

Inhaltsverzeichnis Nahverkehrsplan Landkreis Ravensburg

(Stand 20.10.2010)

- Vorberatung Verwaltungsausschuss 19.10.2010

- Beratung und Beschlussfassung Kreistag 16.12.2010

I. Text

1.	Grundlagen und rechtliche Vorgaben zum Nahverkehrsplan	1
1.1.	Einführung.....	1
1.2.	Rechtliche Rahmenbedingungen	1
1.2.1.	Europäischer Rechtsrahmen	1
1.2.2.	Bundesrecht.....	2
1.2.3.	Landesrecht	3
1.3.	Verfahren für die Fortschreibung des NVP	4
1.4.	Planerische Vorgaben zur Verkehrsentwicklung	4
1.4.1.	Landesentwicklungsplan.....	4
1.4.2.	Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg	5
1.4.3.	Integraler Taktfahrplan des Landes Baden-Württemberg im Schienenverkehr.....	5
1.4.4.	Regionalplan.....	6
1.4.5.	Verkehrsplanungen benachbarter Landkreise	6
1.4.6.	Bisherige Nahverkehrsplanungen des Landkreises Ravensburg.....	6
2.	Bilanzierung des Nahverkehrsplanes 1998	8
2.1.	Allgemeines.....	8
2.2.	Zielvorgaben und Umsetzung.....	8
2.2.1.	Schienenverkehr	8
2.2.2.	Busverkehr.....	9
2.2.3.	Differenzierte Bedienungsformen.....	9
2.2.4.	Kooperationen / Tarifsysteem und Tarifarten.....	10
2.2.5.	Infrastruktur.....	10
2.2.6.	Schülerverkehre.....	11
2.2.7.	Fahrgastinformation / Werbung / Öffentlichkeitsarbeit	11
2.2.8.	Nachbarlandkreise	12
3.	Bestandsdarstellung/ -analyse	13
3.1.	Raum und Verkehrsstruktur.....	13
3.1.1.	Zentralörtliches System / Entwicklungsachsen	13
3.1.2.	Bevölkerungsentwicklung	13
3.1.3.	Erwerbstätige / Pendlerverflechtungen	15
3.1.4.	Schulstandorte / Schülerzahlen	15
3.1.5.	Tourismus	17
3.2.	ÖPNV-Infrastruktur	18
3.2.1.	Beförderungswege und -anlagen.....	18
3.2.2.	Busbahnhöfe / Umsteigehaltestellen.....	19
3.2.3.	Beförderungsmittel.....	19
3.2.4.	Schienenstrecken, Bahnhöfe, P+R – B+R-Anlagen.....	20
3.3.	Netz- und Angebotsstrukturen im ÖPNV	21
3.3.1.	Allgemeines / Verkehrsräume	21
3.3.2.	Schienenstrecken und Buslinien.....	22
3.3.3.	Verknüpfungen.....	24
3.3.4.	Tarifsysteem	24
3.3.5.	Fahrgastinformation und Marketing	25
3.4.	Leistungsangebot im ÖPNV.....	25

3.4.1.	Angebot Bus und Schiene	25
3.4.1.1.	Fahrtenhäufigkeit	26
3.4.1.2.	Übersichtlichkeit der Linien	27
3.4.1.3.	Verknüpfungsqualität	27
3.4.1.4.	Vertaktung	30
3.4.1.5.	Zusammenfassung	30
3.4.2.	Erreichbarkeit.....	31
3.5.	Bewertung	31
3.5.1.	Verkehrsraum Ravensburg Nord-West	32
3.5.2.	Verkehrsraum Schussental.....	33
3.5.3.	Verkehrsraum Württembergisches Allgäu Nord + Bad Waldsee.....	35
3.5.4.	Verkehrsraum Württembergisches Allgäu Süd	37
3.6.	Nachfrageentwicklung.....	38
3.6.1.	Allgemeines	38
3.6.2.	Entwicklung der Fahrgastzahlen.....	39
3.6.3.	Personenbezogene ÖPNV-Nutzung	39
4.	Verkehrsprognose.....	41
4.1.	Mobilitätsentwicklung	41
4.2.	Verkehrsaufkommen im Personenverkehr	41
4.3.	Entwicklung des Motorisierungsgrades	42
5.	Ziele und Rahmenvorgaben	43
5.1.	Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung.....	43
5.1.1.	Allgemeines	43
5.1.2.	Demographische Entwicklung.....	43
5.1.3.	Verkehrsnachfrage.....	43
5.1.4.	Barrierefreiheit	44
5.1.5.	Umwelt- und Klimaschutz	45
5.1.6.	Wirtschaftlichkeit.....	45
5.1.7.	Schülerbeförderung	46
5.2.	Zielsetzungen für das Verkehrsangebot.....	47
5.2.1.	Allgemeines	47
5.2.2.	Einzugsbereich von Haltestellen.....	47
5.2.3.	Netzfunktion.....	48
5.2.4.	Bedienung.....	49
5.2.5.	Vertaktung/Verknüpfung	52
5.2.6.	Alternative Bedienungsformen.....	52
5.2.7.	Tarif.....	53
5.2.8.	Fahrzeugausstattung	54
5.2.9.	Haltestellengestaltung / Fahrgastinformation.....	55
5.2.10.	Kundenorientierung.....	56
5.2.11.	Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit	56
5.3.	Zielsetzungen für den Schienenverkehr	57
6.	Finanzierung	59
6.1.	Finanzierungsquellen.....	59
6.2.	Finanzierung durch den Landkreis	62
7.	Zusammenfassung.....	63

II. Anhang

Anhang 1	Raumstruktur
Anhang 2	Einwohner 1998 – 2008 Gemeinden
Anhang 3	Einwohnerzahlen Gemeinden / Ortsteile
Anhang 4	Schulstandorte
Anhang 5	Verkehrsräume
Anhang 6	Liniennetzplan
Anhang 7	Tarifzonenplan
Anhang 8	Liniennetzplan mit Kategorisierung
Anhang 9	Haltestellenausstattung
Anhang 10	Abkürzungsverzeichnis

III. Anlagenband

Anlage 1	Schienenstrecken- u. Buslinien
Anlage 2	Linienenerhebung
Anlage 3	Erreichbarkeit
Anlage 4	Umfrageergebnisse (Städte u. Gemeinden)
Anlage 5	Stellungnahmen

1. Grundlagen und rechtliche Vorgaben zum Nahverkehrsplan

1.1. Einführung

Mit der Verabschiedung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) vom 08.06.1995 wurde die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf das Land, sowie die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV auf die Stadt- und Landkreise übertragen. Dieses Landesgesetz enthält zudem Leitlinien für die Gestaltung des ÖPNV, Regelungen über die Aufstellung eines Nahverkehrsplanes sowie der Finanzierung des ÖPNV. Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV wird als freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert. Besondere Landesmittel werden nicht bereitgestellt. Die Landkreise sind nach dem ÖPNVG verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen.

Der für einen Zeithorizont von 5 Jahren angelegte Nahverkehrsplan wird unter aktiver Beteiligung der vorhandenen Verkehrsunternehmen erstellt und bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Er bündelt und konkretisiert die vom Aufgabenträger gewünschten Anforderungen an den allgemeinen ÖPNV im Sinne der öffentlichen Verkehrsinteressen.

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

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

1.2. Rechtliche Rahmenbedingungen

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

1.2.1. Europäischer Rechtsrahmen

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

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

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

Die vergaberechtlichen Vorgaben der VO sind schrittweise bis zum 3. Dezember 2019 einzuführen. Nach den neuen Vergabevorschriften können die Aufgabenträger Verkehrsleistungen künftig

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

Die VO erfordert die Anpassung des nationalen Rechts. Bis heute ist eine PBefG-Novellierung nicht zustande gekommen. Diese Entwicklung ist vor dem Hintergrund unterschiedlicher Rechtsauffassungen über die Auslegung und den Anwendungsbereich der VO bedauerlich. Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheiten hat das Innenministerium Baden-Württemberg Handlungsempfehlungen (Leitlinien) zur Anwendung der VO bis zur angestrebten Novellierung des PBefG herausgegeben.

1.2.2. Bundesrecht

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das PBefG legt den Ordnungsrahmen für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr fest und gilt für den Linienverkehr mit Straßenbahnen, Oberleitungsomnibussen und mit Kraftfahrzeugen (insb. Omnibussen). Als besonderes Gewerberecht regelt das PBefG die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum ÖPNV-Markt, die Bedingungen, unter denen diese dort tätig sein dürfen, sowie die Pflichten, die sich aus dem Anbieten von Verkehrsleistungen ergeben. Es enthält Vorgaben und Zielsetzungen zum

Nahverkehrsplan. Eine Anpassung des PBefG an den geänderten europarechtlichen Rahmen ist bisher aufgrund von Interessenkonflikten im Gesetzgebungsverfahren gescheitert.

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Dieses gibt vor, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten sind

1.2.3. Landesrecht

Das ÖPNV-Gesetz des Landes (ÖPNVG)

Der Landtag von Baden-Württemberg hat am 23.05.1995 das Gesetz zur Umsetzung der Bahnstrukturreform und zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg als Artikelgesetz beschlossen. Dazu gehört mit Artikel 1 das Gesetz über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG).

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

Das ÖPNVG regelt das Aufstellungsverfahren für den Nahverkehrsplan und legt dessen Mindestinhalt fest.

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

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

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

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

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

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

Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG)

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

1.3. Verfahren für die Fortschreibung des NVP

Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes gelten dieselben Verfahrensvorschriften wie bei der Aufstellung.

Zur laufenden Begleitung und Steuerung der Arbeiten wurde eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der beiden Landkreise eingerichtet. Wegen der engen Wechselbeziehungen zum Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben (bodo) ist auch dieser in der Arbeitsgruppe vertreten. Auch wurden Vertreter der Verkehrsunternehmen oder deren Zusammenschlüsse frühzeitig in die Erarbeitung eingebunden. Ergänzend wurden Umfragen bei den Gemeinden und Verkehrsunternehmen durchgeführt. Ziel war, die Nahverkehrspläne für die in einem gemeinsamen Verkehrsverbund zusammengeschlossenen Landkreise Ravensburg und Bodenseekreis, so weit möglich, in harmonisierter Form fortzuschreiben. Vom 08.07. bis 09.08.2010 wurde das nach § 12 ÖPNVG vorgesehene formelle Beteiligungsverfahren durchgeführt und der Plan vom Kreistag am [] verabschiedet.

1.4. Planerische Vorgaben zur Verkehrsentwicklung

1.4.1. Landesentwicklungsplan

Der Landesentwicklungsplan 2002 ist ein Kursbuch für die räumliche Entwicklung Baden-Württembergs. In ihm sind die Grundsätze und Ziele für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Fern-/ Regional- und Nahverkehrs formuliert.

Aus den Vorgaben des Landesentwicklungsplanes lassen sich für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans folgende **Leitlinien** ableiten:

- Linienführungen und Fahrpläne sollen bedarfsgerecht gestaltet und in einem integrativen Gesamtverkehrssystem fortentwickelt werden. Umsteigeverbindungen sind zwischen den einzelnen Linien und Verkehrsmitteln sowohl zum Fernverkehr als auch zum Individualverkehr in ausreichendem Umfang vorzusehen und benutzerfreundlich auszugestalten.
- Schienenverkehre sollen als Grundangebot ausgestaltet und die übrigen Leistungen im ÖPNV darauf ausgerichtet werden.
- Abgestufte Bedienungskonzepte sollen verwirklicht und auch alternative Bedienungsformen gestärkt werden.
- Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und des Verkehrsangebotes sollen die Belange der Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Für mobilitätseingeschränkte Personen soll ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV bzw. eine behindertengerechte Beförderung vorgesehen werden.

- Die Verkehrsbedienung soll der Bevölkerung die Möglichkeit eröffnen, Arbeitsplätze und zentrale Einrichtungen wie z. B. Schulen, Krankenhäuser etc. in zumutbarer Zeit zu erreichen. In der Freizeit sollen Naherholungsgebiete ebenfalls mit dem ÖPNV erreichbar sein.

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

1.4.2. Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg

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

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

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

Mit den im Generalverkehrsplan beschriebenen Strategien und Konzepten soll das Ziel einer dauerhaft umweltverträglichen Mobilität auf absehbare Zeit erreicht werden. Er soll dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg gesichert und verbessert sowie die Belange des Umweltschutzes, der Energieeinsparung und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird. Jedes Verkehrsmittel im öffentlichen Personennahverkehr soll im Rahmen seiner besonderen Vorteile eingesetzt werden.

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

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

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

1.4.3. Integraler Taktfahrplan des Landes Baden-Württemberg im Schienenverkehr

Am Ziel des Landes Baden-Württemberg, den „Integralen Taktfahrplan“ umzusetzen und beizubehalten, hat sich grundsätzlich nichts geändert. Nach dem Entwurf des Generalverkehrsplans 2010 wird grundsätzlich ein Stundentakt von 06:00 bis 21:00 Uhr an Werktagen und ein Zweistundentakt zwischen Samstag 12:00 Uhr und

Sonntag 21:00 Uhr angestrebt. Das Land hatte nach Jahren der Angebotssteigerung im SPNV wegen der Kürzungen der Regionalisierungsmittel des Bundes für die Fahrpläne der Jahre 2005 und 2007 teilweise erhebliche Einschränkungen vorgenommen. Im Jahr 2005 war insbesondere das württembergische Allgäu mit einer teilweisen Halbierung des Stundentaktes zu einem Zweistundentakt und Einsparungen von über 500.000 Zug-km betroffen. Die Kürzungen zum Fahrplan 2007 haben sich im Landkreis Ravensburg nicht so stark ausgewirkt. Hier war auf der Südbahn hauptsächlich der Abschnitt (Aulendorf-)Biberach-Ulm betroffen. Durch massive Proteste einerseits, aber auch durch konstruktive Zusammenarbeit mit der NVBW im Rahmen von Konzepten, sind die Kürzungen hauptsächlich im Berufspendler- und Schülerverkehr zum Teil wieder ausgeglichen worden.

1.4.4. Regionalplan

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

1.4.5. Verkehrsplanungen benachbarter Landkreise

Mit dem Nachbarlandkreis Bodenseekreis wird die Nahverkehrsplanung durch das Vorhandensein eines gemeinsamen Verkehrsverbundes in eng abgestimmter und weitgehend angepasster Form durchgeführt. Mit den anderen Nachbarlandkreisen (Sigmaringen, Biberach, Unterallgäu, Stadt Memmingen, Oberallgäu und Lindau) erfolgt die Abstimmung über das Anhörverfahren zu den jeweiligen Nahverkehrsplänen. Zum Teil wurden / werden mit den Nachbarlandkreisen auch konkrete Nahverkehrsprojekte (z. B. Verbundkooperationen bzw. -erweiterungen oder konkrete Planungsprojekte) umgesetzt.

1.4.6. Bisherige Nahverkehrsplanungen des Landkreises Ravensburg

Die Nahverkehrsplanung im Landkreis war 1979 mit einer umfassenden Bestandserhebung begonnen worden. Kernstück der Planung war die Rahmenkonzeption von 1981, die in den Folgejahren verwaltungsraumbezogen umgesetzt wurde.

Die damaligen allgemeinen Zielsetzungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Direktere und klarere Linienführung des Busverkehrs
- Integration von Schüler- und Berufsverkehren
- Schließung von Fahrplanlücken; Taktverkehre anstreben
- Integration von Marktlinien
- Abstimmung der Verkehrsangebote und begrenzte Kooperationen
- Erhalt des SPNV
- Beschleunigung des Personennahverkehrs; durchgehende Eilzüge
- Stärkung des Schienengüterverkehrs

Die Rahmenkonzeption enthielt auch weitere Zielsetzungen für den Schülerverkehr. Die Zuständigkeit für die Erstattung der Schülerbeförderungskosten lag damals noch beim Land. Durch die Übertragung dieser Zuständigkeiten auf die Landkreise im Jahr 1983 war die Neuordnung der Schülerverkehre einer der Kernpunkte bei der Umsetzung der Rahmenkonzeption. Bei der konkreten Realisierung der o. g. Ziele waren die Ergebnisse unterschiedlich.

Nach Abschluss der ersten Durchforstungs- und Umsetzungsphase hatte der Kreistag dann im Jahr 1986 „Grundsätze der künftigen ÖPNV-Entwicklung“ verabschiedet. Die darauf aufbauende ÖPNV-Förderung wird seither in jährlichen Förderkonzepten festgelegt und vom Verwaltungsausschuss des Kreistags beschlossen.

Die eng miteinander verknüpften globalen Schwerpunktziele waren 1986 so formuliert worden:

- Attraktivitätssteigerungen zur Nachfrageverfestigung und -verbesserung
- Angebotserhaltung, /-änderung und /-ergänzung

Bei allen Vorhaben sollte pragmatisch, flexibel sowie ökonomisch erfolgsorientiert vorgegangen werden mit der Bereitschaft zu Aktionen, Korrekturen, Einstellungen und Neuanfängen. Diese Grundsätze sind bis heute eingehalten, ein großer Teil der beabsichtigten Maßnahmen umgesetzt worden. Als neuer Aufgabenschwerpunkt kam Anfang der 90er-Jahre das Engagement im SPNV hinzu. Vorausgegangen war eine Reduzierung des Nahverkehrsangebots der DB auf der Schiene. Die Gebietskörperschaften reagierten mit der Gründung der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH, die am 1. Juli 1993 den Betrieb zwischen Ravensburg und Friedrichshafen-Stadt aufnahm und ab 1. Juni 1997 den Betrieb bis Aulendorf bzw. Friedrichshafen-Hafen erweiterte.

Im Jahre 1997 wurde mit der Erstellung des ersten Nahverkehrsplanes auf der Basis des ÖPNV-Gesetzes Baden-Württemberg begonnen, der am 08.10.1998 vom Kreistag beschlossen wurde. Am 11.12.2003 war dann vom Kreistag nach einer vorangegangenen Überprüfung des Umsetzungsstandes und der Aktualität der Zielsetzungen die weitere Gültigkeit des Nahverkehrsplanes bis auf weiteres festgelegt worden.

2. Bilanzierung des Nahverkehrsplanes 1998

2.1. Allgemeines

Der erste Nahverkehrsplan nach den Vorgaben des ÖPNVG ist überwiegend ein Rahmenplan mit allgemeinen Zielsetzungen. Soweit zum Erstellungszeitpunkt absehbar, sind auch konkrete Maßnahmen aufgeführt. Die meisten Maßnahmen sind inzwischen umgesetzt worden. Instrument hierfür sind, soweit es die finanzielle Förderung durch den Landkreis betrifft, die jährlichen ÖPNV-Förderkonzepte die vom Verwaltungsausschuss des Kreistags beraten und beschlossen werden. Den Förderkonzepten ist jeweils eine Übersicht über den Umsetzungsstand des Nahverkehrsplans angehängt.

Viele der allgemeinen Zielformulierungen sind auch weiterhin gültig und finden in der neuen Fassung des Nahverkehrsplans, zum Teil in anderer Darstellungsform, ihren Niederschlag.

Die bisherigen Zielformulierungen sind nachfolgend in Kursivschrift dargestellt und der Umsetzungsstand (Stand 2009) ist jeweils kurz skizziert.

2.2. Zielvorgaben und Umsetzung

2.2.1. Schienerverkehr

Ziel

Der Schienenverkehr als zentrales Element des öffentlichen Verkehrs soll mit dem bisherigen Fahrtenangebot erhalten und im Einzelfall ggf. noch erweitert werden. Eine ständige Verbesserung der Infrastruktur ist anzustreben.

Das Ziel der Erhaltung und ggf. Erweiterung des Schienenverkehrs ist nach wie vor aktuell. Zwar befindet sich der Schienenverkehr in der Aufgabenträgerschaft des Landes, die im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen betrafen, zumindest zum größeren Teil, flankierende Maßnahmen vor Ort. Ein Projekt, das 2005 abgeschlossen wurde, ist der Umbau des Bahnhofs in Ravensburg. Ein weiterer Ausbau des Taktfahrplans ist auf der Südbahn mit Jahresbeginn 2004 erfolgt. Es gibt seit 2005 wieder Teileinschränkungen (Allgäu). Zur nachhaltigen Stabilisierung und ggf. auch Ausweitung des Angebots auf der Württembergischen Allgäubahn wird die Bus-/ Schienenverknüpfung durch entsprechende Modifizierungen und Neukonzeptionen seit 2006 verbessert. Ein weiterer wesentlicher Teilschritt ist 2008 erfolgt. Für den Bau neuer Haltepunkte, insbesondere auf der von der BOB befahrenen Strecke, sind die kommunalen Finanzierungsanteile für eine Förderung inzwischen so hoch gesetzt worden, dass eine Realisierung kaum mehr in Betracht kommt. Eine neue Maßnahme, die noch nicht im Nahverkehrsplan aufgeführt war, ist die aktive Unterstützung zur Elektrifizierung der Südbahn. 2006 wurde eine Interessengemeinschaft Südbahn gegründet, die z. B. durch die Vorfinanzierung der Planungsphasen 1+2 (1,4 Mio. Euro), das Projekt der Elektrifizierung vorangetrieben hat. Bei den Planungsphasen 3-4 geht das Land in Vorlage. Ein Baubeginn ab 2012 wird angestrebt.

2.2.2. Busverkehr

Ziele

Der Busverkehr mit seinen verschiedenen Teilsystemen (Regionalbus, Stadtbus, Stadt-Umland-Verkehr sowie flexible Bedienungsformen) soll insbesondere in Bereichen mit ausreichenden Fahrgastpotentialen verstärkt auch mit nachfrageweckenden Elementen ergänzt werden. Es sind möglichst klare Linienführungen und Fahrtenfolgen kurze Fahrzeiten und Angebotsabstimmungen (Bus/Bus, Bus/Schiene) anzustreben. Bei der Bauleitplanung sollen Belange des Busverkehrs stärker als bisher Berücksichtigung finden.

Seit Inkrafttreten des Nahverkehrsplans wurden in ca. 15 Bereichen des Landkreises Bedienungslücken geschlossen bzw. Neukonzeptionen umgesetzt, u. a. für die verbesserte Abstimmung Bus/Schiene im Bereich Württembergische Allgäubahn.

Der Stadtverkehr Wangen wurde neu konzipiert, der Citybus-Verkehr Bad Waldsee optimiert und 2007 neu gestaltet, der Stadtverkehr Isny in das länder- und kreisgrenzenüberschreitende Modellprojekt „RegioBus Isny“ einbezogen. Für den Stadtverkehr Leutkirch ist ein neues Konzept für 2010 geplant.

Die Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs im Mittleren Schussental waren bis 2005 weitgehend umgesetzt worden.

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

Ein einheitliches Erscheinungsbild konnte verbundweit noch nicht in allen Bereichen erzielt werden, wird aber weiterhin angestrebt. Die Art der eingesetzten Bustypen, sowie deren Farbgebung und Beschriftung sind größtenteils unterschiedlich. Im Zeitraum 2006 – 2008 wurden alle Haltestellen im bodo-Gebiet vereinheitlicht und kundenfreundlich ausgestattet. Auch Werbung und Öffentlichkeitsarbeit erfolgen seit Verbundgründung 2004 in einem einheitlichen Außenauftreten.

2.2.3. Differenzierte Bedienungsformen

Ziele

Einsatz alternativer Bedienungsformen als Einzelmaßnahmen in geeigneten Bereichen.

Bei den alternativen Bedienungsformen gab es im Kreisgebiet schon seit Ende der 80er Jahre immer wieder zeitlich begrenzte Versuche (z. B. Linientaxi, Bürgerbus, Discobus). Zuletzt wurden im Rahmen des Pilotprojekts RegioBus Isny-Umland einige der geplanten Taktergänzungen, insbesondere in den Schwachlastzeiten, als Anruf-Linienverkehre ausgestaltet.

2.2.4. Kooperationen / Tarifsystem und Tarifarten

Ziele

Einbindung aller Linienverkehrsträger mit Verkehren innerhalb des Landkreises in, zur jeweiligen Aufgabenerfüllung geeigneten, Kooperationsformen. Sinnvolle Zusammenarbeit in allen Betriebsbereichen, um Akzeptanzhindernisse bei den Fahrgästen abzubauen.

Schaffung eines neuen Tarifsystems das, auf der Basis des Verbundgedankens eine einfache, kreisweite Durchtarifierung nach vergleichbaren Preis-Maßstäben ermöglicht und eine verbesserte tarifliche Verknüpfung, auch bei kreisüberschreitenden Verkehren, zulässt.

Die Fahrpreisgestaltung soll insbesondere der bisher schon verfolgten Zielsetzung der Familienfreundlichkeit Rechnung tragen.

Durch den Start des Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbundes zum 01.01.2004 wurde den Zielsetzungen in vollem Umfang Rechnung getragen. Es wurde einerseits eine geeignete Kooperationsform gefunden, andererseits erfüllt der Verbundtarif die angestrebten Verbesserungen.

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

Aber auch im Bereich „Tarif“ ist z. B. die Weiterentwicklung eines marktorientierten Tarifangebots einschließlich von Tariflösungen in angrenzende Verbünde/Landkreise und die Schaffung eines einheitlichen und transparenten Vertriebssystems ein Arbeitsfeld für die nächsten Jahre.

2.2.5. Infrastruktur

Ziele

Ergänzung der noch notwendigen Infrastrukturmaßnahmen mit den Schwerpunkten „Abwicklungsbeschleunigung“ und „Kommunikation“

Das seit 1983 existierende Bauprogramm von Wartehäuschen, Fahrradabstellanlagen etc. wurde weitergeführt. Insgesamt sind kreisweit über 335 Wartehäuschen mit Zuschüssen des Landkreises erstellt worden.

Die Fahrscheindruckerbeschaffung /-umstellung für den Verkehrsverbund als verbundbedingte Infrastruktur für alle beteiligten Verkehrsunternehmen wurde 2004 abgeschlossen. Ersatzbeschaffungen der Verkehrsunternehmen erfolgen seit 2009.

Kommunikationssysteme zur Anschlusssicherung sind z. T. schon eingerichtet, der weitere Ausbau wird hinsichtlich der Koordination auch als Verbundaufgabe gesehen. Ebenfalls durch die Koordination des Verbundes wurde die Vereinheitlichung und Vervollständigung der Haltestellenausstattung in den Jahren 2006 – 2008 umgesetzt.

Die laufende Ergänzung und Weiterentwicklung der für den ÖPNV notwendigen Infrastrukturmaßnahmen bleibt auch für die kommenden Jahre eine wichtige Zielsetzung (z. B. auch Fahrgastinformationen /-auskunft; E-Ticketing etc.).

2.2.6. Schülerverkehre

Ziele

Die Integration von Schülerverkehren in bestehende allgemeine Linienverkehre soll in einem sinnvollen Rahmen weitergeführt werden. Eine Umwandlung von freigestellten Schülerverkehren in neue Linienverkehre kommt dann in Betracht, wenn diese Verkehre aufgrund ihrer konstanten Linienführung und Fahrzeiten auch für sonstige Fahrgastgruppen geeignet sind und die Basis für ein durchgängiges Angebot bieten.

Seit Inkrafttreten des Nahverkehrsplans wurde eine Reihe weiterer Schülerverkehre in allgemeine Linienverkehre umgewandelt (Schwerpunkt u. a. Bad Waldsee – Bergatreute, Leutkirch, Bad Wurzach, Wilhelmsdorf, Raum Bodnegg und Raum Kißlegg). Da aber einige freigestellte Schülerverkehre den Anforderungen an allgemeine Linienverkehre strukturell nicht gerecht werden, wird es auch künftig noch eine Reihe freigestellter Schülerverkehre im Landkreis Ravensburg geben.

Im Jahr 2000 wurde das so genannte „Listenverfahren“ für eine vereinfachte Abwicklung des Verfahrens für den Erwerb von Schülermonatskarten eingeführt.

2.2.7. Fahrgastinformation / Werbung / Öffentlichkeitsarbeit

Ziele

Verbesserung und Intensivierung der bereits bestehenden Ansätze beim Marketing, insbesondere bei der Fahrgastinformation und Werbung. Vorhandene Fahrgastpotentiale, die aus subjektiven Gründen den ÖPNV bisher nicht oder nur gelegentlich benutzt haben, sollen für eine möglichst dauerhafte ÖPNV-Nutzung gewonnen werden.

Die im Nahverkehrsplan aufgeführten Einzelmaßnahmen sind inzwischen weitgehend umgesetzt. So waren z. B. bis 2004 acht rundummobil-Infostellen eingerichtet und ein entsprechender Internet-Auftritt gestaltet. Diese Maßnahmen sind inzwischen in Projekten von bodo aufgegangen. Die elektronische Fahrplanauskunft ist ausgebaut und wird ständig weiter entwickelt. Auch wurde ein landesweites Call-Center für telefonische Fahrplanauskünfte eingerichtet. Werbe- und Informationsmittel werden breit gestreut und die Fahrplanhefte sind vereinheitlicht. Fahrerschulungen sind bei allen Unternehmen intensiviert worden und auch „ÖPNV-Events“ wurden beispielsweise im Bereich des Stadtbus Ravensburg Weingarten oder als „bodo-Erlebnistag“ schon mehrfach durchgeführt.

Das Erscheinungsbild im Außenauftritt, einschließlich der Haltestellen ist vereinheitlicht.

2.2.8. Nachbarlandkreise

Ziele

Verstärkte allgemeine Zusammenarbeit mit den Nachbarlandkreisen und Ausbau der tariflichen Abstimmung in Teilbereichen. Längerfristiges Entwicklungsziel ist ein geeignetes Kooperations- bzw. Verbundsystem.

Die verstärkte Zusammenarbeit mit dem Bodenseekreis hat im Jahr 2004 zur Gründung des gemeinsamen Verkehrsverbunds bodo geführt und zusammen mit den Nachbarlandkreisen Oberallgäu und Lindau wurde das Pilotprojekt RegioBus Isny-Umland (2003-2005) als Bus/Schiene Verknüpfung mit einem erweiterten und überwiegend vertaktetem Angebot umgesetzt.

Mit allen Nachbarlandkreisen bzw. Nachbarverbänden bestehen Kontakte bezüglich verbundübergreifender Tariflösungen. Mit den Nachbarverbänden naldo und DING wurden für die Bereiche Bad Saulgau, Pfullendorf und Aulendorf seit 2009 gemeinsame Tarifpunkte mit entsprechenden Zuordnungen zu den Verbänden geschaffen. Für andere Bereiche sind vorbereitende Untersuchungen und Erhebungen vorgesehen bzw. bereits im Gange.

3. Bestandsdarstellung/ -analyse

3.1. Raum und Verkehrsstruktur

3.1.1. Zentralörtliches System / Entwicklungsachsen

Der Landkreis Ravensburg umfasst 4 große Kreisstädte, 35 Städte und Gemeinden mit insgesamt ca. 2500 Wohnplätzen und weist folgende zentralörtliche Struktur auf:

Große Kreisstadt Ravensburg/	Oberzentrum
Große Kreisstadt Weingarten	
Große Kreisstadt Wangen	Mittelzentrum
Große Kreisstadt Leutkirch	Mittelzentrum
Stadt Bad Waldsee	Mittelzentrum
Stadt Bad Wurzach	Unterzentrum
Stadt Isny	Unterzentrum
Stadt Aulendorf	Kleinzentrum
Gemeinde Altshausen	Kleinzentrum
Gemeinde Kißlegg	Kleinzentrum
Gemeinden Vogt / Wolfegg	Kleinzentrum
Gemeinde Wilhelmsdorf	Kleinzentrum

Die Bereiche Ravensburg / Weingarten, Leutkirch und Wangen sind als **Verflechtungsbereiche** für den spezialisierten Bedarf an Dienstleistungen und qualifizierten Arbeitsplätzen ausgewiesen (**Mittelbereiche**).

Landesentwicklungsachsen sind (Friedrichshafen) - Ravensburg/Weingarten - Bad Waldsee - (Ulm) sowie Ravensburg/Weingarten -Altshausen - (Bad Saulgau) sowie (Lindau-) Wangen - Leutkirch (-Memmingen).

Als **Regionale Entwicklungsachsen** ausgewiesen sind (Meßkirch) - Wilhelmsdorf - Ravensburg - Wangen - Isny - (Kempten); Wangen - (Lindenberg) sowie (Bad Saulgau) - Aulendorf - Bad Waldsee - Bad Wurzach - Leutkirch – Isny (siehe Anlage 1).

3.1.2. Bevölkerungsentwicklung

Die Qualität des ÖPNV-Angebots wird neben den Wirkungen der Siedlungsstruktur insbesondere auch von der Bevölkerungsdichte und der Bevölkerungsstruktur beeinflusst. In den vergangenen Jahren hat die Bevölkerungszahl des Landkreises Ravensburg immer noch stetig zugenommen. Seit Inkrafttreten des ersten Nahverkehrsplanes (1998) um 4,3 %.

Die Bevölkerungsdichte liegt bei rd. 170 Einwohnern pro km² (Bodenseekreis 312/km²; Sigmaringen 111/km²; Biberach 134/km²).

Einwohnerzahl Landkreis Ravensburg (Stichtag 30. September)				
	2002	2005	2007	2009
Städte	178643	181243	181529	181288
Gemeinden	93635	94700	95372	95621
Gesamt	272278	275943	276901	276909

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

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

Bevölkerungsentwicklung Landkreis Ravensburg – mit Wanderungen –					
	2007	2010	2015	2020	2025
unter 18 Jahren	55.438	52.248	48.188	45.604	44.550
18 – 40 Jahre	77.104	74.147	73.107	71.884	68.774
40 – 65 Jahre	94.596	100.141	102.039	100.833	97.113
65 Jahre und älter	49.573	50.927	54.355	58.728	65.145
	276.711	277.463	277.689	277.049	275.582

Quelle: 11. Koordinierte Bevölkerungsvorausrechnung: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Nach der aktuellsten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes (Prognosehorizont 2030) wird für Baden-Württemberg ein Rückgang von 3,5 %, für den Landkreis Ravensburg von 2,4 % prognostiziert. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass sich die Bevölkerungsentwicklung – kleinräumig betrachtet – unterschiedlich entwickeln kann.

Die, zunächst für die ÖPNV-Nachfrage insgesamt noch positive Entwicklung, wird relativiert durch die gleichzeitig zu beobachtende Änderung der Bevölkerungsstruktur. Die Bevölkerung insgesamt altert. Damit wächst der Anteil derer die nicht mehr am Erwerbsleben teilnehmen. Das Interesse dieser Gruppe ist eher auf Freizeitaktivitäten ausgerichtet. Der Trend zu seniorenspezifischen Angeboten wird sich verstärken. Unabhängig hiervon ist derzeit allerdings noch nicht vollständig absehbar, inwiefern sich die altersspezifische Mobilitätsstruktur tatsächlich entwickelt. Bei einer künftig gleich bleibenden Mobilitätsstruktur würde die Verkehrsnachfrage insgesamt zurückgehen. Geht man von einem künftig steigenden Mobilitätsbedürfnis aus, muss mit einer steigenden Verkehrsnachfrage gerechnet werden.

Der Anteil der jüngeren Bevölkerung und hier insbesondere die Anzahl der Schüler sinkt (siehe Kapitel 3.1.4). 1988 – 1998 waren es noch über 10 % Zunahme.

Nach Verkehrsprognosen im Rahmen der Novellierung des Generalverkehrsplanes wird das Personenverkehrsaufkommen im Landkreis Ravensburg bis 2025 um 2,5 – 5 % zunehmen.

3.1.3. Erwerbstätige / Pendlerverflechtungen

Die Wirtschaftsstruktur im Landkreis Ravensburg ist insbesondere durch das produzierende Gewerbe (40 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten), sowie die sonstigen Dienstleistungen (39 %) geprägt. Das Gesundheitswesen rangiert bei den beschäftigungsintensivsten Branchen auf Platz eins. Auch die Landwirtschaft hat mit 3269 Betrieben eine große Bedeutung. Der Landkreis ist eine der „Milchhochburgen“ des Landes.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort bewegt sich von 1998 – 2008 zwischen 87.935 und 94.061 (30.06.2008).

Zu den Pendlerverflechtungen wurden zuletzt bei der Volkszählung 1987, also vor über 20 Jahren umfängliche Daten erhoben. Die nächste Volkszählung wird voraussichtlich erst 2011 stattfinden. Nach der Veröffentlichung des Statistischen Landesamtes „Berufspendler in Baden-Württemberg 02/2008“ sind 2005 von einem Wohnort außerhalb des Landkreises 20172 Personen an einen Arbeitsort im Landkreis Ravensburg eingependelt. Schwerpunkt ist der Landkreis Bodenseekreis aus dem 7019 Berufseinpender kommen, gefolgt vom Landkreis Biberach mit 3582, dem Landkreis Sigmaringen mit 2957 und dem Bundesland Bayern mit 5549 Einpendlern. 18376 Personen mit Wohnort im Landkreis Ravensburg pendeln in andere Bereiche aus (Bodenseekreis 6856, Biberach 2755, Bayern 5374). Im Erhebungsjahr 2005 bestand also ein Einpendlerüberschuss von 1805 Personen. Allerdings ist die Vergleichbarkeit von Pendlerzahlen mit Vorbehalt zu sehen, da die Methoden zur Ermittlung entsprechender Werte sehr unterschiedlich sein können. Aktuelle Statistiken für Ausbildungspendler sind nicht bekannt.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Berufspendler über die Kreisgrenze			
	2006	2007	2008
Soz.vers.pflichtig. Besch. am Arbeitsort	90.848	91.915	94.061
Soz.vers.pflichtig. Besch. am Wohnort	90.319	92.035	94.537
Berufseinpender über d. Kreisgrenze	20.109	20.823	21.920
Berufsauspendler über d. kreisgrenze	19.626	20.958	22.396
1) Einpendlerübersch. / 2) Auspendlerübersch.	1) 483	2) 135	2) 476

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

3.1.4. Schulstandorte / Schülerzahlen

Der Landkreis verfügt sowohl quantitativ wie auch qualitativ über eine vielfältige Schullandschaft. 78 Grundschulen (Schuljahr 2008/09) und zahlreiche Sonderschuleinrichtungen sind hervorstechende Merkmale einer ausgeprägten Schulstruktur welche, im Zusammenwirken mit der Siedlungsstruktur, mit die höchsten Schülerbeförderungskosten im Land verursachen.

Durch die besondere Struktur mit ca. 2500 Wohnplätzen und dem hohen Anteil an Sonderschuleinrichtungen im Landkreis sind viele Verkehre nur als freigestellte Verkehre durchführbar, da die Linienführung und die Beförderungszeiten trotz starker Integrationsbemühungen für die sonstigen Fahrgäste unattraktiv sind, oder bei den Sonderschulbeförderungen, mit kleinen (Spezial-)Fahrzeugen durchgeführt werden.

Das Oberzentrum Ravensburg / Weingarten und die Mittelzentren Wangen und Leutkirch verfügen über alle Schularten. Das Berufliche Schulwesen ist ebenfalls auf diese Orte konzentriert. Darüber hinaus gibt es noch berufliche Schulen in Aulendorf.

Schwerpunkte im Sonderschulbereich sind das Mittlere Schussental sowie Wilhelmsdorf/Horgenzell.

Schülerzahlen und Schularten (Schuljahr 2008/09)		
	Schulen	Schüler
Grundschulen	78	11.825
Hauptschulen	42	5.743
Realschulen	13	7.716
Gymnasien	14	9.338
Waldorfschulen	2	837
Sonderschulen	24	3.070
Berufschüler		5.716
Summe		44.245

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Eine Darstellung der Schulstandorte und Schularten kann der Anlage 2 entnommen werden.

Folgende Hochschulen sowie sonstige Studieneinrichtungen befinden sich ebenfalls im Landkreis Ravensburg:

- Pädagogische Hochschule Weingarten
- Hochschule für Technik, Wirtschaft und Sozialwesen Ravensburg-Weingarten
- Duale Hochschule Baden-Württemberg Ravensburg
- Naturwissenschaftlich-Technische Akademie Prof. Dr. Grübler, gGmbH, Isny
- Institut für soziale Berufe gGmbH, Ravensburg
- Schule für Gestaltung (Freie Kunstschule Ravensburg e. V.)

Die Zahl der Kinder und damit der Schüler wird in den nächsten Jahren deutlich zurückgehen. Entgegen dem allgemeinen Trend haben die Zahlen der Schüler, die für den Schulweg den ÖPNV benutzen im Bereich des Verkehrsverbundes bodo auch in den letzten Jahren immer noch zugenommen. Diese ansteigende Entwicklung ist hauptsächlich auf die attraktive Tarifgestaltung (z. B. Netzgültigkeit der Schülermonatskarte ab 13.30 Uhr) zurückzuführen und wird sich nicht dauerhaft fortsetzen.

Voraussichtliche Entwicklung der Anzahl der Schüler an allgemein bildenden Schulen bis zum Schuljahr 2015/16 nach ausgewählten Schularten *					
	Schüler an				
Schuljahr	Grundschule	Hauptschule	Realschule	Gymnasien	Gesamt
2007/08	12.170	5.860	7.445	9.110	34.585
2008/09	11.785	5.550	7.365	9.140	33.840
2009/10	11.320	5.370	7.340	9.115	33.145
2010/11	10.960	5.260	7.295	9.035	32.550
2011/12	10.605	5.155	7.250	8.890	31.900
2012/13	10.420	5.005	7.135	8.125	30.685
2013/14	10.290	4.840	6.940	7.900	29.970
2014/15	10.130	4.705	6.740	7.760	29.335
2015/16	10.065	4.555	6.530	7.545	28.685
Veränderungen in % 1)	- 17 %	- 22 %	- 12 %	-17 %	- 17 %

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

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

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2009

Nach einer aktuellen regionalisierten Vorausberechnung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg wird der Rückgang im Landkreis Ravensburg bis 2020 sogar bei – 24.1 % (Landesdurchschnitt – 20,9 %) liegen.

Neben den allgemeinen Auswirkungen des demografisch bedingten Rückgangs der Gesamtschülerzahlen wie z. B. Einnahmerückgänge wirken sich Veränderungen bei einzelnen Schularten in Kombination mit politischen Grundentscheidungen auch auf die Schulstruktur aus. Im Landkreis Ravensburg sind aufgrund zu geringer Schülerzahlen 18 Hauptschulen (Stand 2008) in ihrem Bestand bedroht. Die Folge können Schließungen mit Verteilung auf andere Standorte oder Kooperationsformen unterschiedlicher Ausprägung sein, die sich auf öffentliche Linienverkehre und freigestellte Schülerverkehre auswirken können und neue logistische Herausforderungen und ggf. Kostensteigerungen mit sich bringen. Ebenfalls Auswirkungen auf bestehende Verkehre werden die Einführung der neuen Werkrealschule (ab 2010/11) und die damit verbundene Kooperation mit den beruflichen Schulen, die Auflösung der Schulbezirke sowie die zunehmende Bildung von Ganztageschulen haben.

3.1.5. Tourismus

Der Tourismus im Landkreis Ravensburg hat mehrere Standbeine, die zum Teil vielgestaltig miteinander verknüpft sind:

- Der Kur- und Bäderbereich mit Schwerpunkten in Bad Waldsee, Bad Wurzach, Aulendorf und Isny (Moorheilbäder, Kneippkurorte, heilklimatischer Kurort).
- Die Ferienregion Allgäu mit Schwerpunkten in Argenbühl, Isny, Kißlegg, Leutkirch, Wangen, Wolfegg und der Region Waldburg (Familienferien, Tagestourismus)
- sowie den Städtetourismus in Ravensburg und Weingarten .

Darüber hinaus gibt es aber auch Ansätze in anderen Kreisgemeinden, meist auf der Basis „Ferien auf dem Lande“ oder attraktiver Sehenswürdigkeiten.

Auch der Tagestourismus hat insgesamt einen hohen Stellenwert. Die Anzahl der Übernachtungen nach der Zählstatistik lag 2008 bei rd. 1,63 Mio.

Beherbergung im Reiseverkehr (einschl. Camping) – Einzelangaben 2008		
	Gästeankünfte	Übernachtungen
Argenbühl	11.114	96.167
Aulendorf ¹⁾	28.262	153.613
Bad Waldsee ¹⁾	48.209	364.987
Bad Wurzach ¹⁾	17.220	155.817
Isny ¹⁾	52.979	462.952
Kißlegg	16.990	41.651
Leutkirch ¹⁾	14.728	34.977
Ravensburg ¹⁾	47.324	87.894
Wangen ¹⁾	36.573	71.159
Weingarten ¹⁾	32.018	55.783
Wolfegg	6.636	19.912

1) Stadt

Quelle: Statistisches Landesamt

Mit Ausnahme von Isny/Argenbühl und Bad Wurzach haben die aufgeführten Orte einen Bahnanschluss. Bad Wurzach liegt an einer Güterverkehrsstrecke und wird nur an ausgewählten Verkehrstagen von Touristikzügen angefahren.

Die Schwäbische Bäderstraße, die Oberschwäbische Barockstraße und der Radfernweg Donau-Bodensee führen mit einer oder mehreren Routen durch den Landkreis. Es gibt ein durchgängiges Netz der Fahrradbeschilderung und auch eine vom System her vereinheitlichte Beschilderung der Wanderwege.

In Leutkirch ist ein Ferienpark geplant, der bei Realisierung ab 2013/14 bis zu 1 Mio. zusätzlicher Übernachtungen bringen kann.

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

3.2. ÖPNV-Infrastruktur

3.2.1. Beförderungswege und -anlagen

Das Straßennetz im Landkreis Ravensburg ist bis auf wenige Ausnahmen für die Bedürfnisse des ÖPNV geeignet. Z. T. sind für gewichtsbeschränkte Straßen Ausnahmegenehmigungen erteilt. Die Haltestellen des Linienverkehrs und zum Teil auch des Schülerverkehrs sind in den Jahren 2006 bis 2008 im Rahmen einer verbundweiten Aktion neu ausgestattet worden. Im Kreisgebiet wurden insgesamt rd. 1.593 Haltestellenmasten mit drei verschiedenen Haltestellentypen umgerüstet.

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

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

Spezielle Busspuren gibt es im Landkreis Ravensburg vor allem im Bereich des Stadtbus Ravensburg-Weingarten. Dort sind auch Einrichtungen zur ÖPNV-bezogenen Beeinflussung von Lichtsignalanlagen in weiten Teilen umgesetzt worden.

3.2.2. Busbahnhöfe / Umsteigehaltestellen

Nachfolgend sind die Orte mit Busbahnhöfen und/oder zentralen Umsteigehaltestellen aufgeführt. Die Darstellung hat keinen Bezug zur Verknüpfungsqualität. Diese ist sehr unterschiedlich.

Verknüpfungspunkte			
Ort	Busbahnhof	Zentrale Haltestelle mit Umsteigemöglichkeit Bus / Bus	Zentrale Haltestelle mit Umsteigemöglichkeit Bus / Schiene
Aitrach			Bahnhof Marstetten
Aichstetten			Bahnhof
Aulendorf	Bahnhof		Bahnhof
Altshausen		Rathaus	
Bad Waldsee		Bleiche	Bahnhof
Bad Wurzach	Post		
Isny	Kurhaus		
Kißlegg		Bahnhof	Bahnhof
Leutkirch	Bahnhof		Bahnhof
Ravensburg	Bahnhof	Marienplatz Schussenstraße/Gartenstraße Wilhelmstraße	Bahnhof
Wangen	Bahnhof	Tiefgarage/Bahnhofstraße	
Weingarten		Charlottenplatz / Post / Ev. Stadtkirche	BOB-Bahnhof
Wilhelmsdorf		Saalplatz	
Wolfegg		Hofgarten	Bahnhof

Bike + Ride-Anlagen im Busverkehr sind in Form von Wartehäuschen mit integrierten oder angebauten Fahrradständern an mehreren Stellen im Kreisgebiet umgesetzt worden. Eine separate größere Abstellanlage außerhalb von Bahnhöfen ist nicht vorhanden (siehe auch Kapitel 3.2.4).

3.2.3. Beförderungsmittel

Im Bereich des Verkehrsverbunds bodo werden mit Stand Juni 2010 insgesamt 428 Busse im Linienverkehr eingesetzt. Der Anteil der Standardlinienbusse mit einer Länge von 10 bis 15 Metern liegt bei 65% (276 Fahrzeuge). Der in dieser Summe enthaltene Anteil der Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 12 Metern ist relativ gering; bei der RAB sind beispielsweise 9 so genannte "15-Meter-Busse" im Einsatz,

die sich allerdings im praktischen Einsatz nicht bewährt haben und teilweise durch Gelenkbusse ersetzt werden sollen.

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

Sehr nachfragestarke Relationen (z. B. Stadtbus Ravensburg-Weingarten) werden teilweise auch mit Gelenkornibussen befahren. Deren Anteil im bodo liegt bei 8% (34 Fahrzeuge). Für nachfrageschwache Verbindungen werden Klein- oder Midibusse vorgehalten. Der Anteil an der Gesamtflotte im bodo beträgt ebenfalls 8% (35 Fahrzeuge).

Im Stadtbus Ravensburg-Weingarten sind 26 moderne Niederflurbusse mit umweltfreundlichem Erdgasantrieb im Einsatz, die alle zwischen 2007 und 2009 beschafft wurden. Hinzu kommen im gesamten Landkreis weitere Fahrzeuge die mit erneuerbaren Energien/Kraftstoffen betrieben werden sowie Fahrzeuge mit den neuen Euro 5 und 6 Motoren.

Der Anteil der Busse mit Niederflurtechnik an der Gesamtflotte beträgt 41% (174 Fahrzeuge).

Insgesamt sind 68% aller Busse mit einer Klimaanlage ausgestattet (290 Fahrzeuge).

Das Alter der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge aller Verkehrsunternehmen liegt im Durchschnitt bei 6,54 Jahren. Die neuesten Fahrzeuge sind nur wenige Monate alt, die ältesten Fahrzeuge sind über 20 Jahre in Betrieb. Die Fahrzeugförderung im Rahmen des GVFG hatte die Durchschnittswerte seit Anfang der 90er Jahre deutlich gesenkt. Seit der Einschränkung der Busförderung steigt das Durchschnittsalter der Fahrzeuge wieder an.

Auftragsunternehmen werden von der RAB und RBA aber auch teilweise von privaten Unternehmen eingesetzt.

Die RAB besitzt 120 eigene Fahrzeuge mit einem Durchschnittsalter von 4,45 Jahren. Zusätzlich werden 107 Fahrzeuge von Auftragnehmern angemietet, deren Flottenalter mit durchschnittlich 7,52 Jahren deutlich höher liegt.

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

Folgende Schienenstrecken verlaufen ganz oder teilweise im Landkreis Ravensburg:

- 751 Ulm-Aulendorf-Friedrichshafen-Lindau
- 752 Aulendorf-Bad Waldsee-Bad Wurzach (Radexpress)
- 753 Aulendorf-Kißlegg-Wangen-Hergatz
- 766 Tübingen-Sigmaringen-Aulendorf
- 971 Augsburg-Memmingen-Lindau

Die Schienenstrecken im Landkreis Ravensburg sind nicht elektrifiziert.

Neben der DB AG (Fernverkehr, 1 IC-Paar) sind folgende Betreiber des SPNV vorhanden:

- DB ZugBus Regionalverkehr Alb Bodensee GmbH (RAB) auf der Strecke:
 - Ulm-Friedrichshafen-Lindau
 - Tübingen-Aulendorf
 - Aulendorf-Kißlegg-Hergatz
- DB Regio AG auf der Strecke:
 - Memmingen-Leutkirch-Hergatz-Lindau
- Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH (BOB) auf der Strecke:
 - Aulendorf-Friedrichshafen (Hafen)

Derzeit gibt es 16 Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis, die regelmäßig bedient werden. Mit Vertriebspersonal besetzte Bahnhöfe sind in Ravensburg, Aulendorf, Bad Waldsee, Kißlegg, Leutkirch und Wangen vorhanden. Haltepunkte/Bahnhöfe ohne Vertriebspersonal sind Altshausen, Alttann, Wolfegg, Aitrach, Aichstetten, Ravensburg-Weißenu, Ravensburg-Oberzell, Weingarten/Berg, Niederbiegen und Mochenwangen. In Isny gibt es ein DB-Reisezentrum. An allen Bahnhöfen sind Park- bzw. Abstellmöglichkeiten für Pkw (P+R) und Fahrräder (B+R), z. T. aber nur in geringer Anzahl oder mit nicht attraktiver Ausstattung vorhanden.

Abstellmöglichkeiten für PKW und Fahrräder an Bahnhöfen		
Bahnhof / Haltepunkt	P+R-Plätze	B+R-Plätze
Ravensburg -Stadt-	100	124
Ravensburg – Oberzell -	8	24
Ravensburg – Weissenau -	10	12
Weingarten/Berg	30	42
Aulendorf	42	70
Altshausen	20	14
Bad Waldsee	20	30
Wolfegg	12	--
Kißlegg	9	30
Wangen	15	12
Leutkirch	122	72
Aichstetten	7	15
Aitrach	4	--

Die Bahnhöfe und Haltepunkte liegen zumeist nicht direkt im Stadt-/Ortsmittelpunkt. Besonders ungünstig ist die Lage der Bahnhöfe in Altshausen, Wolfegg, Aitrach, Aichstetten und Weingarten/Berg.

3.3. Netz- und Angebotsstrukturen im ÖPNV

3.3.1. Allgemeines / Verkehrsräume

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

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

Ergänzend zum klassischen Linienverkehr sind im Landkreis Ravensburg mit seinen ca. 2500 Wohnplätzen noch eine größere Anzahl freigestellter Schülerverkehre mit einem Schwerpunkt im Bereich der Sonderschulbeförderung vorhanden. Für die Bedienung schwacher Nachfragen gibt es vereinzelt alternative Bedienungsformen wie z. B. Anruflinientaxen.

Über die rein verkehrsmittelbezogenen Einsatzbereiche hinaus ist es in einem Verbundgebiet sinnvoll, das Verkehrsnetz nach funktional zusammenhängenden Teilnetzen, so genannten Verkehrsräumen, zu gliedern (siehe Anhang 5). Von einem Verkehrsraum werden Linienverkehre umfasst, die dieselben oder benachbarte, strukturell ähnliche Siedlungsbereiche bedienen. Diese sind in der Regel auch auf denselben Verknüpfungspunkt mit den in Richtung jeweiliger Zentren weiterführenden Verbindungen ausgerichtet. Bei Veränderungen an einer der Linien sind hier immer auch die Auswirkungen auf die anderen Linien des Verkehrsraums zu beachten, dies gilt insbesondere für die Bemühungen um eine Optimierung und Vernetzung des Gesamtangebots.

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

Verkehrsräume Landkreis Ravensburg	
Verkehrsraum	Gemeinden
Schussental	Ravensburg, Weingarten, Baienfurt, Baint, Fronreute, Wolpertswende, Berg, Grünkraut, Bodnegg, Schlier (Meckenbeuren-Friedrichshafen)
Ravensburg Nord-West	Horgenzell, Wilhelmsdorf, GVV Altshausen, Aulendorf
Württembergisches Allgäu Nord und Bad Waldsee	Leutkirch, Aichstetten, Aitrach, Bad Wurzach, Wolfegg, Bergatreute, Bad Waldsee
Württembergisches Allgäu Süd	Amtzell, Achberg, Wangen, Argenbühl, Isny, Vogt, Waldburg, Kißlegg

3.3.2. Schienenstrecken und Buslinien

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

Neben 5 Schienenverkehrsstrecken verlaufen 68 Buslinien ganz oder teilweise im Landkreis Ravensburg. Teilweise liegen nur der Anfangs- oder Endpunkt bzw. wenige Haltestellen auf der Markung des Landkreises. Hinzu kommen

5 Stadtverkehre. Im Verbundfahrplan ebenfalls veröffentlicht sind 6 Marktverkehre. Andere Sonderlinienverkehre wie z. B. Schülerverkehre sind nicht über allgemeine Fahrplanmedien veröffentlicht, aber für die Nutzung durch Fahrgäste im Gelegenheitsverkehr geöffnet.

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

Das derzeitige Angebot an öffentlichen Linien im Landkreis Ravensburg ist bedarfsorientiert „gewachsen“ und, mit Ausnahme einzelner Anpassungen und gebietsweiser Überplanungen, nicht aus einem planungstheoretischen Gesamtansatz hervorgegangen.

Der westliche Teil des Landkreis Ravensburg weist hinsichtlich des Liniennetzes im Einzugsbereich des Oberzentrums Ravensburg/Weingarten eine gute Verkehrserschließung auf. Pendlerströme und Linienführung fallen teilweise so zusammen, dass umsteigefreie direkte Beziehungen bestehen.

Auch die Mittelzentren Wangen und Leutkirch sowie die sonstigen Städte und Gemeinden mit zentralörtlicher Bedeutung sind weitgehend umsteigefrei in ein Liniennetz eingebunden, das diese Kommunen mit den größeren Städten und Gemeinden im Umfeld verbindet. Das Liniennetz ist zum Teil auf die Zentren ausgerichtet, die eine eigenständige Verflechtung aufweisen.

Das Oberzentrum Ravensburg/Weingarten ist mit Orten aus dem östlichen Landkreisteil überwiegend mit direkten Linien verbunden. Während Schlier, Vogt, Waldburg, Bad Wurzach, Wolfegg, Wangen, Kißlegg, Argenbühl und Isny über direkte Buslinien angeschlossen sind, ist Leutkirch über Aulendorf (Schiene) erreichbar, allerdings nur im 2-Stunden-Takt und mit zweimaligem Umsteigen. Ähnliches gilt auch für Kißlegg, das über die Schiene günstiger mit dem Oberzentrum verbunden ist. Einige Linien sind wegen der notwendigen Flächenbedienung eher etwas unübersichtlich ausgeprägt. Die tatsächliche Inanspruchnahme ist hier im Regelfall auf Teilabschnitte beschränkt. Es sind zusätzliche Schülerverkehre eingerichtet.

Die Liniennetze der im Landkreis vorhandenen Stadtverkehre sind unterschiedlich flächendeckend. Große Unterschiede gibt es hier im Bereich des Fahrtenangebots.

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

3.3.3. Verknüpfungen

Der Idealzustand einer direkten und umsteigefreien Verbindung kann im ÖPNV nicht für jeden Ausgangs- und Zielort hergestellt werden. Grundsätzlich unterscheidet man folgende Möglichkeiten:

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

Verknüpfungspunkte im Landkreis Ravensburg liegen an den jeweiligen (Bus-) Bahnhöfen und/oder an zentralen Haltestellen in den Stadt-/Ortsbereichen (siehe auch Kapitel 3.2.2 und 3.2.4).

Verknüpfungspunkte in kleineren Orten und Wohnplätzen sind weitgehend nur im (freigestellten) Schülerverkehr vorhanden.

Aufgrund betrieblicher Zwänge (Schulanfangs- und Endzeiten / Arbeitszeiten) ist die Verknüpfung von Angeboten nur teilweise – in der Regel bei stärker nachgefragten Relationen – sowie im Rahmen von zwei Modellprojekten umgesetzt worden.

Das erste Modellprojekt mit einer dreijährigen Pilotphase (2003-2005) war der Regio Bus im Raum Isny unter Beteiligung von zwei Bundesländern, drei Landkreisen und 10 Kommunen. Wesentliches Element des Projektes war ein erweitertes Fahrtenangebot, das den zentralen Umstiegspunkt am Kurhaus Isny mit 4 Bahnhöfen im Umfeld verknüpft. Das Grundkonzept wird mit einem reduzierten Fahrtenangebot weitergeführt. In einem weiteren Projekt im Einzugsbereich der Württembergischen Allgäubahn (Aulendorf-Kißlegg-Memmingen/Wangen) wurde der Verknüpfungsbereich Bus/Schiene ab 2006 systematisch untersucht und mit modifizierten Linienführungen, einem erweiterten Fahrtenangebot und einer zusätzlichen Buslinie (Bad Wurzach-Kißlegg-Waltershofen) optimiert.

3.3.4. Tarifsystem

Der Landkreis Ravensburg bildet seit 2004 zusammen mit dem Landkreis Bodenseekreis das Verbundgebiet des Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundes (bodo). Für alle Fahrten innerhalb des Verbundgebietes gilt der bodo-Tarif. Der Verbundtarif ist ein Zonentarif, d. h. der Fahrausweis gilt nicht für eine bestimmte Strecke, sondern für eine oder mehrere der Flächenzonen (Anhang 7). Der Tarif umfasst 8 Preisstufen. In den Orts- und Stadtverkehren gibt es zum Teil Sondertarife innerhalb des Verbundtarifs.

Für Verkehre, die die Grenzen des Verbundgebietes überschreiten, gilt der jeweilige Haustarif des Verkehrsunternehmens. Hier sind bei Jahres-Abonnements noch von den Landkreisen bezuschusste Angebote aus der Zeit vor der Verbundgründung wirksam.

Der Verkehrsverbund strebt Kooperationen mit den Nachbarverbänden und -landkreisen an, deren erste Stufe mit gemeinsamen Tarifpunkten in den drei

Verbänden bodo, naldo und DING zum 01.01.2009 umgesetzt wurde (Räume Pfullendorf/Bad Saulgau und Aulendorf). Durch die Überlappung der Verbundtarife werden strukturelle Defizite beseitigt und die Basis für gemeinsame/kombinierbare Fahrscheinangebote gelegt.

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

3.3.5. Fahrgastinformation und Marketing

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

Zusätzliche, lokal begrenzte Fahrpläne werden von Verkehrsunternehmen oder Gebietskörperschaften für Stadtverkehre oder Regionen (zum Beispiel RegioBus Isny) herausgegeben. Der Verbund betreibt auch ein umfassendes und informatives Internetportal einschließlich Fahrplanauskunft.

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

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

3.4. Leistungsangebot im ÖPNV

3.4.1. Angebot Bus und Schiene

Der bisherige Nahverkehrsplan war hinsichtlich der Angebotsdarstellung und -analyse eher gebietsbezogen orientiert. Im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wird die Linienbetrachtung in den Vordergrund gestellt und eine umfassende Bestandsaufnahme des gesamten Liniennetzes vorgenommen, um Erkenntnisse über die Bedienungsqualität der einzelnen Linien zu erlangen (siehe Anlagenband).

Im Verkehrsgebiet des Landkreises Ravensburg wurden insgesamt 93 Linien analysiert, davon 5 Bahn-, 33 Stadtbus- und 55 Regionalbuslinien.

Nachfolgend werden einige Auswertungsparameter zusammengefasst dargestellt.

Hinsichtlich der Aussagekraft ist allerdings zu beachten, dass es sich um rein rechnerische Durchschnittswerte handelt. Das tatsächliche Spektrum der einzelnen Linienergebnisse ist sehr breit.

3.4.1.1. Fahrtenhäufigkeit

Fahrtenhäufigkeit je Stunde (Durchschnitt Lkr. Ravensburg)

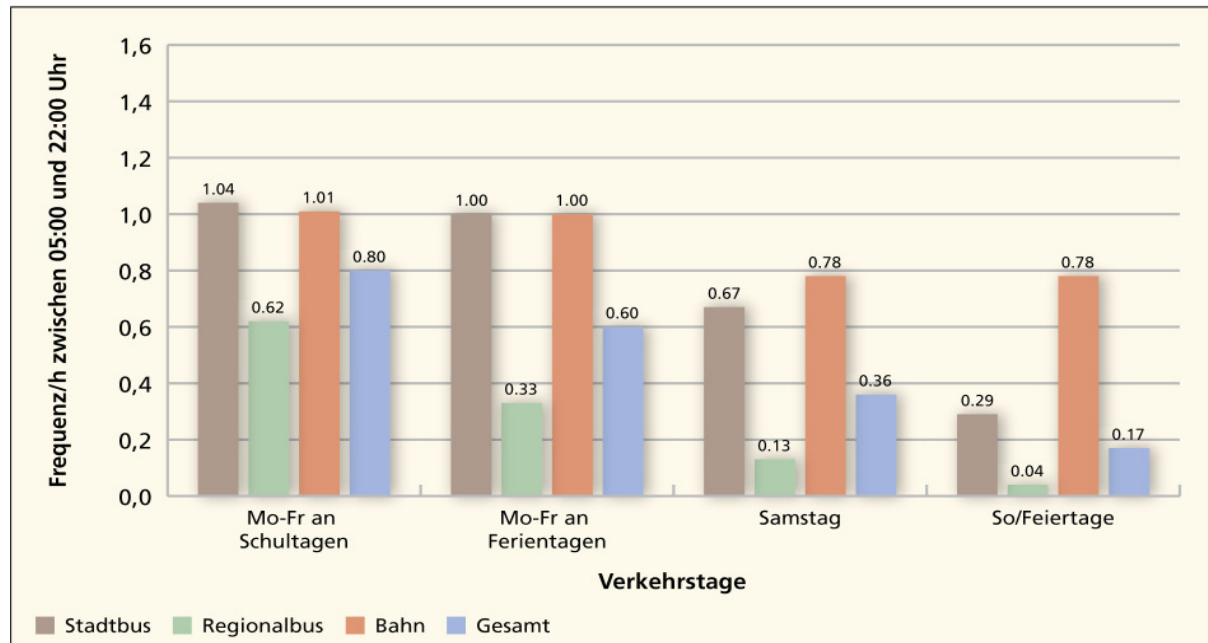


Abbildung 1: Fahrtenhäufigkeit je Stunde zwischen 05:00 und 22:00 Uhr

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

Das Verkehrsmittel Regionalbus weist an Schultagen rein rechnerisch im Durchschnitt eine etwa zweistündliche Frequenz auf (0,62 Fahrtenpaare je Stunde). Diese Frequenz, geht an Ferientagen stark zurück. Hier verkehren durchschnittlich 0,33 Busse pro Stunde, was einer Anzahl von 5-6 Fahrtenpaaren pro Tag entspricht. Die Häufigkeit sinkt an Samstagen auf 0,13 (etwa 2 Fahrtenpaaren pro Tag) bzw. Sonntagen auf 0,04 (etwa 1 Fahrtenpaar pro Tag) weiter ab.

Hingegen zeichnet sich das Verkehrsmittel Bahn durch eine relativ konstante und hohe Fahrtenhäufigkeit über die verschiedenen Verkehrstagesfälle aus.

An Schul- und Ferientagen wird durchweg mit stündlicher Frequenz gefahren, am Wochenende liegt der Wert mit 0,78 etwas niedriger und entspricht einer Anzahl von etwa 13 Zugpaaren pro Tag.

Auch der Stadtbus zeigt sich unter der Woche ähnlich konstant und weist stündliche Frequenzen auf. Am Wochenende ist eine deutlich niedrigere Fahrtenhäufigkeit festzustellen. Samstags sind durchschnittlich 11 Fahrtenpaare pro Tag im Einsatz (Frequenz von 0,67); sonntags stehen noch etwa 5 Fahrtenpaare im Fahrplan

(Frequenz von 0,29). Hierbei ist allerdings zu sehen, dass es bei den Stadtverkehren erhebliche Unterschiede bei der Fahrplan- und Angebotsstruktur gibt.

3.4.1.2. Übersichtlichkeit der Linien

Anzahl unterschiedlicher Fahrwege (Durchschnitt Lkr. Ravensburg)

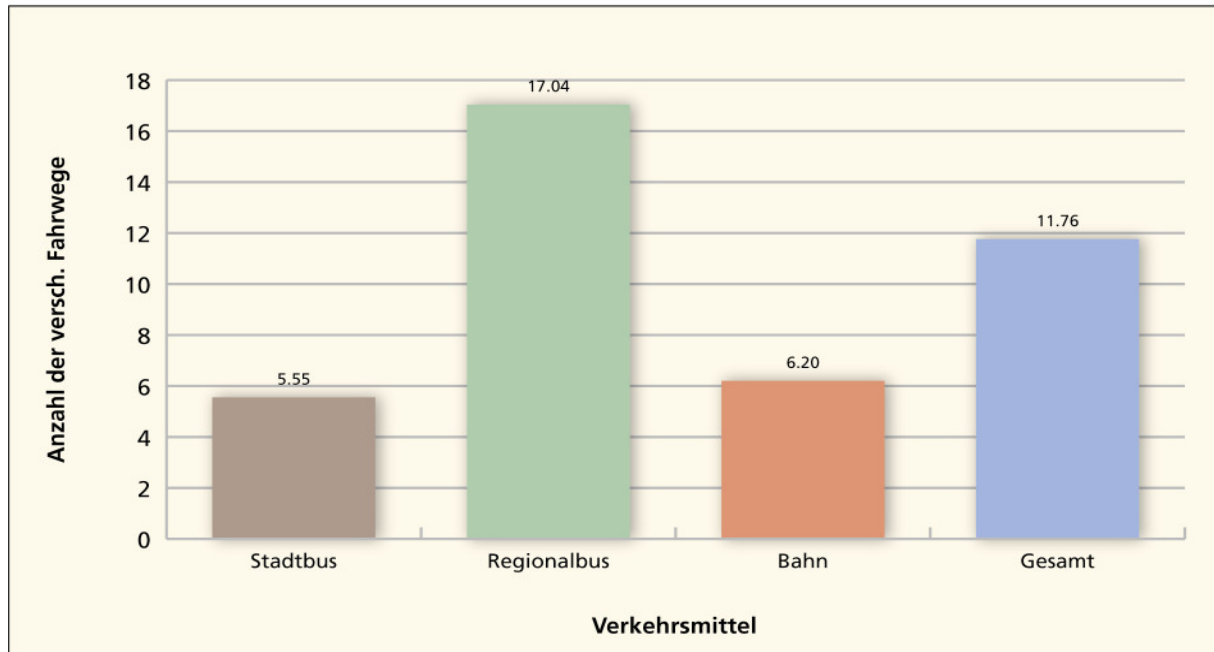


Abbildung 2: Unterschiedliche Fahrwege

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

Erwartungsgemäß zeichnet sich das Verkehrsmittel Stadtbus durch eine relativ übersichtliche Linienstruktur mit durchschnittlich 5,55 verschiedenen Fahrwegen aus. Bei den Bahnlinien resultiert der Wert 6,2 aus der Tatsache, dass verschiedene Zuggattungen mit unterschiedlichen Zwischenhalten und Zielbahnhöfen auf dem Schienennetz unterwegs sind.

Mit dem Übersichtlichkeitswert 17,04 muss der Regionalbus als unübersichtlichstes Verkehrsmittel bewertet werden. Mäanderförmige Linienverläufe durch die Anforderungen des Schülerverkehrs, die sich aus der Orts- und Wohnplatzstruktur ergeben, können als Hauptursache hierfür gewertet werden.

3.4.1.3. Verknüpfungsqualität

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

Als Anschluss wurden bei der Berechnung nur Verbindungen gewertet, die nicht mehr als 20 Minuten Umsteigezeit erfordern.

Der Verknüpfungsgrad spielt eine wichtige Rolle bei der Analyse des Liniennetzes, denn er gibt letztendlich an, wie gut die Verkehrsmittel aufeinander abgestimmt sind und zu welchem Grad das Ziel eines Taktfahrplans erreicht wird.

Der Idealwert von 100% ist eine eher theoretische Größe. Er würde bedeuten, dass alle in einem definierten Knotenpunkt abfahrenden und ankommenden Fahrten eine Umsteigeverknüpfung zu einem Zubringer und Abbringer aufweisen.

Beträgt der Verknüpfungswert Bahn/Bus beispielsweise 50%, so bedeutet dies, dass durchschnittlich jeder zweite Zug mit dem Bus im Zu- und Abbringerverkehr vernetzt ist.

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

Verknüpfungsqualität Bahn (Durchschnitt Lkr. Ravensburg)

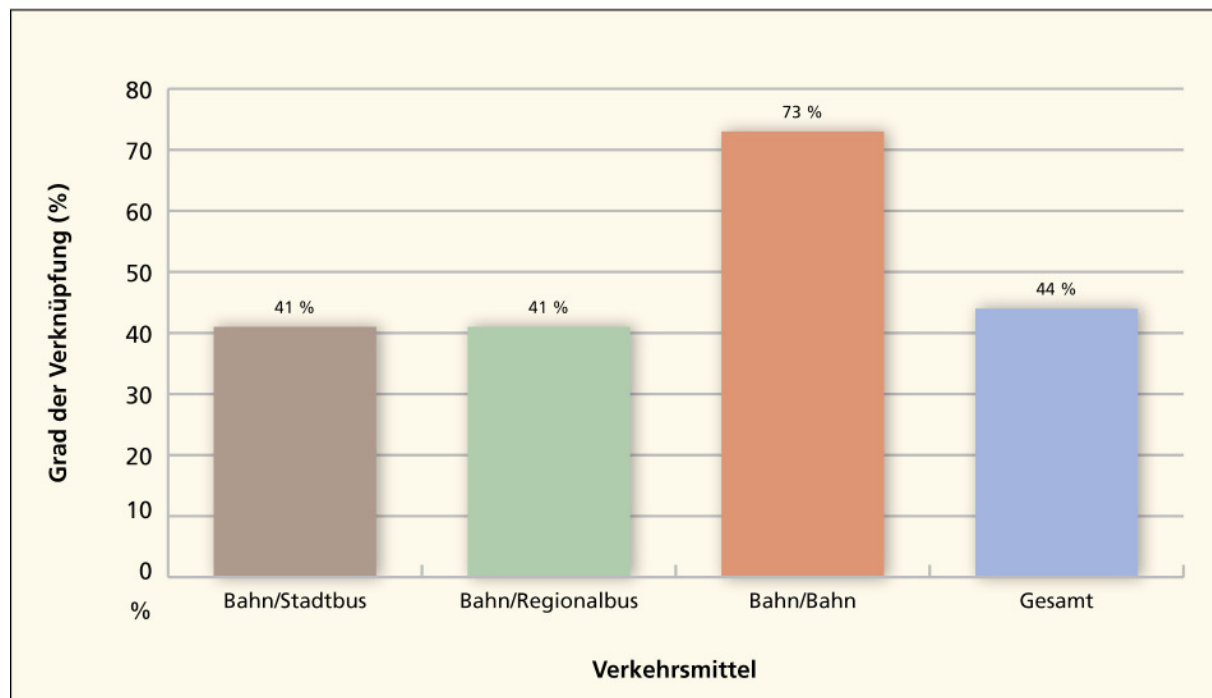


Abbildung 3: Verknüpfungsqualität Bahn

Der beste Wert von 73% wird zwischen den Bahnlinien untereinander erzielt. Dies ist sicherlich der Tatsache geschuldet, dass das Land Baden-Württemberg bereits seit vielen Jahren den Integralen Taktfahrplan flächendeckend eingeführt hat.

Der Verknüpfungsgrad zwischen Zug und Regionalbus bzw. Stadtbus beträgt gleichermaßen 41%. Das bedeutet, dass 41 % aller Züge eines Knotenbahnhofs einen Busanschluss innerhalb von 20 Minuten erhalten.

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

Verknüpfungsqualität Bus (Durchschnitt Lkr. Ravensburg)

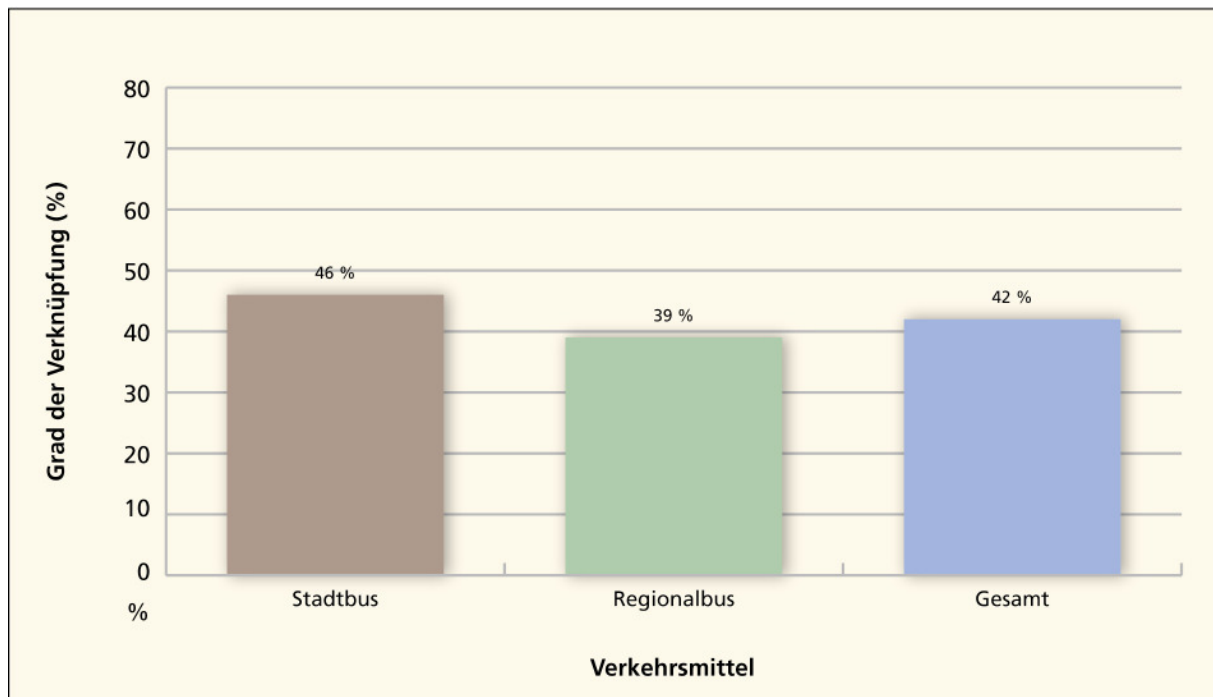


Abbildung 4: Verknüpfungsqualität Bus

Knapp die Hälfte aller Stadtbusfahrten erreicht am jeweiligen Knotenpunkt eine Anschlussverbindung zu anderen Stadt- oder Regionalbuslinien. Der Regionalbus liegt mit 39% unter diesem Wert. Bei der Interpretation dieses Wertes müssen allerdings die besonderen Strukturen des ländlichen Raums und die Bedienungsaufgaben des Regionalverkehrs (Schülerverkehr) berücksichtigt werden.

3.4.1.4. Vertaktung

Vertaktung (Durchschnitt Lkr. Ravensburg)

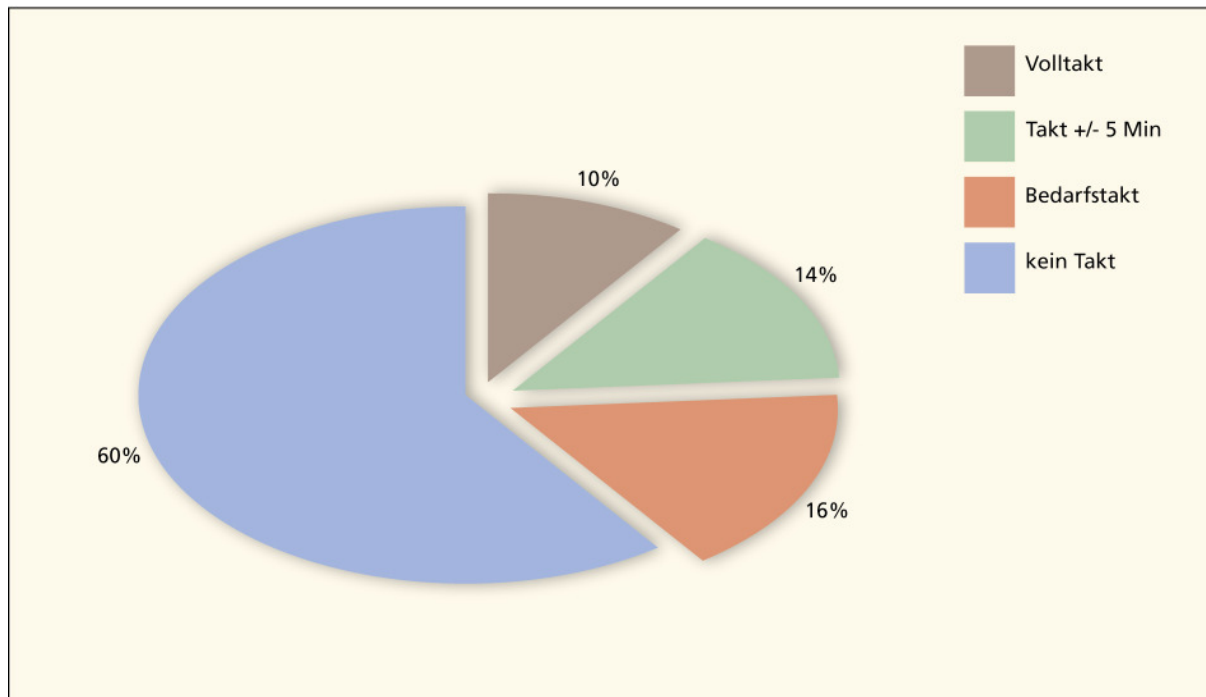


Abbildung 5: Vertaktung im Liniennetz des Landkreis Ravensburg

60% der Linien weisen keine Vertaktung auf. Dies ist ein für den ländlichen Raum mit einer besonderen Siedlungsstruktur akzeptabler Wert. Dem gegenüber stehen die Linien mit Taktstruktur: 10% der Linien weisen einen Volltakt auf, der exakt auf die Minute eingehalten wird. Bei 14% der Linien wird ein Takt gefahren, der nur im Bereich von +/- 5 Minuten um die einheitliche Abfahrtszeit schwankt. 16% der Linien weisen einen Bedarfstakt auf, der nur zu gewissen Zeiten eingehalten werden kann (z. B. außerhalb der Hauptverkehrszeiten wie Schulbeginn und Schulschluss oder am Wochenende).

3.4.1.5. Zusammenfassung

Das Fahrtenangebot des ÖPNV im Landkreis Ravensburg und dessen Abstimmung wurde in den letzten Jahren durch Zusatzfahrten, Überplanung größerer Bereiche mit dem Ziel einer optimierten Verknüpfung und der Einrichtung neuer Linien ständig verbessert. Eine umfassende Gesamtbewertung des derzeitigen Zustandes ist durch die unterschiedlichen Verkehrsarten, aber auch durch örtliche Besonderheiten kaum möglich. Eine verkehrsraumbezogene Bewertung ist in Ziff. 3.5 dargestellt.

Auch ist von Bedeutung, ob man sich an den Idealvorstellungen einer möglichen Bedienung oder an der rein nachfrageorientierten Betrachtung einer eigenwirtschaftlichen Bedienung und dem Vergleich mit ähnlichen Räumen orientiert. Das Bewertungsspektrum reicht im zweiten Fall von ausreichend bis sehr gut. Während das Angebot im Schienenverkehr mit gewissen Einschränkungen bei der Württembergischen Allgäu-Bahn noch als gut bis sehr gut bewertbar ist, gilt dies für die meisten Bus-Regionallinien hauptsächlich für die Verkehrszeit Montag – Freitag an Schultagen. Nach 18 Uhr und an Wochenenden ist es nachfrageorientiert deutlich geringer oder zum Teil gar nicht vorhanden. Bei Linien die z. B. überwiegend für den

Schülerverkehr Erschließungsfunktionen haben, sinkt das Fahrtenangebot auch bis auf 3-4 Fahrtenpaare/Tag ab. Auch bei den Stadtverkehren ist das jeweilige Angebot sehr unterschiedlich.

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

3.4.2. Erreichbarkeit

Im Rahmen der Bestandsaufnahme sind auch die ortsbezogenen Verbindungen mit Fahrmöglichkeiten erhoben worden, die sich an der zentralörtlichen Gliederung orientieren (Teilorte > 500 Einwohner zum Gemeindehauptort, Hauptort zu den jeweiligen Mittelzentren und zum Oberzentrum). Es sind darüber hinaus aber auch noch andere Verbindungen aufgeführt, die sich z. B. aus den Anforderungen des Schüler- oder Berufsverkehrs sowie sonstigen gewachsenen Verkehrsbeziehungen ergeben.

Grundlage ist eine Erhebung der Fahrten auf der Basis der Fahrpläne 2009. Die Ergebnisse sind als Annäherungswerte zu sehen. Unterschiedliche Fahrtenhäufigkeiten pro Richtung sind bei der Darstellung mit Fahrtenpaaren als Durchschnittswerte berücksichtigt. Die Analyse geht in der Regel von zentralen Bezugshaltestellen aus.

Die Beförderungszeiten sind Annäherungswerte, die sich aus den verschiedenen Fahrzeiten, sowie bei Umsteigebeziehungen den erforderlichen Fußwegen ergeben. Die Ergebnisse der Bestandsdarstellung sind im Anlagenband dargestellt.

3.5. **Bewertung**

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

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

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

3.5.1. Verkehrsraum Ravensburg Nord-West

Linienstruktur

Dem Verkehrsraum sind 9 Regionalbuslinien zugeordnet.

Wichtige Regionalverbindungen bestehen mit den Linien 7538 Ravensburg - Wilhelmsdorf (-Pfullendorf) und 7573 Ravensburg - Blitzenreute - Altshausen (- Bad Saulgau), die beide entlang von Entwicklungsachsen verlaufen.

Alle Linien sind in hohem Maße auf die Abdeckung der Verkehrsnachfrage im Schülerverkehr ausgerichtet. Dies äußert sich in verhältnismäßig unübersichtlichen Linienstrukturen ohne nennenswerte Vertaktung. Nur eine Linie hat einen angenäherten Takt.

Die Bahnstrecke 766 verbindet Aulendorf mit Sigmaringen/Tübingen und wird täglich im Stundentakt befahren.

Fahrplanangebot

Auf der Linie 272 Aulendorf - Bad Schussenried - Riedlingen besteht an Wochenenden kein Fahrtenangebot im Abschnitt Aulendorf - Bad Schussenried. Eine Verlängerung der in Bad Schussenried endenden Fahrten wäre wünschenswert.

Die Linie 7538 Ravensburg - Wilhelmsdorf weist an Werktagen eine gute Fahrtfrequenz auf, es mangelt allerdings an einer klaren Linienstruktur. Hier sollte eine Vereinheitlichung der Fahrwege, Vertaktung der Fahrten und Verknüpfung mit den Zügen am Bahnhof Ravensburg angestrebt werden. Mit 71 verschiedenen Fahrwegen ist die Linie deutlich unübersichtlicher als der verbundweite Durchschnitt. Die regionale Verbindung Ravensburg - Pfullendorf wird über diese Linie nur sehr eingeschränkt hergestellt, da viele Fahrten bereits in Wilhelmsdorf bzw. Illmensee enden. Der Aufbau eines Grundangebots in dieser Relation ist erstrebenswert.

Auch bei der Linie 7573 wäre eine konsequente Vertaktung und der Aufbau eines Grundangebots am Wochenende erforderlich. Mit einer systematischen Bedienung des Bahnhofs in Altshausen durch die Regionalbuslinien und einer Ausrichtung des Busfahrplans - außerhalb der schulrelevanten Zeiten - an den Haltezeiten der Regionalbahnen würde die Vernetzung verbessert und so auch die abseits der Bahnstrecken gelegenen Orte Staig und Blitzenreute besser in das bodo-Netz integriert. Dies würde aber Fahrzeitverlängerungen mit sich bringen. In Steinenbach-Blönried wurde die Einrichtung eines Bahnhaltepunktes vor einigen Jahren überprüft. Bei veränderten Rahmenbedingungen (z. B. durch Elektrifizierung Südbahn) wäre ggf. eine erneute Untersuchung zu erwägen.

Infrastruktur

Die an die Kapazitätsgrenze gelangte End- und Umsteigehaltestelle Wilhelmsdorf Saalplatz sollte um zusätzliche Halteplätze erweitert werden, da hier vielfältige Umsteigebeziehungen zwischen Buslinien bestehen und zahlreiche Busfahrten beginnen bzw. enden.

Eine kundenfreundlichere Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes samt Bushaltestelle am Bahnhof in Altshausen wäre wünschenswert (Wetterschutz, Bussteig, Beseitigung von Schlaglöchern, Ausweisung von P+R Plätzen).

3.5.2. Verkehrsraum Schussental

Linienstruktur

Dem Verkehrsraum sind insgesamt 21 Linien, davon 16 Stadtbuslinien, zugeordnet. Im Mittleren Schussental (Oberzentrum Ravensburg-Weingarten, Gemeinden Baienfurt und Baidnt) leben etwa 85.000 Menschen entlang einer relativ schmalen Siedlungsachse mit Nord-Süd-Ausprägung. Das Schussental ist geographisch gesehen der Mittelpunkt des bodo-Verbundgebiets.

Von Ravensburg aus existieren zahlreiche Regionalbuslinien, die sich sternförmig in alle Himmelsrichtungen ausbreiten. Wichtige Linien sind u. a. die AllgäuLinie 7542 (Ravensburg - Wangen - Insy), HopfenLinie 7545 (Ravensburg - Tettngang) und BarockLinie 30 (Ravensburg - Bad Waldsee), die größtenteils vertaktet sind.

Wesentliches Element des ÖPNV-Angebots im Oberzentrum ist der Stadtbus Ravensburg-Weingarten. Die Linien 1, 2 und 3 zeichnen sich durch eine sehr hohe Verkehrsnachfrage und Fahrtfrequenz aus. Daneben bestehen zahlreiche weitere Linien, welche der Feinerschließung innerhalb der beiden Städte bzw. der Anbindung der umliegenden Gemeinden und Teilorte dienen. Der Stadtbus Ravensburg-Weingarten befördert jährlich etwa 7,238 Millionen Fahrgäste.

Mit der Südbahn besteht eine leistungsfähige Schienenverbindung in Nord-Süd-Richtung, die u. a. stündlich von den IRE-Zügen (Stuttgart-) Ulm - Lindau und zusätzlich im Abschnitt Aulendorf-Friedrichshafen von der Bodensee-Oberschwaben-Bahn befahren wird.

Fahrplanangebot

Der Stadtbus Ravensburg-Weingarten weist ein bedarfsgerechtes Liniensystem auf, das auf gewachsene Strukturen aufbaut. Bei einigen Linien bzw. Linienästen sind Lücken im Fahrplanangebot bzw. Schwachstellen bei der Vertaktung festzustellen. Eine systematischere Bedienung wäre insgesamt erstrebenswert (z.B. Linie 1/2 auf den Ästen Weststadt - Schmalegg und Baidnt Rathaus - Baidnt Marsweiler).

Die Linie 5 verläuft heute zeitlich und räumlich parallel zu den Linien 1/2 und zum Überlandverkehr im Abschnitt Ravensburg Bahnhof - Weingarten Charlottenplatz. Eine neue Linienführung könnte z. B. die Anbindung von Oberschwabenhalle und Eissporthalle, des Gewerbegebiets Bleiche, der Industrie- und Handelskammer und der Siedlung bzw. des Gewerbegebiets Hähnlehof ermöglichen. Der Bahnhof Niederbiegen könnte konsequenter in die Linienführung integriert und der Fahrplan so gestaltet werden, dass stündliche Anschlüsse an die BOB bestehen.

Mit der Linie 10 werden u. a. die Gemeinden Berg und Fronreute an Ravensburg angebunden. Aufgrund von Fahrplanzwängen werden die zentrumsnahen Haltestellen in Berg nur in Fahrtrichtung Fleischwangen angefahren.

Der Weg von Berg nach Weingarten führt mit dem ÖPNV heute umwegig über Ravensburg. Ferner ist festzustellen, dass der BOB-Haltepunkt Weingarten/Berg nicht über einen ÖPNV-Anschluss von/nach Berg verfügt.

Beim Regionalbusverkehr ist insgesamt eine noch bessere Vernetzung und Vernetzung anzustreben. Der Bahnhof Ravensburg hat das Potential für eine Mobilitätsdrehscheibe, wo sich zeitgleich wichtige Regional- und Stadtbuslinien mit den Zügen treffen und so Anschlüsse in alle Richtungen entstehen. Dies würde durch geänderte Rahmenbedingungen durch die geplante Elektrifizierung der Südbahn und der daraus resultierenden Verschiebung von Fahrlagen bei den IRE- und RB-Zügen stark begünstigt.

Ravensburg liegt geographisch gesehen sehr zentral im Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund und ist Schnittpunkt mehrerer Entwicklungsachsen. Als wichtigster Verkehrsknotenpunkt würde der Bahnhof Ravensburg eine verbindende Funktion im Netz übernehmen und die Anbindung der umliegenden Städte und Gemeinden an den schnellen, überregionalen SPNV deutlich verbessern.

Das Fahrplanangebot sollte u. a. auf den Linien 7545 nach Tettnang erweitert werden (Abend- bzw. Nachmittagstunden und Wochenende). Der Schlierer Ortsteil Erbisreute sollte regelmäßig in die Linie 7534 eingebunden werden. Auch der Ortsteil Bavendorf und das zukünftige Gewerbegebiet Ravensburg-Erlen sind über die Linien 7373 und 7537 nicht ausreichend bedient. Eine Ausweitung und Vernetzung des Angebots auf der Achse (Konstanz-) Meersburg - Markdorf - Ravensburg wäre daher wünschenswert.

Infrastruktur

In Weingarten wäre in der Waldseer Straße in Höhe des Praktiker-Baumarkts eine zusätzliche Bushaltestelle in Fahrtrichtung Baienfurt erforderlich. Die Busse der Linien 30 und 31 können dort heute nur in Fahrtrichtung Ravensburg anhalten. Eine Busbucht würde den Halt ermöglichen, was eine verbesserte Erschließung zahlreicher Gewerbebetriebe und Siedlungsbereiche zur Folge hätte.

Insgesamt stehen in Ravensburg zu wenige Abstellflächen für Linienbusse zur Verfügung. Diese werden zur Ableistung von vorgeschriebenen Lenkzeitpausen oder zur Überbrückung von Standzeiten benötigt. Schwerpunktmäßig ist der Bereich um den Busbahnhof Ravensburg betroffen, wo die meisten Linien beginnen oder enden. Die Anforderungen der Busunternehmen sollen bei der Neuplanung des Busbahnhofs angemessen berücksichtigt werden.

Bei den Bestrebungen zum Ausbau des Busbahnhofs sollte berücksichtigt werden, dass die Einführung eines abgestimmten Taktfahrplans verstärkt die gleichzeitige Ankunft und Abfahrt zahlreicher Buslinien zur Folge hätte. Daraus erwächst u. U. ein Mehrbedarf an Bushalteplätzen.

3.5.3. Verkehrsraum Württembergisches Allgäu Nord + Bad Waldsee

Linienstruktur

Der ÖPNV in dem ländlich geprägten Verkehrsraum mit 22 Regionalbus- und 6 Stadtbuslinien ist vorrangig auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs ausgerichtet. Deutlich wird dies an der unterdurchschnittlichen Bedienungshäufigkeit des Liniennetzes am Wochenende und an der geringen Anzahl von Taktverkehren. Auch die Vernetzung mit dem Zug und anderen Buslinien ist weiter verbesserungswürdig.

Als Buslinien mit Verbindungsfunktion sind die BarockLinie 30 Ravensburg - Weingarten - Bad Waldsee und 7554/7550 Bad Waldsee - Bad Wurzach - Leutkirch zu erwähnen.

In Bad Waldsee und Leutkirch sind Stadtverkehre mit unterschiedlicher Ausprägung und Fahrtfrequenz eingerichtet.

Die Württemberg-Allgäu-Bahn verläuft auf der Achse Aulendorf - Kißlegg - Leutkirch - Memmingen quer durch den Verkehrsraum. Sie wird im Zwei-Stundentakt von den Regionalbahnen Aulendorf - Hergatz und Lindau - Memmingen befahren. In den Hauptverkehrszeiten werden zusätzliche Zugverbindungen angeboten.

Im Rahmen des sog. „Allgäuprojekts“ wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 eine neue Regionalbusverbindung Bad Wurzach - Kißlegg - Waltershofen geschaffen, die in Kißlegg zahlreiche Anschlüsse zu den Zügen aufweist und so eine Anbindung der abseits der Bahnstrecken gelegenen Ortschaften herstellt. Auch die Linien 7550 und 7569 im Raum Leutkirch wurden komplett überplant. Dabei wurden parallele Busfahrlagen auf die Schiene verlagert. Der Bus übernimmt seither stärker die Rolle eines Zu- und Abbringers zu den Bahnhöfen in Leutkirch, Aichstetten und Marstetten-Aitrach.

Fahrplanangebot

Die parallel zur regionalen Entwicklungsachse verlaufende Busverbindung 7554/7550 ist insgesamt verbesserungsfähig was Fahrplanangebot (vor allem am Wochenende), Vertaktung und Vernetzung in den Knotenpunkten Bad Waldsee, Bad Wurzach und Leutkirch angeht.

Auf der BarockLinie 30 besteht Mo - Fr ein gutes und weitgehend vertaktetes Fahrplanangebot. Die Verknüpfung am Bahnhof Bad Waldsee mit den Zügen der Württemberg-Allgäu-Bahn könnte noch optimiert werden. Das gilt auch für den Anschluss zwischen Linie 30 und 7554, der zu einer Attraktivitätssteigerung der Städteverbindung Ravensburg - Bad Wurzach führen würde. Der weitere Ausbau des in Grundzügen vorhandenen Wochenendangebots ist empfehlenswert.

Der außerhalb des Ortszentrums gelegene Bahnhof in Wolfegg eignet sich infrastrukturell nur bedingt für eine Zug-Bus Verknüpfung. Gleichwohl sollte eine Abstimmung der Linienverbindung 7534 Ravensburg - Wolfegg - Bad Wurzach auf die Ankünfte und Abfahrten der Züge bei einzelnen Fahrlagen geprüft werden. Auch in Alttann sollte die Machbarkeit einer besseren Verknüpfung der Linie 31 mit den Zügen der Württemberg-Allgäu-Bahn untersucht werden.

Mit dem Umzug der Unternehmenszentrale des Schwäbischen Verlags von Leutkirch nach Ravensburg werden voraussichtlich Ende 2011 200 Arbeitsplätze verlagert. Hieraus könnten Anforderungen an das Verkehrsangebot für Berufspendler erwachsen.

Mit der Ansiedlung eines Ferienparks in Urlaub bei Leutkirch könnte der Linie 7551 eine große Bedeutung im Zu- und Abbringerverkehr zum Bahnhof Leutkirch zukommen. Die Linie ist heute schon gut vertaktet und stellt optimale Anschlüsse zu den Zügen Richtung Memmingen und Kißlegg her. Diese Grundstruktur sollte erhalten und das Angebot bedarfsgerecht weiterentwickelt werden (z.B. direkte Anbindung des Ferienparks).

Das Stadtbusangebot in Leutkirch ist aufgrund zahlreicher Schleifenfahrten relativ umständlich und unübersichtlich. Die Bedienungsfrequenz ist im Vergleich zu anderen Stadtbussystemen deutlich unterdurchschnittlich ausgeprägt. Die Planungen für ein neues Stadtbuskonzept befinden sich in einem frühen Entwicklungsstadium. Wichtig wäre bei einer Neukonzeption eine regelmäßige und systematische Bedienung des Bahnhofs in Leutkirch, um Anschluss an die Züge von/nach Lindau und Memmingen herzustellen.

Als direkte Folge der Kürzung der Regionalisierungsmittel wurde das Zugangebot auf der Württemberg-Allgäu-Bahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 nahezu halbiert. In den Folgejahren hat es zwar bedarfsorientierte Nachbesserungen beim Fahrplanangebot gegeben, ein weiterer bedarfsgerechter Ausbau des Zugangebots auf den Streckenabschnitten Aulendorf - Kißlegg und Kißlegg - Memmingen in Richtung Stundentakt ist aber nach wie vor ein wichtiges Ziel des Landkreis Ravensburg.

Infrastruktur

An der L314 ist die Einrichtung einer Bushaltestelle für die Linie 7554 zur Anbindung des Gewerbepark West und der Saint Gobain Oberland Glas AG in Bad Wurzach erforderlich.

Der bedeutende Gewerbe- und Industriestandort Bad Waldsee Wasserstall (u. a. Hymer Wohnmobile) weist keine ÖPNV-Anbindung auf. Hier sollte eine entsprechende Anfahr- und Wendemöglichkeit geschaffen werden, sofern eine Einbindung in die Linienstruktur des ÖPNV realisierbar ist.

In Altann wäre an der Ecke Waldseer Straße / Birkenallee eine zusätzliche Haltestelle der Linie 31 zur Anbindung des Bahnhalt punkts und der dortigen Wohnsiedlung sinnvoll.

Tarif

Die zum 01.01.2009 eingeführte Tarifkooperation zwischen den Verbänden bodo und DING im Bereich Aulendorf sollte auch auf die verbundüberschreitenden Linien 216 (Bad Wurzach - Biberach), 59/60 (Bad Wurzach - Ellwangen) und 190 (Leutkirch - Rot a. d. Rot) ausgeweitet werden.

Die Bahnstrecke 971 und die Buslinie 7569 sind nur bis Aitrach in den bodo-Tarif einbezogen. Die Gemeinde Tannheim liegt auf Gemarkung Biberach und gehört zum DING, die kreisfreie Stadt Memmingen liegt in Bayern (kein Verbundtarif).

Ein Übergangstarif im Abschnitt Aitrach - Memmingen würde die Attraktivität des ÖPNV in diesem Bereich steigern und zusätzliche Fahrgastpotentiale erschließen.

3.5.4. Verkehrsraum Württembergisches Allgäu Süd

Linienstruktur

Der Verkehrsraum „Württembergisches Allgäu Süd“ mit 19 Regionallinien und 10 Stadtbuslinien weist eine ähnliche Struktur wie der vorangehend beschriebene nördliche Nachbarraum auf.

Hauptzielgruppe des öffentlichen Verkehrsangebots ist der Schülerverkehr.

Wichtige Verbindungsfunktionen übernehmen die AllgäuLinie 7542 Ravensburg - Wangen - Isny und die EschachLinie 7551 Leutkirch - Isny. Beide Linien zeichnen sich durch ein gutes Fahrplanangebot und einen Taktfahrplan aus. Diese Strukturen sind im Rahmen des Projekts „Regiobus Isny“ aus einer kompletten Überplanung des Linienangebots entstanden.

Die Linie 7545 Ravensburg - Tettngang - Neukirch - Wangen stellt für zwei Wangener Ortschaften die Verbindung zur Kernstadt her.

Stadtverkehre sind in Wangen und Isny (Projekt Regiobus) eingerichtet.

Die Württemberg-Allgäu-Bahn erschließt den Verkehrsraum auf dem Abschnitt von Hergatz über Wangen nach Kißlegg. Die zweistündlichen Regionalbahnen Aulendorf - Hergatz und Memmingen - Lindau überlagern sich auf diesem Abschnitt zum Stundentakt.

Fahrplanangebot

Die Linie 19 bindet die südlich von Wangen gelegen Ortschaften an. Eine Ausweitung des Verkehrsangebots auf Samstagnachmittag und Sonntag sollte in Betracht gezogen werden, ggf. auch bedarfsorientiert mit einem Anruf-Sammel-Taxi. Für den Touristik- und Freizeitverkehr wäre Schloss Achberg ein interessantes Ziel (Kunstaussstellungen und Ausgangspunkt für Wanderungen entlang der Argen), das bedarfsorientiert am Wochenende angefahren werden könnte. Die Verknüpfung mit der Linie 7542 in Wangen Richtung Ravensburg ist unter derzeitigen Rahmenbedingungen nicht realisierbar, sollte aber für die zukünftige Entwicklung vorgemerkt werden.

Durch die beschlossene Elektrifizierung der Strecke München - Lindau bis vsl. 2015/2016 verändern sich die Rahmenbedingungen (neue Fahrlagen der Züge) hinsichtlich der Verknüpfung des SPNV mit dem Regional- und Stadtbusverkehr am Bahnhof Wangen. Der von der Region gewünschte Fernverkehrshalt Wangen könnte zusätzliche Anforderungen mit sich bringen (zum Beispiel schnelle Regionalbusverbindung von Ravensburg und Isny mit Übergang vom/zum Fernverkehr). Die sich ändernden Rahmenbedingungen sollten frühzeitig bei der Fahrplangestaltung berücksichtigt werden. Der Verknüpfung zwischen Zug und Bus kommt in diesem Kontext eine tragende Rolle zu.

Mit der Durchbindung der Linie 90 (Wangen - Christazhofen) auf die Linie 80/81 (Christazhofen - Beuren - Isny) würde eine Nordtangente Wangen – Isny entstehen,

welche die heute bestehende Verbindung mit der Linie 7542 ergänzen könnte. Von einer Direktverbindung würden vor allem die Ortsteile Ratzenried und Christazhofen profitieren, wo Schülerströme sowohl in Richtung Wangen als auch in Richtung Isny bestehen. Der wenig praxistaugliche Umstieg zwischen den beiden Linien in Christazhofen sollte nach Möglichkeit entfallen.

Am Wochenende und in der Schwachverkehrszeit sollte der Linienabschnitt Vogt - Wangen der Linie 7535 stärker befahren werden. Hier würde sich der Einsatz von bedarfsorientierten Angebotsformen anbieten. Die Wohnsiedlung im Bereich Vogt Schule/Sportplatz ist nicht optimal erschlossen.

Die heute bestehende Verbindung von Vogt über Rotheidlen nach Kofeld mit der Linie 102 sollte stärker auf die Belange des Berufs- und Einkaufsverkehrs ausgerichtet werden. Eine Verknüpfung mit der Linie 7542 in Rotheidlen erscheint untersuchenswert.

Infrastruktur

In Isny hätte eine (Wieder-)Einrichtung der Haltestelle „Käferhofen Firma Hymer“ durch Erstellung von Busbuchten im Zuge der Linie 7550 eine bessere Anbindung des dortigen Unternehmens zur Folge.

Tarif

Der bodo-Tarif endet heute an den Bahnhöfen Wangen bzw. Kressbronn, da die Bahnstrecke über Hergatz, Lindau und Wasserburg anschließend durch den bayerischen Landkreis Lindau verläuft, der bislang keine Verbundstrukturen aufweist. Auf den in diesem Bereich verlaufenden Buslinien 15, 19 und 192 gilt im ein- und ausbrechenden Verkehr der Haustarif der RBA.

Der fehlende Korridor von Wangen über Lindau nach Kressbronn / Friedrichshafen schließt die Anwendung des bodo-Tarifs auf dieser Relation bislang aus.

Im Landkreis Lindau wird derzeit überlegt, wie eine tarifliche Kooperation auf Landkreisebene oder in dem genannten Korridor aussehen könnte.

Es ist aus Sicht der Landkreise Ravensburg und Bodenseekreis anzustreben, dass eine Form der tariflichen Zusammenarbeit mit dem Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund gefunden wird, der die Korridorproblematik zu lösen vermag.

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

3.6. Nachfrageentwicklung

3.6.1. Allgemeines

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

Landkreise an der Gesamtzahl der Fahrgäste sind - insbesondere auch wegen der die Kreisgrenzen überschreitenden Linien - nicht genau bestimmbar. Legt man die Grundsätze der Verteilung der verbundbedingten Belastungen als ungefähre Richtgröße zugrunde, entfallen auf den Landkreis Ravensburg 50,5 %. Für eine Betrachtung der Nachfrageentwicklung seit 2003 ist die nachfolgend aufgezeigte Entwicklung im Gesamtverbund sicher eine vertretbare Basis.

3.6.2. Entwicklung der Fahrgastzahlen

Im Gebiet des Verkehrsverbundes entwickelte sich die Verkehrsnachfrage vom Ausgangswert im Jahr 2003 mit 28,2 Mio. beförderten Personen auf 33,0 Mio. im Jahr 2008. Das entspricht einer jährlichen Fahrgastzunahme von knapp 1 Mio. Im Jahr 2008 wurden bezogen auf das Ausgangsjahr 4,8 Mio. Fahrgäste mehr verzeichnet, was einer relativen Zunahme von 17 % entspricht. Im Jahr 2008 wurde ein Fahrgastzuwachs von 1,1 Mio. Fahrgäste entsprechend + 3,3 % gegenüber dem Vorjahr verzeichnet. Die Verbundfahrgastzahlen berücksichtigen nicht Fahrgäste des ein- und ausbrechenden sowie durchfahrenden Verkehrs. Über diese Verkehre liegen keine Zahlen vor.

Beförderte Fahrgäste 2003 bis 2008 (Gesamtverbund, VE 3)

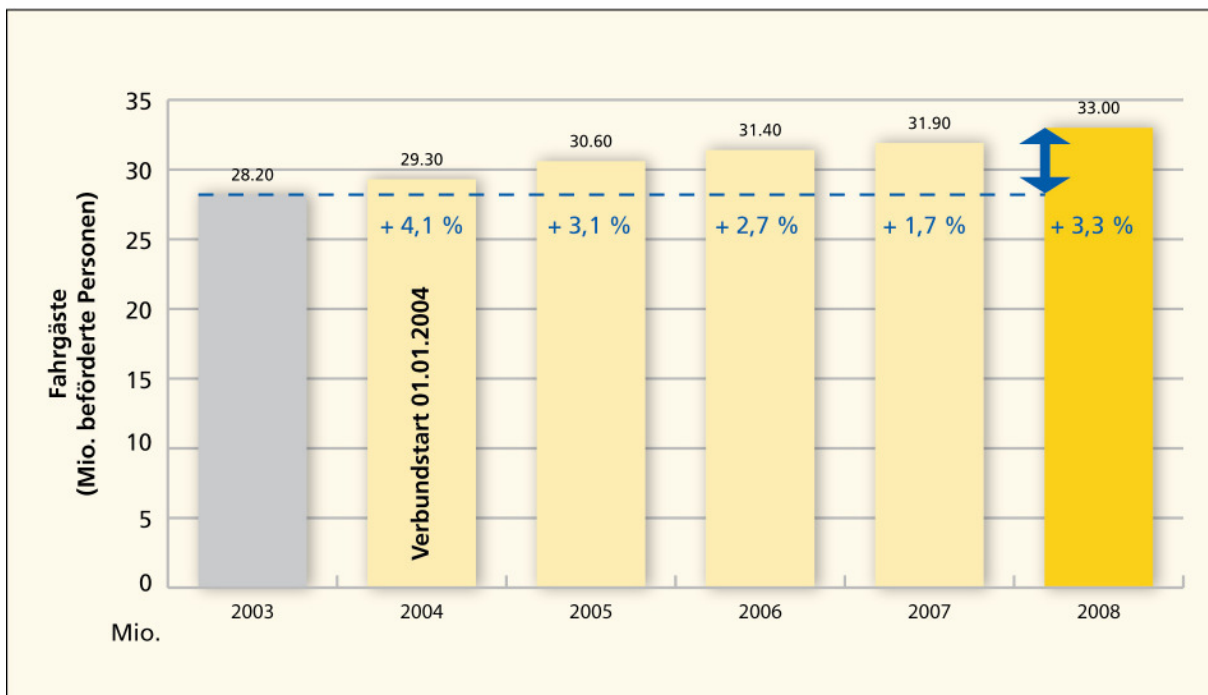


Abb. 1: beförderte Fahrgäste 2003 - 2008

3.6.3. Personenbezogene ÖPNV-Nutzung

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

ÖPNV-Nutzung je Einwohner und Jahr (Gesamtverbund)

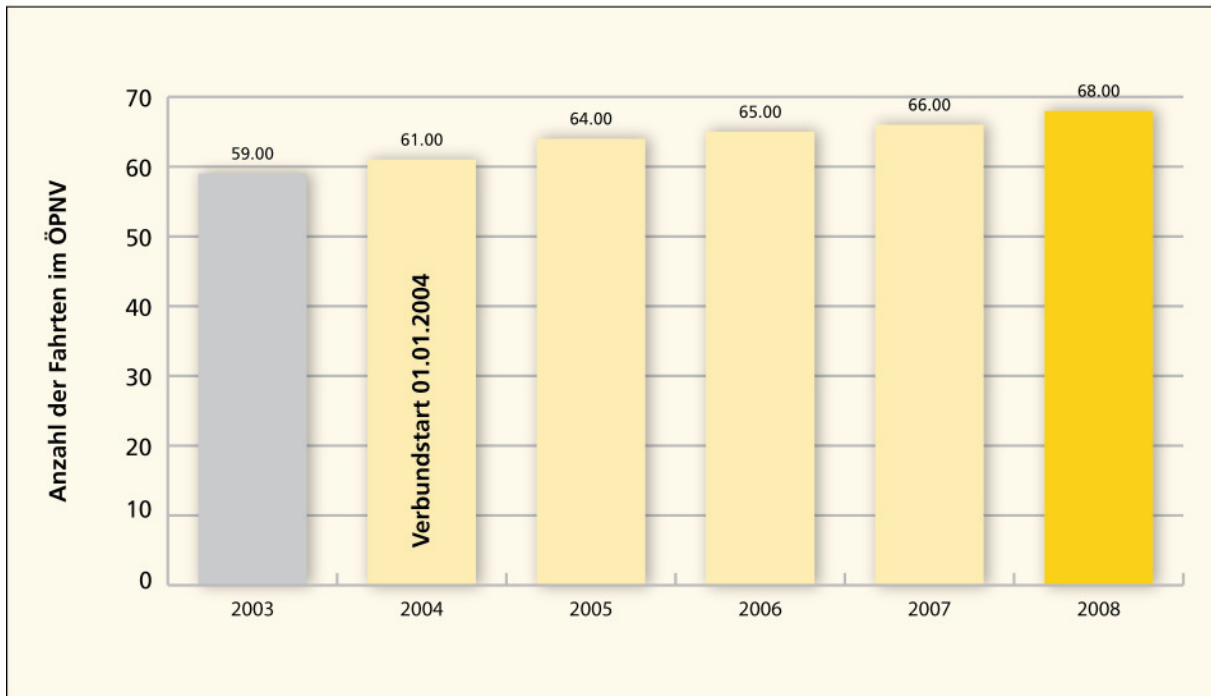


Abb. 2: ÖPNV-Nutzung je Einwohner

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

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

4. Verkehrsprognose

4.1. Mobilitätsentwicklung

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

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

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

4.2. Verkehrsaufkommen im Personenverkehr

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

Differenziert nach Fahrtzwecken nimmt der Urlaubsverkehr mit 45 % am stärksten zu, bleibt aber mit einem Anteil von 0,3 % (2004) bzw. 0,5 % (2025) an der gesamten Fahrtenzahl wenig bedeutend. Hingegen fallen die deutlichen Zunahmen der

Fahrtzwecke Geschäftsverkehr (11 %) und Privatverkehr (9 %) durch die bei weitem höheren Anteile an der Gesamtzahl der Fahrten stärker ins Gewicht. Bei der Differenzierung nach Regionen liegt die Region Bodensee-Oberschwaben mit einer Veränderung im Personenverkehrsaufkommen von + ca. 4,7 % etwas über dem Landesdurchschnitt.

4.3. Entwicklung des Motorisierungsgrades

Im Jahr 2006 waren im Land rund 5,5 Mio. Privat-PKW zugelassen. Auf 1.000 erwachsene Personen bezogen ergibt dies eine PKW-Dichte von 638. Im Landkreis Ravensburg liegt diese bei 580 PKW.

Landesweit könnte sich die Zahl der Privat-PKW bis zum Jahr 2025 um 750.000 Fahrzeuge (+ 13%) erhöhen (Basisjahr 2006). Nach den Vorausberechnungen des statistischen Landesamts könnte die Veränderung im Landkreis Ravensburg bei + 19 % liegen (Biberach + 23 %; Bodenseekreis + 16 %, Sigmaringen + 16 %). In Städten wie z. B. Stuttgart oder Karlsruhe wird die PKW-Zahl abnehmen.

5. Ziele und Rahmenvorgaben

5.1. Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung

5.1.1. Allgemeines

Der ÖPNV leistet einen unverzichtbaren Beitrag zur Sicherung der Mobilität auf der Grundlage der zentralörtlichen Gliederung. Er ist ein wichtiges Element der Daseinsvorsorge und gleichzeitig für die weitere Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung von großer Bedeutung. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass die Flächenerschließung des ÖPNV in einigen Bereichen des ländlichen Raumes zwangsläufig nicht über ein Grundangebot hinausgehen kann und der PKW das dominierende Verkehrsmittel bleiben wird. Die Rolle des ÖPNV im Gefüge der Verkehrsträger soll auch künftig gestärkt und seine Attraktivität, insbesondere als Alternative zum motorisierten Individualverkehr, weiter gesteigert werden. Das ÖPNV-Angebot ist Bestandteil einer Strukturentwicklung. Hierzu muss der Nahverkehrsplan mit seinen Zielen als gemeinsame Leitlinie des Landkreises, der Städte und Gemeinden, der Verkehrsunternehmen, des Verkehrsverbundes und der sonstigen Aufgabenträger verstanden werden, an deren Verwirklichung jeder im Rahmen seiner Möglichkeiten mitarbeitet. Ein wichtiger Punkt ist in diesem Zusammenhang auch die konsequente Berücksichtigung von ÖPNV-Belangen bei der Bauleitplanung.

5.1.2. Demographische Entwicklung

Die prognostizierte demographische Entwicklung mit einer insgesamt schrumpfenden Bevölkerung, einem Rückgang der Zahl der Kinder und Jugendlichen und damit auch der Schüler, sowie einem Anstieg des Anteils älterer Menschen hat auch im Landkreis Ravensburg ihre Auswirkungen, wenn auch zum Teil vom Bundesdurchschnitt etwas abweichend. Während sinkende Einwohner- und Schülerzahlen sich eher auf das Verkehrsaufkommen und damit auf die Bedienungshäufigkeiten auswirken, können sich aus der Alterung der Bevölkerung erhöhte Anforderungen an die Erschließungs- und Beförderungsqualität sowie zum Beispiel auch das Erfordernis leicht verständlicher Fahrpläne sowie möglichst einfacher Tarifierung ergeben. Einem Teil der Anforderungen an die Beförderungsqualität kann sicherlich mit der ohnehin notwendigen Berücksichtigung des Aspekts Barrierefreiheit entsprochen werden. Wünsche nach einer deutlichen Verkürzung von Wegen zur bzw. von der Haltestelle oder zusätzlichen Beförderungsangeboten außerhalb städtischer Bereiche wird der konventionelle ÖPNV jedoch nur in Einzelfällen erfüllen können. Eine Tendenz zur Individualisierung der Beförderungswünsche steht im Gegensatz zur immanenten Bündelung von Nachfrageströmen und dürfte häufig auch den Rahmen eines noch vertretbaren Betriebsaufwands übersteigen. Soweit dennoch vor Ort ergänzende Angebote für notwendig erachtet werden, kommen hier vor allem alternative Bedienungsformen in Betracht.

5.1.3. Verkehrsnachfrage

Die Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehr soll weiter gesteigert, zumindest aber auf dem heutigen Niveau gesichert werden. Bereits eine Stabilisierung der

Fahrgastnachfrage erfordert eine Steigerung des ÖPNV-Anteils bei den zurückgelegten Fahrten, um bei der demographischen Entwicklung mit mittelfristig sinkenden Schülerzahlen und allenfalls stagnierenden Einwohnerzahlen einen Ausgleich zu schaffen. Der absehbare Rückgang der Schülerzahlen und die Folgen veränderter Schulstrukturen führen zu einer Schwächung des Schülerverkehrs als Rückgrat der Verkehrsnachfrage und erfordern das verstärkte Bemühen um andere Verkehrssegmente wie Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr. Insbesondere der Freizeitverkehr dürfte noch größere Marktpotenziale haben, da die Fahrgäste in der Regel in ihrer Zielwahl eher flexibel sind.

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

5.1.4. Barrierefreiheit

Zur Gruppe der mobilitätsbeeinträchtigten Personen gehören Körperbehinderte, Sehbehinderte, ältere Menschen, Personen mit Lasten (Taschen, Koffern) oder Personen mit Kleinkindern in Kinderwagen. Diese Aufzählung ist nur beispielhaft. Das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG) definiert in § 4 Barrierefreiheit als „Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Einrichtungen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe“. Die Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeuge und die Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen deshalb so geplant und gestaltet werden, dass eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit erreicht wird. Dies betrifft insbesondere die Zugänglichkeit der Fahrzeuge und Betriebsanlagen, aber auch die Bereitstellung von Informationen zur Nutzung der Angebote. Die Anforderungen der Behindertengleichstellungsgesetze des Bundes und des Landes fließen als Querschnittsthema in mehrere Abschnitte des Nahverkehrsplans ein. Es wird angestrebt, die darin beschriebenen Maßnahmen schrittweise und unter Berücksichtigung der technischen und finanziellen Möglichkeiten innerhalb der fünfjährigen Geltungsdauer dieses Nahverkehrsplans umzusetzen. Viele Anforderungen dienen aber auch gleichzeitig dem Komfortgewinn für alle Fahrgäste.

Um den Zugang zum Schienenverkehr so einfach wie möglich zu gestalten, sollen neue Schienenhaltepunkte grundsätzlich behindertengerecht errichtet werden. Dies gilt auch für wesentliche Umbauten. Zu den Bahnhöfen und Haltepunkten, die nicht oder nur bedingt barrierefrei sind, zählen Aulendorf, Altshausen, Bad Waldsee, Wolfegg, Kißlegg, Wangen, Leutkirch und Marstetten-Aitrach. Das Bahnhofsmodernisierungsprogramm von DB Station&Service und dem Land Baden-Württemberg sieht eine Modernisierung aller Bahnhöfe und Haltepunkte im württembergischen Allgäu vor. Durch den Neu- und Umbau von Bahnsteigen soll bis 2018 eine benutzerfreundliche und barrierefrei nutzbare Bahnsteighöhe erreicht werden.

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

5.1.5. Umwelt- und Klimaschutz

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

Diese Zielsetzung gebietet auch, technische und wirtschaftlich vertretbare Möglichkeiten zum Schutz der Umwelt wahrzunehmen um einer Vorbildfunktion des öffentlichen Verkehrs gerecht zu werden. Die Verkehrsunternehmen sind hier aufgefordert, vorgegebene Emissionsgrenzwerte frühzeitig einzuhalten und die technischen Möglichkeiten zur Reduzierung des Energieverbrauchs und des Schadstoffausstoßes bei den Fahrzeugen offensiv zu nutzen.

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

Insbesondere die Verknüpfung des ÖPNV mit dem Radverkehr ist eine wichtige Zukunftsaufgabe in Richtung Umweltverbund. Hierzu kann auch die Schaffung von Carsharing-Stellplätzen in der Nähe stark frequentierter Bahnstationen gezählt werden.

Bei touristisch bedeutsamen Strecken können spezielle Angebote für Radfahrer die Attraktivität der Nutzung erhöhen.

Eine weitere Verknüpfungsmöglichkeit bietet sich bei einer Zunahme von Elektromobilen. Wegen der begrenzten Reichweite ist hier ein Schwerpunkt beim Übergang auf den Schienen(fern)verkehr zu sehen.

5.1.6. Wirtschaftlichkeit

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

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

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

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

5.1.7. Schülerbeförderung

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

Im bestehenden öffentlichen Linienverkehr sind insbesondere in ländlichen Gebieten, bereits viele Fahrtenangebote speziell auf die Fahrgastgruppe Schüler ausgerichtet. Durch den Rückgang der Schülerzahlen, die Konzentration von Schulstandorten, oder die vermehrte Einrichtung von Ganztageschulen können sich Anforderungen an die Erschließungs- und Beförderungsqualität ergeben, welche nur bedingt erfüllbar sind und die auch eine 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 können, die größere Teile des Kreisgebietes abdecken. Es ist auch eine Staffelung der Kapazitäten denkbar, bei denen nur ein Teil der Schüler einer Schulart befördert wird und der Bus verschiedene Schulstunden bedient, um eine bessere Nutzung vorhandener Busse und Fahrpersonale zu erreichen.

5.2. Zielsetzungen für das Verkehrsangebot

5.2.1. Allgemeines

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

Bedienungsqualität beschreibt vor allem die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrsangebots und hat im Einzelnen Elemente wie zum Beispiel die räumliche Erreichbarkeit, Beförderungszeiten, Bedienungshäufigkeiten sowie die Übersichtlichkeit der Netzstruktur und des Fahrplanangebotes.

Als Beförderungsqualität werden eher Rahmenbedingungen für eine Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln verstanden, wie zum Beispiel der Tarif und die Güte der Dienstleistungserbringung, zu der die Fahrzeug- und Haltestellenausstattung, die Fahrgastinformation und auch die Kundenorientierung gehören.

5.2.2. Einzugsbereich von Haltestellen

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

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

Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) zur nächsten ÖPNV-Haltestelle:

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

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

Die Planungs- und Straßenbaulastträger sowie die Verkehrsunternehmen sind angehalten, die Einzugsradien der Haltestellen zu überprüfen und durch Neueinrichtung oder Verlegung die Erschließungswirkung zu optimieren. Die Belange des ÖPNV sollen bereits bei der Bauleitplanung entsprechende

Berücksichtigung finden. Abweichungen können sich ergeben, wenn das derzeitige und potentielle Fahrgastaufkommen zu gering ist, die Bedienung betriebswirtschaftlich nicht zumutbar ist, im entsprechenden Siedlungsbereich keine sinnvolle Linienführung möglich ist und/oder für andere Fahrgäste unzumutbare Fahrzeitzachteile entstehen.

5.2.3. Netzfunktion

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

Es werden vier Kategorien im Gesamtnetz unterschieden:

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

- RegionalBahn und InterRegioExpress
- StädteSchnellBus
- ausgewählte Regionalbuslinien

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

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

- ausgewählte Regionalbuslinien

Kennzeichen: hoher Verknüpfungsgrad, angemessene Fahrtfrequenz, integraler Taktfahrplan

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

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

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

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

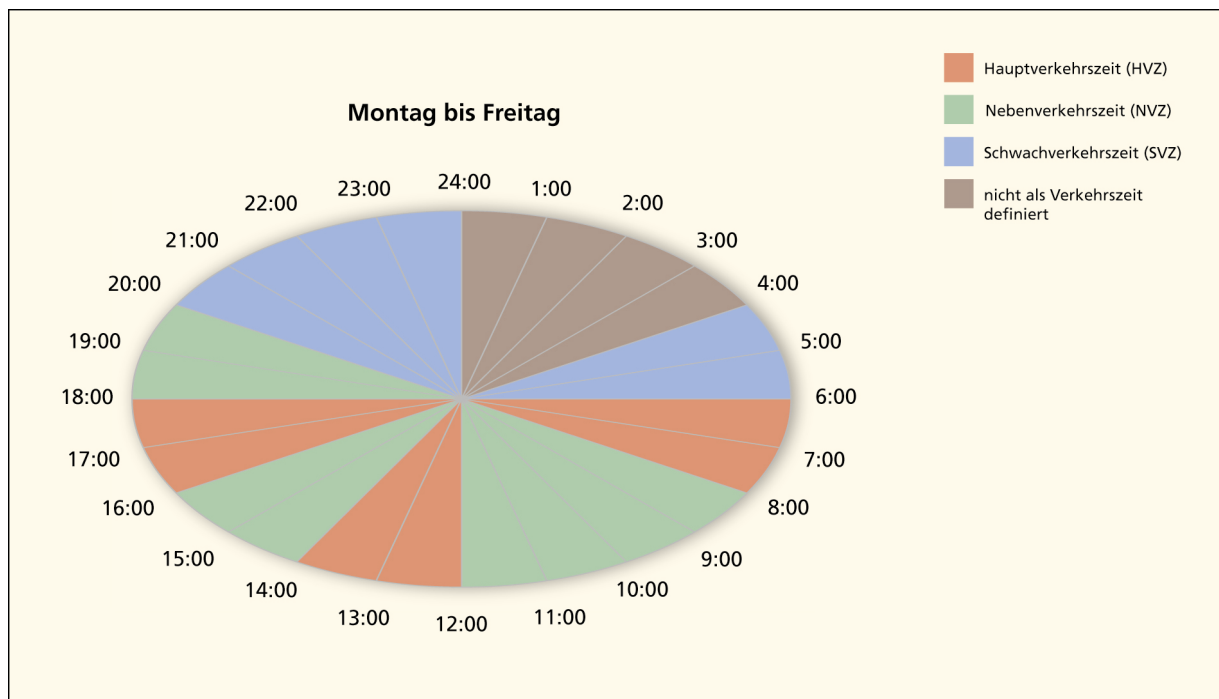
Kennzeichen: hoher Verknüpfungsgrad, sehr hohe Fahrtfrequenz, Taktfahrplan

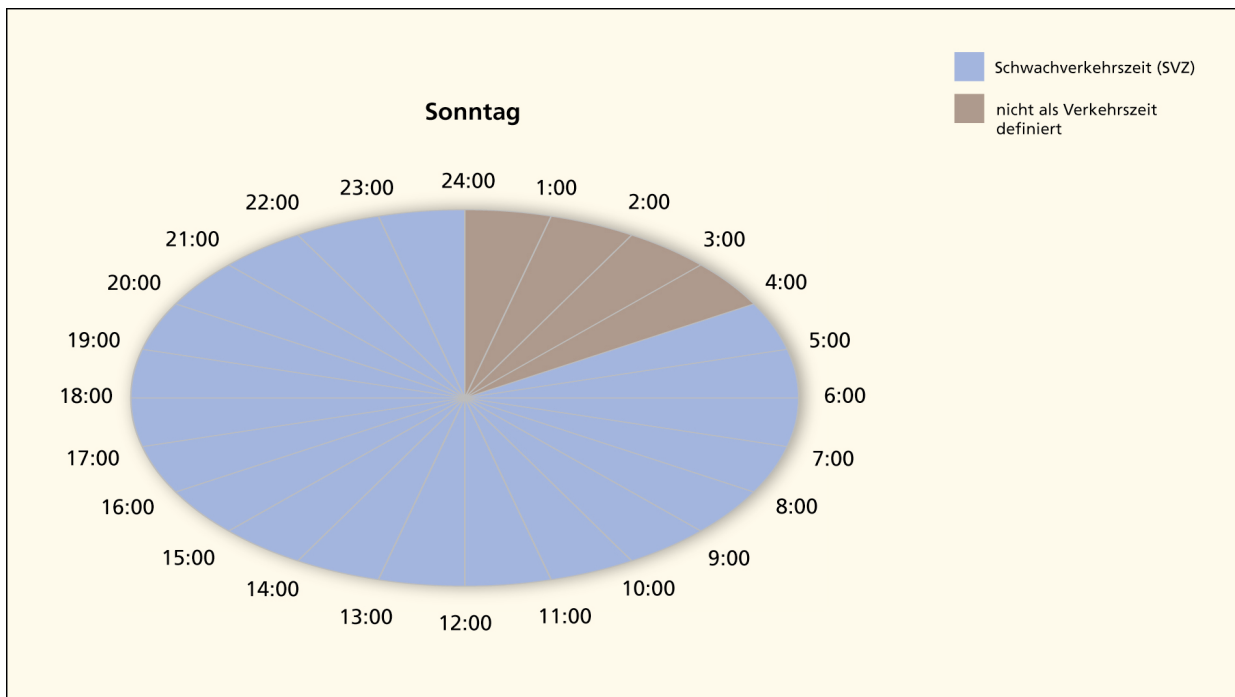
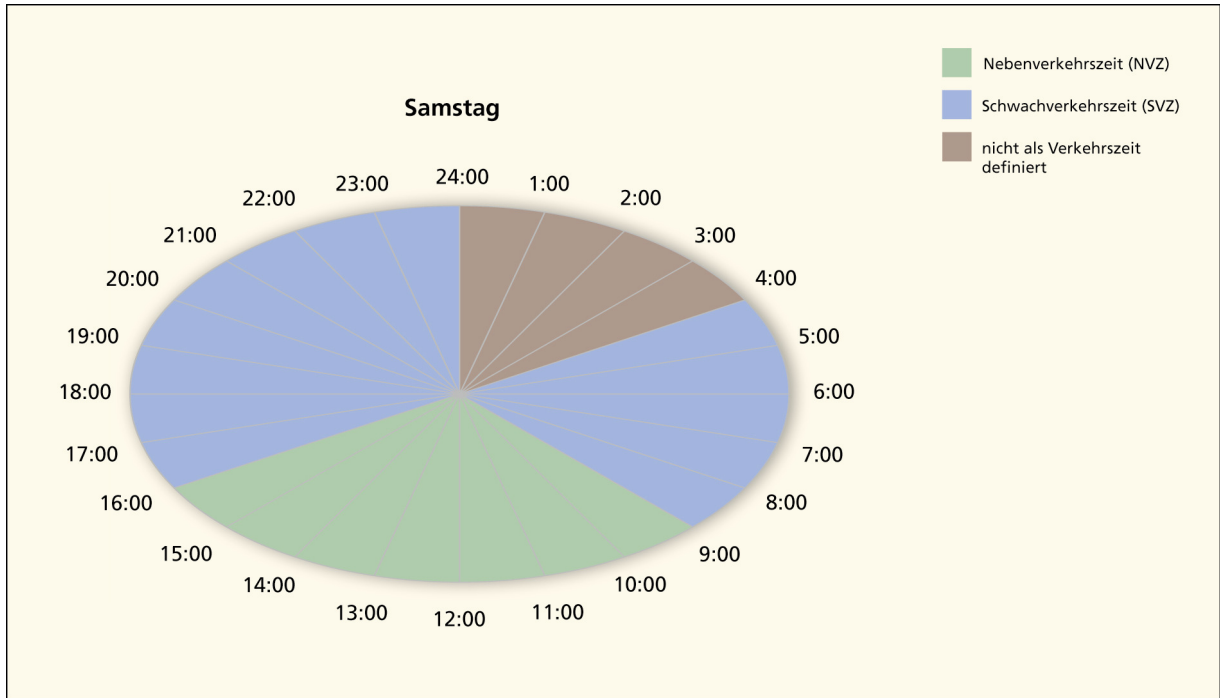
5.2.4. Bedienung

Nachfolgende Zeitbereiche werden bei der Bedienung unterschieden:

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

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





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

Vom angestrebten Bedienungsumfang kann nach unten abgewichen werden, sofern die lokal vorhandene Nachfrage voraussichtlich ein Angebot im genannten Umfang unter ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten nicht rechtfertigt. Dies gilt insbesondere für Linien, deren Angebotsstruktur ausschließlich an den Belangen des Schülerverkehrs ausgerichtet ist und für Sonntagsverkehre (Kategorie 3).

Der in der Tabelle um den Begriff „bedarfsorientiert“ erweiterte Bedienungsumfang sieht vor, dass die angegebene Spannbreite je nach der zu erwartenden Nachfragesituation ausgestaltet werden kann und die Fahrlagen flexibel innerhalb der jeweiligen Verkehrszeiträume platziert werden können. Eine Verlagerung von bereits vorhandenen und nachgefragten Fahrplanangeboten in andere Verkehrszeiten und -tage zur Erreichung des Bedienungsumfangs sollte vermieden werden.

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

Um den Anforderungen an eine wirtschaftliche Erbringung der Verkehrsdienstleistungen gerecht zu werden (siehe Kapitel 5.1.6) ist von den Verkehrsunternehmen der verstärkte Einsatz von alternativen Bedienungsformen in nachfrageschwachen Räumen und/oder Zeiten anzustreben (siehe Kapitel 5.2.6). Als besonders geeignet werden Betriebsformen im Bedarfslinien- und Richtungsbandbetrieb gesehen, deren systematischer Einsatz zu einer Flächendeckung führen kann.

Aufgrund unterschiedlicher Siedlungsstrukturen und Bevölkerungszahlen kann für Stadtverkehre (Kategorie „S“) keine allgemeingültige Vorgabe hinsichtlich des

Bedienungsumfangs getroffen werden. Daher ist bei Stadtverkehren in den Mittel- und Unterzentren gegebenenfalls eine Abweichung von den genannten Bedienungshäufigkeiten möglich. Dies gilt auch für Randgebiete, sowie Ortsteile mit geringer Bevölkerungszahl in Oberzentren.

5.2.5. Vertaktung/Verknüpfung

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

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

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

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

Als Träger einer integrierten Rahmenplanung kommt, unter anderem wegen der kreisgrenzenüberschreitenden Belange, der Verkehrsverbund (bodo) in Betracht.

5.2.6. Alternative Bedienungsformen

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

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

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

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

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

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

- **Terminologie, d. h. einheitliche Benennung für Betriebsformen im**
 - Richtungsbandbetrieb
 - Bedarfslinienbetrieb
 - Flächenbetrieb
 - und Bürgerbusse
- **Vorbestellung**
 - Ruf- / Faxnummern und Email
 - Vorbestellfristen
- **Tarif**
 - Anwendung der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des bodo Tarifs
 - Regelungen für Komfort-Zuschlag
- **Marketing**
 - Markenauftritt
 - Werbung/PR
- **Fahrplangestaltung**
 - Flächenerschließungsfunktion
 - Zu-/Abbringerfunktion zu Knotenpunkten / übergeordneten Linien

5.2.7. Tarif

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

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

- Die Tarife sollen ergiebig gestaltet sein, das heißt eine höchstmögliche Wirtschaftlichkeit erreichen, gleichzeitig aber für derzeitige und potenzielle Kunden attraktiv sein.
- Der Tarif sollte, falls die wirtschaftliche Betrachtung dies zulässt, den vom VDV verfassten Tarifstandards angeglichen werden (zum Beispiel Harmonisierung der Kinderaltersgrenze oder Vereinheitlichung der Mitnahmemöglichkeiten). Zumindest sollte eine weitgehende Angleichung mit den Nachbarverbänden angestrebt werden.
- In allen angrenzenden Verbundräumen bzw. Landkreisen wird eine Durchtarifierung insbesondere durch die Schaffung gemeinsamer Tarifpunkte bzw. Überlappungsbereiche oder verbundübergreifende Tarifangebote unterstützt.
- Die Vertriebsstruktur soll auf der Basis des bundeseinheitlichen Standards für elektronische Fahrscheinverfahren (VDV-Kernapplikationsstandard) zu einem elektronischen Fahrgeldmanagement weiterentwickelt werden.
- Die Tarifgestaltung und die Angebote müssen verständlich und einfach sein.

5.2.8. Fahrzeugausstattung

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

- niveaugleiche Einstiege (Niederflur)
- Mindestens eine doppelt breite Tür ohne Mittelpfosten
- Mehrzweckflächen gegenüber dieser Tür für Rollstühle, Kinderwagen und Traglasten (eventuell mit Sicherungseinrichtungen)
- ausreichend breite Durchgänge
- erreichbare Haltegriffe

Bei gleicher wirtschaftlicher Ausgangslage sollen möglichst umweltfreundliche Fahrzeuge eingesetzt werden.

Die Fahrgastinformationen in und am Fahrzeug sollen folgende Anforderungen erfüllen:

- Einheitliche, verständliche und gut lesbare Beschilderung mit Liniennummern (vorne, hinten, rechte Fahrzeugseite) und Linienweg (mindestens Endziel vorne und an der rechten Fahrzeugseite). Neue Fahrzeuge sind mit elektronischen Fahrzielanzeigen auszustatten. Ausnahmen sind bei Verstärker-, Ersatz- oder Sonderfahrten und flexiblen Bedienungsformen möglich.
- Einsatz optischer und akustischer Informationssysteme (Haltestellenanzeige/–ansage).
- Kennzeichnung mit dem Verbund-Logo

Die Anforderungen der BOKraft bleiben hiervon unberührt.

5.2.9. Haltestellengestaltung / Fahrgastinformation

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

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

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

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

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

Bei der Konzeption und Anbringung von Fahrgastinformationen sind die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen zu beachten. Behinderte Fahrgäste benötigen

häufig bei der Planung und Durchführung ihrer Fahrten über das reine Fahrplanangebot hinausgehende spezielle Informationen beziehungsweise Unterstützungen (Hinweis zur Zugänglichkeit von Haltestellen und Fahrzeugen). Diese sollen möglichst umfassend zur Verfügung stehen.

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

5.2.10. Kundenorientierung

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

- Beim Verkehrsverbund bodo soll ein Fahrgastbeirat eingerichtet werden.
- Von Mitarbeitern mit Kundenkontakt werden deutsche Sprachkenntnisse, höfliches, freundliches und respektvolles Auftreten, gute Tarifkenntnisse, lokale Netzkenntnis, die Kenntnis betrieblicher Besonderheiten (unter anderem Störungsmanagement, Notfallpläne) sowie die Einhaltung von Verhaltensregeln im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen erwartet.
- Auf Beschwerden und Anregungen soll innerhalb von einer Woche nach Bekanntwerden mit der abschließenden Beantwortung oder per Zwischenbescheid reagiert werden. Die Beantwortung erfolgt in der Regel durch das betroffene Verkehrsunternehmen, bei Anregungen und Beschwerden grundsätzlicher oder netzübergreifender Art wird die Beantwortung durch den Verbund übernommen. Ein verbundeinheitliches Beschwerdemanagement ist anzustreben. Die Servicetelefonnummer des Busunternehmens muss an der Haltestelle deutlich sichtbar angebracht sein.
- Fundsachen sollen montags bis freitags an Werktagen abgeholt werden können.
- Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die Sauberkeit der Fahrzeuge innen wie außen.
- Farbschmierereien im und am Fahrzeug sollen schnellstmöglich entfernt werden.
- Eventuelle Außenwerbung muss so gestaltet sein, dass die Erkennbarkeit der Zugänge wie der Bedienelemente (Türöffner) auch für sehbehinderte Personen noch gewährleistet ist und nicht komfortmindernd wirkt.

5.2.11. Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit

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

- Die erbrachten Leistungen im Linienverkehr einschließlich regelmäßiger Verstärkerleistungen sind vollumfänglich dem Aufgabenträger und dem Verbund gegenüber offen zu legen. Ebenso besteht eine Mitteilungspflicht für geplante Veränderungen im Fahrplanangebot.

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

5.3. Zielsetzungen für den Schienenverkehr

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

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

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

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

Verkehrsangebote

- Sicherstellung einer durchgängigen Reisekette Ulm – Friedrichshafen – Basel mit attraktiver Fahrzeit (bedingt durch neue Führung des IRE von Basel nach Lindau).

- Schaffung einer zweistündlichen schnellen IRE-Sprinter-Verbindung von Friedrichshafen und Ravensburg in Richtung Ulm, Stuttgart Flughafen und Stuttgart Hbf über Neubaustrecke (bedingt durch den Wegfall des Sprinters im Abschnitt Friedrichshafen – Ulm).
- Weiterer Ausbau des Fahrplanangebotes auf der Württembergischen Allgäubahn zwischen Aulendorf und Memmingen in Richtung Stundentakt.
- Erhalt und Ausbau des Angebotes der Bodensee-Oberschwaben-Bahn.
- Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehre in Richtung Vorarlberg und Schweiz.
- Ausbau beziehungsweise Einführung von Verkehrsangeboten im Freizeit- und Ausflugsverkehr an Wochenenden von Mai bis Oktober auf den Strecken Roßberg – Bad Wurzach und Altshausen – Pfullendorf zur Belebung des Tourismus und zur Sicherung kommunal betriebener Eisenbahninfrastruktur.

Eisenbahninfrastruktur

- Elektrifizierung und Ausbau der Südbahn Ulm – Lindau für 160 km/h.
- Elektrifizierung und abschnittsweise zweigleisiger Ausbau Friedrichshafen – Radolfzell bzw. Stahringen.
- Lückenschluss der Elektrifizierung zwischen Aulendorf und Kißlegg.
- Modernisierung der Bahnhöfe und Haltepunkte entlang der Württembergischen Allgäubahn (Bahnhofsmodernisierungsprogramm).
- Bau neuer Haltepunkte „Memmingen Berufsschulzentrum“ und „Buxheim“ zur Rückverlagerung von Schülerverkehren auf die Schiene und Stärkung der Württembergischen Allgäubahn.
- Schaffung eines Fernverkehrshaltes der ICE/EC-Linie München – Zürich im württembergischen Allgäu.
- Bau neuer Haltepunkte, sofern dadurch eine Stärkung erreicht werden kann (zum Beispiel „Ravensburg-Süd“).

6. Finanzierung

6.1. Finanzierungsquellen

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

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

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

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

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

Ausgleichszahlungen nach § 45 a PBefG

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

Ausgleichszahlungen nach § 148 SGB IX

Für die unentgeltliche Beförderung schwer behinderter Menschen erhalten die Verkehrsunternehmen ebenfalls einen Ausgleich, der sich aus den Fahrgeldeinnahmen und einem landesweit festgelegten oder alternativ individuell nachzuweisenden Anteil dieser Fahrgäste ergibt. Auch diese Zahlungen wurden in den letzten Jahren gekürzt, weitere Kürzungen sind noch nicht absehbar aber grundsätzlich möglich.

Verbundausgleich

Das Kreisgebiet ist Teil des Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundes (bodo). Durch das Angebot eines überwiegend günstigeren Einheitstarifes sind bei den Verbundunternehmen festgeschriebene Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste entstanden, die auf der Basis eines Verbundvertrages vom Land und den beteiligten Landkreisen ausgeglichen werden (Größenordnung von je 50 %). Der derzeitige Verbundvertrag läuft noch bis 31.12.2010. Die Förderung wird künftig in einen sich degressiv verringernden Basisteil und in einen leistungsbezogenen Förderbetrag umgewandelt. Dadurch ist mit Einschränkungen beim Anteil des Landes zu rechnen.

Busförderung

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

Finanzausgleichsgesetz (FAG)

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

Die Landkreise sind für diese Erstattungsaufgabe zuständig und erhalten nach § 18 FAG einen Ausgleichsbetrag vom Land, der nach mehreren Kürzungsrunden seit einigen Jahren auf einen Festbetrag „gedeckt“ ist (landesweit 170 Mio. Euro). Um die Schülerbeförderungskostenerstattung nach den Vorgaben einer entsprechenden Kreissatzung aufrechterhalten zu können, entsteht dem Landkreis inzwischen ein jährlich anwachsendes Defizit (2010 voraussichtlich rd. 3,5 Mio. Euro).

Im Rahmen des Verkehrslastenausgleichs erhalten die Landkreise nach § 28 FAG auch Zuschüsse für die allgemeine ÖPNV-Förderung. Für das gesamte Land Baden-Württemberg stehen hierfür 15 Mio. Euro zur Verfügung. Der Anteil des Landkreises in Höhe von rd. 585.000 Euro fließt in das jährlich aufzustellende ÖPNV-Förderkonzept des Landkreises.

Mittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden

Eine landesgesetzliche Nachfolgeregelung für das GVFG über Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden ist in Vorbereitung. Hierzu sollen auch neue Verwaltungsvorschriften erlassen werden.

Zurzeit gelten noch die folgenden Regelungen:

Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr und des Finanzministeriums zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-GVFG) in der Fassung der gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr und des Finanzministeriums für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Einflechtungsgesetz (VwV-EntflechtG).

Diese Verwaltungsvorschrift, die in der gültigen Fassung am 4. April 2007 in Kraft trat, regelt die Förderung von Vorhaben im Rahmen des kommunalen Straßenbaus sowie von Verkehrswegen und Anlagen des ÖPNV. Die Förderung erfolgt aus Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz, nach dem Finanzausgleichsgesetz des Landes und aus weiteren Quellen. Die Auflistung der zuwendungsfähigen Maßnahmen ist mit der des § 2 GVFG (alt) identisch, mit Ausnahme der Fahrzeugbeschaffung, die nicht aufgenommen wurde.

Die Höhe der Förderung beträgt bis zu 75 % der förderfähigen Kosten. Für Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs bis zu 2,5 Mio. Euro ist die Bewilligungsbehörde mit wenigen Ausnahmen das Regierungspräsidium, für Vorhaben mit größerem Finanzvolumen und für Haltestellen an Schienenstrecken das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr.

Zuschüsse der Gebietskörperschaften

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

Durch die am 03.12.2009 als direkt geltendes Recht in Kraft getretene EU-VO 1370 haben sich die Rahmenbedingungen und Sichtweisen verändert. Der Ausgleich von ÖPNV-Defiziten, zum Beispiel durch Gebietskörperschaften, kann beihilferechtlich relevant sein und unter Beachtung der Freistellungsvoraussetzungen der EU-VO 1370 zur Gemeinwirtschaftlichkeit von Verkehren – und damit zu einem wettbewerblichen Vergabeverfahren – führen.

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

6.2. Finanzierung durch den Landkreis

Das bisherige finanzielle Engagement des Landkreises für ÖPNV- und SPNV-Verbesserungsmaßnahmen ist vielfältig. Es reicht von unterstützenden Maßnahmen für den Schienenverkehr über Tariffördermaßnahmen, den Verbundausgleich, Infrastrukturverbesserungen bis hin zum Fahrtenangebot. Die Festlegung in jährlichen, vom Verwaltungsausschuss des Kreistags zu beschließenden Förderkonzepten, hat sich seit vielen Jahren bewährt und soll auch künftig fortgesetzt werden.

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

Absehbar veränderte Rahmenbedingungen sind unter anderen:

- ein voraussichtlich höherer Verbundausgleich der Landkreise durch einen neuen Verbundvertrag ab 2010,
- stetig steigendes Defizit in der Schülerbeförderungskostenerstattung und
- längerfristig gesehen Aufwendungen, die sich aus der Funktion als für Dienstleistungsaufträge (Fahrtenangebot) zuständigen Aufgabenträger vor dem Hintergrund der EU-VO 1370 ergeben können.

7. Zusammenfassung

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

Nach Darstellung der Grundlagen sowie rechtlichen und planerischen Vorgaben, wird in Kapitel 2 der bisherige Nahverkehrsplan von 1998 mit der Umsetzung der jeweiligen Ziele bewertet. Bei allen aufgenommenen Zielen konnten wesentliche Fortschritte erzielt werden beziehungsweise sie wurden vollständig abgearbeitet. Einige der allgemeinen Zielformulierungen sind auch weiterhin aktuell und finden in der neuen Fassung, zum Teil in anderer Darstellungsform, Berücksichtigung.

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

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

Zu den Themen Vertaktung/Verknüpfung, alternative Bedienungsformen, Tarif, Fahrzeugausstattung, Haltestellengestaltung/Fahrgastinformation, Kundenorientierung und unternehmensübergreifende Zusammenarbeit sind generelle Zielsetzungen und Vorgaben für alle Linienverkehre enthalten.

Die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots liegt vorrangig in der unternehmerischen Eigenverantwortung der Verkehrsunternehmen.

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



Raumstruktur

Stand 12/07

Zentrale Orte *

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Unterzentrum
- Kleinzentrum
- Doppel-/ Mehrfachzentrum

Entwicklungsachsen *

- Landesentwicklungsachse
- - - Regionale Entwicklungsachse

Raumkategorien *

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

Grenzen

- Regionsgrenze
- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze

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

Karte ist nicht rechtsverbindlich!

Einwohnerentwicklung 1998 - 2008

Gemeinde	Einwohner		Veränderung (gerundet)	Reihenfolge
	30.09.1998	30.03.2008		
Achberg	1.397	1.653	18,3%	1
Aichstetten	2.489	2.762	11,0%	8
Aitrach	2.629	2.552	-2,9%	33
Altshausen	4.478	4.688	4,7%	17
Amtzell	3.330	3.735	12,2%	6
Argenbühl	5.699	5.998	5,2%	16
Aulendorf	9.094	9.835	8,1%	9
Bad Waldsee	18.760	19.851	5,8%	14
Bad Wurzach	14.130	14.449	2,3%	24
Baienfurt	7.050	7.192	2,0%	27
Baindt	4.464	4.799	7,5%	11
Berg	3.677	3.937	7,1%	12
Bergatreute	3.014	3.207	6,4%	13
Bodnegg	2.999	3.119	4,0%	21
Boms	558	622	11,5%	7
Ebenweiler	1.004	1.174	16,9%	2
Ebersbach-Musbach	1.717	1.789	4,2%	20
Eichstegen	524	515	-1,7%	32
Fleischwangen	590	664	12,5%	5
Fronreute	4.238	4.431	4,6%	19
Grünkraut	2.879	2.942	2,2%	25
Guggenhausen	209	198	-5,3%	34
Horgenzell	4.319	4.796	11,0%	8
Hoßkirch	716	739	3,2%	22
Isny i. A.	14.345	14.601	1,8%	28
Kißlegg	8.639	8.567	-0,8%	31
Königseggwald	653	668	2,3%	24
Leutkirch i. A.	21.860	22.146	1,3%	29
Ravensburg	47.102	49.302	4,7%	17
Riedhausen	536	622	16,0%	4
Schlier	3.587	3.701	3,2%	22
Unterwaldhausen	283	305	7,8%	10
Vogt	4.421	4.535	2,6%	23
Waldburg	2.636	3.063	16,2%	3
Wangen i. A.	25.818	27.221	5,4%	15
Weingarten	23.439	23.599	0,7%	30
Wilhelmsdorf	4.724	4.823	2,1%	26
Wolfegg	3.280	3.437	4,8%	18
Wolpertswende	3.992	4.153	4,0%	21
Gesamt	265.272	276.390	4,2%	

Quelle: Stat. Landesamt Badenwürttemberg

Bevölkerungsstand der Städte und Gemeinden im Landkreis Ravensburg

(Stand: aktuellste Zahlen der Gemeinden bis Ende 2009)

Gemeinde	Einw. Gemeinde	Einwohner Ortsteile und Teilorte	
Achberg	1 655	Baind	62
		Doberatsweiler	374
		Duznau	45
		Esseratsweiler	648
		Pechtensweiler	125
		Silberatsweiler	263
Aichstetten	2 765	Aichstetten	2275
		Altmannshofen	490
Aitrach	2 511	Aitrach	2075
		Mooshausen	290
		Treherz mit Weilern	146
Altshausen	4 696	Altshausen	4277
		Dornahof	220
		Ingenhart	38
		Mendelbeuren	82
		Stuben	84
Amtzell	3 826	Amtzell	2389
		Geiselharz	129
		Goppertshäusern	239
Argenbühl	6 059	Christazhofen	941
		Eglofs	1630
		Eisenharz	1502
		Göttlishofen	501
		Ratzenried	1266
		Siggen	219
Baierfurt	7 106	Baierfurt	6515
		Briach	47
		Neubriach	431
		Köpfigen	113
Baindt	4 836	Baindt	ca. 4000
		Friesenhäusle	ca. 500
		Schachen	ca. 400
		Sulpach	ca. 300
Berg	4 035	Berg	692
		Ettishofen	660
		Großtobel	69
		Kasernen	176
		Kleintobel	177
		Vorberg	1529
		Weiler	732

Gemeinde	Einw. Gemeinde	Einwohner Ortsteile und Teilorte	
Bergatreute	3 200	Abetsweiler	69
		Bergatreute	1021
		Bolanden	110
		Engenreute	69
		Engetweiler	102
		Giesenweiler	49
		Gwigg	130
		Oberstocken	43
Witschwende	168		
Bodnegg	3 114	Bodnegg	1201
		Rosenharz	495
Boms	696	<i>keine Teilorte vorhanden</i>	
Ebenweiler	1 237	Ebenweiler	1171
Ebersbach-Musbach	1 746	<i>keine Daten für Teilorte verfügbar</i>	
Eichstegen	513	Eichstegen	142
		Hirschegg	119
		Käfersulgen	37
		Kreenried	67
		Ragenreute	75
Fleischwangen	669	<i>keine Teilorte vorhanden</i>	
Fronreute	4 453	Blitzenreute	2994
		Fronhofen	1459
Grünkraut	2 961	Atzenweiler	80
		Groppach	54
		Grünkraut	1765
		Gullen	260
		Liebenhofen	185
		Menisreute	57
		Ritteln	61
		Staig	90
Guggenhausen	200	<i>keine Teilorte vorhanden</i>	
Horgenzell	5 034	Beckenweiler	46
		Behmetsweiler	39
		Bettenweiler	96
		Danketsweiler	169
		Furth	329
		Gossetsweiler	139
		Happenweiler	309
		Hasenweiler	480
		Haslachmühle	224
		Horgenzell	596
		Kappel	75
		Ringgenweiler	337
		Rolgemoos	49
		Rußmaier	50
		Sattelbach	283
		Tepfenhart	38
		Wälde	70
		Wechsetsweiler	52
		Wilhelmskirch	332
		Winterbach	205
Wolketsweiler	220		
Zogenweiler	405		
Hoßkirch	752	<i>keine Teilorte vorhanden</i>	

Gemeinde	Einw. Gemeinde	Einwohner Ortsteile und Teilorte	
Kißlegg	8645	Immenried	702
		Kißlegg	6871
		Waltershofen	1072
Königseggwald	666	<i>keine Teilorte vorhanden</i>	
Riedhausen	618	<i>keine Teilorte vorhanden</i>	
Schlier	3 681	Erbisreute	156
		Fenken	402
		Hintermoos	268
		Oberankenreute	310
		Schlier	1394
		Unterankenreute	778
Wetzisreute	373		
Unterwaldhausen	285	<i>keine Teilorte vorhanden</i>	
Vogt	4 567	Grund	144
		Heißen	215
		Vogt	3500
Waldburg	3 040	Edensbach	307
		Egg	87
		Greut	210
		Hannover	226
		Neuwaldburg	52
		Sieberatsreute	139
Waldburg	1978		
Wilhelmsdorf	4 740	Esenhausen	709
		Pfrungen	526
		Wilhelmsdorf	2616
		Zußdorf	889
Wolfegg	3 440	Alttann	875
		Molpertschhaus	256
		Rötenbach	560
		Wolfegg	1749
Wolpertswende	4137	Mochenwangen	2784
		Wolpertswende	1353

Stadt	Einw.gesamt	Ortsteile (Einw)	
Aulendorf	9 896	Aulendorf Stadt	6978
		Blönried, Steinebach, Münchenreute	840
		Tannhausen & Tannweiler	869
		Zollenreute & Rugetsweiler	1209
Bad Waldsee	19 726	Bad Waldsee Stadt	11975
		Gaisbeuren	1835
		Haisterkirch	1509
		Michelwinnaden	648
		Mittelurbach	1377
		Reute	2382

Stadt	Einw.gesamt	Ortsteile (Einw)	
Bad Wurzach	14 556	Arnach	1398
		Bad Wurzach Stadt	5450
		Dietmanns	788
		Eintürnen	759
		Gospoldshofen	599
		Haidgau	975
		Hauerz	1122
		Seibranz	1225
		Unterschwarzach	1332
		Ziegelbach	908
Isny i. A.	13 336	Beuren	833
		Großholzleute	1407
		Isny Stadt	9233
		Neutrauchburg	1144
		Rohrdorf	719
Leutkirch	22 407	Diepoldshofen	560
		Firesenhofen	773
		Gebrazhofen	1777
		Herlazhofen	2525
		Hofs	904
		Leutkirch Stadt	11516
		Reichenhofen	1895
		Winterstetten	441
Wuchzenhofen	2016		

Stadt	Einw.gesamt	Ortsteile (Einw)	
Ravensburg	47 764	Ravensburg Stadt	32388
		Altstadt (Innenstadt)	2996
		Hinzistobel	260
		Nordstadt	2275
		Oststadt	2753
		Schonreute/St. Christina	2459
		Schussensiedlung/Ummenwinkel	2494
		Sennerbad	419
		Sonnenbüchel/Burach	3150
		Südstadt	6129
		Weststadt	9391
		OV Taldorf	4391
		Adelsreute	88
		Alberskirch	202
		Bavendorf	1280
		Dürnast	275
		Oberzell	2174
		Taldorf	273
		OV Eschach	8981
		Gornhofen	452
		Obereschach	1191
		Oberhofen	1214
		Sickenried	733
		Torkenweiler	1904
		Untereschach	602
		Weingartshof	1179
		Weissenau	1706
OV Schmalegg	2166		
Wangen i. A.	26 897	Deuchelried	1640
		Karsee	663
		Leupolz	1034
		Neuravensburg	2880
		Niederwangen	1613
		Schomburg	2486
Weingarten	25 767	<i>keine Ortsteile vorhanden</i>	

Schulstandorte

Stadt / Gemeinde	GSF	GS	HS	WRS	FS	SchK	SO	RS	GY	BS	WS
Achberg		1									
Aichstetten		1	1								
Aitrach		1	1								
Altshausen		1		1	1	1	1		1		
Amtzell		1		1							
Argenbühl		4		1							
Aulendorf		1		1				1	2	1	
Bad Waldsee		4	1	2	1			1	1	1	
Bad Wurzach		7	2	1	1			1	1		
Baienfurt		1		1	1						
Baindt		1	1			1	1				
Berg		1	1				1				
Bergatreute		1	1								
Bodnegg		1		1	1			1			
Boms											
Ebenweiler		1									
Ebersbach-Musbach		1									
Eichstegen											
Fleischwangen		1									
Fronreute		2	1								
Grünkraut		1									
Guggenhausen											
Horgenzell		1		1		1	1				
Hoßkirch											
Isny i. A.		4		1	1		1	1	1	1	
Kißlegg		3		1	1	1	1	1			
Königseggwald											
Leutkirch i. A.	1	8	4	1	1		1	1	1	3	
Ravensburg	1	9	4		1	2	3	3	4	4	1
Riedhausen		1									
Schlier		2									
Unterwaldhausen											
Vogt		1									
Waldburg		1	1								
Wangen i. A.	1	8	3	2	1	1		1	1	2	1
Weingarten	1	3		1	1	1	1	1	1		
Wilhelmsdorf		2				2	3	1	2		
Wolfegg		1	1								
Wolpertswende		1	1								

GSF = Grundschulförderkl.

GS = Grundschule

HS = Hauptschule

WRS = Werkrealschule (Stand 4/10)

FS = Förderschule

SchK = Schulkindergarten

SO = Sonderschule

RS = Realschule

GY = Gymnasium

BS = Berufsschule


WS = Freie Waldorfschule


Verkehrsräume





bodo-Liniennetzplan

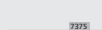
Legende


 Bahnlinie mit Kursbuchnummer

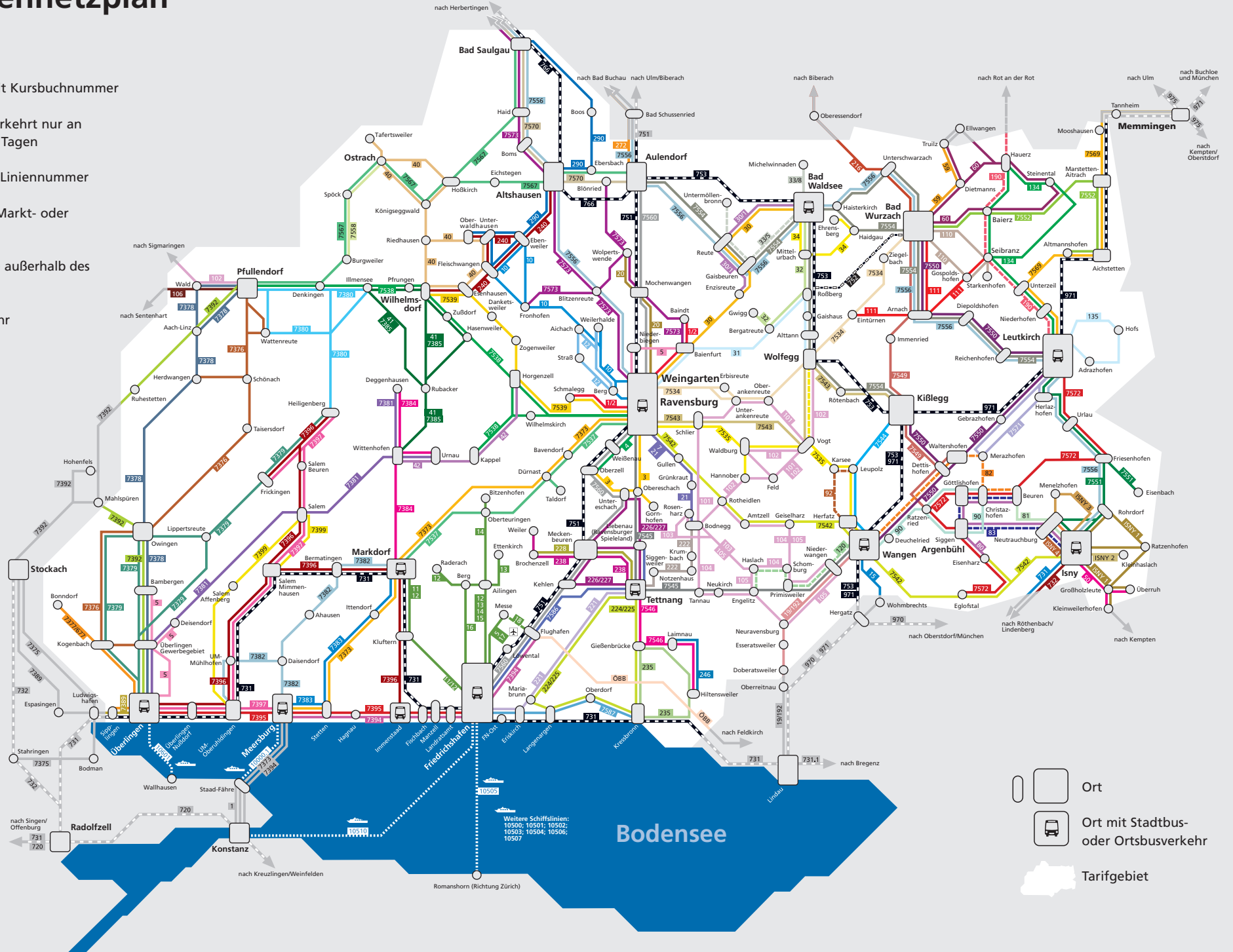
 Bahnlinie verkehrt nur an bestimmten Tagen

 Buslinie mit Liniennummer

 Buslinie an Markt- oder Messetagen

 Linien (grau) außerhalb des Tarifgebiets

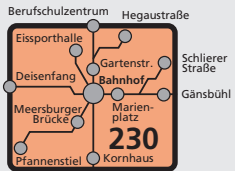
 Schiffsverkehr



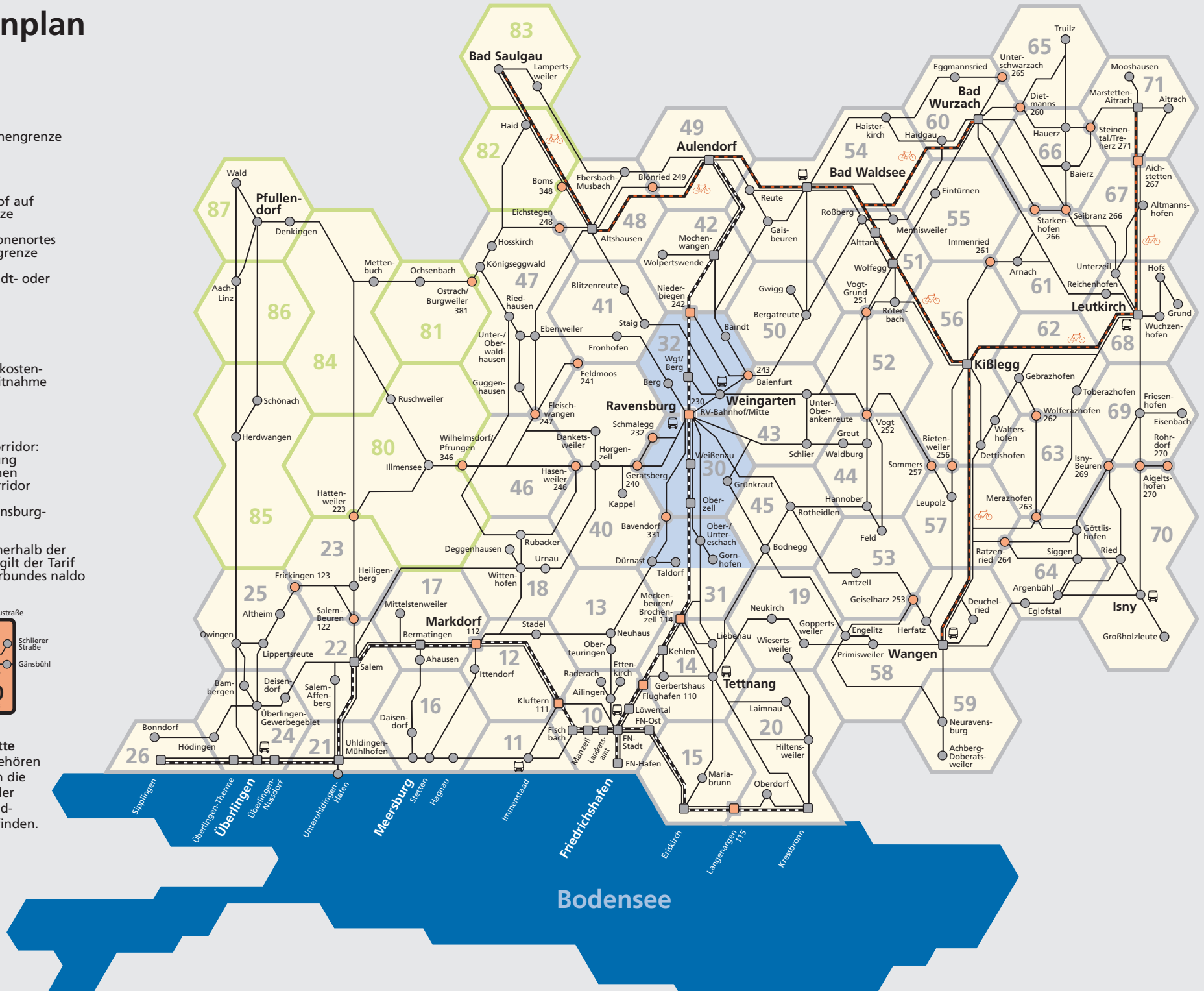
bodo-Zonenplan

Legende

-  Zonenort
-  Ort auf der Zonengrenze
-  Zonenort mit Bahnhof
-  Ort mit Bahnhof auf der Zonengrenze
- 332 Nummer des Zonenortes auf der Zonengrenze
-  Sondertarif Stadt- oder Ortsverkehr
-  Buslinien
-  Bahnlinien
-  Bahnlinien mit kostenloser Fahrradmitnahme
-  Zone mit Zonennummer
-  Buslinie auf Korridor: Direktverbindung zwischen 2 Zonen über einen Korridor
-  Stadttarif Ravensburg-Weingarten
-  Für Fahrten innerhalb der grünen Zonen gilt der Tarif des Nachbarverbundes naldo



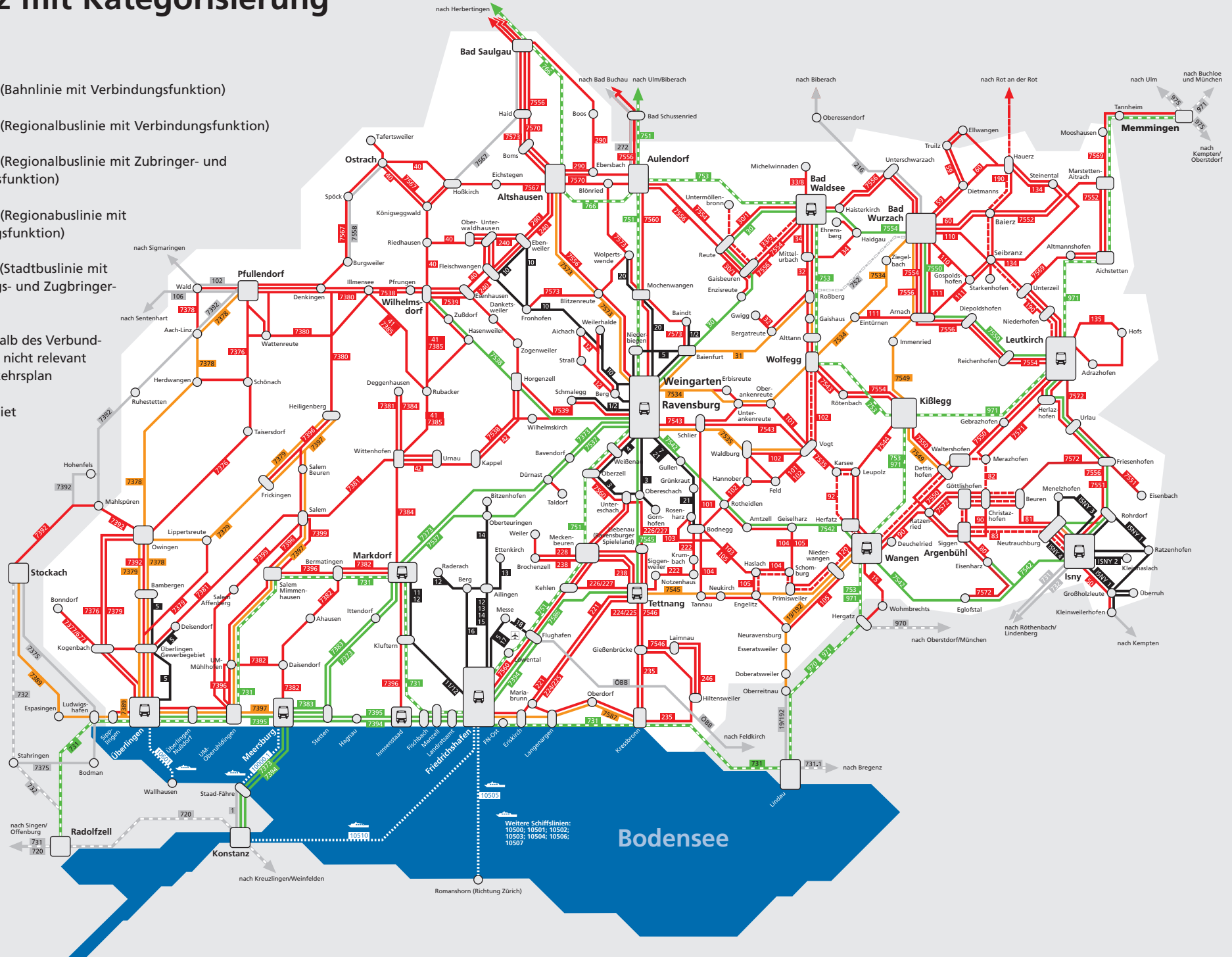
Zone 230 Ravensburg Mitte
 Zur Zone 230 gehören alle Haltestellen die sich innerhalb der angezeigten Endhaltestellen befinden.



Linienetz mit Kategorisierung

Legende

- 751 Kategorie 1 (Bahnlinie mit Verbindungsfunktion)
- 795 Kategorie 1 (Regionalbuslinie mit Verbindungsfunktion)
- 734 Kategorie 2 (Regionalbuslinie mit Zubringer- und Verbindungsfunktion)
- 739 Kategorie 3 (Regionabuslinie mit Erschließungsfunktion)
-  — 102 Kategorie 5 (Stadtbuslinie mit Erschließungs- und Zubringerfunktion)
- Linie außerhalb des Verbundgebiets bzw. nicht relevant für Nahrverkehrsplan
-  Verbundgebiet



Weitere Schifflinien:
10500; 10501; 10502;
10503; 10504; 10506;
10507

Bodensee



**Friedrichshafen
Landratsamt**



999 Linienrichtung 1-zeil.

999 Linienrichtung 2-zeil.
Versalhöhe 24 mm

888 Linienrichtung 2-zeil.
999 Zeilenabstand 35 mm

7546 Linienrichtung 2-zeil.
Versalhöhe 24 mm



**Tettwang
Bärenplatz**



221 Mariabrunn -
Friedrichshafen

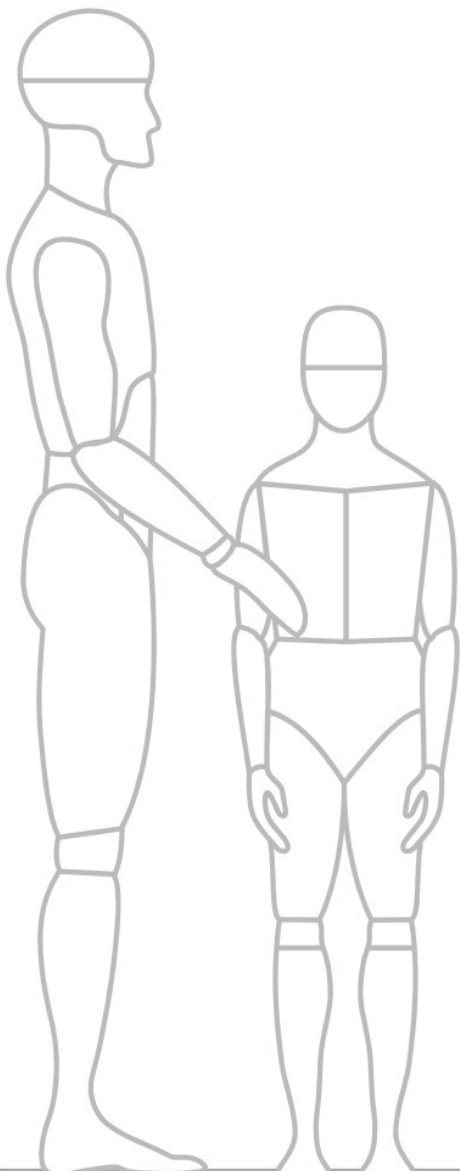
222 Bodnegg

224 Langenargen /
225 Kressbronn

226 Kau -
Meckenbeuren

7545 Wangen

7546 Laimnau -
Wiesertsweiler





Haltestellen Bezeichnung



999 Linienrichtung 1-zeil.

999 Linienrichtung 2-zeil.
Versalhöhe 24 mm

888 Linienrichtung 2-zeil.
999 Zeilenabstand 35 mm

7545 Linienrichtung 1-zeil.



Haltestellen Bezeichnung

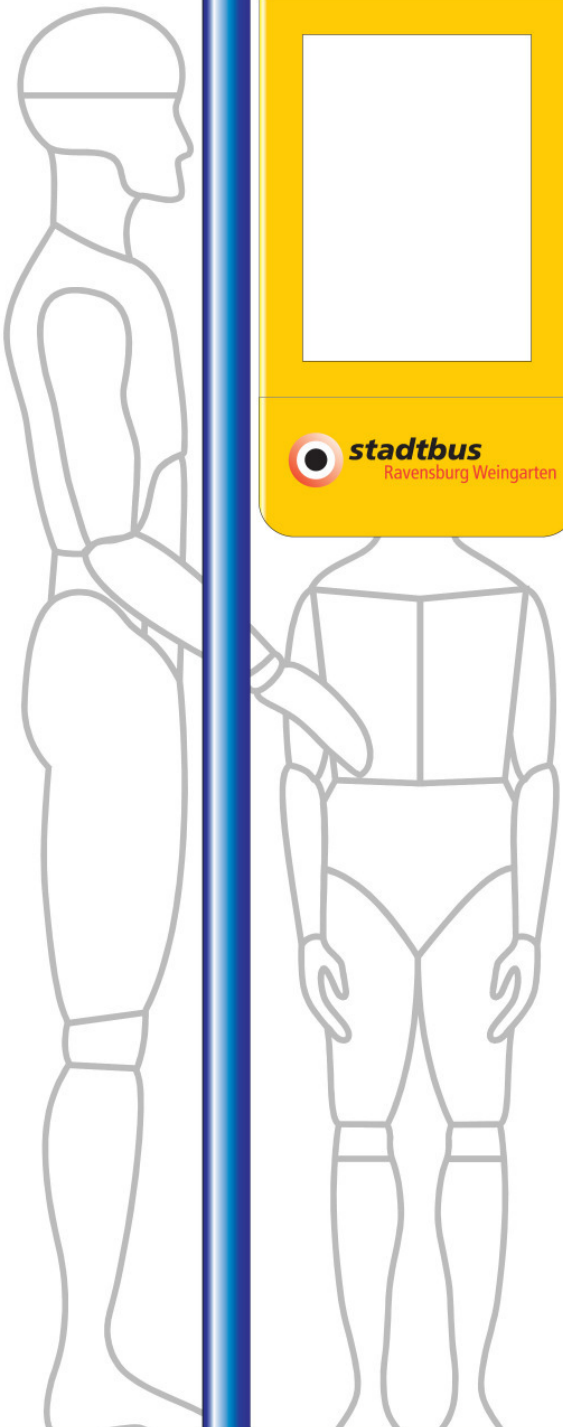


999 Linienrichtung 1-zeil.

999 Linienrichtung 2-zeil.
Versalhöhe 24 mm

888 Linienrichtung 2-zeil.
999 Zeilenabstand 35 mm

7545 Linienrichtung 1-zeil.



**Tettang
Bärenplatz**

999 Linienrichtung 2-zeil.
Versalhöhe 24 mm

999 Linienrichtung 1-zeil.

999 Linienrichtung 2-zeil.
Versalhöhe 24 mm

888 Linienrichtung 2-zeil.
999 Zeilenabstand 35 mm

**Tettang
Bärenplatz**

999 Linienrichtung 1-zeil.

999 Linienrichtung 2-zeil.
Versalhöhe 24 mm

888 Linienrichtung 2-zeil.
999 Zeilenabstand 35 mm

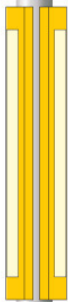
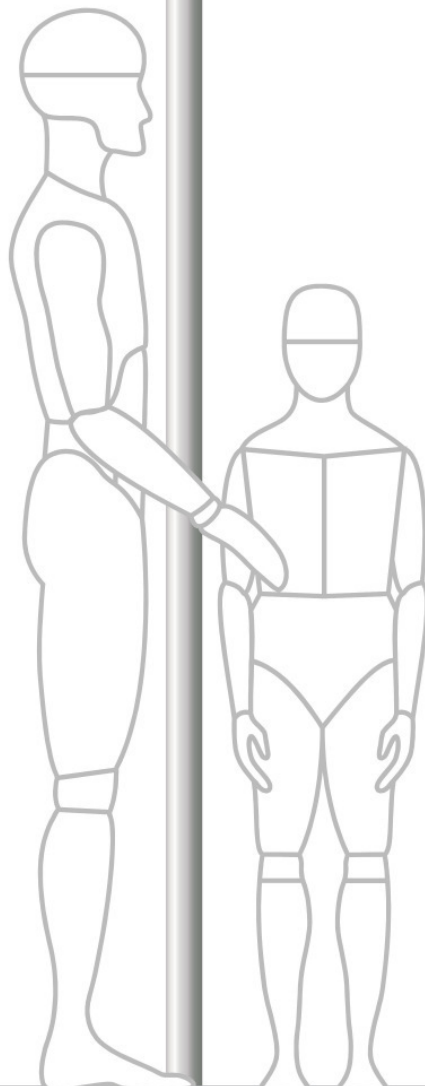
**Tettang
Bärenplatz**

999 Linienrichtung 1-zeil.

999 Linienrichtung 2-zeil.
Versalhöhe 24 mm

**Tettang
Bärenplatz**

999 Linienrichtung 2-zeil.
Versalhöhe 24 mm



Abkürzungsverzeichnis:

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BOB	Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH
bodo	Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbundgesellschaft mbH
B + R	Bike + Ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft
EFM	Elektronisches Fahrgeldmanagement
FAG	Finanzausgleichsgesetz
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVP	Generalverkehrsplan
IHK	Industrie- und Handelskammer
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MK	Monatskarten
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG B-W	ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P + R	Park + Ride
RAB	ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH
RBA	Regionalbus Augsburg GmbH
RBO	Regionalverkehr Bodensee-Oberschwaben
RV BO	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben
SMK	Schülermonatskarten
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmer
VU	Verkehrsunternehmer
VwV	Verwaltungsvorschrift
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Weitere Abkürzungen sind im Text erläutert.