allen Medien und Kanälen werden einheitliche Haltestellenbezeichnungen verwendet; an Busbahnhöfen werden ergänzende Angaben zur besseren Orientierung wie Bussteigbezeichnungen und Bussteigübersichten bereitgestellt, ferner werden zentrale Anzeigen mit dynamischen Fahrgastinformationen und Abfahrtspläne vorgesehen.

An Informationsstellen (auch in den Randbereichen des Nahverkehrsraumes) sind Auskünfte über das Verkehrs- und Fahrkartenangebot des gesamten Nahverkehrsraumes zu geben.

Bei ungeplanten Störungen im Betriebsablauf sind möglichst kurzfristig umfassende, verständliche und unternehmensübergreifende Informationen über Art und voraussichtliche Dauer der Störung sowie ggf. über Reisealternativen an die Fahrgäste weiterzugeben. Diese Informationen werden auch für Fahrgäste zur Verfügung gestellt, die sich vor Beginn ihrer Reise über den aktuellen Ist-Fahrplan informieren möchten (z. B. im Internet, Information über die bodo-App etc.).

Durch die Teilnahme an der Elektronischen Fahrplanauskunft EFA sind alle vorhandenen Fahrplandaten (Ist- und Soll-Daten) kostenlos dem Verbund bzw. der baden-württembergischen Datendrehscheibe zur Verfügung zu stellen; die entsprechenden Anforderungen an die Datenlieferung an den bodo (z. B. hinsichtlich Lieferung von Echtzeitdaten) sind zu erfüllen.

5.4.8 Anforderungen an Tarif und Vertrieb

Im Geltungsbereich dieses Nahverkehrsplans gilt der Gemeinschaftstarif des bodo. Die jeweils aktuellen Bestimmungen, Gültigkeiten und die Fahrpreistafel sind unter https://www.bodo.de/fileadmin/redakteur/pdf/Info-PDF/bodo_Tarifbestimmungen.pdf abrufbar.

Die bestehenden Tarif- und Vertriebslösungen, insbesondere auch im touristischen Bereich (z. B. im Kontext der Echt Bodensee Card, des Bodensee Tickets oder von Kombiangeboten) und auf kreis-/verbundgrenzenüberschreitenden Relationen, haben für den Bodenseekreis eine große Bedeutung. Übergangs- bzw. Gemeinschaftstarife zu benachbarten Verkehrsverbünden oder Tarifgemeinschaften sind im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten beizubehalten (oder ggf. durch den einheitlichen Landestarif in Baden-Württemberg zu ersetzen).

Die Sicherstellung eines möglichst einfachen, verständlichen und nachvollziehbaren Tarifsystems ist weiterhin zu gewährleisten. Die Einführung weiterer vergünstigter Tarife (z. B. Ortstarife) erfordert eine Kompensation der damit ver-

bundenen Einnahmenausfälle; hierbei ist eine Standardisierung solcher Tarifangebote sicherzustellen, damit die Zahl der unterschiedlichen Tarife nicht weiter ansteigt. Zu prüfen ist vielmehr im Sinne einer hohen Transparenz sowie durch die Einführung des Deutschlandtickets eine Reduzierung der zahlreichen bestehenden Ticketangebote.

Die Gestaltung des Vertriebs von Fahrkarten soll nutzerfreundlich und einfach gestaltet werden. Anforderungen hierzu sind:

- Es sind Verkaufs- und Informationsstellen in den größeren Orten des Landkreises an zentralen Punkten (z. B. in lokalen Tourismusinformationsstellen) vorzusehen.
- Darüber hinaus kann die Einrichtung von Mobilitätszentralen an zentralen Aufkommensschwerpunkten weitere Fahrgäste ansprechen, wenn dort ein erweitertes Informationsangebot zum ÖPNV und zu weiteren Mobilitätsangeboten (z. B. Carsharing, Fahrradverkehr auf den Freizeitrouten, Bike+Ride, Nutzung von Pedelecs und E-Bikes etc.) vorgehalten wird.

Besonders in den grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen ist der Bodenseekreis zusammen mit dem bodo bestrebt, die Lücken der gegenseitigen Anerkennung zu reduzieren bzw. komplett zu schließen und eine Verbesserung des durchgehenden bzw. nahtlosen Vertriebes von Fahrausweisen in die Nachbarverbünde sowie nach Vorarlberg oder in die Schweiz zu erreichen. Der Einbezug der ÖPNV- nahen Fähr- und Schifffahrtsverbindungen sowie ggf. auch der saisonalen Bodensee-Schifffahrt in geeignete Vertriebslösungen ist zu prüfen. Auch vor dem Hintergrund der Fahrausweiskontrollen ist perspektivisch ein Kontrollsystem im bodo/ Bodenseekreis zu etablieren, dass auch die ausgegebenen (elektronischen) Tickets aus Vorarlberg und der Ostschweiz sowie der Schifffahrt kontrollieren kann.

Neben dem bodo-Ticketsortiment sind auch touristische Angebote wie z. B. das Bodensee Ticket sowie der bw-Tarif anzuerkennen und – wenn gefordert – zu verkaufen. Falls weitere Tarifangebote hinzukommen sollten, sind diese in Abstimmung mit dem bodo-Verkehrsverbund und dem Aufgabenträger ebenfalls anzuerkennen und gegebenenfalls zu verkaufen. Die technischen Geräte und Ersatzgeräte für einen Fahrscheinverkauf sind nach Maßgabe des Aufgabenträgers einzurichten und zu betreiben. Auf allen eingesetzten Fahrzeugen im bodo-Verkehrsverbund ist bis auf Weiteres das gesamte Fahrscheinsortiment des Barverkaufs über elektronische Fahrscheindrucker zu vertreiben; im Zuge der Umsetzung der Digitalisierungsstrategie des Verbundes können hier Änderungen vorgesehen werden.

Ein einheitliches Kontrollsystem von Fahrkarten im Verbund ist vorzusehen (Check von QR-Codes mittels Barcodescanner, Check-in & Check-out (RFID-Leser), alle UIC und VDV-KA-Barcodes und Chipkarten sind lesbar). RFID- und Barcodeleser werden optisch gekennzeichnet für einen schnelleren Lesevorgang durch die Fahrgäste; die Geräte sind permanent betriebsbereit zu halten.

Eine Evaluierung der Ticketprüfungen durch das Fahrpersonal kann mittels Stichprobenkontrollen in Fahrzeugen durch Personal des Aufgabenträgers, des Verbundes oder durch diese beauftragte Dritte erfolgen.

5.4.9 Anforderungen an die Kundeninformation und das Beschwerdemanagement

Grundlage für diese Anforderungen sind die Qualitätsstandards des bodo. Für die Verbesserung der Kundeninformation wird auf Verbundebene die Online-Kommunikation gestärkt und ein digitaler Feedbackkanal für die Echtzeitkommunikation eingerichtet, um tagesaktuelle Informationen schnell und direkt übermitteln zu können. Dabei werden verstärkt auch zielgruppenspezifische Kampagnen in den Fokus genommen.

Es werden Servicelevel mit entsprechender Prioritätenreihung für die Reaktionszeiten auf Kundenanliegen und Beschwerden definiert (innerhalb von 24 Stunden bis zu fünf Werktagen). Die telefonische Erreichbarkeit erfolgt während der üblichen Geschäftszeiten über die bodo-Geschäftsstelle und zu den übrigen Zeiten per Weiterleitung an einen Dienstleister.

5.4.10 Anforderungen an Mobilitätsstationen und Bike+Ride-Anlagen

Der Ausbau und die Erweiterung von geeigneten Bahnhöfen und Knotenpunkten des ÖPNV zu Mobilitätsstationen ist neben der tariflichen Verknüpfung von ÖPNV und anderen Mobilitätsdienstleistern sowie der Entwicklung digitaler Mobilitätsplattformen eine wesentliche Möglichkeit, diese Verknüpfung zu verbessern. Die Anforderungen an die Gestaltung und Flächennutzung solcher Mobilitätsstationen gehen daher deutlich über die bisherigen Ansätze intermodaler Verknüpfung in Form vor allem von Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen sowie Taxistellplätzen hinaus. Neben der Integration von Sharing-Angeboten steht auch die Einbeziehung von Angeboten der privat genutzten (Elektro-)Mobilität, beispielsweise in Form von öffentlich nutzbarer Ladeinfrastruktur vor allem für Pedelecs, im Fokus der Diskussion zu Mobilitätsstationen. In Tabelle 31 wird aufgezeigt, welche Bandbreiten Mobilstationen hinsichtlich der Bausteine zur Ausgestaltung und Ausstattung aufweisen können:

Tabelle 31: Einordung Mobilitätsstationen

	Basis	**Komfort**	**Extra**
Öffentliche Verkehrsmittel			
Haltestelle	ÖPNV (Bus, emma)	SPNV	ÖPNV, SPNV, Taxi
Fahrradbezogene Angebote			
Fahrradbügel	x	x	x
Fahrradbügel, überdacht		x	x
Fahrradboxen		x	x
Fahrradboxen mit E-Lademöglichkeit		x	(x)
Bike-Sharing			(x)
Sharing für Lastenräder			(x)
Angebote für den motorisierten Individualverkehr			
Kiss+Ride			x
Kurzzeitparkplätze		(x)	x
Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte		(x)	x
Park+Ride			x
Elektro-Ladestation für Pkw			x
Car-Sharing-Station			x
Parkplätze für nachgewiesene Fahrgemeinschaften		(x)	x
Informationsbezogene Angebote			
Dynamische Fahrgastinformation		x	x
Informieren und Buchen - Stele		x	x
Service-Angebote			
überdachte Warte-/Sitzmöglichkeiten	x	x	x
Schließfächer		x	x
Toiletten (barrierefrei)		x	x
Automat für Getränke/Snacks			x
Sicherheitsempfinden/soziale Kontrolle			
Beleuchtung	x	x	x
Info/Notrufsäule		x	x
Video-Überwachung			x

Bike+Ride-Anlagen (B+R)

Die Bedeutung von B+R-Anlagen hat insgesamt, aber auch im Bodenseekreis, in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Der Ausbau von B+R-Anlagen kommt auch dem ÖPNV zugute und ist hinsichtlich des Platzbedarfs und der Investitionskosten pro Stellplatz mit einem deutlich geringeren Aufwand verbunden als der Ausbau von P+R-Anlagen. Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer nutzen häufig auch den ÖPNV – daher ist eine gute Verknüpfung beider Verkehrssysteme zentral für die Förderung des Umweltverbundes.

Durch den zunehmenden Anteil an elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs und E-Bikes) vergrößert sich einerseits der Einzugsbereich von Radfahrerinnen und Radfahrern, gleichzeitig wächst auch der Bedarf an qualitativ hochwertigen Abstellanlagen (diebstahlsicher, witterungsgeschützt, ggf. Ladevorrichtung), an denen auch hochpreisige Fahrräder über mehrere Stunden sicher und witterungsgeschützt abgestellt werden können.

Es gelten folgende Mindeststandards für B+R-Anlagen:

Tabelle 32: Mindeststandards Bike+Ride-Anlagen

Standards	Erläuterung
Grundanforderungen	Standsicherheit, Diebstahlschutz, ausreichendes Platzangebot je Stellplatz
Lage und Zugänglichkeit	Ebenerdiger bzw. barrierefreier Zugang, kurze Wege zur Haltestelle und zum Radverkehrsnetz
Größe der Anlage	Ausrichtung nach Bedarf
Witterungsschutz	Überdachung (mind. 75% der Anlage)
Beleuchtung und Sicherheit	Überdachte Anlagen müssen beleuchtet sein
Service	Ggf. Lademöglichkeiten, Schließfächer, Werkstätten

Bei der Dimension und Ausgestaltung von B+R-Anlagen sind die Besonderheiten der jeweiligen Station sowie das Fahrradaufkommen in der jeweiligen Kommune zu beachten.

Weitere Details sind dem Leitfaden Bike+Ride des Landes Baden-Württemberg zu entnehmen.

5.4.11 Anforderungen an das Qualitätsmanagement

Mit der Festlegung der Qualitätsanforderungen in diesem NVP definiert der Aufgabenträger Bodenseekreis wesentliche Vorgaben sowohl für eigenwirtschaftliche wie auch gemeinwirtschaftliche Linienverkehre in seinem Gebiet.

Die Überwachung der Einhaltung dieser Vorgaben erfolgt gemäß der in diesem Abschnitt dargelegten Verfahrensweisen.

Das Qualitätsmanagement im ÖPNV umfasst dabei alle organisatorischen Maßnahmen, die der Sicherung der Angebots- und Servicequalität dienen.

Das Qualitätsmanagement umfasst

- die Qualitätsfestlegung,
- die Qualitätskontrolle und -messung,
- die Dokumentation der Qualitätserfüllung sowie
- die Qualitätssicherung.

Die Qualitätsfestlegung erfolgt durch den Bodenseekreis als „ausreichende Verkehrsbedienung" in den Ausführungen in diesem Kapitel des NVP sowie in weiteren Vorgaben:

Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (Direktvergabe oder wettbewerbliche Vergabe) werden die Anforderungen in der Vorabbekanntmachung (gem. VO (EG) Nr. 1370/2007) und in den Vergabeunterlagen präzisiert. Diese Anforderungen sind dann verbindlich für die gesamte Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeit. Bei eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträgen erwartet der Aufgabenträger, dass die Einhaltung der Vorgaben des zum Zeitpunkt der Antragstellung gültigen NVPs und die Vorgaben aus der jeweiligen Vorabbekanntmachung verbindlich gemäß § 12 Abs. 1a PBefG zugesichert werden. Von diesen verbindlich zugesicherten Vorgaben darf durch den Genehmigungsinhaber während der Genehmigungslaufzeit nicht abgewichen werden. Der Aufgabenträger sieht es als zwingend erforderlich an, dass die verbindlichen Zusicherungen als Auflage Bestandteil der Liniengenehmigung (siehe §15 Absatz 3 PBefG) werden. Eine Nichterfüllung dieser Auflage stellt eine Ordnungswidrigkeit dar, die mit Bußgeldern belegt werden kann (siehe § 61 Absatz 1 Nr. 1 PBefG).

Bei der Qualitätskontrolle erfolgt neben der Erfassung der grundsätzlichen Leistungserfüllung (Fahrtdurchführung oder Ausfall (Nichtleistung)) auch die Erfassung einer ungenügenden Leistungserbringung (Schlechtleistung). Maßgebende Kriterien für die Erfassung und Bewertung von Schlechtleistungen, die aus den Vorgaben des NVPs abgeleitet sind, veröffentlicht der Aufgabenträger im Rahmen der jeweiligen Vorabbekanntmachungen gemäß VO (EG) Nr. 1370/2007.

Das digitale Qualitätsmesssystem des bodo (dieser erstellt ein Qualitätsdashboard als Dienstleister der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen) ist dabei ein wesentliches Instrument zur Dokumentation der Qualitätserfüllung.

Der Aufgabenträger überprüft auf dieser Basis regelmäßig die Einhaltung der Qualitätsstandards im ÖPNV; hierfür kann der Bodenseekreis auch Dritte wie beispielsweise den bodo beauftragen. Das Verfahren und die Ergebnisse der Kontrollen werden den Verkehrsunternehmen bekannt gemacht.

Die Qualitätssicherung beinhaltet

- Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität,
- Sanktionen bei Nicht- bzw. Schlechterfüllung der Anforderungen.

Bei gemeinwirtschaftlich durchgeführten Verkehrsleistungen (auf Basis Verkehrsvertrag/ öffentlichem Dienstleistungsauftrag) werden zur Sanktionierung vom Aufgabenträger Vertragsstrafen und Maluszahlungen vorgesehen; in besonders schweren Fällen kommt auch die vorzeitige Kündigung von Verträgen in Betracht. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren erfolgt die Sanktionierung durch die Genehmigungsbehörde aufgrund von Hinweisen durch den Aufgabenträger.

Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren erwartet der Aufgabenträger, dass zwischen ihm und dem eigenwirtschaftlichen Betreiber eine Qualitätssicherungsvereinbarung abgeschlossen wird, die Vorgaben zum Berichtswesen enthält. Dies soll durch die Genehmigungsbehörde als Auflage in die Genehmigung aufgenommen werden. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dass der Aufgabenträger im NVP die Grundzüge seiner Anforderungen an die Qualitätskontrolle und -nachweise formuliert. Die Detaillierung erfolgt im Rahmen der Verkehrsverträge (öffentlichen Dienstleistungsaufträge) und im Falle eigenwirtschaftlicher Betreiber in den Qualitätssicherungsvereinbarungen.

Die konsequente Durchführung eines wirksamen Qualitätsmanagements erfordert den Einsatz personeller und finanzieller Ressourcen auf Seiten des Aufgabenträgers und des Verkehrsverbundes als Dienstleister.

6 Angebotsbewertung

6.1 Bewertung der Verkehrsbedienung

6.1.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität des ÖPNV im Bodenseekreis ist aufgrund der Haltestellendichte insgesamt als gut zu bewerten (siehe auch Kartenband). Sämtliche zentralen Bereiche der Orte sowie größere zusammenhängende Siedlungsbereiche sind ausreichend erschlossen. Kleinere Defizite bestehen vereinzelt in Siedlungsrandlagen mit eher geringem Einwohnerpotenzial.

Generell sind die meisten Erschließungsdefizite in Wohngebieten mit geringem Potenzial für die Einrichtung eines ÖPNV-Angebots zu bewerten. Potenziale für eine Anbindung werden jedoch in Friedrichshafen-Nord, Obermeckenbeuren, Oberteuringen und Frickingen-Nord gesehen. Die Defizite sind im Kartenband auf Karte Nr. 8 dargestellt.

Tabelle 33: Bewertung der Erschließungsdefizite in Siedlungsgebieten im Bodenseekreis

Erschließungsdefizit und Lage (Defizit-Nr. in Karte Nr. 8 des Anlagenbands)	Beschreibung (WE = Wohneinheiten)	Bewertung Potenzial
Friedrichshafen-Nord (1)	Ca. 600 WE	hoch
Friedrichshafen-Süd (2 bis 8)		
Unterlotzenweiler und Raderach (2)	Ca. 200 WE	hoch
Heiseloch (3)	Ca. 20 WE	gering
Meisterhofen Stadtrandgebiet (4)	Ca. 80 WE	hoch
Riedern, kleiner Hof (6) und Gewerbegebiete (5), (7) und (8)	Ca. 50 WE	mittel
Meckenbeuren Nord (9 bis 13)		
Lohner, Senglingen, Schwarzenbach (9)	Ca. 150 WE	hoch
Brugg (10)	Ca. 50 WE	mittel
Östl. Stadtrand und Obermeckenbeuren (11)	Ca. 300 WE	hoch
Südöstlicher Stadtrand (12)	Ca. 40 WE	mittel
Sammlethofen (13)	Ca. 50 WE	mittel
Eriskirch (14 bis 16)		
Ober- und Unterbaumgarten (14)	Ca. 30 WE	gering
Eriskirch Nordosten und Schussenreute (15)	Ca. 160 WE	hoch
Eriskirch-Süd, Gmünd und Moos (16)	Ca. 70 WE	mittel
Langenargen (17)	Ca. 10 WE	gering
Kressbronn (18 bis 21)		
Nordwesten und Gewerbegebiet (18)	Ca. 100 WE	hoch
Nordosten und Mittelmühle (19)	Ca. 200 WE	hoch

Erschließungsdefizit und Lage (Defizit-Nr. in Karte Nr. 8 des Anlagenbands)	Beschreibung (WE = Wohneinheiten)	Bewertung Potenzial
Südosten und Ottenberg (20) Kressbronn-West (21)	Ca. 200 WE Ca. 40 WE	hoch gering
Tettnang (22 bis 28)		
Wettis (22) Iglerberg, Neuweiher und Argenhardt (23) Südwesten (24) Osten, Missenhard und Ried (25) Siggenweiler und Obereisenbach (26) Wiedenbach und Schierlingen (27) Alberweiler (28)	Ca. 20 WE Ca. 70 WE Ca. 130 WE Ca. 100 WE Ca. 30 WE Ca. 130 WE Ca. 20 WE	gering mittel hoch hoch gering hoch gering
Neukirch (29 bis 31)		
Südwestlich von Wildpoltsweiler (29) Neukirch-Süd (30) Nordosten, Matzenweiler und Gunzenweiler (31)	Ca. 20 WE Ca. 200 WE Ca. 90 WE	gering gering hoch
Oberteuringen und Markdorf (32 bis 35)		
Bibruck und Wammeratswatt (32) Bitzenhofen und Gangenweiler (33) Nördl. Hefigkofen und Neuhaus (34) Nördl. Markdorf, Gehrenberg und Michaelsberg (35)	Ca. 80 WE Ca. 200 WE Ca. 70 WE Ca. 90 WE	mittel hoch gering hoch
Bermatingen (36 bis 38)		
Südosten und Ridern (36) Ahausen (37) Bereich zwischen Bermatingen-Autenweiler und Salem-Oberstenweiler (38)	Ca. 200 WE Ca. 200 WE Ca. 40 WE	hoch hoch mittel
Hagnau a. B. (39 bis 40)		
Nordosten (39) Westen; „Am See“ (40)	Ca. 20 WE Ca. 100 WE	gering hoch
Uhldingen-Mühlhofen (41 bis 42)		
Stadtrandgebiet (41) Hallendorf (42)	Ca. 20 WE Ca. 10 WE	gering gering
Salem (43 bis 45)		
Ratzhof (43) Schwandorfer Hof (44) Binzwangen (45)	unter 10 WE unter 10 WE unter 10 WE	sehr gering sehr gering sehr gering
Deggenhausertal (46 bis 49)		
Randgebiet Urnau (46) Westlich von Roggenbeuren (47) Magesweiler (48)	Ca. 80 WE unter 10 WE Ca. 10 WE	hoch sehr gering gering

Erschließungsdefizit und Lage (Defizit-Nr. in Karte Nr. 8 des Anlagenbands)	Beschreibung (WE = Wohneinheiten)	Bewertung Potenzial
Heiligenberg (50 bis 57)		
Unterhaslach (50)	unter 10 WE	sehr gering
Steigen (51)	Ca. 20 WE	gering
zwischen Echbeck und Ellerfurt (52)	Ca. 60 WE	mittel
Rickertsreute (53)	Ca. 50 WE	mittel
Oberhaslach (54)	Ca. 20 WE	gering
Buchhof (55)	unter 10 WE	gering
Katzensteig (56)	Ca. 40 WE	mittel
Kirnbach (57)	Ca. 20 WE	gering
Frickingen (58 bis 61)		
Norden Frickingen (58)	Ca. 300 WE	hoch
Norden Altheim (59)	Ca. 80 WE	hoch
Orte nördl. von Altheim (60)	Ca. 140 WE	mittel
Elisabethenhof und Steinhöfe (61)	Ca. 20 WE	gering
Überlingen (62 bis 66 und 72)		
Hippmannsfelderhof (62)	unter 10 WE	gering
Stadtrandgebiet Nußdorf a. B. (63)	Ca. 200 WE	mittel
Brachenreute (64)	Ca. 100 WE	hoch
Negelhof und Buohof (65)	Ca. 20 WE	gering
Hof zw. Nesselwangen und Billafingen (66)	Ca. 10 WE	gering
Neuhof (72)	Ca. 10 WE	gering
Owingen (67 bis 71)		
Orte östlich von Billafingen (67)	Ca. 70 WE	hoch
Hohenreutehof (68)	unter 10 WE	gering
Homberg und Bascheshof (69)	Ca. 20 WE	gering
Randgebiet Taisersdorf Panoramaweg (70)	Ca. 70 WE	hoch
Randgebiet Owingen (71)	Ca. 50 WE	mittel

Die Erschließungsdefizite in Gewerbegebieten werden durchweg mit geringem oder sehr geringem Potenzial bewertet. Bei den Bereichen mit Defiziten handelt es sich meist um einzelne Gewerbetriebe, welche nicht an den ÖPNV angebunden sind.

Tabelle 34: Bewertung der Erschließungsdefizite in Gewerbegebieten im Bodenseekreis

Erschließungsdefizit - Lage	Beschreibung	Bewertung Potenzial
Friedrichshafen: Innenstadt Gewerbegebiet (5)	Einzelne Gewerbebetriebe	gering

Erschließungsdefizit - Lage	Beschreibung	Bewertung Potenzial
Friedrichshafen: Zwischen Friedrichshafen Kluftern und Immenstaad a.B. (7)	Einzelne Gewerbebetriebe und Campingplatz	sehr gering
Immenstaad a. B. östlicher Stadtrand am Bodensee (8)	Einzelne Gewerbebetriebe	gering
Kressbronn nordwestliches Stadtrandgebiet (18)	Einzelne Gewerbebetriebe	gering

6.1.2 Bedienungsqualität

Die im Anforderungsprofil formulierten Standards werden nur in einzelnen Bereichen und zu bestimmten Zeiten nicht erreicht. Insbesondere am Wochenende sind Defizite festzustellen. Die festgestellten Defizite decken sich mit den Ergebnissen aus dem ÖPNV-Report des Landes Baden-Württemberg (2020).

Tabelle 35: Beschreibung der Bedienungsdefizite in den einzelnen Gemeinden

Gemeinde/Ziel	Defizit Bedienung
Sipplingen, Owingen, Heiligenberg, Frickingen, Deggenhausertal	Defizite abseits der Hauptachsen in der Schwachverkehrszeit im Gemeindegebiet
Daisendorf und Bermatingen	Leichte Defizite abseits der Hauptachse in der Schwachverkehrszeit im Gemeindegebiet
Stetten, Uhldingen-Mühlhofen, Meersburg	Leichte Defizite abseits der Hauptachse in der Schwachverkehrszeit im Gemeindegebiet
Oberteuringen	Keine Defizite bezüglich der bedienten Haltestellen
Hagnau am Bodensee und Immenstaad am Bodensee	Leichte Defizite abseits der Hauptachse in der Schwachverkehrszeit im Gemeindegebiet
Kressbronn, Eriskirch, Langenargen	Der überwiegende Teil der Haltestellen im Gemeindegebiet (Höfe/Schülerverkehr) wird in der Schwachverkehrszeit kaum bis gar nicht bedient - Großteil (90 Prozent) der Einwohner ist dennoch angebunden

Gemeinde/Ziel	Defizit Bedienung
Meckenbeuren	Der überwiegende Teil der Haltestellen im Meckenbeurer Gemeindegebiet wird in der Schwachverkehrszeit kaum bis gar nicht bedient
Neukirch	Haltestellen im gesamten Gemeindegebiet, bis auf die Achse Tettnang – Neukirch Ort, werden maximal mit Einzelfahrten ohne Taktung bedient

Touristisch relevante Ziele werden zu den saisonal bedeutsamen Zeiten mit einer guten Qualität bedient. So wird das Spieleland Ravensburg mit zwei Linien jeweils im Stundentakt bedient, einzelne Fahrten verstärken das Angebot teilweise zusätzlich. Das Ziel Affenberg wird mit zwei Linien jeweils im Stundentakt bedient. Das Schloss Salem wird ebenfalls mit zwei Linien jeweils im Stundentakt bedient und teilweise zusätzlich durch Einzelfahrten bedient. Die Pfahlbauten Unteruhldingen werden an der Haltestelle Meersburger Straße mit der Seelinie und weiteren Linien erreicht; dort besteht mindestens ein viertel- bzw halbstündliches Angebot je nach Verkehrszeit.

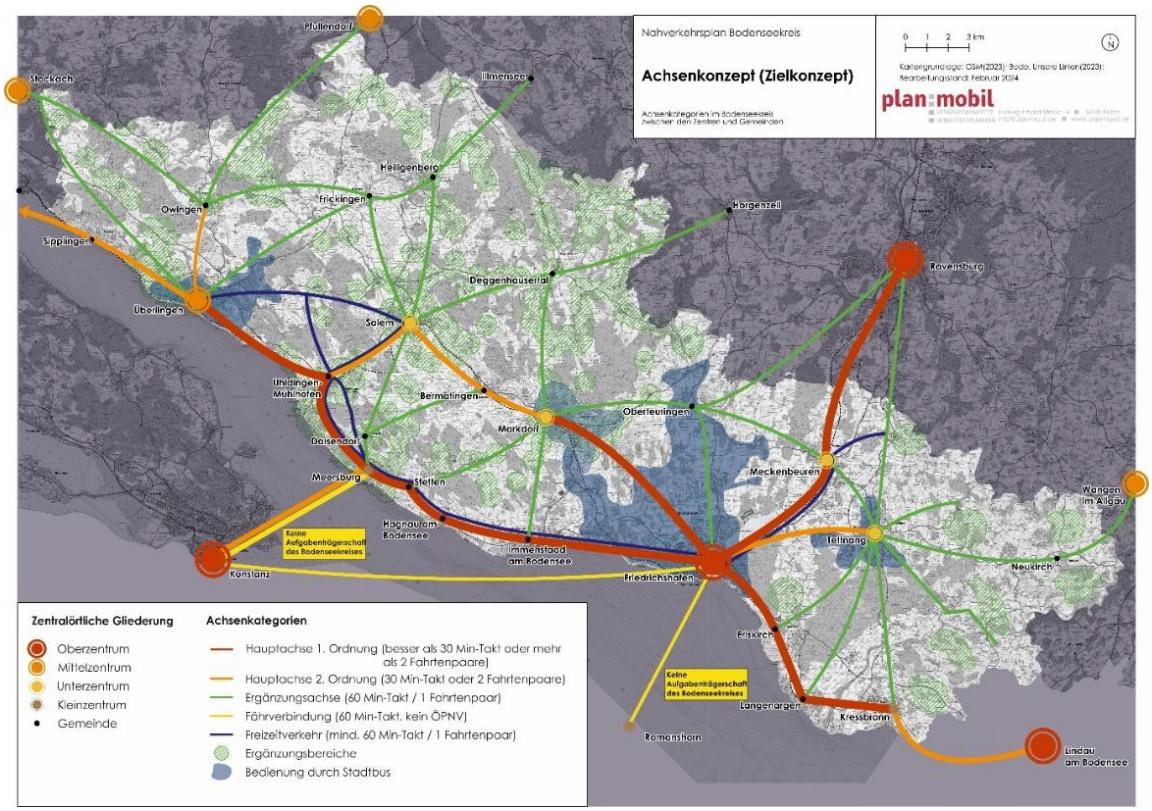
Das Zeppelin-Museum befindet sich in der Nähe des Hafenbahnhofs in Friedrichshafen. So kommt eine sehr gute Bedienung mit einer hohen Anzahl an Fahrten pro Stunde zustande. Das Dornier-Museum am Flughafen Friedrichshafen wird mit Bus- und Bahnlinien angebunden, die insgesamt zwischen zwei und vier Fahrten pro Stunde aufweisen.

Im Kartenband befinden sich Karten zur Bedienungsqualität sowie zu den Defiziten in der Bedienungsqualität in der HVZ, NVZ und SVZ.

6.1.3 Verbindungsqualität

Nachfolgend dargestellt sind die Relationen, für die angelehnt an das Achsenkonzept ein Defizit in der Verbindungsqualität in der Analyse festgestellt wurde (siehe auch zugehörige Darstellung im Kartenband).

Abbildung 7: Achsenkonzept (Zielkonzept)



Anbindung der Gemeinden an das Mittelzentrum (Überlingen), die Unterzentren (Markdorf, Meckenbeuren, Salem und Tettnang) und an das Oberzentrum Friedrichshafen

Tabelle 36: Anbindung von Gemeinden an Mittel-, Unter- und an das Oberzentrum im Bodenseekreis

Gemeinde	Nächstes Zentrum	Achse(n)	Direkt oder mit Umstieg
Heiligenberg	Überlingen	Ergänzungsachse	Hauptort Steigen **direkt** (7379) Teilorte mit gutem Umstieg, ca. 3 Minuten (Linien 680 und 7379)
Frickingen	Überlingen	Ergänzungsachse	**Direkt** (Linie 7379)
Owingen	Überlingen	Hauptachse 2. Ordnung	**Direkt** (Linien 7379, 7392 und 500)
Sipplingen	Überlingen	Hauptachse 2. Ordnung	**Direkt** (RB31 und Linie 7389)

Gemeinde	Nächstes Zentrum	Achse(n)	Direkt oder mit Umstieg
Deggenhausertal	Salem	Ergänzungsachse	Nicht direkt; leichtes Defizit mit Umstieg, ca. 15 Minuten (Linien 7384 und 7381)
Uhldingen-Mühlhofen	Salem	Hauptachse 2. Ordnung, Freizeitverkehr	**Direkt** (RB31, 7397, 7399)
Uhldingen-Mühlhofen	Überlingen	Hauptachse 1. Ordnung, Freizeitverkehr	**Direkt** (7395, 100)
Daisendorf	Salem	Ergänzungsachse	Nicht direkt, jedoch mit gutem Umstieg, ca. 10 Minuten (7383, RB31)
Meersburg	Markdorf	Hauptachse 1. Ordnung, Freizeitverkehr, Ergänzungsachse	**Direkt** (Linie 700)
Stetten	Markdorf	Ergänzungsachse	**Direkt** (Linien 7537 und 700)
Bermatingen	Markdorf	Hauptachse 2. Ordnung	**Direkt** (Linien 7382, 7396, RB31, RE3)
Oberteuringen	Markdorf	Ergänzungsachse	**Direkt** (Linien 7537 und 700)
Hagnau und Immenstaad am Bodensee	Friedrichshafen	Hauptachse 1. Ordnung, Freizeitverkehr	**Direkt** (Linie 7395)
Eriskirch	Friedrichshafen	Hauptachse 1. Ordnung	**Direkt** (Linien RB93, 221, 7587)
Langenargen	Friedrichshafen	Hauptachse 1. Ordnung	**Direkt** (Linien RE3, RB93, 7587)
Kressbronn	Tettnang	Ergänzungsachse	**Direkt** (Linie 225)
Meckenbeuren	Tettnang	Ergänzungsachse	**Direkt** (Linien 229, 238)

Gemeinde	Nächstes Zentrum	Achse(n)	Direkt oder mit Umstieg
Neukirch	Tettnang	Ergänzungsachse	**Direkt** (Linie 7547)

Das Mittelzentrum Überlingen sowie die Unterzentren Markdorf, Meckenbeuren, Salem und Tettnang sind umstiegsfrei mit dem Oberzentrum Friedrichshafen verbunden.

Auch wenn die Gemeinde Oberteuringen dem Unterzentrum Markdorf auch aufgrund der kürzeren Entfernung zugeordnet ist und diese Relation über die direkte Busverbindung abgedeckt ist, fehlt eine direkte Verbindung von Oberteuringen ins Schussental in Richtung Meckenbeuren (auch als Verknüpfungspunkt zum SPNV) sowie weiter Richtung Tettnang. Mit dem bestehenden Angebot ist ein Umstieg entweder in Friedrichshafen oder in Ravensburg erforderlich, mit entsprechend langen Fahrzeiten im Vergleich zur direkten Route. Dies betrifft neben der Gemeinde Oberteuringen auch die nordöstlichen Stadtteile von Friedrichshafen (z. B. Waltenweiler und Ettenkirch; Fahrten mit den Linien 238 und 239 nur im Schulverkehr).

Anbindung der Gemeinden an die relevanten Ober- und Mittelzentren benachbarter Gebietskörperschaften

Tabelle 37: Anbindung der Gemeinden an die relevanten Ober- und Mittelzentren benachbarter Gebietskörperschaften

Gemeinde	Nächstes benachbartes Zentrum	Achse(n)	Direkt oder mit Umstieg
Heiligenberg	Pfullendorf	Keiner Achse zugeordnet, Ergänzungsbereich	**Direkt** (Linie 680)
Frickingen	Pfullendorf	Ergänzungsachse	Umstieg (Linie 7379 mit 500)
Owingen	Pfullendorf	Ergänzungsachse	**Direkt** (Linie 500)
Sipplingen	Stockach	Ergänzungsachse	Umstieg (RB31 mit Linie 105und 7377) **Direkt** (Linie 7389)
Oberteuringen	Ravensburg	Ergänzungsachse	**Direkt** (Linie 700 und 7537)

Gemeinde	Nächstes benachbartes Zentrum	Achse(n)	Direkt oder mit Umstieg
Hagnau am Bodensee und Immenstaad am Bodensee	Konstanz	Hauptachse 2. Ordnung	Umstieg (Linie 7395 mit 700 bzw. 7394 und Fähre); **Direkt** (Linie 7394)
Uhldingen-Mühlhofen	Konstanz	Hauptachse 2. Ordnung	Umstieg (Linie 7395 mit 700 bzw. 7394 und Fähre)
Eriskirch, Langenargen und Kressbronn	Lindau	Hauptachse 1. Ordnung	**Direkt** (RB 93 und Linie 200)
Meckenbeuren	Ravensburg	Hauptachse 1. Ordnung	**Direkt** (RE 5; RB91)
Neukirch	Wangen i.A.	Ergänzungsachse	**Direkt** (Linie 7547)

Anbindung an aufkommensstarke Ziele in Friedrichshafen

Neben der Anbindung der Innenstadt von Friedrichshafen sowie des Stadtbahnhofes als zentralem Verknüpfungspunkt zum Schienenpersonenfernverkehr, dem SPNV und verschiedenen Regional- und Stadtbuslinien weisen weitere Ziele im Stadtgebiet von Friedrichshafen eine höhere Nachfragerelevanz für Bürgerinnen und Bürger aus dem Kreisgebiet auf:

- **Klinikum Friedrichshafen**: Das Klinikum wird derzeit von den Stadtbuslinien 4, 5, 12 (nur Abendverkehr), 16 und E11 des Stadtverkehrs Friedrichshafen über die Haltestelle Friedrichshafen Klinikum angebunden. Eine direkte Anbindung aus den benachbarten Kommunen (z. B. Markdorf und weiter entlang der Bahnstrecke, Immenstaad und weiter entlang der Seelinie, Oberteuringen) mit Regionalbuslinien existiert nicht, auch eine gute Umstiegsverbindung zwischen der Bodenseegürtelbahn bzw. der Seelinie im Bereich Manzell Bahnhof ist nicht vorhanden.
- **Standorte ZF Friedrichshafen und Zeppelin GmbH**: Das Werk 2 von ZF Friedrichshafen und die Zeppelin GmbH werden aktuell mit den Linien 3 und 11 über die Haltestellen ZF, Werk 2 respektive Zeppelin GmbH angefahren. Die Haltestelle ZF-Forum wird von der Stadtbusline 5 und der 7394 angefahren, während die Haltestelle ZF, Werk 1/Flugplatzstr. ebenfalls von der Linie 7394 bedient wird.

- **Bodensee-Center**: Das Bodensee-Center wird momentan von den Stadtbuslinien 13, 14, 15 und 16 über die Haltestelle Bodensee Center angefahren. Eine überregionale Anbindung an die benachbarten Gemeinden gibt es nicht.
- **Messe Friedrichshafen**: Die Messe Friedrichshafen wird über die Haltestelle Messe West mit der Stadtbuslinie 5 und an Messetagen mit der Linie MX erschlossen. Die Linien 5 und MX verbinden die Messe direkt mit dem Stadtbahnhof sowie dem Hafenbahnhof und verfügen über keine Direktverbindung zu den umliegenden Gemeinden. Die Haltestelle Messe Ost wird nur zu bestimmten Anlässen von der Linie MX bedient.
- **DHBW Campus Friedrichshafen**: Der DHBW-Campus ist über die Haltestelle Fallenbrunnen Süd an die Linien 10 und 12 angebunden. Eine überregionale Busverbindung gibt es hier ebenfalls nicht. Durch die Stadtbuslinie 12 besteht eine direkte Anbindung an die umliegende Kommune Markdorf.
- **Flughafen Friedrichshafen**: Der Flughafen Friedrichshafen ist über die Haltestelle Bodensee-Airport an das Busnetz angeschlossen. Hierbei handelt es sich nicht um Stadtbuslinien, sondern um die Regionalbuslinien 7394 und R45. Diese bieten einen überregionalen Anschluss zu den umliegenden Gemeinden Meckenbeuren respektive Ravensburg. Darüber hinaus besteht am Haltepunkt Friedrichshafen Flughafen auch Anschluss an die RB 91 (BOB).

6.1.4 Angebots- und Systemwirksamkeit

Der ÖPNV im Bodenseekreis und der Stadt Friedrichshafen stellt mittlerweile aufgrund der weitgehend durchgängigen Vertaktung und einheitlichen Linienführungen ein attraktives Angebot dar und bietet dem Fahrgast mit dem einheitlichen Taktschema in 15-/ 30-/ 60-/ 120-Minuten-Takten insgesamt mit wenigen Ausnahmen eine gute Übersichtlichkeit und Transparenz.

Durch die regelmäßige Vertaktung und das einheitliche Taktschema bestehen im Untersuchungsraum durchgängige Verknüpfungen der verschiedenen Angebote. An folgenden Haltestellen und Bahnhöfen bestehen regelmäßige Verknüpfungen:

Tabelle 38: Bodenseekreis - Bahnhöfe und Haltestellen mit regelmäßigen Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung zwischen den Linien	Verkehrsmittel
Bermatingen-Ahausen Bahnhof	RB31, 7382, 7396, N4	SPNV/Bus
Daisendorf, Altes Rathaus	7382, 7383	Bus
Eriskirch Bahnhof	RB93, 221, 7587	SPNV/Bus

Haltestelle	Verknüpfung zwischen den Linien	Verkehrsmittel
Frickingen, Heiligenberger Straße	7379, 7380, 7396, 7397, N4	Bus
Friedrichshafen Hafenbahnhof	RB91,1, 2, 4, 5, 6, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, X12, X14, 7394, 7395, 7587, R45, N3, Katamaran, Fähre Romanshorn	SPNV/Bus/Schiff
Friedrichshafen Landratsamt	RB31, X12, 7394, 7395	SPNV/Bus
Friedrichshafen Stadtbahnhof	RE3, RE5, RB31, RB91, RB93, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, X12, 221, 7394, 7395, 7547, 7587, R45, N3, N4	SPNV/Bus
Friedrichshafen-Flughafen	RB91, 7394, R45	SPNV/Bus
Friedrichshafen-Kluftern	RB31, 11, 12, N4, X12	SPNV/Bus
Friedrichshafen-Manzell	RB31, 7394, 7395	SPNV/Bus
Friedrichshafen-Ost	RB93, 6	SPNV/Bus
Heiligenberg, Postplatz	680, 7379, 7380, 7397	Bus
Immenstaad Rathaus	7394, 7395, 7396	Bus
Kressbronn Bahnhof	RB93, RE3, 225, 235, 7587, N2	SPNV/Bus
Kressbronn, Seegarten	7587 und BSB-Schifffahrt	Bus/Schiff
Langenargen Bahnhof	RB93, RE3, RE5, 224, 7587	SPNV/Bus
Markdorf Bahnhof	RB31, RB93, 11, 12, 696, 700, 7382, 7384, 7396, 7537, X12	SPNV/Bus
Meckenbeuren Bahnhof	RE5, RB91, 226, 229, 238, 239	SPNV/Bus
Meersburg BSB-Hafen	7383 und BSB-Schifffahrt	Bus/Schiff
Meersburg Fähre	700, 7382, 7394, 7395, 7537 Autofähre	Bus/Schiff
Meersburg Kirche	700, 7382, 7394, 7395, 7537	Bus

Haltestelle	Verknüpfung zwischen den Linien	Verkehrsmittel
Meersburg, Sparkasse	7382 und 7383	Bus
Oberteuringen, Kirche	14, X14, 7537	Bus
Oberuhldingen, Marktplatz	100, 7383, 7395, 7397	Bus
Owingen Rathaus	500, 676, 7376, 7379, 7392	Bus
Salem Affenberg	100, emma 697	Bus
Salem Bahnhof	RE3, RB31, RB93, emma 697, 7396, 7397	SPNV/Bus
Salem Beuren	7396 und 7397	Bus
Salem Gemeinde	7381, 7396, 7397	Bus
Salem Stefansfeld Kapelle	7381 und 7397	Bus
Sipplingen Bahnhof	RB31, 7389	SPNV/Bus
Tettnang, Abzw. Baumgarten	222, 229, 7547	Bus
Tettnang Bärenplatz	1, 2, 221, 222, 224, 225, 226, 227, 229, 238, 7546, 7547, R45	Bus
Tettnang, Hiltensweiler Ort	235, 246, 7546	Bus
Überlingen Bahnhof	RE3, RB31, RB93, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 100, 500, 7377, 7379, 7381, 7386, 7389, 7392, 7395, 7397, emma 677	SPNV/Bus
Überlingen Gewerbegebiet	6, 100, 500, 7377, 7379, 7381, 7392	Bus
Überlingen Therme	RE3, RB31, 1, 7, emma 677, 7389	SPNV/Bus
Überlingen, Abzw. Bambergen	500, 7392	Bus
Überlingen-Nußdorf	RB31, 5, 7395, 7397	SPNV/Bus
Überlingen, Landungsplatz	1, 2, 4, 7, 14, 7386, 7389, 7395 und BSB-Schifffahrt	Bus/Schiff
Uhldingen-Mühlhofen Bahnhof	RB31, 100, 7382, 7383, 7397	SPNV/Bus

Haltestelle	Verknüpfung zwischen den Linien	Verkehrsmittel
Unteruhldingen Hafen/Pfahlbauten	7383 und BSB-Schifffahrt	Bus/Schiff
Unteruhldingen, Meersburger Straße	100, 7383, 7395	Bus
Urnau, Kirche	41, 7381, 7385	Bus
Wittenhofen, Schulhof	41, 685, 7381, 7384, 7385	Bus

6.1.5 Bewertung der Netz- und Fahrplangestaltung

Bezogen auf das Oberzentrum Friedrichshafen ist sowohl das Regionalbusnetz im Bodenseekreis als auch das Stadtverkehrsnetz in Friedrichshafen mit wenigen Ausnahmen radial auf den Stadtbahnhof sowie die Innenstadt bzw. den Hafenbahnhof ausgerichtet; tangential geführte Verkehre im Stadtgebiet Friedrichshafen gibt es mit wenigen Ausnahmen (z. B. Linie 16 im Stadtverkehr zwischen Klinikum, Schnetzenhausen, Berg und Ailingen) oder Linie 221 im Regionalbusverkehr (zwischen Eriskirch über ZF Werk und Zeppelin GmbH zum Stadtbahnhof) nicht.

Im übrigen Kreisgebiet ist das Regionalbusnetz in der Regel auf die Unter- und Mittelzentren, die Schulstandorte sowie die Verknüpfungspunkte zum Schienenverkehr ausgerichtet.

Darüber hinaus bestehen an verschiedenen Haltestellen Umstiegsmöglichkeiten zwischen den Buslinien sowie zu den emma-Verkehren. Die emma-Fahrpläne wiederum sind so gestaltet, dass möglichst gute Anschlüsse zu Bus und Bahn bestehen. Es werden zu den Anschlussverbindungen im jeweiligen Fahrplan, über die bodo-App oder in der Fahrplanauskunft Hinweise gegeben. Es handelt sich jedoch um einen fahrplangebundenen Bedarfsverkehr, der im Vergleich zum On-Demand-Verkehr nicht allzu spontan gebucht werden kann. Die emma-Verkehre in Salem und Meckenbeuren sind als fahrplanloser Flächenverkehr organisiert.

Die weitgehende Vertaktung der Buslinien sowie die einheitlichen Linienführungen wirken sich positiv auf die Verständlichkeit und Übersichtlichkeit des ÖPNV-Angebotes aus. Mäandrierende bzw. umwegige Linienverläufe schränken die Übersichtlichkeit der Netzstruktur auf einigen Linien ein.

Unterschiedliche Linienwege sind bei den folgenden Linien festzustellen:

- Linie 7379: Einzelne Linienverläufe weichen von der Hauptlinienverlaufsstruktur ab
- Linie 7380: Fast nur Schülerverkehr, daher haben die Linienwege starke Abweichungen im Verlauf des Tages und sind unübersichtlich
- Linie 7381: Linienweg teilweise intransparent
- Linie 7384: Einzelne Fahrten verzeichnen Abweichungen von der Hauptlinienverlaufsstruktur (Regelverkehr)

- Linie 7385: Ausschließlich Schülerverkehr und dadurch stark variierende Linienwege
- Linie 7394: Linienverlauf im Regelverkehr weicht ab, bei einigen Fahrten werden nur die Hälfte der Haltestellen bedient
- Linie 7537: Bediente Haltestellen und Linienwege haben starke Abweichungen im Verlauf des Tages (Regelverkehr)

Einzelne Linien weisen Kurse auf, die an Schultagen und Ferientagen unterschiedliche Abfahrtszeiten haben. Dadurch wird der Fahrplan für Berufspendlerinnen und Berufspendler unattraktiv. Ziel muss es sein, die Abfahrtszeiten an Schul- und Ferientagen weitgehend zu vereinheitlichen. Perspektivisch sind unterschiedliche Linienführungen ebenfalls weitgehend zu vereinheitlichen, damit für die Fahrgäste ein transparentes und leicht verständliches Angebot entsteht. Die Trennung in Schultag- und Ferientag-Kurse mit unterschiedlichen Fahrzeiten wurde bei mehreren Linien bereits bereinigt.

Im Schienenverkehr bestehen Defizite in der Fahrplangestaltung bzw. Angebotslücken u. a. auf der RB 31 und RB91 am Abend (Schließung Taktlücken zwischen Friedrichshafen und Ravensburg sowie zwischen Singen und Radolfzell, damit die Orte entlang der Bodenseegürtelbahn einen Anschluss an die Gäubahn haben). Ferner bestehen Angebotslücken am frühen Vormittag am Wochenende zwischen Friedrichshafen und Lindau-Reutin im RE-Angebot, um Anschlüsse Richtung Vorarlberg und in die Ostschweiz erreichen zu können. Für die Orte, die mit der RB93 bedient werden, bestehen keine guten Anschlussverbindungen von und zu den ECE-Zügen am Bahnhof Lindau-Reutin, da die RB93 in Lindau-Insel endet, sowie zu den Zügen der RE96 in Richtung Wangen – Leutkirch - Memmingen.

Eine durchgehende SPNV-Verbindung zwischen dem Bodenseekreis und Vorarlberg bzw. der Ostschweiz besteht nicht; ein weiterer Ausbau und Verlängerung der Linie S7/REX7 über Lindau hinaus bis Friedrichshafen würde hier Abhilfe schaffen.

6.1.6 Bewertung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Betriebliche Defizite entstehen in der Regel durch Störungen im Verkehrsfluss, meist hervorgerufen durch Baustellen oder hohe Verkehrsbelastungen durch den MIV. Dies tritt insbesondere entlang der B31 von Überlingen über Hagnau und Immenstaad bis nach Friedrichshafen und in den entsprechenden Stadtverkehren auf.

Explizit ist der Bereich vor bzw. hinter Hagnau mit langen Staus auf der stark belasteten Bundesstraße als Brennpunkt festzumachen; davon betroffen sind insbesondere die Linien 100 (jetzt 111), 7394 und 7395. Mögliche Maßnahmen für eine Busbeschleunigung, z. B. die Nutzung eigener Bustrassen im Bereich des Campingplatzes, wurden bereits diskutiert, es ist jedoch noch keine umsetzbare Lösung der massiven betrieblichen Probleme absehbar. Die Problematik stauanfälliger Abschnitte insbesondere auf den Bundesstraßen B30 und B31 besteht auch in den weiteren Verläufen in der Ausrichtung auf Friedrichshafen,

v.a. zu aufkommensstarken Zeiten im Sommerhalbjahr sowie zu Spitzenzeiten im Berufsverkehr.

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur Erstellung des NVP bestätigten die Verkehrsunternehmen/Bürgerinnen und Bürger die Dringlichkeit dieses Themenfeldes. Betriebliche Störungen werden vorrangig zu den Linien 7395 und 100 (jetzt 111) genannt. Zudem ist in Tettnang die Haltestelle Bärenplatz durch den **Ausbau der dort verkehrenden Linien** überlastet. Durch Verkürzung der **Standzeiten** der Regiobuslinie R45 von 15 auf 3 Minuten wurde eine Verbesserung erwirkt.

Besonders betroffen ist u. a. auch die Friedrichstraße in Friedrichshafen, die Zeppelinstraße zwischen Friedrichshafen und Markdorf, aber auch Sperrungen der B31 aufgrund von Unfällen oder Bauarbeiten und Engpässe verschärfen die Situation zusätzlich. Die nachfragestärksten Messen und Veranstaltungen, wie das Seehasenfest, führen zudem nach wie vor zu Verspätungen im Stadtverkehr Friedrichshafen. Weiterhin kritisch zu bewerten sind Rückstaus (nicht nur in Spitzenzeiten) insbesondere im Überlinger Stadtgebiet bedingt durch etliche Baustellen und Straßensperrungen mit direktem Einfluss auf den Stadtbusverkehr.

In der Stadt Friedrichshafen gibt es Busbeschleunigungsmaßnahmen mittels Beeinflussung von Lichtsignalanlagen, die z. B. an Problempunkten im Straßennetz in Verbindung mit Busspuren im Friedrichshafener Stadtgebiet zu einer Verkürzung der Fahrzeit oder zu einem verlässlicheren Betriebsablauf auch bei hohem Verkehrsaufkommen führen können.

Hinsichtlich der Beschleunigung ist der ÖPNV auf den Hauptachsen im Bodenseekreis bereits an mehreren Lichtsignalanlagen bevorrechtigt. So wurde an der Bundesstraße 33 in **Markdorf** an der Kreuzung Ravensburger Straße/Gutenbergstraße in beide Fahrtrichtungen sowie an der „Vöhringer Kreuzung“ zwischen der B33 und der K7735 in **Oberteuringen** bzw. Abzweigung Richard-Wagner-Straße in beide Fahrtrichtungen Bevorrechtigungen für Busse an LSA installiert. An der B 31 gibt es in **Immenstaad** an der Abzweigung zur Meersburger Straße in beide Fahrtrichtungen Bevorrechtigungen an LSA.

Solche Maßnahmen sind für die Aufrechterhaltung eines pünktlichen Betriebs elementar. Die umzusetzenden Maßnahmen und die Herleitung dazu werden in einer separaten Untersuchung betrachtet.

6.1.7 Bewertung der Garantie- und Serviceleistungen

Im bodo gibt es eine Mobilitätsgarantie, die für Fahrgäste ab einer Verspätung von 30 Minuten greift. Alle Fahrgäste, die in Besitz eines Zeitfahrscheins sind, sowie Menschen mit einem Schwerbehindertenausweis inkl. Freifahrtberechtigung, haben Anrecht. Anspruch besteht nur, wenn das Verschulden durch bodo-Verkehrsunternehmen verursacht wurde. Im Rahmen der Entschädigung können Taxikosten bis zu einer Höhe von 35 Euro geltend gemacht werden.

Einschränkungen bei der Mobilitätsgarantie, wenn nicht das entsprechende Tarifangebot genutzt wird, sollten besonders im Blick auf verbund- und grenzüberschreitende Reiseketten sowie entsprechend gültige Tarifangebote reduziert werden. Die Mobilitätsgarantie sollte für alle ÖPNV-Nutzer in vergleichbarem Umfang offenstehen. Dazu gehören besonders auch Urlaubs- und Tagesgäste, besonders wenn letzte oder nur stündlich bestehende Anschlüsse auch im grenzüberschreitenden Verkehr nicht mehr erreicht werden.

6.2 Bewertung der Beförderungsqualität

6.2.1 Bewertung der Haltestellen

Bei der Bewertung der Haltestellen werden die Aspekte Fahrgastinformation, Ausstattung, Komfort, Sicherheit sowie Barrierefreiheit der bestehenden Haltestellen im Untersuchungsraum bewertet. Eine stichprobenhafte Vor-Ort-Untersuchung im Rahmen der Erarbeitung des NVP hat insbesondere für den Ausbauzustand der Verknüpfungspunkte stattgefunden; wesentliche Ergebnisse dieser Vor-Ort-Aufnahme werden in diesem Kapitel dargestellt. Eine aktuelle Haltestellendatenbank wird derzeit vom bodo in Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg erstellt, die auch Basis für die Bewertung der Barrierefreiheit der Haltestellen ist.

Eine Übersicht über alle Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV bietet das Infrastrukturregister der DB InfraGo AG (https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/netzzugang-und-regulierung/infrastrukturregister; Abruf 12.02.2025).

Fahrgastinformation an Haltestellen und Verknüpfungspunkten

Die stichprobenhafte Überprüfung der Haltestellen ergibt, dass eine Beschilderung mit Angabe des Haltestellennamens, der Liniennummer(n) und der diese Haltestellen anfahrenden Linie(n) in der Regel besteht. Die stichprobenhaft erfassten Haltestellen im Untersuchungsraum sind alle mit einem aktuellen Fahrplan ausgestattet; Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren haben jedoch gezeigt, dass im Einzelfall auch veraltete Fahrplaninformationen aushängen. Im Einzelfall verfügen Haltestellen zusätzlich über Tarifinformationen. Weitergehende Informationen zum ÖPNV-Angebot (z. B. Liniennetzplan) sind jedoch auch an den zentralen Haltestellen in den Gemeinden nicht immer vorhanden. Eine Information über das die jeweilige Haltestelle bedienende Verkehrsunternehmen ist standardmäßig im Fußbereich jedes Fahrplanaushangs genannt.

An den Bahnhöfen und SPNV-Haltepunkten gibt es im gesamten Untersuchungsgebiet Fahrscheinautomaten und Informationsvitrinen mit Liniennetzplänen, Tarifinformationen und teilweise weitergehenden Informationen, wie Wegeleitung zwischen Bus und SPNV.

Eine Ausstattung der verkehrlich bedeutenden Haltestellen im Bodenseekreis mit dynamischer Fahrgastinformation (DFI) an Bushaltestellen ist vereinzelt in

Überlingen, in Friedrichshafen Stadt- und Hafenbahnhof sowie in Hagnau Mitte, Meersburg Kirche, Tettnang Bärenplatz und Oberuhldingen, Marktplatz vorzufinden.

Die aktuelle Fahrplanlage des Regionalverkehrs und der Stadtbusse im Bodenseekreis kann über den Internetauftritt des bodo, der Bahn, über die bodo-App sowie den DB Navigator abgerufen werden.

An rund 30 Haltestellen im Stadtgebiet Friedrichshafen wurden im Jahr 2024 e-Paper installiert, auf denen die nächsten Abfahrten angezeigt und auch Tarifinformationen abgefragt werden können.

Ausstattung, Komfort und Sicherheit

Die Aufenthaltsqualität einer Haltestelle wird im Wesentlichen durch den Komfort der Ausstattung, ihr Erscheinungsbild, ihre Lage sowie durch das Umfeld bestimmt. Haltestellen sind neben den Fahrzeugen das Aushängeschild für den ÖPNV.

Die Haltestellen im Untersuchungsraum weisen eine sehr unterschiedliche Ausstattungsqualität auf. Wenige nachfragestarke Haltestellen verfügen über Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz. An verschiedenen Haltestellen und Bahnhöfen sind Bike+Ride- und Park+Ride-Plätze vorhanden.

Abbildung 8: Park + Ride Anlagen in Kehlen Bahnhof

Abbildung 9: Bike + Ride-Anlagen in Meckenbeuren und Markdorf

Mängel bei der Aufenthaltsqualität und der Sicherheit, die bei der Erfassung der Bushaltestellen festgestellt wurden, sind z. B.:

- durch die von der Hauptstraße und dem Einkaufsbereich entfernte, wenig attraktive Lage
- durch die Lage im Kreuzungsbereich
- durch beengte Aufenthaltsflächen für Fahrgäste und Busse.

Abbildung 10: Haltestellen mit Defiziten in der Aufenthaltsqualität (Meckenbeuren und Uhldingen)

Abbildung 11: Haltestellenausstattung positive Beispiele (Stadtverkehr Friedrichshafen)

Abbildung 12: Positives Beispiel Erscheinungsbild (Meckenbeuren-Kehlen)

Abbildung 13: Positive Beispiele für Fahrgastinformation (Friedrichshafen-Hafenbahnhof und Friedrichshafen Klinikum)

Abbildung 14: Beispiele für Haltestellenbeschilderung in Immenstaad und Friedrichshafen-Hafen

Um für das Fahrpersonal attraktive Arbeitsbedingungen zu schaffen, sind an wichtigen Verknüpfungspunkten und/ oder Endhaltestellen infrastrukturelle Ausstattungen wie z. B. Sozialräume, sonstige Aufenthaltsmöglichkeiten und insbesondere auch sanitäre Anlagen vorzusehen. Im Liniennetz im Bodenseekreis existieren solche Ausstattungen lediglich an wenigen Verknüpfungspunkten wie z. B. dem Stadtbahnhof in Friedrichshafen oder dem ZOB in Überlingen. Es fehlen weitere Sozialräume bzw. Aufenthaltsmöglichkeiten und v.a. sanitäre Anlagen an weiteren Endhaltestellen im Kreisgebiet.

Barrierefreiheit

Bei der Bewertung der Barrierefreiheit von Haltestellen sind der Zugang zur Haltestelle, der Aufenthalt an der Haltestelle sowie der Einstieg in das Fahrzeug zu beachten. Beim Einstieg sind neben dem Fahrzeug (Niederflur) auch die bauliche Ausgestaltung sowie die entsprechende Kennzeichnung der Haltestelle relevant. Die sich im Einsatz befindlichen Fahrzeuge mit Niederflurtechnik können ihre Vorteile beim Ein- und Ausstieg nur optimal zum Einsatz bringen, wenn die Haltestellen entsprechend gestaltet sind, d. h. Haltestellen sollten sich nicht in Kurvenbereichen befinden und niederflurgerechte Bordsteinhöhen aufweisen. Auch die Anfahrt der Haltestelle bzw. in die Haltestellenbucht muss so möglich sein, dass Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante minimal sind. Zur einfachen und sicheren Nutzung des ÖPNV durch blinde oder sehbehinderte Fahrgäste müssen Haltestellen über Leitstreifen mit einem Aufmerksamkeitsfeld in Höhe der Bustür verfügen (taktiles Leitsystem). Die Anforderungen an die Barrierefreiheit der Haltestellen werden in Kapitel 5.3 formuliert.

Im Rahmen der stichprobenhaften Vor-Ort-Aufnahme konnte festgestellt werden, dass ein Großteil der Haltestellen, sowohl an verkehrlich bedeutsamen Haltestellen wie insbesondere dem Friedrichshafener Stadtbahnhof, dem Überlinger ZOB, den Bushaltestellen Bahnhof Meckenbeuren und Markdorf, aber auch zahlreiche weitere wichtige Haltestellen kleinerer Ortschaften als nicht barrierefrei einzustufen ist. Vereinzelt sind im Raum Friedrichshafen und Meckenbeuren Ausnahmen in Form von Neu- oder Umbauten bisheriger Haltestellen vorzufinden. Ebenso wurde beispielweise Bussteig 3 am Überlinger ZOB zum Untersuchungszeitpunkt barrierefrei umgebaut (s. Abbildung 15).

Abbildung 15: Umbau des Bussteigs 3 am Überlinger ZOB

Weitere Haltestellen des ZOB sowie weitere 87 Haltestellen in Überlingen sollen im Rahmen eines Überlinger Infrastrukturprojekts bis Ende 2025 barrierefrei umgebaut werden.

Eine Bewertung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen im Bodenseekreis auf der Grundlage der Anforderungen, wie sie in Kap. 5.3 formuliert sind, sowie die Benennung und Begründung von Ausnahmen wird noch erstellt, sobald die derzeit in Bearbeitung befindliche Haltestellendatenbank des bodo in Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg fertiggestellt ist und als Bewertungsgrundlage herangezogen werden kann.

6.2.2 Bewertung der Fahrzeuge

Zur Bewertung der Fahrzeugqualität liegen nur einzelne Informationen der Verkehrsunternehmen vor. Eingesetzt werden Fahrzeuge mit Klapprampen und barrierefreiem Einstieg, aber auch Reisebusse, bei denen am Einstieg mehrere Stufen vorhanden sind. Neben Standardlinienbussen mit 12 Metern Länge werden auch 15-Meter-Busse und Gelenkbusse eingesetzt. Bei emma-Verkehren, wie beispielsweise in Überlingen, wird der Anmelde-Linienverkehr mit einem Kleinbus mit sechs Fahrgastplätzen betrieben, dort ist keine Rollstuhlbeförderung möglich.

Im Rahmen der Auftaktbefragung wurden folgende Angaben geliefert. Die Fa. Strauss setzt folgende Fahrzeugflotte ein:

- Einen Gelenkbus (40 Sitz- und 100 Stehplätze)
- Zwei 15m-Busse (57 Sitz- und 59 Stehplätze)
- 16 Standardbusse (mit mind. 33 Sitz- und mind. 41 Stehplätzen)
- Zwei Midibusse (Heckniederflur mit 15 Sitz- und 11 Stehplätzen)

Im Stadtverkehr Friedrichshafen werden (mit Stand Januar 2024) 38 dieselbetriebene 12m-Fahrzeuge (mit 33 Sitz- und 67 Stehplätze) eingesetzt. Es ist vorgesehen einen Teil der Fahrzeugflotte auf batteriebetriebene, emissionsfreie Fahrzeuge umzustellen.

Die Fa. Strauss stellt ihre Linien mit Unterstützung des Bodenseekreises im östlichen Kreisgebiet ab 2025 zu 50% auf emissionsfreie, batterieelektrische Antriebe um, geplant ist ein weiterer Ausbau der emissionsfreien Antriebe in den darauffolgenden Jahren. Die Stadt Tettnang plant ebenfalls den Stadtverkehr in 2026/2027 auf emissionsfreie Antriebe umzustellen.

Die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH hat im Rahmen der Neukonzeption mehrere Fahrzeuge mit der emissionsärmsten Antriebstechnologie beschafft. Dabei wurden sieben emissionsfreie batteriebetriebene 12-Meter-Lininbusse beschafft, diese sind seit dem ersten Halbjahr 2024 auf den Stadtverkehrslinien im Einsatz.

6.2.3 Bewertung des Fahrpersonals

Derzeit erfolgt keine Messung der Qualitätserfüllung der Anforderungen an das Fahrpersonal; der bodo bzw. der Bodenseekreis reagieren punktuell bei aufkommenden Beschwerden oder Hinweisen.

Auch im Bodenseekreis haben die Verkehrsunternehmen zunehmend Schwierigkeiten, geeignetes Fahrpersonal in ausreichender Anzahl für die Durchführung der genehmigten Verkehre zu finden. Die Aktivitäten zur Einstellung von Fahrpersonalen wurden bereits in den vergangenen Jahren verstärkt, auch im Ausland wurde um Fahrerinnen und Fahrer geworben. Teilweise mussten Fahrten auch kurzfristig ausfallen, weil nicht genügend Fahrpersonal vorhanden ist.

6.2.4 Bewertung des Betriebs- und Störungsmanagements

Regelmäßig weisen die Busse im Bodenseekreis Verspätungen auf, insbesondere auf den in Kap. 6.1.6 beschriebenen verspätungsanfälligen Abschnitten.

Bei solchen Betriebsstörungen bemühen sich Verkehrsunternehmen und Bodenseekreis, Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Fahrplans bzw. zur Wiedereinrichtung eines pünktlichen Betriebs umzusetzen. Die in Kap. 5.2.6 beschriebenen Anforderungen zur Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit müssen dabei weiter intensiviert und konsequent umgesetzt werden.

6.2.5 Bewertung von Marketing, Fahrgastinformation und Vertrieb

Marketing

Der Nahverkehr im Bodenseekreis wird durch den bodo vermarktet. Hierzu gehört ein Layout/Corporate Design für alle Marketingmaßnahmen (Plakat- und Printwerbung, direkter Kundenkontakt, Bewerbung von Freizeitverkehren) wie Informationen zu Liniennetz- und Fahrplänen, Printmedien sowie die Informationsplattform ‚www.bodo.de' als zentrale Schnittstelle.

Die Stadtverkehre in den Städten Friedrichshafen, Tettnang und Überlingen werden individuell vermarktet und haben ein eigenständiges Corporate Design (z. B. der Fahrzeuge). Ebenso gehen der Stadtbus Meersburg und die Linie 7383 Vermarktungskooperationen mit der Meersburg Therme oder dem Auto- und Traktor Museum ein, was sich auch im Fahrzeugdesign wiederfindet.

Fahrgastinformation

Informationen zum Fahrplan und Liniennetz im Untersuchungsraum können über vielfältige Kommunikationswege bezogen werden. Zentrale Informationsmöglichkeiten bieten der bodo und die Städte Friedrichshafen und Überlingen in den jeweiligen Service- und Tourismus-Centern. Dazu gehören:

- Liniennetzplan
- Taschenfahrpläne für einzelne Linien
- Internetauftritte des bodo, der Stadtlinienverkehre mit Fahrgastinformation, Fahrplänen und weiteren Informationen zu Angebot und Tarif
- die bodo-Seite bietet eine Einbindung der EFA-Verbindungsauskunft und des Abfahrtmonitors mit Echtzeitinformationen,
- Fahrgastinformation über bodo bzw. die App „Meinbodo", bwegt Bus&Bahn App, DB Navigator
- zielgruppen- oder angebotsspezifische Print- und Onlinemedien zum ÖPNV-Angebot vor Ort, wie beispielsweise der "Freizeitfahrplan" zur EBC oder die Faltkarte mit zahlreichen Informationen zum Bodensee Ticket durch die Deutsche Bodensee Tourismus GmbH und einige Gemeinden sowie weitere ÖPNV-Akteure

Die bereitgestellten Informationswege und -angebote sind positiv hervorzuheben, da sie sowohl analoge als auch digitale und persönliche Informationswege ermöglichen.

Bereits barrierefrei ausgebaute Haltestellen sind in den Liniennetz- und Fahrplaninformationen bisher nicht dargestellt.

Vertrieb

Der Fahrkartenvertrieb im Bodenseekreis erfolgt nach Vorgaben des bodo über unterschiedliche Bezugswege. Neben dem direkten Erwerb beim Fahrpersonal in den Bussen besteht im Touristikbüro im Bahnhof Meckenbeuren eine Verkaufsstelle für bodo-Fahrscheine im Bodenseekreis. Fast alle Tourist-Informationen der Seegemeinden im Bodenseekreis können EBC-Inhabern passende Anschlusstickets ab Lindau nach Bregenz (Verkehrsverbund Vorarlberg) sowie ab Überlingen zum VHB sowie generell auch das Bodensee Ticket verkaufen. In der Mobilitätszentrale Friedrichshafen und dem DB Reisezentrum Überlingen findet jedoch kein Vertrieb von lokalen Fahrkarten statt, da es sich nicht um eine verbundbezogene Kundenservicestelle handelt.

Weitere Verkaufsstellen bestehen an Bahnhöfen und Haltepunkten in Form von Fahrscheinautomaten sowie an einzelnen Betriebsstandorten der Verkehrsunternehmen.

Folgende Fahrkarten können ebenfalls mit dem Handyticket Deutschland mobil erworben werden, auch über die App „DB Navigator“ der Deutschen Bahn AG:

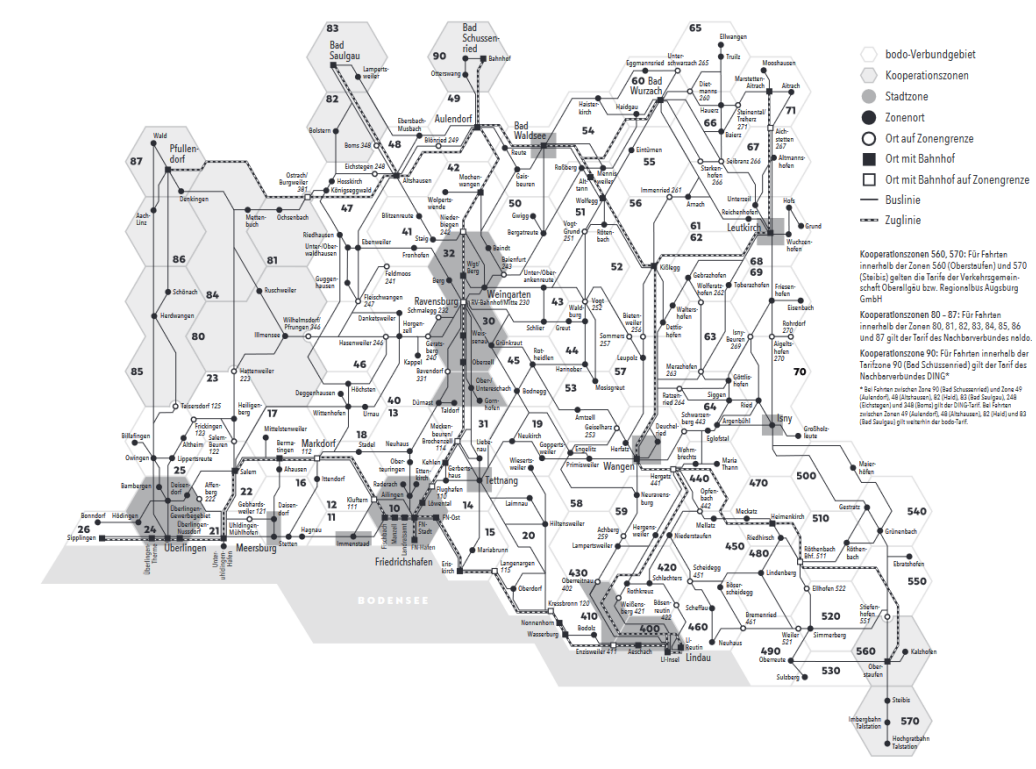
- Einzelfahrt Erwachsene/Kind
- Kurzstrecke
- Tagesticket für 1 Person oder für 5 Personen
- Deutschlandticket

Insgesamt besteht ein gutes Vertriebsangebot im Bodenseekreis mit unterschiedlichen Vertriebskanälen für den Erwerb von Fahrkarten. Es liegt jedoch hinsichtlich der stationären Verkaufsstellen ein ausbaufähiges Vertriebsangebot vor, welches verbessert werden sollte. Da in der Bodenseeregion (als wichtige touristische Destination) neben den Bürgerinnen und Bürgern auch Gäste aus den benachbarten Regionen, Deutschland und dem Ausland den ÖPNV nutzen (sollen), die teilweise über keine oder nur geringe Vor-Ort-Kenntnisse, Kenntnisse des ÖPNV-Angebotes und des Verkehrsverbundes haben, sind personengestützte Vertriebs- und Informationsangebote für diese Zielgruppe besonders wichtig. Bei der Bewertung der internationalen Reiseketten kann man kritisch feststellen, dass – mit Ausnahme der dargestellten touristischen Angebote wie z. B. das Bodensee Ticket - eine vertriebliche Durchgängigkeit über Ländergrenzen hinweg fehlt.

6.2.6 Bewertung des Tarifs

Im bodo wird der Tarif durch die Anzahl der bei einer Fahrt berührten Tarifzonen berechnet, welche sich durch die Einteilung des Tarifgebiets in wabenartige Zonen ergeben. Zudem gibt es kleine Stadtzonen, welche innerhalb einer großen Zone liegen. Die Stadt Friedrichshafen erstreckt sich über die Zone 10 als große Stadtzone. In Abbildung 16 ist die Einteilung der Zonen nach den Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen von bodo dargestellt.

Abbildung 16: Zoneneinteilung des Tarifgebiets im Bodenseekreis



Quelle 23: Beförderungsbedingungen Tarifbestimmungen, bodo, 2024; https://www.bodo.de/fileadmin/redakteur/pdf/Info-PDF/bodo_Tarifbestimmungen.pdf

Führen Fahrten über das Verbundgebiet des Bodenseekreises hinaus, z.B. in die Nachbarverbünde naldo und VHB, gilt der bwegt Tarif. Darüber hinaus gibt es Stadtbustarife mit Sonderregelungen im Vergleich zum standardmäßigen bodo-Tarif, wie beispielsweise in Tettnang.

Abbildung 17: Sonderregelungen Stadttarif Tettnang

Stadtzone Tettnang (Sonderregelungen)	
Geltungsbereich	In der Stadtzone Tettnang gilt der Tarif des Stadtverkehrs Tettnang. Er erstreckt sich auf alle Haltestellen im Stadtgebiet Tettnang.

Folgende Fahrscheinangebote werden für Fahrten innerhalb des Stadtverkehrstarifs ausgegeben.
Eine Übersicht der Haltestellen für die Stadtzone Tettnang finden Sie unter:
www.bodo.de/tickets/orts-und-stadtverkehre.html
Des Weiteren gelten bodo-Verbundfahrscheine der umgebenden bodo-Zone auch im Stadtverkehr.

Fahrscheinart		Preis [in €]	siehe auch Teil, Ziff.	vom Verbundtarif abweichende / ergänzende Tarifbestimmungen
Einzelfahrschein				
im Barverkauf	Erwachsener	1,50	B, 4.1	--
	Kind	1,10	B, 4.1	--
mit eCard (Erw. rabattiert)	Erwachsener eCard 25	1,20	B, 4.2, 4.2.1	--
	Kind	1,10	B, 4.2; 4.2.2	--
als HandyTicket (Erw. rabattiert)	Erwachsener	1,20	C, 6.	--
	Kind	1,10	C, 6.	--
Tageskarte				
	--	--	--	--
Zeitkarten				
Wochenkarte	--	--	--	--
Monatskarte	Erwachsener	33,00	B, 4.4, 4.4.4	nicht übertragbar. Keine Mitnahmeregelung.
	Schüler	26,00	B, 4.4, 4.4.1	--
Abokarte	Erwachsener	24,00	B, 4.4, 4.4.5, 4.4.5.5	übertragbar; kein Erwerb durch Vollzeitschüler. Keine Mitnahmeregelung.

Quelle 24: https://www.bodo.de/fileadmin/redakteur/pdf/Info-PDF/bodo_Tarifbestimmungen.pdf; S. 129

Es ist ein ausreichender Fahrschein-Mix vorhanden mit einer vergleichsweise großen Auswahl für verschiedene Zielgruppen, sowohl hinsichtlich der Produkttiefe- als auch breite. Hinsichtlich der Preise liegt ein vergleichsweise niedriges Stadttarifpreisangebot, jedoch bei weiten Strecken ein relativ teures Tarifpreisniveau vor. Es gibt bei Monats-, Abo- und Premium-Abokarten Mitnahmeregelungen, wie die kostenfreie Mitnahme von bis zu vier Personen ab sechs Jahren (ganztägig an Wochenenden und Feiertagen sowie 15.8., 24.12. und 31.12.; Premium-Abokarten zusätzlich Montag bis Freitag ab 18 Uhr); Abo Mobil63 / Abo Mobil63 Partnerkarten und AboMobil18 haben keine Mitnahmeregelung.

Im Bedarfsverkehr bieten die Anerkennung von bodo-Fahrscheinangeboten wie Tageskarten, Einzelfahrscheinen, Monats- und Schülermonatskarten, Abokarten und StudiTickets ohne Zuschlag auf den emma-Linien eine gute Tarifintegration. Auch das Deutschlandticket und das JugendticketBW sind gültig. Einzelfahrscheine und Tageskarten können darüber hinaus bei der Fahrerin oder dem Fahrer gekauft werden.

Bei der Bewertung der verbundüberschreitenden sowie internationalen Reiseketten kann man kritisch feststellen, dass – mit Ausnahme der dargestellten touristischen Angebote wie z. B. dem Bodensee Ticket - eine tarifliche Durchgängigkeit über Ländergrenzen hinweg fehlt (u.a. fehlende gegenseitige Anerkennung von Schienenfahrausweisen des internationalen Verkehrs in Regional- und Stadtbussen zwischen Friedrichshafen Hafenbahnhof und Stadtbahnhof,

fehlende Übergangsmöglichkeiten für Fahrten in den Verkehrsverbund Vorarlberg, bei Nutzung der Katamaran-Verbindung nach Konstanz bzw. in den Verkehrsverbund Hegau-Bodensee oder mit der Fähre über Romanshorn in den Tarifverbund Ostwind in der Schweiz).

6.2.7 Bewertung von Verleihsystemen und Mitnahmeangeboten, der Fahrradmitnahme sowie Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen

Verleihsysteme und Mitnahmeangebote sind keine originären Aufgaben der gesetzlichen ÖPNV-Aufgabenträger. Da diese Angebote Dritter jedoch – abhängig von der jeweiligen Ausgestaltung – den ÖPNV räumlich und zeitlich ergänzen können, finden sie im vorliegenden NVP nachrichtlich Erwähnung.

Carsharing

Das Angebot an CarSharing-Fahrzeugen im Bodenseekreis ist bislang in einigen Orten bereits gut ausgeprägt, in anderen Gemeinden fehlt ein solches Angebot jedoch. Der Carsharing-Anbieter und Verein BodenseeMobil e.V. ist mit zehn Standorten im Stadtgebiet von Friedrichshafen, sechs Standorten in Überlingen sowie jeweils einem Standort in Immenstaad und Markdorf im Bodenseekreis vertreten. Carsharing-Fahrzeuge von BodenseeMobil e.V. werden über die Flinkster Infrastruktur (DB AG) gebucht. Keine der angebotenen Fahrzeuge sind elektrisch betrieben.

Für ein E-Carsharing-Angebot haben die Kommunen Meckenbeuren, Neukirch, Frickingen, Deggenhausertal, Owingen und Immenstaad einen Vertrag mit der Firma Deer GmbH abgeschlossen, die die Errichtung jeweils einer Ladesäule und Bereitstellung eines e-Fahrzeugs je Kommune vorsieht.

Fahrrad- und E-Bike-Verleih sowie Bike-Sharing

Verschiedene private Anbieter verleihen Fahrräder, darunter auch vor allem Pedelecs, beispielsweise in Oberteuringen, Salem, Überlingen und Friedrichshafen.

Bike-Sharing-Angebote gibt es in den Städten und Gemeinden des Bodenseekreises bislang nicht.

Fahrradmitnahme

Im Bodenseekreis ist grundsätzlich keine Fahrradmitnahme im Bus möglich, eine Ausnahme besteht nur auf der Linie 500 zwischen Überlingen und Sigmaringen, wo Fahrräder mitgenommen werden können. Dies gilt jedoch nicht für Fahrräder, welche die Standardmaße übersteigen. Maximal zwei Fahrräder dürfen allgemein nur bei ausreichendem Platz mitgenommen werden, das Fahrpersonal entscheidet im Zweifel über die Mitnahme. Darüber hinaus ist die Mitnahme von Fahrrädern im Zug in den speziell dafür vorgesehenen Plätzen oder Wagen (mit Fahrradsymbol gekennzeichnet) grundsätzlich möglich.

Bike+Ride-Anlagen

Bike+Ride-Anlagen existieren an allen Bahnhöfen im Bodenseekreis in unterschiedlicher Qualität. Teilweise sind Abstellanlagen mit Fahrradbügeln und Überdachung sowie Fahrradboxen vorhanden (Buchung i.d.R. über die jeweilige Gemeinde, es existiert kein kreis- oder verbundweites Buchungs- und Tarifsystem). Mitunter gibt es aber an einzelnen Verknüpfungspunkten und Haltestellen auch nur geringwertige Fahrradbügel, die keinen Diebstahlschutz bieten.

Abbildung 18: Bike and Ride Kressbronn Bahnhof

In Meckenbeuren gab es zwischen 2011 und 2017 einen Bike-Tower, dieser wurde aufgrund mehrerer technischer Pannen stillgelegt.

Weitere Angebote

Weitere Angebote im Bodenseekreis beschränken sich auf die private Vermietung von Pkw und Fahrrädern. In der Stadt Friedrichshafen gibt es aktuell zwei Anbieter, die ein E-Tretroller-Verleihsystem im Kernstadtbereich betreiben.

6.2.8 Bewertung des Qualitätsmanagements

Die Bausteine für ein Qualitätscontrolling sind in Kap. 5.4.11 dargestellt. Ein regelmäßiges Qualitätsmanagement findet bislang nicht statt, da die personellen Ressourcen weder beim Bodenseekreis noch beim Verkehrsverbund hierfür

zur Verfügung stehen; im Zeitraum der letzten Jahre wurden im Bereich des Qualitätscontrollings allenfalls Kundenhinweise aufgenommen.

6.3 Fazit der Bewertung und Handlungsempfehlungen für die Maßnahmenkonzeption

Die Betrachtung der wesentlichen Herausforderungen für das künftige Mobilitätsangebot, der Zielsetzungen und Anforderungen sowie der Analyseergebnisse zu den verschiedenen Handlungsfeldern zeigen den Handlungsbedarf für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems im Bodenseekreis deutlich auf:

Der Nahverkehr im Bodenseekreis steht vor großen Herausforderungen, für deren Bewältigung alle Kräfte gebündelt werden müssen. Für die Aufgabenbewältigung bedarf es ausreichender Personalressourcen, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Mit der Umsetzung von Angebotsverbesserungen in den vergangenen Jahren ist der Kreis bereits einen wichtigen Schritt vorangekommen. Jetzt gilt es, diese Anstrengungen weiter fortzusetzen und auf weitere wichtige Bereiche des ÖPNV-Systems auszuweiten. Im vorliegenden NVP sind hierzu umfangreiche Maßnahmen zu den verschiedenen Themenfeldern vorzusehen.

Veränderte Mobilitätsansprüche erfordern neue Angebote und einen verbesserten ÖPNV. Die Umsetzung der Maßnahmen der „Vision 2024“ ist weiter voranzutreiben, damit auch die noch nicht mit einem attraktiven Angebot bedienten Bereiche des Kreises spürbare Verbesserungen erfahren.

Die Ergebnisse der (Online-) Beteiligung zeigen, dass verbesserte Erschließungen und neue (direkte) Verbindungen zu den Zentren und Verknüpfungspunkten von den Kommunen und der Bevölkerung gewünscht werden.

Die Umsetzung dieser Verbesserungen erfolgt auf der Grundlage der formulierten Anforderungen und Qualitätsstandards. Das im folgenden Kapitel formulierte Zielkonzept Netz und Angebot baut auf der „Vision 2024“ auf und konkretisiert diese Anforderungen mit Maßnahmen für die einzelnen Linien; für die übrigen Themenfelder werden ebenfalls Maßnahmen entwickelt.

Folgende wesentliche Fragestellungen werden daher im Maßnahmenkonzept des NVP für den Bodenseekreis vorgesehen und mit Projekten bzw. Prüfaufträgen konkret hinterlegt:

- **Ausbau und Attraktivierung des ÖPNV durch die Umsetzung des Zielkonzepts „Netz und Angebot“,** u. a. durch Umsetzung des kreisweit differenzierten Achsenkonzepts mit Haupt- und Ergänzungsachsen sowie Ergänzungsbereichen im Kreisgebiet und zu den benachbarten Zentren, Ausweitung und Verbesserung der flexiblen Bedarfsverkehre sowie Verbesserung der touristischen Verkehre
- **Forcierung des Infrastrukturausbaus auf Schiene und Straße und Verbesserung der Betriebsqualität**, z. B. Ausbau der Schienenwege und attraktive

Gestaltung der Bahnhöfe im Kreisgebiet, Bevorrechtigungs- und Beschleunigungsprogramme, Umsetzung der Barrierefreiheit, Ausbau von Verknüpfungspunkten und Mobilitätsstationen als multimodale Schnittstellen

- **Umstellung der Busflotten auf emissionsfreie Antriebe** bis 2030 gemäß des SaubFahrzeugBeschG
- **Umfassende und koordinierte Planung, Kommunikation und Vermarktung neuer Angebote, Produkte und aktueller Projekte zum ÖPNV, zu ergänzenden Mobilitätsangeboten und deren Schnittstellen sowie zu weiteren Mobilitätsthemen** im Kreisgebiet in Zusammenarbeit mit dem bodo, um ein breit verfügbares und leicht verständliches Informationsangebot über das Mobilitätsgeschehen, das ÖPNV-System und bestehende Alternativen zu schaffen und auch auf diesem Wege das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger verändern zu können.
- Weiterentwicklung der **organisatorischen und inhaltlichen Zusammenarbeit zwischen den Akteuren des ÖPNV** und wichtigen Stakeholdern/Partnern innerhalb des Bodenseekreises, aber auch an den Schnittstellen zu benachbarten Akteuren bzw. im Lebens-, Wirtschafts- und Verkehrsraum der Bodenseeregion, mit hoher Bedeutung der erforderlichen Planungs-, Koordinierungs-, Qualitätsmanagements-, Steuerungs- und Lenkungsressourcen seitens des Bodenseekreises, des Verkehrsverbundes bzw. der Verkehrsunternehmen, und der entsprechend erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen.
  Hierzu gehört die Weiterentwicklung der Verbundorganisation (angesichts der Bandbreite (multimodaler) Mobilitätsthemen), die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und die gemeinsamen, strategisch ausgerichteten Handlungsfelder im Bereich der SPNV-Infrastruktur und der nachhaltigen Mobilität im Bodenseeraum.
- **Initiierung von Pilotprojekten** im Hinblick auf neue Tarifmodelle, Technologien und Mobilitätsangebote.
- **Stärkung der Vernetzung und der Anbindung touristischer Ziele**, um das bestehende gute ÖPNV-System für die Bürgerinnen und Bürger sowie für Touristinnen und Touristen noch attraktiver zu gestalten und diese zu animieren, mehr Wege mit dem ÖPNV zurückzulegen und die ÖPNV-Nachfrage anzuheben.

7 Maßnahmenkonzeption

In diesem Kapitel wird die Maßnahmenkonzeption zu den verschiedenen Handlungsfeldern im Detail beschrieben. Übergeordnetes Ziel der Maßnahmenkonzeption ist die Ausgestaltung und Umsetzung der Ziele und Anforderungen an den ÖPNV im Bodenseekreis entsprechend den Festlegungen des Anforderungsprofils des NVP.

Die Maßnahmenkonzeption umfasst Maßnahmen und Prüfaufträge:

- **Maßnahmen** sind konkrete (Planungs-) Vorhaben zur Verbesserung und Weiterentwicklung des multimodalen Mobilitätssystems im Bodenseekreis, die im Zeitraum von fünf Jahren (2025 – ca. 2029, jedoch abhängig von genehmigungsrechtlichen Laufzeiten ggf. auch nach 2029) umgesetzt werden sollen. Die Umsetzung der einzelnen Projekte hängt insbesondere ab von der finanziellen Leistungsfähigkeit des Bodenseekreises und steht daher unter diesem Finanzierungsvorbehalt.
  Die konkrete Konzeption der einzelnen Maßnahmen (z. B. Fahrplankonzeption oder Umsetzungsplanung auf Basis des NVP) und insbesondere die damit verbundenen verkehrlichen, infrastrukturellen, betrieblichen und weiteren Wirkungen und die damit einhergehenden finanziellen Wirkungen werden daher jeweils in den Gremien des Bodenseekreises beraten und die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen beschlossen.

- **Prüfaufträge** sind Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, für die weiterer Untersuchungs- und Abstimmungsbedarf im Rahmen der konkreten Umsetzung besteht. Dazu können z. B. weitere Nachfrage- und/ oder Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zählen sowie die Prüfung möglicher umfangreicherer Umsetzungskonzepte und Verknüpfungen mit Linien in benachbarten Verkehrsräumen.

Die Bewertung der Maßnahmen erfolgt in Kap. 8.

7.1 Anregungen zur Weiterentwicklung des SPNV-Angebots

Neben den nachfolgend konkret beschriebenen Maßnahmen und Prüfaufträgen mit weiterem Untersuchungsbedarf im Handlungsfeld Netz und Angebot bestehen zum Ausbau des SPNV-Netzes und -Angebotes Anregungen des Bodenseekreises.

Aus Sicht des Bodenseekreises sind folgende Maßnahmen und Planungen für die Weiterentwicklung des SPNV relevant:

- Sicherung des bestehenden SPNV-Angebotes und ausreichender Kapazitäten
- Umsetzung der Planungen zum Ausbau und zur Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn, Verdichtung des SPNV-Angebotes zwischen Friedrichshafen

und Radolfzell auf ein tagesdurchgängig halbstündliches Angebot der Regionalbahn sowie stündliche schnelle RE-Verbindungen sowie Einrichtung neuer Haltepunkte

- Verdichtung des SPNV-Angebotes zwischen Friedrichshafen und Lindau auf ein tagesdurchgängig halbstündliches Angebot der Regionalbahn (nach der Umsetzung eines notwendigen Infrastrukturausbaus) sowie stündliche schnelle RE-Verbindungen mit den RE-Halten Kressbronn und Langenargen, dabei auch Verbesserung der Umsteigebeziehungen zu den Zügen Richtung Vorarlberg/Schweiz bzw. Richtung Wangen – Memmingen – München
- Verdichtung des SPNV-Angebotes zwischen Friedrichshafen und Ravensburg auf ein tagesdurchgängig halbstündliches Angebot der Regionalbahn sowie zwei schnelle tagesdurchgängige RE-Verbindungen pro Stunde (mit Halt in Meckenbeuren)
- Umsetzung der vom Land angestrebten Durchbindung der Linie RE3 von Ulm nach Basel und damit insbesondere auch für die Städte und Gemeinden im Bodenseekreis eine deutliche Verbesserung durch mehr Direktverbindungen an die Fernverkehrsknoten. Weiterhin plant das Land kurz- bis mittelfristig schnelle grenzüberschreitende Verbindungen von Friedrichshafen nach Vorarlberg. Hierzu soll der REX Friedrichshafen – Lindau – Schruns eingeführt werden. Das stündliche Angebot im Expressverkehr bleibt wie heute bestehen.
- Prüfung der Einrichtung einer länderübergreifenden schnellen SPNV-Verbindung entlang des Bodensees (z. B. in Form der bereits in der Schweiz, Vorarlberg und bis Lindau-Reutin verkehrenden S-Bahn-Linie S7)
- Weiterführung der Planungen für ein „bodo-Ringzug"-Konzept, mit dem neue Bahnverbindungen zwischen dem östlichen Kreisgebiet und den Nachbarlandkreisen entstehen sollen
- Ausweitung der Bedienungszeiten auf den Schienenstrecken im Bodenseekreis

Generelle Themen

- Dringend erforderlich ist die Verbesserung der Betriebsstabilität und der Pünktlichkeit auf allen Schienenstrecken im Bodenseekreis. Im Verspätungsfall sollen Kunden an den betreffenden Bahnhöfen rechtzeitig und ausreichend informiert werden.
- Die Kapazitäten für Fahrgäste, aber auch für die Mitnahme von Fahrrädern sowie Gepäckstücken in den Fahrzeugen sind aufgrund der großen Bedeutung des SPNV-Angebotes auch im touristischen Verkehr zu erhöhen.
- Um die benötigten Fahrzeuge im SPNV uneingeschränkt einsatzfähig zu halten, sollen die Kapazitäten für die regelmäßige Wartung der Fahrzeuge erheblich gesteigert werden.

- Die Fahrgastinformation (z.B. Wegeführung zu den Bushaltestellen) an Bahnhöfen und Haltepunkten sind zu verbessern. Dabei soll auch der Fahrscheinverkauf an Servicestellen bzw. die Bereitstellung von Fahrscheinautomaten in ausreichender Anzahl geprüft werden.

7.2 Handlungsfeld Netz und Angebot

7.2.1 Maßnahmen

Folgende Maßnahmen sind im Handlungsfeld „Netz und Angebot“ vorgesehen:

Maßnahme **MA 1**	**Umsetzung der noch ausstehenden Angebotsverbesserungen im Rahmen der Umsetzung der Vision 2024**
Beschreibung	Mit dem in den letzten Jahren entwickelten und bereits in großen Teilen umgesetzten Konzept Vision 2024 wurden bereits zahlreiche Angebotsverbesserungen auf vielen Linien im Bodenseekreis erreicht (vgl. Kap. 4.2.2). Die noch nicht umgesetzten Maßnahmen der Vision 2024 werden als Maßnahme im NVP aufgenommen.
Konkretisierung	Umsetzung der noch ausstehenden Angebotsverbesserungen ■ MA 1.1) Linie 7377 Überlingen – Ludwigshafen (Verdoppelung auf Stundentakt Montag - Freitag) in Kombination mit Linie 677 ■ MA 1.2) Linie 7379 Verlängerung mit Erweiterung über Heiligenberg hinaus bis Illmensee mit Anschluss Richtung Pfullendorf (ggf. auch Prüfung einer Durchbindung der Linie), Bad Saulgau, Meßkirch und Ravensburg ■ MA 1.3) Linie 7389 Überlingen – Sipplingen – Ludwigshafen (Wiedereinführung Stundentakt Montag - Freitag) ■ MA 1.4) Linie 7394 Friedrichshafen – Konstanz (durchgehender Stundentakt) ■ MA 1.5) Linie 200 Friedrichshafen – Kressbronn – Lindau (Ausweitung Fahrten bis/ab Lindau von April - Oktober)
Umsetzung	Umsetzung in mehreren Schritten
Weitere Akteure	■ Verkehrsunternehmen ■ bodo

Maßnahme MA 2	Ausweitung der Bedienungszeiten auf den Linien im Bodenseekreis
Beschreibung	Im Anforderungsprofil des NVP sind die Bedienungszeiten festgelegt, die in den einzelnen Bereichen des Kreises und den verschiedenen Angebotsstufen umgesetzt werden sollen. Die im Anforderungsprofil festgelegten Bedienungszeiten sind auf verschiedenen Linien noch nicht komplett umgesetzt. In dieser Maßnahme wird daher die Ausweitung der Bedienungszeiten gegenüber dem bestehenden Fahrplan auf den betreffenden Linien vorgesehen, dies betrifft auch den Busverkehr, insbesondere zusätzliche Fahrten abends und am Wochenende sowie zusätzliches Fahrtenangebot an Ferientagen.
Konkretisierung	Umsetzung der Ergänzung von mehr als zwei Fahrtenpaaren in der Schwachverkehrszeit auf folgenden Linien: 238, 7379, 7382, 7383, 7392, 7394, 7384, 7377, 7381, 7389, 7396, 7397, 7546, 7587
Umsetzung	Umsetzung in mehreren Schritten
Weitere Akteure	■ Verkehrsunternehmen ■ Bodo ■ benachbarte Landkreise

Maßnahme MA 3	Einrichtung eines direkten Linienverkehrsangebots zwischen Oberteuringen und Meckenbeuren
Beschreibung	Ergebnis der Analyse ist, dass die Orte im Bodenseekreis untereinander (v.a. in Bezug auf die zentralen Orte) sowie zu Zielen in den benachbarten Kreisen mit dem Achsenkonzept des NVP verbunden sind. Es fehlt eine Relation im Achsenkonzept, die nicht bereits auch Bestandteil des Konzepts Vision 2024 ist, und zwar die Relation zwischen Oberteuringen und Meckenbeuren.
Konkretisierung	■ Umsetzung mit einer neuen Linie Oberteuringen – Blankenried – Ettenkirch – Brochenzell - Meckenbeuren ■ Bedienung im Stundentakt ■ Prüfung Anschluss an die Linie 700 in Oberteuringen Richtung Konstanz bzw. Ravensburg und in Meckenbeuren von und nach Friedrichshafen sowie zum SPNV in Meckenbeuren ■ Prüfung einer Verlängerung von Meckenbeuren nach Tettnang (mit Integration der Linie 238), um das Ortszentrum und das Gewerbegebiet Meckenbeuren ohne Umstieg bis Tettnang zu bedienen ■ Prüfung einer Verlängerung nach Markdorf bzw. nach Wittenhofen/Deggenhausertal (um von dort Anschluss zur Linie 700 und zum Stadtbusverkehr Friedrichshafen zu erreichen)
Umsetzung	■ ab Dezember 2025
Weitere Akteure	■ Verkehrsunternehmen ■ Bodo

Maßnahme MA 4	Verbesserung des Busangebots zwischen Friedrichshafen und dem Ravensburger Spieleland in Meckenbeuren
Beschreibung	Verbesserung des Busangebots im Abschnitt zwischen Friedrichshafen und dem Ravensburger Spieleland in Meckenbeuren, beispielsweise durch die Linie 7934
Konkretisierung	Anpassung der durchgängigen und vertakteten Linienführung der Linie 7394 – nicht nur als saisonale Linie – von Friedrichshafen nach Meckenbeuren (weiter zum Ravensburger Spieleland in Meckenbeuren-Liebenau während der Öffnungszeiten des Spielelands). Dabei sollte eine nachfragegerechte Taktung verknüpft mit der direkten Anbindung an den Bahnknoten und den Fährhafen Friedrichshafen geschaffen werden. Um Parallelverkehre zu vermeiden, sollte

	eine Anbindung des RE-Haltes Meckenbeuren und eine Erreichbarkeit aus stark frequentierten Familien-Urlaubsorten (u.a. von den großen Campingplätzen wie in Markdorf oder Kressbronn) geprüft werden.
Umsetzung	Sukzessive ab Dezember 2025
Weitere Akteure	■ Verkehrsunternehmen ■ Bodo

Maßnahme **MA 5**	**Ausweitung des emma-Bedarfsverkehrsangebots im östlichen Bodenseekreis und Prüfung weiterer Einsatzbereiche im Bedarfsverkehr**
Beschreibung	Einrichtung eines emma-Bedarfsverkehrangebotes im östlichen Bodenseekreis. Eine Anmeldung ist vor der Mitfahrt bis 60 Minuten vor Abfahrt telefonisch oder online über die Fahrplanauskunft oder die bodo-App möglich. Geprüft werden soll zudem die Einrichtung weiterer Bedarfsverkehre in den Bereichen des Bodenseekreises, in denen durch die Umsetzung der Angebotsverbesserungen der Vision 2024 und die bereits dargestellten Maßnahmen im Linienverkehr noch nicht die Anforderungen an die Bedienungsqualität in den Ergänzungsbereichen erfüllt werden.
Konkretisierung	Eingesetzt werden sollen im Bedienungsbereich im östlichen Bodenseekreis in den Kommunen Neukirch, Kressbronn, Langenargen, Eriskirch und Tettnang je Bediengebiet ein bis zwei Kleinbusse bzw. 8-Sitzer, die auch elektrisch betrieben werden können. So kann eine bessere Anbindung an kleinere Ortschaften wie Langnau, Oberlangnau und die einzelnen Weiler erfolgen. Die Ausgestaltung in den weiteren noch zu prüfenden Bedienungsbereichen ist noch im Detail zu entwerfen. **Weitere Informationen und Handlungsfelder werden in einer separaten Projektuntersuchung näher erläutert.** **Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichtes (Entwurf NVP) ist die separate Projektuntersuchung noch nicht abgeschlossen.**
Umsetzung	Sukzessive ab Dezember 2025
Weitere Akteure	■ Verkehrsunternehmen ■ Kommunen ■ Bodo

7.2.2 Prüfaufträge

Folgende Prüfaufträge sind im Handlungsfeld „Netz und Angebot“ vorgesehen:

Prüfauftrag PA 1	Einrichtung weiterer Regiobuslinien
Beschreibung	Geprüft wird die Profilierung bestehender und ggf. die Einrichtung weiterer Regiobuslinien im Bodenseekreis, wie beispielsweise folgende Linien: ■ Linie 7377 in Verbindung mit Linie 7389 von Überlingen nach Stockach ■ Linie 7394 von Konstanz über Friedrichshafen nach Meckenbeuren und Spieleland Ravensburg
Umsetzung	Bearbeitung Prüfauftrag im Jahr 2025
Weitere Akteure	■ Verkehrsunternehmen ■ Bodo ■ Landkreis Konstanz

Prüfauftrag PA 2	Aufteilung der Linie 7537
Beschreibung	Geprüft wird die Aufteilung des heutigen Fahrtenangebotes der Linie 7537 nach ihren jeweiligen Verkehrsfunktionen im Bodenseekreis (Abschnitt Oberteuringen – Markdorf – Meersburg) und im Landkreis Ravensburg (Ravensburg – Taldorf) auf zwei getrennte Linien sowie die Zuordnung der durchgehenden Fahrten z. B. zur Linie 700.
Umsetzung	Bearbeitung Prüfauftrag im Jahr 2025
Weitere Akteure	■ Verkehrsunternehmen ■ Bodo ■ Landkreis Ravensburg

Prüfauftrag PA 3	Prüfung des Gesamtangebotes in den Korridoren Friedrichshafen - Überlingen - Sipplingen und Friedrichshafen - Konstanz
Beschreibung	Geprüft wird das Gesamtangebot im Korridor Friedrichshafen – Überlingen – Sipplingen und Friedrichshafen - Konstanz unter Berücksichtigung der verschiedenen Zielgruppen und Relationen. Berücksichtigt werden soll dabei das komplette Angebot im Bahn-, Bus- und Fährverkehr in den genannten Korridoren für eine verbesserte Vertaktung, sich ergänzenden Fahrplagen und einer optimierten Anschlussbildung, ei-

	ner wirtschaftlichen Bedienung mit einer attraktiven Anbindung der wichtigen Nachfragepotenziale und Ziele und einem transparenten Liniennetz für die Fahrgäste. Relevante Buslinien, die in die Betrachtung mit einfließen sollten, sind die Linien 111, 700, 7389, 7394, 7395 (und ggf. noch weitere Linien in den genannten Korridoren). Folgende Prüfpunkte sollten dabei betrachtet werden: ■ Schließung der Taktlücken der heutigen Linie 100 am frühen Vormittag und in den Abendstunden ■ Alternative Bedienungsmöglichkeiten im Bereich des emma-Verkehrs 682, falls dieser nicht zuverlässig weiter bedient werden kann ■ Fahrplanmäßige Abstimmung des Bus- und Schienenangebotes auf der Relation Überlingen – Sipplingen ■ Verbesserung des Angebotes bis nach Sipplingen in den Sommermonaten und der Umsteigebeziehungen aus dem Raum Sipplingen Richtung Affenberg ■ Prüfung einer optimierten Abstimmung der Fahrpläne zwischen den Linien des Stadtverkehrs Überlingen und den Regionalbusverkehren (z. B. im Raum Bambergen/Deisendorf) ■ Prüfung der Einrichtung eines bedarfsorientierten Nachtverkehrsangebotes ■ Prüfung verbesserter Umsteigebeziehungen aus dem Raum Überlingen auf die Buslinien Richtung Konstanz ■ Prüfung einer verbesserten Kooperation und gemeinsamer Rahmenbedingungen für eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, des Angebotes und der Fahrplanverlässlichkeit zwischen Busverkehr und Fährverbindung zwischen Meersburg - Konstanz
Umsetzung	Bearbeitung Prüfauftrag im Jahr 2025
Weitere Akteure	■ Verkehrsunternehmen ■ Kommunen ■ Bodo ■ Landkreis Konstanz

Prüfauftrag PA 4	**Verbesserung von Umsteigeverbindungen auf den Hauptumsteigerelationen und Anschlusssicherung**
Beschreibung	Die Fahrpläne der Linien im Regionalbusverkehr sollen so ausgelegt werden, dass definierte Umsteigeverbindungen zum SPNV sowie zwischen den Buslinien gesichert und durchgängig gewährleistet werden können. Zudem sollen die Fahrpläne der Stadtverkehre besser mit Regionalbuslinien

	abgestimmt werden, um auch zwischen Stadt- und Regionalverkehr umsteigenden Fahrgästen ein verbessertes Angebot bieten zu können. Auf der Grundlage der in Kap. 5.2 formulierten Anforderungen an die Verknüpfung soll eine standortbezogene Analyse der erforderlichen und ausreichenden Umstiegszeiten erfolgen und je Verknüpfungspunkt festgelegt werden. Dies erscheint auch in Kombination mit Wartezeitvorschriften zur Anschlusssicherung sinnvoll als wichtige und notwendige Planungsprämisse. Ferner sind geeignete Maßnahmen zur Anschlussherstellung bzw. Anschlusssicherung an Verknüpfungspunkten mit kurzen Übergangszeiten zu prüfen und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Fahrplan, die betrieblichen Belange der Fahrzeugumlaufbildung und weiterer Auswirkungen zu bewerten. Geprüft werden soll auch die Umsetzung von Maßnahmen zur Anschlusssicherung und zu abgestimmten Störungskonzepten im kombinierten Fähr- und Busverkehr, wo dieser den Bodenseekreis sowie Anschlüsse zum bzw. Auswirkungen auf den ÖPNV tangiert, um beispielsweise bei ungeplanten Ausfällen, aber auch bei planbaren Einschränkungen wie z. B. Streikfälle ein Ersatzkonzept für die Fahrgäste vorhalten zu können.
Umsetzung	Bearbeitung Prüfauftrag im Jahr 2025
Weitere Akteure	■ Verkehrsunternehmen ■ Bodo ■ Benachbarte Landkreise

Prüfauftrag PA 5	**Verbesserung der Erreichbarkeit touristischer Ziele im Kreisgebiet und benachbarten Verkehrsräumen**
Beschreibung	Die Verbesserung der Erreichbarkeit touristischer Ziele im Kreisgebiet sowie in benachbarten Verkehrsräumen mit dem ÖPNV wird insbesondere durch ein im Fahrtenangebot und Bedienungszeiten auf die relevanten touristischen Zeiten ausgerichtetes ÖPNV-Angebot erreicht werden. Auf zahlreichen Relationen besteht bereits ein gutes Angebot durch die Umsetzung der Angebotsverbesserungen im Zuge der Vision 2024. Berücksichtigt werden sollen dabei auch die Ergebnisse der Marktforschungsstudie von DBT, Regio Konstanz-Bodensee-Hegau und bodo.

Für weitere, nicht von diesen Linien bediente, Relationen bzw. Ziele sind weitere Möglichkeiten zur verbesserten Anbindung touristischer Ziele und touristisch relevanter Veranstaltungen sowie von Festen zu prüfen. Diese Veranstaltungen ziehen nicht nur eine hohe Zahl an Besuchern an, sondern stellen auch einen zentralen Bestandteil des regionalen Freizeitangebots dar. Eine adäquate Anbindung dieser Events durch den öffentlichen Verkehr würde nicht nur zur Entlastung des Individualverkehrs beitragen, sondern auch die Attraktivität des Bodensees als ganzjähriges Reiseziel weiter steigern.

Geprüft werden soll ferner die Verbesserung der Anbindung der Top10-Ausflugsziele an das grenzüberschreitend relevante SPNV-Netz aus/in Richtung Lindau-Reutin, Friedrichshafen Hafen (-Romanshorn) und Schaffhausen. Geprüft werden soll eine verbesserte Abstimmung des Fahrplans der Fährverbindung Meersburg – Konstanz mit den die Fähre nutzenden Linien 700 und 7394. Ziel soll sein, verringerte Wartezeiten der Busse an den Fähranlegern zu erreichen. Ferner soll geprüft werden, wie auch aus anderen Relationen (z. B. aus dem Korridor Heiligenberg – Salem) ein Umstieg auf die die Fähre nutzenden Buslinien von und nach Konstanz verbessert werden kann.

Damit eine attraktive Fähr- bzw. Schiffsverbindung zwischen den ÖV-Knoten Romanshorn und Friedrichshafen auch nachhaltig und langfristig gesichert werden kann, sind auch landseitige Maßnahmen zu prüfen und umzusetzen, welche die Verbindungsqualität und die Zuverlässigkeit der Verbindung über den Bodensee wesentlich verbessert, z. B. planerische und operative Sicherstellung geeigneter Fähre-/Busanschlüsse des Stadtverkehrs und besonders der Regionalbuslinien aus bzw. in Richtung Eriskirch – Kressbronn (–Lindau), Meckenbeuren – Spieleland, Tettnang – Wangen (inkl. Anbindung des Bodenseeairports), Bodenseeairport – Tettnang – Spieleland – Ravensburg sowie Meersburg – Überlingen, die Wiederherstellung der verlässlichen, umsteigefreien Direktanbindung des Hafenbahnhof mit möglichst allen Fahrten der wichtigen Regionalbuslinie 7395, die Verbesserung der Barrierefreiheit bzw. Leitsysteme zwischen Fähr-/Schiffsanlegern und dem Busbahnhof bzw. Bahnsteiganlagen des Hafenbahnhofs.

Berücksichtigt werden sollen auch absehbare Auswirkungen der Umsetzung der Maßnahme Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm: Die erwartbaren Effekte mit der Fertigstellung dieser Projekte auf Fahrzeit und damit auf Ver-

	lagerungseffekte im Tagesausflugsverkehr ab 2026/2027 sollten bei der Bearbeitung des Prüfauftrages berücksichtigt werden sowie die daraus folgenden Auswirkungen auf den Kapazitätsbedarf im SPNV und ÖPNV für das angegliederte Netz innerhalb der Bodenseeregion, besonders im Bereich touristischer Hotspots (Seelinie / Ausflugsziele), betrachtet werden. Für die Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern sollen die Ausstattungsmöglichkeiten der Fahrzeuge auf touristischen Linien geprüft werden. Ferner sollen an Mobilitätsstationen und Bike+Ride-Anlagen der Ausbau von Lademöglichkeiten für Pedelecs vorgesehen werden.
Umsetzung	■ Umsetzung in mehreren Schritten im Zusammenhang mit den kommenden Ausschreibungen
Weitere Akteure	■ Kommunen ■ Bodo ■ Bodensee Tourismus

Prüfauftrag **PA 6**	**Prüfung der Ausweitung weiterer Bedienungsangebote bei bestehenden Kapazitätsproblemen oder entstehendem Fahrgastpotenzial und weiterer Fahrplananpassungen**
Beschreibung	Für verschiedene Relationen werden von den Kommunen, dem Kreisjugendrat, den Verkehrsunternehmen, dem ÖV Bodenseeraum, dem VCD und weiteren Akteuren Vorschläge für die weitere Ausweitung des Bedienungsangebots oder Anpassungen des Fahrplans formuliert. Diese Ausweitungen und Anpassungen werden auf der Grundlage der Anforderungen, wie sie im NVP insbesondere zur Netzhierarchie und zur Bedienungsqualität sowie zur Netz- und Fahrplangestaltung formuliert sind, und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und unter Berücksichtigung bereits bestehender weiterer Verkehre geprüft und hinsichtlich der verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen bewertet. Beispielhaft werden folgende Vorschläge formuliert: ■ Linie 226: Verdichtung des Fahrtenangebotes zwischen Meckenbeuren und Tettnang sowie die Ausweitung des Angebotes in den Abendstunden ■ Verdichtung des Fahrtenangebotes zwischen Tettnang und Ravensburg sowie nach Langenargen und Friedrichshafen ■ Prüfung einer verbesserten Anbindung von Markdorf-Riedheim (z. B. mit der Linie 7382) unter Berücksichtigung des vorhandenen emma-Verkehrs

	■ Bessere fahrplanmäßige Abstimmung der Linie X12 und des SPNV im Korridor Friedrichshafen – Markdorf und verbesserte Anschlüsse vom SPNV auf die Linie X12 ■ Prüfung der Einrichtung von Sonderverkehren im Rahmen des ÖPNV-Angebotes, z. B. bei Veranstaltungen und Festen im Bodenseekreis, zur Entlastung des motorisierten Individualverkehrs
Umsetzung	Bearbeitung Prüfauftrag im Jahr 2025
Weitere Akteure	■ Kommunen ■ Verkehrsunternehmen ■ Bodo ■ benachbarte Landkreise

7.3 Handlungsfeld Betrieb und Infrastruktur

7.3.1 Maßnahmen

Das Maßnahmenkonzept im Handlungsfeld „Betrieb und Infrastruktur“ umfasst folgende Maßnahmen:

Maßnahme MB 1	**Umsetzung von ganzheitlichen Busbeschleunigungs- und -bevorrechtigungsprogrammen**
Beschreibung	Es ist ein umfassendes Programm zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV zu konzipieren und umzusetzen. Dieses Programm soll Maßnahmenkonzepte zur Optimierung und Stabilisierung des Betriebsablaufs beinhalten, z. B. durch ■ Prüfung der Einrichtung von eigenen Trassen und Busspuren, mit den entsprechenden Vorkehrungen, damit der MIV diese Trassen nicht auch nutzen kann (geregelte Ein-/Durchfahrtbeschränkungen z. B. durch Schranken, Poller etc.), ■ Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen, ■ Anlage von Haltestellenkaps: Bei Haltestellenkaps reicht die Haltestelle bis an den Fahrbahnrand. Der Bus kann so fast komplett gerade die Haltestelle anfahren. ■ Bevorrechtigung der ÖPNV-Achse an Rechts-vor-Links-Knotenpunkten ■ Umsetzung weiterer wirksamer Maßnahmen (z. B. Prinzip der dynamischen Straßenraumfreigabe) zur Verkürzung der Reisezeiten, der Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität (z. B. zur Reduzierung der Haltestellenaufenthaltszeiten und zur Beschleunigung des Fahrgastwechsels). Die dynamische Straßenraumfreigabe ermöglicht eine zeitliche Trennung (i.S.d. Freigabe) der Verkehrsträger und somit eine Art der Beschleunigung im Straßenverkehr.
Konkretisierung	Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen als Maßnahme wären dringend erforderlich an folgenden Bereichen im Bodenseekreis: ■ Meckenbeuren: Kreuzung Lindauer / Hangenstraße sowie B30/Moosstraße und Kreuzung B30 / Bahnhofsstraße ■ Tettnang: Martin-Luther-Straße, Lindauer Straße, Wangener Straße ■ Kressbronn: Bahnhofstraße/Hauptstraße Eine Prüfung der Einrichtung von Bus-/Umweltspurabschnitten auf zweispurigen Streckenabschnitten je Richtung sollte an folgenden Abschnitten vorgenommen werden:

	■ zwischen Immenstaad und Hagnau und ■ zwischen Stetten und Hagnau Eine Prüfung des Einstiegs an allen Türen im Regionalbusverkehr sollte zumindest entlang der Seeufergemeinden vorgenommen werden, da ein ausschließlicher Vordereinstieg auch in den Ufergemeinden nicht mehr in der Praxis regelmäßig praktiziert werden kann. Maßnahmen zur Neuordnung und -aufteilung von Straßenräumen durch bauliche Maßnahmen sind ebenfalls zwischen Stetten, Hagnau und Immenstaad, aber auch an den zentral frequentierten Haltestellen wie Friedrichshafen, Stadtbahnhof und um Tettnang, Bärenplatz zu prüfen. **Weitere Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV im Straßenverkehr werden in einer separaten Projektuntersuchung „Verbesserung der Infrastruktur (insbesondere Busbeschleunigung)“ näher erläutert.**
Umsetzung	■ Im Rahmen von Straßensanierungen aber an kritischen Stellen auch kurzfristiger umsetzbar ■ Sukzessive Umsetzung ab dem Jahr 2026
Weitere Akteure	■ Kommunen ■ Straßenbaulastträger ■ Verkehrsunternehmen

Maßnahme MB 2	**Sukzessive Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe**
Beschreibung	Gemäß des SaubFahrzeugG müssen die für den Linienverkehr eingesetzten Busse auf emissionsarme/-freie Antriebe umgestellt werden. Es ist eine ergebnisoffene Untersuchung unter Berücksichtigung der bestehenden bzw. durch die Maßnahmenkonzeption des NVP anzupassenden Linienführungen, Fahrpläne und Umlaufplanungen zu erarbeiten, auf welche Antriebsformen umgestellt werden soll. Der Fokus sollte dabei verstärkt auf erneuerbare Energien gelegt werden, um eine nachhaltige Entwicklung sicherzustellen. Davon abhängig sind weitere Fragestellungen insbesondere in Bezug auf die Infrastruktur zur Ladung oder Betankung der Fahrzeuge (Betriebshöfe, Zwischenladungen bzw. –betankung), aber bezogen auf Fragestellungen für eventuelle Vergaben (z. B. zur Einsatzdauer der Fahrzeuge etc.).

	In Abhängigkeit der Entscheidung über die Wahl der Antriebsform gilt es, sowohl die organisatorischen, die finanziellen als auch die technischen Rahmenbedingungen für das gesamte Kreisgebiet zu konkretisieren.
Konkretisierung	■ Bei der Umstellung der Fahrzeugflotte auf andere Antriebsformen sind die infrastrukturellen und finanziellen Folgen zu berücksichtigen (z.B. Ladestationen, zusätzliche Anlagen auf dem Betriebshof bzw. Um- oder Neubau des gesamten Betriebshofs, veränderte Sicherheitsvorkehrungen, Fahrzeugmehraufwand, Vorhaltung weiterer Reservefahrzeuge, zusätzliche Investitionen und finanzieller Aufwand für die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger) ■ Ggf. sind die Linienführungen und Fahrzeugumläufe den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen (kürzere Laufzeiten, veränderte Wartungszeiträume, Ladeerfordernis etc.).
Umsetzung	Sukzessive ab 2025
Weitere Akteure	■ Bodo ■ Kommunen ■ Energieversorger ■ Verkehrsunternehmen

Maßnahme MB 3	**Pflege und Aktualisierung Haltestellendatenbank**
Beschreibung	Die Haltestellendatenbank des bodo dient der Bestandserfassung aller Haltestellen im Bodenseekreis. Die Haltestellendatenbank bietet die Grundlage für einen Maßnahmenplan zur Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur und der Bewertung der Umsetzung der Anforderungen an die Barrierefreiheit. Die systematische und flächendeckende Erfassung der Ausstattungsmerkmale wird kontinuierlich fortgesetzt, neue oder sich in der Lage veränderte Haltestellen werden fortlaufend aktualisiert. Die Daten fließen in eine umfassendere Mobilitätsdatenbank ein. Bei Veränderungen an Haltestellen (z. B. in Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau) übermitteln die Baulastträger (i.d.R. Städte und Gemeinden) dem bodo entsprechende Informationen, um die Haltestellendatenbank aktuell zu halten.
Konkretisierung	Implementierung in eine übergreifende Mobilitätsplattform
Umsetzung	■ Fortlaufend

Weitere Akteure	■ Straßenbaulastträger ■ Bodo

Maßnahme MB 3	**Erstellung eines Konzepts zur Einrichtung von Mobilitätsstationen**
Beschreibung	Ziel der Maßnahme ist die verbesserte multimodale Nutzung des ÖPNV mit ergänzenden Mobilitätsangeboten. Die Errichtung von Mobilitätsstationen führt verschiedene Mobilitätsangebote und Services an einem Ort räumlich zusammen und erleichtert so den Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere. Sie dienen als sichtbare Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Umweltverbunds und vernetzen gleichzeitig systematisch verschiedene Mobilitätsangebote in direkter räumlicher Verbindung. Je nach Standort und räumlicher Lage können Mobilitätsstationen etwa in ländlichen oder städtischen Räumen unterschiedlich ausgestattet sein und unterschiedliche Anforderungen erfüllen. Eine detaillierte Handlungsempfehlung zum Aufbau von Mobilstationen im Bodenseekreis ist in einer separaten Projektuntersuchung „Verbesserung der Infrastruktur (insbesondere Mobilstationen)“ zu entnehmen.
Konkretisierung	■ Prüfung der vorgenommenen Kategorisierung für Mobilitätsstationen für den Bodenseekreis ■ Gemäß der Kategorisierung der Mobilitätsstationen Erarbeitung eines Standortkonzepts (z. B. Ausbau und die Erweiterung von geeigneten Bahnhöfen und Knotenpunkten des ÖPNV zu Mobilitätsstationen, Benennung und Prüfung von weiteren planerisch sinnvollen Standorten auch im ländlichen Raum) ■ Aufbau bzw. Ausbau der Dachmarke für Mobilitätsstationen seitens des Landes Baden-Württemberg mit der Definition bzw. Anwendung einheitlicher Standards und Corporate Design, koordiniert durch den bodo ■ Prüfung der tariflichen Verknüpfung von ÖPNV-Angeboten und anderen Mobilitätsdienstleistern in einer Mobilitätskarte bzw. einem digitalen Buchungs- und Abrechnungssystem, Integration in digitale Mobilitätsplattformen (u.a. Info zur Auslastung; Prüfung der Einbindung in die Plattform bodo-App) ■ Prüfung der technischen Weiterentwicklung des Zugangsmechanismus z. B. mittels eTicket oder Kundenkarte ■ Prüfung des erforderlichen Informationsangebots zu den Mobilitätsangeboten und zu weiteren Serviceangeboten

	im Umfeld von Mobilitätsstationen und weiteren (ggf. ortsspezifischen) Ausstattungsmerkmalen (z. B. Schließfächer, Werkstätten, Packstationen) ■ Prüfung, ob die Koordination von Planungsprozessen, Förderung etc. durch den bodo übernommen werden sollte ■ Prüfung der Integration von P+R-, B+R-Anlagen und Taxistellplätzen in das Konzept der Mobilitätsstationen ■ Prüfung des Ausbaus und/ oder der Neueinrichtung von Park+Ride-Anlagen im Kreisgebiet (und deren Bewirtschaftung) ■ Prüfung des Ausbaus von Bike+Ride-Anlagen im Kreisgebiet ■ Eruierung von Fördermöglichkeiten ■ Erarbeitung eines konkreten Umsetzungskonzeptes **Weitere Informationen und Handlungsfelder werden in einer separaten Projektuntersuchung „Verbesserung der Infrastruktur (insbesondere Mobilstationen)" näher erläutert.** **Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichtes (Entwurf NVP) ist die separate Projektuntersuchung noch nicht abgeschlossen.**
Umsetzung	■ Sukzessive ab dem Jahr 2025
Weitere Akteure	■ Kommunen ■ Straßenbaulastträger ■ andere Mobilitätsdienstleister

Maßnahme MB 5	Maßnahmen zur Sicherstellung des Fahrpersonals
Beschreibung	Mit dem aktuellen Mangel an Fahrpersonal haben die Verkehrsunternehmen zu kämpfen. Daher müssen die Verkehrsunternehmen ein attraktiver Arbeitgeber sein. Dazu trägt neben einer fairen Entlohnung auch das Bereitstellen von Sozialräumen und sanitären Anlagen an den Endhaltestellen bei. In den Verkehrsverträgen soll der Aufgabenträger sicherstellen, dass das beauftragte Verkehrsunternehmen ausreichend Fahrpersonal zur Verfügung hat, um den ausgeschriebenen Verkehr zu gewährleisten und auch in Störungsfällen flexibel reagieren zu können. Verkehrsunternehmen, aber auch weitere Akteure wie z. B. Straßenbaulastträger, können folgende Maßnahmen ergreifen: ■ Gezielte Rekrutierung von Ruheständlern ■ Gezielte Rekrutierung von Studierenden zur Abdeckung von Spitzen und Wochenenden ■ Proaktiv mehr Teilzeitangebote schaffen ■ Rekrutierung aus und in Drittstaaten, vom Westbalkan und der EU ■ Ausstattung von Verknüpfungspunkten und Endhaltestellen mit Sanitären Einrichtungen und ggf. weiteren Ausstattungselementen wie Aufenthalts-/ Sozialräumen, Umkleidemöglichkeiten und Küchen mit Verpflegungsmöglichkeiten für das Fahrpersonal vorhalten
Konkretisierung	Beachtung ausreichender Kapazitäten und Reserve an Fahrpersonal in den Ausschreibungen bzw. Verkehrsverträgen
Umsetzung	Sukzessive im Rahmen neuer Ausschreibungen
Weitere Akteure	■ Bodo ■ Verkehrsunternehmen

7.3.2 Prüfaufträge

Das Maßnahmenkonzept im Handlungsfeld „Betrieb und Infrastruktur“ umfasst folgende Prüfaufträge:

Prüfauftrag PB 1	Verbesserung der Verknüpfung zur Anbindung an das Klinikum Friedrichshafen
Beschreibung	Verbesserung der Anbindung des Klinikums Friedrichshafen durch eine neue Verknüpfungssituation am Haltepunkt Man-

	zell bzw. Bushaltestelle Manzell Brücke. Zu prüfen ist die Einrichtung einer Stichfahrt der Linie 5 (oder 4) des Stadtverkehrs zum Haltepunkt Manzell mit einer Wendemöglichkeit und Ausbau des Einmündungsbereichs Dornierstr./Schnetzenhauser Straße und Einrichtung einer neuen Haltestelle. Dadurch resultieren kurze Umstiegswege zur Seelinie 7395 (auf der Brücke) und zur RB 31.
Umsetzung	Bearbeitung Prüfauftrag im Jahr 2025
Weitere Akteure	■ Stadt Friedrichshafen ■ Verkehrsunternehmen ■ Bodo

Prüfauftrag PB 2	**Verbesserung der Verknüpfung zur Anbindung an das Bodenseecenter und ZF/Zeppelin GmbH in Friedrichshafen**
Beschreibung	Prüfung verbesserter Umstiegsmöglichkeiten zwischen BOB am Haltepunkt Löwental bzw. den Linien R45/7547 aus Richtung Tettnang in Richtung Bodenseecenter und ZF-Werk 2/Zeppelin (Linie 7394 fährt bereits über ZF-Werk 1/Flugplatzstr.) und Prüfung geeigneter alternativer Verknüpfungspunkte für die Verbesserung der Anbindung. Der Bodenseekreis übernimmt bereits Aufgaben, die in der Zuständigkeit der Stadt Friedrichshafen liegen.
Umsetzung	Bearbeitung Prüfauftrag im Jahr 2025
Weitere Akteure	■ Stadt Friedrichshafen ■ Verkehrsunternehmen ■ Bodo

Prüfauftrag PB 3	**Prüfung der Einrichtung von weiteren ÖPNV-Haltestellen**
Beschreibung	Die Bewertung der bestehenden Erschließungswirkung sowie die Entwicklung neuer Gebiete zeigt einzelne Defizite in der Erreichbarkeit mit dem ÖPNV-Angebot auf. Ferner bestehen Wünsche nach weiteren Linienweganpassungen. ■ Um diese Erschließungsdefizite abbauen zu können ist die Einrichtung neuer Haltestellen zu prüfen, u.a. in folgenden Bereichen: Markdorf: südliche Wohngebiete ■ Salem, Gewerbegebiet Raiffeisenmarkt: Prüfung einer zusätzlichen Haltestelle in der Nähe des Kreisverkehrs für die Linien 7396 und 7397

	■ Taisersdorf (Panoramaweg): Prüfung einer zusätzlichen Haltestelle in Höhe des Feuerwehrhauses ■ Sipplingen: Prüfung der Verlegung der Haltestelle Strandbad und Einrichtung einer Bushaltestelle im Kernort ■ Überlingen: Einrichtung zusätzlicher Haltestellen im Gewerbegebiet "Überlingen, Oberried II" auch für alle Regionalbus-Linien. Dies ist für die passenden Linien auch im Bereich des neuen Gewerbegebietes "Oberried V" zu prüfen. ■ Im Bereich Überlingen Nord sollte ein Verknüpfungspunkt mit attraktiver Aufenthaltsqualität gestaltet werden, der in vielen Fällen eine Alternative zum Umweg über die Innenstadt von Überlingen sein kann und für attraktive Verbindungen zwischen den Quell- und Zielorten im Bereich Heiligenberg / Lippertsreute / Herdwangen / Owingen / ÜB-Bambergen / Salemertal / Uhldingen-Mühlhofen von Bedeutung sein kann. Darüber hinaus sollen weitere Anregungen hinsichtlich einer Linienweganpassung (bzw. zusätzlicher Anbindungen von Haltestellen in Bereichen mit Erschließungsdefiziten an die bestehenden Linien) geprüft werden wie beispielsweise in Salem mit der Anbindung von Buggensegel, Oberstenweiler, Abzw. Tüfingen, Stefansfeld Keltenring und Rickenbach.
Umsetzung	Kurz- bis mittelfristig bei neu errichteten Haltestellen
Weitere Akteure	■ Straßenbaulastträger ■ Kommunen ■ Bodo ■ Verkehrsunternehmen

Prüfauftrag PB 4	**Anpassung von zentralen Busverknüpfungspunkten an das verbesserte ÖPNV-Angebot (ZOB-Konzepte)**
Beschreibung	Durch die Umsetzung der Vision 2024 ist das Fahrgastaufkommen und der Fahrzeugeinsatz gestiegen. Um dennoch einen planmäßigen Betriebsablauf gewährleisten zu können, muss geprüft werden, ob die Verknüpfungspunkte für den Angebotsausbau ausreichend dimensioniert sind. Wenn dies nicht der Fall ist, soll der Ausbau der Verknüpfungsanlage erfolgen. Die Größe der zu wählenden Verknüpfungsanlage ist für jeden Busverknüpfungspunkt individuell abzuwägen.

Umsetzung	Kurzfristig bei Anlagen, die sich negativ auf den Betriebsablauf auswirken, andernfalls mittelfristig bei der Erneuerung der Anlagen
Weitere Akteure	■ Kommunen ■ Verkehrsunternehmen

Prüfauftrag **PB 5**	**Verbesserung der Ausstattung an Haltestellen und Verknüpfungspunkten**
Beschreibung	Die Verbesserung der Ausstattungsmerkmale an Haltestellen und Verknüpfungspunkten wird sukzessive auf der Grundlage der im NVP formulierten Anforderungen vorgenommen. Zuständig sind hier die jeweiligen Straßenbaulastträger. Der bodo unterstützt und koordiniert ggf. anfallende Arbeiten. Grundlage hierzu sind die Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau (Programm zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen entsprechend den Standards im Anforderungsprofil) sowie zur Verbesserung der Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität. Maßnahmen sind z. B. ■ Umsetzung der Barrierefreiheit (vgl. Maßnahme im Querschnittsthema Barrierefreiheit) ■ Kälte- und Wärmeschutz sowie Sonnenschutz in den Warteräumen, beheizte Sitzflächen, ggf. in Kombination mit Solarpanels auf den Dächern ■ qualitativer Ausbau der Haltestellen nicht nur an den Verknüpfungspunkten, sondern auch im Außenbereich ■ Umsetzung der Haltestellen-Standards an allen Haltestellen (insbesondere dort, wo ein zeitnaher barrierefreier Umbau nicht erfolgt) ■ Maßnahmen zur Umsetzung und Digitalisierung der Fahrgastinformation (eINK-Paper) ■ Prüfung von digitalen Fahrgastinformationssystemen für die Bushaltestellen an bedeutenden ÖPNV-Verknüpfungspunkten, an denen mehrere Buslinien und der Bahnverkehr angebunden sind ■ Ausstattung von betrieblich geeigneten Endhaltestellen mit sanitären Einrichtungen für das Fahrpersonal, ggf. auch für Fahrgäste ■ Begrünung der Wartehallen

	■ Berücksichtigung der Fördermöglichkeiten
Umsetzung	Fortlaufend
Weitere Akteure	■ Straßenbaulastträger ■ Bodo

Prüfauftrag **PB 6**	**Barrierefreier Ausbau der Haltestelleninfrastruktur**
Beschreibung	Die Herstellung der gesetzlich vorgeschriebenen vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV (s. § 8 Abs. 3 PBefG) ist ein relevanter Bestandteil des NVP. Um barrierefreie Wegeketten zu ermöglichen, setzt sich der Bodenseekreis dafür ein, dass die Haltestellen sowie ihre Zuwegungen entsprechend den Anforderungen in Kapitel 5.4.1 ausgebaut werden. Ein Umsetzungskonzept mit einer Priorisierung der Aus- und Umbaumaßnahmen an den einzelnen Haltestellen sowie die Formulierung von Ausnahmen erfolgt auf der Basis der aktualisierten Haltestellendatenbank des bodo, die derzeit noch in Erarbeitung ist. Bei dem Umbau der Haltestellen ist eine einheitliche Gestaltung (Corporate Design des bodo) anzuwenden. Die Einrichtung einer Musterhaltestelle mit allen relevanten Ausstattungen kann dabei helfen, den barrierefreien Ausbau voranzubringen. Wichtig für die Umsetzung auf kommunaler Ebene sind hierzu Förderprogramme des Landes Baden-Württemberg.
Umsetzung	Sukzessive Ausbauplanung im Rahmen des skizzierten Vorgehens des NVP
Weitere Akteure	■ Straßenbaulastträger (i.d.R. Städte und Gemeinden; bei Bundes- und Landesstraßen das Regierungspräsidium Tübingen) ■ Bodo ■ Verkehrsunternehmen ■ Behinderten- und Inklusionsbeauftragte

7.4 Handlungsfeld Kommunikation und Marketing

7.4.1 Maßnahmen

Das Maßnahmenkonzept im Handlungsfeld „Kommunikation und Marketing“ umfasst folgende Maßnahmen:

Maßnahme MC 1	**Ausweitung der Verkaufs- und Informationsstellen und zielgruppenspezifischer Marketingkampagnen**
Beschreibung	Die Ausweitung der Verkaufs- und Informationsstellen soll geprüft werden. Es soll ein Netz aus Verkaufs- und Informationsstellen eingerichtet werden, um den persönlichen Kontakt mit Stammkunden und potenziellen Fahrgästen aufrechtzuerhalten und das Service-Angebot auszuweiten. Diese Maßnahme bezieht sich vor allem auf nicht-digitale Angebote, aber auch die Ausweitung des Verkaufsangebots und der Informationen auf kontaktlosem, digitalem Wege (Webseite, App, Chat- und Telefon-Möglichkeiten) soll vorgesehen werden. Ferner sollen zielgruppenspezifische Kommunikations- und Marketingkampagnen dazu führen, dass der Nutzen und die Vorteile des ÖPNV-Systems für einzelne Gruppen besser herausgestellt werden.
Konkretisierung	■ Einrichtung von Verkaufs- und Informationsstellen in möglichst direkter Nähe von hoch frequentierten Haltestellen ■ Servicestellen sollen barrierefrei auffindbar, zugänglich und nutzbar sein (z.B. barrierefreier Schalter, Tresen, etc.) ■ Aufgaben einer Servicestelle können auch vom Einzelhandel oder durch das bestehende Netz an touristischen Beratungsstellen übernommen werden und hierzu auch ein täglich erreichbarer «2nd-Level-Support» für Tourist-Infos und ggf. größere Gastgeber (z.B. Campingplätze und Hotels) eingerichtet werden ■ Des Weiteren bieten sich beispielsweise Kundencenter kommunaler Energieversorger oder auch die bwegt-Reisezentren an, welche ab 2026 in Betrieb gehen. Der künftige Betreiber ist zu Kooperationen mit Verbünden und Kommunen über die Vertriebsausschreibung der NVBW vertraglich verpflichtet, sofern dies von kommunaler Seite gewünscht und finanziert wird. ■ Tickets können beispielsweise auch in Kiosken verkauft werden. Auf diese Weise verringert sich der direkte Aufwand für

	den Aufgabenträger. Mögliche Standorte für Infostellen können z.B. in Tettnang im Stadtzentrum oder in Überlingen in der Altstadt sein. ■ Umsetzung zielgruppenspezifischer Kommunikationskampagnen, z. B. für Jugendliche über Plattformen der sozialen Medien bzw. die Mobilitäts-App „deinbodo“.
Umsetzung	■ Prüfung der generellen und lokalen Nachfrage für Servicestellen ■ Kooperation mit dem Einzelhandel teilweise kurzfristig möglich ■ Einrichtung von eigenständigen Servicestellen kann je nach Lage und Aufwand kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden ■ Prüfung der Kooperation mit zielgruppenspezifischen Einrichtungen, z. B. Senioren- oder Jugendeinrichtungen und Verbänden.
Weitere Akteure	■ Verkehrsunternehmen ■ Städte und Kommunen ■ Bodo ■ Kooperierender Einzelhandel ■ Weitere Institutionen und Verbände

Maßnahme MC 2	**Neues Liniennummernkonzept der ÖPNV-Angebote im Bodenseekreis**
Beschreibung	Eine einheitliche und einprägsame Liniennummernsystematik stärkt das Verständnis des ÖPNV-Angebotes beim Kunden und ermöglicht das Zurechtfinden auch in anderen Bereichen des Kreises. Zusammen mit weiteren Grundsätzen der Fahrgastinformation (bspw. Haltestellenbezeichnungen und Liniennetzpläne) sollen so Verunsicherungen reduziert und das Vertrauen in das Produkt ÖV gestärkt werden. Daher sollten Buslinien, die in einem dichten Takt fahren und/ oder spezielle Produkteigenschaften aufweisen (also z. B. Hauptlinien oder Verkehre mit besonderer Ausrichtung auf touristische Ziele) von regulären Buslinien abgrenzbar sein. Auch sollten Schülerlinien, die keinen Taktverkehr fahren, sondern auf die Schulzeiten abgestimmt sind, als solche gekennzeichnet werden, beispielsweise durch ein zusätzliches “E” in der Linienbezeichnung (sofern nicht ein eigener Nummernkreis dafür vorgesehen werden kann). Geprüft wird die Einrichtung eines neuen Liniennummernkonzeptes in Abstimmung mit dem bodo und den anderen benachbarten Aufgabenträgern.

Konkretisierung	Unterteilung einer hierarchischen Liniensystematik in: ■ Hauptlinien mit verbindender Funktion auf den wichtigen Achsen zwischen den zentralen Orten ■ Ergänzungslinien mit Funktion z. B. im Schulverkehr, ggf. mit Darstellung der Zuordnung zu den jeweiligen Hauptlinien in der Nummerierung ■ Freizeitlinien mit besonderer Bezeichnung (durch prägnanten Namen) bzw. Nummerierung mit eigenem Nummernkreis ■ Stadtverkehre bzw. Ortsbusse ■ Bedarfsverkehre (emma, AST und ggfs. Bürgerbusse), ggf. mit Darstellung der Zuordnung zu den jeweiligen Hauptlinien in der Nummerierung ■ 3-Stelligkeit bei Buslinien soll angestrebt werden ■ Kreisüberschreitende Linien sollen in dem neuen Konzept integriert werden Erarbeitet wird ein Umsetzungskonzept, das auch die personellen und finanziellen Auswirkungen bei der Umsetzung der Liniennummernumstellung aufzeigt. In Kapitel 10 wird näher auf die Linienkonzeption und einen Vorschlag zur künftigen Linienkonzeption eingegangen.
Umsetzung	Sukzessive ab dem Fahrplanwechsel 2025 und beginnend mit neuen Linien
Weitere Akteure	■ bodo ■ Verkehrsunternehmen ■ Benachbarte Aufgabenträger

Maßnahme **MC 3**	**Kennzeichnung der barrierefrei / niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen**
Beschreibung	Die Maßnahme umfasst eine Kennzeichnung/ Darstellung der barrierefrei / niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen in den verschiedenen Auskunftsmedien, um die Nutzung des ÖPNV für die entsprechende Nutzergruppe zu erleichtern. Vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung der internetgestützten Informationsgebung (auch im Hinblick auf eine barrierefreie Mobilitätskette im ÖPNV) ist die digitale Erfassung der Hinweise zu barrierefreien Haltestellen auszubauen.
Konkretisierung	Die elektronische Fahrplanauskunft EFA der NVBW soll die erfassten Attribute der Barrierefreiheit an Haltestellen beauskunf-

	ten; diese wird in die Fahrgastinformation auf bodo.de eingebunden. Ziel soll eine verbundweite, durchgängige, barrierefreie, elektronische Auskunftsmöglichkeit (EFA/bodo über App- und Web) unter Verwendung von Haltestellen- und Fahrzeugparametern sein.
Umsetzung	Langfristig und sukzessiv umsetzbar
Weitere Akteure	■ Bodo ■ NVBW ■ Verkehrsunternehmen ■ Kommunen

7.4.2 Prüfaufträge

Das Maßnahmenkonzept im Handlungsfeld „Kommunikation und Marketing“ umfasst folgende Prüfaufträge:

Prüfauftrag PC 1	**Prüfung Einrichtung einer multimodalen Mobilitätskarte / App**
Beschreibung	Geprüft werden soll die Einführung einer multimodalen Mobilitätskarte/ App, mit der alle öffentlichen Mobilitätsangebote im Bodenseekreis und zu den benachbarten Zentren und Verkehrsräumen in der Bodenseeregion genutzt werden können (z. B. ÖPNV, Sharingangebote, Nutzung Mobilitätsstationen sowie Bike+Ride- und Park+Ride-Plätze). Generell sollte ein einheitliches, zusammenhängendes und abgestimmtes ÖPNV- und Mobilitätsangebot ohne Brüche bei Angebotsstruktur, Tarif, Vertrieb und Angebotskommunikation/ Fahrgastinformation grenzüberschreitend für die Bodenseeregion angestrebt werden.
Umsetzung	■ Sukzessive ab dem Jahr 2025
Weitere Akteure	■ Bodo ■ Anbieter multimodaler Mobilitätsangebote

Prüfauftrag PC 2	**Aufbau Mobilitätsmanagement**
Beschreibung	Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hin zu einer nachhaltigeren Mobilität. Im Gegensatz zur klassischen Verkehrsplanung liegt der Fokus nicht auf dem Angebot, sondern auf der Nachfrage und den Bedürfnissen der Menschen.

	Mobilitätsmanagement ist zielgruppenspezifisch ausgelegt und adressiert sich direkt an die „verkehrserzeugenden Einrichtungen“. Es erfordert die Zusammenarbeit verschiedener Akteure und arbeitet integriert mit Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot.
Umsetzung	Je nach Umfang kurz- bis mittelfristige Umsetzung möglich
Weitere Akteure	■ Bodo ■ Interessierte Unternehmen

7.5 Handlungsfeld Digitalisierung, Tarif, Vertrieb und Service

7.5.1 Maßnahmen

Das Maßnahmenkonzept im Handlungsfeld „Digitalisierung, Tarif, Vertrieb und Service“ umfasst folgende Maßnahmen, die insbesondere auf den Maßnahmen der bodo-Digitalisierungsstrategie basieren:

Maßnahme MD 1	**Ausweitung der dynamischen Fahrgastinformation**
Beschreibung	Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) bieten den wartenden Fahrgästen aktuelle und auf die Situation angepasste Informationsangebote. Über digitale Anzeigen können sie so über Ankünfte, Abfahrten, Verspätungen, Ausfälle oder andere Veränderungen im ÖPNV-System informiert werden. Verknüpfungspunkte und zentrale Haltestellen sollen mit dynamischer Fahrgastinformation ausgestattet werden. Als Alternative zu den herkömmlichen Anzeigen, für die Tiefbau-Installationen notwendig sind, können auch E-Paper Anzeigen angebracht werden. Diese ersetzen die Fahrplanaushänge und können beliebige weitere Informationen darstellen. Die Stromversorgung der Anlage kann beispielsweise über Solarenergie geschehen.
Konkretisierung	■ Keine systemrelevanten Anpassungen ■ Umsetzungslösungen müssen anhand der lokalen Begebenheiten erstellt werden. ■ Einrichtung und Betreuung der DFI-Anzeigen sowie die Beschaffung und Pflege der Daten beansprucht Zeit und Arbeitskapazitäten. Daher soll im Zusammenhang mit der Ausweitung der dynamischen Fahrgastinformation die Einrichtung einer Personalstelle beim Verkehrsverbund bodo geprüft werden.

	▪ Der Kauf und die Installation von E-Paper Anzeigen werden zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen abgestimmt.
Umsetzung	▪ Nach erfolgreicher Erprobung zeitnahe Umsetzung ▪ Dabei prioritäre Behandlung stark frequentierter und systemrelevanter Haltestellen.
Weitere Akteure	▪ Straßenbaulastträger (insbesondere Kommunen) ▪ Bodo ▪ Verkehrsunternehmen

Maßnahme MD 1	**Flächendeckender Einsatz eines Fahrgastzählsystems und Reporting**
Beschreibung	Mit der Einrichtung eines umfassenden Fahrgastzählsystems werden die Voraussetzungen geschaffen, um relevante Nachfragedaten für die Analyse der Nutzung und Planung der Verkehre zu ermitteln und aussagekräftige Datengrundlagen zu erstellen für das Reporting und die Erfolgsmessung der Maßnahmen im NVP und zur Ableitung von Anpassungen und Veränderungen im Netz und Angebot.
Konkretisierung	Die Landesvorgabe erfordert eine Ausstattungsquote von 35 % aller Fahrzeuge. Durch das Durchtauschen der Fahrzeugflotte über das gesamte Liniennetz können auf allen Linien Daten erhoben werden. Der Bodenseekreis ist dem AFZS-Cluster Tübingen, in dem die Verbünde bodo und DING die Federführung übernehmen, zugeordnet und arbeitet aktuell in dem Sprengel an der Einführung von AFZS. Geprüft werden soll die Verknüpfung zur geplanten Bereitstellung eines Verkehrsmodells und zu den Mobilitätsdaten des Landes Baden-Württemberg und ggf. der Zugang zu weiteren Nutzenden.
Umsetzung	Sukzessive bei den kommenden Vergabeverfahren ab dem Jahr 2026
Weitere Akteure	▪ Bodo ▪ Verkehrsunternehmen

Maßnahme MD 3	**Digitale Anschlusssicherung**
Beschreibung	Die Anschlusssicherung spielt eine entscheidende Rolle für die Effizienz und Zuverlässigkeit des Gesamtsystems. Sie bezieht sich

	auf die Fähigkeit des ÖPNV, eine reibungslose Verbindung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu gewährleisten, sodass Fahrgäste pünktlich und ohne größere Wartezeiten ihr Ziel erreichen können. Es ist es von großer Bedeutung, dass unterschiedliche Betreiber über Schnittstellenkommunikation die Anschlüsse zwischen verschiedenen Linien und Verkehrsträgern sicherstellen.
Konkretisierung	ITCS (Intermodal Transport Control System) ist flächendeckend in den Bussen aller Verkehrsunternehmen im bodo installiert, so dass Echtzeitdaten als Grundlage für die technische Anschlusssicherung zur Verfügung stehen. Dennoch findet derzeit eine technische Anschlusssicherung weder monomodal (Bus-Bus) noch multimodal (Zug-Bus) statt. Daher sind Mindestumsteigezeiten in den identifizierten Knotenpunkten mit Priorität auf die Regiobuslinien zu definieren. Weiterhin ist eine Analyse der relevanten Anschlüsse nötig, z.B. durch eine Auswertung von Suchanfragen oder Fahrgastbewegungsdaten. So ließen sich Fahrzeitreserven für das Abwarten von Anschlüssen in die Fahrpläne integrieren und linienscharfe Wartezeitvorgaben definieren. Eine Umsetzung im ITCS und eine unternehmensübergreifende Anschlusssicherung zwischen den verschiedenen ITCS-Systemen durch die Inbetriebnahme von Schnittstellen ist vorzunehmen. Ein Pilotprojekt mit dem Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg und der NVBW, welches eine Anschlusssicherung Zug-Bus im bodo zum Ziel hat, wurde bereits gestartet.
Umsetzung	Sukzessive ab dem Jahr 2025
Weitere Akteure	▪ Verkehrsunternehmen ▪ Bodo

Maßnahme MD 4	**Elektronisches Bezahlen im Bus / Account Based Ticketing**
Beschreibung	Mit Nutzermedien wie SmartCards, Kreditkarten oder dem Smartphone kann ein aktives Check-in für die Fahrtberechtigung durchgeführt werden. Dabei ist diese Fahrtberechtigung nicht auf dem für den Check-in verwendete Nutzermedium gespeichert, sondern ist in einem digitalen Hintergrundsystem hinterlegt.
Konkretisierung	Account Based Ticketing könnte die Endausbaustufe der digitalen Bezahlung im bodo darstellen. Vorteil ist eine hohe Reichweite aller digitalen Vertriebskanäle, die

	Nutzerfreundlichkeit von Apps und das Bestpreisversprechen, um den Barverkauf in den Fahrzeugen einzustellen. Die Abstimmung mit den Nachbarverbünden und möglichst auch eine Integration grenzüberschreitender Lösungen ist hierbei perspektivisch sicherzustellen.
Umsetzung	Ab dem Jahr 2029
Weitere Akteure	▪ Verkehrsunternehmen ▪ Bodo ▪ Nachbarverbünde

Maßnahme MD 5	**Verbesserung des Kundenservice mit Hilfe von digitalen Technologien**
Beschreibung	Anforderungen und Wünsche der Fahrgäste entwickeln sich ständig weiter und die ÖPNV-Betreiber im Bodenseekreis müssen sich auf diese Veränderungen einstellen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Wichtige Maßnahmen sind im konsistenten Kundenservice über verschiedene Kanäle hinweg vorzunehmen. Anfragen und Probleme unabhängig vom gewählten Kommunikationskanal sind effektiv zu bearbeiten, sei es über Telefon, E-Mail, Chat, soziale Medien oder Live-Chat auf der Website. Die Personalisierung und individuellen Bedürfnisse sowie Präferenzen der Fahrgäste sind zu berücksichtigen.
Konkretisierung	Unternehmen sollten Self-Service-Optionen wie FAQ-Bereiche, Wissensdatenbanken und interaktive Chatbots bereitstellen, um Kunden die Möglichkeit zu geben, schnell und bequem Antworten auf ihre Fragen zu finden. Die Integration von Künstlicher Intelligenz (KI) stellt eine Chance dar, mittels KI-gesteuerten Chatbots und virtuellen Assistenten Kundenanfragen automatisch zu beantworten und einfache Probleme zu lösen. Durch den Einsatz von KI können Unternehmen den Kundenservice effizienter gestalten und gleichzeitig personalisierte Unterstützung bieten.
Umsetzung	Ab dem Jahr 2029
Weitere Akteure	▪ Verkehrsunternehmen ▪ Bodo

7.5.2 Prüfaufträge

Das Maßnahmenkonzept im Handlungsfeld „Digitalisierung und Service“ umfasst folgende Prüfaufträge:

Prüfauftrag PD 1	Weiterentwicklung zum Mobilitätsverbund bodo
Beschreibung	In enger Kooperation mit dem übrigen Verbundlandkreisen soll die Weiterentwicklung zu einem gemeinsamen Mobilitätsverbund mit der Dachmarke bodo geprüft werden, um den sich stetig verändernden Anforderungen an ein öffentliches Mobilitätssystem mit Aufgaben und Funktionen im Bereich Vertrieb, Tarif, Marketing, Kommunikation und Digitalisierung sowie weiteren Aufgabenfeldern gerecht zu werden. Mögliche Themen im Sinne eines multimodalen Mobilitätsverbundes sind die weitere Integration ergänzender Mobilitätsangebote wie z. B. Bike- und Car-Sharing Angebote, E-Mobilitätsangebote, die Einrichtung von Schnittstellen sowie die übergreifende Bereitstellung von Informations-, Tarif- und Vertriebssystemen. Auch hier gilt, dass ein einheitliches, zusammenhängendes und abgestimmtes ÖPNV- und Mobilitätsangebot ohne Brüche bei Angebotsstruktur, Tarif, Vertrieb und Angebotskommunikation/ Fahrgastinformation grenzüberschreitend für die Bodenseeregion angestrebt werden soll.
Umsetzung	Schrittweise Entwicklung in ständiger Abstimmung des bodo mit den Aufgabenträgern.
Weitere Akteure	■ Bodo ■ Benachbarte Aufgabenträger

Prüfauftrag PD 2	Prüfung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung des Tarifs, Vertriebs und Services im Bodenseekreis und in der Bodenseeregion
Beschreibung	■ Geprüft werden soll die Verbesserung der vertrieblichen Durchgängigkeit und eine volle Tarifintegration der Katamaran-Verbindung Friedrichshafen – Konstanz, der Fähre Meersburg – Konstanz und der Personenschifffahrt Überlingen – Wallhausen sowie der Fährverbindung Romanshorn – Friedrichshafen in den ÖPNV-Tarif. ■ Geprüft werden sollen zudem, die bestehenden Vertriebssysteme der Schifffahrt und der touristischen Ausflugsziele – insbesondere im Zusammenhang mit der Bodensee Card PLUS – in die Ent- und Weiterentwicklung eines Kontroll- und Ticketingsystems zu integrieren. Dies würde nicht nur die Wirtschaftlichkeit solcher Systeme, sondern auch deren Verständlichkeit und Attraktivität aus Sicht der Gäste deutlich erhöhen. ■ Beim Ausbau von Fahrgastzählungs-, Erfassungs- und Kontrollsystemen, wie beispielsweise der geplanten Integration des

	VDV-Barcodes in die EBC, soll geprüft werden, ob touristische Leistungsträger (soweit es die Anforderungen des Öffentlichkeitsprinzips für Mobilitätsdaten zulassen) Zugang zu den Mobilitätsdaten erhalten können. ■ Ferner soll geprüft werden, die bestehende Mobilitätsgarantie für alle ÖPNV-Nutzer in vergleichbarem Umfang anzubieten, unabhängig vom gelösten Tarif. Dazu gehören besonders auch Urlaubs- und Tagesgäste, besonders wenn letzte oder nur stündlich bestehende Anschlüsse auch im grenzüberschreitenden Verkehr nicht mehr erreicht werden. ■ Geprüft werden soll die Abstimmung einer seeumgreifenden, gemeinsamen Kommunikationsstrategie für den ÖPNV und SPNV im Sinne des Zielbildes Raum und Verkehr der IBK. Das öffentliche Verkehrsnetz soll grenzüberschreitend als verbindendes, homogenes und miteinander vernetztes SPNV-Gesamtangebot im Sinne einer "S-Bahn Bodensee" wahrgenommen werden, welches alle Städte und Achsen der Vierländerregion miteinander verbindet. ■ Geprüft werden soll die Möglichkeit, die Soll- Fahrpläne der Fähre Meersburg-Konstanz in der Fahrplanauskunft abbilden zu können. Dies gilt in einem weiteren Schritt auch für Angaben zum Tarif und Vertrieb, sofern nicht zeitnah auch eine vertriebliche bzw. tarifliche Integration gelingt. ■ Prüfung Einführung lokaler Ortstarife Durch die Siedlungsstruktur oder andere kleinräumige Einflüsse kann in manchen Kommunen eine höhere Nachfrage an ÖPNV innerhalb der Kommune bestehen. Um dem nachzukommen, soll geprüft werden, dass Kommunen einen lokalen Ortstarif einführen können, der preislich unter dem Standard-Tarif im bodo-Gebiet liegt. Dabei ist zu beachten, dass der bodo-Tarif gehalten wird. Ein weiteres Anwachsen des Tarifdschungels soll hierbei vermieden werden. Es soll eine standardisierte Vorgehensweise für einen kommunalen Tarif entwickelt werden, der gleichermaßen für alle Gemeinden gilt. Unterschiedliche und vielzählige Ortstarife stehen im Kontrast zu einfachen und leistungsgerechten Tarifen. Eine monetäre Tarifauffüllung muss durch die jeweilige Kommune erfolgen.
Umsetzung	Sukzessive ab dem Jahr 2025
Weitere Akteure	■ Kommunen ■ Bodo ■ ÖV Bodenseeraum ■ Benachbarte Aufgabenträger ■ Verkehrsunternehmen

Prüfauftrag PD 3	Weiterer Ausbau der Zusammenarbeit mit den relevanten Akteuren im Mobilitätsbereich
Beschreibung	▪ Die Fortsetzung der bereits intensiven Zusammenarbeit der vergangenen Jahre zwischen dem Bodenseekreis, den Städten und Gemeinden, dem bodo und den benachbarten Aufgabenträgern und Verbünden, dem ÖV Bodenseeraum und den touristischen Partnern und Verbänden sowie den Verkehrsunternehmen und weiteren Akteuren in der Bodenseeregion ist unabdingbar, um die in diesem NVP beschriebenen Maßnahmen und Prüfaufträge zu den verschiedenen Themenfeldern weiter zu bearbeiten und umzusetzen. ▪ Aufgabe ist auch, zu prüfen, welche weiteren Akteure (z. B. zielgruppenspezifische Gruppen von Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Verkehrs) in den Kooperationsprozess zur Verbesserung des öffentlichen Mobilitätssystems eingebunden werden sollen und in welcher Form eine zielgerichtete Abstimmung, Projektarbeit und Informationsfluss stattfinden kann. ▪ In diesem Zusammenhang gilt es ebenfalls die finanziellen Zuständigkeiten zu prüfen ▪ Ferner sollen bestehende Abläufe und Prozesse beleuchtet und Verbesserungen für künftige Abstimmungs- und Beteiligungsprozesse erarbeitet werden.
Umsetzung	▪ Kurzfristig realisierbar ▪ Fortlaufende und kontinuierliche Zusammenarbeit notwendig
Weitere betroffene Akteure	▪ Bodo ▪ Verkehrsunternehmen ▪ Benachbarte Aufgabenträger und Verbünde ▪ ÖV Bodenseeraum ▪ Touristische Partner ▪ Weitere Mobilitätsanbieter

Prüfauftrag PD 4	Verbesserung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste und des Fahrpersonals im ÖPNV
Beschreibung	Fahrgäste und Fahrpersonal sollen sich zu jeder Zeit während der Fahrt im ÖPNV sicher fühlen. Zentrale Anforderung bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist die leichte, sichere, einfache und bequeme Nutzbarkeit des ÖPNV. Besonders in den Schwachverkehrszeiten bzw. abends / nachts kommt es immer wieder zu Zwischenfällen, die zu Hemmnissen in der ÖPNV-Nutzung bei den Fahrgästen führen können. Der Handlungsspielraum und das Sicherheitsgefühl können durch die genannten Anpassungen ebenfalls erheblich gesteigert werden. Um in Falle von Pandemien o.ä. schnell und adäquat reagieren zu können, ist ein Maßnahmenplan (Pandemie- und Krisenplan)

	vorzusehen. Dieser sieht zusätzlich zu den gesetzlichen Regelungen und Vorschriften sowie behördlichen Anordnungen temporäre (Hygiene-)Maßnahmen vor, die maximalen Gesundheitsschutz für Fahrpersonal und Fahrgäste gewährleisten.
Umsetzung	Je nach Umfang kurz- bis mittelfristige Umsetzung
Weitere Akteure	■ Verkehrsunternehmen ■ Kommunen

Prüfauftrag PD 5	**Prüfung eines verbesserten Monitorings im Rahmen der Qualitätssicherung sowie des Einsatzes weiterer Evaluierungs-, Analyse- und Planungstools**
Beschreibung	Geprüft werden soll die Erweiterung der im Qualitätsmanagement des bodo erfassten Parameter mit dem Ziel einer verbesserten und deutlich häufigeren Überwachung der Einhaltung der Qualitätskriterien, die im NVP als Standards beschrieben sind. Damit soll Defiziten in der derzeit durchgeführten Qualitätsmessung mit detailliert auszuarbeitenden Maßnahmen entgegengewirkt werden. Damit wird auch erreicht, dass vertraglich vereinbarte Sanktionen bei Schlechtleistungen auch tatsächlich umgesetzt werden können. Ferner wird die Einrichtung eines Evaluierungssystems in Abstimmung mit dem bodo geprüft, um auf der Grundlage aussagekräftiger Daten (z. B. Nachfragedaten, ermittelt durch das AFZS-System) z. B. die durch die Angebotsverbesserungen und anderen Maßnahmen entstandene Nachfrageentwicklung in den einzelnen Verkehrsräumen und auf einzelnen Linien bewerten zu können. So können ggf. passgenaue Maßnahmen zur verkehrlichen und wirtschaftlichen Optimierung des Verkehrs entwickelt werden. Die Aufnahme weiterer Datengrundlagen für weitere Auswertungen ist dabei zu prüfen. Der Einsatz von weiteren Analyse- und Planungstools wird geprüft, um damit zielgerichtete planerische Aussagen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes treffen zu können. Grundlage hierfür sind die im Rahmen des weiteren Prüfauftrages ermittelten Datengrundlagen und die Einbeziehung vorhandener Tools wie z.B. das in Planung befindliche Verkehrsmodell des Landes Baden-Württemberg.
Umsetzung	Sukzessive ab dem Jahr 2025

Weitere Akteure	■ Verkehrsunternehmen ■ Bodo

Prüfauftrag **PD 6**	**Verbundweites Datenmanagement im Mobilitätsbereich**
Beschreibung	Zielstellung ist die Anbindung an die Mobilitätsdatenbank des bodo. Geprüft werden soll der Aufbau eines effizienten Datenmanagements für Mobilitätsdaten im Verkehrsverbund, welches folgende Anforderungen erfüllen muss: ■ Bestimmung der zu erfassenden Daten (z. B. infrastrukturelle Bestandsdaten, Verkehrs- und Nachfragedaten, sozialdemografische Daten, Pünktlichkeit, Auslastung, Fahrkartenverkauf, Haltestellendaten (auch für den Verkauf grenzüberschreitender Fahrausweise und für die korrekte Tarifberechnung), ggf. auch Daten zur Auslastung an P+R- und B+R-Stationen) und deren Datenqualität (u. a. Übertragbarkeit, Verarbeitbarkeit) sowie jeweils deren Auswertungsform und Visualisierung sowie der jeweiligen Voraussetzungen (u. a. Datenschnittstellen) ■ Bestimmung der Institutionen, welche die Daten erfassen und aufbereiten sowie Bestimmung der Institution, die das Datenmanagement koordiniert ■ Bestimmung der Daten sowie deren Form, die Dritten zur Verfügung gestellt werden sowie Zeitpunkte und Art und Weise der Übertragung der Daten ■ Bestimmung der Aufgaben für die Planung und Evaluierung des bestehenden Angebotes, das zentrale Datenmanagement und für Reportings (Qualitätsberichte) ■ Aufbau einer Datenbank sowie eines Datenmanagementsystems
Umsetzung	Eine Mobilitätsdatenbank bei bodo befindet sich in der Aufbauphase. Sukzessive ab dem Jahr 2025
Weitere Akteure	■ Institutionen und Planungsträger im Bodenseekreis und in der Region, die über entsprechend relevante Daten verfügen ■ Bodo ■ Benachbarte Aufgabenträger ■ Verkehrsunternehmen

8 Bewertung, Wirkung, Priorisierung und Umsetzung

8.1 Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen

Der ÖPNV soll als integraler Bestandteil des Verkehrssystems im Bodenseekreis wesentlich dazu beitragen, die Standortqualität zu sichern und zu verbessern sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Region – sowohl die der Einwohnerinnen und Einwohner als auch die der Gäste – zu befriedigen. Dazu gehört auch, eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) anzubieten, um die Verkehrsproblematiken auf den verkehrsbelasteten Achsen in der Region anzugehen. Im Mittelpunkt steht dabei das Ziel einer ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltigen Abwicklung des Verkehrs im Bodenseekreis. Dies beinhaltet einen effizienten Einsatz der finanziellen Mittel und der sonstigen Ressourcen, die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen sowie den Schutz von Mensch und Umwelt vor negativen Folgewirkungen des Verkehrs.

Die Grundversorgung durch den ÖPNV ist im gesamten Bedienungsgebiet in erster Linie im Sinne der Daseinsvorsorge, jedoch ebenso unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen zu gewährleisten. Auf den Hauptkorridoren, auf denen hohe Marktpotenziale ausschöpfbar sind, soll der ÖPNV konsequent in seiner Attraktivität gepflegt und verbessert werden. Zentrale Anforderung bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist die leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit des ÖPNV für die Menschen. Sie bezieht sich u.a. auf das Fahrplanangebot, die Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen sowie der eingesetzten Fahrzeuge, auf das Tarif- und Vertriebssystem sowie auf leicht verständliche und transparente Informationen über das Angebot.

Mit den dargestellten Handlungsfeldern der Maßnahmenkonzeption, insbesondere den konkreten Maßnahmen im Bereich Netz und Angebot sowie Infrastruktur und Betrieb sowie der Bearbeitung der weiteren Handlungsfelder, sollen die formulierten Ziele in den kommenden Jahren umgesetzt werden.

Die wesentlichen verkehrlichen Wirkungen im gesamten Bodenseekreis durch die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes des NVP sind:

- Umsetzung der noch ausstehenden Angebotsverbesserungen der Vision 2024 auf einzelnen Linien, um damit auf den relevanten Achsen im gesamten Kreisgebiet sowie zu benachbarten Zielen ein attraktives ÖPNV-Angebot mindestens im Stundentakt vorhalten zu können
- Taktverdichtungen auf den nachfragestarken Achsen im Busverkehr sowie auf den Schienenverkehrsachsen tagesdurchgängig oder mindestens in den Hauptverkehrszeiten zu einem Halbstundentakt
- Einrichtung neuer und direkter Verbindungen auf Relationen, die derzeit noch nicht bedient werden
- Weitere Umsetzung eines Bedarfsverkehrsangeboten für die kleineren Orte und Ortsteile im ländlichen Raum und Zwischenräumen der im Buslinienverkehr bedienten Achsen als Zu- und Abbringer sowie für die erste bzw. letzte Meile

- Verbesserung der Bedienungsangebote im Abend- und Nachtverkehr sowie am Wochenende
- Steigerung der Zuverlässigkeit der Angebote und der Anschlüsse
- Verbesserung des Zugangs und der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Menschen
- Verbesserung der Infrastruktur an Haltestellen, Verknüpfungspunkten sowie Schnittstellen zu ergänzenden Mobilitätsangeboten
- Verbesserung der Fahrgastinformation und des Vertriebsangebots

Darüber hinaus werden verkehrliche Wirkungen auch durch die Umsetzung von Maßnahmen in den übrigen Handlungsfeldern erwartet.

Abschätzung der Veränderungen der Fahrgastnachfrage durch die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption

Für eine konkrete Ermittlung der künftigen Fahrgastnachfrage liegen zum Zeitpunkt der Neukonzeption des NVP keine aussagekräftigen Fahrgastzahlen für das bestehende Angebot vor. Daher kann nur eine grobe Abschätzung der Wirkungen erfolgen, die mit der Umsetzung der in den einzelnen Handlungsfeldern benannten Maßnahmen zu erwarten wäre. Die Prüfaufträge in den einzelnen Handlungsfeldern werden hier nicht bewertet, da für deren Umsetzung noch weitere Untersuchungen erforderlich sind und daher die verkehrlichen Auswirkungen und Veränderungen in der Fahrgastnachfrage zum jetzigen Zeitpunkt nicht seriös abgeschätzt werden können.

Grundsätzlich führen Verbesserungen im ÖPNV-Angebot zu einer Steigerung der Fahrgastnachfrage und damit auch der Einnahmen (wobei hier durch die Einführung des Deutschlandtickets der Anteil der Kostendeckung durch Fahrgeldeinnahmen bereits zurückgegangen ist). Angebotsverbesserungen im Bodenseekreis werden insbesondere durch die Umsetzung nachfolgender Maßnahmen des NVP erwartet:

- Umsetzung der noch ausstehenden Angebotsverbesserungen der Vision 2024 auf den Linien **7394** (Prio 3 der Umsetzung der Vision 2024), **200, 7377, 7379, 7389** (Prio 4 der Umsetzung der Vision 2024)
- Einrichtung einer **neuen Linie zwischen Oberteuringen und Meckenbeuren**
- **Ausweitung des Bedienungsangebots** abends bzw. am Wochenende auf zahlreichen Relationen
- **Einrichtung weiterer Bedarfsverkehrsangebote**
- Weitere Maßnahmen, die eine verbesserte Fahrtenhäufigkeit, Anbindung oder Erschließung beinhalten
- Eine Vielzahl von begleitenden Maßnahmen (in den Bereichen Infrastruktur, Marketing, Mobilitätsmanagement, Fahrgastinformation usw.).

Die größten Zuwächse in der Fahrgastnachfrage sind dabei bei den relevanten Angebotsverbesserungen auf den Achsen im Kreisgebiet sowie bei den

(bereits durchgeführten) Taktverdichtungen auf Linien im Zulauf auf Friedrichshafen und entlang des Bodensees, bei Verkehren mit Ausrichtung auf die weiteren Zentren im Kreisgebiet sowie zu benachbarten Zentren bzw. die Verknüpfungspunkte zum SPNV sowie bei einer deutlich verbesserten Anbindung von wichtigen Arbeitsplatzstandorten zu erwarten.

Grundsätzlich ist bundesweit die Fahrgastnachfrage im Sommer 2024 im Vergleich zur Zeit vor Beginn der Pandemie häufig bereits wieder auf dem gleichen Stand wie im Winter 2019/2020; je nach Auswirkungen eines stärkeren Homeoffice-Effekts bei verschiedenen Arbeitsplatzstandorten liegt sie aber auch noch unter dem Stand vor Beginn der Pandemie. Wichtiges Ziel bleibt jedoch, Fahrgäste wiederzugewinnen, die aus Angst vor einer Ansteckung oder aber aufgrund eines (z. B. durch verstärktes Arbeiten im Homeoffice) nicht mehr passenden Tarifangebots dem ÖPNV fernbleiben. Günstige Ticketangebote wie das im Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket haben dazu beigetragen, dass die Fahrgastzahlen v.a. entlang der Schienenachsen und im Verdichtungsraum angestiegen sind; in welcher Höhe und ob eine nennenswerte Fahrgaststeigerung nachhaltig über mehrere Jahre erzielt werden kann, ist derzeit jedoch auch aufgrund der unklaren weiteren Finanzierungssituation kaum abschätzbar. Eine Abschätzung der künftigen Fahrgastnachfrage durch die Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen insbesondere im Bereich des Handlungsfeldes Netz und Angebot ist, auch aufgrund der bereits im Vorfeld der Neukonzeption des NVP umgesetzten Maßnahmen auf zahlreichen Achsen im Bodenseekreis, daher nur mit großen Unsicherheiten möglich.

Basierend auf den durchschnittlichen Fahrgastnutzungen vor Pandemiebeginn wird unter Berücksichtigung einer Beibehaltung eines günstigen Deutschlandtickets und der bereits umgesetzten Maßnahmen auf den Buslinien in den beiden letzten Jahren eine Steigerung der Gesamtnachfrage im ÖPNV im Bodenseekreis um ca. 15 - 25 % geschätzt bei Umsetzung der gesamten Maßnahmenkonzeption, im Vergleich zum Zustand vor der Pandemie im Winter 2019/2020.

Zu berücksichtigen ist, dass die dargestellten Veränderungen der Fahrgastnachfrage durch Angebotsverbesserungen erst nach einer ausreichenden Erprobungsphase von rund zwei bis vier Jahren und umfangreichen Informations- und Marketingmaßnahmen zu erwarten sind.

8.2 Finanzielle Wirkungen der Maßnahmenkonzeption

Abschätzung der Veränderungen der Betriebsleistung und des finanziellen Aufwandes im ÖPNV

Für die Abschätzung der erforderlichen Betriebskostenzuschüsse werden die ermittelten Leistungsveränderungen sowie die Abschätzung der Veränderung der Einnahmesituation zugrunde gelegt.

Zu beachten ist, dass die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption abhängig ist von

- **einer positiven Beschlusslage des Bodenseekreises sowie**
- **den möglichen Umsetzungszeitpunkten bei den Verkehrsunternehmen (auch unter dem Gesichtspunkt der Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl des Fahrpersonals) und**
- **ggf. den aktuellen Genehmigungslaufzeiten bzw. künftig von möglichen Vergabezeitpunkten sowie**
- **ggf. der Umsetzung weiterer Maßnahmen z. B. im Bereich Betrieb und Infrastruktur.**

Daher ist zu erwarten, dass eine Umsetzung der Maßnahmen sukzessive in den kommenden Jahren erfolgen wird.

Zu beachten ist ferner, dass bestehende eigenwirtschaftliche Verkehre im Rahmen von Interimsvergaben (bis zu einer Bündelvergabe) ggf. nicht mehr eigenwirtschaftlich vergeben können, sondern als Bruttoverkehr den Aufgabenträger zusätzlich belasten.

Die komplette Umsetzung der Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Netz und Angebot führt zu folgenden **Mehrleistungen auf den einzelnen Linien**, bezogen auf die derzeit verkehrenden Leistungen und Fahrplankilometer**, und damit verbundenen Mehrkosten** (Annahme durchschnittlicher Kilometerkostensätze für Buslinienverkehre (4,00 - 4,50 Euro/km) auf der Basis von aktuellen Marktpreisen bei Vergaben im Regionalbusverkehr, die neben den laufleistungs- und zeitabhängigen Kosten auch die Beschaffung von Fahrzeugen für die Ausweitung von Fahrtenangeboten berücksichtigen). Berücksichtigt sind jeweils die kompletten Linienabschnitte, ggf. auch mit Abschnitten auf dem Gebiet benachbarter Aufgabenträger.

Eine Abschätzung für die benannten Prüfaufträge ist hier nicht vorgesehen.

Tabelle 39: Abschätzung Leistungsbilanz und Mehrkosten für Maßnahmen im Handlungsfeld Netz und Angebot

Bausteine der Maßnahmenkonzeption Netz und Angebot	Abschätzung Leistungsveränderungen [Fahrplankilometer/ Jahr]	Abschätzung Mehrkosten [in Euro / Jahr]
Linie 7377: Überlingen – Ludwigshafen (Verdoppelung auf Stundentakt Montag - Freitag)	+ 217.000 km	+ 868.000 - 976.500 €
Linie 7379: Verlängerung Heiligenberg - Illmensee	+ 124.000 km	+ 496.000 – 558.000 €
Linie 7389: Überlingen – Sipplingen – Ludwigshafen (Wiedereinführung Stundentakt Montag - Freitag)	+ 22.000 km	+ 88-000 - 99.000 €
Linie 7394: Friedrichshafen – Konstanz (durchgehender Stundentakt)	+ 176.000 km	+ 704.000 - 792.000 €
Linie 200: Friedrichshafen – Kressbronn – Lindau (Ausweitung Fahrten bis/ab Lindau von April - Oktober)	+ 93.000 km	+ 372.000 - 418.500 €
Linie 600 (Arbeitstitel): Einrichtung eines direkten Linienverkehrsangebots zwischen Oberteuringen und Meckenbeuren	+ 166.000 km	+ 664.000 – 747.000 €
Umsetzung der Ergänzung von Fahrtenpaaren in der Schwachverkehrszeit auf folgenden Linien **238, 7379, 7382, 7383, 7392, 7394, 7384, 7377, 7381, 7389, 7396, 7397, 7546, 7587** Berücksichtigt werden bei der Ermittlung nur die fehlenden Fahrten an den Verkehrstagen Mo-Fr	+ 359.000 km (nur Verkehrstage Mo-Fr)	+ 1.436.000 – 1.615.000 €
Zusätzliche emma-Fahrten im östlichen Bodenseekreis (Bereiche Neukirch, Kressbronn, Langenargen, Eriskirch und Tettnang)	+ 7.300 Fahrten (Abschätzung)	+ 219.000 €
Summe Mehrleistungen bzw. Mehrkosten gesamt	**1.157.000 km / 7.300 Fahrten**	**+ 4.847.000 – 5.425.500 €**

Insgesamt werden für die Maßnahmen (für die Linien jeweils auf der gesamten Linienlänge und damit auch mit Streckenanteilen bei benachbarten Aufgabenträgern) **Mehrleistungen in Höhe von rund 1,157 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr ermittelt bzw. rund 7.300 Fahrten im erweiterten emma-Verkehr**.

Unter Annahme durchschnittlicher Kilometerkostensätze für Buslinienverkehre (4,00 - 4,50 Euro/km) wird durch die (komplette) Umsetzung der Maßnahmenkonzeption eine **Steigerung der Betriebskosten in Höhe von rund 4,9 bis 5,5 Mio. Euro pro Jahr für die Gesamtleistung** abgeschätzt. Diese Werte berücksichtigen noch keine gegengerechneten Einnahmen.

Die vorgenannten Angaben sind als Richtwerte bzw. Größenordnung zu verstehen und stellen keine Preise dar, wie sie durch Verkehrsunternehmen kalkuliert werden. Veränderungen der Fahrzeugumläufe und der Fahrpersonaleinsätze, die in der Bearbeitungstiefe des NVP nicht ermittelbar sind, können zu abweichenden Preisen und damit auch Kosten führen. Ferner sind beispielsweise Leistungen in der Hauptverkehrszeit in der Regel mit deutlich höheren Kosten als in übrigen Zeiten verbunden.

Darüber hinaus hängt die Umsetzung von Maßnahmen ab von den zukünftigen finanziellen Budgetierungen bei der Haushaltsplanung des Bodenseekreises. Die konkrete Fahrplankonzeption (Umsetzungsplanung auf Basis des NVP) wird daher jeweils in den Gremien des Bodenseekreises beraten und beschlossen. Alternative Finanzierungsquellen wie z. B. Förderprogramme des Bundes oder des Landes Baden-Württemberg oder nachhaltige Finanzierungspartnerschaften mit Dritten sind dabei zu eruieren und zu nutzen.

Abschätzung Betriebskosten und erforderlicher Betriebskostenzuschuss

Der Bodenseekreis finanzierte das status-quo-Angebot im Jahr 2023 mit rund 6,93 Mio. Euro pro Jahr. Diese Kosten steigen aufgrund weiterer Realisierungsmaßnahmen der „Vision 2024“ stetig weiter und werden im Jahr 2025 nach aktueller Prognose bei ca. 8,4 Mio. Euro pro Jahr liegen.

Aus den erwarteten Mehrkosten für den ÖPNV-Betrieb (ohne Investitionskosten) im Busverkehr durch die Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld Netz und Angebot des NVP und einem abgeschätzten durchschnittlichen Kostendeckungsgrad von ca. 40 bis 50% können die erforderlichen Betriebskostenzuschüsse nach Umsetzung des kompletten Maßnahmenkonzeptes ermittelt werden.

Tabelle 40: Abschätzung Betriebskosten und Betriebskostenzuschuss

	Betriebskosten bzw. Betriebskostenzuschuss [Euro/Jahr]
Abschätzung Steigerung Betriebskosten (nach Umsetzung des kompletten Maßnahmenkonzeptes)	4.847.000 bis 5.425.500 Euro/ Jahr
Abschätzung Steigerung Betriebskostenzuschuss bei Ansatz eines durchschnittlichen Kostendeckungsgrades von ca. 40 – 50%	+ 2.533.000 bis 3.343.000 Euro/ Jahr

(nach Umsetzung des kompletten Maßnahmenkonzeptes)	
Aktueller Betriebskostenzuschuss des Bodenseekreises im Jahr 2023	6.927.000 Euro/ Jahr
Voraussichtlicher Betriebskostenzuschuss des Bodenseekreises im Jahr 2025	8.400.000 Euro / Jahr
Summe des künftigen Betriebskostenzuschuss (nach Umsetzung des kompletten Maßnahmenkonzeptes)	9.460.000 bis 10.270.000 Euro/ Jahr

Abschätzung der Investitionskosten

Die Städte und Gemeinden des Bodenseekreises planen Investitionsmaßnahmen in den kommenden Jahren. Hierzu zählt insbesondere der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen. Für die weiteren Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen entsprechend den Standards im Anforderungsprofil kann noch keine Kostenabschätzung erfolgen. Hierfür muss zunächst eine Detail- (Vorentwurfs-) Planung der einzelnen Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte vorgenommen werden. Jedoch können als pauschaler Richtwert Ausbaukosten von ca. 40.000 bis 70.000 Euro pro Halteposition angenommen werden.

Für die beschriebenen investiven Infrastrukturüberlegungen können innerhalb des NVP keine Abschätzungen zu den Kosten angestellt werden. Hierfür sind weitere Detailuntersuchungen notwendig und zum Teil bereits in Arbeit.

Weitere Kosten

Für die weiteren Maßnahmen und Prüfaufträge außerhalb des Handlungsfeldes Netz und Angebot sind zusätzliche Planungs-, Verwaltungs-, Personal-, Marketing- sowie Infrastrukturkosten zur Umsetzung des NVP notwendig.

8.3 Priorisierung und Umsetzung

Das Maßnahmenkonzept enthält zahlreiche Maßnahmen und Prüfaufträge in verschiedenen Handlungsfeldern. Mitunter sind die einzelnen Handlungsfelder stark miteinander verwoben und müssen daher gemeinsam betrachtet werden.

Erste Priorität: Diese Maßnahmen und Prüfaufträge sind besonders wichtig!

Die Stärke eines ÖPNV-Angebotes liegt v.a. in der Verfügbarkeit (Angebotsdichte) und einer guten Erschließung sowie in der guten und möglichst direkten Verknüpfung der einzelnen Linien und Verkehrsmittel miteinander. Hier hat der Bodenseekreis in den vergangenen Jahren bereits wichtige Meilensteine mit

der Umsetzung der Vision 2024 etc. erreicht, einige Maßnahmen stehen noch an und sollen mit hoher Priorität vorangetrieben werden.

Um die Stärke des ÖPNV-Angebots zu realisieren, ist sicherzustellen, dass das beauftragte Verkehrsunternehmen ausreichend Fahrpersonal zur Verfügung hat, um den ausgeschriebenen Verkehr zu gewährleisten und auch in Störungsfällen flexibel reagieren zu können. Daher ist ein wesentlicher Grundfaktor die Beachtung von ausreichend Kapazitäten und Reserve an Fahrpersonal in den Ausschreibungen bzw. Verkehrsverträgen durch definierte Pönalen. Der Auftragnehmer hat für die Einstellung des erforderlichen Personals Sorge zu tragen. Bei Ausfall eines Fahrers sorgt der Auftragnehmer für rechtzeitigen Ersatz.

Diese Stärke kann der ÖPNV aber vor allem dann nutzen, wenn die Fahrzeuge pünktlich sind (Verzögerungen im ÖPNV über die gesamte Reiseweite führen zu deutlich größeren Verspätungen als im MIV, z.B. bei Anschlussverlust) und mit einer attraktiven Reisegeschwindigkeit (im besten Fall ähnlich schnell wie der Pkw oder nur geringfügig langsamer) die Beförderung übernehmen. Wenn der ÖPNV in der Lage ist, stetig und störungsfrei zu verkehren und damit Anschlüsse gehalten werden bzw. keine Reisezeitnachteile entstehen, kann er gegenüber dem MIV als attraktive Alternative auftreten, weshalb die Beschleunigung des ÖPNV im Bodenseekreis als weitere prioritäre Aufgabe in der Umsetzung des NVP gilt.

Die Umsetzung der Barrierefreiheit ist ebenfalls ein Handlungsfeld, das mit Vorrang voranzutreiben ist. Adressaten sind hier v.a. die zuständigen Straßenbaulastträger, in deren Zuständigkeit der Neu- und Umbau von Haltestellen fällt, aber auch der Bodenseekreis und der bodo, die die Datengrundlage für das Haltestellenkataster und die Kriterien für die Priorisierung der Umsetzung entwickeln und aktuell halten.

Schließlich ist es wichtig, aufkommensstarke Haltestellen und Verknüpfungspunkte (auch für künftig wachsende ÖPNV-Verkehre) attraktiv hinsichtlich ihrer Ausstattungsmerkmale und Kapazitäten zu gestalten, sowie die Vorbereitungen zu intensivieren, klimafreundliche Antriebe im ÖPNV zu realisieren.

Daher werden folgende Maßnahmen und Prüfaufträge als besonders wichtig bewertet, die mit Priorität vorbereitet und umgesetzt werden sollten, um den weiteren ÖPNV-Ausbau im Bodenseekreis durchführen zu können:

Handlungsfeld „Netz und Angebot“

- Umsetzung der noch ausstehenden Angebotsverbesserungen im Rahmen der Umsetzung der Vision 2024
- Ausweitung der Bedienungszeiten auf den Linien im Bodenseekreis

Handlungsfeld „Betrieb und Infrastruktur“

- Sicherstellung des Fahrpersonals

- Umsetzung von ganzheitlichen Busbeschleunigungs- und -bevorrechtigungsprogrammen

Handlungsfeld „Kommunikation und Marketing“

- Kommunikation und Marketing der bereits umgesetzten und mit dem Maßnahmenkonzept des NVP noch weiter vorgesehenen Angebotsverbesserungen im ÖPNV-System im Bodenseekreis

Zweite Priorität: Umsetzung weiterer Maßnahmen und Prüfaufträge

In 2. Priorität sind die weiteren Maßnahmen und Prüfaufträge der dargestellten Handlungsfelder umzusetzen, z. B. die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation und Aktivitäten im Marketing und Mobilitätsmanagement.

Grundsätzlich erfolgt die Umsetzung der Maßnahmen in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsbeteiligten (z.B. Städte und Gemeinden, bodo, Vertretern der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen, benachbarten Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, Straßenbaulast- und Schulträgern, Interessensvertretern wie den Behindertenverbänden etc.) durch jeweilige Beschlüsse der Gremien des Bodenseekreises.

9 Bildung von Linienbündeln

Mit der Bildung von Linienbündeln gem. § 9 Abs. 2 PBefG wird die planerische Grundlage entwickelt, auch künftig die relevanten Voraussetzungen für einen verkehrlich und wirtschaftlich optimalen Betrieb der ÖPNV-Angebote im Bodenseekreis zu schaffen. Damit verbunden ist die Zielsetzung, auch künftig Synergieeffekte realisieren zu können, damit den Fahrgästen weiterhin zum einen attraktive, aufeinander abgestimmte Fahrpläne angeboten werden können und zum anderen für den Aufgabenträger eine möglichst wirtschaftliche Erbringung der Verkehrsleistung ermöglicht wird.

Zur Umsetzung werden die Genehmigungslaufzeiten in den jeweiligen Linienbündeln harmonisiert, um eine den Anforderungen des PBefG entsprechende gebündelte (Wieder-)Erteilung der Liniengenehmigungen nach erfolgtem Ausschreibungswettbewerb zu ermöglichen.

9.1 Kriterien für die Festlegung von Linienbündeln

Für die Festlegung von Linienbündeln können grundsätzlich folgende Kriterien herangezogen werden:

- Prüfung einer optimalen Verkehrsintegration (z. B. Berücksichtigung aufeinander abgestimmter Verkehrsangebote, einheitlicher Marktauftritt),
- verkehrliche Verflechtung (z. B. systematische Verknüpfungsmöglichkeiten innerhalb eines Teilnetzes),
- betriebliche Optimierungspotenziale (z. B. Möglichkeiten für betriebliche Synergieeffekte) und
- wirtschaftliche Verflechtungen (z. B. Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien unter dem Gesichtspunkt der Angebotsgestaltung).

Zur Gewährleistung der Diskriminierungsfreiheit sollten sich Linienbündel nicht gezielt an den Strukturen der vorhandenen Verkehrsunternehmen orientieren, indem z. B. Betriebshofstandorte einzelner Unternehmen im Konzept berücksichtigt werden und die betriebliche Planung auf diese Vorgaben ausgerichtet werden.

Es werden weiterhin folgende methodische Grundsätze berücksichtigt:

- Als Grundlage werden die zentralörtliche Gliederung (Oberzentrum, Mittel- und z. T. auch Unter-/Kleinzentren), die Hauptverkehrsachsen sowie die relevanten (i. d. R. weiterführenden) Schulstandorte herangezogen.
- Die verkehrliche und betriebliche Verknüpfung von Linien spielt eine herausragende Rolle: Linien mit parallelen Linienwegen, gemeinsam bedienten Haltestellen, einem abgestimmten Fahrtenangebot, mit hohen Umsteigendenzahlen (also i. d. R. aufeinander abgestimmte Zubringer- und Hauptlinien) sollten in einem Linienbündel zusammengefasst werden, da die Abstimmung des Fahrplans und damit auch der betrieblichen Planung

einen wesentlichen Bestandteil des integrierten ÖPNV-Angebotes ausmacht (und sich meist auch auf das ökonomische Ergebnis der Linien auswirkt). Bei langlaufenden Linien soll der verkehrliche Schwerpunkt ausschlaggebend sein für die Zuordnung zu einem Linienbündel.

- Ein Linienbündel sollte über mindestens einen „Verknüpfungspunkt" verfügen, an dem eine betriebliche Verknüpfung der Linien eines Linienbündels hinsichtlich eines optimalen Fahrzeugumlaufs über mehrere Linien des Linienbündels möglich ist.
- Ferner werden die Netzkategorien im ÖPNV berücksichtigt sowie bestehende Produktebenen (vor allem Stadtbus- und Ortsverkehre).

Gegebenenfalls werden einzelne Verkehre nicht im Konzept berücksichtigt oder weiterhin als Einzellinien betrachtet, wenn das ÖPNV-Angebot z. B. keine wesentlichen verkehrlichen Verflechtungen mit anderen Linien aufweist, nur saisonal oder in den Nachtstunden verkehrt oder bei bedarfsgesteuerten Verkehren keine betrieblichen Verknüpfungsmöglichkeiten zum Linienverkehr hat.

9.2 Konkrete Ausgestaltung der Linienbündel für den Bodenseekreis

Konkret werden für die Bildung von Linienbündeln im Bodenseekreis folgende Kriterien berücksichtigt:

Raumstrukturelle Kriterien

- Zentralörtliche Gliederung:
  - Oberzentrum Friedrichshafen
  - Mittelzentrum Überlingen
  - Unterzentren Markdorf, Meckenbeuren, Salem, Tettnang
  - Kleinzentren Kressbronn, Meersburg
- Relevante (weiterführende) Schulstandorte: Friedrichshafen, Kressbronn, Markdorf, Meersburg, Meckenbeuren, Salem, Tettnang, Überlingen
- Relevante (weiterführende) Schulstandorte in angrenzenden Kreisen: Konstanz, Ravensburg, Wangen im Allgäu, Sigmaringen, Bad Saulgau, Pfullendorf, Wald

Verkehrliche Kriterien

- Integrierte (linienübergreifende, korridorbezogene und im Fahrplan aufeinander abgestimmte) ÖPNV-Angebote in den Korridoren
- Gemeinsame Linienwege und aufeinander abgestimmte Bedienung von Haltestellen und/oder Erschließung bestimmter Ortsteile
- Verkehrlich relevante Verknüpfungspunkte, bei denen betreffende Linien mit hohen Umsteigezahlen möglichst in einem gemeinsamen Teilnetz gebündelt werden sollten (vgl. Übersicht in Kap. 6.1.4).

Marketingspezifische Kriterien:

- Gemeinsame Tarif-, Vertriebs- und Kommunikationsstrategie sowie Marketingaktivitäten in allen Verkehrsräumen durch den Verkehrsverbund bodo.
- Spezifische Vermarktung von Stadtverkehren in Friedrichshafen, Überlingen, Tettnang

Für die Bewertung der kreisgrenzenüberschreitenden Linien wird folgende Vorgehensweise gewählt:

- Bewertung der Zuordnung der relevanten verkehrlichen Funktion zum jeweiligen Aufgabenträger und entsprechende Berücksichtigung.
- Berücksichtigung der Erschließungs- und Verbindungsfunktion, der relevanten Verknüpfungsfunktion sowie von weiteren Merkmalen wie Funktionen im Schulverkehr etc.

Die kreisgrenzenüberschreitenden Linien in benachbarte Landkreise werden wie nachfolgend dargestellt bei der Bildung von Linienbündeln im Bodenseekreis berücksichtigt.

Tabelle 41: Kreisgrenzenüberschreitende Linien

Linie	**Linienweg**	**Betroffener Landkreis außerhalb Bodenseekreis**	**Bewertung**	**Berücksichtigung BSK**
41	Wilhelmsdorf – Ilmensee - Deggenhausertal	Sigmaringen, Ravensburg	Verkehrsfunktion überwiegend im Bodenseekreis	ja
42 (genehmigungsrechtlich)	Wittenhofen - Horgenzell	Ravensburg	Verkehrsfunktion überwiegend im Bodenseekreis	ja
103	Bodnegg – Prestenberg - Bodnegg	Ravensburg	Verkehrsfunktion überwiegend im LK Ravensburg	nein
104	Tannau – Bodnegg	Ravensburg	Verkehrsfunktion überwiegend im LK Ravensburg	nein
105.1	Bodnegg – Lindau – Bodnegg	Ravensburg, Lindau	Verkehrsfunktion überwiegend im LK Ravensburg	nein

Linie	Linienweg	Betroffener Landkreis außerhalb Bodensee-kreis	Bewertung	Berücksichti-gung BSK
105.2	Bodnegg – Wangen - Bodnegg	Ravensburg	Verkehrsfunk-tion überwie-gend im LK Ravensburg	nein
222	Tettnang - Bodnegg	Ravensburg	Verkehrsfunk-tion überwie-gend im Bo-denseekreis	ja
226	Tettnang - Meckenbeu-ren	Ravensburg	Verkehrsfunk-tion überwie-gend im Bo-denseekreis	ja
500	Sigmaringen – Überlingen	Sigmaringen	Verkehrsfunk-tion überwie-gend im Bo-denseekreis	nein
677	Überlingen - Bonndorf	Konstanz	Verkehrsfunk-tion überwie-gend im Bo-denseekreis	ja
680	Pfullendorf - Heiligenberg	Sigmaringen	Verkehrsfunk-tion überwie-gend im Bo-denseekreis	ja
700	Ravensburg – Konstanz	Ravensburg, Konstanz	Verkehrsfunk-tion überwie-gend im Bo-denseekreis	ja
7376	Rengolds-hausen/ Herdwangen – Pfullendorf	Sigmaringen	Verkehrsfunk-tion überwie-gend im LK Sigmaringen	nein
7377	Überlingen - Stockach	Konstanz	Verkehrsfunk-tion überwie-gend im Bo-denseekreis	ja
7378	Überlingen - Owingen – Herdwangen - Pfullendorf	Sigmaringen	Verkehrsfunk-tion überwie-gend im LK Sigmaringen	nein

Linie	Linienweg	Betroffener Landkreis außerhalb Bodensee-kreis	Bewertung	Berücksichti-gung BSK
7380	Heiligenberg - Pfullendorf	Sigmaringen	Verkehrsfunk-tion überwie-gend im Bo-denseekreis	ja
7381	Überlingen – Salem – Wit-tenhofen – Urnau – Kap-pel - Horgen-zell	Ravensburg	Verkehrsfunk-tion überwie-gend im Bo-denseekreis	ja
7385	Deggen-hausertal - Wilhelmsdorf	Ravensburg	Verkehrsfunk-tion überwie-gend im Bo-denseekreis	ja
7389	Überlingen – Stockach	Konstanz	Verkehrsfunk-tion überwie-gend im Bo-denseekreis	ja
7392	Stockach – Überlingen/ Pfullendorf	Konstanz	Verkehrsfunk-tion überwie-gend im Bo-denseekreis	ja
7394	Friedrichs-hafen – Konstanz	Konstanz	Verkehrsfunk-tion überwie-gend im Bo-denseekreis	ja
7537	Ravensburg - Meersburg	Ravensburg	Verkehrsfunk-tion überwie-gend im Bo-denseekreis	ja
7547	Friedrichs-hafen – Wangen	Ravensburg	Verkehrsfunk-tion überwie-gend im Bo-denseekreis	ja
R45	Ravensburg – Friedrichs-hafen	Ravensburg	Verkehrsfunk-tion überwie-gend im Bo-denseekreis	ja

9.3 Ergebnis der Bildung von Linienbündeln

Im Ergebnis werden für den Bodenseekreis neun Linienbündel vorgesehen (die Bezeichnung der Linienbündel sind als Arbeitstitel anzusehen; Stand der Fahrplankilometer ist der Fahrplan 2024).

Tabelle 42: Übersicht Linienbündel

Linienbündel	Bereich (u.a. mit diesen Städten bzw. Gemeinden)	Anzahl Linien	Fahrplankilometer pro Jahr
Stadtverkehr Überlingen	Überlingen	10	ca. 322.000
Stadtverkehr Friedrichshafen	Friedrichshafen	17	ca. 2.200.000
Stadtverkehr Tettnang	Tettnang	2	k.A.
Südost	Kressbronn, Tettnang, Meckenbeuren, Friedrichshafen	10	809.298
Ost	Kressbronn, Neukirch, Tettnang, Friedrichshafen	9	403.860
Süd	Uhldingen-Mühlhofen, Stetten, Daisendorf, Meersburg, Hagnau, Salem, Immenstaad, Überlingen, Friedrichshafen	15	2.738.095
Mitte	Deggenhausertal, Bermatingen, Markdorf, Oberteuringen	5	526.964
Nordwest	Sipplingen, Owingen, Frickingen, Heiligenberg, Überlingen	9	1.274.819
Nordost	Friedrichshafen, Meckenbeuren, Tettnang	3	569.174

Linienbündel	Bereich (u.a. mit diesen Städten bzw. Gemeinden)	Anzahl Linien	Fahrplankilometer pro Jahr
Gesamt			**8.844.210**

Der Bodenseekreis hat keine Aufgabenträgerschaft für die Linienbündel 1, 2 und 3 der Stadtverkehre in Überlingen, Friedrichshafen und Tettnang inne. Die Städte nehmen die Aufgabe des ÖPNV in ihrem Gebiet selbst wahr.

9.4 Beschreibung der einzelnen Linienbündel

Nachfolgend werden die einzelnen Linienbündel im Detail beschrieben und die maßgeblichen Kriterien dargestellt.

9.4.1 Linienbündel 1 - Überlingen

Die Buslinien im Stadtverkehr Überlingen, die sich in der Zuständigkeit der Stadt Überlingen befinden, werden zu einem Linienbündel zusammengefasst.

Tabelle 43: Linienbündel 1 - Stadtverkehr Überlingen

Linienbündel 1 – Stadtverkehr Überlingen			
Linien im Linienbündel	Nummer	Linienweg	Genehmigungslaufzeit bis einschließlich
	1	Helios Spital (P&R) – Bodensee-Therme – Busbahnhof	30.06.2029
	2	Landungsplatz - Burgberg - Busbahnhof	30.06.2029
	3	Busbahnhof - Alte Owinger Straße (Im Guggenbühl)	30.06.2029
	4	Schättlisberg - Helios Spital (P&R) - Landungsplatz – Busbahnhof	30.06.2029
	5	Gewerbegebiet – Deisendorf/Andelshofen-Bambergen - Busbahnhof	30.06.2029
	6	Gewerbegebiet - Frohsinnstraße - Busbahnhof	30.06.2029
	7	Goldbach - Helios-Spital (P&R) - Busbahnhof	30.06.2029
	14	Schättlisberg - Helios Spital (P&R) - Bodensee-Therme - Landungsplatz - Busbahnhof	30.06.2029

Linienbündel 1 – Stadtverkehr Überlingen			
	emma 3	Stadtverkehr Überlingen - Alte Owinger Straße	30.06.2029
	emma 5	Stadtverkehr Überlingen	30.06.2029
Zentren im Linienbündel			Überlingen
Verknüpfungspunkte			Überlingen Busbahnhof, Überlingen Landungsplatz, Überlingen Bodensee-Therme
Relevante Verflechtungen im Schulverkehr			Überlingen
Fahrplankilometer/ Jahr			Ca 322.000 km

9.4.2 Linienbündel 2 – Friedrichshafen

Die Buslinien im Stadtverkehr Friedrichshafen, die sich in der Zuständigkeit der Stadt Friedrichshafen befinden, werden zu einem Linienbündel zusammengefasst.

Tabelle 44: Linienbündel 2 - Stadtverkehr Friedrichshafen

Linienbündel 2 – Stadtverkehr Friedrichshafen			
Linien im Linienbündel	Nummer	Linienweg	Genehmigungslaufzeit bis einschließlich
	1	Hafenbahnhof - Friedhof – Jettenhausen - Hafenbahnhof - Stadtbahnhof	31.12.2033
	2	Stadtbahnhof - Jettenhausen - Friedhof - Hafenbahnhof	31.12.2033
	3 und E3	Hafenbahnhof - Stadtbahnhof - Waggershausen – Meistershofen - Ailingen	31.12.2033
	4	Hafenbahnhof – Montafonstraße - Klinikum - Schnetzenhausen	31.12.2033
	5	Messe - Hafenbahnhof – Stadtbahnhof – Montafonstraße - Klinikum	31.12.2033
	6	Stadtbahnhof - Hafenbahnhof - Kitzenwiese - St. Georgen	31.12.2033
	10	Hafenbahnhof - Stadtbahnhof - Fallenbrunnen	31.12.2033

Linienbündel 2 – Stadtverkehr Friedrichshafen			
	11 und E11	Hafenbahnhof - Stadtbahnhof - Schnetzenhausen - Kluftern - Markdorf	31.12.2033
	12	Markdorf - Kluftern – Spaltenstein - Fallenbrunnen - Stadtbahnhof	31.12.2033
	13 und E13	Hafenbahnhof - Stadtbahnhof - Ailingen - Ettenkirch	31.12.2033
	14	Hafenbahnhof - Stadtbahnhof - Ailingen - Oberteuringen	31.12.2033
	15 und E15	Hafenbahnhof - Stadtbahnhof - Ailingen	31.12.2033
	16 und E16	Stadtbahnhof - Ailingen – Raderach - Schnetzenhausen - Klinikum	31.12.2033
	X12	Hafenbahnhof – Kluftern – Markdorf	k.A.
	X14	Hafenbahnhof – Bunkhofen - Oberteuringen	k.A.
	MX	MesseExpress: Hafenbahnhof - Stadtbahnhof - Messe	31.12.2033
	RiA	Ruftaxi im Abendverkehr	31.12.2033
Zentren im Linienbündel	Friedrichshafen		
Verknüpfungspunkte	• FN -Kluftern, • FN -Fischbach, • FN Stadtbahnhof, • FN Hafenbahnhof, • Markdorf Bahnhof, • FN Schnetzenhausen Kirche, • FN Ailingen		
Relevante Verflechtungen im Schulverkehr	Friedrichshafen, Markdorf		
Fahrplankilometer/ Jahr	Ca. 2.200.000 km		

9.4.3 Linienbündel 3 – Tettnang

Die Buslinien im Stadtverkehr Tettnang, die sich in der Zuständigkeit der Stadt Tettnang befinden, werden zu einem Linienbündel zusammengefasst.

Tabelle 45: Linienbündel 3 - Stadtverkehr Tettnang

Linienbündel 3 – Stadtverkehr Tettnang			
Linien im Linienbündel	Nummer	Linienweg	Genehmigungslaufzeit bis einschließlich
	1	Bechlingen - Ramsbach - Schäferhof - Oberhof	30.09.2026
	2	Tettnang - Kau – Schäferhof - Oberhof	30.09.2026
Zentren im Linienbündel	Tettnang		
Verknüpfungspunkte	Tettnang Bärenplatz		
Relevante Verflechtungen im Schulverkehr	Tettnang		
Fahrplankilometer/ Jahr	k.A.		

9.4.4 Linienbündel 4 – Südost

Das Linienbündel 4 umfasst die Stadt Tettnang, die Gemeinden Meckenbeuren und Kressbronn sowie Verkehre u.a. nach Friedrichshafen und Oberteuringen.

Tabelle 46: Linienbündel 4 - Südost

Linienbündel 4 - Südost			
Linien im Linienbündel	Nummer	Linienweg	Genehmigungslaufzeit bis einschließlich
	221	Tettnang – Mariabrunn – Friedrichshafen	30.09.2029
	222	Tettnang – Bodnegg	30.09.2029
	224	Tettnang – Mariabrunn – Langenargen - Kressbronn – Tettnang	30.09.2029
	225	Tettnang – Kressbronn – Langenargen – Mariabrunn – Tettnang	30.09.2029

Linienbündel 4 - Südost			
	226	Tettnang - Kau - Meckenbeuren - Liebenau – Tettnang	30.09.2029
	227	Tettnang – Liebenau – Meckenbeuren - Kau - Tettnang	30.09.2029
	238	Tettnang – Meckenbeuren - Brochenzell	30.09.2029
	239	Weiler – Meckenbeuren Buch	30.09.2029
	2240	Mariabrunn – Kressbronn	30.09.2029
	Neue Linie	Oberteuringen - Meckenbeuren	k.A.
Zentren im Linienbündel	Friedrichshafen, Tettnang, Kressbronn, Meckenbeuren		
Verknüpfungspunkte	• Eriskirch, • FN Stadtbahnhof, • Hafenbahnhof, • Mariabrunn, • Tettnang Bärenplatz, • Oberteuringen, • Meckenbeuren Bahnhof		
Relevante Verflechtungen im Schulverkehr	Friedrichshafen, Kressbronn, Tettnang		
Fahrplankilometer/ Jahr	Ca. 809.298 km		

9.4.5 Linienbündel 5 – Ost

Das Linienbündel 5 umfasst die Gemeinden Kressbronn, Eriskirch, Langenargen und Neukirch, sowie einzelne Linien, die u.a. die Städte Tettnang und Friedrichshafen anfahren.

Tabelle 47: Linienbündel 5 - Ost

Linienbündel 5 - Ost			
Linien im Linienbündel	Nummer	Linienweg	Genehmigungslaufzeit bis einschließlich
	200	Friedrichshafen - Lindau	saisonal (jährlich beantragt)
	220	Gohren - Kressbronn - Schleinsee	02.06.2032
	229	Bähnlelinie Obereisenbach - Tettnang – Krankenhaus – Meckenbeuren	30.09.2029
	235	Kressbronn - Hiltensweiler - Kressbronn	30.09.2029
	246	Laimnau - Hiltensweiler - Laimnau	30.09.2029
	247	Schulbus Neukirch	30.09.2029
	7546	Tettnang - Hiltensweiler - Wiesertsweiler	30.09.2028
	7587	Friedrichshafen - Eriskirch - Langenargen - Kressbronn	30.05.2027
	N2	Friedrichshafen - Eriskirch - Langenargen - Kressbronn	03.06.2031
Zentren im Linienbündel		Friedrichshafen, Tettnang Außerhalb des BSK: Lindau (saisonal)	
Verknüpfungspunkte		• Eriskirch, • Langenargen, • Kehlen, • FN -Flughafen, • FN Stadtbahnhof, • Hafenbahnhof, • Gießenbrücke, • Tettnang Bärenplatz	
Relevante Verflechtungen im Schulverkehr		Friedrichshafen, Tettnang, Meckenbeuren	

Linienbündel 5 - Ost	
Fahrplankilometer/ Jahr	Ca. 403.860 km

9.4.6 Linienbündel 6 – Süd

Das Linienbündel 6 umfasst die Gemeinden bzw. Städte Uhldingen-Mühlhofen, Salem, Daisendorf, Meersburg, Stetten, Hagnau am Bodensee und Immenstaad am Bodensee sowie Fahrten u.a. nach Überlingen, Ravensburg und Friedrichshafen.

Tabelle 48: Linienbündel 6 - Süd

Linienbündel 6 - Süd			
Linien im Linienbündel	Nummer	Linienweg	Genehmigungslaufzeit bis einschließlich
	100	Friedrichshafen – Immenstaad - Hagnau - Meersburg - Uhldingen-Mühlhofen - Salem - Überlingen ZOB	16.09.2030
	700	Ravensburg – Oberteuringen – Markdorf – Meersburg - Konstanz	30.09.2028
	7382	Markdorf - Bermatingen - Daisendorf – Meersburg/Uhldingen	30.09.2028
	7383	Unteruhldingen – Traktormuseum – Daisendorf - Meersburg	30.09.2028
	7386	Schülerverkehr: Überlingen - Salem College - Schloss Spetzgart - Bonndorf	30.09.2028
	7394	Bodensee-Airport – Friedrichshafen – Meersburg - Konstanz	31.05.2030
	7395	Friedrichshafen – Meersburg - Überlingen	16.09.2030
	7396	Immenstaad - Markdorf - Salem	16.09.2030

Linienbündel 6 - Süd			
	7397	Überlingen/Meersburg - Salem – Heiligenberg/Frickingen	16.09.2030
	7399	Uhldingen Pfahlbauten - Uhldingen Bahnhof - Schloss Salem - Affenberg - Salem Bahnhof	16.09.2030
	7537	Ravensburg - Oberteuringen - Markdorf - Meersburg[22]	30.06.2025
	7910	Ortsbus Meersburg (Baitenhausen – Kurallee – Parkplatz Töbele – BSB-Hafen)	saisonal (jährlich beantragt)
	N4	Friedrichshafen - Markdorf - Salem - Frickingen	03.06.2031
	emma 682	emma Uhldingen-Mühlhofen *(der Betrieb wurde zwischenzeitlich eingestellt – an einer Wiederaufnahme des Betriebs wird gearbeitet)*	30.09.2028
	emma 697	emma Flächenverkehr Salem	16.08.2026
Zentren im Linienbündel		Friedrichshafen, Überlingen, Markdorf, Salem, Meersburg	
Verknüpfungspunkte		• Friedrichshafen • FN-Manzell, • FN -Landratsamt, • FN -Kluftern, • FN -Flughafen, • FN -Fischbach, • Stadtbahnhof, • Hafenbahnhof, • Markdorf Bahnhof, • Meersburg Kirche,	

[22] Aufgrund der endenden Genehmigungslaufzeit des bisherigen Verkehrs, strebt der Bodenseekreis in Abstimmung mit dem ebenfalls betreffenden Landkreis Ravensburg sowie den Verkehrsunternehmen eine zeitnahe Lösung für den Weiterbetrieb der Verkehrsleistungen an. Geprüft wird die Aufteilung des heutigen Fahrtenangebotes der Linie 7537 nach ihren jeweiligen Verkehrsfunktionen im Bodenseekreis (Abschnitt Oberteuringen – Markdorf – Meersburg) und im Landkreis Ravensburg (Ravensburg – Taldorf) auf zwei getrennte Linien sowie die Zuordnung der durchgehenden Fahrten z. B. zur Linie 700.

Linienbündel 6 - Süd	
	• Salem Bahnhof, • Überlingen Bahnhof, • Überlingen-Nußdorf, • Uhldingen-Mühlhofen Bahnhof, • Hagnau, • Immenstaad (Anlegestelle), • Meersburg Autofähre, • Salem, • Stetten, • Überlingen Gewerbegebiet
Relevante Verflechtungen im Schulverkehr	• Frickingen, • Friedrichshafen, • Salem, • Markdorf, • Meersburg, • Überlingen
Fahrplankilometer/ Jahr	Ca. 2.738.095 km

9.4.7 Linienbündel 7 – Mitte

Das Linienbündel 7 umfasst die Gemeinden Deggenhausertal, Bermatingen, Markdorf und Oberteuringen sowie Fahrten u.a. nach Überlingen.

Tabelle 49: Linienbündel 7 - Mitte

Linienbündel 7 - Mitte			
Linien im Linienbündel	Nummer	Linienweg	Genehmigungslaufzeit bis einschließlich
	41	Wilhelmsdorf – Deggenhausertal	30.09.2029
	42	Wittenhofen – Horgenzell (nur genehmigungsrechtlich als Linie 42)	30.09.2029
	7381	Überlingen - Salem – Deggenhausertal – Horgenzell	02.12.2029
	7384	Markdorf - Deggenhausertal	02.12.2029
	7385	Deggenhausertal - Wilhelmsdorf	03.12.2029
	emma 685	Deggenhausen - Höchsten - Wittenhofen - Markdorf	03.12.2029
Zentren im Linienbündel	Überlingen, Salem, Markdorf		

Linienbündel 7 - Mitte	
Verknüp-fungspunkte	• Markdorf Bahnhof, • Salem Bahnhof, • Überlingen Bahnhof, • Salem, • Überlingen Gewerbegebiet, • Wittenhofen, • Horgenzell, • Illmensee, • Wilhelmsdorf
Relevante Verflechtun-gen im Schulverkehr	Überlingen, Salem, Markdorf
Fahrplankilo-meter/ Jahr	Ca. 558.075 km

9.4.8 Linienbündel 8 – Nordwest

Die Buslinien, die ihre hauptsächliche Verkehrsfunktion in den Korridoren Überlingen – Owingen – Stockach/Pfullendorf sowie Owingen – Frickingen – Heiligenberg – Illmensee haben, werden zu einem Linienbündel zusammengefasst.

Tabelle 50: Linienbündel 8 - Nordwest

Linienbündel 8 - Nordwest			
Linien im Linienbündel	Nummer	Linienweg	Genehmigungslaufzeit bis einschließlich
	7377	Überlingen - Ludwigshafen - Espasingen - Stockach	30.09.2028
	7379	Überlingen - Owingen - Frickingen - Heiligenberg	30.09.2028
	7380	Heiligenberg - Hattenweiler/ Illmensee - Pfullendorf	30.09.2028
	7389	Überlingen - Sipplingen - Ludwigshafen - Stockach	16.09.2030
	7392	Stockach - Mahlspühren - Owingen - Überlingen/	30.09.2028

Linienbündel 8 - Nordwest			
		Pfullendorf	
	N1	Friedrichshafen - Immenstaad - Meersburg - Uhldingen-Mühlhofen - Überlingen ZOB	03.06.2031
	emma 676	Taisersdorf - Owingen	31.10.2028
	emma 677	Überlingen-Bonndorf	30.09.2028
	emma 680	Pfullendorf - Illmensee - Heiligenberg	k.A.
Zentren im Linienbündel	Überlingen		
Verknüpfungspunkte	• Salem Bahnhof, • Sipplingen Bahnhof, • Überlingen Bahnhof, • Überlingen Therme, • Owingen, • Überlingen Gewerbegebiet		
Relevante Verflechtungen im Schulverkehr	• Sigmaringen, • Wald, • Pfullendorf, • Bad Saulgau		
Fahrplankilometer/ Jahr	Ca. 1.274.819 km		

Die Linien im Linienbündel bedienen den Bereich nordwestlich im Bodenseekreis. Sie sind überwiegend auf das Mittelzentrum Überlingen sowie auf die Schulstandorte in Pfullendorf, Owingen und Frickingen ausgerichtet. Verkehrliche Verknüpfungspunkte im Linienbündel sind in Owingen und Überlingen vorhanden. Die räumliche Ausrichtung des Linienbündels ermöglicht die Nutzung von Synergieeffekten zwischen den Linien.

9.4.9 Linienbündel 9 – Nordost

Das Linienbündel 9 umfasst die Regiobus- und Regionalbuslinien zwischen Friedrichshafen und Ravensburg bzw. Wangen.

Tabelle 51: Linienbündel 5 - Ost

Linienbündel 9 – Nordost			
Linien im Linien-bündel	Num-mer	Linienweg	Genehmigungs-laufzeit bis ein-schließlich
	7547	Friedrichshafen - Tettnang - Neukirch - Wangen	10.12.2032
	R45	Friedrichshafen - Tettnang - Ravensburg	10.12.2032
	N3	Friedrichshafen - Tettnang - Meckenbeuren - Ravensburg	03.06.2031
Zentren im Linienbündel		Friedrichshafen, Tettnang Außerhalb des BSK: Wangen, Ravensburg	
Verknüpfungspunkte		• FN Stadtbahnhof, • Tettnang Bärenplatz	
Relevante Verflechtungen im Schulverkehr		Friedrichshafen, Tettnang Außerhalb des BSK: Wangen	
Fahrplankilometer/ Jahr		Ca. 569.174 km	

10 Liniennummernsystematik

Eine einheitliche und einprägsame Liniennummernsystematik stärkt das Verständnis des ÖPNV-Angebotes beim Kunden und ermöglicht das Zurechtfinden auch in anderen Bereichen des Kreises.

Daher sollten Buslinien, die in einem dichten Takt fahren und/ oder spezielle Produkteigenschaften aufweisen (also z. B. Hauptlinien oder Verkehre mit besonderer Ausrichtung auf touristische Ziele) von regulären Buslinien abgrenzbar sein. Auch sollten Schülerlinien, die keinen Taktverkehr fahren, sondern auf die Schulzeiten abgestimmt sind, als solche gekennzeichnet werden, beispielsweise durch ein zusätzliches "E" in der Linienbezeichnung.

Unterteilung einer hierarchischen Liniensystematik in:

- Hauptlinien mit verbindender Funktion auf den Korridoren zwischen den zentralen Orten (dies müssen nicht zwingend Linien sein, die entlang der Hauptachsen 1. und 2. Ordnung entsprechend der Netzhierarchie (Kap. 5.2.3) verkehren)
- Ergänzungslinien mit Funktion z. B. im Schulverkehr, ggf. mit Darstellung der Zuordnung zu den jeweiligen Hauptlinien in der Nummerierung
- Freizeitlinien mit besonderer Bezeichnung bzw. Nummerierung mit eigenem Nummernkreis
- Stadtverkehre bzw. Ortsbusse
- Bedarfsverkehre (emma, AST und ggfs. Bürgerbusse, sofern diese in den ÖPNV integriert sind), ggf. mit Darstellung der Zuordnung zu den jeweiligen Hauptlinien in der Nummerierung
- **3-Stelligkeit** bei Buslinien soll angestrebt werden
- Kreisüberschreitende Liniennummern der Landkreise Lindau, Ravensburg, Konstanz und Sigmaringen sollen bestmöglich mit dem neuen Konzept kombiniert werden können

Wichtig bei der Einführung der einheitlichen Liniennummernsystematik ist die Abstimmung mit dem Verkehrsverbund bodo und den benachbarten Aufgabenträgern sowie eine frühe und ausführliche Information der Bürgerinnen und Bürger über die Systematik und deren Logik auf den zur Verfügung stehenden Kommunikationskanälen.

Die Einrichtung einer neuen Liniennummernsystematik erfordert personellen und finanziellen Aufwand, u.a. durch die Entwicklung und Veröffentlichung entsprechender Informationsmedien und der Anpassung der Fahrplan- und Haltestelleninformationen an zahlreichen Standorten.

10.1 Hierarchisierung

In Anlehnung an das Zielkonzept gibt es im Bodenseekreis Korridore, die den Bodenseekreis durchqueren. Insbesondere zwischen Überlingen und Friedrichshafen, aber beispielsweise auch zwischen Friedrichshafen und Tettnang verkehren relevante Buslinien, die in der Hierarchisierung des Liniennetzes eine wichtige Rolle spielen. Diese **Hauptlinien, die der ersten Hierarchisierungsebene** zugeordnet werden können, decken Hauptströme ab und sind u.a. das

Ziel von Zu- bzw. die Quelle von Abbringerverkehren. Diese Zu- und Abbringerverkehre können der **zweiten Hierarchisierungsebene** zugeordnet werden. Es handelt sich um die **Ergänzungslinien**, die diese Funktion häufig im Schulverkehr haben. Es ist in Hinblick auf die Liniennummernsystematik eine Zuordnung zu den jeweiligen Hauptlinien in der Nummerierung vorzunehmen. Unabhängig von den Hauptlinien kann eine weitere Gruppe, die der **Freizeitlinien**, mit besonderer Bezeichnung bzw. Nummerierung mit eigenem Nummernkreis definiert werden. Ebenfalls isoliert und auf den eigenen Verkehrsraum bezogen stehen Stadt- bzw. Ortsbuslinien, die weitestgehend einen überschaubaren Kreis an einstelligen bzw. zweistelligen Liniennummern haben.

Für die einzelnen Liniengruppen, denen Busprodukte zugeordnet werden können, sind folgende Liniennummern anzustreben.

Tabelle 52: Liniennummernsystematik

Hierarchie	Typisierung	Anzustrebende Liniennummer	Produkt	Liniennummer (Beispiel)
1. Ebene	Hauptlinien	Dreistellig	Regiobus, Regionalbus auf wichtigen Korridoren	Linie 100
2. Ebene	Ergänzungslinien/ Ergänzungsbereichslinien	Dreistellig	Regionalbus, emma / AST und Schülerverkehr als Zu- und Abbringerverkehre	Linie 221
Freizeitlinien	Freizeitlinien	Dreistellig	Erlebnisbuslinie	Linie 333
Stadtverkehre	Stadtlinien	Ein- bis zweistellig	Stadtbuslinie Friedrichshafen	Linie 1

10.2 Liniennummern und Anwendung

Bestimmten Linientypen kann auch ein Produkt zugeordnet werden. So können Expressbusse das Kürzel „X“, Regiobusse das Kürzel „R“ und Schnellbussen das Kürzel „S“ vor der Liniennummer zugewiesen werden. Bei den Linien auf den relevanten Korridoren bietet es sich im Sinne der Einheitlichkeit und Vereinbarkeit an, am besten volle Hunderter-Nummern zu vergeben. Die Linie 500 und die Linie 700 sind bereits im Bodenseekreis als Regiobusse unterwegs und bedienen relevante Korridore. Nach diesem Schema können die weiteren wichtigen Korridore des Kreises nummeriert werden, ohne dass ein Regiobus verkehren muss.

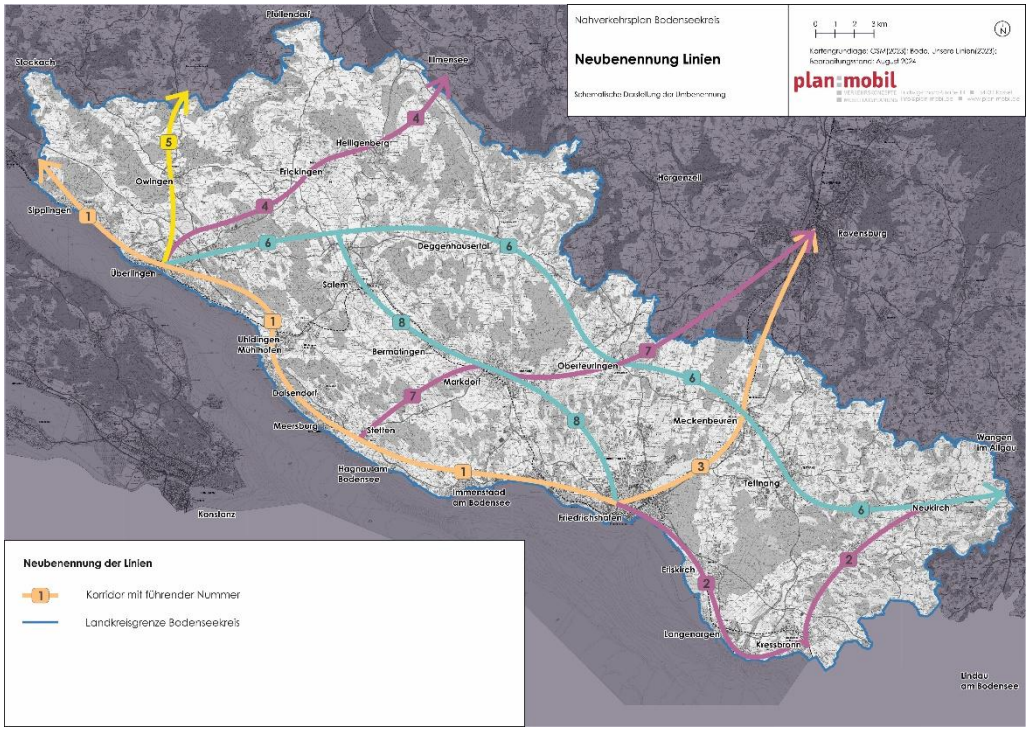
Jedoch sollte eine Buslinie einen ähnlich hohen Standard aufweisen können, um diese Liniennummer übernehmen und perspektivisch ggf. zu einer Regiobuslinie aufgestuft werden zu können.

Die Korridore können folgendermaßen benannt werden:

1. Sipplingen – Friedrichshafen
2. Friedrichshafen – Kressbronn (– Lindau) - Neukirch
3. Friedrichshafen – Meckenbeuren (-Ravensburg)
4. Überlingen – Heiligenberg (-Illmensee)
5. Überlingen – Owingen (-Sigmaringen) → heute **Linie 500**
6. Überlingen – Deggenhausertal – Meckenbeuren – Neukirch
7. Meersburg – Markdorf – Oberteuringen – Ravensburg → heute **Linie 700**
8. Salem – Bermatingen – Markdorf – Friedrichshafen

In der folgenden Karte werden die einzelnen Korridore dargestellt, die im Falle einer Neunummerierung und Hierarchisierung dann als eine volle Hunderterlinie nummeriert werden könnten:

Tabelle 53: Nummerierung entlang der wichtigen Korridore



So liegt auf dem Korridor Nr. 1 bereits die Linie 7395, die die Verbindung bis Überlingen bedient und somit die Voraussetzungen erfüllen würde, in eine Linie 100 übergehen zu können.

Im östlichen Bodenseekreis liegt ein Korridor zwischen Friedrichshafen Kressbronn und Neukirch vor. In diesem Bereich gibt es bereits Regiobuslinien mit einer dreistelligen Liniennummerierung, die auch 200er-Buslinien umfasst. Aus die-

sem Grund besteht hier nur geringer Bedarf anhand dieser Systematik die Buslinien-Nummern im östlichen Bereich zu ändern. Dasselbe gilt auch für den Bereich um Meckenbeuren.

Hinsichtlich der vierstelligen Regionalbuslinien sollte die Nummerierung analog zu der Nummerierung im östlichen Kreis erfolgen. Sollte eine vierstellige Linie auf oder im Bereich des Korridors 4 liegen oder gar eine Zu- oder Abbringerverkehrsfunktion haben, ist eine dreistellige Nummer im Bereich von 401 bis 499 zu vergeben. Bei der Vergabe ist darauf zu achten, dass in diesem Bereich möglichst keine Linien in einem Nachbarlandkreis fahren. Ebenfalls sind Taktverkehrslinien mit Zehnerschritten zu nummerieren. Sofern eine Linie einen Stundentakt aufweisen kann, sollte bevorzugt beispielsweise die Linie 450 vergeben werden.

Hinsichtlich der Freizeitbuslinien, wie dem Erlebnisbus, ist möglichst eine besondere Bezeichnung bzw. eine Nummerierung mit eigenem Nummernkreis vorzusehen. So könnte, angelehnt an die Korridornummerierung der Hauptlinien, einer Freizeitlinie eine „Schnapszahl“ zugeordnet werden. Konkret könnte eine Freizeitline, die im Gebiet des Korridors 1 verkehrt, mit der Liniennummer 111 versehen werden.

Stadt- und Ortslinienverkehre können aufgrund ihrer isolierten Verkehrsbereiche auch hinsichtlich der Liniennummerierung ein- bis zweistellig weitergeführt werden.

Ziel einer Liniennummerierung sollte es weiter sein, Kundinnen und Kunden eine klarere Orientierung bei der Planung und Durchführung ihrer Fahrt zu bieten. Zusammen mit weiteren Grundsätzen der Fahrgastinformation (bspw. Haltestellenbezeichnungen und Liniennetzpläne) sollen so Verunsicherungen reduziert und das Vertrauen in das Produkt gestärkt werden. Hierbei sind Doppelungen von Liniennummern in unmittelbarer Nähe zu vermeiden, d.h. bei der Konzeption der Liniennummerierung darf es nicht zu weiteren Doppelungen mit bereits existierenden Linien kommen. Bei möglichen Doppelungen sollte berücksichtigt werden, dass manche Linien bereits im Einsatz sind.

11 Blick in die Zukunft: Was ist zu tun?

In den vorherigen Abschnitten des NVP wurden die Herausforderungen benannt, die bereits heute im Bodenseekreis für die künftige Entwicklung des multimodalen Mobilitätsangebots bestehen, Handlungsziele und konkrete Anforderungen und Standards an die Ausgestaltung des Mobilitätssystems formuliert und schließlich ein umfangreiches Maßnahmenkonzept zu den verschiedenen Handlungsfeldern erarbeitet.

Aber das allein reicht nicht! Die vorliegende Neukonzeption des NVP ist nur ein (wenn auch wichtiger) Zwischenschritt hin zur Umsetzung der Maßnahmen – mit dem Ziel, deutliche Verbesserungen für die Menschen im Bodenseekreis auf ihren Wegen zu erreichen. Für die Erreichung der klima- und verkehrspolitischen Ziele in Deutschland und der Zielsetzungen des ÖPNV-Ausbaus, den das Land Baden-Württemberg wie auch der Bodenseekreis verfolgen, sind weitere Anstrengungen erforderlich, damit deutlich mehr Menschen im Bodenseekreis (und darüber hinaus in der gesamten Bodenseeregion) ihre Wege in Zukunft mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurücklegen – und der ÖPNV und das öffentliche Mobilitätsangebot hier mit einem gut ausgebauten Angebot und günstigen Ticketangeboten eine entscheidende Rolle spielen. Nicht zuletzt sollten auch neue innovative Mobilitätsformen, wie z. B. die Einrichtung multimodaler Schnittstellen und das autonome Fahren weiterverfolgt werden.

Dieses Ziel hält der Bodenseekreis aufrecht, auch wenn angesichts der aktuellen schwierigen finanziellen Haushaltslage, unklaren längerfristigen Förderbedingungen für den Ausbau des ÖPNV und Modalitäten zur künftigen Finanzierung des Deutschlandtickets erhebliche Unsicherheiten bestehen, wie sich das Mobilitätsverhalten der Menschen und damit die Nachfrage im öffentlichen Verkehr, aber auch die Entwicklung des Dieselkraftstoffpreises und die Möglichkeiten der künftigen Finanzierung des öffentlichen Mobilitätsangebots in den kommenden Monaten und Jahren entwickeln wird.

Das Aufgabenspektrum, das der Bodenseekreis sowie seine Partner, hier vor allem auch der Verkehrsverbund bodo als Serviceeinrichtung, für eine erfolgreiche Umsetzung künftig zu bewältigen haben, erweitert sich mit den in den vorhergehenden Kapiteln beschriebenen Handlungserfordernissen erheblich.

Die Weiterentwicklung der Aktivitäten des Bodenseekreises und des bodo muss einhergehen mit der Rolle einer federführenden Koordination für die Belange eines künftig deutlich gestärkten multimodalen Mobilitätssystems im Kreis. Dies beinhaltet neben der Planung, Steuerung und Umsetzungsbegleitung der verschiedenen Maßnahmen in den unterschiedlichen Handlungsfeldern sowie der Abstimmung mit allen relevanten Akteuren im Kreisgebiet sowie auf Regionsebene auch die Eruierung von neuen Finanzierungsquellen und Fördermöglichkeiten für die Umsetzung des Infrastruktur- und Angebotsausbaus in Netz, Angebot und Betrieb. Die Umsetzung dieser Schritte erfordert eine mit diesen Aufgabenfeldern korrespondierende personelle und finanzielle Ausstattung.

12 Anlage

I Kartenband

- Karte 1: Zentrale Orte und Bevölkerungsdichte der Städte und Gemeinden
- Karte 2: Einwohnerentwicklung der Städte und Gemeinden
- Karte 3: Pendlerbeziehungen
- Karte 4: Raumstruktur
- Karte 5: RadGeber
- Karte 6: Bestandsnetz Linien im Regionalverkehr und Emma
- Karte 7: Achsenkonzept
- Karte 8: Erschließungsqualität
- Karte 9: Bedienungsqualität HVZ Mo 8:00 - 9:00 Uhr
- Karte 10: Bedienungsqualität NVZ Mo - Fr 10:30 - 12:30 Uhr
- Karte 11: Bedienungsqualität SVZ Mo - Fr 21:00 - 22:00 Uhr
- Karte 12: Maßnahmen-Konzeption
- Karte 13: Verknüpfungspunkte
- Karte 14: Linienbündel
- Karte 15: Neubenennung Linien

II Neue Wohngebiete seit 2015

Tabelle 54: Neue Wohngebiete seit 2015

Kommune	Neue Wohngebiete seit 2015 (Größe)
Bermatingen	Hinterm Dorf III (28 EFH/DHH)
	Obere Mühle (36 WE)
	Gemeinschaftsunterkünfte (ca. 80 Personen)
Daisendorf	Waldweg (6 DHH und 1 EFH)
Deggenhausertal	Haldenweg in Wittenhofen (42 WE)
	Mühlenweg in Deggenhausen (53 WE)
	Espen II in Grünwangen (130 WE)
	Hasengrund II Urnau (28 WE)
Friedrichshafen	Pfatthaagäcker II (2,5 ha, 30 WE)
	Regenerstraße (0,85 ha)
	Hägleweg (0,9 ha, 100 WE)
	Allmannsweiler Südost (2,3 ha, 120 WE)
	Gesamtentwicklung Berg (0,3 ha, 6 WE)
	Müllerstraße Nordwest (0,7 ha, 92 WE)
	Ittenhausen-Nord (2 ha, 70 WE)
	Fallenbrunnen Mitte Urbanes Gebiet (1,5 ha, 150 WE + 100 Hotelbetten)
	Karl-Olga-Park Teilbereich B (0,6 ha, 60 WE)
Heiligenberg	Amalienhöhe mit 17 Bauplätzen (26 WE)
	Wassertal mit 6 Bauplätzen (15 WE)
Immenstaad a.B.	Stockwiesen (19 WE)
Kressbronn	BPlan Betznauer Straße-Fallenbachweg (1-2 WE)
	BG Spitzgarten (Spitzgartenweg) (4-6 WE)
Markdorf	Markdorf-Süd Teilbereich III, 26 Bauplätze (max. 52 WE)
	Torkelhalden, 12 Bauplätze (max, 25 WE)
	Hepbach Bergstraße, 9 Bauplätze (max. 18 WE)
Meckenbeuren	Alte Schmiede Platz (25 WE)
	Altmannstraße (ca. 20 WE)
	Buch West (k.A)
	Ehrlosen West II (ca. 75 WE)
	Furtesch II (44 WE)

Kommune	Neue Wohngebiete seit 2015 (Größe)
	Halde III (28 WE)
	Mehrgenerationen-Zentrum Tettnanger Straße (k.A)
	Reute-Nord (22 WE)
	Siglishofen (24 WE)
Meersburg	Lindenweg (14 Reihenhäuser)
	Kronenstraße (16 Reihenhäuser)
	Allmendweg (13 WE)
Neukirch	Doppelarztpraxis
	Supermarkt mit überörtlicher Funktion an der L333
Owingen	Priel-Nikolauskapelle, 3. TÄ (2 Baugrundstücke)
	Beim Forsthaus (6 Baugrundstücke)
	Mehnewang - 3. BA (35 Baugrundstücke)
	Beim Ortsbach (1 Baugrundstück)
	Lebensräume für Jung und Alt (1 Baugrundstück)
	Kreuzstraße-Süd (4 Baugrundstücke)
	Innenentwicklung Vorhaben Hauptstraße 5 (1 Baugrundstück)
	Billafingen, Hasenbühl Süd - Bauabschnitt A (8 Baugrundstücke)
	Billafingen, Hasenbühl Süd - Bauabschnitte B + C (16 Baugrundstücke)
Oberteuringen	Rebhuhnweg im Ortsteil Biezenhofen (26 WE)
	Mohnweg im Ortsteil Hefigkofen (72 WE)
	Backäcker (140 WE)
Salem	Neue Mitte (Allgemeines Wohngebiet, 208 WE)
	Stefansfeld Nord-Ost (Wohngebiet + Kindergarten, ca. 150 WE)
Tettnang	Ramsbach Quartier Ost (80 WE)
	Sängerstraße Süd (51 WE)
	Westlich der Klinik (24 WE)
	Uhlandstraße (15 WE)
	Lindauer Straße (Nr. 11) (40 WE)
	St. Anna Quartier (123 WE)
	Fünfkirchner Straße (38 WE)
	Leimgrube III

Kommune	Neue Wohngebiete seit 2015 (Größe)
Überlingen	Friedhofzahnstraße (26 WE)
	Schättlisberg (228 WE)
Uhldingen-Mühlhofen	Alte Uhldinger Straße (24 WE)
	Oberes Ried (12 Mehrfamilienhäuser)
	Am Bohl (7 Mehrfamilienhäuser)

Quelle 25: Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im Bodenseekreis im März 2023

III Schulstandorte und Schülerzahlen im Bodenseekreis

Tabelle 55: Schulstandorte und Schülerzahlen im Bodenseekreis

Schulstandort	Schule	Schultyp	2023 / 2030
Bermatingen	Grundschule Bermatingen	GS	163 / k.A.
Deggenhausertal	Grundschule Deggenhausertal	GS	147 / 160
Eriskirch	Irisschule	GS	183 / k.A.
Frickingen	Grundschule Frickingen	GS	90 / 100
	Fachschule für Heilerzieher	BS	150 / 180
Friedrichshafen	Albert-Merglen-Schule	GS	176 / 230
	Don-Bosco-Schule Ettenkirch	GS	82 / 110
	Grundschule Ailingen	GS	249 / 330
	Grundschule Fischbach	GS	332 / 440
	Grundschule Kluftern	GS	123 / 160
	Pestalozzi-Schule	GS	342 / 460
	Ludwig-Dürr-Schule	GS, WRS	600 / 800
	Gemeinschaftsschule Schreienesch	GS, GMS	585 / 780
	Bodenseeschule St. Martin Freie Kath. Schule	GS, H, WRS, G	948 / 1260
	SIS Swiss International School	GS, G	229 / 310
	Realschule Ailingen	RS	374 / 500

Schulstandort	Schule	Schultyp	2023 / 2030
	St. Elisabeth Mädchen- und Jungenrealschule	RS	545 / 730
	Abendrealschule	RS	28 / k.A.
	Merian-Schule	SBBZ	112 / 150
	August-Friedrich-Osswald Schule	SBBZ	151 / 200
	Schule am See	SBBZ	69 / 90
	Tannenhag-Schule	SBBZ	148 / 200
	Gemeinschaftsschule Graf Soden	GMS	722 / 960
	Katholisches Freies Sozialwissenschaftliches Gymnasium	G	k.A.
	Graf-Zeppelin-Gymnasium	G	893 / 1190
	Karl-Maybach-Gymnasium	G	764 / 1020
	Claude-Dornier-Schule	BS	k.A.
	Droste-Hülshoff-Schule	BS	k.A.
	Hugo-Eckener-Schule	BS	k.A.
	Bernd-Blindow-Schule	BS	k.A.
	Zeppelin-Universität		842
	Duale Hochschule Baden-Württemberg Ravensburg - Campus Friedrichshafen		1.500
Hagnau a. B.	Grundschule Hagnau	GS	35 / steigend
Heiligenberg	Grundschule	GS	80 / 90
	Camphill Schulgemeinschaft e.V. Föhrenbühl	SBBZ	102 / 105
Immenstaad	Stephan-Brodmann-Schule	GS	210 / 210
Kressbronn	Nonnenbachschule	GS	186 / k.A.
	Bildungszentrum Parkschule	GS	68 / 120-140
	Bildungszentrum Parkschule	WRS	225 / 220
	Bildungszentrum Parkschule	RS	322 / 300

Schulstandort	Schule	Schultyp	2023 / 2030
	Sonderpädagogisches Bildungs- und Beratungszentrum	SBBZ	40 / 80
Langenargen	Franz-Anton-Maulbertsch-Schule	GS	194 / k.A.
Markdorf	Grundschule Leimbach	GS	495 / k.A.
	Jakob-Gretser-Schule	GS	
	Pestalozzi-Schule	WRS	49 / k.A.
	Pestalozzi-Schule	SBBZ	60 / k.A.
	Bildungszentrum Markdorf	RS	720 / k.A.
	Bildungszentrum Markdorf	G	827 / k.A.
Meckenbeuren	Albrecht-Dürer-Schule	GS	167 / 203
	Bildungszentrum Meckenbeuren	WRS, RS	432 / k.A.
	Don-Bosco-Schule	SBBZ	184 / k.A.
	Eduard-Mörike-Schule Liebenau	GS	41 / 51
	Eugen-Bolz-Schule Brochenzell	GS	99 / 114
	Wilhelm-Schussen-Schule Kehlen	GS	139 / 149
Meersburg	Sommertalschule	GMS mit GS	347 / 366
	Droste-Hülshoff-Gymnasium	G	k.A.
Neukirch	Grundschule Neukirch	GS	100 / 110
Oberteuringen	Teuringer-Tal-Schule	GS	231 / k.A.
Owingen	Auentalschule	GS	157 / 164
Salem	Gemeinschaftsschule Salem	GMS	406 / 500
	Fritz-Baur-Schule Mimmenhausen	GS	170 / 280
	Grundschule Beuren	GS	70 / 100
	Hermann-Auer-Schule Neufrach	GS	140 / 200
	Förderschule Salem	SBBZ	65 / 80
	Sonnenbergschule Buggensegel	SBBZ	25 / 35
	Schule Schloss Salem	Priv. S	300 / 300

Schulstandort	Schule	Schultyp	2023 / 2030
Sipplingen	Burkhard-von-Hohenfels-Schule	GS	50 / 70
Stetten	Grundschule	GS	25 / k.A.
Tettnang	Grundschule Kau	GS	104 / k.A.
	Grundschule Manzenberg	GS	180 / k.A.
	Manzenberg-Schule	GMS	305 / k.A.
	Realschule Tettnang	RS	659 / k.A.
	Schillerschule	GS	272 / k.A.
	Schulgemeinschaft Argental	GS	167 / k.A.
	Uhland-Schule	SBBZ	45 / k.A.
	Landesfachschule für Hotel- und Gaststättenberufe	BS	k.A.
	Elektronikschule Tettnang	BS	k.A.
	Montfort-Gymnasium	G	775 / k.A.
Überlingen	Burgbergschule	GS	218 / 281
	Grundschule Hödingen	GS	61 / 70
	Grundschule Lippertsreute-Deisendorf	GS	71 / 89
	Montessorischule Nußdorf	GS	70 / 79
	Wiestorschule	GMS	362 / 394
	Realschule Überlingen	RS	692 / 697
	Gymnsasium Überlingen	G	875 / 840
	Franz-Sales-Wocheler-Schule	SBBZ	70 / 63
	Kaspar-Hauser-Schule	SBBZ	99 / k.A.
	Janusz-Korczak-Schule Deisendorf	SBBZ	119 / k.A.
	Freie Waldorfschule Georgenhof	k.A.	28 / k.A.
	Marie-Curie-Schule	BS	k.A.
	Constantin-Vanotti-Schule	BS	k.A.
Uhldingen-Mühlhofen	Lichtenbergschule	GS	160 / 300
	Grundschule Oberuhldingen	GS	50 / 50

Quelle 26: Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im Bodenseekreis im März 2023. Erläuterung: GS = Grundschule, H = Hauptschule, RS = Realschule, G = Gymnasium, GMS= Gemeinschaftsschule, WRS = Werkrealschule, SBBZ= Sonderpädagogische Bildungs- und Beratungszentren, BS = Berufliche Schule

IV Stationäre Einrichtungen der Altenhilfe im Bodenseekreis

Tabelle 56: Stationäre Einrichtungen der Altenhilfe im Bodenseekreis

Standort	Name der Einrichtung	Anzahl Bewohnerinnen und Bewohner
Daisendorf	Betreutes Wohnen geplant, 19 WE	24
Deggenhausertal	Haus der Pflege St. Sebastian	21
Eriskirchen	Haus der Pflege St. Iris	30
Frickingen	Seniorenzentrum Frickingen eG	22
	Camphill Frickingen-Bruckfelden	k.A.
Friedrichshafen	Seniorenzentrum Gustav-Werner-Stift	60
	Karl-Olga-Haus	110
	Seniorenzentrum Wilhelm-Maybach-Stift	48
	Königin Paulinenstift	134
	Franziskuszentrum	144
	Haus der Pflege St Martin	36
	Seniorenbegegnungsstätte Sonnenuhr (Treffpunkt)	k.A.
	Vitalis Wohnen für Senioren	k.A.
	Seniorenwohnanlage Friedrichshafen-Ailingen Betreutes Wohnen	k.A.
Heiligenberg	Herzogin Luisen Residenz	64
Immenstaad a. B.	Haus der Pflege St. Vinzenz Palotti	53
Kressbronn a. B.	Haus der Pflege St. Konrad	60
Langenargen	Hospital zum Heiligen Geist	50
Markdorf	Betreutes Wohnen St. Franziskus	58

Standort	Name der Einrichtung	Anzahl Bewohnerinnen und Bewohner
	Pflegeheim St. Franziskus	40
Meckenbeuren	Haus der Pflege St. Josef	57
	Wohnpark St. Georg	45
	Lebensräume Jung und Alt	79 WE
Meersburg	Seniorenresidenz Augustinum	364
	Altenpflegeheim Dr. Zimmermann Stift	66
Oberteuringen	Haus der Pflege St. Raphael	45
Owingen	Haus der Pflege St. Nikolaus	30
	Mehrgenerationenhaus Jung und Alt	22
Salem	Alten- und Pflegeheim Wespach	73
Tettnang	Haus der Pflege Dr. Albert Moll	45
	Haus der Pflege St. Johann	83
Überlingen	Vianney Hospital	44
	Alten- und Pflegeheim St. Franziskus	46
	Alten- und Pflegeheim St. Ulrich	112
	Betreutes Wohnen Rengold	32
	Linzgau Diakonie Altenhilfe GmbH	45
	Betreutes Wohnen Augustinum	200
Uhldingen-Mühlhofen	Haus Schauinsland	45
	Belvita Seniorenheim	35

Quelle 27: Landratsamt Bodenseekreis[23] sowie Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im Bodenseekreis im März 2023.

V Stationäre Einrichtungen für Menschen mit Behinderung im Bodenseekreis

Tabelle 57: Stationäre Einrichtungen für Menschen mit Behinderung im Bodenseekreis

Standort	Name der Einrichtung	Anzahl Plätze/ Bewohnerinnen und Bewohner
Bermatingen	Pauline 13 e.V.	28
Deggenhausertal	Camphill Dorfgemeinschaft Lehenhof e.V.	162
Friedrichshafen	Pauline 13 e.V.	
	Anode gGmbH	6
	Bruderhaus Diakonie	20
	Diakonie Pfingsweid e.V.	19
	Bruderhaus Diakonie Sozialpsychiatrische Hilfen Ravensburg-Bodenseekreis	20
	Liebenau Teilhabe gGmbH	27
	ZfP Südwürttemberg	21
Heiligenberg	Camphill Dorfgemeinschaft Hermannsberg e.V.	108
Langenargen	Diakonie Pfingsweid e.V.	11
Markdorf	Liebenau Teilhabe gGmbH	20
Meckenbeuren	Liebenau Teilhabe gGmbH	434
	Liebenau Kliniken gGmbH	119
Oberteuringen	Liebenau Teilhabe gGmbH	18
Salem	Camphill Dorfgemeinschaft Hermannsberg e.V.	6

[23] online unter: https://www.bodenseekreis.de/soziales-gesundheit/behinderung/heimaufsicht/# (Stand März 2023)

Standort	Name der Einrichtung	Anzahl Plätze/ Bewohnerinnen und Bewohner
	Diakonie Pfingstweid e.V.	18
Tettnang	Diakonie Pfingstweid e.V.	139
	Liebenau Teilhabe gGmbH	15
Überlingen	Lebens- und Arbeitsgemeinschaft Lauterbach e.V.	7
	SKID Soziokulturelle Integrationsdienste gGmbH	38
	Vianney-Gesellschaft e.V.	6
Uhldingen-Mühlhofen	Liebenau Teilhabe gGmbH	24

Quelle 28: Landratsamt Bodenseekreis, online unter: https://www.bodenseekreis.de/soziales-gesundheit/behinderung/heimaufsicht/# (Stand März 2023)

VI Bedeutende Freizeiteinrichtungen im Bodenseekreis

Tabelle 58: Bedeutende Freizeiteinrichtungen im Bodenseekreis

Standort	Name der Einrichtung	Anzahl Gäste pro Jahr
Bermatingen	Premiumwanderweg, Themenwege, Escapetour	1.500
Deggenhausertal	Aquatal Hallenbad	29.000
	Aussichtsberg Höchsten	k.A.
Eriskirch	Strandbad	65.000
	Naturschutzzentrum	k. A.
	Speisekartenmuseum	k. A.
Frickingen	Tüftler-Werkstatt-Museum	660
	Bodensee-Obstmuseum	400
	Gerbermuseum Lohmühle	330
	Naturerlebnisbad Leustetten	5.000
Friedrichshafen	Häfler Bäder (Sportbad, Freibad, Wellenfreibad Ailingen, Frei- und Seebad Fischbach)	500.000
	Messe	400.000
	Kulturzentrum Graf-Zeppelin-Haus	100.000
	Schloss, Schloss-Steg und Schlosshorn	k.A.
	Festhalle	k.A.
	Zeppelinmueum	200.000
	Dorniermuseum	100.000
	Schulmuseum	15.000
	Bodenseesporthalle, Kegelbahn	k.A.
	Deutsche Zeppelin Reederei	22.000
Hagnau a. B.	Strandbad	k. A.

Standort	Name der Einrichtung	Anzahl Gäste pro Jahr
	Uferpromenade / Weg nach Immenstaad und Meersburg	k. A.
	Schiffsanlegestelle, Hafen	k. A.
	Hagnauer Museum	k. A.
	Aussichtspunkt Wilhelmshöhe	k. A.
	Konzertplatz	k. A.
	Minigolfplatz	k. A.
Heiligenberg	Freibad	22.000
	Panoramaweg	18.000
	Klosterweg	5.000
	Ulrikaweg	4.000
	Jubiläumsweg	12.000
Immenstaad a. B.	Hallen- und Strandbad Aquastaad	90.000
	Lastensegler Lädine	k. A.
	Abenteuerpark Kletterpark	20.000
	Schloss Hersberg	2.500
Kressbronn	Bauernpfad Max und Moritz Wanderweg und Restaurant	140.000
	Schleinsee Aussicht und Wandern	k. A.
	Schiffsanlegestelle, Fähre	k. A.
	Naturstrandbad	100.000
	Boden-Areal: Kulturhalle, Denkmal, Promenade, Restaurant	k. A.
	Hallenbad	13.000
	Schlösselpark mit Theater, Konzert, Zengarten	April bis September jeden Mittwoch 400
	Maislabyrinth	20.000
	Museum Schlössle	900
	Denkmal Kabelhängebrücke	k. A.
	Abenteuerpark Kletterpark	15.000
	Historische Hofanlage Milz	k. A.

Standort	Name der Einrichtung	Anzahl Gäste pro Jahr
	Größter Hafen a. B. - Ultramarin	1.200 Bootsliegeplätze
Langenargen	Festhalle	ca. 5.000
	Hallenbad	ca. 2.500
	Schloss Montfort	ca. 20.000
	Uferanlagen	ca. 200.000
	Hafen BMK	ca. 10.000
	Naturbadestrand Malereck	ca. 30.000
	Konzertmuschel	ca. 2.000
	Münzhof (Veranstaltungen)	ca. 5.000
	Denkmal Kabelhängerbrücke	ca. 10.000
	Gondelhafen, Schiffsanlegestelle /BSB	ca. 12.000
	Museum Langenargen	ca. 2.500
	Fischereimuseum	ca. 3.300
	Strandbad	ca. 30.000
	Naturstrand Seewiesen	ca. 10.000
	Wanderwege entlang der Argen und dem Langenargener Hinterland	ca. 20.000
Markdorf	Gehrenbergturm	5.000
	Hexenturm	k. A.
	Theaterstadel	k. A.
Meckenbeuren	Ravensburger Spieleland	440.000
	Lufti Kinderspielewelt	k. A.
	Bodensee-Airport Friedrichshafen	k. A.
Meersburg	Museum vineum	6.280
	Therme Meersburg	180.000
	Strand- und Freibad	75.000
	Museum Neues Schloss	k. A.
	Museum Burg Meersburg	k. A.
	BSB-Hafen und Fährhafen	k. A.
	Zeppelinmuseum	k. A.
	Museum Fürstenhäusle	k. A.
	Museum Bibelgalerie Meersburg	k. A.

Standort	Name der Einrichtung	Anzahl Gäste pro Jahr
Owingen	Turm Hohenbodman	15.000
	Heinz-Sielmann-Weiher	3.000
	Naturschutzgebiet Aachtobel	10.000
	Golfplatz Lugenhof	6.000
	Jubiläumsweg, Jakobsweg	10.000
Oberteuringen	Kulturhaus „Mühle“	k. A.
Salem	Kloster und Schloss Salem	90.000
	Affenberg Salem	400.000
	Naturerlebnispark Schlosssee	k. A.
	Feuchtmeyer Museum	400
Sipplingen	Funsportarena	k. A.
	Ruine Burg Hohenfels	k. A.
	Segelschule Yachtcharter	k. A.
	Bodensee-Skipper	k. A.
	Badestelle	k. A.
	Kinder-Erlebnispfad	k.A.
	Aufbereitungsanlage Bodensee-Wasserversorgung am Sipplinger Berg	k.A.
Tettnang	Neues Schloss	10.000
	Hopfengut No20	k. A.
	Elektronikmuseum	k. A.
	Brauereigasthof Schöre	k. A.
Überlingen	Altstadt	1.400.000
	Bodensee-Therme	300.000
	Städtisches Museum	20.000
	Haustierhof Reutemühle	100.000
	Kletter- und Boulderzentrum	k. A.
Uhldingen-Mühlh-ofen	Museum Pfahlbauten	300.000
	Auto- und Traktormuseum	200.000
	Naturstrandbad	k. A.
	Klosterkirche Birnau	> 500.000
	Reptilienhaus Unteruhldingen	k.A.
	Insel Mainau	> 1 Mio.

Standort	Name der Einrichtung	Anzahl Gäste pro Jahr
	Hallenbad	k. A.

Quelle 29: Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im Bodenseekreis im März 2023 sowie Internetrecherche

VII Fahrradinfrastruktur in den Gemeinden

Tabelle 59: Fahrradinfrastruktur in den Gemeinden

Bermatingen	
Fahrradabstellanlagen	Überdachte Stellplätze am Bahnhof, Bahnhofstraße
	Stellplätze am Sportgelände, In der Breite 4
RadService-Punkt	Ato-Platz neben dem Rathausplatz
Bike + Ride	Überdachte Stellplätze am Bahnhof
E-Bike-Ladestation	„e-Auto“ Ladestation am Bahnhof

Daisendorf	
RadService-Punkt	An der Kapelle, Meersburger Straße 44

Deggenhausertal	
Fahrradabstellanlagen	Busbahnhof in Wittenhofen
RadService-Punkt	Gemeindeverwaltung Deggenhausertal, Rathausplatz 1
E-Bike-Ladestation	Kornspeicher Wittenhofen, Landbäckerei Baader, Badener Straße 1

Eriskirch	
Fahrradabstellanlagen	Bahnhof Eriskirch, Bahnhofstraße
RadService-Punkt	Am Kunst-Spielplatz, Radweg Bahnübergang
Bike + Ride	Überdachte Stellplätze am Bahnhof
E-Bike-Ladestation	„e-Auto“ Ladestation am Bahnhof

Frickingen	
Fahrradabstellanlagen	an allen öffentlichen Plätzen, Einzelhandel, Dienstleistungen, Schulen, Kindertagesstätten, Sportstätten, Museen und am Rathaus
RadService-Punkt	Fricker Platz
E-Bike-Ladestation	Gläserne Backstube Baader, Am Luckengraben 2
	Sportzentrum am Aubach, Bruckfelderstraße 1

Friedrichshafen	
Fahrradabstellanlagen	Romanshorner Platz
	Buchhornplatz
	Franziskusplatz
	Antoniusplatz
	Medienhaus in der Karlstraße
	Strandbad Friedrichshafen, Königsweg 11
	Zeppelin Museum, Seestraße 22
	Dornier Museum, Claude-Dornier-Platz 1
	Schulmuseum, Friedrichstraße 14
	Graf-Zeppelin-Haus, Olgastraße 20
	Bodenseecenter, Ailinger Straße 109
	vhs Friedrichshafen, Charlottenstraße 12/2
	Landratsamt, Glärnischstraße 1-3
	Podeste in der Friedrichstraße
	Ailingen Rathaus, Hauptstraße 2
	Freibad und Seebad Fischbach, Strandbadstraße 11
RadService-Punkt	FN-Ailingen: Am Rathaus, Hauptstraße 2
	FN-Kluftern: Am Bahnhof
	FN-Stadt: Am Parkhaus am See, Antoniusplatz, Karlstraße 18
	FN-Zeppelin Universität: auf dem ZF Campus der ZU, Fallenbrunnen 3
Bike + Ride	Fahrradboxen Süd- und Nordseite Stadtbahnhof FN, Bahnhof Kluftern, Haltestelle Löwental
	Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen: FN-Stadt, FN-Hafen, FN-Landratsamt, Löwental, Flughafen, Manzell, Fischbach, Kluftern
E-Bike-Ladestation	Buchhorner Pavillon am See, Friedrichstraße 16

	Am Antoniusplatz, Karlstraße 19
	Lastenrad mieten FN, Katharinenstraße 16

Hagnau am Bodensee	
Fahrradabstellanlagen	Rathaus-Eingang, Im Hof 5
	Minigolf Hagnau
	Weinverkauf Winzerverein, Strandbadstraße 7
	Dorfladen Stengele, Dr. Fritz-Zimmermann-Straße 11
	Badestelle Hagnau, Strandbadstraße 12
	Entlang der Meersburger Straße
	Schiffslandestelle, Meersburger Straße 4/1 – ab 2025
RadService-Punkt	Hagnau, Im Hof 5

Immenstaad	
Fahrradabstellanlagen	Am Landesteg, Bachstraße 19
	Aquastaad, Strandbadstraße 1
	Rathaus (Rückseite), Dr.-Zimmermann-Straße 1
RadService-Punkt	Am Landesteg, Bachstraße 19
E-Bike-Ladestation	Am Landesteg, Bachstraße 19

Kressbronn am Bodensee	
Fahrradabstellanlagen	Bahnhof, Nonnenbacher Weg 30
	Rathaus, Hauptstraße 19
	Schiffsanlegestelle, Seestraße
	Naturstrandbad, Bodanstraße 67
	Am Nonnenbach 1
	Bildungszentrum Parkschule, Maicher Straße 15
RadService-Punkt	Bahnhof, Nonnenbacher Weg 30

Langenargen	
Fahrradabstellanlagen	Uhlandplatz
	Rathausplatz, Obere Seestraße 1
	Bahnhof, Eisenbahnstraße 18

	Willkommensinsel Naturstand Seewiesen
	Willkommensinsel Auffangparkplatz
	Willkommensinsel Lindauer Straße (Bauhof)
RadService-Punkt	Fahrrad-Service Station, Untere Seestraße 13
	Fahrrad-Service Station, Obere Seestraße 9
E-Bike-Ladestation	Am Uhlandplatz
	An der Willkommensinsel „Schlossblick“, Untere Seestraße 13

Markdorf	
Fahrradabstellanlagen	Ochsenplatz
	Bahnhof, Eisenbahnstraße 1
	Marktstraße
	Markplatz
	Schloßhof
	Am Stadtgraben
	Hauptstraße
	Pestalozzistraße
RadService-Punkt	Marktstraße 1
Bike + Ride	Fahrradboxen, Bahnhof / Eisenbahnstraße
E-Bike-Ladestation	Ochsenplatz, Hauptstraße 1 – 3

Meckenbeuren	
RadService-Punkt	Saikls bikes & more, Ravensburgerstraße 14 – 18
Bike + Ride	Bahnhof Meckenbeuren, Bahnhof 1

Meersburg	
Fahrradabstellanlagen	Bismarckplatz
	Personenschiffhafen der BSB, Uferpromenade
	Stadttor zur Oberstadt, Marktplatz 10
RadService-Punkt	Uferpromenade, Zollhaus / BSB-Hafen
E-Bike-Ladestation	Seminarstraße 5
	Uferpromenade 107
	Schlossplatz 12

Neukirch

Fahrradabstellanlagen	Schule, Schulstraße 6
	Rathaus, Schulstraße 3
	Mehrzweckhalle Neukirch, Schulstraße 17
RadService-Punkt	Zwischen Rathaus und Schule, Schulstraße 3 – 6
E-Bike-Ladestation	Lademöglichkeit am Nahkauf Neukirch, Essacher Straße 10

Oberteuringen	
RadService-Punkt	Am Infopunkt, | St.-Martin-Platz

Owingen	
Fahrradabstellanlagen	Sporthalle Owingen, Mühlenstraße 8
	Rathaus Owingen, Hauptstraße 35
	Dorfplatz Billafingen, Kirchstraße 11
RadService-Punkt	Schulstraße an der E-Tanksäule Rathaus, gegenüber Schulstraße 3
E-Bike-Ladestation	Auentalschule Owingen, gegenüber Schulstraße 3 (Ladesäule der Netze BW)
	Neue Gerbe Billafingen, Kirchstraße 8 (Ladesäule der Netze BW)

Salem	
Fahrradabstellanlagen	Abschließbare Fahrradboxen: Bahnhof Mimmenhausen, dauerhaft zur Anmietung über den ADFC-Fahrradclub
	Fahrradbügel: Rathaus Salem (teilweise überdachter Fahrradabstellplatz) Neue Mitte, Am Schloßsee 1
	Weitere Fahrradbügel am Freibad Schloßsee
	Bahnhof Mimmenhausen
	Mittelstenweiler am Dorfgemeinschaftshaus
RadService-Punkt	Salem neue Mitte, Am Schloßsee
E-Bike-Ladestation	Hotel und Restaurant Reck, Bahnhofstraße 111
	Hotel / Restaurant Apfelblüte, Markdorfer Straße 45

Sipplingen	
Fahrradabstellanlagen	Weg Richtung Hafen (bei Fahrradbrücke und entlang der Gleise)

	Kurzzeitparkplatz am Bahnhof, Seestraße 3
	Parkplatz P3, Seestraße 1
	Piratenspielplatz, Rückseite entlang der Seestraße
	Wassertreppe Sipplingen, Nähe Schiffsanlegestelle
	Fußweg Richtung DLRG (seitlich der Fahrradbrücke)
	Hafenmeistergebäude, Seestraße (seitlich der WC-Anlagen)
E-Bike-Ladestation	Parkplatz P3 am WC-Häuschen
	Rathausplatz vor dem Rathaus

Stetten	
RadService-Punkt	Rathaus, Schulstraße 18

Tettnang	
Fahrradabstellanlagen	Bushaltestelle am Kreisel, Seestraße
RadService-Punkt	Schlossstraße

Überlingen	
Fahrradabstellanlagen	Therme Bahnhof Überlingen, Bahnhofstraße 43 – 53 (32 Stellplätze)
	Landungsplatz (ca. 50 Stellplätze)
	Olberplatz, Spitalgasse / Wiestorstraße (25 Stellplätze)
	Kapuzinerkirche, Bahnhofstraße 1 (50 Stellplätze)
	Hotel Ochsen, Münsterstraße 48 (20 Stellplätze)
	ZOB / Bahnhof Überlingen, Wiestorstraße (50 Stellplätze)
	Rabenplatz, Wiestorstraße 23 a (15 Stellplätze)
	Münsterplatz, Münsterplatz 1 (ca. 40 Stellplätze)
RadService-Punkt	Am Hotel Ochsen/Mantelhafen, Hafenstraße
E-Bike-Ladestation	An der Kapuzinerkirche Überlingen, Klosterstraße 2

Uhldingen-Mühlhofen

Fahrradabstellanlagen	Uferpromenade, Strandpromenade
	Naturstrand, Strandpromenade
	Sportboothafen, Fischergasse
	Tourist-Information, Ehbachstraße 1
	Rathaus, Aachstraße 4
	Dorfmitte Achstraße, Aachstraße
	Parkplatz Kirchplatz, Kirchstraße
	Fahrradstellplatz Bahnhof, Bahnhofstraße 17
RadService-Punkt	Uferpromenade, Strandpromenade 5
Bike + Ride	Bahnhof, Bahnhofstraße 17
E-Bike-Ladestation	Am Sportboothafen, Fischergasse
	An der Uferpromenade, Strandpromenade
	Auto & Traktor Museum, Gebhardsweiler 1

Quelle 30: RadGeber Bodenseekreis

VIII Geplante Wohngebiete im Bodenseekreis bis 2030

Tabelle 60: Geplante Wohngebiete im Bodenseekreis bis 2030

Gemeinde/ Stadt	Geplante Wohngebiete	Größe
Bermatingen	Wohnquartier Buchbergstraße	25 WE
	In der Breite	61 WE
	Am Nahehard	8 EFH
	Ehemaliges Hallenbad, Neubau Geschosswohnungsbau	18-20 WE
Deggenhausertal	Im Espen II (Grünwangen)	k. A.
	Im Hasengrund II (Urnau)	k. A.
Frickingen	Bebaugebiet „Schwäppern“	13-26WE
Friedrichshafen	Lachenäcker Erweiterung Ost	110 WE
	Jettenhauser Esch	430 WE
	Langes Feld	220 WE
	Fallbrunnen Nordost	400 WE
	Telekomareal Müllerstraße	96 WE
	Wachinweg	120 WE
	Kreuzlinger Straße	120 WE
	Buchschach IV	160 WE

Gemeinde/ Stadt	Geplante Wohngebiete	Größe
	Seemoos Kirschgarten	45 WE
Hagnau a. B.	ggf. Bau einer Unterkunft für Geflüchtete (Standort noch unklar)	k. A.
	Realisierung eines Vorhabens im Bereich "Altersgerechtes Wohnen"	k. A.
Heiligenberg	Ziegelhalde Schaffung von Wohnraum (Mehrfamilienhäuser), Neubau	27 WE
	Wohnbaugebiet Sonnenhalde	4 WE
	Herbst Areal Schaffung von Wohnraum (Mehrfamilienhäuser), Neubau	40 WE
	Post Areal Schaffung von Wohnraum (Mehrfamilienhäuser), Neubau	29 WE
	Sturn Areal Schaffung von Wohnraum (Mehrfamilienhäuser), Neubau	20 WE
	Wohnbaugebiet Hattenweiler-Nord	20 WE
Immenstaad a.B	Häldele Durchmischtes Quartier	40-50 WE / 2,1 ha
	Hardt-Horn	28 WE / 1,7 ha
Kressbronn a. B.	Wohngebiet Bachtobel	180 WE
	Wohngebiet Moos I	40 WE
	Nachverdichtung VHB Irisstraße West	13 WE
	Altenpflegeheim Ottenberghalde	60 WE
Langenargen	Wohngebiet Naturella in Bierkeller-Waldeck	120 WE
	Altenpflegeheim Friedrichshafer Straße/ Friedhofstraße	80 Menschen
Markdorf	Klosteröschle	100 WE
	Markdorf Süd – Teilbereich West	380 WE
	Gehrenbergstraße, Schussenrieder Hof	30 WE
	Möggenweiler-Ost	45 WE
	Azenberg-Nord	30 WE
	Mühlöschle	500 WE
	Markdorf Süd/West	
	Gehrenbergstr.	
Meckenbeuren	Bebauungsplan "Mittelesch", Wohnbebauung mit einem Mehrfamilienhaus und 20 Doppelhaushälften	54 WE

Gemeinde/ Stadt	Geplante Wohngebiete	Größe
	Bebauungsplan "Reute, südlich Moosstraße"	44 WE
	Bebauungsplan "Ziegelweg", Wohnbebauung mit 3 Mehrfamilienhäusern und 5 Einzelhäusern	37 WE
Meersburg	Wohnanlage Sommertalparkplatz	43 WE
	Wohnanlage Daisendorfer Straße 39	24 WE
	Wohngebiet Allmendwegparkplatz	60-80 WE
	Wohnanlagen Schützenstraße	20 WE
	Wohnanlage Allmendwegparkplatz	16 WE
	Wohnbaugebiet Bitzäcker in Baitenhausen	20 WE
	Wohnbaugebiet Hürtle Ost	12 WE
Neukirch	Erschließung von 2-3 neuen Baugebieten	60-80 WE
Oberteuringen	Baugebiet "Raiffeisenstraße"	50 WE
	Baugebiet "Rotachweg" im Ortsteil Rammetshofen	16 WE
Owingen	Taisersdorf, Panoramaweg	10 Grundstücke
	Hohenbodman, Sandgasse Erweiterung	15 Grundstücke
Stetten	Nördliches Gemeindegebiet	k.A.
Tettnang	Ackermannsiedlung	107 WE
	Jahnstraße Nord	133 WE
	Linde Areal	78 WE
	Hermannstraße Nord	124 WE
	Ramsbach Quarier	350 WE
Überlingen	Baugebiet Nesselwangen Au	12 Grundstücke
	Wohngebiet Südlich Härlein	240 WE
	Wohnbaugebiet Bergle in Bambergen	13 Grundstücke
	Wohnbaugebiet Rauensteinstraße Ost	13 Grundstücke
	Wohnbaugebiet Öhmdwiese in Deisendorf	20-25 Grundstücke
	Stadtquartier Kramerareal	k. A.

Gemeinde/ Stadt	Geplante Wohngebiete	Größe
Uhldingen-Mühlhofen	Mühlhofen Kanalweg	k. A.
	Mühlhofen Im Laim	k. A.
	Mühlhofen Apfelberg	k. A.
	Oberuhldingen Alte Poststraße	k. A.
	Unteruhldingen Alte Uhldinger Straße	k. A.

Quelle 31: Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im Bodenseekreis im März 2023

IX Linienübersicht Analyse (Fahrplanstand 2023)

Tabelle 61: Linienübersicht Analyse Buslinien und emma-Verkehre (Fahrplanstand 2023)

Linie	Linienweg	VU	Konzessions-laufzeiten	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/Takt		
				Mo – Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So
1	Hafenbahnhof - Friedhof - Jettenhausen - Hafenbahnhof - Stadtbahnhof	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	31.12.2033	05:30 - 23:30	06:30 - 23:30	07:30 - 23:30	T30	T60	T60/T120
2	Stadtbahnhof - Jettenhausen - Friedhof - Hafenbahnhof	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	31.12.2033	05:45 - 20:45	07:15 - 19:15	08:30 - 18:30	T30	T60	T120
3 und E3	Hafenbahnhof - Stadtbahnhof - Waggershausen - Meistershofen - Ailingen	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	31.12.2033	06:10 - 20:10	kein Angebot	kein Angebot	T60	kein Angebot	kein Angebot
4	Hafenbahnhof - Montafonstraße - Klinikum - Schnetzenhausen	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	31.12.2033	05:00 - 21:00	09:30 - 20:30	08:00 - 19:00	T30	T60	T60
5	Messe - Hafenbahnhof - Stadtbahnhof - Montafonstraße - Klinikum	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	31.12.2033	06:15 - 20:15	06:30 - 21:34	07:44 - 19:44	T30	T30/T60	T120
6	Stadtbahnhof - Hafenbahnhof - Kitzenwiese - St. Georgen	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	31.12.2033	05:15 - 00:15	05:45 - 00:15	07:45 - 23:00	T30	T60	T60
10	Hafenbahnhof - Stadtbahnhof - Fallenbrunnen	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	31.12.2033	05:35 - 19:35	06:35 - 19:35	08:05 - 19:05	T60	T60	T60

Linie	Linienweg	VU	Konzessions-laufzeiten	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/Takt		
				Mo – Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So
11 und E11	Hafenbahnhof - Stadt-bahnhof - Schnetzenhau-sen - Kluftern - Markdorf	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	31.12.2033	05:30 - 20:00	07:30 - 19:30	08:05 - 20:05	T30	T60	T60
12	Markdorf - Kluftern - Spal-tenstein - Fallenbrunnen - Stadtbahnhof	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	31.12.2033	06:00 - 23:30	06:00 - 23:30	08:15 - 23:30	T30/T60	T60	T60
13 und E13	Hafenbahnhof - Stadt-bahnhof - Ailingen - Etten-kirch	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	31.12.2033	06:00 - 22:00	07:00 - 22:00	08:30 - 20:30	T30	T30	T60
14	Hafenbahnhof - Stadt-bahnhof - Ailingen - Ober-teuringen	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	31.12.2033	05:15 - 23:00	06:15 - 23:00	06:45 - 22:00	T60	T60	T120
15 und E15	Hafenbahnhof - Stadt-bahnhof - Ailingen	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	31.12.2033	06:00 - 20:00	kein Ange-bot	kein Ange-bot	T30	kein Ange-bot	kein An-gebot
16 und E16	Stadtbahnhof - Ailingen - Raderach - Schnetzen-hausen - Klinikum	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	31.12.2033	06:45 - 23:30	06:45 - 23:30	07:45 - 23:30	T60	T60	T60
X12	Hafenbahnhof – Kluftern – Markdorf	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	k.A.	4 bis 22 Uhr	Kein Ange-bot	Kein Ange-bot	T30	Kein An-gebot	Kein An-gebot
X14	Hafenbahnhof – Bunkh-ofen - Oberteuringen	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	k.A.	5 bis 24 Uhr	10 bis 24 Uhr	10 bis 20 Uhr	T60	T60	T60

Linie	Linienweg	VU	Konzessions-laufzeiten	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/Takt		
				Mo – Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So
MX	MesseExpress: Hafenbahn-hof - Stadtbahnhof - Messe	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	31.12.2023	09:15 - 20:30	09:15 - 18:30	09:15 - 18:30	T20	T20	T20
RiA	Ruftaxi im Abendverkehr	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	31.12.2023	20:15 - 00:15 (- 03:15 Fr/Sa)	20:15 - 03:15	20:15 - 00:15	T60	T60	T60
1 (TT)	Bechlingen - Ramsbach - Schäferhof - Oberhof	Strauss Reisen GmbH & Co. KG	30.09.2026	06:45 - 17:45	08:45 - 11:45	kein Ange-bot	T60	T60	kein An-gebot
2 (TT)	Tettnang - Kau - Schäfer-hof - Oberhof	Strauss Reisen GmbH & Co. KG	30.09.2026	06:15 - 18:15	08:15 - 11:15	kein Ange-bot	T60	T60	kein An-gebot
1 (ÜB)	Helios Spital (P&R) - Bo-densee-Therme - Bus-bahnhof	Stadtwerke Über-lingen	30.06.2029	06:30 - 18:30	06:30 - 14:30	kein Ange-bot	T60	T60	kein An-gebot
2 (ÜB)	Landungsplatz - Burgberg - Busbahnhof	Stadtwerke Über-lingen	30.06.2029	06:30 - 23:00	06:30 - 23:00	06:30 - 23:00	T30/T60	T30/T60	T30/T60

Linie	Linienweg	VU	Konzessions-laufzeiten	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/Takt		
				Mo – Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So
3 (ÜB)	Busbahnhof - Alte Owinger Straße (Im Guggenbühl)	Stadtwerke Überlingen	30.06.2029	07:30 - 18:30	08:30 - 19:30 (inkl. RB)	08:30 - 19:30 (inkl. RB)	T60	T60	T30/T60
4 (ÜB)	Schättlisberg - Helios Spital (P&R) - Landungsplatz - Busbahnhof	Stadtwerke Überlingen	30.06.2029	06:30 - 19:00	06:30 - 14:45	06:30 - 14:45	T15	T15	T15
5 (ÜB)	Gewerbegebiet - Deisendorf/Andelshofen-Bambergen - Busbahnhof	Stadtwerke Überlingen	30.06.2029	06:30 - 19:45	09:45 - 19:45	09:45 - 19:45	T30	T60	T60
6 (ÜB)	Gewerbegebiet - Frohsinnstraße - Busbahnhof	Stadtwerke Überlingen	30.06.2029	05:30 - 23:30	kein Angebot	kein Angebot	9 EF	kein Angebot	kein Angebot
7 (ÜB)	Goldbach - Helios-Spital (P&R) - Busbahnhof	Stadtwerke Überlingen	30.06.2029	07:00 - 19:00	07:00 - 14:00	kein Angebot	T60	T60	kein Angebot
14 (ÜB)	Schättlisberg - Helios Spital (P&R) - Bodensee-Therme - Landungsplatz - Busbahnhof	Stadtwerke Überlingen	30.06.2029	19:30 - 22:30	15:30 - 22:30	09:30 - 22:30	T60	T60	T60

Linie	Linienweg	VU	Konzessions-laufzeiten	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/Takt		
				Mo – Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So
N1	Friedrichshafen - Immenstaad - Meersburg - Uhldingen-Mühlhofen - Überlingen ZOB	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	03.06.2031	23:55 - 02:55 (Fr/Sa)	23:55 - 02:55	23:55 - 02:55 (vor Feiertagen)	T60	T60	T60
N2	Friedrichshafen - Eriskirch - Langenargen - Kressbronn	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH Strauss GmbH & Co. KG	03.06.2031	01:00 - 03:00 (Fr/Sa)	01:00 - 03:00	01:00 - 03:00 (vor Feiertagen)	T60	T60	T60
N3	Friedrichshafen - Tettnang - Meckenbeuren - Ravensburg	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH Strauss GmbH & Co. KG	03.06.2031	00:18 - 03:00	00:18 - 03:00	Kein Angebot	T60	T60	Kein Angebot

Linie	Linienweg	VU	Konzessions-laufzeiten	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/Takt		
				Mo – Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So
N4	Friedrichshafen - Markdorf - Salem - Frickingen	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	03.06.2031	23:57 - 02:57	23:57 - 02:57	23:57 - 02:57	T60	T60	T60
41	Wilhelmsdorf - Deggenhausertal	Omnibusverkehr Bühler GmbH	30.09.2029	05:27 - 18:00	kein Angebot	Kein Angebot	Reguläre Fahrten HVZ ~ T60 / NVZ v.a. Schulverkehr, versch. Linienverläufe / SVZ kein Angebot	kein Angebot	Kein Angebot
42	Deggenhausertal - Kappel - Horgenzell	Omnibusverkehr Bühler GmbH	30.09.2029	06:00 - 18:30	kein Angebot	Kein Angebot	~ T60 / T60 /kein Angebot	kein Angebot	Kein Angebot
100	Friedrichshafen - Immenstaad - Hagnau - Meersburg - Uhldingen-Mühlhofen - Salem - Überlingen ZOB	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	16.09.2030	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00	08:00 - 20:00	T60 / T60 / kein Angebot	T60	T60
103	Bodnegg - Wollmarshofen - Prestenberg - Bodnegg	Schuler GmbH Omnibusverkehr	31.05.2027	EF	kein Angebot	kein Angebot	EF Schulverkehr	kein Angebot	Kein Angebot

Linie	Linienweg	VU	Konzessions-laufzeiten	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/Takt		
				Mo – Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So
104	Bodnegg - Tannau - Neukirch - Amtzell - Bodnegg	Schuler GmbH Omnibusverkehr	31.05.2027	EF	kein Angebot	Kein Angebot	EF Schulverkehr	kein Angebot	Kein Angebot
105.1	Bodnegg - Lindau - Hergensweiler - Neuravensburg - Niederwangen - Bodnegg	Schuler GmbH Omnibusverkehr	31.05.2027	EF	Kein Angebot	Kein Angebot	EF Schulverkehr	Kein Angebot	Kein Angebot
105.2	Karbach - Wangen - Niederwangen - Primisweiler - Bodnegg	Schuler GmbH Omnibusverkehr	31.05.2027	EF	Kein Angebot	Kein Angebot	EF Schulverkehr	Kein Angebot	Kein Angebot
200	Friedrichshafen - Lindau	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	saisonal (jährlich beantragt)	09:28 - 17:28	09:28 - 17:28	09:28 - 17:28	T60 in Sommerferien	T60 in Sommerferien	T60 in Sommerferien
220	Gohren - Kressbronn - Schleinsee	Strauss Reisen GmbH & Co. KG	02.06.2032	09:00 - 12:00 u. 16:00 - 19:00	09:00 - 12:00 u. 16:00 - 19:00	09:00 - 12:00 u. 16:00 - 19:00	T60 /T60 / kein Angebot	T60	T60
221	Tettnang - Mariabrunn - Friedrichshafen	Strauss Reisen GmbH & Co. KG	30.09.2029	04:00 - 21:00	07:45 - 21:45	07:45 - 20:45	T60 / T60 + einzelne Verstärker/ kein Angebot	T60	T60
222	Tettnang - Bodnegg	Strauss Reisen GmbH & Co. KG	30.09.2029	EF	Kein Angebot	Kein Angebot	EF Schulverkehr	Kein Angebot	Kein Angebot

Linie	Linienweg	VU	Konzessions-laufzeiten	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/Takt		
				Mo – Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So
224	Tettnang - Mariabrunn - Langenargen - Kressbronn - Tettnang	Strauss Reisen GmbH & Co. KG	30.09.2029	05:04 - 21:12	07:12 - 21:12	08:12 - 20:12	T60 / T60 / kein Angebot +EF Schulver-kehr	T60	T60
225	Tettnang - Kressbronn - Langenargen - Mari-abrunn - Tettnang	Strauss Reisen GmbH & Co. KG	30.09.2029	05:08 - 21:08	07:20 - 22:10	08:00 - 22:10	T60 /T60 (+EF Schulver-kehr) / kein An-gebot	T60	T60
226	Tettnang - Kau - Mecken-beuren - Liebenau - Tettn-ang	Strauss Reisen GmbH & Co. KG	30.09.2029	05:59 - 17:59	08:36 - 18:21 (nur Me-ckenb.)	10:36 - 18:21 (nur Me-ckenb.)	~ T60/ EF / kein Agnebot	T120	T120
227	Tettnang - Liebenau - Me-ckenbeuren - Kau - Tettn-ang	Strauss Reisen GmbH & Co. KG	30.09.2029	EF	Kein Ange-bot	Kein Ange-bot	EF Schul-verkehr	Kein An-gebot	Kein An-gebot
229	Bähnlelinie Obereisenbach - Tettnang – Krankenhaus – Meckenbeuren	Strauss Reisen GmbH & Co. KG	30.09.2029	6 bis 19 Uhr	8 bis 13 Uhr	Kein Ange-bot	T60	T60	Kein An-gebot
235	Kressbronn - Hiltensweiler - Kressbronn	Strauss Reisen GmbH & Co. KG	30.09.2029	06:23 - 17:20	kein Ange-bot	kein Ange-bot	EF Schul-verkehr	Kein An-gebot	Kein An-gebot
238	Tettnang - Meckenbeuren - Brochenzell	Strauss Reisen GmbH & Co. KG	30.09.2029	05:30 - 23:25	08:00 - 23:25	09:00 - 20:00	T60/T60/E F Freitag	T60	T60

Linie	Linienweg	VU	Konzessions-laufzeiten	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/Takt		
				Mo – Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So
239	Meckenbeuren - Brochenzell - Weiler	Strauss Reisen GmbH & Co. KG	30.09.2029	12:13 - 17:32	kein Angebot	kein Angebot	Einzelfahrten im Schulverkehr	Kein Angebot	Kein Angebot
246	Laimnau - Hiltensweiler - Laimnau	Strauss Reisen GmbH & Co. KG	30.09.2029	07:03 - 14:50	kein Angebot	kein Angebot	Einzelfahrten im Schulverkehr	Kein Angebot	Kein Angebot
Neue Linie aus MA 3	Oberteuringen - Meckenbeuren	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
500	Sigmaringen - Pfullendorf - Owingen - Überlingen ZOB	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH KVB Sigmaringen GmbH	07.01.2026	04:50 - 23:20	06:58 - 23:20	06:58 - 23:20	T60 / T60 / T60	T60	T60
700	Ravensburg - Oberteuringen - Markdorf - Meersburg - Konstanz	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	30.09.2028	04:34 - 23:34	05:34 - 23:34	06:34 - 23:34	T60 / T60 / T60	T60	T60
7376	Rengoldshausen - Großschönach - Pfullendorf	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	k.A.	06:00 - 16:10	kein Angebot	kein Angebot	EF, vor allem Schulverkehr	Kein Angebot	Kein Angebot

Linie	Linienweg	VU	Konzessions-laufzeiten	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/Takt		
				Mo – Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So
7377	Überlingen - Ludwigshafen - Espasingen - Stockach	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	30.09.2028	06:09 - 19:22	kein Angebot	kein Angebot	T120 / T120 / Kein Angebot	Kein Angebot	Kein Angebot
7379	Überlingen - Owingen - Frickingen - Heiligenberg	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	30.09.2028	05:38 - 23:48	06:48 - 23:58	07:48 - 19:48	T60/T60/EF +Schulfahrten	T60	T60
7380	Heiligenberg - Hattenweiler/Illmensee - Pfullendorf	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	30.09.2028	06:05 - 18:30	07:18 (an Schultagen)	kein Angebot	Schulfahrten + Einzelfahrten	EF	Kein Angebot
7381	Überlingen - Salem - Deggenhausertal	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	02.12.2029	06:20 - 19:20	kein Angebot	kein Angebot	T60 / T60 / kein Angebot	T60	KT60
7382	Markdorf - Bermatingen - Daisendorf - Meersburg/Uhldingen	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	30.09.2028	06:03 - 20:24	07:24 - 20:24	07:24 - 20:24	T60 / T60 / kein Angebot	T60	T60
7383	Unteruhldingen - Traktormuseum - Daisendorf - Meersburg	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	30.09.2028	06:28 - 18:28	08:28 - 18:28	08:28 - 18:28	T60 / T60 / kein Angebot	T60	T60
7384	Markdorf - Deggenhausertal	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	02.12.2029	06:28 - 20:09	08:09 - 20:09	08:09 - 20:09	T60	T60	T60
7385	Deggenhausertal - Wilhelmsdorf	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH Omnibusverkehr	02.12.2029	07:30 - 18:21	kein Angebot	kein Angebot	Schulverkehr EF	kein Angebot	kein Angebot

Linie	Linienweg	VU	Konzessions-laufzeiten	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/Takt		
				Mo – Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So
		Bühler GmbH & Co. KG							
7386	Schülerverkehr: Überlingen - Salem College - Schloss Spetzgart - Bonndorf	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH Omnibus Morath GmbH & Co. KG	30.09.2028	07:30 - 21:28	07:30 - 23:28	kein Angebot	5 FP	Kein Angebot	kein Angebot
7389	Überlingen - Sipplingen - Ludwigshafen - Stockach	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	16.09.2030	05:37 - 18:37	08:37 - 18:37	08:37 - 18:37	T120 / T120 / kein Angebot	4 FP	4 FP
7392	Stockach - Mahlspühren - Owingen - Überlingen/Pfullendorf	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	30.09.2028	06:04 - 20:34	08:34 - 20:34	08:34 - 20:34	T60	T60	T60
7394	Bodensee-Airport - Friedrichshafen - Meersburg - Konstanz	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	31.05.2030	05:30 - 19:40	07:00 - 19:40	07:00 - 19:40	T60 / T120 / kein Angebot	T120 + EF zwischen (Liebenau, Spieleland –) Airport – Friedrichshafen	T120 + EF zwischen (Liebenau, Spieleland –) Airport – Friedrichshafen
7395	Friedrichshafen - Meersburg - Überlingen	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	16.09.2030	05:01 - 03:00	05:01 - 03:00	05:01 - 00:00	T15 / T15 / T60	T15 bis 20 Uhr; T30	T15 bis 20 Uhr; T30

Linie	Linienweg	VU	Konzessions-laufzeiten	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/Takt		
				Mo – Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So
7396	Immenstaad - Markdorf - Salem	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	16.09.2030	06:40 - 21:29	07:54 - 19:39	07:54 - 19:39	T30 / T60 / Kein Angebot	T120 + T120 zwischen Immenstaad – Markdorf – Salem	T120 + T120 zwischen Immenstaad – Markdorf – Salem
7397	Überlingen/Meersburg - Salem - Heiligenberg/Frickingen	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	16.09.2030	06:24 - 22:44	06:34 - 22:44	08:24 - 22:44	T60 / T60 / EF + Einzelfahrten im Schulverkehr	T60	T60
7399	Uhldingen Pfahlbauten - Uhldingen Bahnhof - Schloss Salem - Affenberg - Salem Bahnhof	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	16.09.2030	9:30-18:00	9:30-18:00	9:30-18:00	T60	T60	T60
7537	Ravensburg - Oberteuringen - Markdorf - Meersburg	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	30.09.2028	05:45 - 18:06	08:06 - 18:06	10:51 - 18:51	EF grob T120/ kein Angebot	8 FP nur Ravensburg Bahnhof – Durnast - Taldorf	5 Fahrten T120 als Rufbus mit tel. Voranmeldung
R45 (ehem. 7545)	Ravensburg - Tettnang - Friedrichshafen	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	10.12.2032	05:25 - 23:49	06:49 - 23:49	06:49 - 23:49	T60	T60	T60

Linie	Linienweg	VU	Konzessions-laufzeiten	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/Takt		
				Mo – Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So
7546	Tettnang - Hiltensweiler - Wiesertsweiler	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	30.09.2028	07:05 - 20:05	08:05 - 20:05	08:05 - 20:05	T60 / T60 / kein Angebot + 2 EF nach Wiesertsweiler + EF Schulverkehr	T60	T60
7547	Tettnang - Neukirch - Wangen	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	10.12.2032	05:03 - 23:38	06:03 - 22:38	06:03 - 22:38	T60 / T60 / 2 FP	T60 / T60 / 2 FP	T60 / T60 / 2 FP
7587	Friedrichshafen - Eriskirch - Langenargen - Kressbronn	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	30.05.2027	06:08 - 03:00	07:27 - 03:00	07:28 - 03:00	T60 / T60 / Nachtbus N2 in den Nächten Fr/Sa u. Sa/So	T60 / T60 / Nachtbus N2 in den Nächten Fr/Sa u. Sa/So	T60 / T60 / Nachtbus N2 in den Nächten Fr/Sa u. Sa/So
emma 5	Stadtverkehr Überlingen	Stadtwerke Überlingen	30.06.2029	06:32 - 19:45	09:45 - 19:45	09:45 - 19:45	T60	T60 (ab 16:45 Bedarfshalt)	T60 (immer Bedarfshalt)
emma 3	Stadtverkehr Überlingen - Alte Owinger Straße	Stadtwerke Überlingen	30.06.2029	07:30 - 18:30	08:30 - 19:30	09:30 - 19:30	T60	T60 (ab 15:30 Bedarfshalt)	T60 (immer Bedarfshalt)

Linie	Linienweg	VU	Konzessions-laufzeiten	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/Takt		
				Mo – Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So
emma 626	Bürgermobil Meckenbeuren e.V.	Strauss Reisen GmbH & Co. KG		08:30 - 12:30 Di, Do, Fr 14:00 - 18:00	kein Angebot	kein Angebot	flexibel	kein Angebot	kein Angebot
emma 676	Taisersdorf - Owingen	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee Gmbh	31.10.2028	09:00 - 21:02	09:00 - 21:02	09:00 - 19:02	T120 (2 versetzte T120)	T120 (2 versetzte T120)	T120 (2 versetzte T120)
emma 680	Pfullendorf - Illmensee - Heiligenberg			08:03 - 20:03	08:03 - 18:03	10:03 - 18:03	T120	T120	T120
emma 682	emma Uhldingen-Mühlhofen (der Betrieb wurde zwischenzeitlich eingestellt – an einer Wiederaufnahme des Betriebs wird gearbeitet)	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	30.09.2028	09:30 - 23:30	09:30 - 23:30	09:30 - 23:30	T120	T120	T120
emma 685	Deggenhausen - Höchsten - Wittenhofen - Markdorf	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	03.12.2029	09:00 - 20:00	08:00 - 18:00	08:00 - 18:00	6 EF	T120	T120
emma 696	Markdorf (Kernstadt & Ortsteile)	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	31.07.2025	07:50 - 00:15	07:50 - 00:15	07:50 - 00:15	T30	T30	T30
emma 697	emma Flächenverkehr Salem	RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	16.08.2026	08:00 - 20:00	kein Angebot	kein Angebot	flexibel	kein Angebot	kein Angebot

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zeitplan der Arbeitsschritte NVP 7
Abbildung 2: Nachfrageentwicklung im Stadtverkehr Friedrichshafen (1999 – 2022) 54
Abbildung 3: Beispiele für Mobilitätsstationen in Simmering und Offenburg 79
Abbildung 4: Beispiele für Mobilitätsstationen in Simmering und Offenburg 80
Abbildung 5: Umsetzung der Netzhierarchie und der Bedienungsqualität im Achsenkonzept 93
Abbildung 6: Beispiel einer barrierefreien Musterhaltestelle (Quelle: Leitfaden zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen des bodo, S. 20) 106
Abbildung 7: Achsenkonzept (Zielkonzept) 131
Abbildung 8: Park + Ride Anlagen in Kehlen Bahnhof 142
Abbildung 9: Bike + Ride Anlagen in Meckenbeuren und Markdorf 143
Abbildung 10: Haltestellen mit Defiziten in der Aufenthaltsqualität (Meckenbeuren und Uhldingen) 143
Abbildung 11: Haltestellenausstattung positive Beispiele (Stadtverkehr Friedrichshafen) 144
Abbildung 12: Positives Beispiel Erscheinungsbild (Meckenbeuren-Kehlen) ... 145
Abbildung 13: Positive Beispiele für Fahrgastinformation (Friedrichshafen-Hafenbahnhof und Friedrichshafen Klinikum) 145
Abbildung 14: Beispiele für Haltestellenbeschilderung in Immenstaad und Friedrichshafen-Hafen 146
Abbildung 15: Umbau des Bussteigs 3 am Überlinger ZOB 147
Abbildung 16: Zoneneinteilung des Tarifgebiets im Bodenseekreis 151
Abbildung 17: Sonderregelungen Stadttarif Tettnang 152
Abbildung 18: Bike and Ride Kressbronn Bhf 154

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht Raumstruktur und zentralörtliche Gliederung im Bodenseekreis 35
Tabelle 2: Bevölkerungszahl und -entwicklung der Kommunen im Bodenseekreis 36
Tabelle 3: Einwohnerentwicklung nach Altersstufen mit Anteil an Gesamtbevölkerung 37
Tabelle 4: Anteil der Altersgruppen der Kommunen im Bodenseekreis (Stand 2020) 38
Tabelle 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Kommune am Wohn- und Arbeitsort 40
Tabelle 6: Bedeutende Pendlerrelationen (> 400 sozialversicherungspflichtig Pendelnde) 41
Tabelle 7: Neue Gewerbegebiete seit 2010 42
Tabelle 8: Krankenhäuser und Kliniken mit Anzahl der Betten 43
Tabelle 9: Bedienungsangebot im SPNV 48
Tabelle 10: Bedienungsangebot Regionalverkehr im Bodenseekreis 50
Tabelle 11: Bedienungsangebot Regionalbusverkehr im Bodenseekreis Nachtbus 51
Tabelle 12: Bedienungsangebot Stadtverkehr Friedrichshafen 52
Tabelle 13: Bedienungsangebot Stadtverkehr Tettnang 54
Tabelle 14: Bedienungsangebot Stadtverkehr Überlingen 55
Tabelle 15: Bedienungsangebot Ortsbus Meersburg 56
Tabelle 16: Bürgerbusse in Gemeinden 58
Tabelle 17: Pkw Besitz in den einzelnen Gemeinden 60
Tabelle 18: P+R- und B+R-Plätze 61
Tabelle 19: Einwohnerprognose der Kommunen im Bodenseekreis bis 2030 63
Tabelle 20: Geplante Entwicklungsvorhaben im Bodenseekreis bis 2030 64
Tabelle 21: Planungen der Kommunen im Bereich ÖPNV 66
Tabelle 22: Planungen und Aktivitäten der Kommunen im Bereich kommunales Mobilitätsmanagement 68
Tabelle 23: Prognose Pkw-Bestand bis 2025 69
Tabelle 24: Definition der Verkehrszeiten 87
Tabelle 25: Standards Erschließungsqualität 88
Tabelle 26: Netzhierarchie und Bedienungsqualität im Bodenseekreis 92
Tabelle 27: Definition von Verknüpfungspunkten im Bodenseekreis 95

Tabelle 28: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen 103
Tabelle 29: Ausstattungsstandards für neu zugelassene Fahrzeuge 110
Tabelle 30: Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards 114
Tabelle 31: Einordung Mobilitätsstationen 122
Tabelle 32: Mindeststandards Bike+Ride-Anlagen 123
Tabelle 33: Bewertung der Erschließungsdefizite in Siedlungsgebieten im Bodenseekreis 126
Tabelle 34: Bewertung der Erschließungsdefizite in Gewerbegebieten im Bodenseekreis 128
Tabelle 35: Beschreibung der Bedienungsdefizite in den einzelnen Gemeinden 129
Tabelle 36: Anbindung von Gemeinden an Mittel-, Unter- und an das Oberzentrum im Bodenseekreis 131
Tabelle 37: Anbindung der Gemeinden an die relevanten Ober- und Mittelzentren benachbarter Gebietskörperschaften 133
Tabelle 38: Bodenseekreis - Bahnhöfe und Haltestellen mit regelmäßigen Verknüpfungen 135
Tabelle 39: Abschätzung Leistungsbilanz und Mehrkosten für Maßnahmen im Handlungsfeld Netz und Angebot 198
Tabelle 40: Abschätzung Betriebskosten und Betriebskostenzuschuss 199
Tabelle 41: Kreisgrenzenüberschreitende Linien 205
Tabelle 42: Übersicht Linienbündel 208
Tabelle 43: Linienbündel 1 - Stadtverkehr Überlingen 209
Tabelle 44: Linienbündel 2 - Stadtverkehr Friedrichshafen 210
Tabelle 45: Linienbündel 3 - Stadtverkehr Tettnang 212
Tabelle 46: Linienbündel 4 - Südost 212
Tabelle 47: Linienbündel 5 - Ost 214
Tabelle 48: Linienbündel 6 - Süd 215
Tabelle 49: Linienbündel 7 - Mitte 217
Tabelle 50: Linienbündel 8 - Nordwest 218
Tabelle 51: Linienbündel 5 - Ost 220
Tabelle 52: Liniennummernsystematik 222
Tabelle 53: Nummerierte Hauptachsen 223
Tabelle 54: Neue Wohngebiete seit 2015 227
Tabelle 55: Schulstandorte und Schülerzahlen im Bodenseekreis 229
Tabelle 56: Stationäre Einrichtungen der Altenhilfe im Bodenseekreis 234

Tabelle 57: Stationäre Einrichtungen für Menschen mit Behinderung im Bodenseekreis 236
Tabelle 58: Bedeutende Freizeiteinrichtungen im Bodenseekreis 238
Tabelle 59: Fahrradinfrastruktur in den Gemeinden 242
Tabelle 60: Geplante Wohngebiete im Bodenseekreis bis 2030 248
Tabelle 61: Linienübersicht Analyse Buslinien und emma-Verkehre (Fahrplanstand 2023) 252

plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung
Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

info@plan-mobil.de
www.plan-mobil.de