



BERICHT
ÖPNV-Konzept
Landkreis
Ravensburg

Konzept zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes
im Landkreis Ravensburg

Stand: Februar 2021

Auftraggeber:

Landkreis Ravensburg
Friedenstraße 6
88212 Ravensburg

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Karlsruhe, 15.02.2021

Dokumentinformationen

Kurztitel	ÖPNV-Konzept Landkreis Ravensburg
Auftraggeber	Landkreis Ravensburg
Vertrag	Unterzeichnet am 28.02.2019 und am 06.03.2019
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter	Simon Oelschläger, Rimbart Schürmann
Erstellungsdatum	04.02.2021
zuletzt gespeichert	15.02.2021

Inhalt

1	Management Summary	12
2	Einführung und Ziel	15
3	Bestandsanalyse	16
3.1	Daten- und Planungsgrundlagen	16
3.2	Strukturdaten und Strukturdatenentwicklung	16
3.2.1	Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung	16
3.2.2	Schülerverkehr	20
3.2.3	Berufspendler und Pkw-Nachfrage	23
3.3	Raumordnungspolitische Vorgaben zur Raumstruktur	27
3.4	ÖPNV-Angebot	28
3.4.1	Aufgabenträgerschaft und Organisation	28
3.4.2	Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundes (bodo)	31
3.4.3	Liniennetzgliederung im Landkreis Ravensburg	31
3.5	Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose	34
4	Stärken-Schwächen-Analyse	36
4.1	Erreichbarkeit	36
4.2	Umsteigehäufigkeit	38
4.3	Bedienungshäufigkeit	40
4.4	Erschließung	45
5	Beteiligungskonzept	48
6	Angebotsplanung und Kosten	50
6.1	Schienenpersonennahverkehr	52
6.2	Netzstruktur Kategorie 1+, 1 und 2	53
6.3	Regiobuslinien	60
6.4	Schnellbusfahrten	62
6.5	Taktangebote und Abendverkehre	65
6.6	Netzstruktur Kategorie 3 - Flexible On Demand Verkehre	75
6.7	Angebot Tourismus	83

6.8	Nachtbusnetz	86
7	Wirtschaftlichkeitsbewertung und Umsetzungskonzept	91
8	Anhang	96
8.1	Analyse und Planung je Stadt und Gemeinde	96
8.1.1	Achberg	96
8.1.2	Aitrach / Aichstetten	101
8.1.3	Altshausen (Gemeindeverwaltungsverband ohne Ebersbach-Musbach)	105
8.1.4	Amtzell	111
8.1.5	Argenbühl	115
8.1.6	Aulendorf	119
8.1.7	Bad Waldsee	124
8.1.8	Bad Wurzach	128
8.1.9	Baienfurt	132
8.1.10	Baindt	137
8.1.11	Berg	141
8.1.12	Bergatreute	145
8.1.13	Bodnegg	149
8.1.14	Ebersbach-Musbach	153
8.1.15	Fronreute	157
8.1.16	Grünkraut	161
8.1.17	Horgenzell	165
8.1.18	Isny im Allgäu	169
8.1.19	Kißlegg	173
8.1.20	Leutkirch im Allgäu	177
8.1.21	Ravensburg	181
8.1.22	Schlier	186
8.1.23	Vogt	190
8.1.24	Waldburg	194
8.1.25	Wangen im Allgäu	198
8.1.26	Weingarten	202
8.1.27	Wilhelmsdorf	207

8.1.28	Wolfegg _____	212
8.1.29	Wolpertswende _____	216
8.2	Anlagen _____	220
8.3	Sammlung der beim Workshop am 08.10.2019 diskutierten Themen _____	220
8.4	Übersicht Fahrtenangebot: Anzahl Abfahrten je Linie, Verkehrstagart und Stunde _____	224

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Zuordnung und Kategorisierung Pendlerzahlen je Kategorie Buslinie _____	35
Tabelle 2:	Zuordnung Pendlerpotenziale zu Buslinien und Ableitung Anpassungsbedarf ____	56
Tabelle 3:	Geplante Regiobuslinien im Landkreis Ravensburg und deren voraussichtliche Kosten _____	61
Tabelle 4:	Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeit je Kategorie Montag bis Freitag _____	68
Tabelle 5:	Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeit je Kategorie Samstag und Sonntag ____	68
Tabelle 6:	Voraussichtliche Kosten in €/ Jahr für Montag - Freitag bei Anpassung der Netzstruktur und Bedienungshäufigkeiten _____	74
Tabelle 7:	Voraussichtliche Kosten in €/ Jahr am Wochenende bei Anpassung der Netzstruktur und Bedienungshäufigkeiten _____	74
Tabelle 8:	Voraussichtliche Kosten in €/ Jahr je Kategorie an allen Verkehrstagarten bei Anpassung der Netzstruktur und Bedienungshäufigkeiten _____	75
Tabelle 9:	Liste Kategorie 3 Buslinien (Ergänzungsnetz), die weiterhin erhalten bleiben ____	77
Tabelle 10:	Kosten der geplanten Flexiblen On Demand Verkehre im Landkreis Ravensburg als Bandbreite _____	80
Tabelle 11:	Übersicht Kosten aller Maßnahmen des ÖPNV-Konzeptes _____	91
Tabelle 12:	Übersicht Kosten und Priorisierung der geplanten Taktverkehre je Buslinie _____	92
Tabelle 13:	Sammlung der beim Workshop am 08.10.2019 diskutierten Themen _____	223

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Anzahl Einwohner je Stadt und Gemeinde im Landkreis Ravensburg _____	18
Abbildung 2:	Einwohner je Hektar im Landkreis Ravensburg (Zensus 2011) _____	19
Abbildung 3:	Klassifizierte Ströme (Wohnort zu Schulstandort) der Schüler zu kreiseigenen Schulen (berufliche Schüler sowohl Vollzeit und Teilzeit) im Landkreis Ravensburg (Stand 2019), insgesamt 9.750 Schüler _____	21
Abbildung 4:	Klassifizierte Ströme (Wohnort zu Schulstandort) der Schüler zu nicht kreiseigenen Schulen im Landkreis Ravensburg (Stand 2019). Insgesamt rund 16.000 Schüler _____	22
Abbildung 5:	Ein- und Auspendler im Landkreis Ravensburg. Grundlage Statistik der Bundesagentur für Arbeit Stand 2018. Insgesamt rund 25.490 Ein- und 71.230 Auspendler _____	24
Abbildung 6:	Klassifizierte Pkw-Ströme im Landkreis Ravensburg ab 50 Pkw am Tag. Grundlage deutschlandweites Verkehrsmodell PTV Validate _____	26
Abbildung 7:	Strukturkarte des Regionalplan Bodensee-Oberschwaben mit zentralen Orten und Entwicklungsachsen mit Stand 02.07.2018 _____	27
Abbildung 8:	Darstellung der Stadtverkehre im Landkreis Ravensburg _____	29
Abbildung 9:	Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg, Angebotsklassen und Expresslinien mit Bezug zum Landkreis Ravensburg. _____	31
Abbildung 10:	Liniennetzplan mit Kategorisierung der Linien des bodo _____	33
Abbildung 11:	Modal Split des Verkehrsaufkommens nach Raumtypen in Prozent _____	35
Abbildung 12:	Fahrzeiten von allen Haltestellen im Landkreis Ravensburg in die Mittel- und Oberzentren an einem Werktag zwischen 07:00 - 10:00 Uhr _____	37
Abbildung 13:	Direktfahrten und Anzahl Umstiege in die Ober- und Mittelzentren von allen Haltestellen im Landkreis Ravensburg an einem Werktag zwischen 07:00 - 10:00 Uhr _____	39
Abbildung 14:	Anzahl Fahrten der Stadt- und Regionalbuslinien am Tag im Landkreis Ravensburg _____	40
Abbildung 15:	Beispiel Anzahl Fahrten je Stunde ausgewählter Schulbuslinien am Schul- und Ferientag im Landkreis Ravensburg _____	41
Abbildung 16:	Beispiel Anzahl Fahrten je Stunde ausgewählter Regionalbuslinien am Schultag und am Sonntag im Landkreis Ravensburg _____	41
Abbildung 17:	Anzahl Abfahrten je Haltestelle (Hin- und Rückfahrten) an einem Schultag im Landkreis Ravensburg _____	43
Abbildung 18:	Anzahl Abfahrten je Haltestelle (Hin- und Rückfahrten) an einem Sonntag im Landkreis Ravensburg _____	44

Abbildung 19: Übersicht Einzugsbereiche je Haltestelle ab fünf Abfahrten am Schultag	46
Abbildung 20: Übersicht Erschließungslücken klassifiziert nach Verkehrstypart	47
Abbildung 21: Grafische Auswertung zur Häufigkeit der Einzelanregungen je Thema	48
Abbildung 22: Ausgangslage: Darstellung der Linienkategorisierung des bodo als Relationen und die zentralen Orte	55
Abbildung 23: Ergebnis: Überarbeitete Kategorisierung der Linien als Relationen und die zentralen Orte	59
Abbildung 24: Ausschnitt Regiobuslinien in Baden-Württemberg, förderfähiges Netz Stand 25. Mai 2018	60
Abbildung 25: Übersicht geplante Schnellbusverbindungen	64
Abbildung 26: Definition der Verkehrszeiten im bisherigen Nahverkehrsplan	65
Abbildung 27: Beispiele für Aktivitätendauer pro Tag nach Wochentag und Aufenthaltsorten im Wochenverlauf	67
Abbildung 28: Übersicht der räumlichen Verteilung der zusätzlichen Fahrtzahlen absolut und in Prozent je Achse an einem Schultag	70
Abbildung 29: Übersicht der räumlichen Verteilung der zusätzlichen Fahrtzahlen absolut und in Prozent je Achse an einem Ferientag	71
Abbildung 30: Übersicht der räumlichen Verteilung der zusätzlichen Fahrtzahlen absolut und in Prozent je Achse an einem Samstag	72
Abbildung 31: Übersicht der räumlichen Verteilung der zusätzlichen Fahrtzahlen absolut und in Prozent je Achse an einem Sonntag	73
Abbildung 32: Einteilung der Bereiche abseits der Achsen der Kategorie 1+, 1 und 2 in geeignete Gebiete für Flexible On Demand Verkehre	79
Abbildung 33: Best practice: RiA-Ruftaxi Zonen	81
Abbildung 34: Best practice: Pfiffibus Liniennetz	82
Abbildung 35: Derzeitiges ÖPNV-Angebot im Umfeld des Bauernhausmuseums in Wolfegg und mögliche Optimierungen bei der Erschließung durch den ÖPNV	84
Abbildung 36: ECHT BODENSEE CARD: derzeitige Mitglieder im Bodenseekreis und Städte und Gemeinden mit touristischem Angebot im Bodenseekreis	85
Abbildung 37: Übersicht Einrichtungen mit regelmäßigen Öffnungszeiten und Veranstaltungen am späten Abend im Landkreis Ravensburg und Umgebung	87
Abbildung 38: Detail: letzte Fahrtmöglichkeiten aus Ravensburg und Weingarten am Werktag und am Wochenende	89
Abbildung 39: Konzept Nachtbusnetz für den Landkreis Ravensburg	90
Abbildung 40: Räumliche Darstellung und Priorisierung je Buslinie	95

Abbildung 41:	Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Achberg	97
Abbildung 42:	Ein- und Auspendler der Gemeinde Achberg	98
Abbildung 43:	Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Achberg	99
Abbildung 44:	Räumliche Verteilung der Einwohner in den Gemeinden Aitrach und Aichstetten	101
Abbildung 45:	Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Aitrach und Aichstetten	102
Abbildung 46:	Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Aitrach und Aichstetten	103
Abbildung 47:	Räumliche Verteilung der Einwohner im Gemeindeverwaltungsverband Altshausen ohne Ebersbach-Musbach	106
Abbildung 48:	Ein- und Auspendler 2018 des Gemeindeverwaltungsverbands Altshausen ohne Ebersbach-Musbach	107
Abbildung 49:	Ein- und Auspendler 2018 des Gemeindeverwaltungsverbands Altshausen ohne Ebersbach-Musbach, aggregiert	108
Abbildung 50:	Pkw-Ströme bezogen auf den Gemeindeverwaltungsverbands Altshausen	109
Abbildung 51:	Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Amtzell	111
Abbildung 52:	Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Amtzell	112
Abbildung 53:	Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinde Amtzell	113
Abbildung 54:	Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Argenbühl	115
Abbildung 55:	Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Argenbühl	116
Abbildung 56:	Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinde Argenbühl	117
Abbildung 57:	Räumliche Verteilung der Einwohner in der Stadt Aulendorf	120
Abbildung 58:	Ein- und Auspendler 2018 der Stadt Aulendorf	121
Abbildung 59:	Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Aulendorf	122
Abbildung 60:	Räumliche Verteilung der Einwohner in der Stadt Bad Waldsee	124
Abbildung 61:	Ein- und Auspendler 2018 der Stadt Bad Waldsee	125
Abbildung 62:	Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Bad Waldsee	126
Abbildung 63:	Räumliche Verteilung der Einwohner in der Stadt Bad Wurzach	128
Abbildung 64:	Ein- und Auspendler 2018 der Stadt Bad Wurzach	129
Abbildung 65:	Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Bad Wurzach	130
Abbildung 66:	Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Baienfurt	133
Abbildung 67:	Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Baienfurt	134
Abbildung 68:	Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Baienfurt und Baidt	135
Abbildung 69:	Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Baidt	137

Abbildung 70:	Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Baidt_____	138
Abbildung 71:	Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Baienfurt und Baidt _____	139
Abbildung 72:	Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Berg _____	141
Abbildung 73:	Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Bergatreute _____	142
Abbildung 74:	Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Fronreute, Wolpertswende und Berg _____	143
Abbildung 75:	Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Bergatreut _____	145
Abbildung 76:	Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Bergatreute _____	146
Abbildung 77:	Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Wolfegg, Vogt und Bergatreute_____	147
Abbildung 78:	Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Bodnegg _____	149
Abbildung 79:	Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Bodnegg _____	150
Abbildung 80:	Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Bodnegg und Grünkraut _____	151
Abbildung 81:	Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Ebersbach-Musbach___	153
Abbildung 82:	Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Ebersbach-Musbach _____	154
Abbildung 83:	Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Aulendorf _____	155
Abbildung 84:	Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Fronreute _____	157
Abbildung 85:	Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Fronreute_____	158
Abbildung 86:	Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Fronreute, Wolpertswende und Berg _____	159
Abbildung 87:	Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Grünkraut _____	161
Abbildung 88:	Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Grünkraut_____	162
Abbildung 89:	Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Bodnegg und Grünkraut _____	163
Abbildung 90:	Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Horgenzell _____	165
Abbildung 91:	Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Horgenzell _____	166
Abbildung 92:	Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Horgenzell und Wilhelmsdorf _____	167
Abbildung 93:	Räumliche Verteilung der Einwohner in der Stadt Isny _____	169
Abbildung 94:	Ein- und Auspendler 2018 der Stadt Isny _____	170
Abbildung 95:	Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Isny _____	171
Abbildung 96:	Räumliche Verteilung der Einwohner in der Stadt Kißlegg _____	173
Abbildung 97:	Ein- und Auspendler 2018 der Stadt Kißlegg_____	174
Abbildung 98:	Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Kißlegg _____	175
Abbildung 99:	Räumliche Verteilung der Einwohner in der Stadt Leutkirch _____	177

Abbildung 100: Ein- und Auspendler 2018 der Stadt Leutkirch _____	178
Abbildung 101: Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Leutkirch _____	179
Abbildung 102: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Stadt Ravensburg _____	181
Abbildung 103: Ein- und Auspendler 2018 der Stadt Ravensburg _____	182
Abbildung 104: Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Ravensburg _____	183
Abbildung 105: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Schlier _____	186
Abbildung 106: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Schlier _____	187
Abbildung 107: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Schlier und Waldburg _____	188
Abbildung 108: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Vogt _____	190
Abbildung 109: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Vogt _____	191
Abbildung 110: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Wolfegg, Vogt und Bergatreute _____	192
Abbildung 111: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Waldburg _____	194
Abbildung 112: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Waldburg _____	195
Abbildung 113: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Schlier und Waldburg _____	196
Abbildung 114: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Stadt Wangen _____	198
Abbildung 115: Ein- und Auspendler 2018 der Stadt Wangen _____	199
Abbildung 116: Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Wangen _____	200
Abbildung 117: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Stadt Weingarten _____	202
Abbildung 118: Ein- und Auspendler 2018 der Stadt Weingarten _____	203
Abbildung 119: Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Weingarten _____	204
Abbildung 120: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Wilhelmsdorf _____	207
Abbildung 121: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Wilhelmsdorf _____	208
Abbildung 122: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Wilhelmsdorf, Zielströme Gemeindeverwaltungsverband Altshausen ohne Ebersbach-Musbach aggregiert _____	209
Abbildung 123: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Horgenzell und Wilhelmsdorf _____	210
Abbildung 124: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Wolfegg _____	212
Abbildung 125: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Wolfegg _____	213
Abbildung 126: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Wolfegg, Vogt und Bergatreute _____	214
Abbildung 127: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Wolpertswende _____	216
Abbildung 128: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Wolpertswende _____	217
Abbildung 129: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Fronreute, Wolpertswende und Berg _____	218

Abbildung 130: Übersicht Fahrtenangebot: Anzahl Abfahrten je Linie, Verkehrstagart und
Stunde

224

1 Management Summary

Der Landkreis Ravensburg beabsichtigt das ÖPNV-Angebot für seine Einwohnerinnen und Einwohner deutlich zu verbessern. Die Ziele der Mobilitätswende sollen trotz der derzeitigen negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den ÖPNV weiterverfolgt werden. Für eine objektive und ganzheitliche Herangehensweise wurde **vorliegende Untersuchung als langfristige Strategie** erarbeitet.

Der derzeitige ÖPNV im Landkreis Ravensburg ist im Lauf der Zeit gewachsen und orientiert sich in erster Linie an verkehrstarken Verbindungen und dem Schülerverkehr. Dieses ÖPNV-Angebot wurde systematisch überprüft und überplant, so dass der ÖPNV zukünftig über die reine Daseinsvorsorge hinaus als Alternative und möglichst auch als Konkurrenz zum Pkw wahrgenommen und genutzt wird. **Es sollen neue Fahrgäste gewonnen werden.** Hierzu wurden Potenziale anhand von Pendler- und Pkw-Strömen ermittelt. Diese wurden mit der bestehenden Netzstruktur (Kategorisierung der Buslinien des bodo) und dem Fahrtenangebot abgeglichen. Es wurden Bereiche mit Handlungsbedarf identifiziert und geeignete Umsetzungsformen geplant.

Folgende **Rahmenbedingungen** für die vorliegende Untersuchung sind festzuhalten:

- Derzeitige Fahrgäste sollen motiviert werden den ÖPNV auch weiterhin zu nutzen. Für die Analyse der zusätzlichen Potenziale können diese nur zur Orientierung dienen, da sie allein nicht ausreichend aussagekräftig sind
- Die Schülerverkehre sind das Rückgrat des ÖPNV, haben aber für die Langfristplanung eine geringe Relevanz, da die Schülerbuslinien gezielt auf die Schulzeiten und Schulstandorte ausgerichtet sind. Diese Buslinien bleiben erhalten und werden wie gehabt gemäß ihren eigenen Anforderungen angepasst
- Die Stadtverkehre sind ein wichtiger Baustein des ÖPNV im Landkreis Ravensburg und wurden berücksichtigt, sind aber nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung (Zuständigkeit der Städte)
- Das Land Baden-Württemberg ist als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zuständig. Bekannte Planungen und Zielsetzungen wurden berücksichtigt, es wurden keine Planungen für den SPNV erarbeitet
- Vorgaben für maximale Fahrzeiten, Umsteigehäufigkeiten, Einzugsbereiche von Haltestellen und qualitative Standards, werden im Nahverkehrsplan 2021 festgeschrieben

Anhand von Anregungen aus der intensiven Beteiligung sowie den Analyseergebnissen wurden, in enger Abstimmung mit verschiedenen politischen Gremien, Planungen erarbeitet. Diese sehen folgende Anpassungen in der Netzstruktur vor:

- **Einführung einer neuen Kategorie 1+** auf Relationen mit sehr hohem Potenzial, ausgehend von Ravensburg nach Wilhelmsdorf (Buslinie 7538), Bad Waldsee (Buslinie 30), Vogt (Buslinie 7535) und über Wangen bis Isny (Buslinie 7542)

- **Anhebung als Achsen der Kategorie 1** auf den Relationen von Ravensburg nach Bergatreute - Wolfegg (Buslinie 31) und nach Fronhofen (Stadtbus Ravensburg Weingarten 10). Der Landkreis Ravensburg sieht sich als Aufgabenträger für diese Buslinie, da sie wichtige Funktionen im Landkreis erfüllt
- **Definition als Achsen der Kategorie 2** auf den Relationen Fronhofen - Fleischwangen (Stadtbus Ravensburg Weingarten 10), Vogt - Kißlegg (neue Verbindung), Vogt - Wangen (Buslinie 7535) und Ravensburg - Wolpertswende (Stadtbus Ravensburg Weingarten 20)
- Aufnahme weiterer Buslinien in die **Kategorisierung mit Verlauf über die Kreisgrenze** (Wilhelmsdorf - Ilmensee, Bad Saulgau - Ostrach, Bad Wurzach - Biberach, Leutkirch - Kempten und Isny - Kempten). Hier ist zukünftig eine Abstimmung mit den Nachbarkreisen notwendig

Zur weiteren Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, vor allem im Bereich des Berufsverkehrs, sollen **Schnellbusfahrten** als eigenes Produkt räumlich und zeitlich stark ausgeweitet werden. Als Probetrieb sollen folgende Schnellbusverbindungen eingerichtet und evaluiert werden:

- Ravensburg - Bad Waldsee - Bad Wurzach
- Ravensburg - Wolfegg - Kißlegg
- Ravensburg - Wangen
- Leutkirch - Isny

Das Land Baden-Württemberg fördert die Einrichtung von **Regiobuslinien** mit einer attraktiven durchgehenden Taktung und enger Verknüpfung mit dem SPNV. Auf folgenden Relationen lassen sich die erarbeiteten Planungen als geförderte Regiobuslinien umsetzen:

- Ravensburg - Wangen - Isny (Buslinie 7542)
- Bad Wurzach - Leutkirch (Buslinie 7554)
- Bad Waldsee - Bad Wurzach (Buslinie 7542)
- Ravensburg - Tettang (Buslinie 7545)

Es wurden **Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten** neu definiert, diese stellen auch für den Nahverkehrsplan 2021 eine wesentliche Grundlage dar. Sie beinhalten eine grundsätzliche starke Verbesserung des ÖPNV-Angebotes mit durchgehenden Taktangeboten am Montag - Freitag und Samstag (Kategorie 1+, 1 und 2) sowie am Sonntag (Kategorien 1+).

Die **Kosten** für die neue Netzstruktur, einschließlich angepassten Bedienungshäufigkeiten, Regiobuslinien und Schnellbusfahrten wurden ermittelt und zu priorisierten Maßnahmenpaketen zusammengestellt:

- Priorität 1: 720.000 €/ Jahr, Umsetzung bis Ende 2021
- Priorität 2: 1.840.000 €/ Jahr, Umsetzung bis Ende 2023
- Priorität 3: 1.865.000 €/ Jahr, Umsetzung bis Ende 2026
- Priorität 4: 1.050.000 €/ Jahr, Umsetzung 2027 und folgende

Das bestehende ÖPNV-Angebot der Buslinien mit den Kategorien 1+, 1 und 2 wird weiterhin beibehalten und mit den oben genannten Maßnahmen deutlich ausgeweitet. In den Räumen abseits dieser Achsen existieren die Buslinien mit der Kategorie 3, die maßgeblich den Schülerverkehr bedienen. Diese Verkehre werden ebenfalls weiterhin erhalten bleiben. Zur zusätzlichen Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für die Einwohnerinnen und Einwohner in diesen Räumen der Kategorie 3, wurde ein Konzept für **Flexible On Demand Verkehre** erarbeitet. Der Landkreis Ravensburg plant auf dieser Grundlage zeitnah ein Programm zur Umsetzung zu beschließen. In diesem werden die Rahmenbedingungen für das Vorgehen bei der Einrichtung der Verkehre, den Betrieb, den Umfang des Fahrtenangebotes, die Abrechnung und eine anteilige Kostenübernahme durch die Stadt oder Gemeinde definiert. Planung und Betrieb soll in enger Abstimmung zwischen Gemeinde und Landkreis erfolgen. Die voraussichtlichen Kosten lassen sich erfahrungsgemäß nur schwer abschätzen. Für ein flächendeckendes Konzept für den ganzen Landkreis Ravensburg ist mit Kosten in Höhe von 3.638.000 €/ Jahr zu rechnen. Eine Umsetzung ist parallel zu den oben beschriebenen Maßnahmen geplant.

Losgelöst von den beschriebenen ÖPNV-Angeboten wurde ein eigenständiges **Nachtbusnetz** geplant. Ein Betrieb ist für die Nächte von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und auf Feiertage mit einer stündlichen Abfahrt mit wechselnder Richtung (120-Minuten-Takt) vorgesehen. Die Umsetzung wird zunächst als Probetrieb mit anschließender Evaluation empfohlen. Für den Betrieb ist von jährlichen Kosten in Höhe von 380.000 € auszugehen.

Es wird empfohlen, dass die Städte und Gemeinden im Landkreis Ravensburg an dem Konzept der **ECHT BODENSEE CARD** teilnehmen. Auf diese Art und Weise können der ÖPNV beworben, neue Fahrgäste gewonnen und zusätzliche Einnahmen für die Finanzierung des ÖPNV generiert werden. Der Beitrag der Touristen für den ÖPNV (85 Cent im Rahmen der Kurtaxe) fließt als „Fahrgeldeinnahme“ an den bodo und dann weiter an die Verkehrsunternehmen.

Es sind **keine Reduktionen bei den Planungen im ÖPNV-Konzept vorgesehen**. Die Schülerverkehre und die darüberhinausgehenden Angebote der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) sowie die Fahrtenangebote auf den Achsen der Kategorie 1 und 2 bleiben bestehen. Bei Umsetzung der Planungen ist damit zu rechnen, dass neue Fahrgäste gewonnen werden können. Die resultierenden zusätzlichen Erlöse werden erfahrungsgemäß die Kosten nicht decken, realistisch ist eine **Steigerung der Fahrgäste bei Verwirklichung aller Maßnahmen um circa 10%**.

2 Einführung und Ziel

Der Kreistag des Landkreises Ravensburg hat die Verwaltung beauftragt, eine weiterentwickelte Strategie für den ÖPNV vorzulegen. Die PTV Transport Consult GmbH wurde auf Grundlage ihres Angebotes mit der Erarbeitung eines Konzeptes zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und der anschließenden Erstellung eines Nahverkehrsplans beauftragt. Der Nahverkehrsplan 2021 soll die beschlossenen Planungen aus dem Konzept beinhalten und die Grundlage für die Umsetzung darstellen. Ebenso wird bei der Erstellung des Nahverkehrsplans 2021 auf die Datengrundlage und die Analyseansätze aus dem Konzept zurückgegriffen.

Zur Berücksichtigung der bestehenden Probleme, Wünsche und Anregungen im ÖPNV, wurden zu Beginn der Bearbeitung folgende Informationen eingeholt:

- Anfrage bei den Kommunen nach Einwohnerzahlen je Teilort, geplanten Neubaugebieten (Wohnen und Gewerbe) und Anregungen zum ÖPNV
- Die Kommunen wurden darauf hingewiesen beispielweise über das Amtsblatt Anregung von den Bürgerinnen und Bürgern einzusammeln. Die Antworten konnten über die Kommunen oder über eine eigens eingerichtete E-Mail-Adresse mitgeteilt werden
- Am 08.10.2019 wurde ein Workshop durchgeführt, bei dem der Stand der Bearbeitung vorgestellt wurde und in Arbeitsgruppen wesentliche Themen des ÖPNV diskutiert wurden. Eingeladen waren die Kommunen, Verkehrsunternehmen, Kreisräte und Interessensvertreter.
- Im Rahmen der Klausurtagung am 24.07.2020 und 14.10.2020 wurden alle Kreisräte informiert und hatten die Gelegenheit sich zu den Planungsständen zu äußern.
- In weiteren Terminen wurden die Arbeitsstände vorgestellt und diskutiert. Dies fand im Rahmen von Bürgermeisterdienstbesprechungen und Terminen mit Verkehrsunternehmen, den Nachbarkreisen und dem bodo sowie in einer Vielzahl an direkten und intensiven Gesprächen vom Landkreis Ravensburg mit den Städten und Gemeinden statt (siehe auch Kapitel 5 *Beteiligungskonzept*).

Die Bearbeitung wurde von der Verwaltung in Arbeitskreissitzungen begleitet. Im Begleitarbeitskreis Politik wurde den Vertretern der Fraktionen der jeweilige Stand der Bearbeitung vorgestellt und die Möglichkeit zur Diskussion und Anregung gegeben.

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, das derzeitige ÖPNV-Angebot und seine Strukturen zu analysieren und anhand der daraus gezogenen Schlussfolgerungen sowie den Hinweisen und Anregungen Verbesserungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Dabei sollen die Bedürfnisse unterschiedlicher Strukturen, Räume, Zeiten und Zielgruppen berücksichtigt werden. Die Einzelmaßnahmen sind so zu gestalten, dass sie gemeinsam ihre beste Wirkung entfalten und ein in sich schlüssiges Konzept, bei einem möglichst optimalen Mitteleinsatz, darstellen. Der ÖPNV soll damit attraktiv und zukunftsweisend aufgestellt werden und neue Fahrgäste für sich gewinnen.

3 Bestandsanalyse

3.1 Daten- und Planungsgrundlagen

Zu Beginn der Bearbeitung wurden insbesondere zu folgenden Themen Daten eingesammelt, aufbereitet und in das Verkehrsmodell eingearbeitet:

- Pendlerdaten aus der Statistik der Bundesagentur für Arbeit Stand 2018 auf Gemeindeebene
- Standortdaten der Krankenhäuser, Schulen, Seniorenheime, Verwaltungen, Nahversorger vom Kreis Vermessungsamt
- Einwohnerzahlen
 - Je Hektar Stand Zensus 2011
 - Je Teilort aus Abfrage bei den Kommunen Stand 2018
 - Je Gemeinde vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg Stand 30.09.2020
- Pkw-Ströme aus dem deutschlandweiten Verkehrsmodell PTV Validate
- Schülerzahlen mit Wohnort und Schulstandort
 - der kreiseigenen Schulen (Berufsschulen) vom Amt für Kreisschulen
 - der übrigen Schulen, sofern diese den ÖPNV nutzen, von RBO und RAB
- Fahrplandaten aller Linien, die im Landkreis Ravensburg verkehren mit Stand 2019
- Diverse Informationen zu aktuellen Themen und Planungen

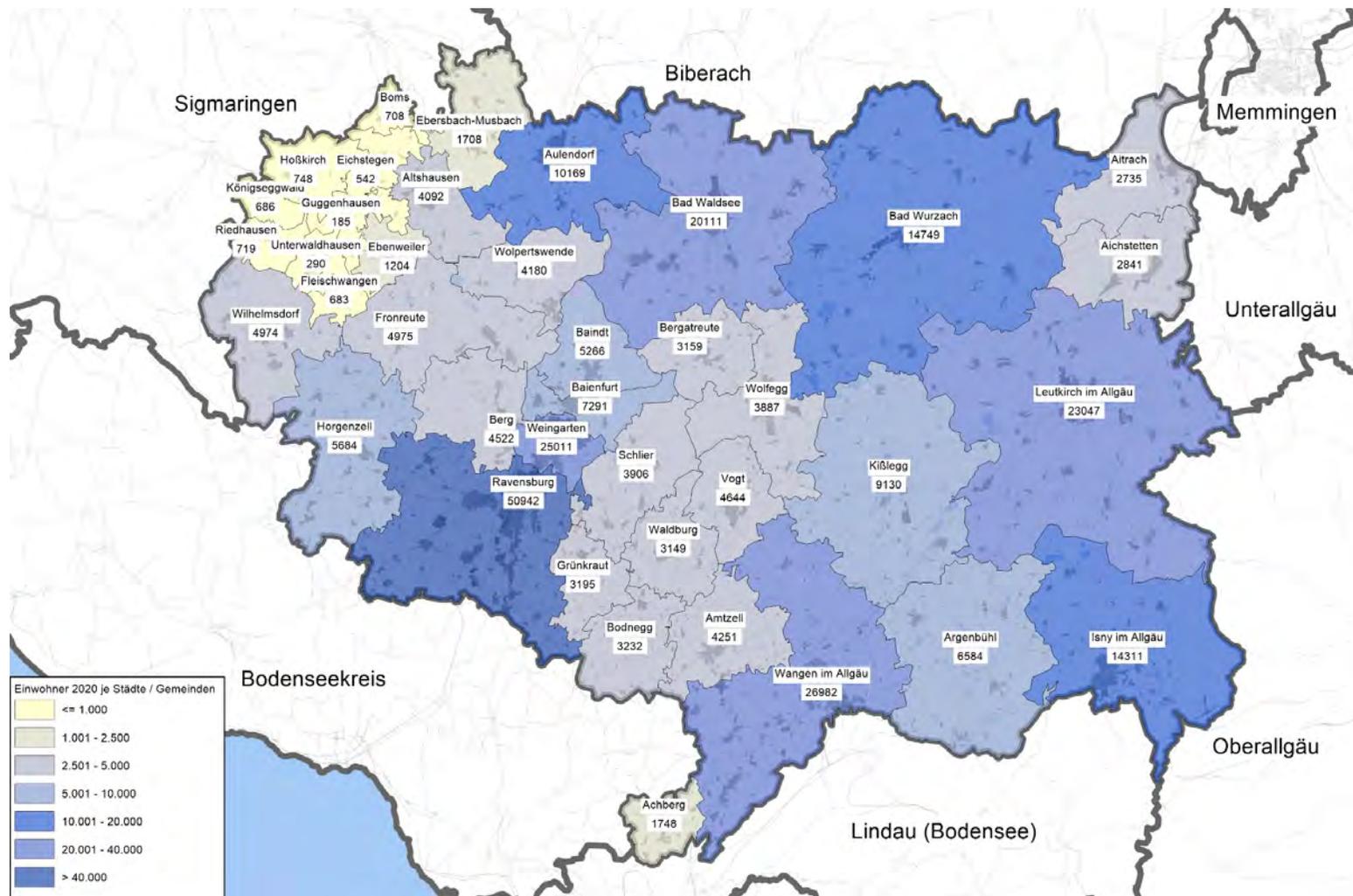
3.2 Strukturdaten und Strukturdatenentwicklung

3.2.1 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

Der Landkreis Ravensburg ist mit 1.632 km² nach dem Ortenaukreis der zweitgrößte Flächenlandkreis in Baden-Württemberg und hat 286.240 Einwohner (Stand 30.09.2020), die sich über rund 2.500 Wohnplätze verteilen. Besonders hervorzuheben ist die Siedlungsstruktur im Schussental, das durch das Siedlungsband, bestehend aus Baidt, Baienfurt, Weingarten und Ravensburg, geprägt ist. Daneben existieren als größere Siedlungskonzentrationen die Städte Aulendorf, Bad Waldsee, Bad Wurzach, Isny im Allgäu, Leutkirch im Allgäu und Wangen im Allgäu.

Der Süden des Landkreises und insbesondere das Allgäu ist durch eine Vielzahl an kleinen Einzelhoflagen gekennzeichnet (siehe Abbildung 2). Neben der Verteilung der Bevölkerung im Landkreis, weichen auch die Städte- und Gemeindeflächen in ihrer Größe stark voneinander ab, was einen Vergleich zwischen den Städten und Gemeinden erschwert.

Die Bandbreite reicht von 4 km² (Unterwaldhausen) bis 182 km² (Bad Wurzach). Die kleinsten Gemeinden sind im Gemeindeverwaltungsverband Altshausen anzutreffen (siehe Abbildung 1). Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg geht bei seiner Bevölkerungsvorausrechnung für die kommenden Jahre von einem anhaltendem, sich in Zukunft etwas abflachenden Wachstum der Bevölkerung im Landkreis Ravensburg aus (Zunahme bis 2025 um 7.382 Einwohner (2,6%) Basis 2017).



Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stand 30.09.2020
 Abbildung 1: Anzahl Einwohner je Stadt und Gemeinde im Landkreis Ravensburg

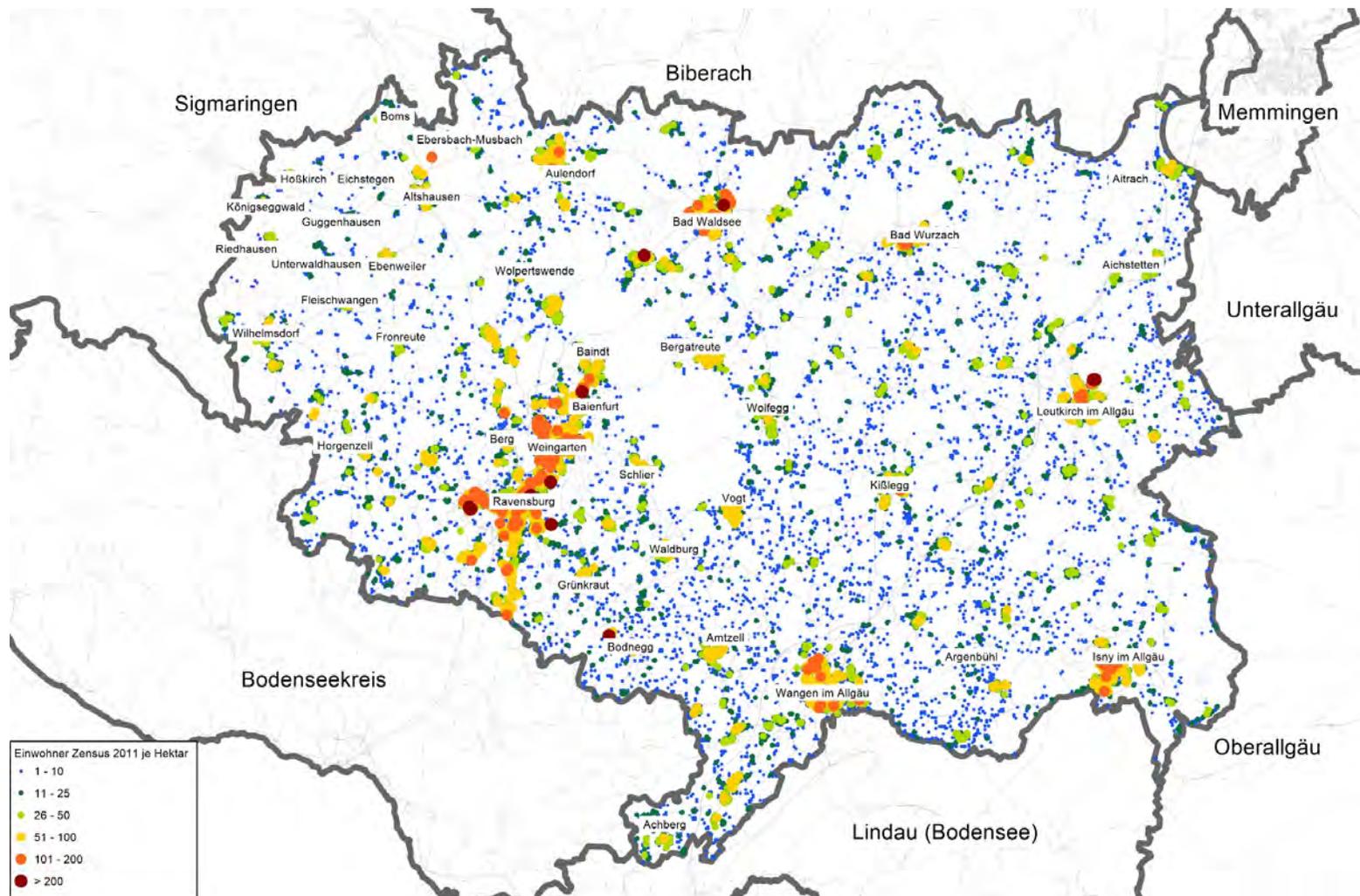


Abbildung 2: Einwohner je Hektar im Landkreis Ravensburg (Zensus 2011)

3.2.2 Schülerverkehr

Der Schülerverkehr bedingt den größten Anteil der im ÖPNV erbrachten Leistung. Zur Analyse wurden die Anzahl Schüler mit Wohn- und Schulort aufbereitet und in das Verkehrsmodell eingearbeitet. Zu den kreiseigenen (beruflichen) Schulen lagen die Informationen aller Schüler vor, so dass diese unabhängig davon, ob sie den ÖPNV nutzen oder nicht, dargestellt werden konnten (siehe nachfolgende Abbildung 3). Es ist zu erkennen, dass diese nur auf die Schulstandorte Ravensburg, Leutkirch, Aulendorf und Wangen ausgerichtet sind. Aufgrund der wenigen Standorte und der Tatsache, dass je nach beruflicher Ausbildung eine spezielle Schule besucht werden muss, sind diese Ströme durch lange, teils disperse und häufig die Kreisgrenze überschreitende Wege gekennzeichnet. Da diese Schüler nicht jeden Tag die Schule besuchen, fallen die dargestellten Wege nicht kontinuierlich jeden Tag an und werden häufig auch mit anderen Verkehrsmitteln als mit dem ÖPNV zurückgelegt.

Die Schüler der übrigen, nicht kreiseigenen Schulen besuchen Grundschulen, Gemeinschaftsschulen, Real- und Werkrealschulen, Gymnasien, Sonderschulen und weitere Schultypen. Von den Busunternehmen wurden die Angaben zu Wohn- und Schulort der Schüler zur Verfügung gestellt, die den ÖPNV regelmäßig nutzen. Grundlage waren die Verkäufe der entsprechenden Zeitfahrkarten. Die Ströme sind im Vergleich mit den Schülern der beruflichen Schulen deutlich kleinteiliger, die Wege sind kürzer und die Kreisgrenze wird fast nur innerhalb von Baden-Württemberg überschritten (siehe Abbildung 4). Insgesamt handelt es sich um deutlich mehr Schüler (rund 16.000), die an den Schultagen regelmäßig den ÖPNV nutzen. Für diese Schüler wird der Großteil des ÖPNV geplant und angeboten. Es handelt sich dabei um spezielle Angebote, die auf die Schüler und Schulen, sowie die Stundenpläne ausgerichtet sind. Diese Schülerverkehre bedienen auch kleinste Orte und Weiler und finden morgens sowie mittags bis nachmittags statt. Aufgrund von Wochenende und Ferien finden sie nicht das ganze Jahr durchgängig statt. Sie sind in erster Linie auf die Schulen und nur nachrangig auf Zentren und Verknüpfungspunkte ausgerichtet und bilden damit keine klassischen Verkehrsströme ab. In ihrer Planung und Umsetzung müssen zunächst die Kapazitäten berücksichtigt werden.

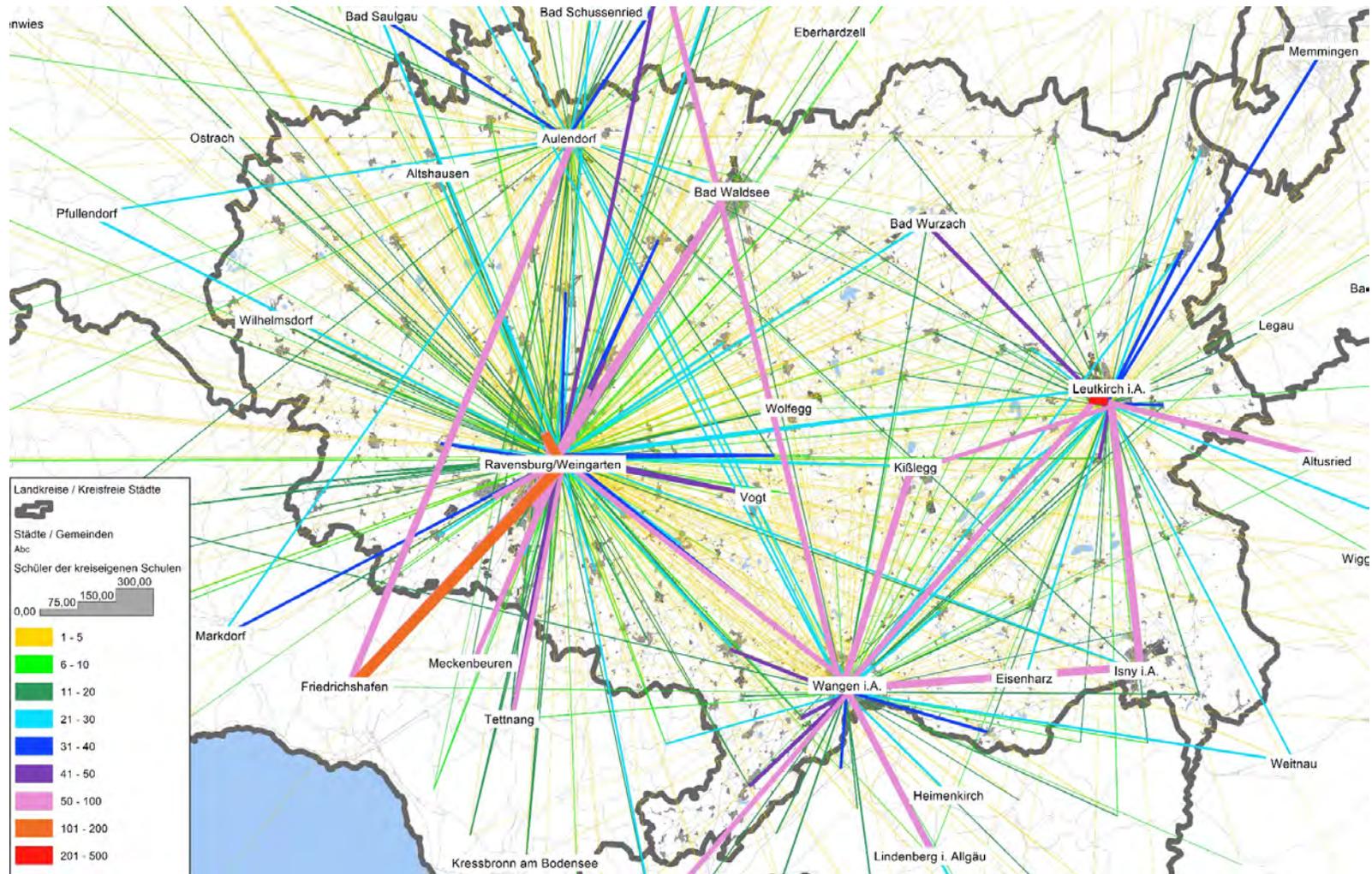


Abbildung 3: Klassifizierte Ströme (Wohnort zu Schulstandort) der Schüler zu kreiseigenen Schulen (berufliche Schüler sowohl Vollzeit und Teilzeit) im Landkreis Ravensburg (Stand 2019), insgesamt 9.750 Schüler

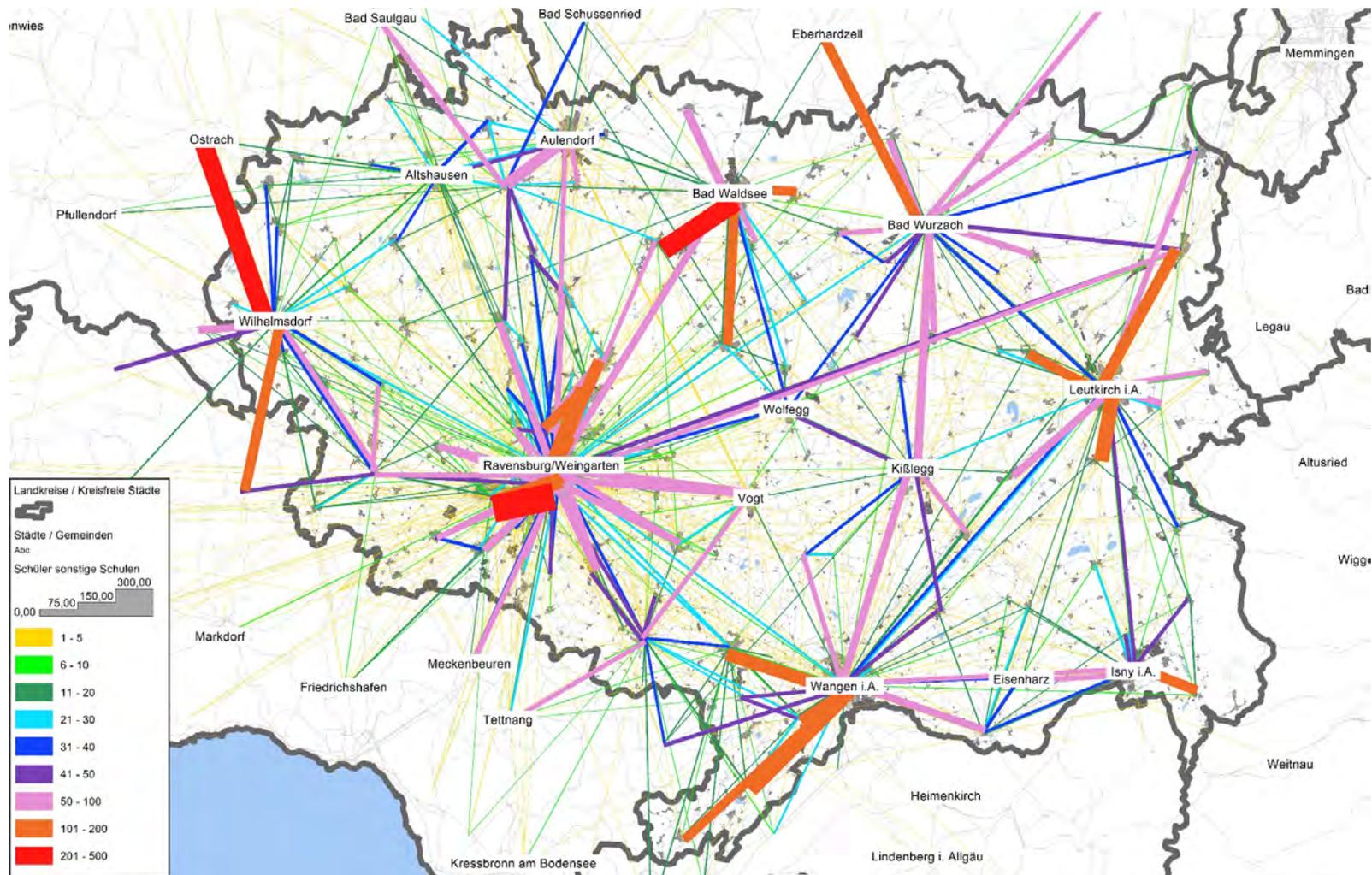


Abbildung 4: Klassifizierte Ströme (Wohnort zu Schulstandort) der Schüler zu nicht kreiseigenen Schulen im Landkreis Ravensburg (Stand 2019). Insgesamt rund 16.000 Schüler

Aufgrund ihrer häufig kleinteiligen räumlichen und zeitlichen Ausrichtung handelt es sich bei den Schülerverkehren um hoch spezialisierte Verkehre im ÖPNV, die laufend nach den Bedürfnissen der Schulen und Schüler angepasst werden. In kleinen Ortschaften abseits der großen Verkehrsachsen ist der Schülerverkehr meistens das einzige ÖPNV-Angebot und wird in der Kategorisierung der Linien vom bodo als Kategorie 3 definiert (siehe Kapitel 3.4.3 mit Abbildung 10). In Gebieten mit höherer Siedlungsdichte oder entlang wichtiger Verkehrsachsen erbringt er ein Grundgerüst, das abhängig von der Nachfrage um weitere Fahrtenangebote ergänzt wird. Auf Relationen mit hoher Nachfrage, die durch städtische Verkehre bedient werden, verhält es sich umgekehrt: ein Taktangebot wird durch zusätzliche Schüler- / Verstärkerfahrten ergänzt.

Die genannten Gründe verdeutlichen, dass für eine Verbesserung des ÖPNV im Landkreis Ravensburg der Schülerverkehr zwar ein Grundgerüst darstellt, aber eine Anpassung oder Überplanung nicht zielführend ist. Somit ist der Schülerverkehr nicht Gegenstand der vorliegenden ÖPNV-Konzeption, vielmehr wird aufgezeigt, wie das bestehende Angebot sinnvoll und effizient ergänzt werden kann. Bis auf eine Ausnahme (Buslinie 7549) sind keine Reduktionen bei Verlauf und Fahrplan im ÖPNV vorgesehen.

3.2.3 Berufspendler und Pkw-Nachfrage

Außer den Schülerzahlen standen keine Angaben zu den früheren oder derzeitigen ÖPNV-Nutzern für die Erarbeitung des ÖPNV-Konzeptes zur Verfügung. Daher wurde auf die Pendlerzahlen der Bundesagentur für Arbeit zurückgegriffen. Diese stellen eine gute Grundlage zur Abschätzung der Potenziale zwischen den Städten und Gemeinden dar, da es sich um regelmäßig wiederkehrende Wege handelt, die in dieser Form täglich zurückgelegt werden. Die Zahlen liegen auf Gemeindeebene vor. Einzelne Berufsgruppen sind nicht enthalten, dennoch lassen sich wichtige Achsen identifizieren, auf denen eine gebündelte und damit für den ÖPNV geeignete Nachfrage existiert (siehe nachfolgende Abbildung 5).

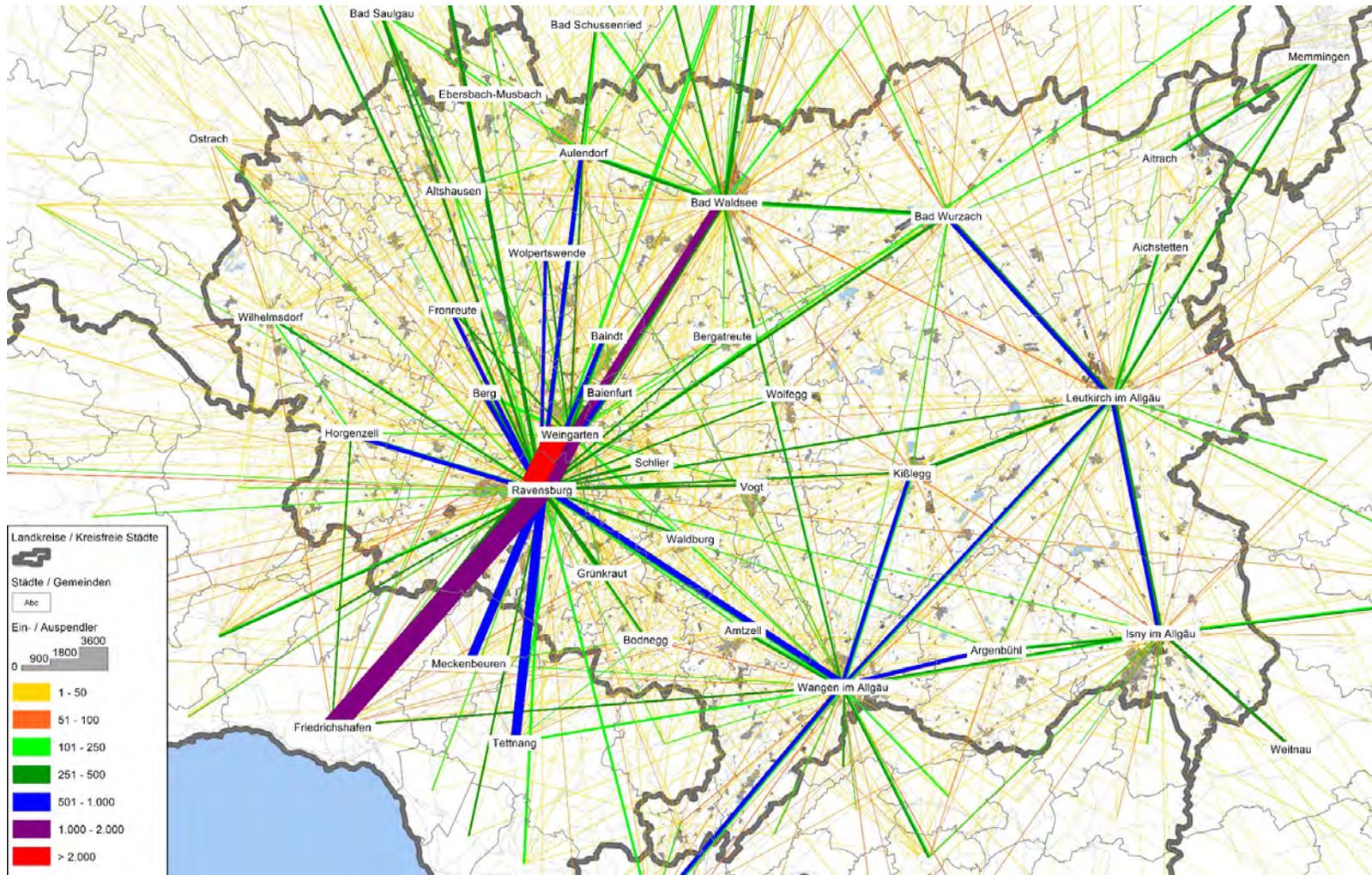


Abbildung 5: Ein- und Auspendler im Landkreis Ravensburg. Grundlage Statistik der Bundesagentur für Arbeit Stand 2018. Insgesamt rund 25.490 Ein- und 71.230 Auspendler

Deutlich zu erkennen ist, dass Ravensburg mit Weingarten das Zentrum im Landkreis darstellt.

Nahezu alle großen Ströme sind auf Ravensburg ausgerichtet, die umliegenden Gemeinden sind meist vollständig nach Ravensburg orientiert. Daneben fallen vor allem die ringförmig angeordneten Ströme über Aulendorf, Bad Waldsee, Bad Wurzach, Leutkirch, Isny, Wangen und auch über Kißlegg auf.

Ströme über die Landkreisgrenze sind besonders ausgerichtet auf:

- Bodenseekreis: Friedrichshafen, Meckenbeuren, Tettnang, Markdorf
- Landkreis Sigmaringen: Ostrach, Bad Saulgau
- Landkreis Biberach: Bad Schussenried, Biberach an der Riß
- Bayern: Memmigen, Kempten, Weitnau

Ergänzend wurden die Pkw-Ströme aus dem deutschlandweiten Verkehrsmodell PTV Validate für den Landkreis Ravensburg aufbereitet und analysiert (siehe Abbildung 6). Diese zeigen modellhaft die täglichen Pkw-Verkehre im Landkreis und stellen damit eine gute Grundlage zur Plausibilisierung der Rückschlüsse dar, die aus den Pendlerströmen abgeleitet wurden. Die Einteilung der Verkehrszellen der Pkw-Ströme weicht teilweise von der Gemeindestruktur ab, soweit möglich wurden kleine Zellen aggregiert, trotzdem ist ein direkter Vergleich nicht immer möglich (siehe auch Kapitel 8.1 *Analyse und Planung je Stadt und Gemeinde*).

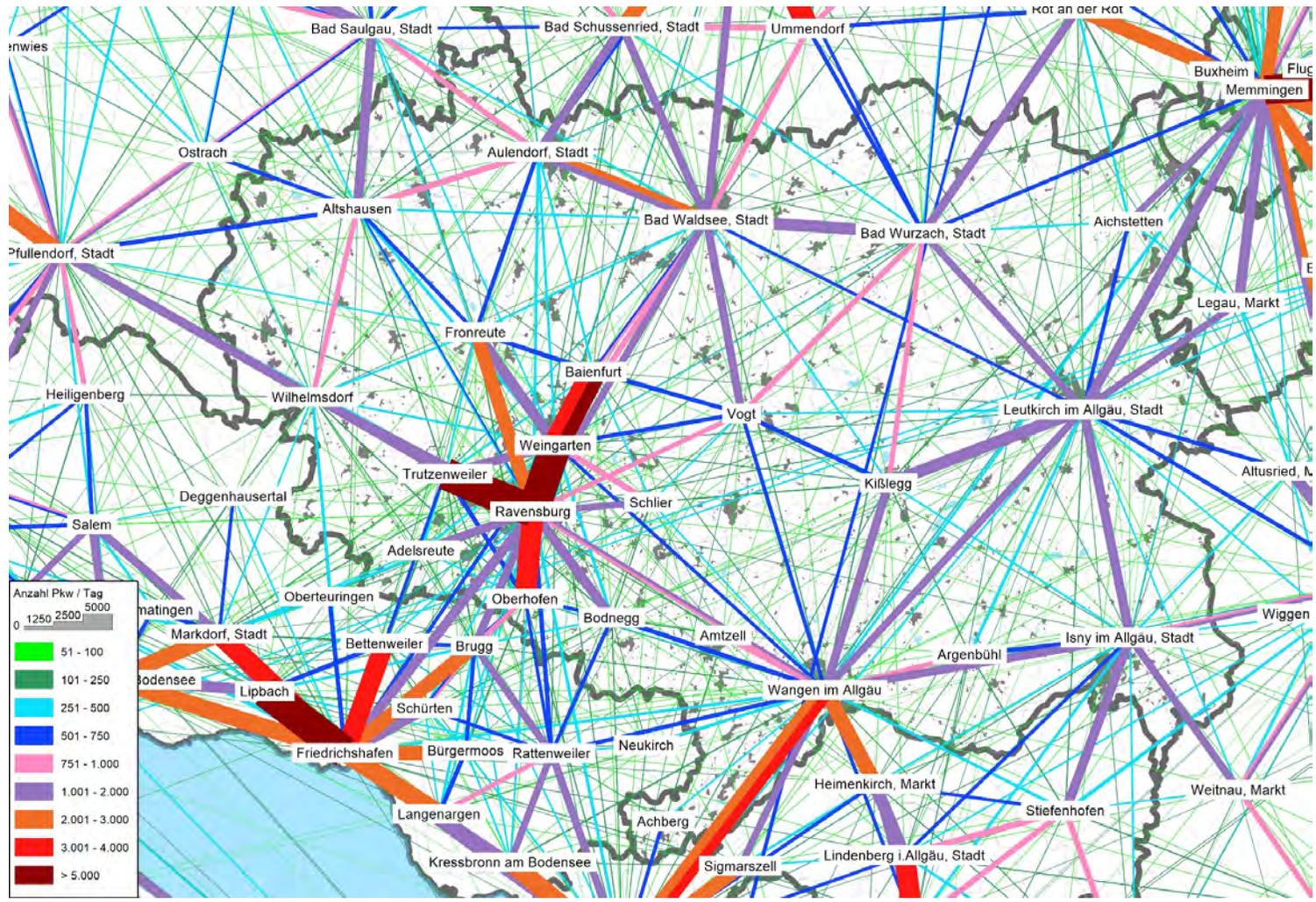


Abbildung 6: Klassifizierte Pkw-Ströme im Landkreis Ravensburg ab 50 Pkw am Tag. Grundlage deutschlandweites Verkehrsmodell PTV Valdate

3.4 ÖPNV-Angebot

3.4.1 Aufgabenträgerschaft und Organisation

Die derzeitigen Linienverkehre im Landkreis werden ausschließlich als eigenwirtschaftliche Verkehre von 18 Verkehrsunternehmen in unterschiedlichen Konstellationen erbracht, Aufgabenträger ist der Landkreis Ravensburg. Daneben existieren fünf nicht eigenwirtschaftliche Stadtverkehre, die von unterschiedlichen Verkehrsunternehmen und Stadtwerken betrieben werden (siehe Abbildung 8).

Die Stadtverkehre sind ein wichtiger Baustein des ÖPNV im Landkreis Ravensburg. Sie weisen sehr große Unterschiede im Leistungsangebot auf, was sich in erster Linie aus der Größe und Struktur der Städte ableiten lässt. Sie sind nicht Gegenstand des vorliegenden ÖPNV-Konzeptes, da sie in die Zuständigkeit der Städte fallen. Dennoch wird das Angebot der Stadtbuslinien bei den Analysen und Planungen berücksichtigt.

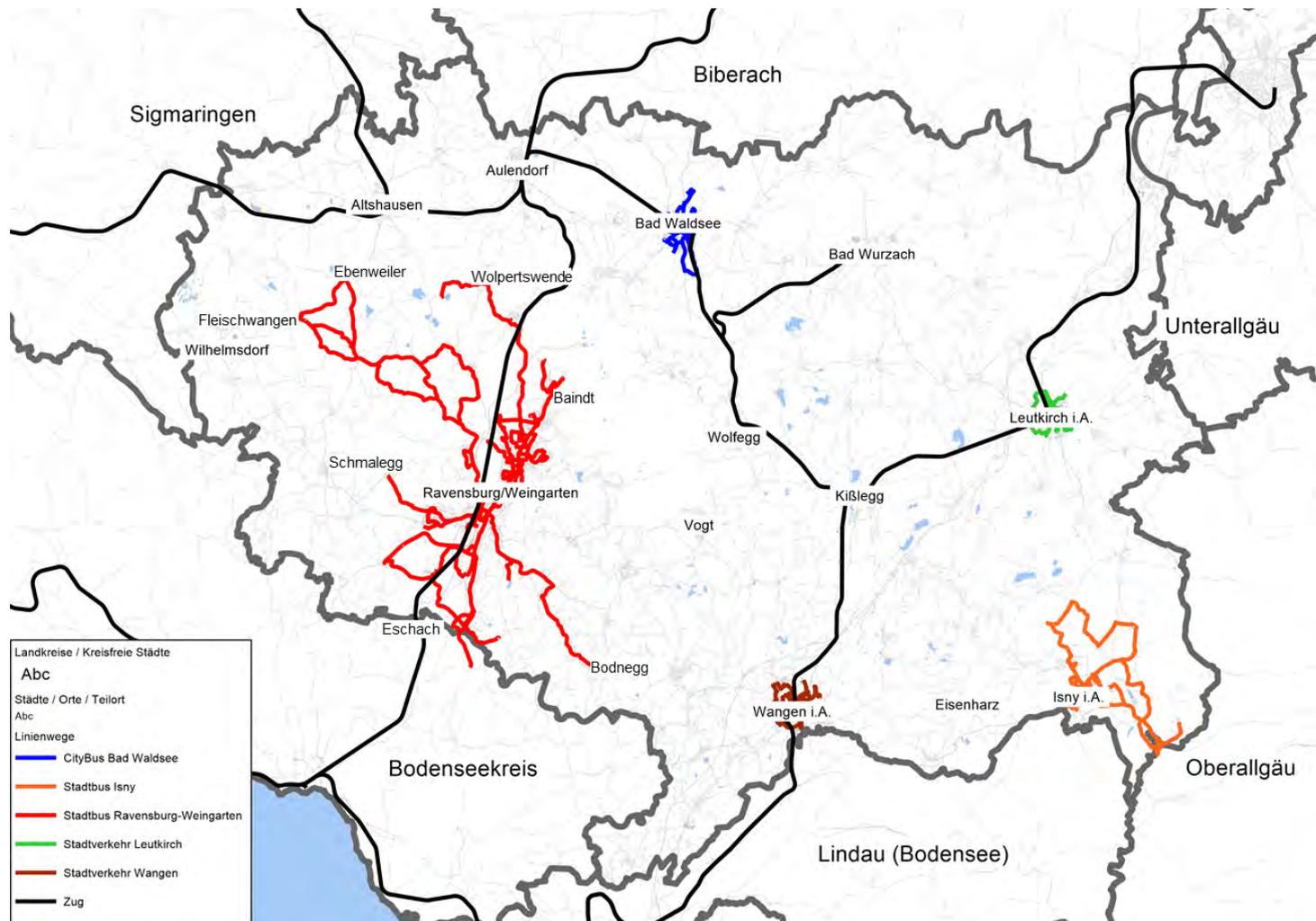
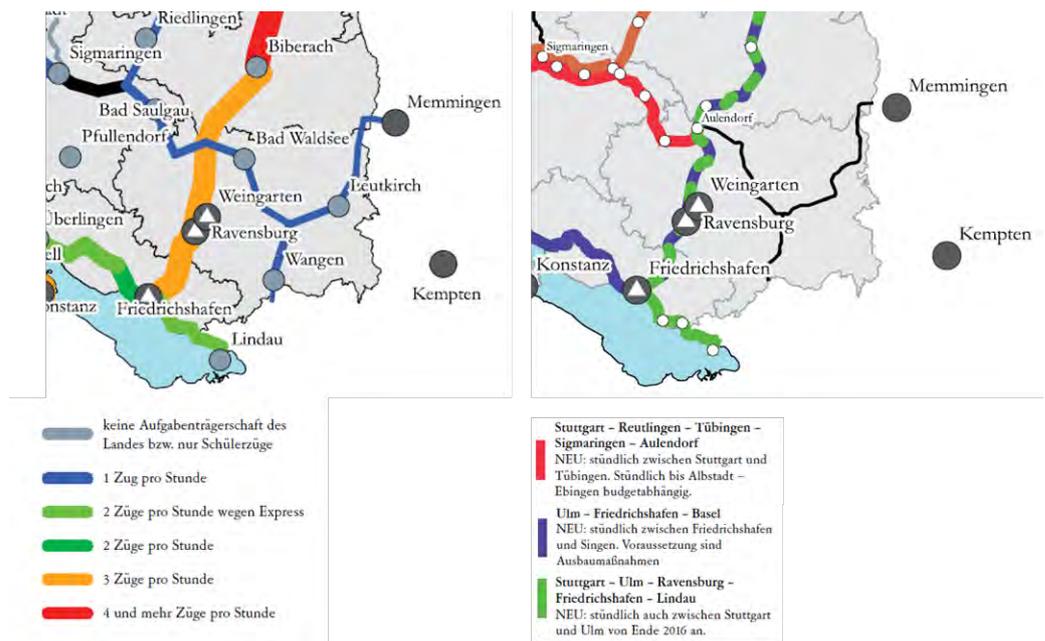


Abbildung 8: Darstellung der Stadtverkehre im Landkreis Ravensburg

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stellt ein wesentliches Rückgrat des ÖPNV im Landkreis Ravensburg dar. Alle Städte außer Isny und Bad Wurzach (nur Freizeitverkehre der Moorbahn) sowie einige weitere Ortschaften besitzen einen Schienenanschluss. Ein Teil der wichtigen Relationen werden durch den SPNV direkt oder mit Umstieg abgedeckt, dazu zählt insbesondere die Südbahn (Ulm - Biberach - Aulendorf - Ravensburg - Friedrichshafen), die derzeit elektrifiziert wird. Außerdem werden wichtige Verbindungen in die Städte außerhalb des Landkreises (Bad Saulgau, Memmingen, Lindau) durch die Schiene im ÖPNV abgedeckt. Es existieren mehrere wesentliche Planungen im SPNV, die bei der Bearbeitung des ÖPNV-Konzeptes berücksichtigt wurden:

- Das Elektrifizierungskonzept für das Schienennetz in Baden-Württemberg sieht auf der Achse Sigmaringen - Bad Saulgau - Bad Waldsee - Kißlegg vorerst keine Elektrifizierung vor. Hier sollte der Landkreis langfristig auf eine Lösung hinarbeiten, auch wenn das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger zuständig ist. Die derzeitigen Planungen für die zukünftigen Betriebskonzepte auf der Schiene sehen eine Verschiebung des Systemknotens von Kißlegg nach Leutkirch vor. Auf diesen müssen zukünftig die Anschlüsse im Busangebot ausgerichtet werden.
- Das Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg (siehe Abbildung 9) stellt die Planungsgrundlage für das ÖPNV-Konzept und den Nahverkehrsplan 2021 dar. Genau Fahrplanlagen liegen noch nicht abschließend vor.
- Im Landkreis Lindau sind fünf neue Schienenhaltepunkte zwischen Hergatz und Lindau und damit in unmittelbarer Nähe zum Landkreis Ravensburg geplant. Der genaue Realisierungszeitraum ist noch offen. Bei Umsetzung der Haltepunkte ist eine Anbindung mit dem Bus aus dem Landkreis Ravensburg auf jeden Fall sinnvoll und zu realisieren (siehe auch Beschreibungen zu Wangen und Achberg in Kapitel 8.1 *Analyse und Planung je Stadt und Gemeinde*)
- Parallel zum ÖPNV-Konzept wurde vom Landkreis Ravensburg eine Untersuchung für einen Ringzug Allgäu-Bodensee bearbeitet. Die verfügbaren Ergebnisse wurden gesichtet und berücksichtigt (siehe Kapitel 6.1 *Schienenpersonennahverkehr*).
- Das Land Baden-Württemberg hat eine Untersuchung zur Reaktivierung von 42 Schienenstrecken beauftragt. Es wurden drei Strecken im Landkreis Ravensburg analysiert und für alle ein geringes Potenzial ermittelt (Moorbahn, Räuberbahn und Leutkirch - Isny).



Quelle: Broschüre des Landes: Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg

Abbildung 9: Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg, Angebotsklassen und Expresslinien mit Bezug zum Landkreis Ravensburg.

Das Land Baden-Württemberg ist als Aufgabenträger für den SPNV zuständig. Der Nahverkehrsplan des Landkreises hat grundsätzlich keine bindende Wirkung für den SPNV. Dennoch soll im Nahverkehrsplan 2021 auf bekannte Planungen und Zielsetzungen (siehe oben) verwiesen werden. Diese werden auch im ÖPNV-Konzept berücksichtigt, der SPNV ist nicht Gegenstand der Planungen.

3.4.2 Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundes (bodo)

Der Verkehrsverbund bodo verbindet die Angebote von Bus und Bahn in den Landkreisen Bodenseekreis, Ravensburg und Lindau und bietet dem Fahrgast unter anderem durch das einheitliche Tarifsystem eine Reihe von Vorteilen. Bei der Erarbeitung des ÖPNV-Konzeptes wurde er eingebunden. Der bodo konnte in letzter Zeit bei den Themen elektronisches Fahrgeldmanagement, Disposition, Intermodale Angebotskonzepte, CarSharing und Elektromobilität Erfahrungen sammeln und unterstützt das Förderkonzept „emma“ im Bodenseekreis.

3.4.3 Liniennetzgliederung im Landkreis Ravensburg

Der bodo hat untenstehende Kategorisierung der Linien im Verbund vorgenommen. Dabei werden folgende Zuordnungen getroffen:

- Kategorie 1 (Bahnlinie mit Verbindungsfunktion)
- Kategorie 1 (Regionalbuslinie mit Verbindungsfunktion)
- Kategorie 2 (Regionalbuslinie mit Zubringer- und Verbindungsfunktion)
- Kategorie 3 (Regionalbuslinie mit Erschließungsfunktion (auch als Ergänzungsnetz bezeichnet))
- Kategorie S (Stadtbuslinie mit Erschließungs- und Zubringerfunktion)

Die derzeitige Nummerierung zur Bezeichnung der Buslinie ist sehr unübersichtlich und für die Fahrgäste nicht nachvollziehbar. Die Stadtbuslinien lassen sich mit ein- und zweistelligen Nummern und entsprechenden Zusätzen gut identifizieren. Im Gegensatz dazu werden bei den Regionalbuslinien zwei- bis vierstellige Nummern verwendet, die bei Schülerverkehrslinien mit Ergänzungen erweitert werden. Für die Nutzer ist keine Struktur erkennbar. Im Nahverkehrsplan 2021 soll eine für den Landkreis Ravensburg und am besten für den bodo-Verkehrsverbund gültige Linienbezeichnung erarbeitet werden. Ziel ist eine bessere Merkbarkeit und eine Verknüpfung von Qualitätskriterien mit den Liniennummern. Bezeichnungen, denen rein betriebliche Aspekte zugrunde liegen sind für die Fahrgäste nicht relevant. Es sind unterschiedliche Herangehensweisen denkbar, beispielweise kann eine Einteilung anhand folgender Merkmale abgeleitet werden:

- Kategorien 1+, 1, 2, 3 der Netzstruktur und Produkte (Schnellbus, Regiobus ...)
- Fahrtenangebot gemäß Definition der Verkehrszeiten, Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten
- (Verkehrs-) Räumen oder Himmelsrichtungen ausgehend von der Stadt Ravensburg

Auch bei der Bezeichnung können unterschiedliche Ansätze und Hierarchien angewendet oder kombiniert werden:

- Nummern
- Buchstaben
- Farben
- Symbole (Beispiel Stadtbus Tübingen)

Die bestehende Netzstruktur (Kategorie 1, 2 und 3) wurde mit den genannten Datengrundlagen, insbesondere mit den Pendler- und Pkw-Strömen, abgeglichen und anschließend für die Analysen und Planungen als Grundlage verwendet und ergänzt. Im Nahverkehrsplan 2021 soll eine neue Nummerierung der Buslinie erarbeitet und festgelegt werden. Diese soll eine bessere Merkbarkeit ermöglichen und die Angebotsqualität widerspiegeln.

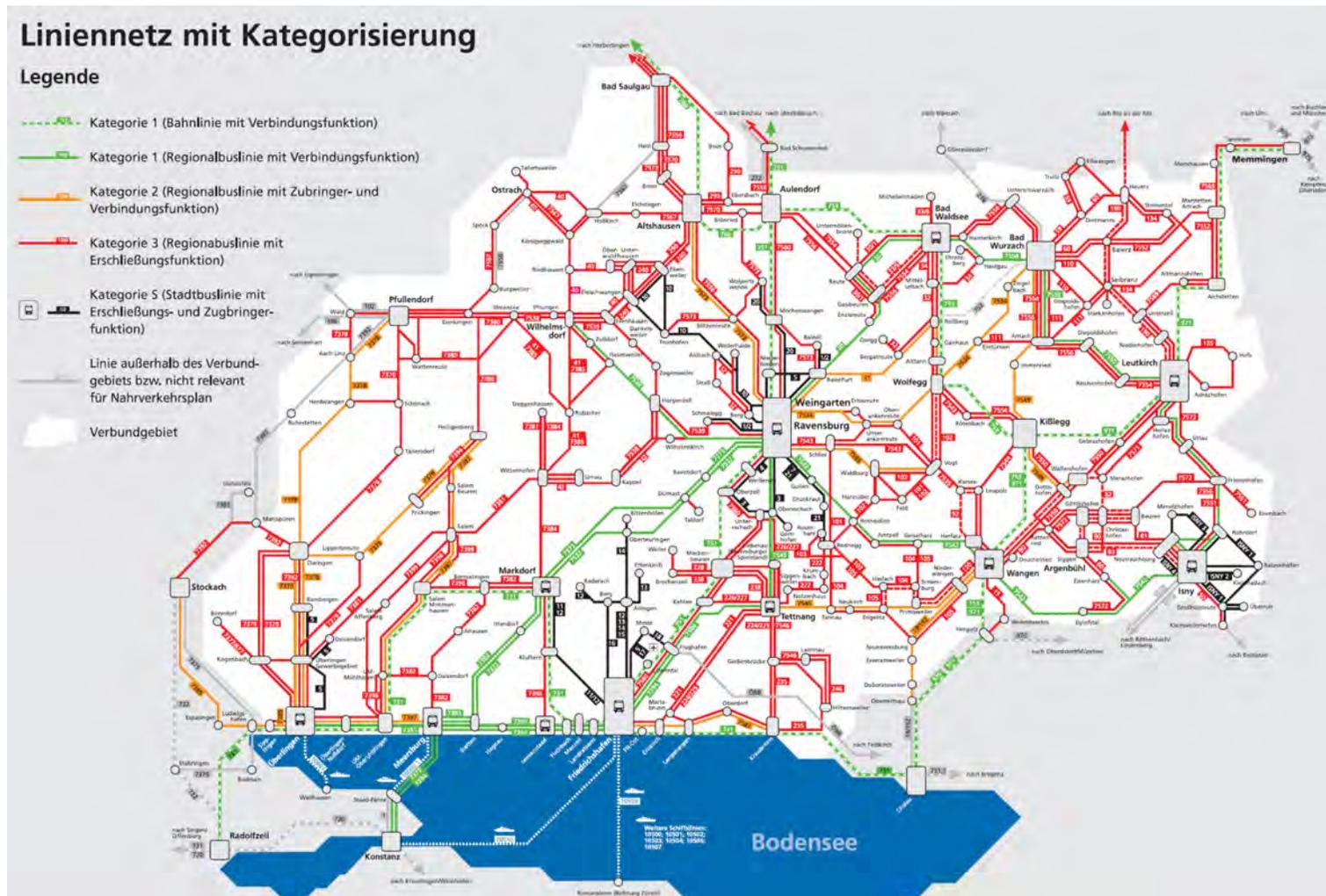


Abbildung 10: Liniennetzplan mit Kategorisierung der Linien des bodo

3.5 Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose

Es liegen keine umfassenden Angaben zur Anzahl der Fahrgäste, die den ÖPNV im Landkreis Ravensburg nutzen, vor. Für 2019 weist der bodo auf Grundlage der verkauften Fahrscheine für den gesamten Verbund folgende Zahlen aus:

➤ Gelegenheitsverkehr:	6.674.000
➤ Berufsverkehr:	10.186.000
➤ Ausbildungsverkehr Schüler:	20.874.000
➤ StudiTicket:	1.372.000
➤ Gesamt:	39.106.000

Für einzelne Ticketarten lassen sich diese Zahlen auch für den Landkreis Ravensburg ausweisen (siehe Kapitel 3.2.2 *Schülerverkehr*). Da es sich dabei um die Personen handelt, die auf den ÖPNV angewiesen sind und diesen bereits nutzen, sind die Zahlen nur wenig hilfreich bei der Bearbeitung des ÖPNV-Konzeptes.

In den letzten Jahren konnte der ÖPNV allgemein sein Image verbessern und neue Fahrgäste gewinnen. Im Landkreis Ravensburg wurde zunehmend der Wunsch nach Angebotsverbesserungen geäußert und die Politik hat ihre Bereitschaft für zusätzliche Investitionen bestätigt. Im Zuge der Corona-Pandemie kam es zu massiven Verlusten der Fahrgäste. Inwiefern sich die Fahrgastzahlen und positiven Trends nach der Corona-Pandemie wieder erreichen lassen, kann derzeit nicht prognostiziert werden. Ziel ist es, wieder ein vergleichbares Niveau zu erreichen und anschließend mit Hilfe der erarbeiteten Maßnahmen zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen. Zur Identifizierung dieser zusätzlichen Potenziale dienen insbesondere die Pendler- und Pkw-Ströme. Die prognostizierten Bevölkerungszuwächse für die kommenden Jahre sind positiv, werden aber keine starken Effekte auf den ÖPNV haben. Voraussichtlich werden sie eher punktuell wirken, beispielsweise kann bei der Realisierung größerer Neubaugebiete im Einzugsbereich von Ravensburg oder anderer Städte eine höhere ÖPNV-Nachfrage erwartet werden.

Zur Einschätzung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) kann nachstehende Abbildung 11 herangezogen werden, die je Raumtyp eine typische Verteilung darstellt. Für den Landkreis Ravensburg sind am ehesten die Werte der ländlichen Region von der zentralen Stadt über den städtischen bis zum ländlichen Raum anzusetzen. Im Vergleich mit der Stadtregion weisen diese hohe Pkw- und Mitfahrerwerte auf, sowie geringere Werte bei Fuß, Fahrrad und ÖPNV. Der Verdichtungsraum des Mittleren Schusentals lässt sich gegebenenfalls der Mittelstadt der Stadtregion zuordnen, wobei sich deren Werte nur geringfügig von denen der zentralen Stadt der ländlichen Region unterscheiden.

Die Wahl des Verkehrsmittels ist in erster Linie von ihrer Verfügbarkeit abhängig. So muss ein gewisses Grundangebot beim ÖPNV vorhanden sein, damit es überhaupt genutzt werden kann. Ein gutes oder sehr gutes ÖPNV-Angebot führt zu einer Verschiebung der Anteile zu Gunsten des ÖPNV. Angebot und Nachfrage verhalten sich nicht

linear, ab einem gewissen Punkt, können nur noch wenige neue Fahrgäste gewonnen werden, auch wenn das ÖPNV-Angebot stark ausgebaut wird, das Verhältnis aus Nutzen und Kosten wird zunehmend ungünstiger.

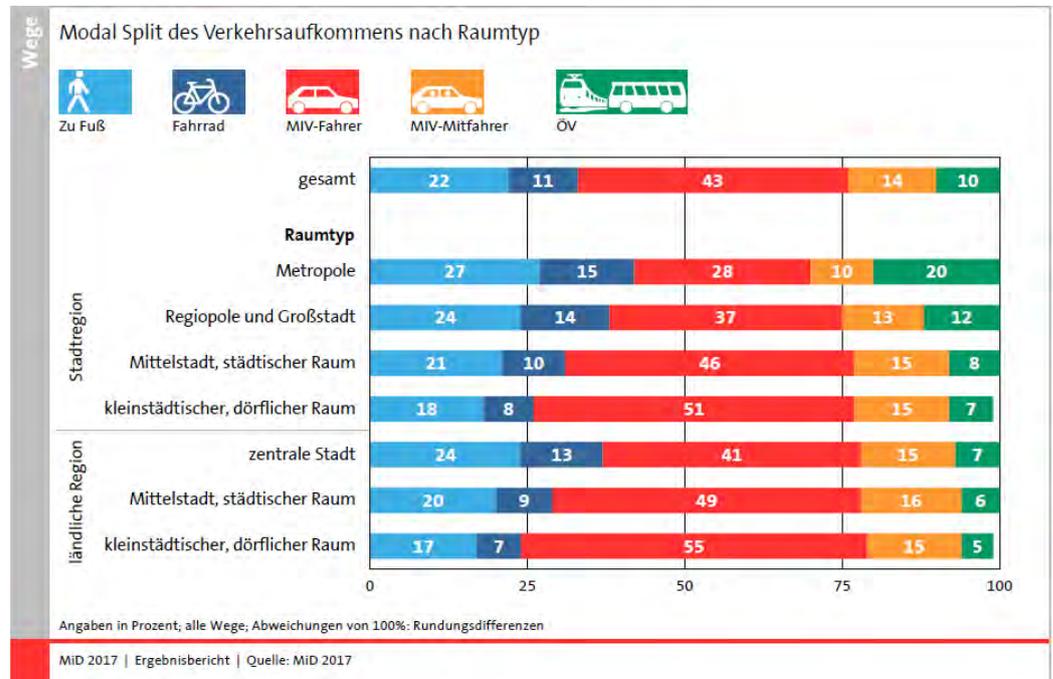


Abbildung 11: Modal Split des Verkehrsaufkommens nach Raumtypen in Prozent

Zur Ermittlung der Potenziale wurden die Pendlerströme den wichtigen Buslinien der Kategorie 1 und 2 zugeordnet. Dabei wurden die Einwohnerzahlen und deren Verteilung innerhalb der Städte und Gemeinden berücksichtigt. Die zugeordneten Pendlerzahlen wurden klassifiziert und den Kategorien des bodo wie folgt gegenübergestellt. Dabei zeigte sich, dass die Definition einer zusätzlichen Klasse 1+ für besonders hohe Werte notwendig war:

Anzahl Pendler	Klasse	Kategorie
< 500	Gering	Kategorie 3 (Ergänzungsnetz)
500 - 1.000	Mittel	Kategorie 2
1.000 - 2.000	Hoch	Kategorie 1
> 2.000	Sehr hoch	Kategorie 1+

Tabelle 1: Zuordnung und Kategorisierung Pendlerzahlen je Kategorie Buslinie

Die Zuordnung je Buslinie und die sich ergebenden planerischen Konsequenzen werden im Kapitel 6.2 *Netzstruktur Kategorie 1+, 1 und 2* beschrieben.

4 Stärken-Schwächen-Analyse

Zunächst wurden im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes eine Vielzahl an Analysen des ÖPNV im Landkreis Ravensburg durchgeführt, damit das derzeitige ÖPNV-Angebot begreifbar gemacht wird, bewertet werden kann und Schwachstellen als mögliche Ansatzpunkte für Planungen identifiziert werden können. Sowohl Vorgaben für den zeitlichen und räumlichen Umfang des Fahrtenangebotes als auch von qualitativen Standards, werden im Nahverkehrsplan 2021 und nicht im ÖPNV-Konzept definiert. Dennoch kann jeweils auf den gleichen Analysen aufgebaut werden.

4.1 Erreichbarkeit

Zur Ermittlung der Erreichbarkeit wurden Fahrzeiten von allen Haltestellen zu wichtigen Zielen analysiert. Dazu zählen beispielweise wichtige innerstädtische Zielen, verkehrlich relevante Verknüpfungspunkte oder spezielle Zielen wie Verwaltungsstandorte oder allgemeine und berufliche Schulen. Nachfolgender Abbildung 12 kann entnommen werden, dass von der Mehrzahl der Haltestellen innerhalb von 30 Minuten ein Mittel- oder Oberzentrum erreicht werden kann. Auch bei einem guten ÖPNV-Angebot sind grundsätzlich für weite Entfernungen lange Fahrzeiten notwendig, beispielweise von Isny nach Wangen, insbesondere wenn vorher ein Teilweg mit Umstieg in der Stadt Isny notwendig ist. Allerdings wird die Relation Isny - Leutkirch tatsächlich umwegig und mit Erschließung kleiner Ortschaften abseits der Landesstraße 318 gefahren. Auch lange Ringfahrten wie bei der Buslinie 12 (Ettishofen - Baien- Straß - Kleintobel - Berg - Weingarten Schulzentrum) haben entsprechend lange Fahrzeiten zur Folge. An einigen Haltestellen existiert in dem analysierten Zeitraum kein Fahrtenangebot beziehungsweise nur in die entgegengesetzte Richtung oder es fehlt an geeigneten Verknüpfungen zur Weiterfahrt, beispielsweise Buslinie 103 (Bodnegg - Wollmarshofen - Prestenberg - Linden - Tobel - Bodnegg). In den Bereichen östlich von Bad Wurzach und östlich von Wilhelmsdorf sind aufgrund von Umstiegen oder einem geringem ÖPNV-Angebot lange Fahrzeiten notwendig.

Die Analysen zeigen, dass im Umfeld der Städte schnelle und damit attraktive Fahrtmöglichkeiten im ÖPNV existieren. Auch mit dem Schienenangebot sind direkte und stellenweise auch in Kombination mit einer Busfahrt schnelle Verbindungen möglich. Daneben gibt es Räume in denen Verbesserungen bei den Fahrzeiten (beispielsweise Isny - Leutkirch) oder bei Angebot und Verknüpfung (Flächen zwischen den Schienen und den gut bedienten ÖPNV-Achsen) sinnvoll sind. In Bereichen mit sehr niedrigen und dispersen Einwohnerzahlen muss die Notwendigkeit von Maßnahmen abgewogen werden. Um gegenüber dem Pkw attraktiv zu sein, sind grundsätzlich kurze Fahrzeiten anzustreben. Dies kann unter anderem durch eine Ergänzung und Ausweitung der bereits vereinzelt existieren Schnellbusfahrten geschehen.

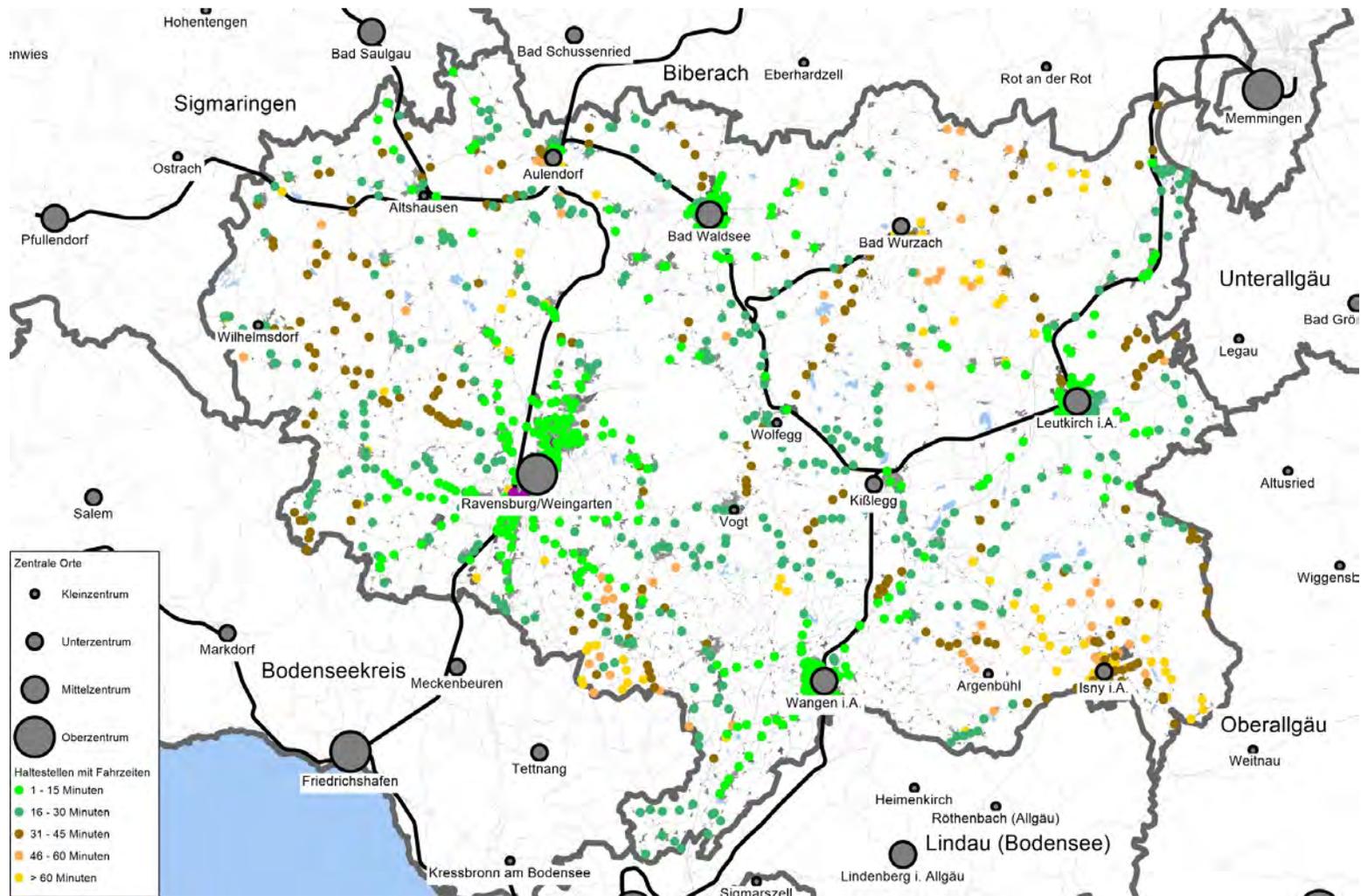


Abbildung 12: Fahrzeiten von allen Haltestellen im Landkreis Ravensburg in die Mittel- und Oberzentren an einem Werktag zwischen 07:00 - 10:00 Uhr

4.2 Umsteigehäufigkeit

Zur Analyse der Umsteigehäufigkeit wurden wie bei der Ermittlung der Erreichbarkeit je Haltestelle das Fahrtenangebot zu unterschiedlichen Zielen und Zeiträumen berechnet. In nachstehender Abbildung 13 werden beispielweise die Anzahl der Umstiege je Haltestelle dargestellt, die notwendig sind, um das nächste Mittel- oder Oberzentrum zu erreichen. In dem betrachteten Zeitraum existiert von nahezu jeder Haltestelle aus eine Direktfahrsmöglichkeit. Daneben gibt es einige wenige Haltestellen, bei denen aufgrund der Struktur der Buslinien mindestens ein Umstieg notwendig ist. Dabei handelt es sich um die gleichen Haltestellen, die zuvor bei der Ermittlung der Erreichbarkeit durch sehr lange Fahrzeiten aufgefallen sind, beispielweise die Haltestellen entlang der Buslinie 103 in Bodnegg. In einzelnen, sehr wenigen Fällen, sind mehrere Umstiege zum Erreichen eines Mittel- oder Oberzentrum notwendig, oder es gibt an der Haltestelle kein ÖPNV-Angebot im betrachteten Zeitraum. So fehlt an einigen Haltestellen in Isny ein entsprechendes Angebot oder die notwendige Ausrichtung und Verknüpfung der Fahrten (Stadtbus Isny und Buslinie 80 und 81).

Insgesamt ist es im Landkreis Ravensburg möglich, in den dargestellten Zeiträumen die wichtigen Ziele von fast allen Haltestellen aus direkt und ohne Umstieg zu erreichen. Möglich ist dies aufgrund der hohen Anzahl an spezialisierten Linien, mit zum Teil sehr langen Linienwegen. Ein hoher Anteil an Verbindungen mit Direktfahrsmöglichkeit ist ein wesentlicher Faktor für einen attraktiven ÖPNV, da Umstiege von den Fahrgästen als negativ empfunden werden. Die Abbildung 13 verdeutlicht mit ihrem Zeitraum werktags von 07:00 bis 10:00 Uhr eine Momentaufnahme. Grundsätzlich ist es wichtig, dass sowohl die attraktiven Fahrzeiten als auch die Direktfahrsmöglichkeiten durchgängig und auch in den Tagesrandlagen sowie am Wochenende angeboten werden. Dies ist derzeit nur in geringem Umfang der Fall. Für ein attraktives Gesamtsystem ist ein Ausbau des ÖPNV-Angebotes vor allem am Vormittag und Wochenende notwendig.

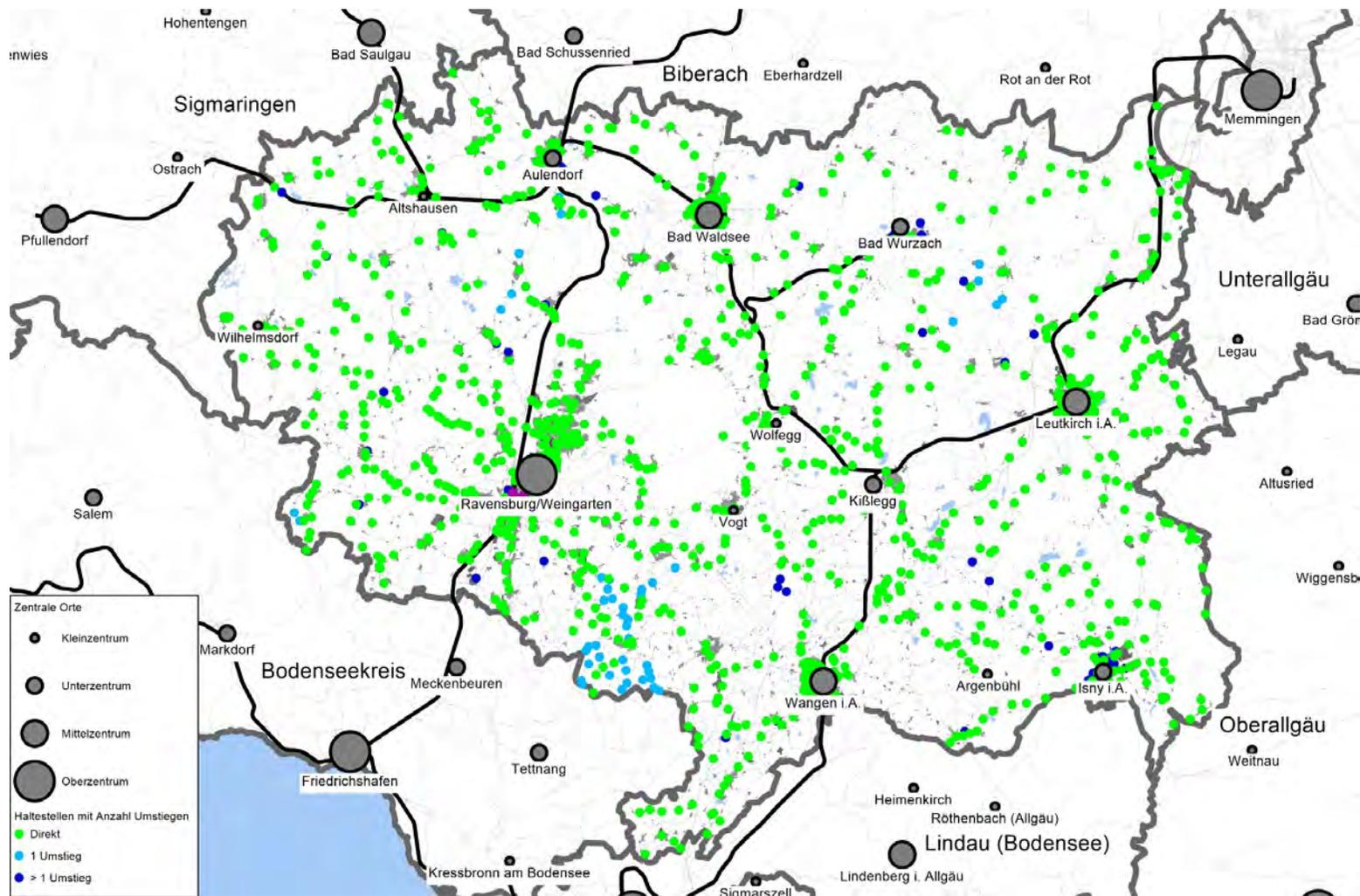


Abbildung 13: Direktfahrten und Anzahl Umstiege in die Ober- und Mittelzentren von allen Haltestellen im Landkreis Ravensburg an einem Werktag zwischen 07:00 - 10:00 Uhr

4.3 Bedienungshäufigkeit

Neben der Erreichbarkeit und der Umsteigehäufigkeit ist in erster Linie die Anzahl und die zeitliche Verteilung der Fahrten das Merkmal, das darüber entscheidet, ob es sich um einen attraktiven ÖPNV handelt. Dabei ist sowohl die Verteilung der Fahrten auf unterschiedliche Uhrzeiten über den Tag als auch auf die verschiedenen Verkehrstagen (Schultag, Ferientag, Samstag, Sonntag) entscheidend.

Insgesamt wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis Ravensburg von rund 101 Stadt- und Regionalbuslinien erbracht. An den unterschiedlichen Verkehrstagen verkehren jeweils die folgende Anzahl an Linien:

- Schultag: 93 Linien
- Ferientag: 71 Linien
- Samstag: 61 Linien
- Sonntag: 31 Linien

An einem Schultag werden 2.372 Fahrten angeboten. Das Angebotsniveau ist an den Ferientagen sowie samstags und sonntags entsprechend Abbildung 14 deutlich verringert. Dabei ist das Verhältnis von Anzahl Fahrten zur Kilometerleistung vergleichbar.

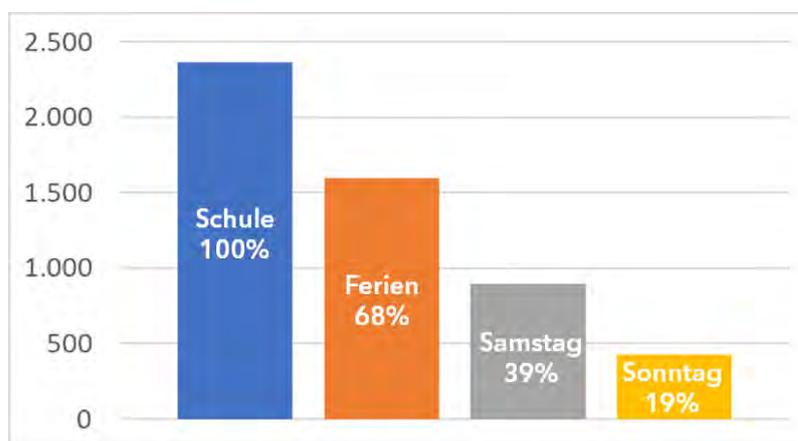


Abbildung 14: Anzahl Fahrten der Stadt- und Regionalbuslinien am Tag im Landkreis Ravensburg

Die nachfolgende Abbildung 15 und Abbildung 16 veranschaulichen exemplarisch das Angebot ausgewählter Schul- und Regionalbuslinien im Landkreis Ravensburg je Stunde an unterschiedlichen Verkehrstagen. Deutlich zu erkennen ist die Ausrichtung der Schulbuslinien auf Beginn und Ende der Schulzeiten, während die Regionalbuslinien teilweise ein durchgehendes, stellenweise auch getaktetes Angebot über den Tag aufweisen. Wenn sonntags ein Angebot existiert, handelt es sich meistens um einen 120-Minuten-Takt. Die Auswertung für alle Linien und Verkehrstagen ist detailliert im Kapitel 8.2 *Anlagen* enthalten.

Weingarten bietet ein hohes Niveau an Fahrtenzahlen auch am Sonntag an. In der Fläche zwischen den genannten Achsen und Buslinien findet keine Bedienung statt.

Das Angebot der Buslinien im Landkreis Ravensburg ist stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Betriebsbeginn ist zwischen 05:00 - 06:00 Uhr, Betriebsende überwiegend ab 19:00 Uhr. Insbesondere vormittags und abends existieren deutliche Lücken im Fahrtenangebot. Am Wochenende erfolgt eine starke Reduktion des Angebotes, vor allem auf Regionalbuslinien der Kategorie 1 und die Stadtbusse. Auf diesen Linien wird sowohl am Werktag (Schule und Ferien) als auch am Wochenende ein überwiegend durchgehendes, teilweise auch getaktetes ÖPNV-Angebot gefahren. In den Bereichen dazwischen, vor allem auf den Regionalbuslinien der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz), wird in erster Linie ein Angebot für die Schüler erbracht, welches auf manchen Linien um zusätzliche Fahrten erweitert wird.

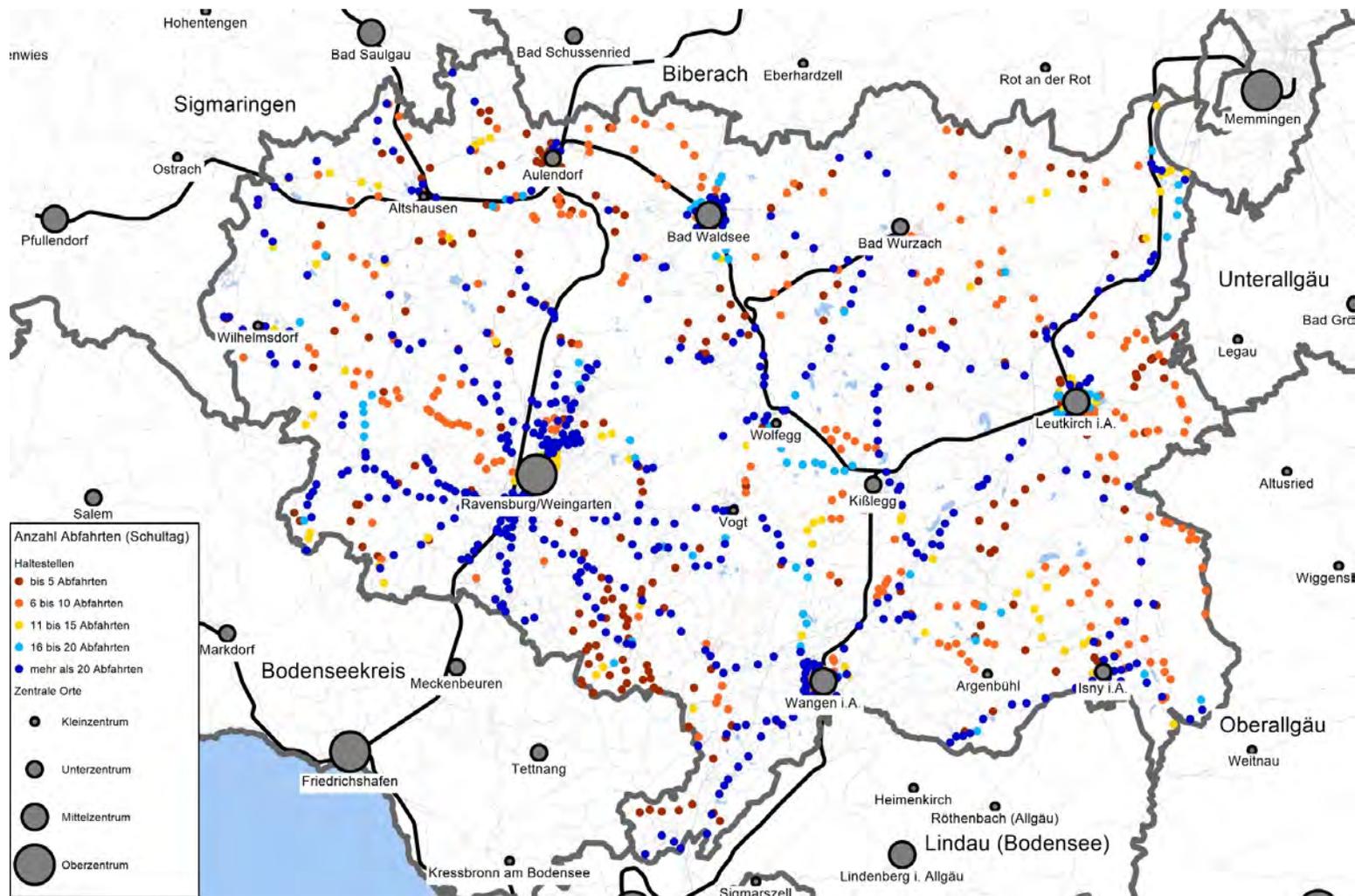


Abbildung 17: Anzahl Abfahrten je Haltestelle (Hin- und Rückfahrten) an einem Schultag im Landkreis Ravensburg

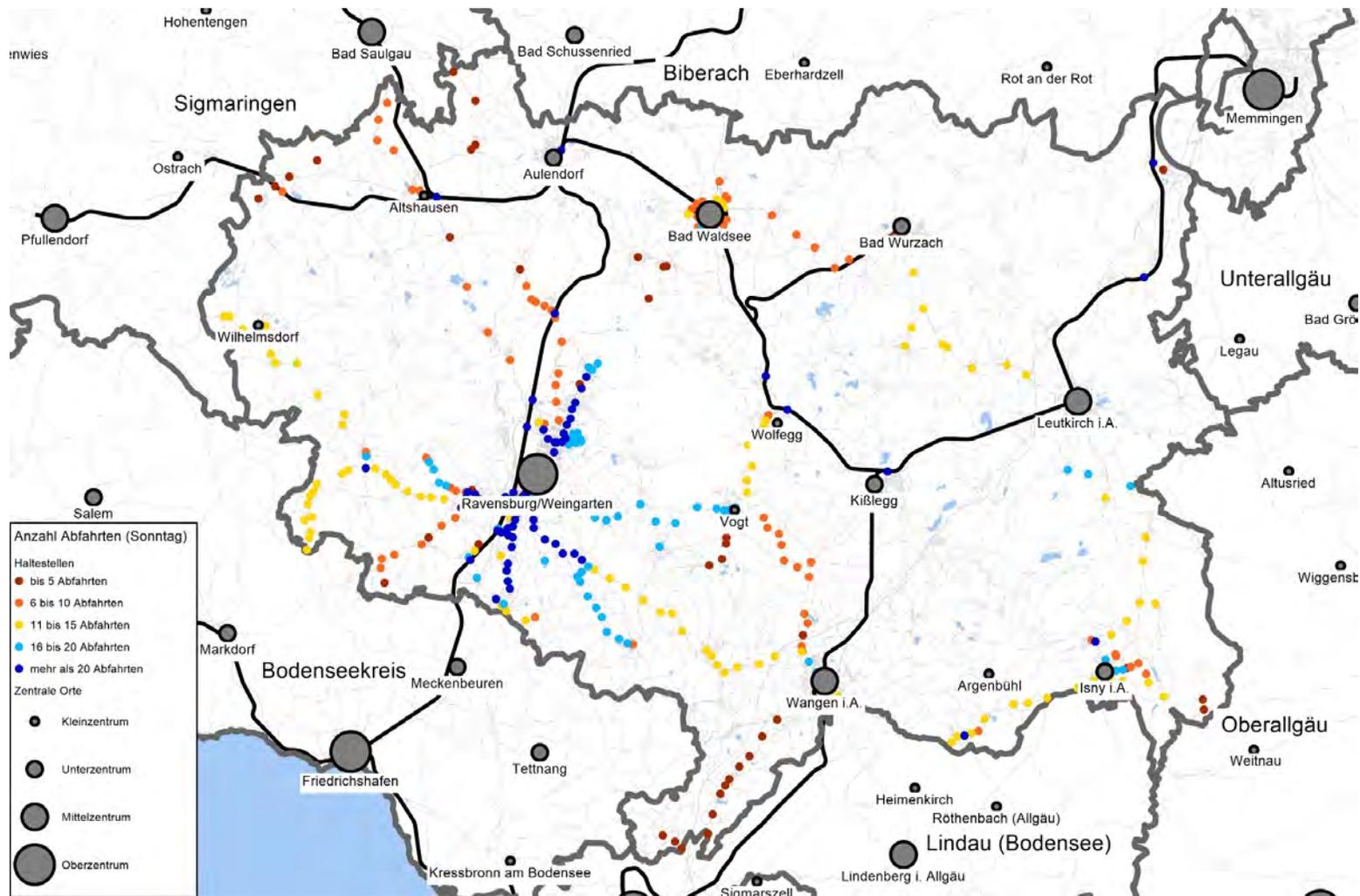


Abbildung 18: Anzahl Abfahrten je Haltestelle (Hin- und Rückfahrten) an einem Sonntag im Landkreis Ravensburg

4.4 Erschließung

Im Nahverkehrsplan des Landkreis Ravensburg mit Stand vom Januar 2018 werden zur Erschließung der Siedlungsflächen durch den ÖPNV maximale Luftlinienentfernungen zur nächsten Haltestelle definiert. Zur Bewertung der Erschließung wurden diese herangezogen, ergänzt und wie folgt angewendet:

- Bahnhofhaltepunkt / Bahnhof: 1.000 m
- Bushaltestelle ländlicher Raum: 600 m
- Bushaltestelle verdichteter Raum: 400 m
- Bushaltestelle innerstädtische Raum: 300 m
- Berücksichtigung Anzahl Abfahrten an Haltestelle und Verkehrstagart
- Berücksichtigung Neubaugebiete (Wohnen, Gewerbe aus Abfrage der Gemeinden)
- Abgleich Einwohner / Hektar

Nachstehende Abbildung 19 zeigt grafisch die Anwendung der genannten Parameter im Landkreis Ravensburg.

Mittels dieser Vorgehensweise wurde eine Vielzahl an häufig sehr kleinen Erschließungslücken ermittelt. Diese werden in Abbildung 20 für den Landkreis Ravensburg dargestellt. Zur Einschätzung, welche Lücken besonderes relevant sind, wurden diesen jeweils ein Handlungsbedarf zugeordnet:

- Gering (rund 640 Bereiche): weniger als ~100 Einwohner, oft sehr kleinteilig, abseits derzeitiger Linienwege
- Mittel (23 Bereiche): 100 - 200 Einwohner, häufig geringes Angebot an bestehenden Haltestellen oder teilweise erschlossen
- Hoch (21 Bereiche): > 200 Einwohner, größere Gebiete, teilweise zu geringes Angebot an bestehenden Haltestellen

Die Vorgabe von Einzugsbereichen, deren Überprüfung und das Festlegen von Maßnahmen zur Behebung, ist ein fester Bestandteil des Nahverkehrsplans. Somit werden die Vorgehensweise und die Ergebnisse im Nahverkehrsplan 2021 detailliert Eingang finden. Grundsätzlich ist die Berücksichtigung des Fahrtenangebotes mit ausschlaggebend. Es wurden sehr viele kleine Siedlungen ohne Erschließung identifiziert, diese werden auch zukünftig nicht im Linienbetrieb angebunden werden können, da dies mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden wäre. Stattdessen werden im vorliegenden ÖPNV-Konzept Vorschläge zur Bedienung mittels Flexibler On Demand Verkehre aufgezeigt, die in vielen Fällen eine Lösungsmöglichkeit darstellen. Die Mehrzahl der größeren Erschließungslücken mit hohem Handlungsbedarf kann mittels Angebotsausweitung oder der Einrichtung einer zusätzlichen neuen Haltestelle am bestehenden Linienweg behoben werden.

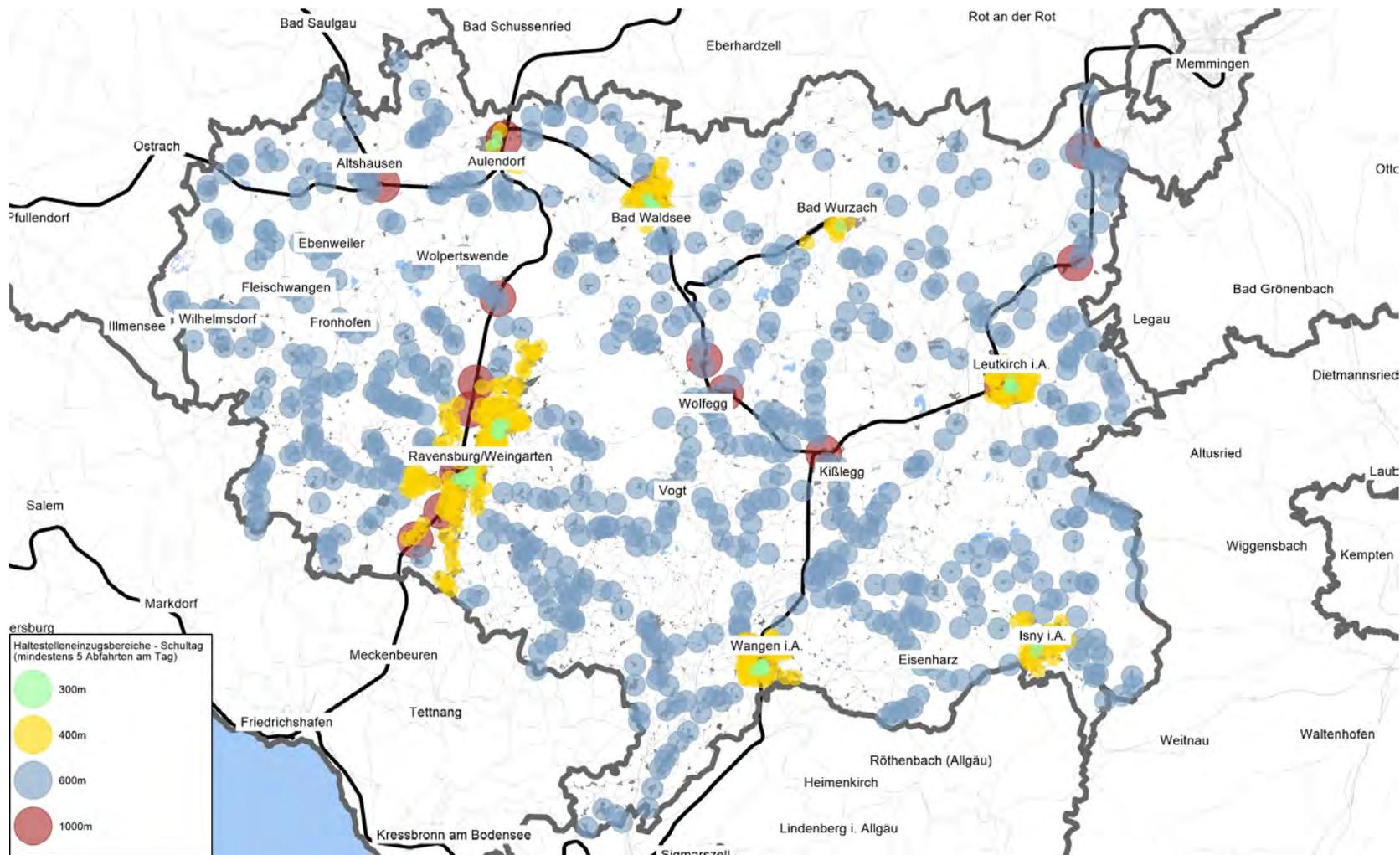


Abbildung 19: Übersicht Einzugsbereiche je Haltestelle ab fünf Abfahrten am Schultag

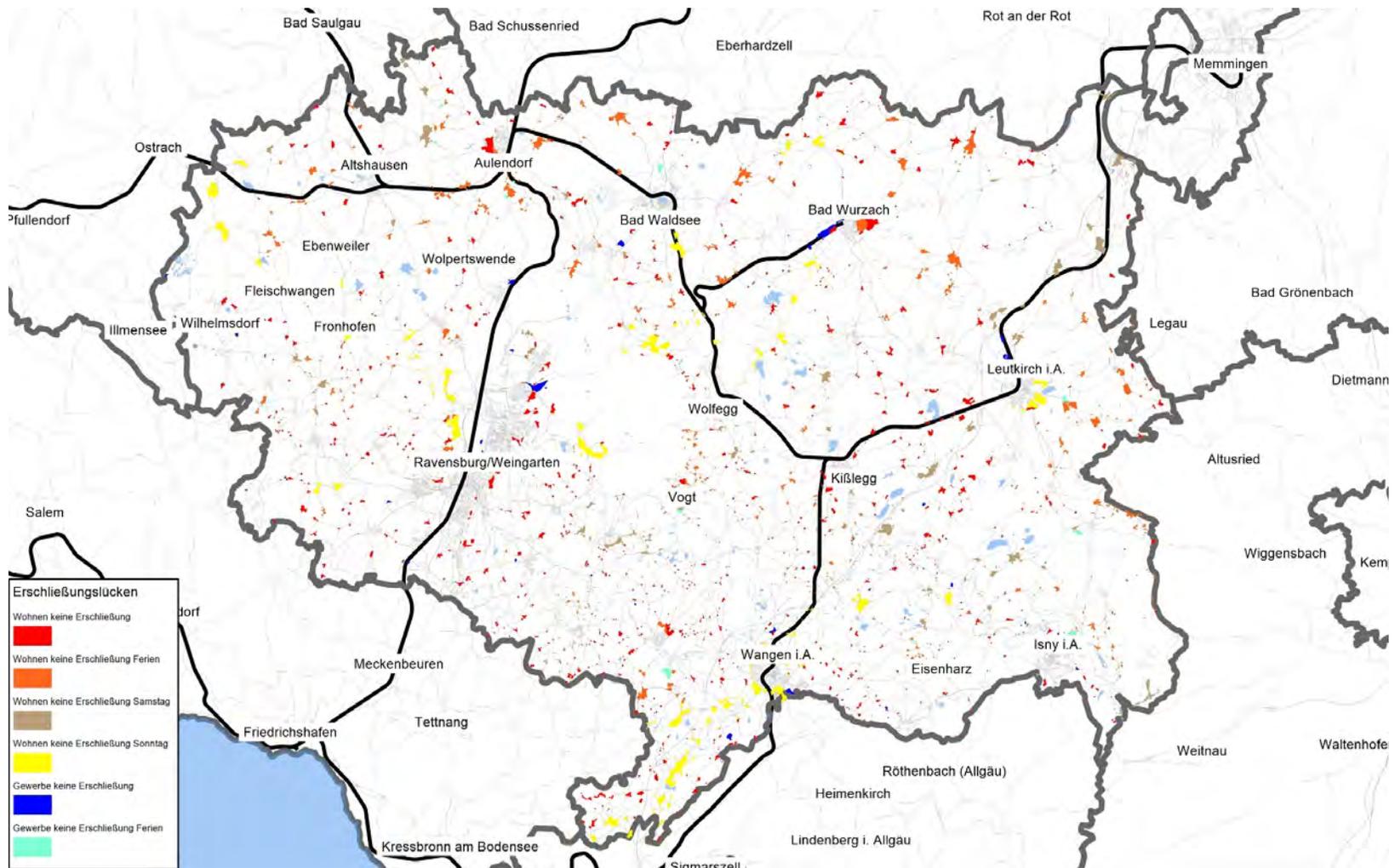


Abbildung 20: Übersicht Erschließungslücken klassifiziert nach Verkehrstagart

5 Beteiligungskonzept

Ziel des Landkreis Ravensburg ist, eine größtmögliche Akzeptanz für die Ergebnisse des vorliegenden ÖPNV-Konzeptes zu erzielen. Daher wurden parallel zur Bearbeitung mittels eines umfangreichen und aufwendigen Beteiligungskonzeptes Ideen, Anregungen und Hinweise bei unterschiedlichen Gruppierungen eingesammelt, über den Fortschritt informiert, diskutiert und die Planungen laufend angepasst. Wesentliche Bestandteile der Beteiligung waren:

- Erste schriftliche Information und Anfrage bei den Kommunen nach Datengrundlagen und bekannten Fragestellungen im ÖPNV
- In einem zweiten Schritt wurden die Kommunen darauf hingewiesen, Anregung von den Bürgerinnen und Bürgern einzusammeln. Die Antworten konnten über die Kommunen oder über eine eigens eingerichtete E-Mail-Adresse mitgeteilt werden. Es wurden insgesamt über 214 Einzelanregungen eingebracht, wichtige wiederkehrende Themen waren:

Bedienungshäufigkeit / Fahrplan

- Forderung nach einem Taktfahrplan auf den Hauptachsen
- Einrichtung von Fahrtenangeboten am Wochenende und abends
- Abstimmung der Busfahrten auf den SPNV

Wunsch nach klarer Netzstruktur

- Hauptlinien zwischen den großen Ortschaften im Taktverkehr
- Zubringerlinien von den Ortsteilen zur nächstgelegenen Umsteigehaltestelle

Fahrzeuge

- Forderung vor allem von Niederflurfahrzeuge und Klimaanlage

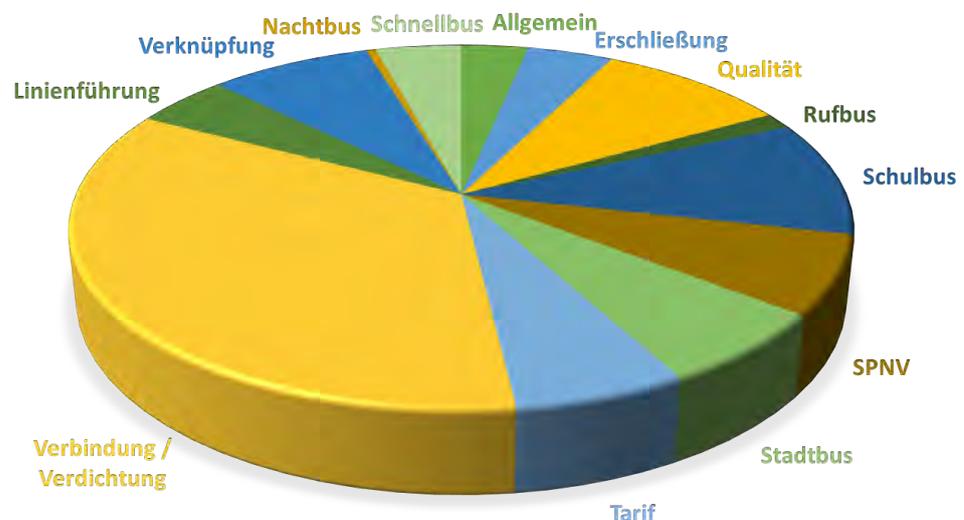


Abbildung 21: Grafische Auswertung zur Häufigkeit der Einzelanregungen je Thema

- Am 08.10.2019 wurde ein Workshop durchgeführt, bei dem der Stand der Bearbeitung vorgestellt und in Arbeitsgruppen wesentliche Themen des ÖPNV diskutiert wurden. Eingeladen waren die Kommunen, Verkehrsunternehmen, Kreisräte und Interessensvertreter. Es wurden rund 108 Einzelthemen an Thementischen und Stellwänden diskutiert. Die Themen können im Kapitel 8.2 *Anlagen* als vollständige Liste nachgelesen werden.
- Im Rahmen der Klausurtage am 24.07.2020 und 14.10.2020 wurden alle Kreisräte informiert und hatten die Gelegenheit sich zu den Planungsständen zu äußern.
- Arbeitskreissitzungen mit der Verwaltung und dem Begleitarbeitskreis Politik (Vertretern der Fraktionen)
- Die Zwischenstände wurden im Ausschuss vorgestellt
- Es fanden Gespräche mit den Verkehrsunternehmen statt
- Bei den Bürgermeisterdienstbesprechungen wurden die Arbeitsstände mehrfach vorgestellt und diskutiert
- Den Nachbarkreisen und dem bodo wurden die Planungen und Arbeitsstände vorgestellt, dabei wurden Erfahrungen ausgetauscht und intensiv über Verkehre und Buslinien, die über die Kreisgrenze gehen, gesprochen
- Es wurde eine Vielzahl an direkten und intensiven Gesprächen vom Landkreis Ravensburg mit den Städten und Gemeinden geführt

Die Hinweise und Rückmeldungen aus den Abfragen und Gesprächen sind laufend bei der Bearbeitung der Planung eingeflossen. In vielen Fällen wiederholen sich die Themen oder bilden Schnittmengen, können sich aber auch gegenseitig ausschließen. Grundsätzlich unterscheiden sich die Hinweise in ihrer Detaillierung, Zuständigkeit, Kompatibilität untereinander und im Umfang der profitierenden Personen und Räume.

So muss bei der Planung des ÖPNV-Konzeptes der bestmögliche Konsens gefunden werden, damit ein möglichst großer Kreis an Personen von den Verbesserungen profitiert und gleichzeitig ein einheitliches und vergleichbares ÖPNV-Angebot im Landkreis Ravensburg realisiert wird, das die lokalen Strukturen und Bedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt. Ein ÖPNV-Angebot ist nur dort sinnvoll, wo Nachfrageströme gebündelt bedient werden können, so dass die eingesetzten finanziellen Mittel ihren größtmöglichen Nutzen entfalten können.

Aus diesem Vorgehen leitet sich ab, dass nicht alle Detailanregungen Eingang in die Planungen finden können, ebenso wie Hinweise, die nicht in die Zuständigkeit des Landkreises Ravensburg als Aufgabenträger fallen. Dennoch ist dieser bemüht alle Fragestellungen anzugehen oder an die zuständigen Stellen weiterzugeben. Auch kann auf einige Details erst im Zuge der Umsetzung eingegangen werden.

6 Angebotsplanung und Kosten

Vorgehensweise

Zu Beginn der Bearbeitung des ÖPNV-Konzeptes lagen bereits bekannte Anregungen und Wünsche zu Änderungen und Ergänzungen im ÖPNV vor. Diese wurden durch eine Vielzahl an weiteren Hinweisen aus den Abfragen und Beteiligungen und den Analyseergebnissen ergänzt.

Die Inhalte der Planungen wurden im Laufe der Bearbeitung in unterschiedlichen politischen Gremien diskutiert und immer wieder angepasst und erweitert. Auch wenn es sich um ein zusammenhängendes ÖPNV-Netz handelt, beinhalten die Ergebnisse der Planungen eine Vielzahl an unterschiedlichen Themen, die sich mal mehr und mal weniger gut trennen lassen. Zum besseren Verständnis bietet es sich an, zunächst diese Themen jeweils einzeln darzustellen und dabei auf die Abhängigkeiten und Wechselwirkungen untereinander zu verweisen. Anschließend müssen diese in einem gemeinsamen Kontext betrachtet werden. Danach wird für die Umsetzung ein sinnvolles Vorgehen definiert, das eine sukzessive Realisierung ermöglicht, so dass die Maßnahmenpakete jeweils für sich alleine funktionieren und trotzdem aufeinander aufbauen. Dabei werden weitere Rahmenbedingungen wie aktuelle Fragestellungen, Konzessionslaufzeiten, zu erwartender Nutzen und voraussichtliche Kosten berücksichtigt.

Zielsetzung und Umsetzungsformen

Laut ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg § 5 ist „Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ... eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge.“ Somit soll der ÖPNV den Menschen ermöglichen mobil zu sein, um beispielweise einem Beruf nachzugehen oder zur Schule zu fahren. Dazu soll gemäß ÖPNV-Gesetz das Angebot bedarfsgerecht gestaltet sein. Derzeit existiert im Landkreis Ravensburg ein ÖPNV, der im Lauf der Zeit gewachsen ist und sich in erster Linie auf verkehrstarke Verbindungen und den Schülerverkehr konzentriert. Dieses nachfrageorientierte ÖPNV-Angebot soll nun systematisch überprüft und erweitert werden, so dass über die reine Daseinsvorsorge hinaus der ÖPNV als Alternative und möglichst auch als Konkurrenz zum Pkw wahrgenommen und genutzt werden kann. Somit ist es das Ziel der vorliegenden Untersuchung, den ÖPNV im Landkreis Ravensburg attraktiver zu gestalten und neue Fahrgäste zu gewinnen. Dazu müssen Potenziale ermittelt werden für die entsprechende Angebote geplant werden. Dabei spielen die Fahrgäste, die den ÖPNV bereits nutzen keine Rolle, insbesondere da das momentane ÖPNV-Angebot beibehalten wird. Zur Identifikation von räumlichen und zeitlichen Potenzialen wurde folgende umfassende Vorgehensweise gewählt:

- Wesentliche Grundlage stellen die Pendlerströme dar. Diese eignen sich im besonderen Maße, da sie einen sehr großen Anteil der arbeitenden Bevölkerung mit ihren regelmäßigen (täglichen) Wegen abbilden. Dabei ist davon auszugehen, dass diese Personen vor allem in der Hauptverkehrszeit unterwegs sind.

- Diese Pendlerströme wurden mit den Pkw-Strömen aus dem deutschlandweiten Verkehrsmodell PTV Validate abgeglichen. Neben einer Plausibilisierung werden so zusätzlich zum Pendleraufkommen auch Besorgungs- und Freizeitverkehr berücksichtigt, die auch in der Nebenverkehrszeit am Vormittag oder Abend stattfinden.
- Die so ermittelten Potenziale wurden klassifiziert und dem bestehenden ÖPNV-Angebot gegenübergestellt. Dabei wurde die feinträumige Bevölkerungsverteilung innerhalb der Städte und Gemeinden berücksichtigt (siehe auch Kapitel 3.5 *Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose*). So wurden Zug- und Buslinien mit hohem Potenzial identifiziert.
- Diese Vorgehensweise orientiert sich an der tatsächlichen Verteilung und Ausrichtung der Nachfrageströme. Würden stattdessen die Strukturen des Regionalplans Bodensee-Oberschwaben mit seinen zentralen Orten und Entwicklungsachsen zu Grund gelegt, würden Linien, die in verdichteten Räumen ohne zentralörtliche Definition verkehren, eine geringe Bedeutung zugeschrieben. Dies betrifft beispielsweise die Buslinie 7535 mit einem klaren Bezug auf Ravensburg/Weingarten (hohe Pendlerzahlen), aber weder Schlier noch Waldburg haben eine zentralörtliche Bedeutung und Vogt ist mit Wolfegg ein gemeinsames Kleinzentrum.
- Die Schülerzahlen haben eine geringere Relevanz. Eine starke Buslinie wird durch starke Schülerströme zwar noch wichtiger, aber es gibt auch starke Schülerströme auf Buslinien, die für den Jedermannverkehr keine Bedeutung haben, da diese gezielt auf die Schulzeiten und Schulstandorte ausgerichtet sind. In vielen Fällen liegen Schulstandorte abseits der wichtigen oder zentralen Ziele, beispielsweise der Schulstandort St. Johann Blönried.
- Die Kategorisierung der Buslinien des bodo (siehe Kapitel 3.4.3 *Liniennetzgliederung im Landkreis Ravensburg*) definiert für jede existierende Linie eine Funktion und Bedeutung. Die je Buslinie ermittelten Potenziale aus den Pendler-, Pkw-Strömen und Einwohnerzahlen wurden mit der Kategorisierung des bodo abgeglichen. Dabei wurde ersichtlich, auf welchen Buslinien die bestehende Kategorisierung den Potenzialen gerecht wird und wo Handlungsbedarf besteht.

Somit wurde ein realitätsnahes und detailliertes Vorgehen gewählt, das die verfügbaren Daten zur Ermittlung und Zuordnung der Potenziale bestmöglich nutzt und sinnvolle Ansätze zur Planung deutlich aufzeigt. Die konkrete Ausarbeitung der Planung berücksichtigt je nach Raum und Buslinie unterschiedliche Rahmenbedingungen und zeigt geeignete Umsetzungsformen auf. Ausgehend von der Kategorisierung der Buslinien werden im Weiteren die Planungen als Einzelthemen im Kontext des ganzen Netzes beschrieben:

- Ausgehend vom SPNV werden die Einführung der Kategorie 1+ und die Änderungen in den Kategorien 1 und 2 beschrieben und begründet. Im Anschluss werden Möglichkeiten zur Umsetzung und die damit verbundenen Kosten aufgezeigt.
- Dabei stellt die Einführung von Regiobuslinien eine Möglichkeit dar, das ÖPNV-Angebot schnell und für den Landkreis Ravensburg verhältnismäßig günstig

auszubauen. Es handelt sich dabei um ein Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg, das Buslinien zur Anbindung von Mittel- und Unterzentren an das Schienennetz mitfinanziert.

- Für die übrigen Linien, die nicht als Regiobuslinien betrieben werden können, werden ausgehend von definierten Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten, Fahrtenzahlen und Kosten ermittelt.
- Auf ausgewählten Relationen wird der Einsatz von Schnellbusfahrten vorgesehen; diese sind ein Bestandteil der gesamten Netzstruktur, werden aber aufgrund ihrer speziellen Aufgaben separat erläutert.
- Zur Ergänzung des Netzes mit den Kategorien 1+, 1 und 2 wird ein Konzept für Flexible On Demand Verkehre in der Fläche zwischen den Achsen dargestellt und mit Kosten belegt.
- Anschließend wird darauf eingegangen, wie der ÖPNV dazu beitragen kann, die bestehenden touristischen Angebote attraktiver anzubinden und zu vernetzen.
- Losgelöst von den erarbeiteten ÖPNV-Angeboten wird ein eigenständiges Nachtbusnetz vorgeschlagen, welches ein spätes Fahrtenangebot in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag, sowie auf Feiertage vorsieht.
- Abschließend werden einzelne Beispiele für die Umsetzung von Flexiblen On Demand Verkehren als Best Practice dargestellt.

6.1 Schienenpersonennahverkehr

In Kapitel 3.4.1 *Aufgabenträgerschaft und Organisation* werden die bekannten Entwicklungen und Planungen im SPNV genannt. Dabei wird auch darauf verwiesen, dass das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV zuständig ist. Soweit bekannt und relevant wurden die Planungen und Zielsetzungen im ÖPNV-Konzept berücksichtigt. Wichtig ist, dass alle Buslinien bestmöglich auf den SPNV abgestimmt sind. Regiobuslinien müssen, um durch das Land Baden-Württemberg gefördert zu werden, gemäß Definition auf die Schienenverkehre abgestimmt sein. Auf einigen wichtigen Achsen im Landkreis Ravensburg ist derzeit die Umsetzung von Regiobuslinien vorgesehen. In diesen Fällen ist somit die Ausrichtung der Fahrten auf den SPNV zwingend gegeben.

Parallel zum ÖPNV-Konzept wurde die Untersuchung Ringzug Allgäu-Bodensee im Landkreis Ravensburg bearbeitet. Mit diesem soll eine schnelle und umsteigefreie Anbindung des Raums Leutkirch in Richtung mittleres Schussental ermöglicht werden. Angestrebt wird eine Reisezeit von etwa 45 Minuten. Im weiteren Verlauf sollen auch die Regionalbahn-Verkehre von Aulendorf über Ravensburg und Friedrichshafen bis Lindau umsteigefrei durchgebunden werden.

Während die Durchbindung der RB-Leistungen von Aulendorf über Friedrichshafen bis Lindau ab 2025 vom Land vorgesehen sind, ist die Umsetzung von Direktverbindungen

von Leutkirch Richtung Ravensburg / Friedrichshafen deutlich komplizierter. So müssen erforderliche Infrastrukturmaßnahmen, wie zum Beispiel eine Geschwindigkeitserhöhung und gegebenenfalls die Elektrifizierung im Abschnitt Aulendorf - Kißlegg untersucht werden. Auch die eingeschränkten Fahrwegkapazitäten durch die Eingleisigkeit zwischen Aulendorf und Leutkirch und Anschlussverknüpfungen im Knoten Aulendorf sind zu berücksichtigen.

6.2 Netzstruktur Kategorie 1+, 1 und 2

Zunächst wurde die Ausrichtung der Linien und deren zeitliches Fahrtenangebot mit den Kategorien des bodo (siehe Kapitel 3.4.3 *Liniennetzgliederung im Landkreis Ravensburg*) abgeglichen. Die Kategorie 1 definiert Buslinien, die als Grundgerüst auf den wichtigen Verkehrsachsen zwischen den Schienenstrecken ein regelmäßiges Angebot mit langen Betriebszeiten erbringen. Dieses wird auf den Verkehrsachsen mit geringerer Bedeutung durch Buslinien der Kategorie 2 mit einem guten, aber weniger umfangreichen Angebot ergänzt. In der Fläche und insbesondere für den Schülerverkehr von Bedeutung ist das nachgelagerte Netz der Buslinien mit der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz).

Da es für den Fahrgast in erster Linie nicht relevant ist, welche Buslinie die jeweilige Fahrt anbietet, wird die Kategorisierung des bodo zunächst rein relationsbezogen dargestellt und behandelt. Damit wird der Arbeitsprozess auf eine abstrakte, aber leichter zu verstehende Ebene gehoben. Die konkrete Planung, die Ermittlung der Kosten und die Darstellung der Ergebnisse je Gemeinde (siehe Kapitel 8.1 *Analyse und Planung je Stadt und Gemeinde*) beziehen sich dann zum besseren Verständnis auf die jeweiligen Linien. Die relationsbezogene Umsetzung der Kategorien 1 und 2 des bodo ist in nachfolgender Abbildung 22 dargestellt. Zusätzlich sind die Linien 10 und 20 vom Stadtbus Ravensburg Weingarten dargestellt, da diese wichtige Aufgaben im Landkreis Ravensburg übernehmen und daher bei der Überprüfung der Netzstrukturen aus Sicht des Landkreises ebenfalls berücksichtigt werden. Die übrigen Stadtbuslinien sind nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung, werden aber bei den Planungen berücksichtigt. Beispielweise werden die Ergebnisse aus der Erarbeitung des integrierten Verkehrsentwicklungsplans des Gemeindeverbands Mittleres Schussental kommuniziert und aufgenommen.

Das Netz der Buslinien der Kategorie 3 wird zunächst nicht dargestellt. Wie in den Analysen beschrieben, handelt es sich dabei überwiegend um wichtige, spezialisierte Linien, die vor allem den Schülerverkehr bedienen. Auf dieses ergänzende Netz wird in Kapitel 6.6 *Netzstruktur Kategorie 3 - Flexible On Demand Verkehre* eingegangen.

Bereits der erste optische Abgleich zwischen den grafischen Darstellungen der Pendler- und Pkw-Ströme (siehe Abbildung 5 und Abbildung 6 in Kapitel 3.2.3 *Berufspendler und Pkw-Nachfrage*) mit den Linienkategorisierungen des bodo zeigt, dass die grundsätzlichen Strukturen gut übereinstimmen. Wie zu Beginn dieses Kapitels beschrieben, wurden die Pendlerzahlen den Buslinien zugeordnet und gemeinsam mit den Pkw-Strömen

die Netzstruktur und das Fahrtenangebot (Taktung) überprüft. Die sich ergebenden Zuordnungen der Potenziale und ableitbaren Anpassungen in der Netzstruktur und damit auch im Taktangebot sind in folgender Tabelle 2 enthalten.

Relation	Buslinie	Pendler- potenzial	Kategorie
Leutkirch - Isny	7551	Hoch	Kategorie 1 und zusätzliche Schnellbusfahrten
Bad Waldsee - Bad Wurzach	7554	Hoch	Kategorie 1 (Verlängerung der Schnellbusfahrten Ravensburg - Bad Waldsee bis Bad Wurzach)
Bad Wurzach - Leutkirch	7554	Hoch	Kategorie 1
Ravensburg - Wolfegg - Bad Wurzach	7534	Mittel	Kategorie 2
Ravensburg - Bad Waldsee	30	Sehr hoch	Neu: Kategorie 1+ und Ausweitung Schnellbus (bisher Kategorie 1)
Ravensburg - Wolfegg	31	Hoch	Neu: Kategorie 1 (bisher Kategorie 2)
Kißlegg - Bad Wurzach	7549	Gering	Neu: Kategorie 3 (bisher Kategorie 2)
Ravensburg - Wolfegg - Kißlegg	Neu		Neuer Schnellbus
Ravensburg - Wangen / Isny	7542	Sehr hoch	Neu: Kategorie 1+ Ravensburg - Wangen als zusätzlicher durchgehender Schnellbus (bisher Kategorie 1)
Tett nang - Wangen	7547	Mittel	Kategorie 2
Bad Wurzach - Biberach	216	Mittel	Neu: Kategorie 2 (bisher keine Kategorie)
Isny - Kempten	50	Hoch	Neu: Kategorie 1 (bisher keine Kategorie)
Leutkirch - Kempten	66	Mittel	Neu: Kategorie 2 (bisher keine Kategorie)
Ravensburg - Vogt	7535	Sehr hoch	Neu: Kategorie 1+ (bisher Kategorie 2 aber Angebot entspricht bereits nahezu Kategorie 1)
Vogt - Kißlegg	7535		Neu: Kategorie 2
Vogt - Wangen	7535		Neu: Kategorie 2
Pfullendorf - Bad Saulgau	7567	Mittel	Neu: Kategorie 2 (bisher keine Kategorie)
Ravensburg - Wolpertswende	20	Mittel	Neu: Kategorie 2 (bisher Stadtbus RV / Wgt.)
Ravensburg - Fronhofen	10	Hoch	Neu: Kategorie 1 (bisher Stadtbus RV / Wgt.)
Fleischwangen - Fronhofen	10	Mittel	Neu: Kategorie 2 (bisher Stadtbus RV / Wgt.)
Ravensburg - Wilhelmsdorf	7538	Sehr hoch	Neu: Kategorie 1+ (bisher Kategorie 1)
Wilhelmsdorf - Ilmensee	7538	Mittel	Neu: Kategorie 2 (bisher Kategorie 3)
Ravensburg - Tett nang	7545	Hoch	Kategorie 1
Ravensburg - Konstanz	700	Hoch	Kategorie 1
Ravensburg - Altshausen	7573	Hoch	Neu: Kategorie 1 (bisher Kategorie 2) über Ettishofen - Weiler - Staig - Blitzenreute (parallel zu Stadtbus RV / Wgt.10)

Tabelle 2: Zuordnung Pendlerpotenziale zu Buslinien und Ableitung Anpassungsbedarf

Wesentliche Inhalte der vorgesehenen Änderungen bei der Netzstruktur sind:

- Bis auf die Herabstufung der Buslinie 7549 (Kißlegg - Bad Wurzach) sehen alle Anpassungen eine Beibehaltung oder Hochstufung der Kategorie vor
- Mit Einführung der Kategorie 1+ werden sehr wichtige Achsen mit hohem Potenzial, die nicht durch die Schiene abgedeckt werden, mit einem hochwertigem Busangebot definiert
- Einzelne Buslinien erbringen bereits heute ein besseres Angebot, als es sich aus der bisher zugeordneten Kategorie ableiten lässt. Beispielweise entspricht das Angebot der Buslinie 7535 bereits heute fast dem vorgesehenen Umfang der Kategorie 1+
- Auf Grundlage der neuen Definition der Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten in Kapitel 6.5 *Taktangebote und Abendverkehre* ist eine einheitliche und durchgängige Vertaktung der Fahrten vorgesehen und damit in den meisten Fällen auch eine deutliche Ausweitung des Fahrtenangebotes (beispielsweise Buslinie 7573) verbunden. Dieser Effekt tritt unabhängig davon ein, ob eine Kategorie angepasst oder beibehalten wird
- Auf den Relationen Vogt - Kißlegg und Vogt - Wangen ist die Einführung der Kategorie 2 als Verlängerung der Buslinie 7535 vorgesehen. Diese Maßnahme lässt sich nicht anhand der ermittelten Potenziale aus den Pendlerzahlen begründen. In beiden Fällen soll auf die Zuganschlüsse in Richtung Leutkirch / München angebunden werden. Für die großen Berufsschulen im Landkreis (Ravensburg, Aulendorf, Wangen und Leutkirch) ist der Landkreis der Schulträger. Im Jahr 2018 wurden die Berufsschulen neu strukturiert und besondere Profile je Standort eingeführt. Seitdem müssen die Berufsschüler aus dem ganzen Landkreis je nach Ausbildung alle an einen spezifischen Schulstandort. In diesem Zusammenhang war es der Kreispolitik ein wichtiges Anliegen, die Erreichbarkeit der Schulstandorte mit dem ÖPNV zu verbessern. Hierzu soll die Einführung der Kategorie 2 auf den Relationen Vogt - Kißlegg und Vogt - Wangen beitragen.
 - Die Achse Vogt - Kißlegg wird derzeit nicht direkt bedient. Neben dem geplanten Schnellbus Kißlegg - Wolfegg - Ravensburg wird so eine weitere Ost-West-Verbindung zwischen Ravensburg und dem Bahnknotenpunkt Kißlegg geschaffen. Die Erreichbarkeit der Berufsschulstandorte in Ravensburg und Leutkirch wird auf diese Weise verbessert.
 - Die Verbindung Vogt - Wangen wird bereits durch die 7535 mit neun bis elf Fahrten am Tag je Richtung bedient und soll entsprechend den Vorgaben der Kategorie 2 ausgeweitet und verstetigt werden. Das ÖPNV-Angebot für den Besorgungs- und Freizeitverkehr (Krankenhaus, Einkaufen, ...) soll verbessert werden. Die Erreichbarkeit des Berufsschulstandortes in Wangen wird auf diese Weise verbessert.

- Es existieren mehrere Buslinien, mit Linienwegen über die Landkreisgrenze, bisher ohne Zuordnung zu einer Kategorie, diese soll entsprechend den Potenzialen vorgenommen werden und folglich ein entsprechendes Fahrtenangebot eingerichtet werden. Es betrifft vor allem die Buslinien 50, 66, 216, 7538, 7567. Hierfür ist die Abstimmung mit den Nachbarkreisen und Verbänden notwendig.
- Aufgrund der Funktion der Buslinien 10 und 20 des Stadtbus Ravensburg Weingarten sieht sich der Landkreis Ravensburg als zukünftig zuständiger Aufgabenträger. Für den Stadtbus Ravensburg Weingarten 10 ist auf dem Abschnitt Ravensburg - Berg - Fronhofen ein neuer Linienweg über Staig und Blitzenreute (Überlagerung mit Buslinie 7573) sowie die Kategorie 1 als Modellprojekt aufgrund hoher zu erwartender Nachfrage im Verdichtungsraum Ravensburg vorgesehen. Auch der Verlauf der Buslinie 7573 soll angepasst werden und zukünftig ab dem Bahnhofpunkt Weingarten / Berg über Ettishofen - Weiler - Fronreute - Blitzenreute verlaufen. Die Überlagerung der Buslinie 10 und 7573 auf diesem Abschnitt bietet ein verbessertes Fahrtenangebot für die betroffenen Ortschaften und eine gute Anbindung an den SPNV
- Aus unterschiedlichen Gründen sind auf mehreren Relationen Schnellbusfahrten vorgesehen. Dies sind beispielsweise hohe Punkt-Punkt-Nachfrage, lange umwegige Erschließungsfahrten und die Einrichtung eines attraktiven Angebotes für Pendler gegenüber dem Pkw. Aufgrund der verschiedenen Rahmenbedingungen sind jeweils abweichende Umsetzungsformen vorgesehen.

Nachfolgende Abbildung 23 beinhaltet die grafische Umsetzung der angepassten Kategorien 1+, 1 und 2 ohne reine Schnellbuslinien. Ergänzend zu den obenstehenden Erklärungen und dem Vergleich mit den Nachfrageströmen, lässt sich die Ausrichtung der Kategorie 1+-Achsen auf die zentralen Orte im Landkreis Ravensburg und damit die Vernetzung dieser untereinander sehr gut erkennen. Das Busliniennetz stellt so eine sehr gute Ergänzung zum SPNV-Angebot dar. Bei der Umsetzung ist auf eine gute Verknüpfung zwischen Bus und Bahn zu achten. Die aus der Anpassung der Netzstruktur resultierenden Kosten hängen maßgeblich von den vorgesehenen Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten ab und werden im Kapitel 6.5 *Taktangebote und Abendverkehre* behandelt.

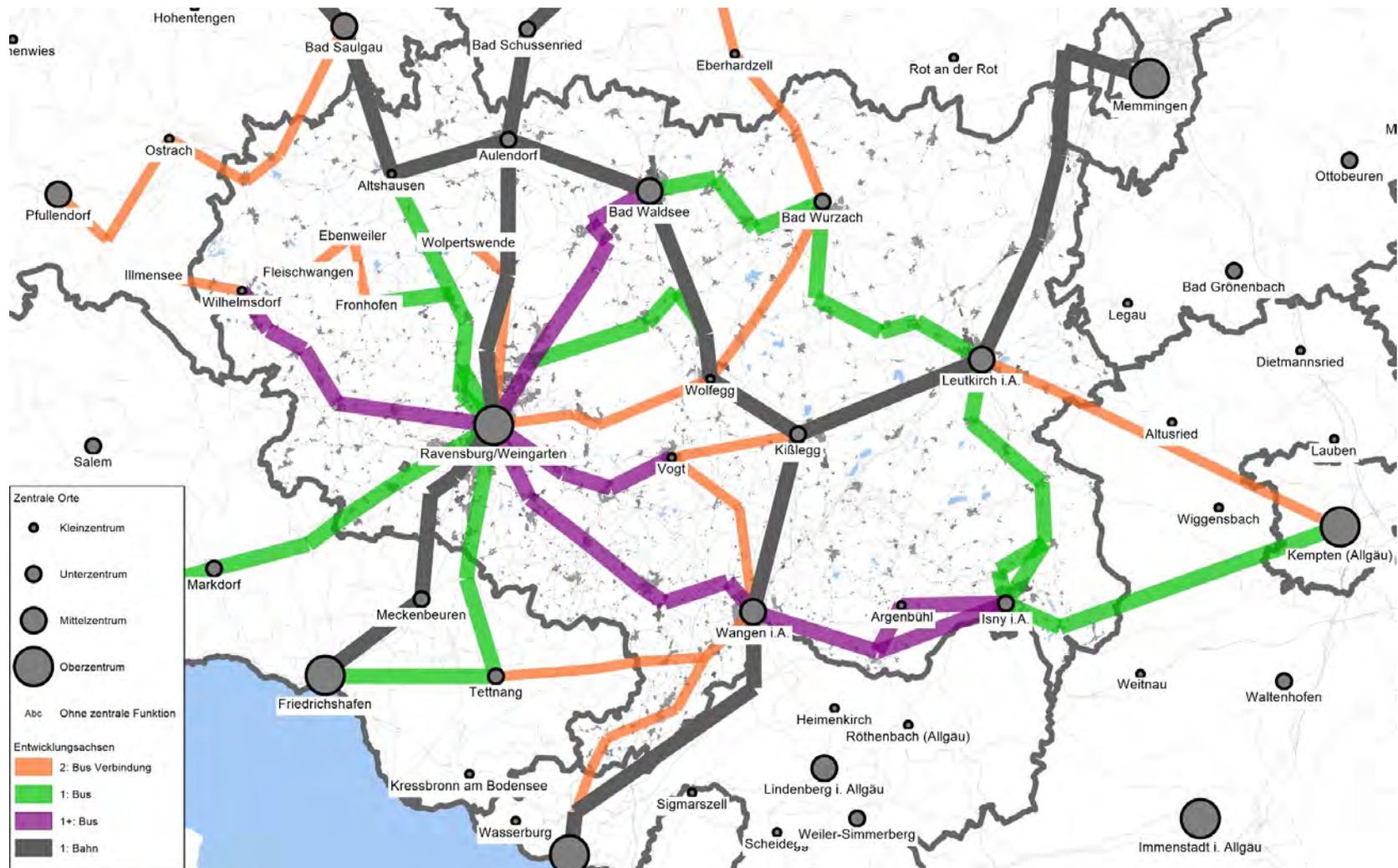


Abbildung 23: Ergebnis: Überarbeitete Kategorisierung der Linien als Relationen und die zentralen Orte

6.3 Regiobuslinien

Das Land Baden-Württemberg fördert Regiobuslinien zur Schließung von Lücken im SPNV-Netz, indem Mittel- und Unterzentren an das Schienennetz angebunden werden. Vom Land Baden-Württemberg wurden die in nachfolgender Abbildung 24 enthaltenen förderfähigen Relationen definiert, es können aber im Rahmen der Vorgaben auch auf weiteren Relationen Regiobuslinien zur Förderung beantragt werden.



Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Abbildung 24:Ausschnitt Regiobuslinien in Baden-Württemberg, förderfähiges Netz Stand 25. Mai 2018

Wesentliche Vorgaben bei der Einrichtung von Regiobuslinien sind unter anderem:

- Umwegfaktor maximal 1,25
- Mittlere Reisegeschwindigkeit mindestens 35 km/h
- Erste Ankunft in den verbundenen zentralen Orten
 - Werktags vor 06:00 Uhr
 - Samstags vor 07:00 Uhr
 - Sonntags vor 08:00 Uhr
- Letzte Abfahrt in den verbundenen zentralen Orten täglich nach 23:00 Uhr
- Mindestens 60-Minuten-Takt
- Minutengleiche Abfahrt (kein Stolpertakt), Zuwendungsfähig ist nur der Stundentakt
- Anschluss an SPNV (mindestens in Lastrichtung), ITF-Taktknoten, Übergangszeiten Bus-Bahn ≤ 10 Minuten

Die in folgender Tabelle 3 aufgeführten Achsen der angepassten Netzstruktur (siehe Kapitel 6.2 *Netzstruktur Kategorie 1+, 1 und 2*) eignen sich aus Sicht des Landkreis Ravensburg zunächst für eine zeitnahe Umwandlung oder Ergänzung der bestehenden Buslinien als Regiobuslinien. Bei den ausgewiesenen Kosten handelt es sich um die

voraussichtlichen Kosten für den Landkreis Ravensburg, Erlöse und Förderung durch das Land Baden-Württemberg sind bereits abgezogen.

Relation	Bemerkung	Kosten in €/ Jahr
Ravensburg - Konstanz Buslinie 7373	Bereits als Buslinie 700 umgesetzt	
Ravensburg - Wangen Buslinie 7542	Antrag ist bereits gestellt Regiobus als Schnellbus, aber mit Bedienung Amtzell und Geiselharz Ergänzt bestehendes Angebot zu einem Halbstundentakt Geplanter Start 12.12.2021	380.000
Wangen - Isny Buslinie 7542	Antrag ist bereits gestellt Teilweiser 30 Min-Takt durch Direktbusse Ravensburg - Isny in der HVZ Geplanter Start 12.12.2021	170.000
Leutkirch - Bad Wurzach Buslinie 7554	Förderfähigkeit durch Verkehrsministerium bestätigt Zusatzfahrten zur Bedienung der Schulzeiten Geplanter Start 12.12.2021	170.000
Bad Wurzach - Bad Waldsee Buslinie 7554	Schnellbusfahrten der Buslinie 30 sollen in der HVZ als Bestandteil des Regiobus direkt zwischen Ravensburg - Bad Waldsee - Bad Wurzach verkehren	210.000
Ravensburg - Tett nang Buslinie 7545	Derzeit Verhandlungen bezüglich Förderfähigkeit mit Verkehrsministerium Besseres Angebot bei geringeren Kosten gegenüber Ausbau auf Kategorie 1 nur mit Kreismitteln Geplanter Start 11.12.2022	90.000
Summe		1.020.000

Tabelle 3: Geplante Regiobuslinien im Landkreis Ravensburg und deren voraussichtliche Kosten

Bis auf die Relation Isny - Leutkirch ist somit eine Umsetzung aller vom Land Baden-Württemberg im Landkreis Ravensburg vorgeschlagenen Relationen zur Einrichtung von Regiobuslinien vorgesehen. Die Umstrukturierung des vorhandenen Fahrtenangebotes zwischen Isny und Leutkirch auf das geforderte Niveau eines Regiobusses ist mit hohen Kosten verbunden, da eine Integration des bestehenden Fahrplans in eine Regiobuslinie nicht möglich ist. Die ermittelten Nachfrageströme würden diese nur bedingt rechtfertigen. Daher ist in der vorliegenden Untersuchung auf diesem Abschnitt zunächst kein Regiobus geplant. Unabhängig davon ist ein Schnellbus als Probetrieb vorgesehen (siehe nächstes Kapitel).

Die Relation Ravensburg - Tettngang wird nicht vom Land als Regiobuslinie vorgeschlagen, soll aber zur Anbindung des Mittelzentrum Tettngangs nach Ravensburg und aufgrund hoher Pendlerzahlen als solche realisiert werden. Zudem liegen entlang des Verlaufs der Buslinie 7545 bedeutende Arbeitsplätze und das Ravensburger Spieleland. Eine Umsetzung als Regiobuslinie stellt für den Landkreis Ravensburg eine günstigere Möglichkeit als eine Aufwertung zur Kategorie 1 Buslinie dar.

Mit der Einrichtung von Regiobuslinien im Landkreis Ravensburg kann ein hoch attraktives, durchgängig getaktetes Angebot im Busverkehr realisiert werden, dass vom Land Baden-Württemberg massiv mitfinanziert wird. Das Konzept ermöglicht eine sehr schnelle Angebotsverbesserung bei verhältnismäßig günstigen Kosten als ein erster zeitnahe Umsetzungsschritt des ÖPNV-Konzeptes.

6.4 Schnellbusfahrten

Aufgrund der Größe und der Struktur des Landkreis Ravensburg weisen viele Buslinien sehr lange Verläufe auf. Mit zunehmender Entfernung, vielen bedienten Haltestellen und umwegigen Fahrten zur Erschließung von Ortschaften abseits der direkten Verbindungsstraßen, verlängern sich die Fahrzeiten im Verhältnis zum Pkw deutlich. Damit sind lange Busfahrten häufig unattraktiv. Einige Buslinien im Landkreis Ravensburg bieten derzeit Schnellbusfahrten an, beispielsweise einzelne morgendliche und abendliche Fahrten der Buslinie 30 zwischen Bad Waldsee und Ravensburg. Im Zuge der Bearbeitung des ÖPNV Konzeptes wurde für folgende Verbindungen die Einrichtung von Schnellbusfahrten als sinnvoll identifiziert und diese in die Planungen integriert (siehe Kapitel 6.2 *Netzstruktur*):

Auf Relationen mit sehr hohen Potenzialen, bei gleichzeitig langen Fahrzeiten, sollen zusätzliche Schnellbusfahrten eingeführt werden:

- Ravensburg - Bad Waldsee - Bad Wurzach: Der Abschnitt Ravensburg - Bad Waldsee wird als Kategorie 1+ definiert, ein entsprechend umfangreiches Fahrtenangebot ist vorgesehen. Dieses beinhaltet in der Hauptverkehrszeit stündliche Direktfahrten, die über Bad Waldsee hinaus bis nach Bad Wurzach geführt werden. Diese werden auf dem Abschnitt Bad Waldsee - Bad Wurzach in den dort geplanten Regiobus integriert. Somit sind Ergänzungen und Verlängerungen der bestehenden Schnellbusfahrten der Buslinie 30 vorgesehen. Trotz einer etwas längeren Strecke ist diese Linienführung zeitlich konkurrenzfähig zur Linie 7534 (Bad Wurzach - Wolfegg - Ravensburg) und für die Fahrgäste günstiger. Gleichzeitig gelingt so eine Bündelung der Verkehrsströme zwischen den Städten Bad Wurzach, Bad Waldsee und Ravensburg. Eine Bündelung der Nachfragströme ist grundsätzlich die Voraussetzung für einen erfolgreichen ÖPNV. Die Umsetzung der Schnellbusfahrten ist als Probetrieb vorgesehen. Wenn dieses Konzept funktioniert und angenommen wird, kann eine Ausweitung des Fahrtenangebotes auf die Nebenverkehrszeit überprüft werden.

- Wangen - Ravensburg: Der auf dieser Relation geplante Regiobus soll zusätzlich zum bestehenden Angebot tagesdurchgängig als Schnellbus verkehren.
- Auf der Relation Leutkich - Isny ist das derzeitige Fahrtenangebot sehr umwegig und soll als Probetrieb mittels zusätzlicher Schnellbusfahrten in der Hauptverkehrszeit beschleunigt werden.
- Die Relation Ravensburg - Wolfegg - Kißlegg verfügt derzeit über keine direkte Busverbindung. Diese soll als Probetrieb mittels eines Schnellbusses in der Hauptverkehrszeit bedient werden. Die Hochschule, berufliche Schulen und große Arbeitgeber in Ravensburg und Weingarten sollen möglichst direkt angefahren werden.

Die geplanten Schnellbusfahrten sind aus unterschiedlichen Kontexten heraus entstanden. Daher ergeben sich auch voneinander abweichende Umsetzungsformen. Trotzdem ist es wichtig, dass die Schnellbusfahrten als ein einheitliches Produkt im Landkreis Ravensburg definiert werden und damit unabhängig von Relation, Buslinie und Betreiber für den Fahrgast einen hohen Wiedererkennungswert besitzen.

Das vorgesehene stündliche Fahrtenangebot in der Hauptverkehrszeit (sieben Fahrten je Richtung Montag - Freitag) stellt ein sehr attraktives Angebot dar. Wichtig bei der Umsetzung ist, dass die Busse tatsächlich schnell verkehren. Folglich werden sie nur an sehr wenigen ausgewählten Haltestellen halten und stauanfällige Ein- und Ausfallstraßen umgehen. Um beurteilen zu können, ob die Schnellbusfahrten angenommen werden, oder ob Anpassungsbedarf besteht, sollen diese zunächst als Probetrieb für drei Jahre angeboten werden. In dieser Zeit sind die notwendigen Daten zu erheben. Die Kosten für die zusätzlich geplanten Schnellbusfahrten sind in der Gesamtkalkulation im nachfolgenden Kapitel 6.5 *Taktangebote und Abendverkehre* enthalten.

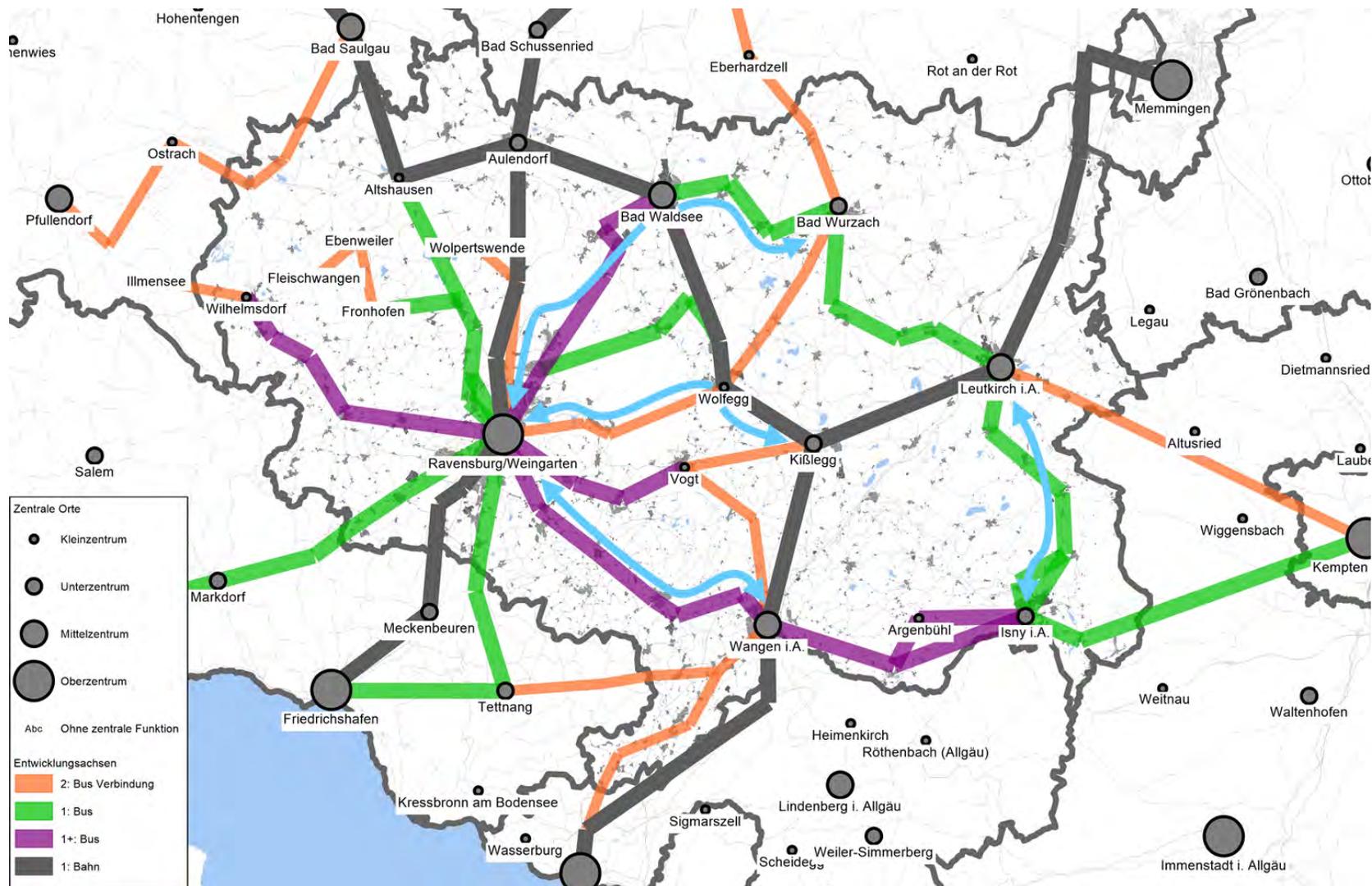


Abbildung 25: Übersicht geplante Schnellbusverbindungen

6.5 Taktangebote und Abendverkehre

Für die Relationen mit den angepassten Kategorien 1+, 1 und 2 soll ein entsprechendes Fahrtenangebot festgeschrieben werden. Im bisherigen Nahverkehrsplan sind hierfür Verkehrszeiten (siehe nachfolgende Abbildung 26) und Fahrtenzahlen definiert, wobei diese in der Realität nicht in vollem Umfang angeboten wurden.

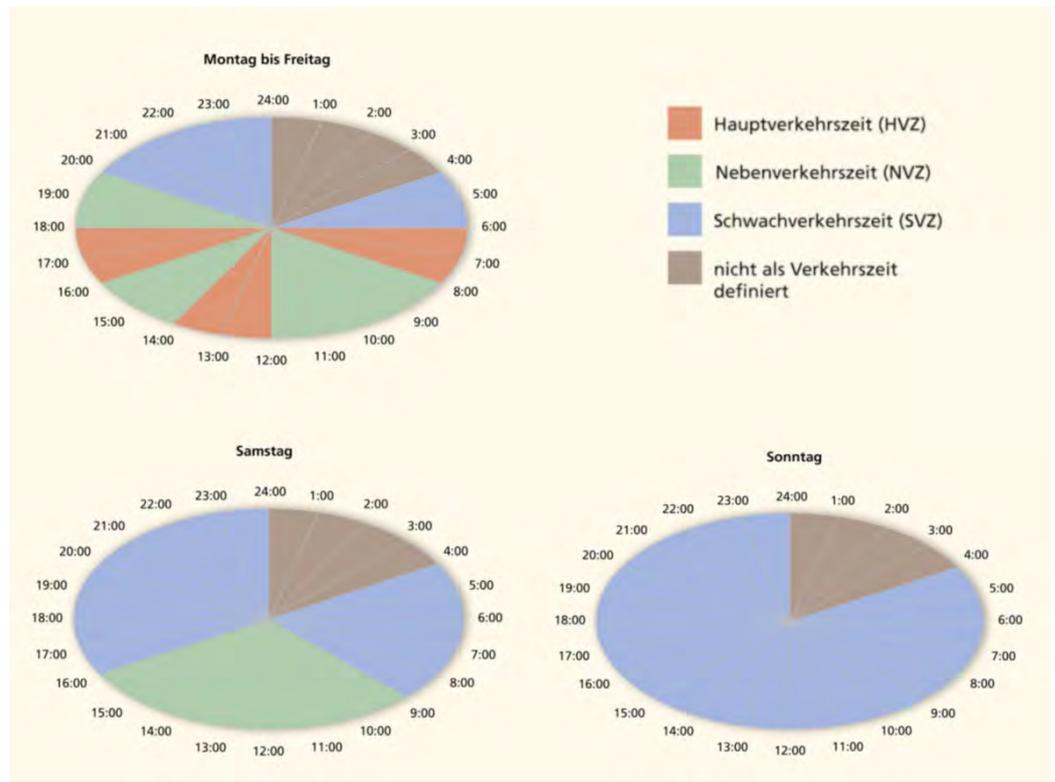


Abbildung 26: Definition der Verkehrszeiten im bisherigen Nahverkehrsplan

Üblicherweise werden in der Verkehrsplanung und im Nahverkehrsplan Zeiträume definiert, die durch unterschiedlich hohe Nachfrageströme im ÖPNV gekennzeichnet sind. Abhängig von Verkehrszwecken (Ausbildung, Beruf, Versorgung, Freizeit, ...) sind diese Nachfrageströme unterschiedlich stark gebündelt. Eine Bündelung der Nachfrage ist eine wesentliche Grundvoraussetzung für einen funktionierenden ÖPNV. Unterschiedliche hohe und verschieden stark gebündelte Nachfrageströme werden bestimmten räumlichen Beziehungen zugeordnet. Die Verkehrszeiten lassen sich wie folgt beschreiben:

- Die Hauptverkehrszeit (HVZ) ist geprägt durch das höchste Verkehrsaufkommen am Tag. In der morgendlichen HVZ werden vor allem die Fahrten vom Wohnort zur Arbeit und zur Schule getätigt. Aufgrund fester Zeiten (Schulbeginn) finden diese Fahrten überwiegend in einem sehr kleinen Zeitfenster (bisheriger Nahverkehrsplan: 06:00 - 08:00 Uhr) statt. In einer mittäglichen und abendlichen HVZ (bisheriger Nahverkehrsplan: 12:00 - 14:00 Uhr und 16:00 - 18:00 Uhr) finden die Rückfahrten

von der Schule und der Arbeit nach Hause oder zu anderen Aktivitäten statt. Die HVZ existiert nur am Werktag Montag - Freitag.

Auch wenn dieses Grundschemata nach wie vor Bestand hat, haben sich aufgrund von flexibleren Arbeitszeiten und beispielsweise veränderten Ladenöffnungszeiten die Zeiträume der HVZ etwas verschoben. Daher werden diese im Nahverkehrsplan 2021 angepasst: 06:00 - 09:00 Uhr und 15:00 - 19:00 Uhr. Eine reine mittägliche HVZ wird nicht mehr definiert, da diese nahezu ausschließlich die Rückfahrt von der Schule zum Wohnort beschreibt. Das dafür notwendige Fahrtenangebot im ÖPNV wird unabhängig von den Verkehrszeiten geplant und erbracht und muss daher nicht in der Beschreibung der Verkehrszeiten enthalten sein. Zudem kann das mittägliche Fahrtenangebot für die Schüler überwiegend auch von jeder anderen Person genutzt werden.

- Die Nebenverkehrszeit (NVZ) stellt die Zeiträume mit mittlerer Nachfrage im ÖPNV dar. In dieser Zeit dominieren die Fahrtzwecke Besorgungen, Erledigungen und Einkauf. Ergänzend zur definierten HVZ waren bisher Montag - Freitag folgende Zeiträume der NVZ zugeordnet: 08:00 - 12:00 Uhr, 14:00 - 16:00 Uhr und 18:00 - 20:00 Uhr. Aufgrund der Anpassung der HVZ sind nun folgende Zeiträume für die NVZ vorgesehen: 09:00 - 15:00 Uhr und 19:00 - 21:00 Uhr. Damit verlängert sich der Zeitraum der NVZ von Montag - Freitag abends um eine Stunde, was erfahrungsgemäß dem tatsächlichen Mobilitätsverhalten entgegenkommt (siehe hierzu Abbildung 27). Auch am Samstag wird die NVZ um zwei Stunden verlängert und am Sonntag grundsätzlich neu zwischen 09:00 - 18:00 Uhr eingeführt, was eine wesentliche Angebotsverbesserung im Freizeitverkehr am Wochenende bedeutet.
- In der Schwachverkehrszeit (SVZ) ist die Verkehrsnachfrage gering. Wesentliche Fahrtzwecke in dieser Zeit sind Freizeit, Erholung und Wohnen. Die SVZ ergänzt die angepasste HVZ und NVZ morgens und abends. Für Montag - Freitag ist eine unveränderte SVZ ab 04:00 Uhr und bis 24:00 Uhr vorgesehen. Samstags und sonntags ist ein etwas späterer Beginn (06:00 Uhr statt 04:00 Uhr) als bisher geplant, was dem tatsächlichen Bedarf besser entspricht.

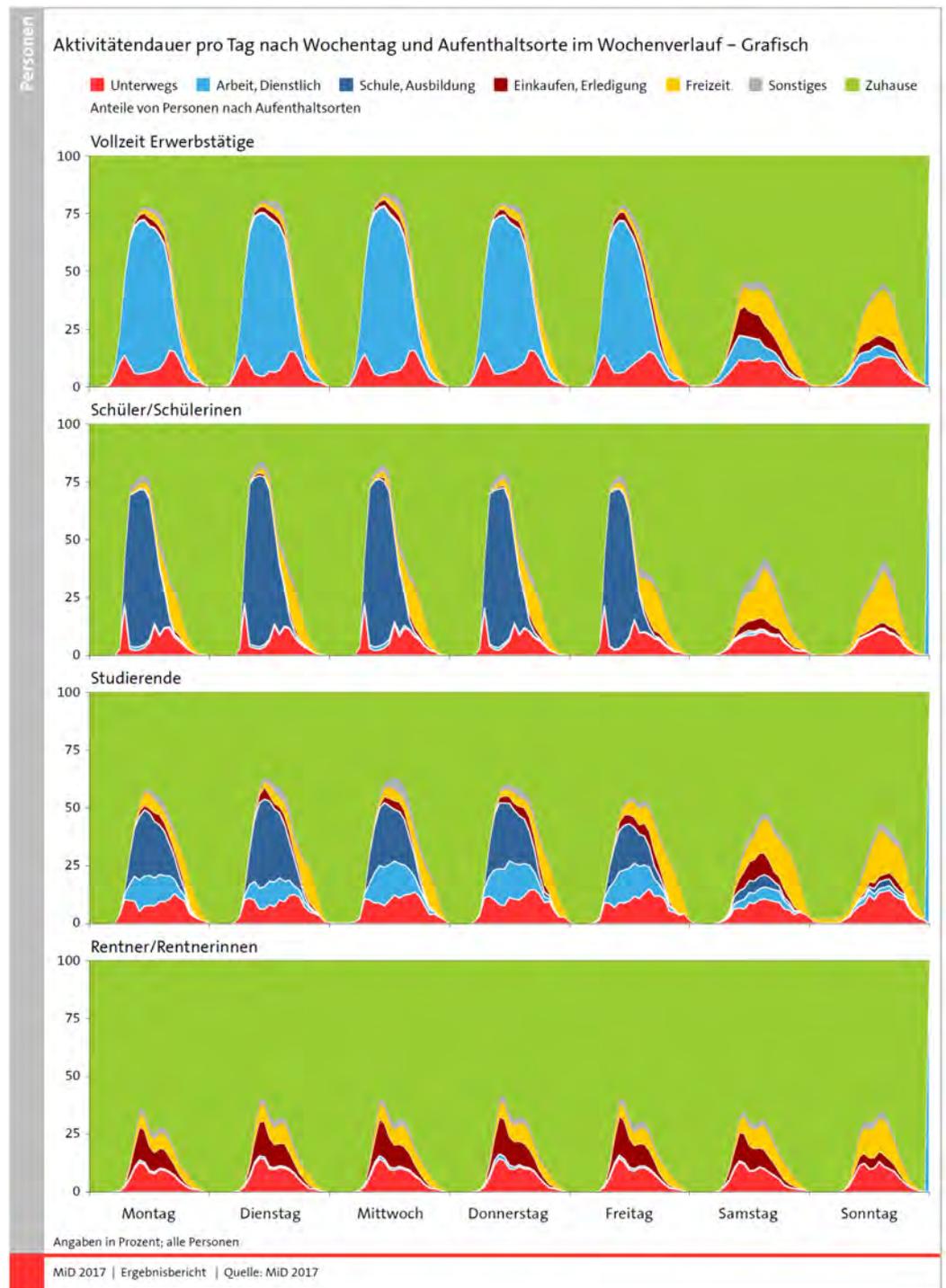


Abbildung 27: Beispiele für Aktivitätendauer pro Tag nach Wochentag und Aufenthaltsorten im Wochenverlauf

Nachstehende Tabellen beinhalten die angepasste Definition der Verkehrszeiten, Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten je Kategorie, wie sie im Nahverkehrsplan 2021 aufgenommen werden soll. Wie beschrieben entspricht diese verstärkt den Bedürfnissen der Berufstätigen und trägt zu einer Attraktivierung des ÖPNV bei, die notwendig ist, um neue Fahrgäste zu gewinnen.

		Montag - Freitag					
		SVZ	HVZ	NVZ	HVZ	NVZ	SVZ
von	04:00	06:00	09:00	15:00	19:00	21:00	
bis	06:00	09:00	15:00	19:00	21:00	24:00	
Kategorie 1+	60 Minuten- Takt	30 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	30 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	
Kategorie 1	120 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	120 Minuten- Takt	
Kategorie 2	bedarfs- orientiert	60 Minuten- Takt	120 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	120 Minuten- Takt	bedarfs- orientiert	
Kategorie 3	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	

Tabelle 4: Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeit je Kategorie Montag bis Freitag

		Samstag			Sonntag		
		SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ
von	06:00	08:00	18:00	06:00	09:00	18:00	
bis	08:00	18:00	24:00	09:00	18:00	24:00	
Kategorie 1+	60 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	120 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	120 Minuten- Takt	
Kategorie 1	120 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	120 Minuten- Takt	bedarfs- orientiert	120 Minuten- Takt	bedarfs- orientiert	
Kategorie 2	bedarfs- orientiert	120 Minuten- Takt	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	
Kategorie 3	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	

Tabelle 5: Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeit je Kategorie Samstag und Sonntag

Die neu definierten Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten bedeuten eine grundsätzliche starke Verbesserung des ÖPNV-Angebotes. Wesentliche Merkmale sind durchgehende Taktangebote von Montag - Freitag:

- auf den Kategorien 1+ und 1 von 04:00 - 24:00 Uhr
- auf den Kategorien 2 von 06:00 - 21:00 Uhr

durchgehende Taktangebote am Samstag:

- auf den Kategorien 1+ und 1 von 06:00 - 24:00 Uhr
- auf den Kategorien 2 von 08:00 - 18:00 Uhr

durchgehendes Taktangebot am Sonntag:

- auf den Kategorien 1+ von 06:00 - 24:00 Uhr

Diese Angebote definieren das vorgesehene Grundangebot, das durch weitere bedarfsorientierte Verkehre ergänzt werden soll. Dabei handelt es sich um weitere Fahrten der Buslinien der Kategorie 1+, 1 und 2, wie sie heute bereits existieren oder aufgrund spezieller, lokaler Nachfrage (überwiegend Schülerfahrten) benötigt werden. Bei den Berechnungen wurde davon ausgegangen, dass circa jede zweite Stunde mindestens eine bedarfsorientierte Fahrt stattfinden soll, wobei diese dann nicht getaktet verkehren müssen. Zusätzlich besteht das Angebot durch die Buslinien der Kategorie 3 wie bisher. Dieses soll um weitere Flexible On Demand Verkehre ergänzt werden (siehe Kapitel 6.6).

Die obenstehenden Verkehrszeiten und Taktungen (siehe Tabelle 4 und Tabelle 5) sollen im Nahverkehrsplan 2021 festgeschrieben werden. Für die Berechnung der Kosten im vorliegenden ÖPNV-Konzept wurden sie als Grundlage angesetzt. Zur Ermittlung der geplanten Mehrleistung, die sich aus den Vorgaben der Bedienungshäufigkeiten je Verkehrszeit und der in Kapitel 6.2 *Netzstruktur Kategorie 1+, 1 und 2* definierten Netzstruktur ergibt, mussten zunächst die derzeitigen Fahrpläne analysiert und die zusätzlichen Fahrten und Kilometer berechnet werden. Hierzu wurde je Relation und Buslinie das Fahrtenangebot des Bestands mit den Vorgaben abgeglichen. Anschließend konnte je Buslinie, Richtung und Stunde ermittelt werden, ob das bestehende Angebot ausreichend ist, oder in welchem Umfang zusätzliche Fahrten geplant werden müssen. Dabei wurde gemäß der in Tabelle 4 und Tabelle 5 ausgewiesenen Angebotsstandards, unterschieden nach Schultag, Ferientag, Samstag und Sonntag, jeweils die benötigte zusätzliche Leistung berechnet.

Auf diese Weise wurde für einen Schultag ein Mehrbedarf von rund 34% zusätzlichen Busfahrten im Landkreis Ravensburg ermittelt. Die räumliche Verteilung der geplanten zusätzlichen Fahrten wird als absolute und prozentuale Angabe je Verkehrstag in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt. Diese zeigen eine recht gleichmäßige Verteilung der geplanten Fahrten über den Landkreis Ravensburg. Für Buslinien, die bereits heute über ein gutes Angebot verfügen, wurde nur ein geringer Umfang an zusätzlicher notwendiger Leistung zum Erreichen der Vorgaben ermittelt. Dies betrifft vor allem die Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 20 und die Buslinie 7535 auf dem Abschnitt Ravensburg - Vogt sowie teilweise die Stadtbus Ravensburg Weingarten 10.

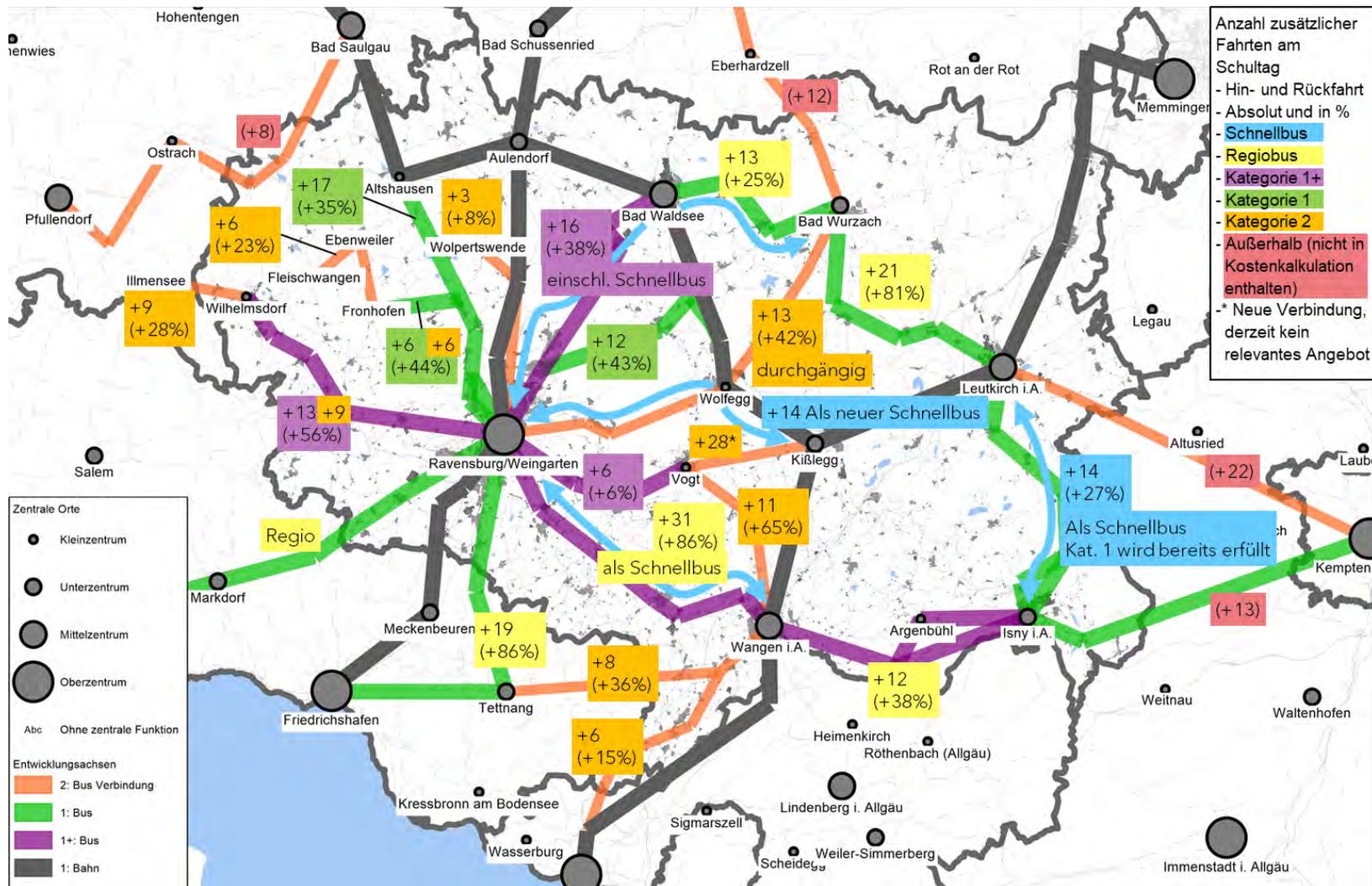


Abbildung 28: Übersicht der räumlichen Verteilung der zusätzlichen Fahrtenzahlen absolut und in Prozent je Achse an einem Schultag

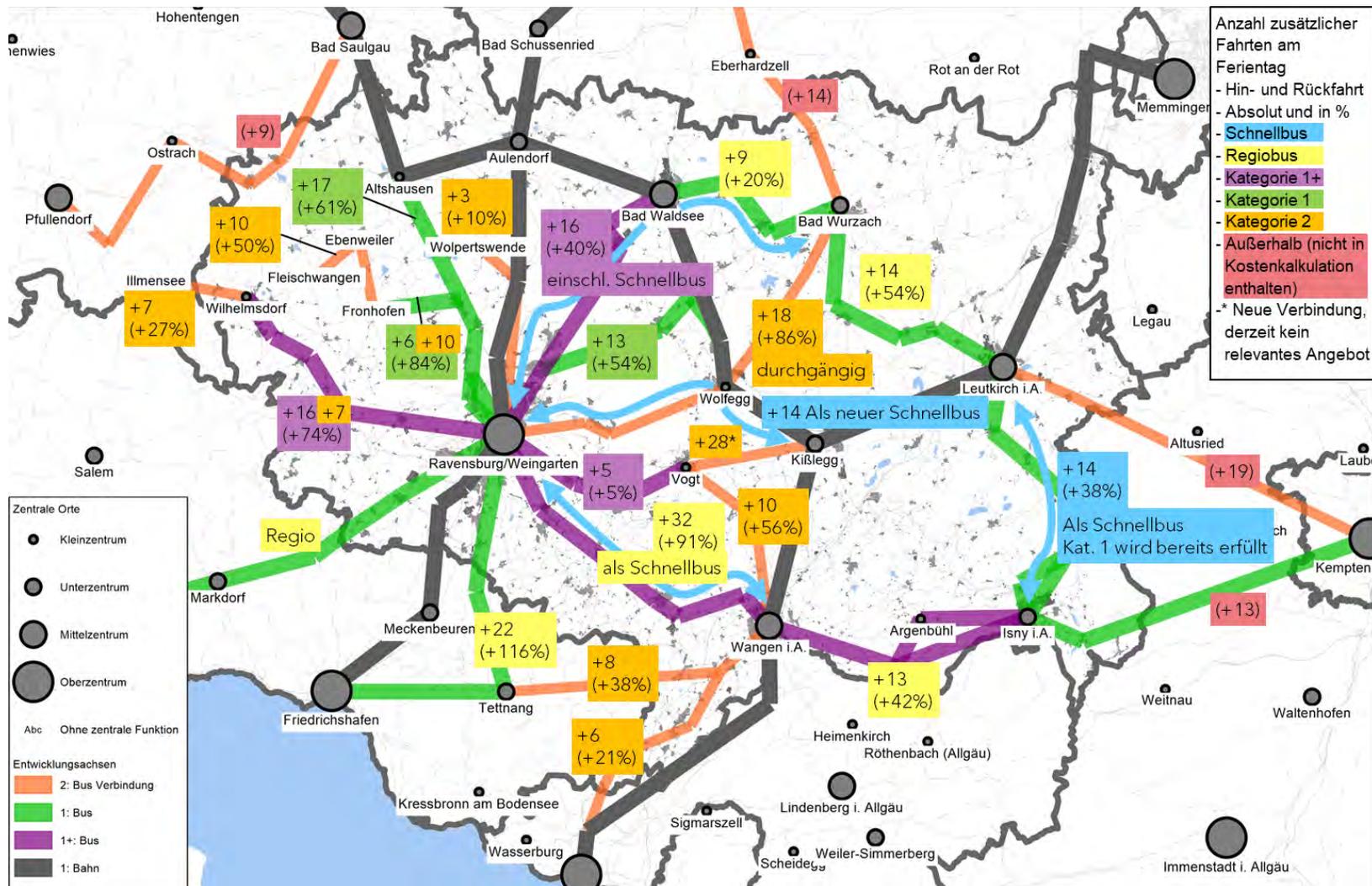
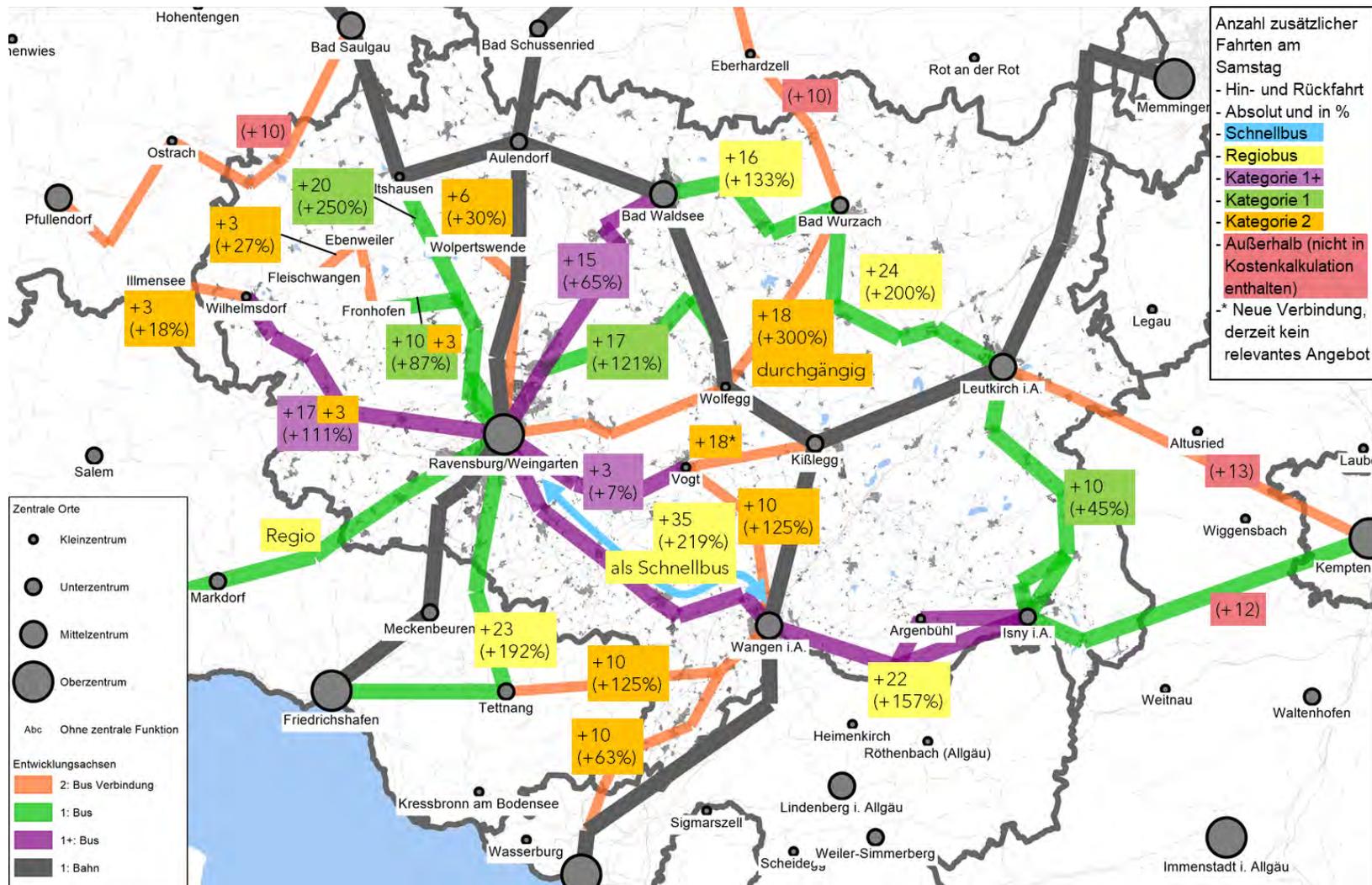


Abbildung 29: Übersicht der räumlichen Verteilung der zusätzlichen Fahrtenzahlen absolut und in Prozent je Achse an einem Ferientag



Insgesamt wurde, ausgehend von den ermittelten zusätzlichen Fahrten, eine benötigte Mehrleistung von rund 2.235.000 Kilometer pro Jahr für alle Achsen und Buslinien ermittelt. Dabei sind die Schnellbusfahrten und Regiobuslinien berücksichtigt, Buslinien über die Landkreisgrenze jedoch nicht. Diese Mehrleistung an Kilometer verteilt sich recht gleichmäßig auf die Kategorien 1+, 1 und 2.

Auf Grundlage der ermittelten zusätzlichen Fahrten und Kilometer wurden die voraussichtlichen zusätzlichen Kosten für die geplante Angebotsausweitung, einschließlich der geplanten Schnellbusfahrten, ermittelt. Die Regiobuslinien (siehe Kapitel 6.3) sind wesentliche Bestandteile der Angebotsplanung. Aufgrund der vorgegebenen Rahmenbedingungen und der anteiligen Finanzierung durch das Land Baden-Württemberg nehmen sie eine Sonderrolle ein. Daher werden die Kosten für die Regiobuslinien separat ausgewiesen und sind nicht in den nachstehenden Tabellen enthalten. In Kapitel 7 *Wirtschaftlichkeitsbewertung und Umsetzungskonzept* gibt es eine Übersicht über alle zu erwartenden Kosten und deren Wirkungen der im ÖPNV-Konzept geplanten Verkehre. Auch die Buslinien, die überwiegend außerhalb des Landkreises Ravensburg verkehren (Buslinie 50, 66, 216, 7567), sind in den Kosten nicht enthalten. Für diese Buslinien müssen gemeinschaftliche Lösungen und Kostenaufteilungen mit den Nachbarkreisen erarbeitet werden.

Kategorie	Montag - Freitag Schule		Montag - Freitag Ferien	
	06:00 - 21:00 incl. Schnellbus	04:00 - 06:00 21:00 - 24:00	06:00 - 21:00 incl. Schnellbus	04:00 - 06:00 21:00 - 24:00
1+	300.000	315.000	100.000	105.000
1	490.000	195.000	180.000	70.000
2	700.000	240.000	255.000	80.000
Summe	1.490.000	750.000	535.000	255.000
Summe	2.240.000		790.000	

Tabelle 6: Voraussichtliche Kosten in €/ Jahr für Montag - Freitag bei Anpassung der Netzstruktur und Bedienungshäufigkeiten

Kategorie	Samstag		Sonntag und Feiertage	
	08:00 - 18:00	06:00 - 08:00 18:00 - 24:00	09:00 - 18:00	06:00 - 09:00 18:00 - 24:00
1+	65.000	85.000	135.000	85.000
1	175.000	50.000	125.000	125.000
2	100.000	135.000	170.000	175.000
Summe	340.000	270.000	430.000	385.000
Summe	610.000		815.000	

Tabelle 7: Voraussichtliche Kosten in €/ Jahr am Wochenende bei Anpassung der Netzstruktur und Bedienungshäufigkeiten

In der Summe ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

Kategorie	Summe
1+	1.190.000
1	1.410.000
2	1.855.000
Summe	4.455.000

Tabelle 8: Voraussichtliche Kosten in €/ Jahr je Kategorie an allen Verkehrstagen bei Anpassung der Netzstruktur und Bedienungshäufigkeiten

Die Kosten stehen in Abhängigkeit vom heutigen und zukünftig geplanten Fahrtenangebot. Die Verteilung zwischen den Kategorien ist auch von der Anzahl der Buslinien je Kategorie abhängig. Die höchsten Kosten sind mit den Fahrtenergänzungen am Schultag verbunden, da dies die häufigste Verkehrstagenart im Jahr ist, gefolgt vom Ferientag, Sonn-/Feiertag und Samstag. Der Sonntag mit den Feiertagen ist im Verhältnis teurer als der Samstag, da es sich um mehr Tage im Jahr handelt und die vorgesehenen Planungen im Vergleich zum heutigen Angebot eine sehr deutliche Leistungssteigerung bedeuten. Insgesamt handelt es sich um eine nachvollziehbare Verteilung und Größenordnung in Anbetracht der vorgesehenen zusätzlichen Fahrtenangebote.

6.6 Netzstruktur Kategorie 3 - Flexible On Demand Verkehre

Die Charakteristik und die Funktionen des ÖPNV-Angebotes auf Relationen der Kategorie 3 (auch als Ergänzungsnetz bezeichnet) wurde bereits in Kapitel 3.2.2 *Schülerverkehr* und Kapitel 4.3 *Bedienungshäufigkeit* beschrieben. Dabei wurde darauf hingewiesen, dass die bestehenden Angebote beibehalten werden und im vorliegenden ÖPNV-Konzept nicht überplant werden. Anpassungen werden kurzfristig entsprechend den jeweiligen Anforderungen (überwiegend denen des Schülerverkehrs) vorgenommen. Auch sollen Angebote der Kategorie 3, die über die Anforderungen des Schülerverkehrs hinausgehen, weiterhin Bestand haben. Dies betrifft beispielsweise die Buslinien 90 (Wangen - Ratzenried - Christazhofen) und 7554 (Abschnitt Aulendorf - Reute - Bad Waldsee), siehe hierzu auch Kapitel 8.1 *Analyse und Planung je Stadt und Gemeinde*. Folgende Tabelle 9 nennt die derzeitigen Buslinien der Kategorie 3, die erhalten bleiben und laufend im notwendigen Umfang an die Schülerverkehre angepasst werden. Diese werden auch jeweils in Kapitel 8.1 *Analyse und Planung je Stadt und Gemeinde* genannt.

Liniennummer	Verlauf
15	Wangen - Maria-Thann - Wohmbrechts - Hergatz
30/1	Bad Waldsee - Gaisbeuren - Reute - Enzisreute
32	Roßberg Bahnhof - Gwigg - Bergatreute - Bad Waldsee
33/5	Marktklinie: Untermöllenbronn - Kümmerazhofen - Bad Waldsee
33/7	Stadtrandlinie: Eschle - Bahnhof - Steinach - Eugen Bolz Schule
33/8	Bad Waldsee - Michelwinnaden - Bad Waldsee
34	Ehrensberg - Molpertshaus - Mennisweiler - Bad Waldsee
40	Wilhelmsdorf - Ostrach
41	Deggenhausertal - Wilhelmsdorf
42	Wittenhofen - Urnau - Kappel - Horgenzell Schule
44	Wilhelmsdorf -Pfrungen - Zußdorf - Esenhausen - Wilhelmsdorf
60	Bad Wurzach - Hauerz - Ellwangen
80	Isny - Beuren - Christazhofen - Eisenharz - Beuren - Isny
81	Isny - Beuren - Christazhofen - Eisenharz - Beuren
82	Marktklinie: Beuren - Wangen
83	Marktklinie: Beuren - Gottrazhofen - Isny
90	Wangen - Ratzenried - Christazhofen
92	Marktbus Wangen: Leupolz - Wangen
101	Bodnegg - Vogt - Oberankenreute - Schlier - Bodnegg
102	Bodnegg - Wolfegg - Vogt - Waldburg - Bodnegg
103	Bodnegg - Wollmarshofen - Prestenberg - Bodnegg
104	Bodnegg - Tannau - Neukirch - Haslach - Amtzell - Bodnegg
105.1	Bodnegg - Hergensweiler - Neuravensburg - Niederwangen - Bodnegg
105.2	Karbach - Wangen - Niederwangen - Primisweiler - Bodnegg
110	Bad Wurzach - Seibranz - Bad Wurzach
111	Bad Wurzach - Metzisweiler - Arnach - Seibranz
120	Marktklinie: Engelitz - Wangen
134	Schülerverkehr Leutkirch - Seibranz - Hauerz
135	Leutkirch - Ausnang - Wuchzenhofen - Leutkirch
192	Lindau - Wangen
222	Tettngang - Obereisenbach - Bodnegg
227	Tettngang - Liebenau - Meckenbeuren - Kau - Tettngang
240	Wilhelmsdorf - Fleischwangen - Altshausen
272	Riedlingen - Bad Buchau - Bad Schussenried - Aulendorf
290	Fleischwangen - Altshausen - Bad Saulgau

Liniennummer	Verlauf
640	Anrufverkehr Altshausen - Wilhelmsdorf - Ostrach - Pfullendorf
731	Isny - Röthenbach - Weiler im Allgäu
732	Isny - Lindenberg
733	Isny - Maierhöfen - Röthenbach - Oberstaufen
7381	(Überlingen - Salem -) Deggenhausertal - Wilhelmsdorf
7385	Deggenhausertal - Höchsten - Wilhelmsdorf
7537	Ravensburg - Oberteuringen - Markdorf
7539	Ravensburg - Horgenzell - Danketsweiler - Wilhelmsdorf
7543	Kißlegg - Wolfegg (- Weingarten - Ravensburg)
7544	Kißlegg - Leupolz - Wangen - Allewinden
7549	Bad Wurzach - Arnach - Kißlegg - Waltershofen
7550	Leutkirch - Kißlegg - Wangen (Allgäu)
7551	Leutkirch - Friesenhofen - Isny Eisenbach/Kreuzthal
7552	Bad Wurzach - Aitrach - Aichstetten
7554	Aulendorf - Bad Waldsee (- Bad Wurzach - Leutkirch)
7554.1	Schülerverkehr: Haidgau - Bad Wurzach
7554.2	Schülerverkehr: Bad Waldsee - Graben - Unterschwarzach
7567	Aulendorf - Ebersbach - Altshausen
7567.1	Schülerverkehr: Altshausen - Eichstegen - Riedhausen
7569	Leutkirch - Aichstetten - Aitrach - Memmingen
7570	Aulendorf - Altshausen - Bad Saulgau
7570.1	Schülerverkehr: Blönried - Aulendorf - Bad Saulgau
7571	Leutkirch - Gebrazhofen - Herlazhofen - Leutkirch
7572	Argenbühl - Eglofstal - Ratzenried - Christazhofen - Leutkirch
7573.1	Schülerverkehr: Aulendorf - Fronhofen - Baintd

Tabelle 9: Liste Kategorie 3 Buslinien (Ergänzungsnetz), die weiterhin erhalten bleiben

Bei all diesen Buslinien handelt es sich hauptsächlich um Linien deren Fahrtenangebot auf den Schulverkehr ausgerichtet ist, also Fahrten von und zu den Schulen mit Zwischenhalten. In vielen Fällen finden am späten Vormittag und am Nachmittag beziehungsweise in den Abendstunden nur wenige oder gar keine Fahrten statt. An Ferientagen und an Wochenenden ist das Angebot nicht existent (siehe Kapitel *Übersicht Fahrtenangebot: Anzahl Abfahrten je Linie, Verkehrstagart und Stunde* im Anhang).

Um das ÖPNV-Angebot in den Räumen abseits der Achsen mit den Kategorien 1+, 1 und 2 für die Einwohner zu verbessern, wurde ein Konzept für flexible, bedarfsorientiert verkehrende Angebote erarbeitet. Dies betrifft in erster Linie die Räume der Kategorie 3 aber auch Bereiche, in denen derzeit keine Buslinien verkehren, oder nur freigestellte Schülerverkehre existieren, die nicht für den normalen Fahrgast zugänglich sind. Es wurden Räume anhand folgender Anforderungen definiert (siehe auch Abbildung 32):

- Verknüpfung der Gebiete an zentralen Haltestellen als Mobilitätshubs
- Möglichkeit zum Umstieg mit Anschluss an Kategorie 1 Achse
- Zuschnitt der Räume in Größen, die das Anfahren aller Orte mit einem Fahrzeug in maximal einer Stunde ermöglichen

Für die Umsetzung der Flexiblen On Demand Verkehre sind grundsätzlich verschiedene Gestaltungsformen denkbar. Es können neue Konzepte eingerichtet werden, oder bestehende ausgeweitet und ergänzt werden, beispielsweise:

- Rufbuslinie / Anrufsammeltaxi wie es in Horgenzell existiert (Buslinie 7539 und 42 als Zubringerverkehre mit Anschluss auf die Buslinie 7538)
- Neue eigenständige Buslinie oder als Ergänzung zu bestehenden Anruffahrten
- Bedarfsgesteuerter Flächenbetrieb (Ridepooling), der unabhängig von einem Fahrplan und Linienweg voll flexibel mit kurzfristigen Buchungs- und Zusteigewünschen über eine App angeboten wird

Der Landkreis Ravensburg fühlt sich im Rahmen der Daseinsvorsorge zuständig ein Konzept zur Realisierung der Flexiblen On Demand Verkehre aufzubauen. Dieses soll folgende Merkmale umfassen:

- Abstimmung der gewünschten Fahrtenangebote (Flexible On Demand Verkehre) zwischen Landkreis und Stadt / Gemeinde
- Ausschreibung der ÖPNV-Leistungen durch den Landkreis
- Einrichtung und Betrieb eines zentralen Buchungssystems durch den Landkreis und den bodo
- Beteiligung der Stadt / Gemeinde an den laufenden Kosten

Grundsätzlich soll die Verantwortung für die Flexiblen On Demand Verkehre beim Landkreis Ravensburg liegen. Ziel ist es geeignete Angebotsformen je Gemeinde zu realisieren und dazu unterschiedliche lokale Verkehrsunternehmen als Betreiber zu gewinnen.

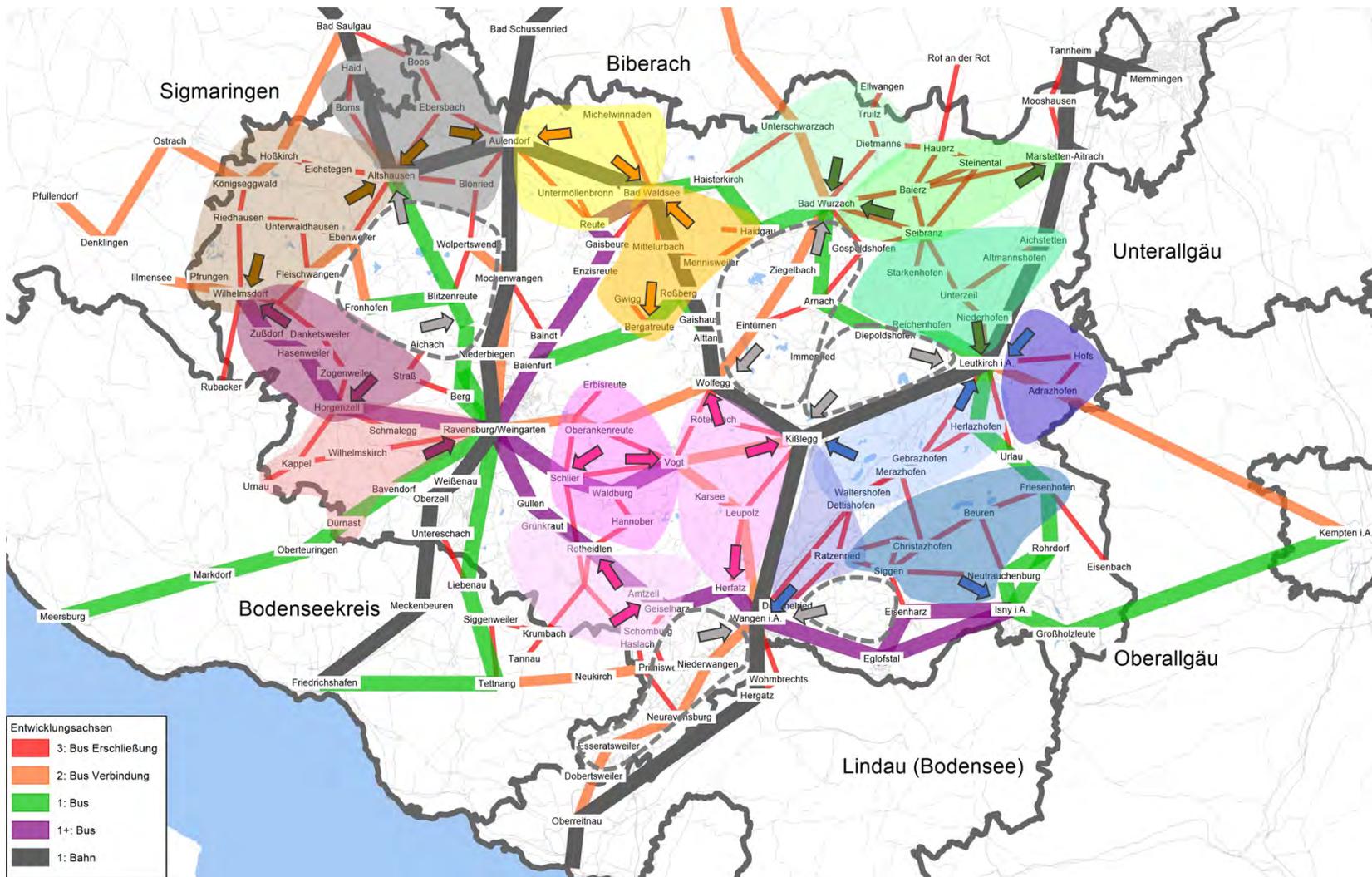


Abbildung 32: Einteilung der Bereiche abseits der Achsen der Kategorie 1+, 1 und 2 in geeignete Gebiete für Flexible On Demand Verkehre

Ungeachtet der Tatsache, dass die konkrete Umsetzung je Stadt und Gemeinde noch nicht definiert ist, lassen sich die Kosten für solche Angebote nur schwer kalkulieren. Konstante Vorhaltekosten für Disposition, Fahrzeug und Bereitschaft des Fahrers können als Sockelbetrag berechnet werden. Hinzu kommen variable Kosten für die Fahrten, die tatsächlich stattfinden. Wie viele Fahrten und welche Weglängen anfallen, lässt sich nur anhand von Erfahrungswerten abschätzen. Daher wurde zunächst anhand folgender Bedienungszeiträume eine Bandbreite an Kosten, in Abhängigkeit von einer Abrufungsquote, ermittelt:

- Schul- und Ferientage Montag - Freitag: 06:00 - 20:00 Uhr, stündliches Fahrtenangebot als Bedarfsfahrt
- Samstag: 07:00 - 20:00 Uhr, stündliches Fahrtenangebot als Bedarfsfahrt
- Sonntag: 08:00 - 18:00 Uhr, stündliches Fahrtenangebot als Bedarfsfahrt

Die resultierende Bandbreite der möglichen Kosten aller geplanten Flexiblen On Demand Verkehre im Landkreis Ravensburg ist in Tabelle 10 enthalten. Die zu erwartenden Kosten liegen erfahrungsgemäß bei etwa 25% Abrufung:

Summen (Euro/Jahr) aller Flexiblen On Demand Verkehre im Landkreis bei einem Abrufungsgrad von:				
100%	75%	50%	25%	10%
4.649.000	4.312.000	3.975.000	3.638.000	3.436.000

Tabelle 10: Kosten der geplanten Flexiblen On Demand Verkehre im Landkreis Ravensburg als Bandbreite

Bei einer Ausdehnung des Fahrtenangebotes am Samstagabend bis 24:00 Uhr ist je Abrechnungsquote mit zusätzlichen Kosten in Höhe von rund 4% zu rechnen.

Um den Gemeinden bei der Realisierung solcher Flexiblen on Demand Verkehre behilflich zu sein, plant der Landkreis Ravensburg ein Konzept aufzustellen und zu beschließen. In diesem sind die Rahmenbedingungen für das Vorgehen bei der Einrichtung der Verkehre, den Betrieb, den Umfang des Fahrtenangebotes, die Abrechnung und eine anteilige Kostenübernahme durch die Stadt oder Gemeinde definiert. Als Vorbild kann hier das Förderprogramm des Bodenseekreises dienen, das in enger Zusammenarbeit mit dem bodo erarbeitet und beschlossen wurde. Auf dieser Grundlage wurden im Bodenseekreis bereits mehrere Verkehrsangebote erfolgreich eingerichtet.

Wichtig ist, dass dieses Konzept zeitnah aufgestellt und beschlossen wird, damit baldmöglichst die ersten Flexiblen On Demand Verkehre eingerichtet werden können. Die Verantwortung soll beim Landkreis Ravensburg liegen. Es sollen gemeinsam mit den Gemeinden geeignete Angebotsformen eingerichtet werden und lokale Verkehrsunternehmen als Betreiber gewonnen werden. Die Nutzung soll so einfach und flexibel (kurze Anmeldezeiten) wie möglich gestaltet werden und es soll günstig (Anerkennung der Fahrscheine des bodo) sein.

Als Best practices zur Umsetzung und Ergänzung Flexibler On Demand Verkehre können folgende Beispiele dienen:

Friedrichshafen - Ergänzung des Nacht- / Abendliniennetzes durch RiA-Ruftaxi

- Betrieb werktags: 20:15 - 00:25
- Betrieb Wochenende: 20:15 - 03:25
- „Günstiges“ Taxi mit Haustürservice
- Festgelegte Abfahrtszeiten (je nach Anzahl Mitfahrer können diese variieren)
- Im Innenstadtbereich gibt es festgelegte Haltestellen
- 4,20 € für Fahrten ab/in der Innenstadt
- 5,20 € für Fahrten in den Außenbereichen
- 1,- Ermäßigung für Monats-/Abokarten Zone 10 (FN)

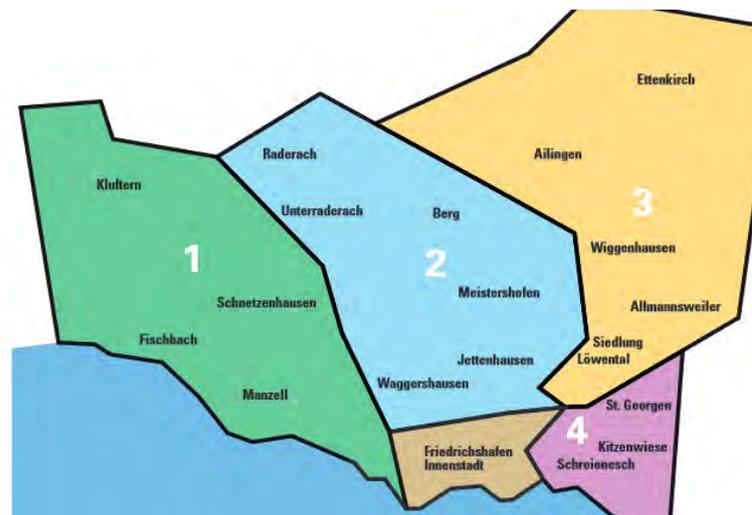


Abbildung 33: Best practice: RiA-Ruftaxi Zonen

Landkreis Neu-Ulm - Ergänzung des Nacht- / Abendliniennetzes durch Pfiffibus (Kleinbusse)

- Betrieb Werktags: ca. 20:00 - 00:00 (Linienabhängig)
- Betrieb Wochenende: ca. 07:00 - 04:00 (Linienabhängig)
- Fahrten sind an Zugzeiten (aus Ulm kommend) am nächstgelegenen Bahnhof angepasst
- Bestellung ist nur notwendig, wenn nicht am Bahnhof zugestiegen wird → kein Anrufen
- DING-Fahrkarten sind gültig (lt. Fahrplanauskunft) → kein Zuschlag
- Für Fahrten zwischen den Orten ist eine Bestellung nötig

6.7 Angebot Tourismus

Der Landkreis Ravensburg verfügt über Vielzahl an touristischen Angeboten. Diese wurden je Stadt und Gemeinde ausgewertet. Beispiele von Städten und Gemeinden mit touristischem Angebot im Landkreis Ravensburg sind:

- Bad Waldsee (Kurstadt)
- Bad Wurzach (Kurstadt, Naturschutzzentrum)
- Leutkirch im Allgäu (Center Parcs Allgäu)
- Kißlegg (Schlösser)
- Wolfegg (Bauernhaus-Museum Allgäu-Oberschwaben)
- Isny (Wandern / Adelegg)
- Wangen (historische Altstadt)
- Ravensburg (Regionales Zentrum / Messen / Geschäftsreisende etc.)
- Wilhelmstorf (Naturschutzzentrum)

Die Erschließung der touristischen Angebote durch den ÖPNV im Landkreis Ravensburg ist sehr unterschiedlich ausgeprägt. Eine allgemeine Verbesserung im ÖPNV wie sie in den obenstehenden Planungen in unterschiedlicher Form vorgesehen ist, bedeutet eine deutliche Angebotsverbesserung in räumlicher und zeitlich Hinsicht und kommt so auch dem Tourismus sehr zugute. Insbesondere das erweiterte Fahrtenangebot in der Nebenverkehrszeit, am Abend und am Wochenende, sowie zusätzliche neue Angebote durch Flexible On Demand Verkehre ermöglichen den Besuch von touristischen Orten und Einrichtungen sowie den Wechsel zwischen diesen. In Einzelfällen müssen spezielle Angebote eingerichtet beziehungsweise angepasst werden. Beispielsweise ist für eine bessere Erreichbarkeit des Bauernhausmuseums in Wolfegg nicht nur das verbesserte Fahrtenangebot ausreichend. Vielmehr muss die Verknüpfung mit dem ÖPNV durch die Verlegung einer bestehenden oder die Einrichtung einer neuen Bushaltestelle auf dem bestehenden Linienweg der Buslinie 7534 optimiert werden. Zusätzlich muss der Fußweg sicher und barrierefrei gestaltet und beschildert werden.

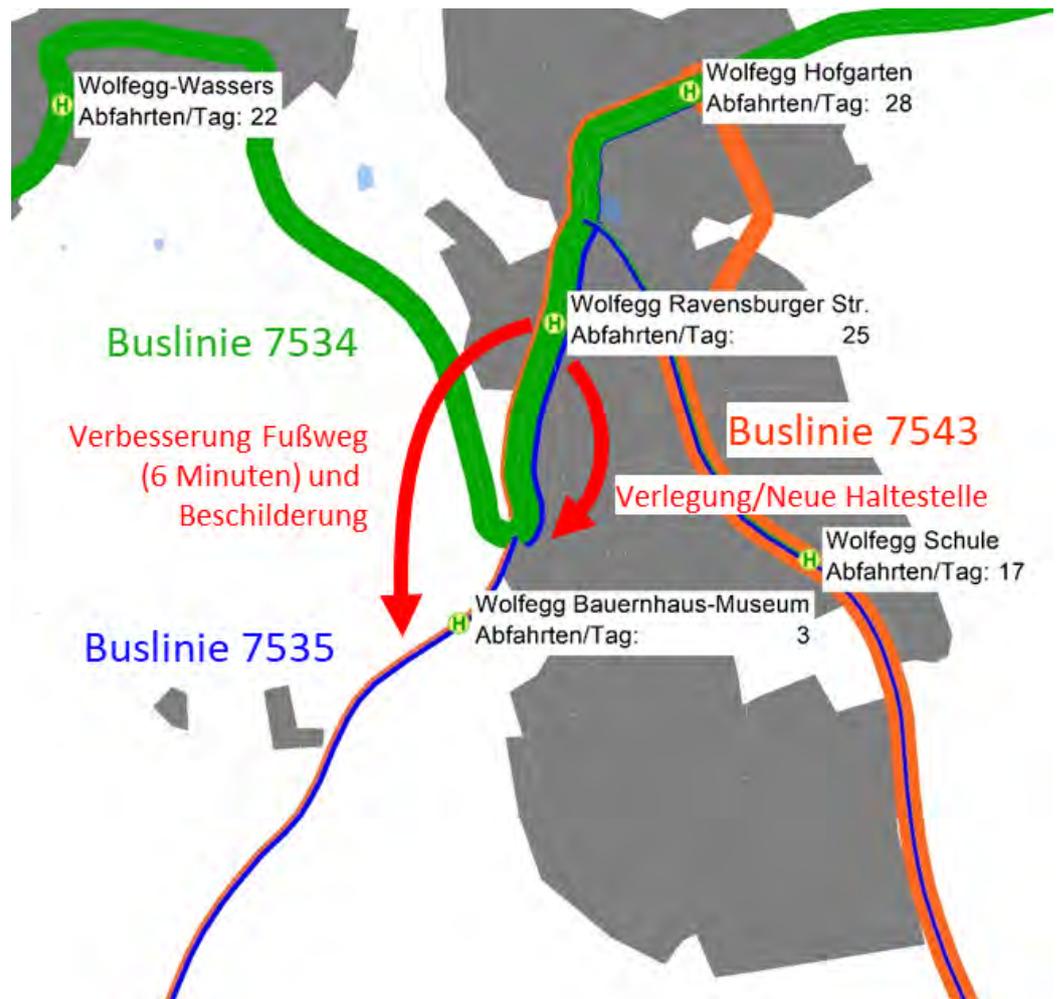


Abbildung 35: Derzeitiges ÖPNV-Angebot im Umfeld des Bauernhausmuseums in Wolfegg und mögliche Optimierungen bei der Erschließung durch den ÖPNV

Wenn ein gutes Fahrtenangebot im ÖPNV vorhanden ist, kann auch der Tarif eine Anreizfunktion darstellen und dazu beitragen, dass der ÖPNV statt des Pkws genutzt wird. Ein sehr gut funktionierendes Beispiel im touristischen Bereich ist die KONUS-Gästekarte, die im Schwarzwald eine kostenlose Nutzung des ÖPNV für Touristen mit Übernachtung ermöglicht und sehr gut angenommen wird. Nach demselben Prinzip funktioniert die ECHT BODENSEE CARD im Bodenseekreis:

- Derzeit nehmen zehn Gemeinden im Bodenseekreis daran teil (siehe Abbildung 36), Lindau und Überlingen werden ab 2021 teilnehmen, Kressbronn ab 2022
- Der Fahrgast kann im gesamten bodo während seines Aufenthaltes den ÖPNV kostenlos nutzen
- Die Karte wird auf Gemeindeebene angeboten (Zusatzkosten werden über Kurtaxe abgegolten, Kurtaxe ca. 1 Euro höher)
- Es werden Vorteile und Vergünstigungen bei weiteren Freizeit- und Kultureinrichtungen angeboten

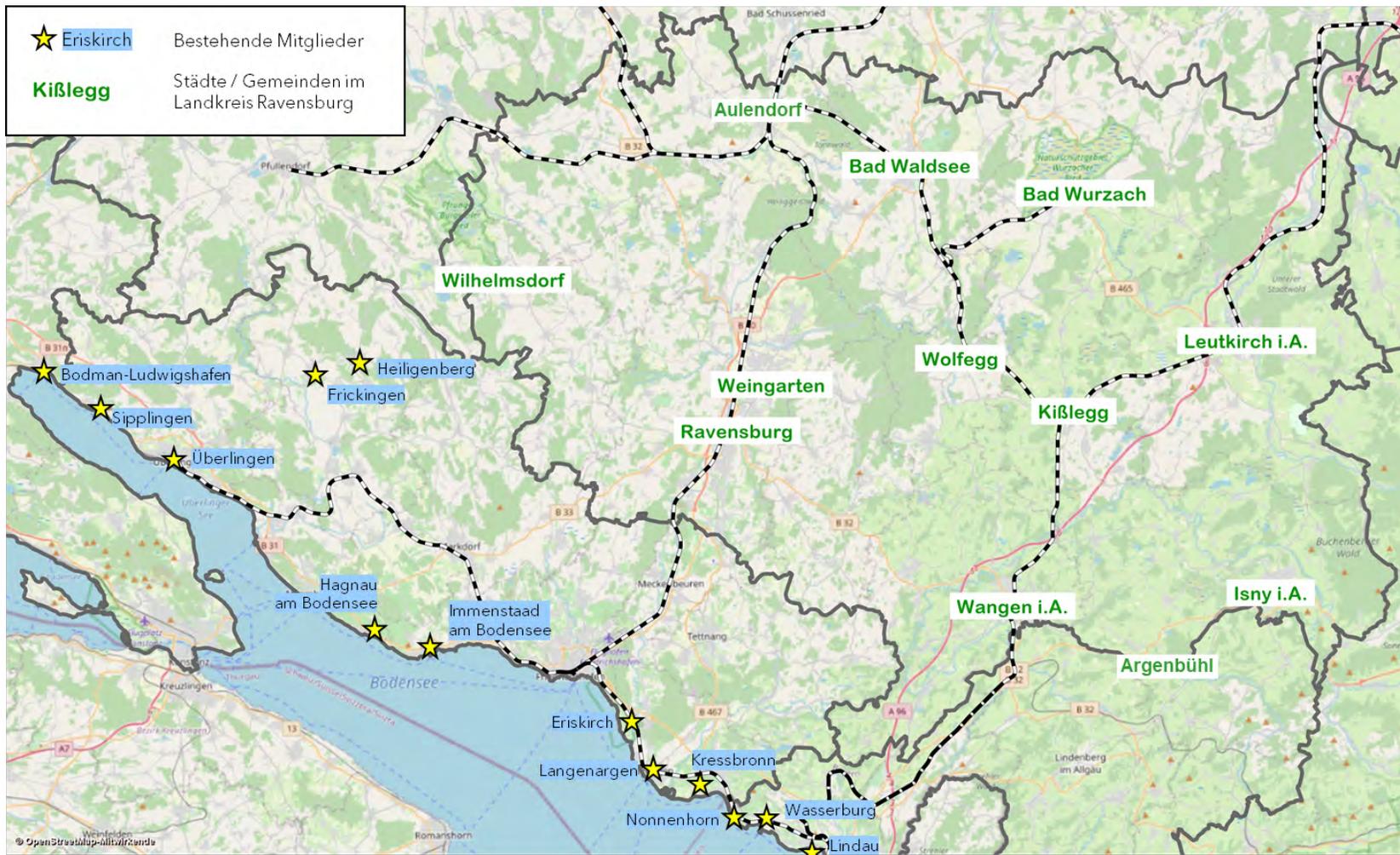


Abbildung 36: ECHT BODENSEE CARD: derzeitige Mitglieder im Bodenseekreis und Städte und Gemeinden mit touristischem Angebot im Bodenseekreis

Es wird empfohlen, dass die Städte und Gemeinden im Landkreis Ravensburg an dem Konzept der ECHT BODENSEE CARD teilnehmen. Auf diese Art und Weise kann der ÖPNV beworben und neue, zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden, ohne dass deutliche Mehrkosten entstehen.

Daneben können andere Angebote parallel bestehen bleiben (beispielsweise die Allgäu-Walser-Card), wenn diese für die touristischen Einrichtung beziehungsweise Städte und Gemeinden sinnvoll sind. Der Schwerpunkt bei diesen anderen Angeboten liegt allerdings nicht auf dem ÖPNV des bodo, so dass damit nicht die gleichen Wirkungen bei der Nutzung des ÖPNV erwartet werden können.

6.8 Nachtbusnetz

Ergänzend zu den Abendverkehren, die sich an den Achsen der Kategorien und den Vorgaben der Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten orientieren (siehe Kapitel 6.2 *Netzstruktur Kategorie 1+, 1 und 2* und Kapitel 6.5 *Taktangebote und Abendverkehre*) wurden die Möglichkeiten eines Nachtbusangebotes untersucht. In diesem Zusammenhang wird ein Nachtbusangebot als regelmäßiges Busangebot nach 00:00 Uhr in den Nächten Freitag - Samstag, Samstag - Sonntag und zu Feiertagen verstanden. Dieses soll vor allem den Rückweg von Veranstaltungen und Treffen, sowie den Wechsel zwischen entsprechenden Einrichtungen ermöglichen, aber auch eine späte Heimfahrt, beispielsweise im Anschluss an eine Zugfahrt, sicherstellen.

Zunächst wurden relevante Einrichtungen im Landkreis Ravensburg und den umliegenden Kreisen recherchiert. Aufgenommen wurden Bars, Kinos, Diskotheken und kulturelle Einrichtungen, die sich durch regelmäßige Öffnungszeiten und Veranstaltungen auszeichnen. Gelegentliche Angebote rechtfertigen kein regelmäßiges ÖPNV-Angebot. Die Ergebnisse sind in nachfolgender Abbildung 37 dargestellt.

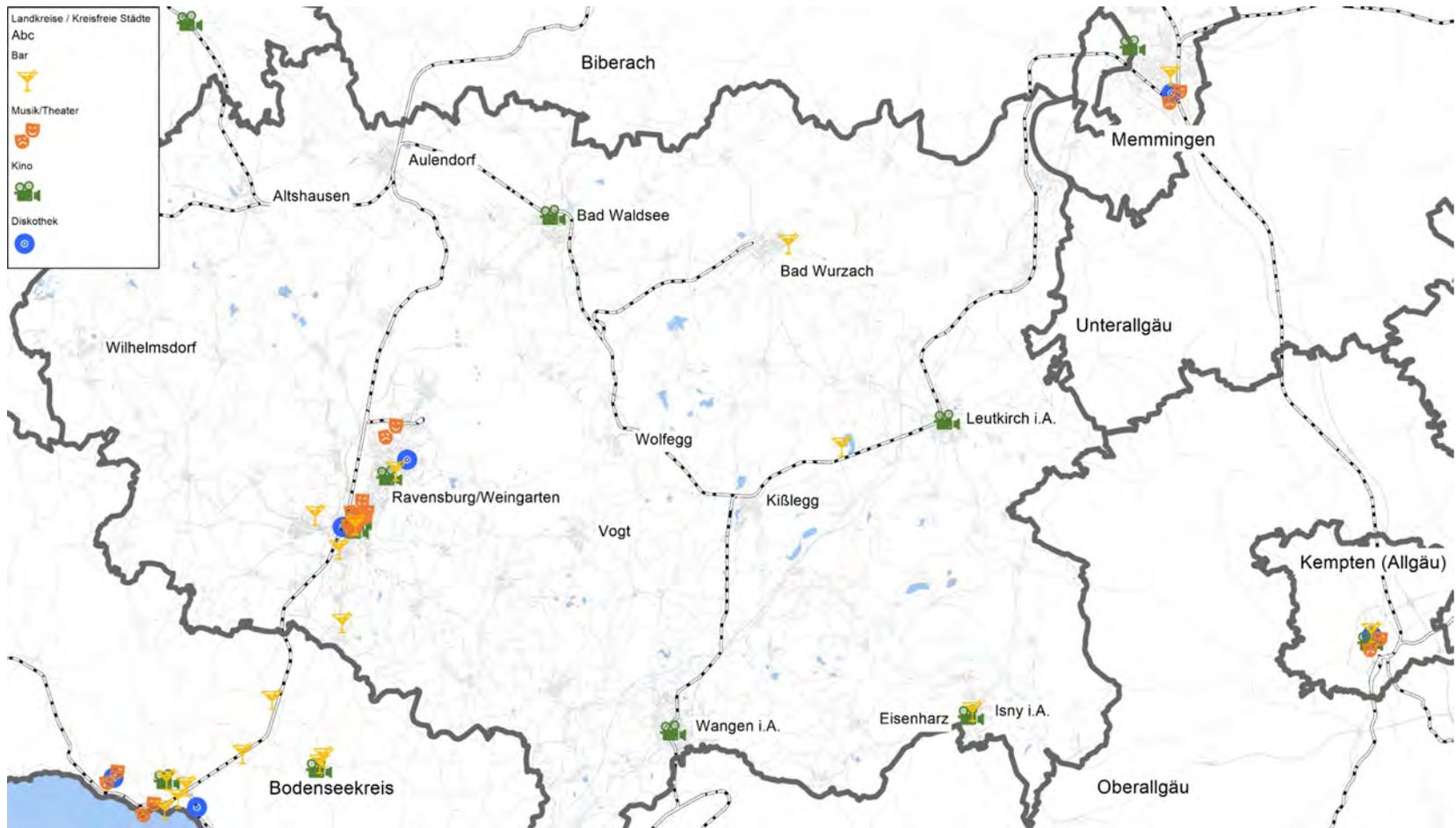


Abbildung 37: Übersicht Einrichtungen mit regelmäßigen Öffnungszeiten und Veranstaltungen am späten Abend im Landkreis Ravensburg und Umgebung

Es ist deutlich zu erkennen, dass der Großteil der relevanten Einrichtungen sich im Schussental mit Weingarten, Ravensburg, Meckenbeuren, Tettnang und Friedrichshafen konzentriert. Darüber hinaus existieren in den Städten einzelne Angebote, verstärkt in Memmingen und Kempten. Zur Bedienung der Einrichtungen im Schussental am späten Freitag- und Samstagabend hat der Bodenseekreis eine Buslinie geplant und sieht deren Betrieb vor, das genaue Datum der Realisierung ist derzeit nicht bekannt. Für die Stadt Ravensburg wurden die letzten Verbindungen in das Umland am späten Freitag- und Samstagabend analysiert und in Abbildung 38 dargestellt. Es zeichnet sich deutlich ab, dass die Stadt- und Regionalbuslinien derzeit bereits späte Fahrtmöglichkeiten, in der Regel nach 00:00 Uhr anbieten, selten jedoch nach 01:00 Uhr. Umsteigemöglichkeiten sind am Bahnhof Ravensburg eingeplant.

Zur besseren Vernetzung der Städte im Landkreis Ravensburg wurde ein neues Nachtbusnetz entworfen (siehe Abbildung 39). Es verbindet die größeren Städte und Ortschaften miteinander. Durch die Gestaltung der Buslinien als Ringlinien wird die Fahrleistung reduziert, bei gleichzeitiger akzeptabler Beförderungszeit und Verständlichkeit für den Fahrgast.

Ein Betrieb ist für die Nächte von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und auf Feiertage mit einer stündlichen Abfahrt mit wechselnder Richtung (120-Minuten-Takt) vorgesehen. Die Umsetzung wird zunächst als Probetrieb mit anschließender Evaluation empfohlen. Für den Betrieb ist von folgenden jährlichen Kosten auszugehen:

➤ Roter Ring:	180.000 €/Jahr
➤ Blauer Ring:	120.000 €/Jahr
➤ Grüner Ring:	80.000 €/Jahr
➤ Summe:	380.000 €/Jahr

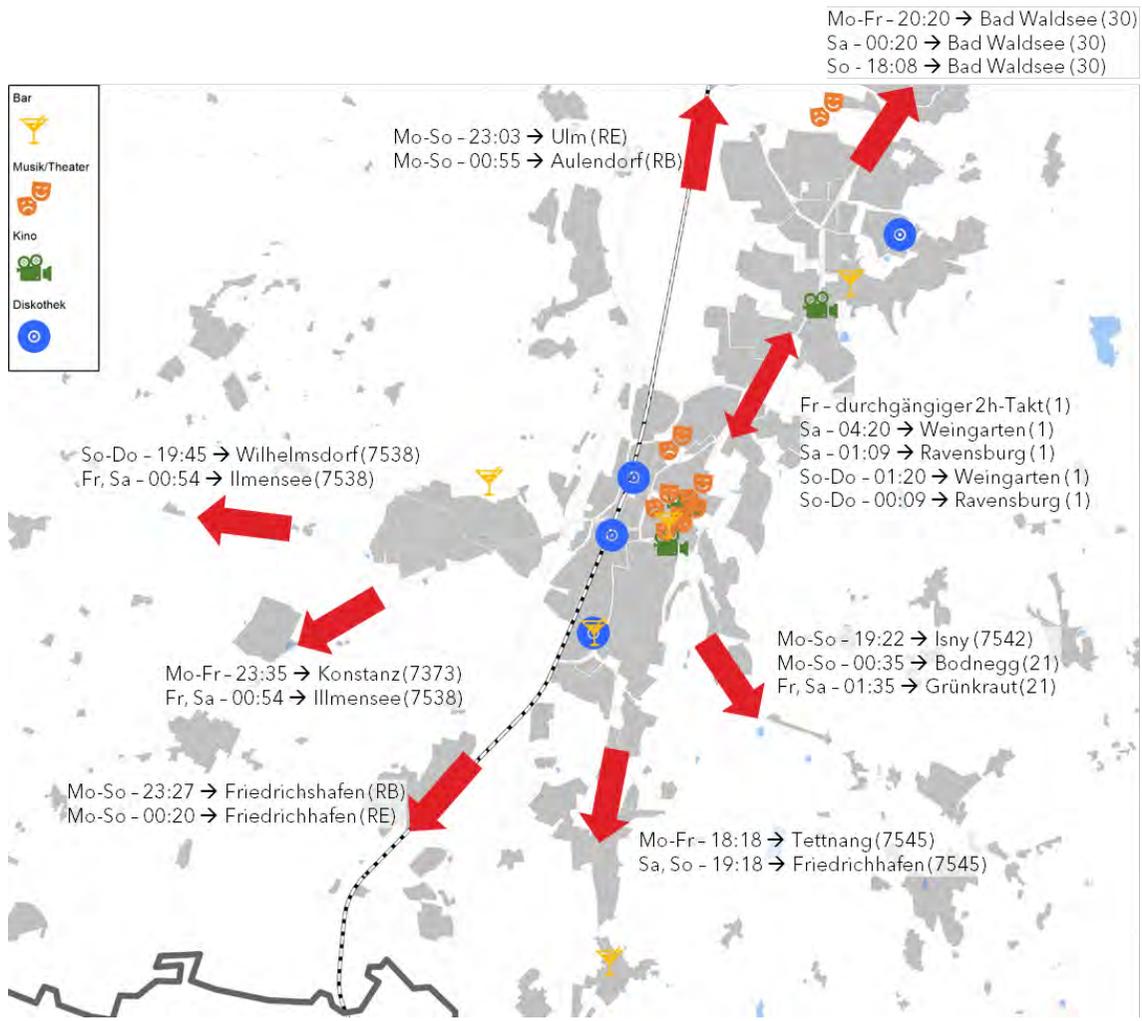


Abbildung 38: Detail: letzte Fahrtmöglichkeiten aus Ravensburg und Weingarten am Werktag und am Wochenende

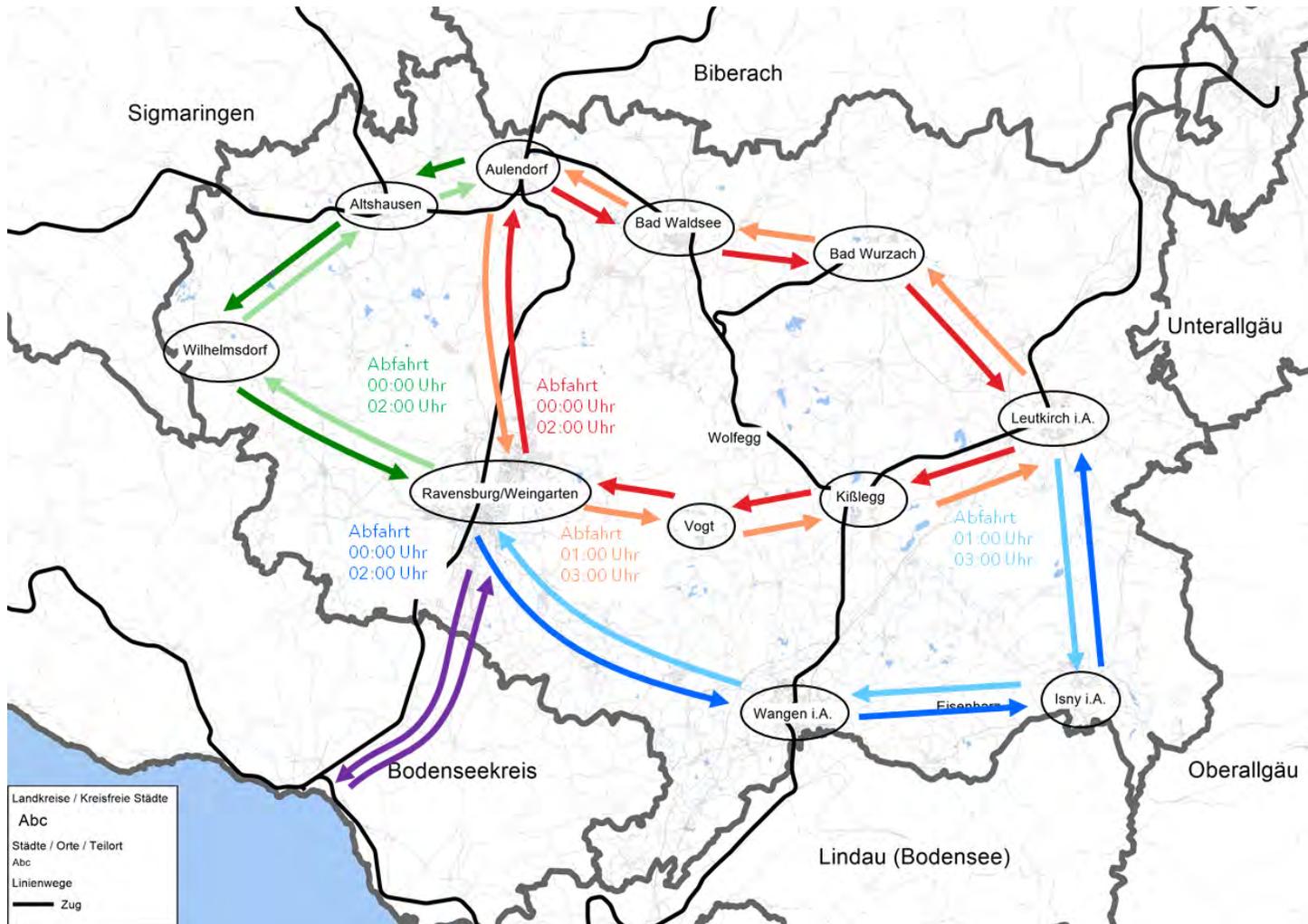


Abbildung 39: Konzept Nachtbusnetz für den Landkreis Ravensburg

7 Wirtschaftlichkeitsbewertung und Umsetzungskonzept

Aus den Planungen und Kostenermittlungen in den vorangegangenen Kapiteln ergeben sich insgesamt folgende voraussichtliche Zusatzkosten, die abhängig von Zeitpunkt, Art und Umfang der Umsetzung variieren können:

Bezeichnung Maßnahme	Kosten €/ Jahr
Umsetzung der geplanten Regiobusse	1.020.000
Anpassung der Taktverkehre und Einführung der Schnellbusfahrten	4.455.000
Nachtbusnetz in den Nächten <ul style="list-style-type: none"> - Freitag auf Samstag - Samstag auf Sonntag - auf Feiertage 	380.000
Flexible On Demand Verkehre <ul style="list-style-type: none"> - insgesamt für alle definierten Räume im Landkreis Ravensburg - bei einer Abrufungsquote von circa 25 % - Zunächst Erarbeitung Programm zur Umsetzung 	3.638.000
Summe	9.493.000

Tabelle 11: Übersicht Kosten aller Maßnahmen des ÖPNV-Konzeptes

Grundsätzlich sollte es Ziel sein, in Abhängigkeit von den lokalen Strukturen und Strömen, ein gleichwertiges ÖPNV-Angebot im Landkreis zu schaffen. Für eine Umsetzung der Maßnahmen sind eine Vielzahl an Kombinations- und Reihungsmöglichkeiten denkbar. Es ist davon auszugehen, dass mit der Verbesserung des ÖPNV-Angebots in der Hauptverkehrszeit die größten Effekte, im Sinne einer Steigerung der Fahrgastzahlen und damit der Erlöse, zu erzielen sind. Da für dieses Vorgehen das ÖPNV-Angebot aller überplanten Buslinien nahezu gleichzeitig angepasst werden müssten, würde so ein enormer Verwaltungs- und Abstimmungsaufwand entstehen, der bei den Anpassungen der anderen Verkehrszeiten erneut auftreten würde. Zielführender ist es, anhand folgender Kriterien Maßnahmen auf Ebene der Buslinien zu definieren und mittels einer Priorisierung in eine zeitliche Reihung zu bringen:

- Verkehrlicher Nutzen der Maßnahme
- Berücksichtigung Konzessionslaufzeiten je Buslinie oder Raum
- Dringlichkeit der Umsetzung aufgrund von aktuellen Problemen oder Anmeldefristen (beispielsweise Regiobuslinien)
- Beachtung von Abhängigkeiten und Synergien, die bei der Umsetzung zu erwarten sind oder sich aus anderen, beispielweise betrieblichen oder räumlichen Zusammenhängen, ergeben
- Berücksichtigung der räumlichen Verteilung und jeweiligen Bedeutung im Landkreis Ravensburg und der zusätzlich entstehenden Kosten

Priorität	Relation	Buslinie	Begründung und Umsetzung	Kosten in € / Jahr
1	Regiobus Ravensburg - Wangen	7542	Hohes Potenzial, Antrag wurde bereits gestellt, gemeinsame Umsetzung der Maßnahmen	380.000
1	Regiobus Wangen - Isny	7542		170.000
1	Regiobus Bad Wurzach - Leutkirch	7554	Umsetzung zur Optimierung der Anschlüsse auf die Allgäubahn ab Dezember 2021	170.000
2	Ravensburg - Bad Waldsee inkl. Schnellbus	30	Hohes Potenzial, schnelle Umsetzung als Regiobus möglich, gemeinsame Umsetzung aufgrund durchgängiger Fahrten	520.000
2	Regiobus Bad Waldsee - Bad Wurzach	7554		210.000
2	Regiobus Ravensburg - Tettngang	7545	Hohes Potenzial, Ende der Konzessionslaufzeit	90.000
2	Ravensburg - Altshausen	7573	Hohes Potenzial, gemeinsam bessere Anbindung des westlichen Landkreises, in beiden Fällen Ende der Konzessionslaufzeit	395.000
2	Ravensburg - Fronreute - Fleischwangen	10		395.000
2	Leutkirch - Isny	7551	Potenzial durch deutliche Fahrzeitverkürzung, Anbindung Allgäubahn	230.000
3	Ravensburg - Wolfegg	31	Ende der Konzessionslaufzeit, Aufbau neuer ÖPNV-Verbindung	390.000
3	Ravensburg - Wilhelmsdorf - Illmensee	7538	Hohes Potenzial, Anbindung westlicher Landkreis, neues Verkehrskonzept seit 2019	540.000
3	Ravensburg - Vogt - Wangen / Kißlegg	7535	Bessere Anbindung des Allgäus, Verbesserung und Aufbau neuer ÖPNV-Verbindung	610.000
3	Kißlegg - Wolfegg - Ravensburg	Neu	Bessere Anbindung des Allgäus	325.000
4	Ravensburg - Wolperts- wende	20	Guter bestehender Fahrplan, wenig zusätzliches Potenzial	90.000
4	Tettngang - Wangen	7547	Wenig zusätzliches Potenzial, Ende der Konzessionslaufzeit	220.000
4	Ravensburg - Wolfegg - Bad Wurzach	7534	Erst Umsetzung und Evaluation der Buslinie 7554 und Schnellbuslinie 30	555.000
4	Wangen - Neuravensburg - Oberreitnau	19/192	Wenig zusätzliches Potenzial	185.000

Tabelle 12: Übersicht Kosten und Priorisierung der geplanten Taktverkehre je Buslinie

Je Priorisierungsstufe ergeben sich folgende Kosten und vorgesehene Zeiträume für die Umsetzung der Maßnahmen (siehe auch räumlich Darstellung der Priorisierung je Buslinie in Abbildung 40):

- Priorität 1: 720.000 €/ Jahr, Umsetzung bis Ende 2021
- Priorität 2: 1.840.000 €/ Jahr, Umsetzung bis Ende 2023
- Priorität 3: 1.865.000 €/ Jahr, Umsetzung bis Ende 2026
- Priorität 4: 1.050.000 €/ Jahr, Umsetzung 2027 und folgende
- Parallel: Aufstellung Konzept zur Realisierung der Flexiblen On Demand Verkehre und zeitnahe erste Umsetzungen
- Parallel: Einrichtung Nachtbuslinien als Probetrieb abhängig von Bedarf

Zunächst ist eine Umsetzung der Regiobuslinien geplant. Diese sind für Buslinien mit hohem Potenzial vorgesehen, können schnell beantragt werden und bieten aufgrund der Förderung des Landes (50% des Defizites) für den Landkreis Ravensburg eine günstige Lösung für eine erste deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes. Anschließend werden Maßnahmen mit hohen Potenzialen zur Umsetzung empfohlen, die sowohl eine Verbesserung für die Anbindung des westlichen Landkreises als auch des Allgäus vorsehen. Dabei lassen sich die Maßnahmen in den Korridoren Ravensburg - Bad Waldsee - Bad Wurzach und Ravensburg - Altshausen / Fronreute - Fleischwangen aufgrund ihrer räumlichen und betrieblichen Zusammenhänge sehr gut gemeinsam umsetzen. Danach ist die Realisierung der Maßnahmen geplant, bei denen ein geringeres Potenzial erwartet wird, das bestehende Angebot bereits gut ist oder die als Ergänzung zu anderen Maßnahmen mit höherer Priorität zu sehen sind.

Die Schülernachfrage wird mit dem bestehenden Angebot aller Kategorien abgedeckt. Die Planungen zur Verbesserung des ÖPNV wurden mit Blick auf die derzeitigen Fahrgäste und ganz besonders mit dem Ziel, neue Fahrgäste (Grundlage Pendler- und Pkw-Ströme) zu gewinnen, durchgeführt. Daher ist aus fachlicher Sicht die obenstehende Reihenfolge und Clusterung der zusätzlichen Verkehre sinnvoll.

Eine Umsetzung der Flexiblen On Demand Verkehre ist parallel zu den anderen Maßnahmen möglich und sinnvoll. Eine Priorisierung von Räumen oder konkreten Umsetzungskonzepten wird nicht vorgenommen, da die Entscheidung über eine Einführung gemeinsam zwischen dem Landkreis Ravensburg und den Gemeinden erfolgen soll. Daher ist es notwendig, mit hoher Priorität entsprechende Richtlinien durch den Landkreis aufzustellen. Erfahrungsgemäß ist eine Abrufung der Fahrten von 100% (Fahrtenzahl und Wegstrecke) nicht zu erwarten, es ist eher mit etwa 25% und den damit verursachten Kosten zu rechnen. Aus fachlicher Sicht sind folgende Räume aufgrund bekannter Fragestellungen für die schnelle Einführung prädestiniert:

- Gemeindeverwaltungsverband Altshausen (disperse Verteilung kleiner Siedlungsagglomerationen, die ÖPNV-Achsen erschließen Ortschaften am Rand des Gemeindeverwaltungsverbandes, bestehende Linien haben unterschiedliche, spezielle Aufgaben)
- Die Gemeinde Ebersbach-Musbach wird nur von Buslinien der Kategorie 3 bedient und profitiert daher von keiner der geplanten Maßnahmen im Buslinienverkehr. Daher sollte eine bessere Anbindung an die umliegenden Städte Aulendorf und Altshausen (gegebenenfalls auch Bad Saulgau und Bad Schussenried) mittels Flexiblen On Demand Verkehren realisiert werden
- Östliches Gemeindegebiet Bad Wurzach (Dietmanns, Hauerz, Seibrantz, Gosoldshofen) mit vergleichsweise großen Siedlungen im Ergänzungsnetz. Neben einer Verbesserung der Anbindung an die Stadt Bad Wurzach und die dortigen ÖPNV-Achsen ist eine bessere Anbindung an die Schiene, beispielsweise in Aichstetten, sinnvoll
- Kompensation der Herabstufung der Buslinie 7549. Die Buslinie 7550 hat ein gutes Angebot, aber die Querverbindung Kißlegg - Zaisenhofen - Waltershofen könnte sehr gut durch Flexible On Demand Verkehre verbessert werden, ebenso wie die Verbindung Immenried - Kißlegg.
- Erschließung des Wangener Stadtteils Schomburg, insbesondere des Teilortes Haslach mit vielen Einwohnern und einem unzureichendem ÖPNV-Angebot

Auf wichtigen Verbindungen über die Landkreisgrenze wurden Vorschläge zur Definition von Kategorien erarbeitet. Da von diesen Anpassungen nicht allein der Landkreis Ravensburg betroffen und auch zuständig ist, müssen diesbezüglich Gespräche mit den angrenzenden Landkreisen geführt werden.

Es sind keine Reduktionen bei den Planungen im ÖPNV-Konzept vorgesehen. Die Schülerverkehre und die darüberhinausgehenden Angebote der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) sowie die Fahrtenangebote auf den Achsen der Kategorie 1 und 2 bleiben bestehen. Es werden zusätzliche Verkehre in unterschiedlicher Ausprägung geplant. Bei Umsetzung dieser Planungen ist damit zu rechnen, dass neue Fahrgäste gewonnen werden können. Die resultierenden zusätzlichen Erlöse werden erfahrungsgemäß die Kosten nicht decken, realistisch ist eine Steigerung der Fahrgäste bei Verwirklichung aller Maßnahmen um circa 10%. Dieser Wert lässt sich aus ähnlich gelagerten Projekten ableiten.

Grundsätzlich sollte die Umsetzung der Planungen zeitnah angegangen werden. Letztendlich sind hierzu die Entscheidungen der Politik notwendig und die wirtschaftliche Lage des Landkreises muss dies zulassen. Es wird eine geeignete Priorisierung dargestellt, die neben diversen Faktoren die ermittelten zusätzlichen Potenziale und Möglichkeiten zur Umsetzung berücksichtigt. Parallel sollte das Konzept für die Flexiblen On Demand Verkehre erstellt und erste Fahrtenangebote realisiert werden. Das Nachtbusangebot kann je nach Bedarf parallel angegangen werden.



Abbildung 40: Räumliche Darstellung und Priorisierung je Buslinie

8 Anhang

8.1 Analyse und Planung je Stadt und Gemeinde

Je Stadt und Gemeinde werden die nachfolgenden die Einwohnerzahlen und -strukturen detailliert dargestellt und beschrieben. Die aufgeführten Einwohnerzahlen stammen aus der Abfrage der Einwohner je Teilort bei den Städten und Gemeinden. Bei den Angaben des Rangs der absoluten Einwohnerzahlen belegt die Stadt Ravensburg den ersten Platz, bei der Einwohnerdichte erreicht Weingarten den höchsten Wert. Nach der Beschreibung der Einwohnerstrukturen und deren Abdeckung durch die bestehenden ÖPNV-Angebote, wird jeweils die ermittelte Nachfragestruktur erläutert. Anschließend werden die wichtigen Potenziale und ihre Ausrichtung beschrieben und die vorgesehenen Anpassungen und Planungen je Stadt und Gemeinde benannt.

8.1.1 Achberg

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 1.718 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 30 (von 39)
- Dichte: 132 / km² (im Vergleich ein mittlerer Wert im Landkreis Ravensburg)

Verteilung:

- Hauptort mit der größten Einwohnerkonzentration ist Esseratsweiler an der Achse Wangen - Oberreitnau mit der Kategorie 2 (Buslinie 19, ergänzt durch Buslinie 192 (Kategorie 3))
 - Die übrigen Einwohner verteilen sich auf mehrere Weiler:
 - Doberatsweiler und Pechtensweiler liegen ebenfalls an der Achse Wangen - Oberreitnau mit der Kategorie 2 (Buslinie 19, ergänzt durch Buslinie 192 (Kategorie 3))
 - Siberatsweiler, Duznau, Isigatweiler und Baid werden durch die Buslinie 192 der Kategorie 3 bedient
- ⇒ Die Einwohner der kleinen Gemeinde sind neben Esseratsweiler über viele kleine Siedlungen verteilt, weisen damit eine disperse Verteilung mit kleinen Schwerpunkten auf.

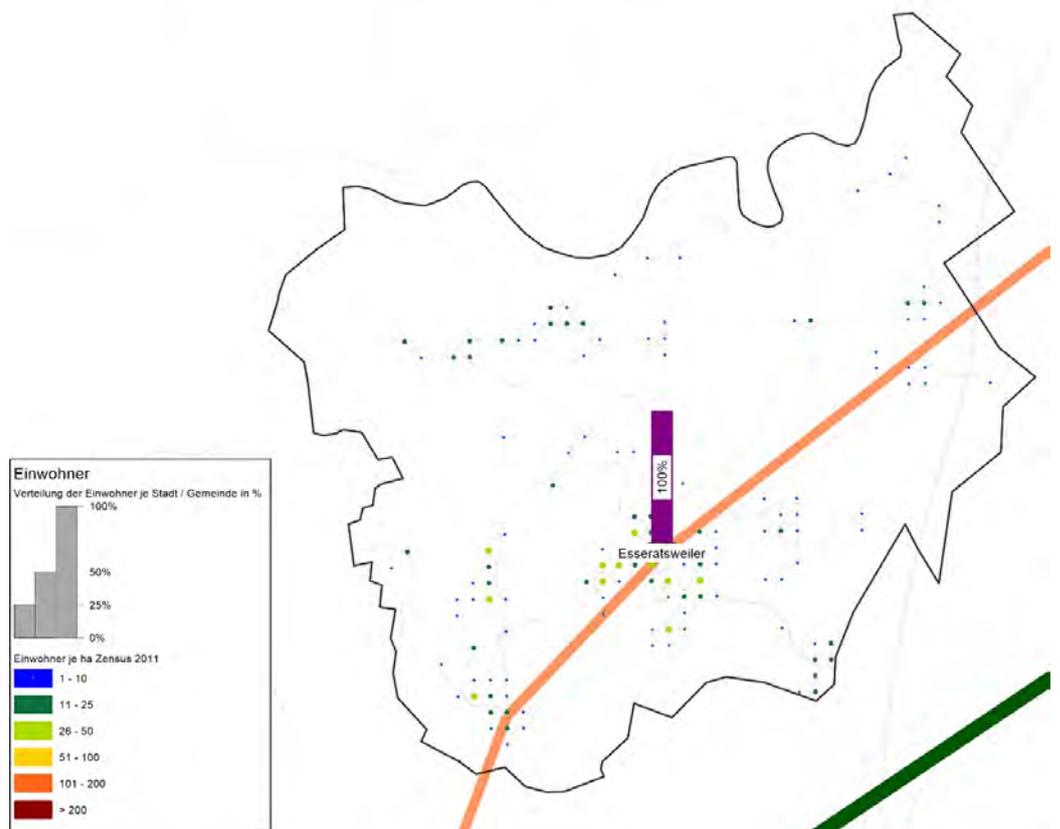
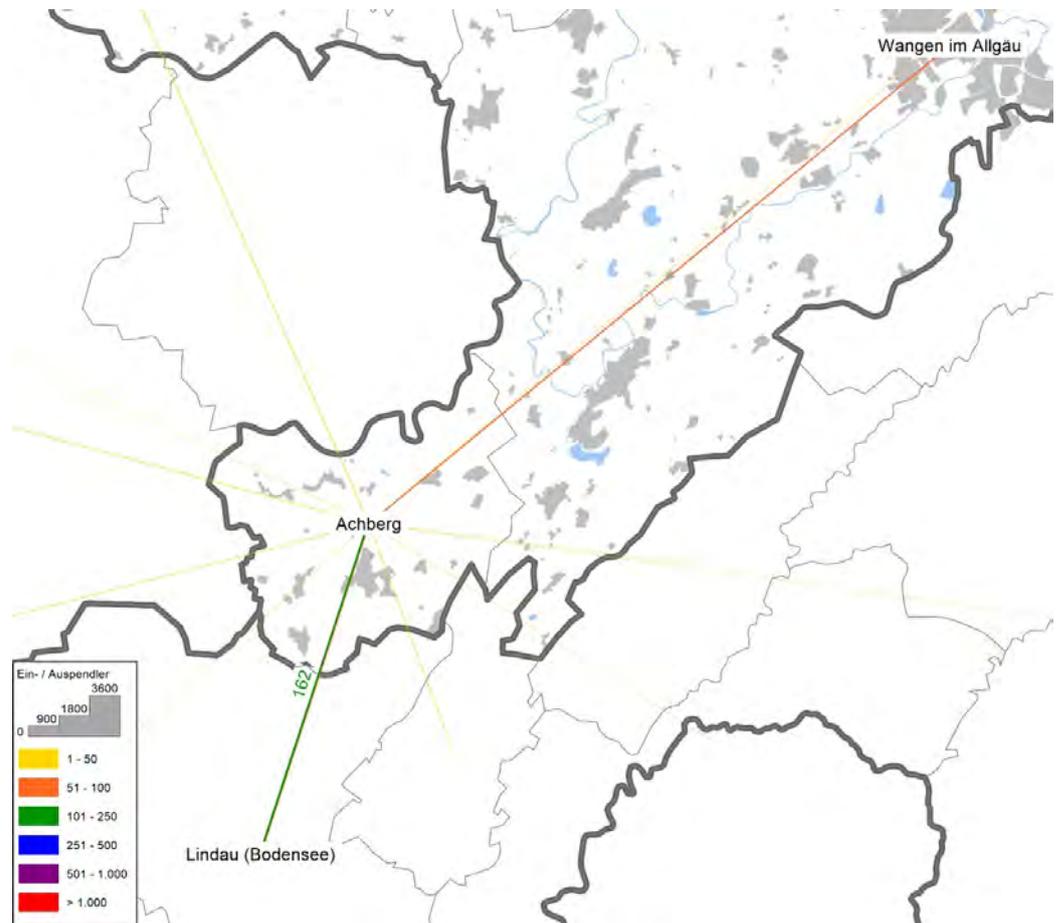


Abbildung 41: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Achberg

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 42: Ein- und Auspendler der Gemeinde Achberg

Aufgrund der niedrigen Einwohnerzahlen der Gemeinde Achberg existieren auch keine großen Pendlerströme, die als Potenzial für den ÖPNV gewertet werden können.

- Entsprechend der geographischen Lage und den existierenden Verkehrsachsen (BAB 96 und L2374) sind die vorhandenen Ströme Richtung Wangen und Lindau ausgerichtet. Diese werden durch die Buslinie 19 und 192 der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) abgedeckt. Die Buslinie 19 hat in Oberreitnau Anschluss an den Stadtbus Lindau, damit ist eine umsteigefreie Verbindung Oberreitnau - Wangen gegeben sowie eine Verbindung Lindau - Wangen mit einem Umstieg.



Abbildung 43: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Achberg

Die Ausrichtung und Größenordnung der Pkw-Ströme entsprechen den Pendlerströmen.

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Achberg: 19, 192

Durch die definierten Achsenkategorien werden die Pendlerbeziehungen gut bedient. Es werden keine Anpassungen in der Einteilung der Achsenkategorien vorgesehen, wichtige Ansatzpunkte sind:

- Die Anbindung der Weiler an die Buslinie 19 (Kategorie 2) beziehungsweise Richtung Wangen (Buslinie 7542 Kategorie 1+ und Schiene) soll durch Flexible On Demand Verkehre verbessert werden.
- Bei Realisierung der neuen Bahnhaltepunkte im Landkreis Lindau sollte die Buslinie 19 so in ihrer Kategorie definiert und in ihrem Angebot angepasst und abgestimmt werden, dass in Oberreitnau ein regelmäßiger Umstieg von und nach Lindau attraktiv ist. Damit würde für alle Orte südlich von Wangen im Landkreis Ravensburg eine weitere Verbesserung im ÖPNV Richtung Lindau erzielt.

8.1.2 Aitrach / Aichstetten

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 2.672/2.835 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 28/27 (von 39)
- Dichte: 89 bzw. 83 / km² (im Vergleich ein niedriger Wert im Landkreis Ravensburg)

Verteilung:

- Die Einwohner in den Gemeinden Aitrach und Aichstetten konzentrieren sich eindeutig auf die zwei Kernorte entlang der Kategorie 1 Achse (Schiene) parallel zur Autobahn.
 - Daneben existiert jeweils ein kleiner Teilort (Mooshausen 10% Einwohner und Altmannshofen) ohne Schienenhalt (Buslinien 7569 und 7552 der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz)).
- ⇒ Die Einwohnerkonzentrationen sind gut durch den ÖPNV angeschlossen, daneben existieren nur wenige disperse Einzelsiedlungen.

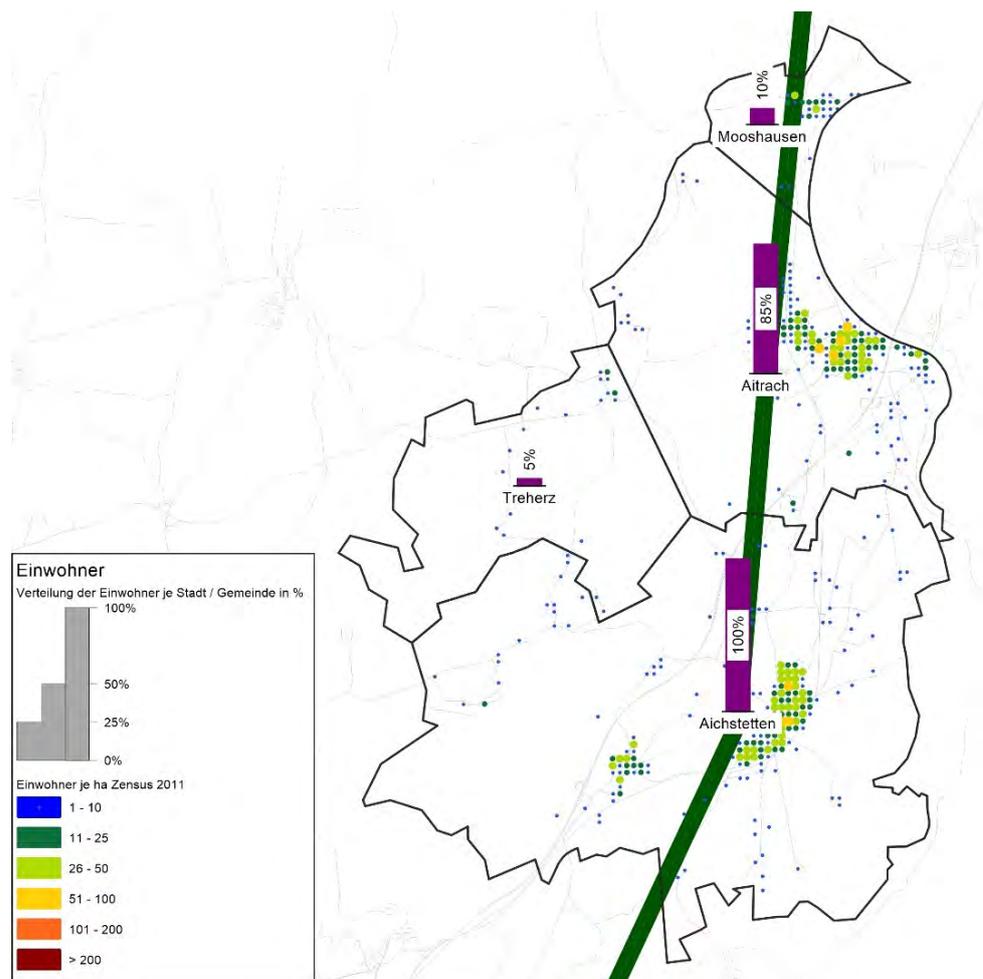
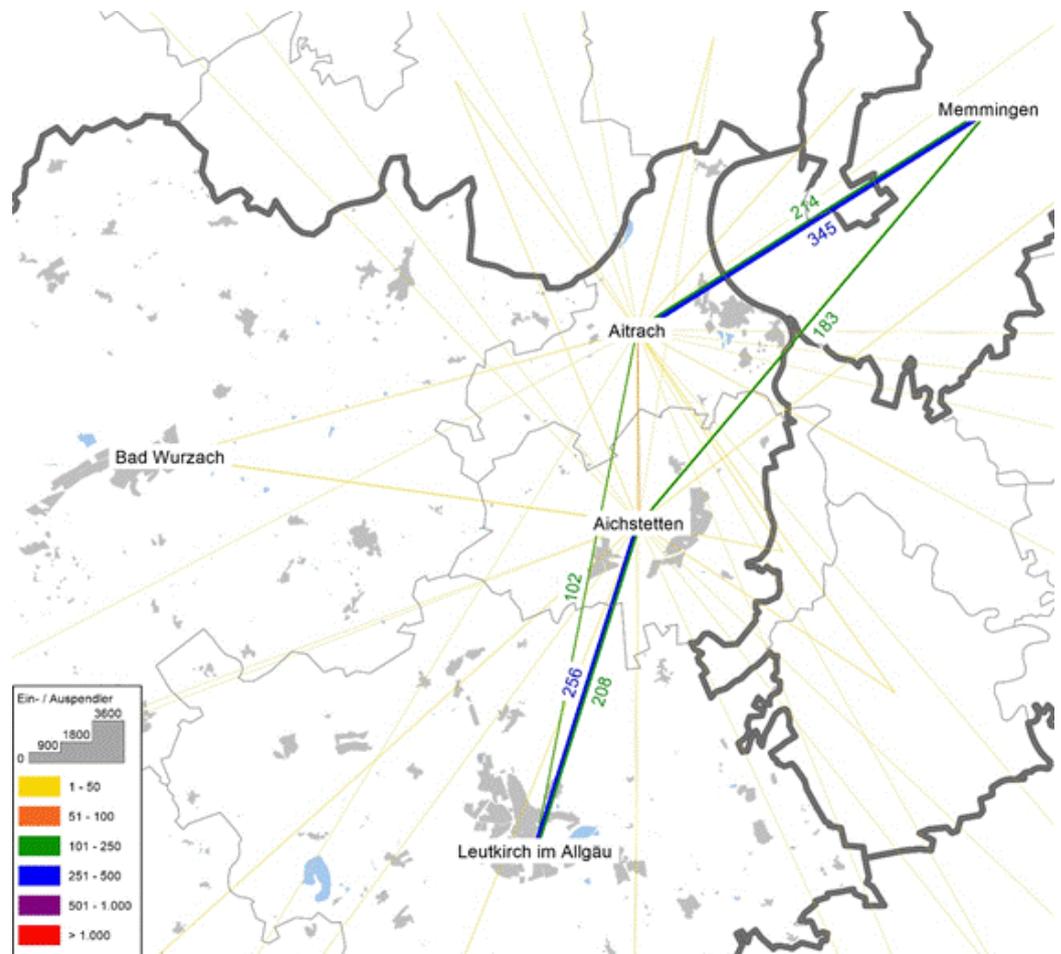


Abbildung 44: Räumliche Verteilung der Einwohner in den Gemeinden Aitrach und Aichstetten

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 45: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Aitrach und Aichstetten

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Memmingen: Kategorie 1 (Schiene)
- Leutkirch: Kategorie 1 (Schiene)

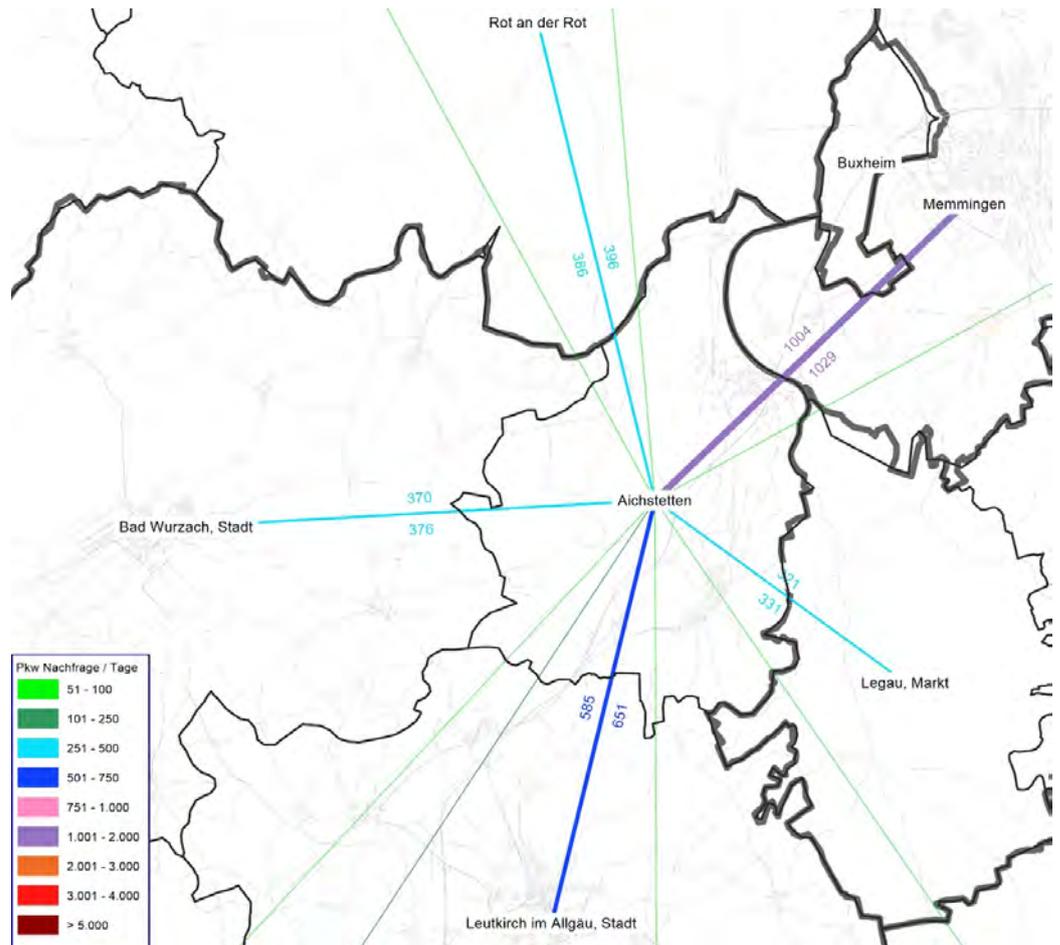


Abbildung 46: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Aitrach und Aichstetten

Ausrichtung und Größenordnung der Pkw-Ströme entsprechen den Pendlerströmen, Abweichungen sind:

- Memmingen: höhere Nachfrage als Pendlerströme, wird über Kategorie 1 Schiene abgedeckt, kein Handlungsbedarf.

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Aitrach und Aichstetten: 60, 7552, 7569.

Durch die definierten Achsenkategorien werden die Pendlerbeziehungen gut bedient. Durch das Schienenangebot und die Buslinie 7569 werden die Orte gut erschlossen. Sinnvolle Anpassung zur Verbesserung im ÖPNV sind:

- Verbesserungen bei der Vernetzung der Teilorte untereinander, bei Zubringerverkehren zur Schiene oder bei der Schaffung von Querverbindungen (beispielsweise nach Bad Wurzach) mittels Flexibler On Demand Verkehre.

8.1.3 Altshausen (Gemeindeverwaltungsverband ohne Ebersbach-Musbach)

Einwohner

- ▶ gemeldeter Stand 12.2017: 9.680 Mittelwert: 7.390 (Lk RV)
Altshausen: 21 (von 39) und Einzelgemeinden ohne Altshausen im Gemeindeverwaltungsverband Rang: 31 - 39
- ▶ Dichte: im Mittel 87 / km² (im Vergleich niedriger Wert im Landkreis Ravensburg)

Verteilung:

- ▶ Die Gemeinden des Gemeindeverwaltungsverbandes Altshausen weisen, im Vergleich mit den übrigen Gemeinden im Landkreis Ravensburg eine sehr kleinteilige Struktur auf. Daher werden diese gemeinsam betrachtet.
- ▶ Größter Siedlungsschwerpunkt ist Altshausen (4.116 Einwohner) mit den Achsen der Kategorie 1 Richtung Aulendorf (Schiene) und Bad Saulgau (Schiene und Buslinie 7573 Kategorie 2 und weitere). Die Achse nach Weingarten / Ravensburg ist als Kategorie 2 (Buslinie 7573) definiert.
- ▶ Alle weiteren Gemeinden werden über Buslinien der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) bedient. Größere Einwohnerkonzentrationen und deren bedeutenden Buslinien sind derzeit:
 - ▶ Hoßkirch (741 Einwohner): Buslinie 7567 (Bad Saulgau - Ostrach - Pfullendorf)
 - ▶ Königseggwald (674 Einwohner): Buslinie 7567 (Bad Saulgau - Ostrach - Pfullendorf) und Buslinie 40 (Ostrach - Wilhelmsdorf)
 - ▶ Riedhausen (649 Einwohner): Buslinie 40 (Ostrach - Wilhelmsdorf)
 - ▶ Ebenweiler (1.208 Einwohner): Stadtbus Ravensburg Weingarten 10 (über Fronhofen nach Ravensburg), ergänzt durch Buslinie 240 (Altshausen - Fleischwangen - Wilhelmsdorf) und Buslinie 290 (Altshausen - Fleischwangen)
 - ▶ Fleischwangen (677 Einwohner): Stadtbus Ravensburg Weingarten 10 (über Ebenweiler und Fronhofen nach Ravensburg), ergänzt durch Buslinie 240 (Altshausen - Fleischwangen - Wilhelmsdorf) und Buslinie 290 (Altshausen - Fleischwangen)
- ⇒ Das Gebiet des Gemeindeverwaltungsverbandes ist geprägt durch die genannten Siedlungsschwerpunkte und einige weitere kleine Siedlungen. Trotzdem ist eine feine, flächendeckende Verteilung der Einwohner, wie sie im süd-östlichen Landkreis vorherrscht, hier nicht anzutreffen.

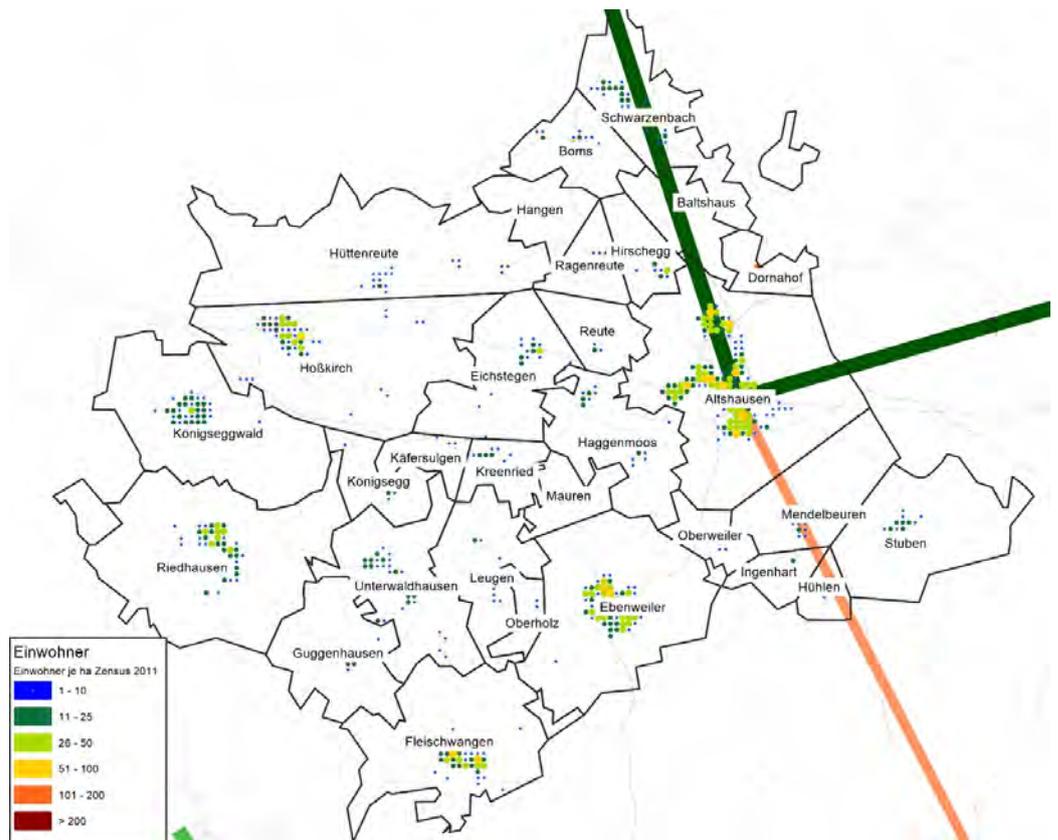
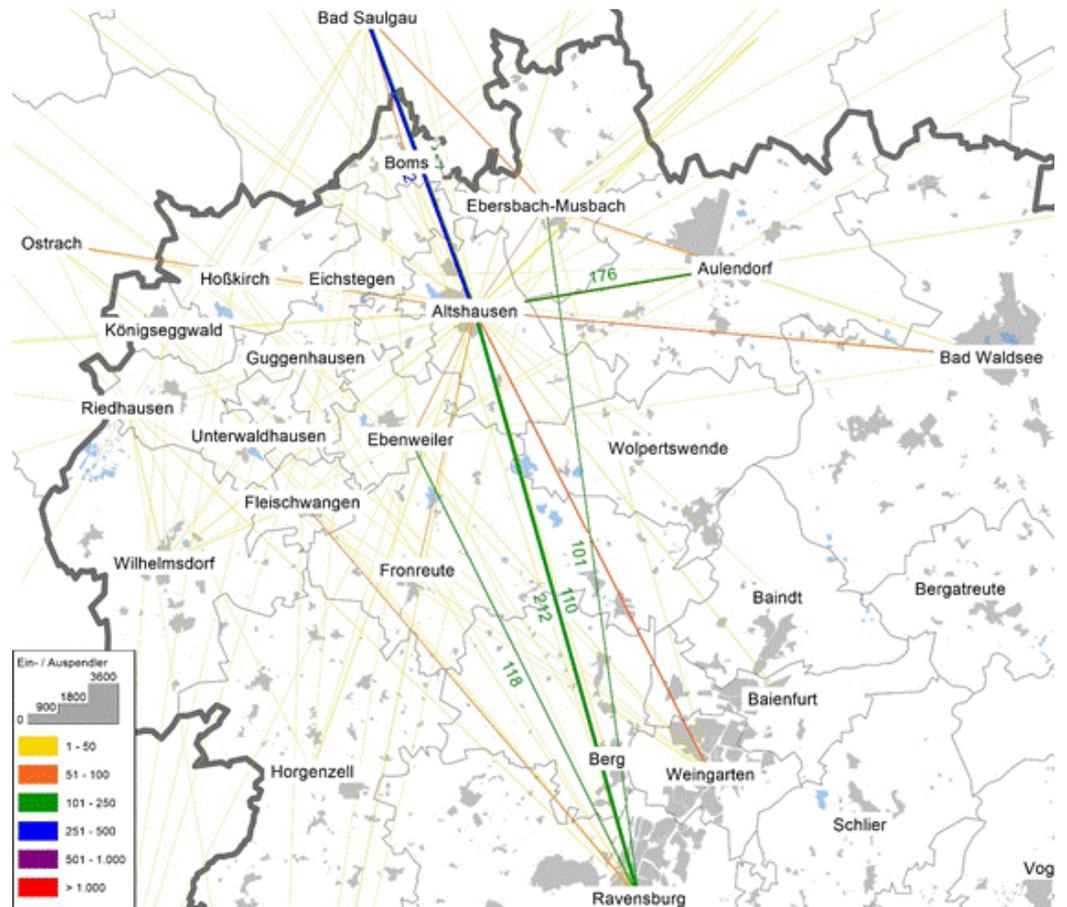


Abbildung 47: Räumliche Verteilung der Einwohner im Gemeindeverwaltungsverband Altshausen ohne Ebersbach-Musbach

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 48: Ein- und Auspendler 2018 des Gemeindeverwaltungsverbands Altshausen ohne Ebersbach-Musbach

Bei Betrachtung der Pendlerströme je Gemeinde des Gemeindeverwaltungsverbandes, beziehen sich die größeren Ströme auf die Gemeinde Altshausen.

- Altshausen - Bad Saulgau und Aulendorf wird über die Schiene abgedeckt
- Altshausen - Ravensburg / Weingarten: Achse Kategorie 2 (Buslinie 7573).
- Ebenweiler und Fleischwangen - Ravensburg: Stadtbus Ravensburg Weingarten 10
- Insgesamt sind viele kleine Ströme zu erkennen, die eine Bündelung für den ÖPNV erschweren.

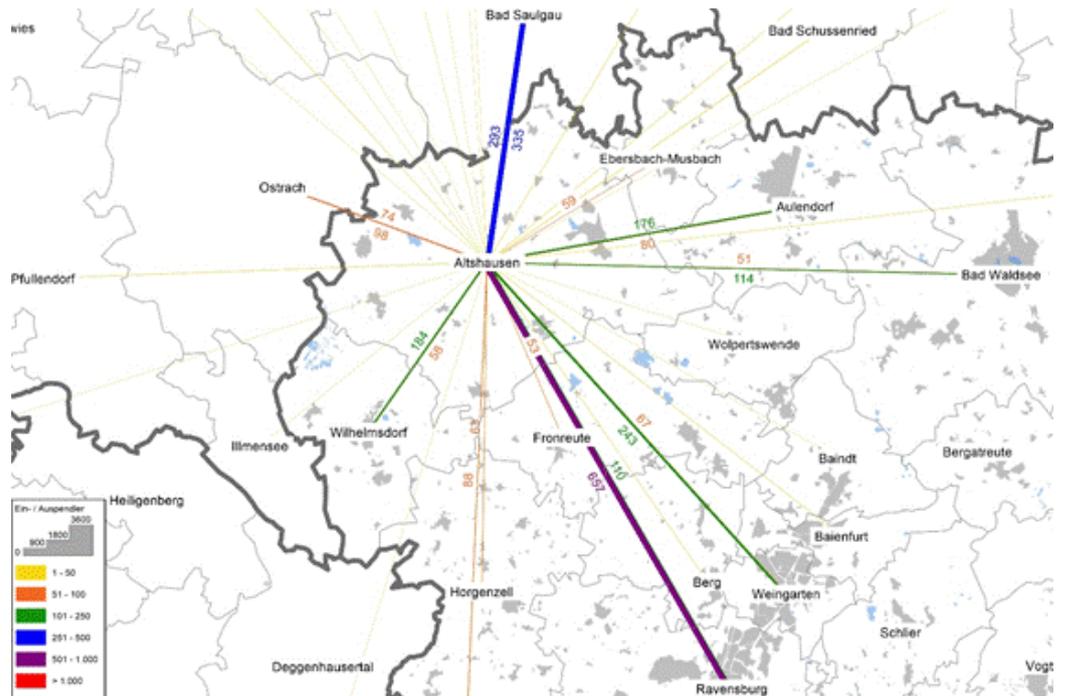


Abbildung 49: Ein- und Auspendler 2018 des Gemeindeverwaltungsverbands Altshausen ohne Ebersbach-Musbach, aggregiert

Für einen besseren Vergleich mit den anderen Gemeinden im Landkreis und eine einheitliche Betrachtungsweise, werden die Pendlerströme für das Gebiet des Gemeindeverwaltungsverband ohne Ebersbach-Musbach zusätzlich gebündelt betrachtet.

- Es bildet sich in der Summe ein relevanter Strom nach Ravensburg / Weingarten, der überwiegend wie oben beschrieben durch die Buslinie 7573 und Stadtbus Ravensburg Weingarten 10 bedient wird.
- Die Relation Bad Saulgau wird durch die Schiene bedient, wo nötig wird diese durch Busse als Zu- und Abbringer im Gemeindeverbandsgebiet ergänzt.

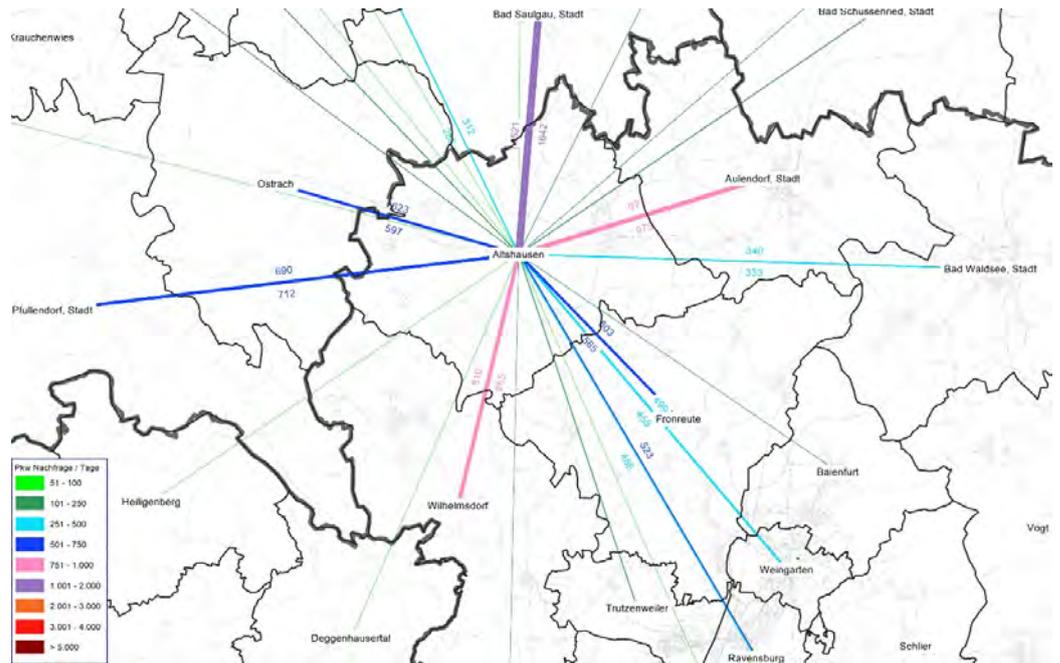


Abbildung 50: Pkw-Ströme bezogen auf den Gemeindeverwaltungsverbands Altshausen

Ausrichtung und Größenordnung der Pkw-Ströme entsprechen weitestgehend den Pendlerströmen, Abweichungen sind:

- Die Pkw-Ströme Richtung Ravensburg sind etwas geringer und weniger gebündelt, passen aber in der Ausrichtung zu den Pendlerströmen.
- Pkw-Ströme Richtung Wilhelmsdorf, Ostrach und Pfullendorf sind im Vergleich etwas höher als bei den Pendlerströmen, dennoch handelt es sich um viele kleinere, gebündelte Ströme. Diese sind im ÖPNV schwer zu bedienen und werden derzeit durch mehrere Linien abgedeckt (beispielsweise nach Wilhelmsdorf durch die Buslinien 40 und 240).

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gebiet des Gemeindeverwaltungsverband Altshausen: 40, 240, 290, 670 (Bürgerbus), 7567, 7567.1, 7570, 7570.1, 7573, 7573.1, Stadtbus Ravensburg Weingarten 10.

Die bisherige Achsenstruktur entspricht überwiegend den Nachfrageströmen, sinnvolle Anpassungen sind:

- Definition der Achse Altshausen - Blitzenreute - Staig - Weiler - Ettishofen - Weingarten / Ravensburg (Buslinie 7573) als Kategorie 1 Achse, aufgrund hohen Potenzials und ab Blitzenreute mit bereits gutem Angebot (derzeit Einsatz von Verstärkerbussen). Direkte Verbindung aus den Ortschaften sowohl nach Weingarten als auch Ravensburg. Überlagerung mit Buslinie 10 im Abschnitt Blitzenreute - Staig - Weiler - Ettishofen vorgesehen. Die Verbindung Altshausen - Weingarten / Ravensburg ist über die Schiene umwegig, daher Verbesserung durch Hochstufung Buslinie 7573 auf Kategorie 1 Achse, der Abschnitt Altshausen - Bad Saulgau wird primär über die Schiene abgedeckt.
- Definition des Abschnitts Fleischwangen - Ebenweiler - Fronhofen (nördlicher Ast des Stadtbus Ravensburg Weingarten 10) als Kategorie 2 Achse. Im Vergleich geringes Potenzial, aber wichtige Verbindung. Die Buslinie erbringt bereits ein gutes Angebot und übernimmt die Funktion einer Achse im Landkreis, vergleichbar anderer Achsen wie beispielweise Buslinie 31 (Weingarten / Ravensburg - Wolfegg). Im Weiteren wird der Abschnitt Fronhofen - Ravensburg (südlicher Ast Buslinie 10) als Kategorie 1 Achse im Rahmen eines Modellprojektes definiert (siehe Planungen Gemeinde Fronreute).
- Definition der Achse Bad Saulgau - Ostrach - Pfullendorf (Buslinie 7567) über Hoßkirch und Königseggwald als Kategorie 2 (> 500 Pendler je Richtung). Das Angebot weist bereits einen Grundtakt auf, im Vergleich zu möglichen Pkw-Fahrzeiten sind die Fahrten der Buslinie 7567 umwegig. Eine gute Verknüpfung aus den anderen Gemeinden an diese Buslinie würde den ermittelten Pkw-Ströme Richtung Ostrach und Pfullendorf entsprechen.
- Die Reaktivierung der Räuberbahn im Regelbetrieb könnte ebenfalls die Achse Altshausen - Ostrach - Pfullendorf stärken, allerdings sind die Potenziale und Aussichten eher gering (siehe Projekt „Landesweite Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Schienenstrecken“ des Landes Baden-Württemberg).
- Eine bessere Anbindung an die Linien höherer Kategorie und die Schiene mittels Flexibler On Demand Verkehre, ist für die Siedlungen an Buslinien der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) anzustreben.

8.1.4 Amtzell

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 4.238 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 19 (von 39)
- Dichte: 141 / km² (im Vergleich ein mittlerer Wert im Landkreis Ravensburg)

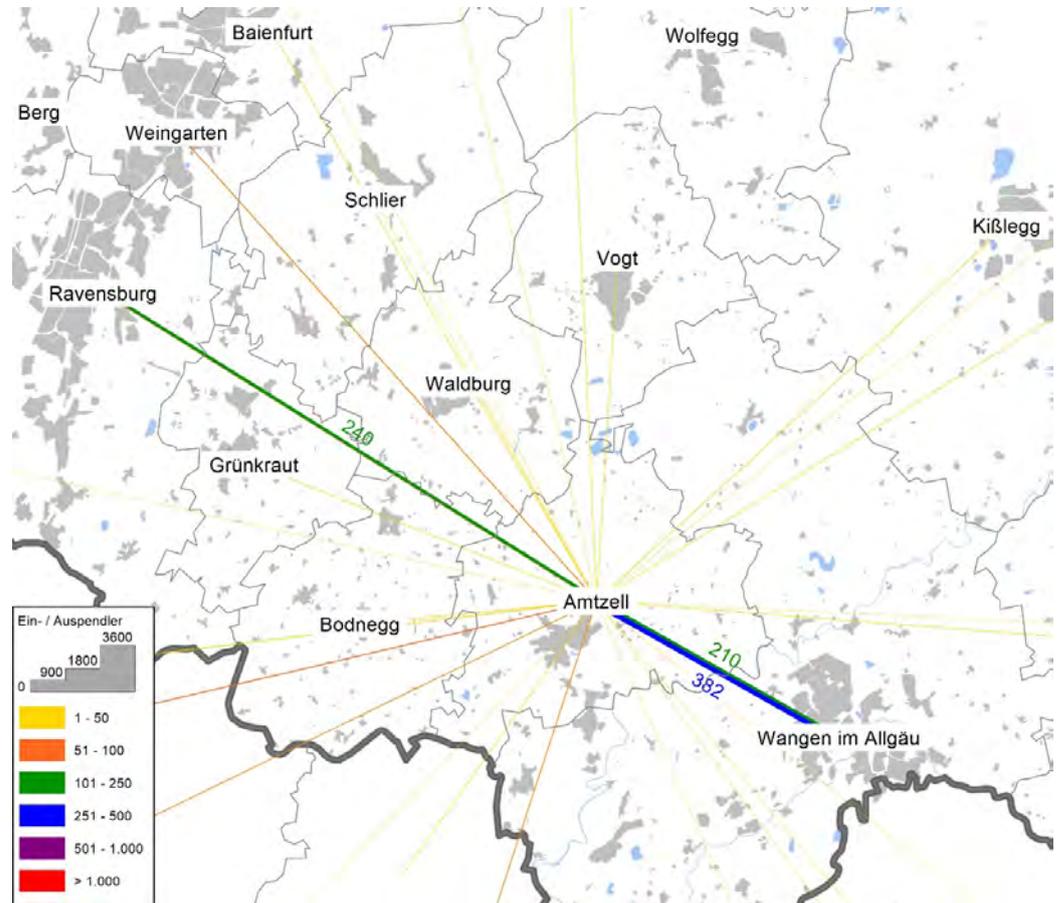
Verteilung:

- 91% der Einwohner leben im Ort Amtzell, dieser liegt an der Achse mit Kategorie 1 und wird sehr gut durch die Buslinie 7542 bedient
 - Einzelhöfe und Weiler liegen gleichmäßig verteilt über die gesamte Gemeindefläche, eine Erschließung ist im Linienverkehr nicht möglich
- ⇒ Sehr starke Konzentration auf den Ort Amtzell



Abbildung 51: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Amtzell

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 52: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Amtzell

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Wangen: Kategorie 1 (Buslinie 7542)

Beziehungen mit geringem ÖPNV-Potenzial:

- Ravensburg: Kategorie 1 (Buslinie 7542). Die Pendlerströme, die in Ravensburg umsteigen, müssen gebündelt betrachtet werden (Richtung Weingarten, Baienfurt, Friedrichshafen).

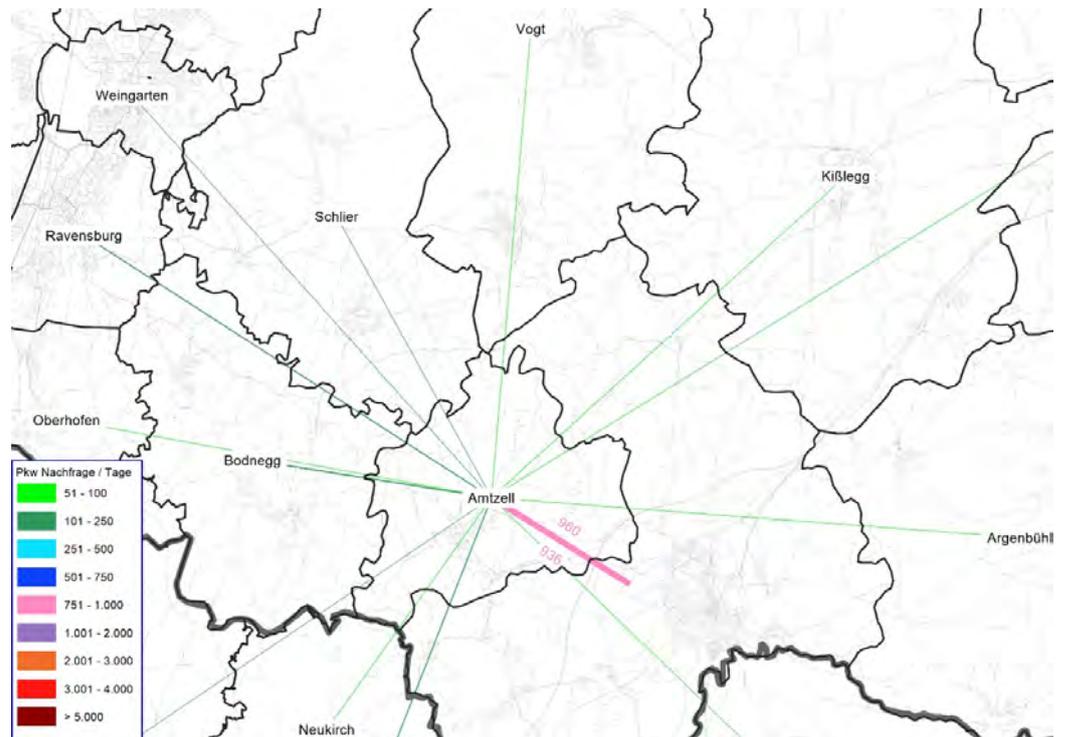


Abbildung 53: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinde Amtzell

Ausrichtung und Größenordnung der Pkw-Ströme entsprechen den Pendlerströmen.

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Amtzell: 101, 102, 103, 104, 105.1, 105.2, 7535, 7542, 7547.

Die bisherige Achsenstruktur entspricht den Nachfrageströmen, sinnvolle Anpassungen sind:

- ▶ Regiobus: Wangen - Ravensburg (Realisierung ab 12.12.2021 geplant): zusätzlich zum bestehenden Angebot der Buslinie 7542 als Schnellbus im 60-Minuten-Takt (damit Hochstufung der Relation auf Kategorie 1+ mit zwei Fahrten je Stunde da hohe Pendlerzahlen)

8.1.5 Argenbühl

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 6.481 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 11 (von 39)
- Dichte: 85 / km² (im Vergleich ein niedriger Wert im Landkreis Ravensburg)

Verteilung:

- Jeweils gut ¼ der Einwohner lebt in den Orten Argenbühl und Eglofs diese liegen entlang der Achse der Kategorie 1 (Buslinie 7542)
 - Ratzenried mit 21% der Einwohner liegt abseits der großen Achsen und wird durch Buslinien Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) bedient (einzelne Fahrten verschiedener Linien, insbesondere Buslinie 90 nach Wangen)
 - Die Teilorte Christazhofen (15% Einwohner), Göttlishofen (8% Einwohner) und Siggen (3% Einwohner) werden durch Buslinien Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) bedient (einzelne Fahrten verschiedener Linien, insbesondere Buslinie 90 nach Wangen)
- ⇒ Die Einwohner verteilen sich auf mehrere kleine Ortschaften. Eine Bedienung über eine Achse ist nur bei geeigneter Lage (Argenbühl und Eglofs) möglich. Eine Bündelung der Nachfrageströme (Pendler, Pkw) ist schwierig.

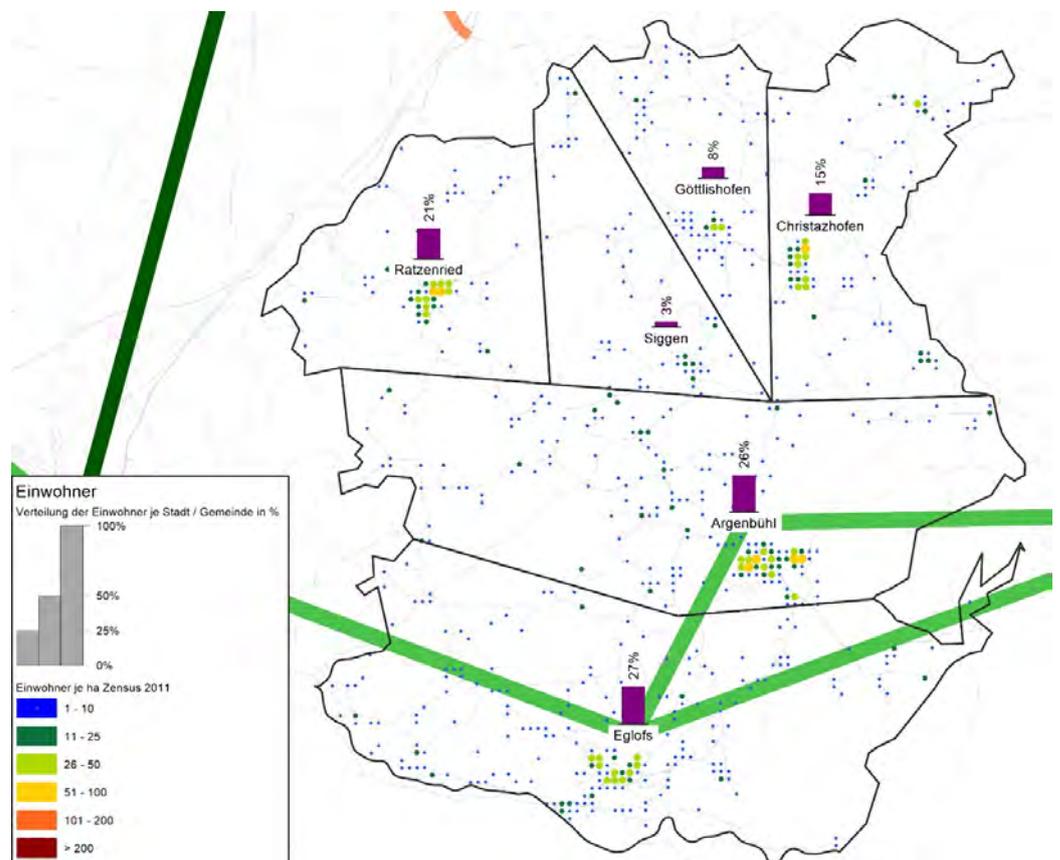
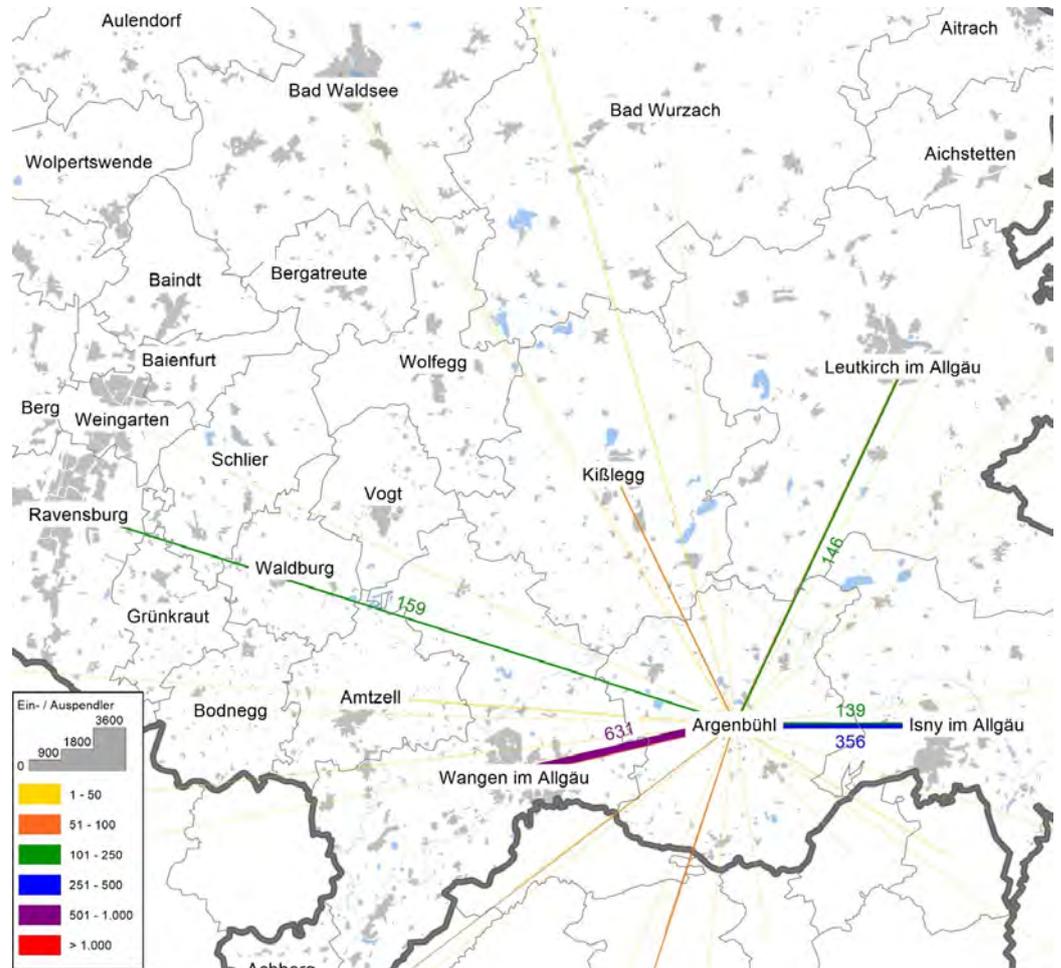


Abbildung 54: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Argenbühl

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit
Abbildung 55: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Argenbühl

Beziehungen mit hohem ÖPNV-Potenzial:

- Wangen und weiter nach Ravensburg: Kategorie 1 (Buslinie 7542)

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Isny: Kategorie 1 (Buslinie 7542)

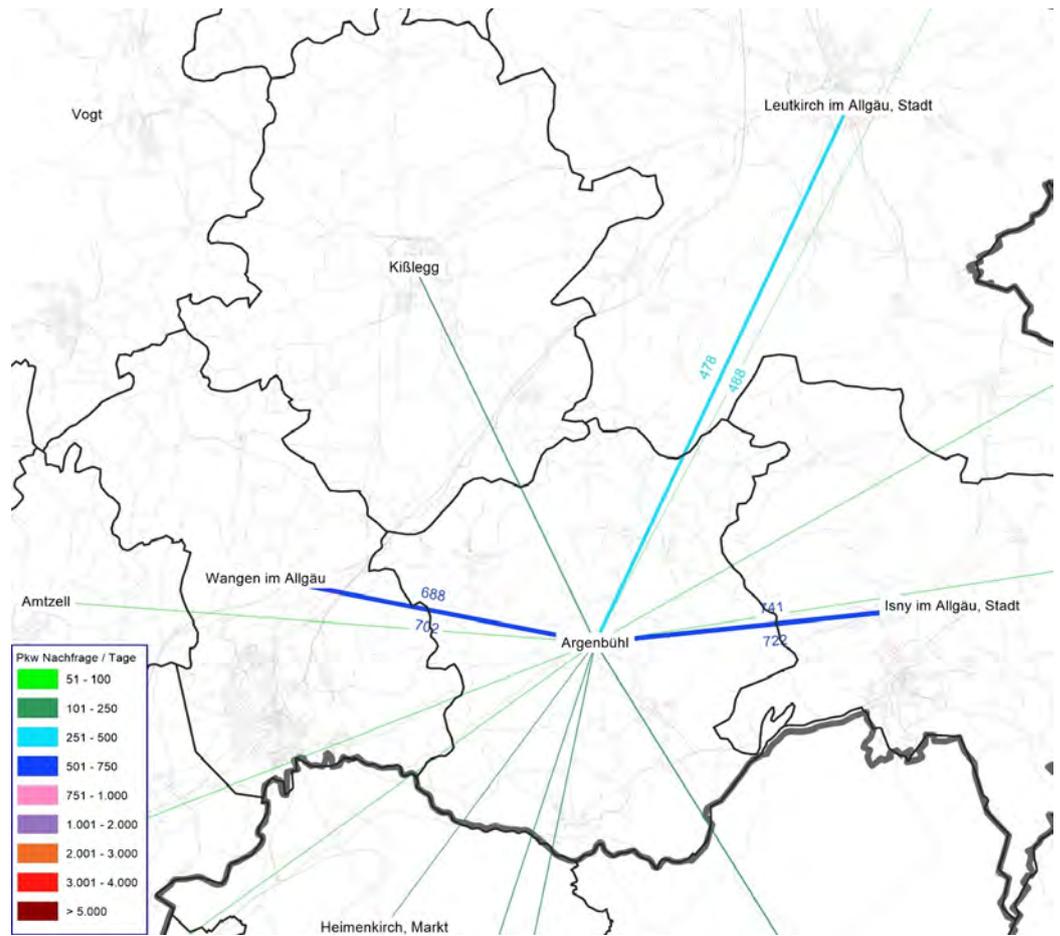


Abbildung 56: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinde Argenbühl

Ausrichtung und Größenordnung der Pkw-Ströme entsprechen den Pendlerströmen, es gibt kaum Abweichungen.

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Argenbühl: 80, 81, 90, 7542, 7549, 7550, 7572.

Die bisherige Achsenstruktur entspricht den Nachfrageströmen, sinnvolle Anpassungen sind:

- Regiobus: Wangen über Argenbühl und weiter nach Ravensburg (Realisierung ab 12.12.2021 geplant): Vertaktung und Ausweitung Angebot Buslinie 7542, 30-Minuten-Takt perspektivisch (Kategorie 1+)
- Die Orte Ratzenried, Göttishofen, Christazhofen und Siggen (zusammen fast die Hälfte der Einwohner der Gemeinde) werden durch Fahrten verschiedener Buslinien (80, 81, 83, 90 7572) der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) bedient. Insbesondere die Buslinie 90 bietet ein getaktetes Angebot (60-Minuten-Takt, acht Fahrten am Werktag, drei Fahrten am Samstag) und liegt damit deutlich über dem Niveau der Buslinien der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz). Das Potenzial rechtfertigt aber keine Anhebung der Kategorie. Es soll sichergestellt werden, dass das Angebot mindestens in bestehendem Umfang erhalten bleibt.
- Verbesserung Anbindung der nördlichen Ortschaften und des bisher nicht bedienten Gebietes zwischen Argenbühl und Wangen mittels Flexibler On Demand Verkehre
- Herabstufung aber Beibehaltung Buslinie 7549

8.1.6 Aulendorf

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 10.290 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 8 (von 39)
- Dichte: 198 / km² (im Vergleich ein fast hoher Wert im Landkreis Ravensburg)

Verteilung:

- Knapp $\frac{3}{4}$ der Einwohner (72%) leben im Kernort Aulendorf und verfügt damit über eine sehr gute Anbindung über die Schiene (Kategorie 1)
 - über Ravensburg nach Friedrichshafen,
 - über Bad Schussenried (und Buslinie 272) nach Biberach,
 - über Altshausen nach Pfullendorf,
 - über Bad Waldsee, Kißlegg, Wangen nach Lindau
 - Blönried (8% Einwohner) Buslinien Kategorie 3 (Ergänzungsnetz), aber gutes Angebot durch Buslinie 7570
 - Zollenreute (12 % Einwohner) Buslinien Kategorie 3 (Ergänzungsnetz), aber teilweise im Einzugsbereich der Schiene
 - Tannhausen (8% Einwohner) Buslinien Kategorie 3 (Ergänzungsnetz)
- ⇒ Der Großteil der Einwohner lebt im zentralen Ort und ist sehr gut durch die Bahnverbindungen angebunden. Die Teilorte werden, abhängig von ihrer Lage unterschiedlich gut bedient. Der Bürgerbus stellt eine sehr gute Abdeckung einschließlich der Nachbargemeinde Ebersnach-Musbach dar, allerdings mit einem geringem Fahrtenangebot

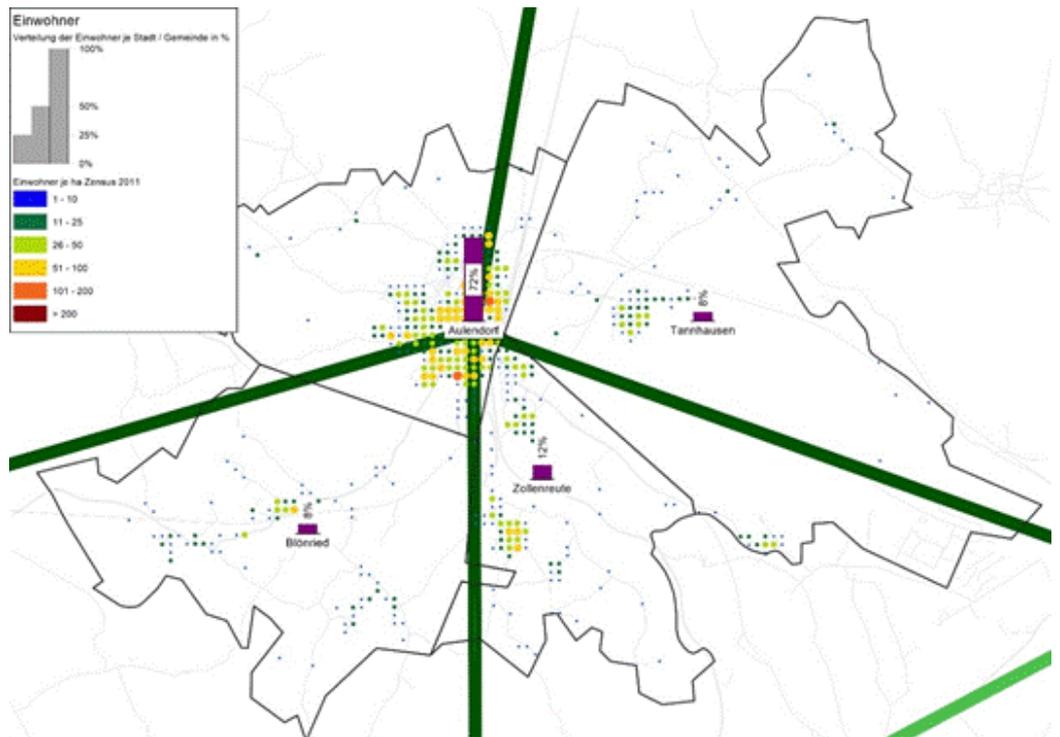
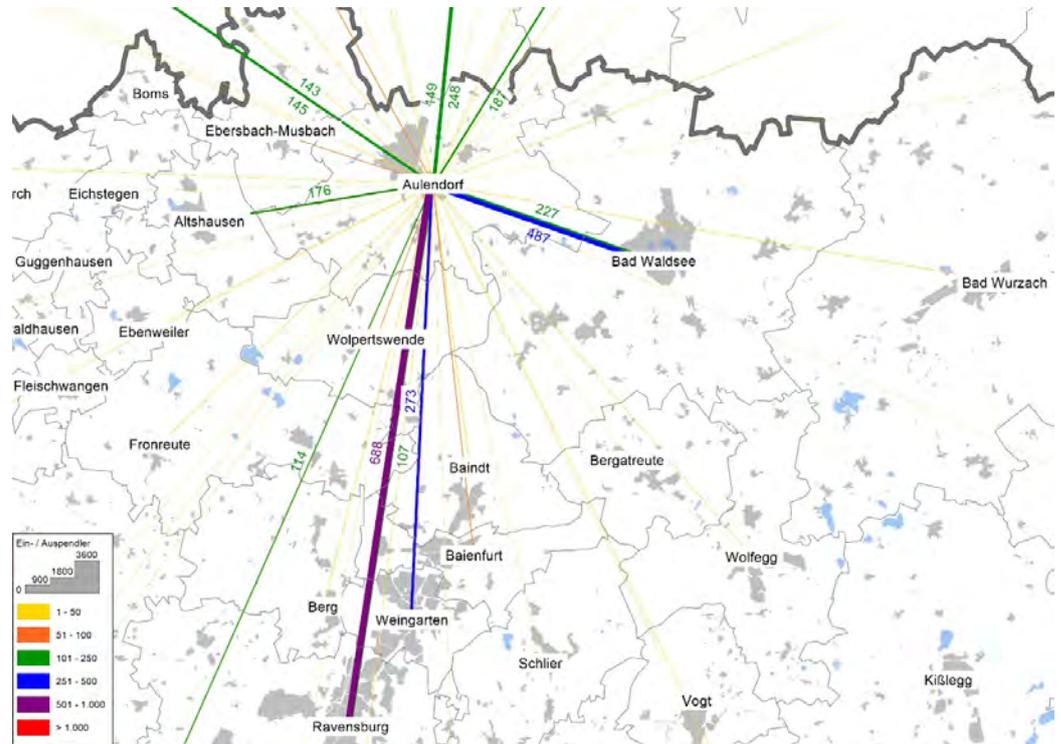


Abbildung 57: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Stadt Aulendorf

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit
Abbildung 58: Ein- und Auspendler 2018 der Stadt Aulendorf

Beziehungen mit hohem ÖPNV-Potenzial:

- Ravensburg / Weingarten: Kategorie 1 (Schiene)

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Bad Waldsee: Kategorie 1 (Schiene)

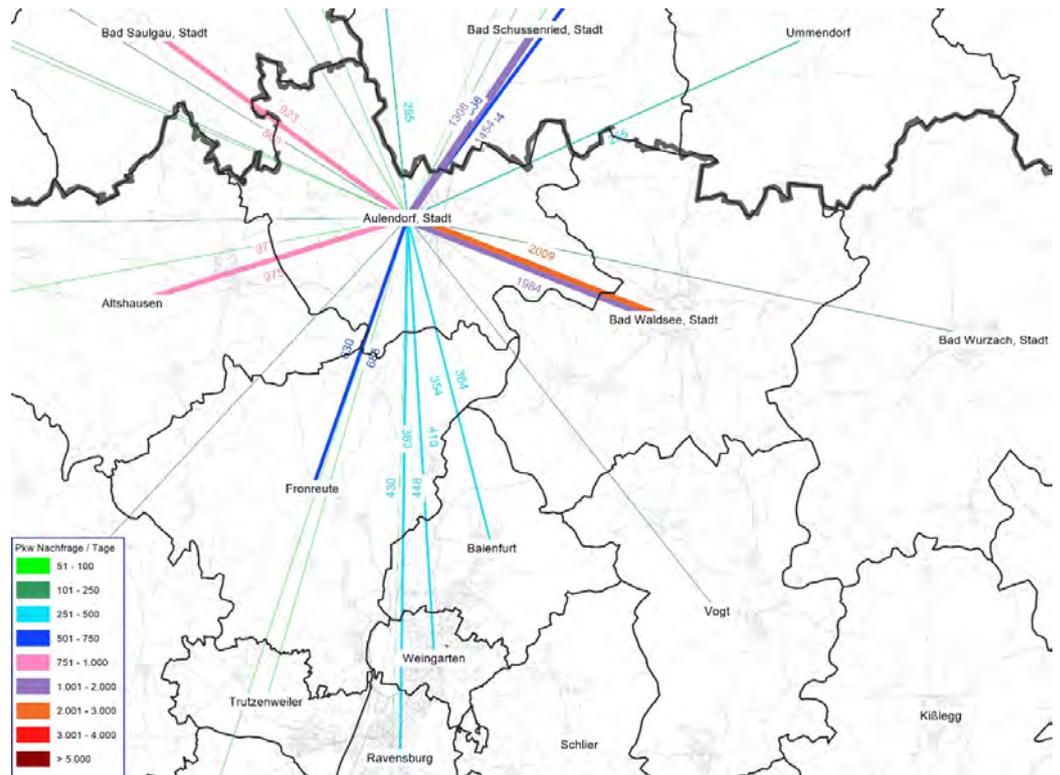


Abbildung 59: Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Aulendorf

Die Ausrichtung der Pkw-Ströme entspricht den Pendlerströmen. In der Größe der Ströme gibt es Abweichungen, auch aufgrund unterschiedlicher Einteilung der Verkehrszellen:

- Die Verkehrszelle Aulendorf beinhaltet auch die Pkw-Ströme von und nach Ebersbach-Musbach, diese sind allerdings aufgrund der niedrigen Einwohnerzahl (1.790) recht gering und sind vor allem auf Ravensburg, Bad Saulgau und Altshausen ausgerichtet.
- Bündelung der Ströme Richtung Weingarten / Ravensburg wird im Pkw nicht so deutlich abgebildet, ist aber vorhanden, wenn auch etwas geringer. Dies ist nicht nachvollziehbar, hat aber keine Auswirkungen, da das Schienenangebot entsprechend dem Zielkonzept des Landes vorgesehen ist.
- Bad Waldsee: höhere Pkw-Nachfrage als bei Pendlerströmen. Dies ist nicht nachvollziehbar, hat aber keine Auswirkungen, da das Schienenangebot entsprechend dem Zielkonzept des Landes vorgesehen ist und durch die Buslinie 7554 ergänzt wird (siehe Planungen).
- Bad Schussenried: stärkere Bündelung der Pkw-Ströme aufgrund größerer Verkehrszelle, wird über Schiene und Buslinie 272 abgedeckt

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Stadtgebiet Aulendorf: 33/8, 272, 670 (Bürgerbus), 7554, 7554.1, 7567, 7570, 7573.1.

Die bisherige Achsenstruktur entspricht den Nachfrageströmen. Aufgrund des guten Schienenangebotes in alle vier Himmelsrichtungen sind keine strukturellen Anpassungen im Busverkehr vorgesehen.

- Eine Verbesserung und Ausweitung des Bürgerbusangebotes oder anderer Flexibler On Demand Verkehre ist sinnvoll für eine bessere Anbindung der Teilorte und auch mit Hinblick auf die Behebung von Erschließungslücken (siehe auch Bedarf Planungen Gemeinde Ebersbach-Musbach).
- Die Verbindung Bad Waldsee - Aulendorf wird primär über die Schiene abgedeckt, ergänzt durch die Buslinie 7554 über Reute. Diese Relation ist als Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) definiert, das Angebot geht aber deutlich darüber hinaus (acht bis neun Fahrten am Werktag) und ist unter anderem zur Bedienung größerer Arbeitgeber relevant. Es soll sichergestellt werden, dass dieses Angebot auch bei Buslinien der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) beibehalten wird.
- Untersuchung Reaktivierung Räuberbahn, voraussichtlich eher geringes Potenzial
- Untersuchung Reaktivierung Moorbahn, voraussichtlich sehr geringes Potenzial

8.1.7 Bad Waldsee

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 21.510 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 5 (von 39)
- Dichte: 199 / km² (im Vergleich ein fast hoher Wert im Landkreis Ravensburg)

Verteilung:

- 62% der Einwohner leben im Kernort der Stadt Bad Waldsee mit den Achsen
 - Kategorie 1 (Schiene Aulendorf - Kißlegg und Buslinie 7554),
 - Kategorie 1 über Teilort Reute mit Gaisbeuren (21% Einwohner) (Buslinie 30 nach Weingarten / Ravensburg und 7554 nach Aulendorf)
 - Kategorie 1 über Haisterkirch (7% Einwohner) (Buslinie 7554 nach Bad Waldsee / Leutkirch)
 - Teilorte Mittelurbach (7% Einwohner) und Michelwinnaden (3% Einwohner) Stadtbus und Buslinien Kategorie 3 (Ergänzungsnetz)
- ⇒ Knapp 2/3 der Einwohner lebt im zentralen Ort, die restlichen Einwohner verteilen sich auf Reute mit Gaisbeuren und weitere kleine Ortschaften. Die Stadt besitzt eine für den Landkreis hohe Einwohnerzahl

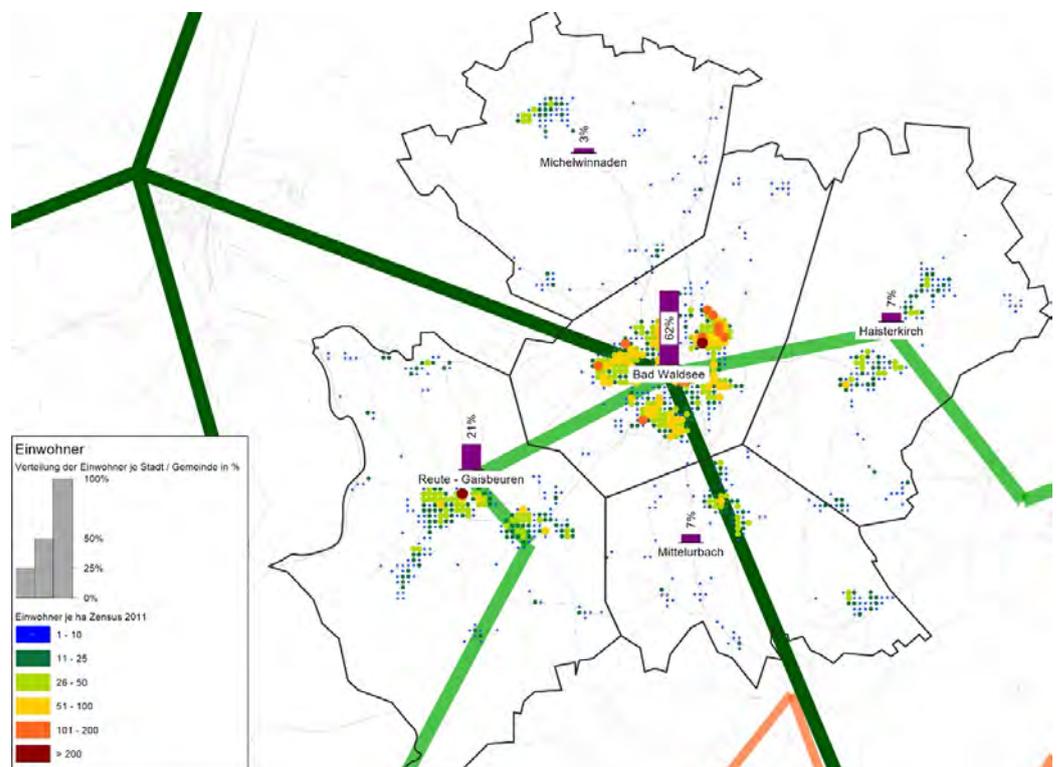
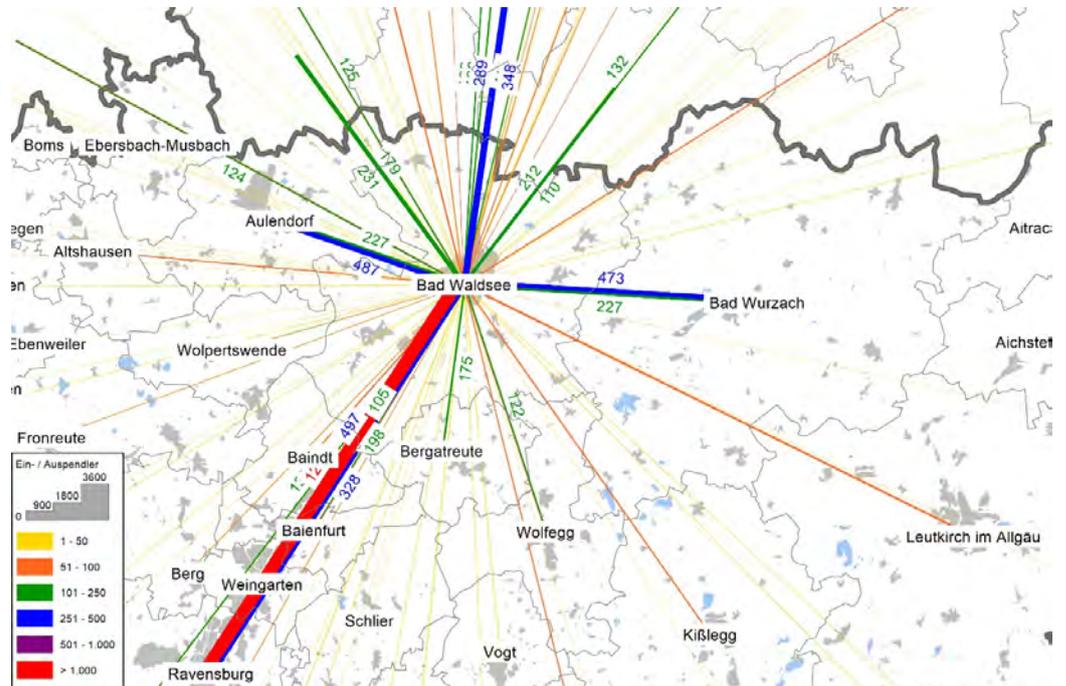


Abbildung 60: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Stadt Bad Waldsee

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 61: Ein- und Auspendler 2018 der Stadt Bad Waldsee

Beziehungen mit sehr hohem ÖPNV-Potenzial:

- Ravensburg / Weingarten über Baindt und Baienfurt: Kategorie 1 (Buslinie 30)

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Aulendorf: Kategorie 1 (Schiene)
- Bad Wurzach und weiter nach Leutkirch: Kategorie 1 (Buslinie 7554)
- Biberach: keine direkte Kategorie, Verbindung über Schiene mit Umstieg in Aulendorf

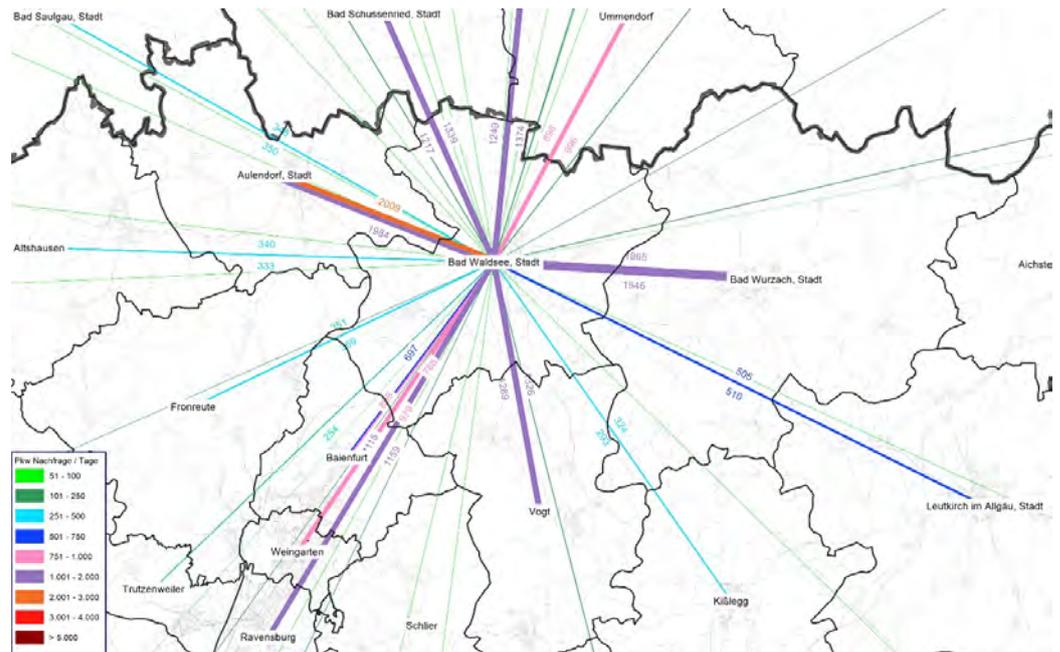


Abbildung 62: Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Bad Waldsee

Ausrichtung und Größenordnung der Pkw-Ströme entsprechen den Pendlerströmen. Aufgrund unterschiedlicher Einteilung der Verkehrszellen gibt es einzelne Abweichungen:

- Bad Schussenried: stärkere Bündelung der Pkw-Ströme aufgrund größerer Verkehrszelle, wird über Schiene (mit Umstieg) abgedeckt
- Bündelung der Ströme Richtung Weingarten / Ravensburg wird im Pkw nicht so deutlich abgebildet, ist aber vorhanden
- Bad Wurzach: die Nachfrage bei den Pkw-Strömen ist höher als bei den Pendlerströmen, wird über Kategorie 1 (Buslinie 7554) abgedeckt (siehe auch Planungen Gemeinde Bad Wurzach).
- Vogt: Die Pkw-Nachfrage fasst die Gemeinden Wolfegg (Kategorie 1 Schiene), Vogt und Bergatreute (Kategorie 3 Buslinie 32 direkt oder mit Buslinie 31 und Schiene über Alttann) zusammen.

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Stadtgebiet Bad Waldsee: 30, 30/1, 32, 33/5, 33/7, 33/8, 34, 670 (Bürgerbus), 7554, 7573.1, CityBus Bad Waldsee 1, 2, 3 und 4.

Die bisherige Achsenstruktur entspricht überwiegend den Nachfrageströmen, sinnvolle Anpassungen sind:

- Ravensburg / Weingarten über Baidt und Baienfurt: bisher Kategorie 1 (Buslinie 30) soll aufgrund der hohen Potenziale als Kategorie 1+ aufgewertet werden
- Ravensburg: aufgrund der hohen Potenziale und der langen Fahrzeiten sollen zusätzliche Schnellbusfahrten über die Bundesstraße 30 morgens und abends realisiert und als durchgängige Schnellbusfahrten bis nach Bad Wurzach weitergeführt werden. Diese Fahrten werden als Bestandteil der Regiobuslinie 7554 (Abschnitt Bad Waldsee - Bad Wurzach) bis nach Bad Wurzach weitergeführt
- Die Verbindung Bad Waldsee - Aulendorf wird primär über die Schiene abgedeckt, ergänzt durch die Buslinie 7554 über Reute. Diese Relation ist als Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) definiert, das Angebot geht aber deutlich darüber hinaus (acht bis neun Fahrten am Werktag) und ist unter anderem zur Bedienung größerer Arbeitgeber relevant. Es soll sichergestellt werden, dass dieses Angebot auch in der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) beibehalten wird
- Gegebenenfalls Verbesserung mittels Flexibler On Demand Verkehre als Ergänzung zu bestehendem Stadtbus und Buslinien Kategorie 3 (Ergänzungsnetz)
- Untersuchung Reaktivierung Moorbahn, voraussichtlich eher geringes Potenzial

8.1.8 Bad Wurzach

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 14.464 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 6 (von 39)
- Dichte: 79 / km² (im Vergleich eine geringe Dichte im Landkreis Ravensburg)

Verteilung:

- 37% der Einwohner leben im Ort Bad Wurzach
- Alle anderen Teilorte besitzen jeweils nur zwischen 4% bis 9% der Einwohner
- ⇒ Rund 2/3 der Einwohner sind über eine große Gemeindefläche verteilt. Nur etwas mehr als 1/3 lebt im zentralen Ort, bei einer hohen absoluten Einwohnerzahl
- ⇒ Besitzen kleine Teilorte einen Anschluss an eine Achse der Kategorie 1 oder 2 (Arnach, Haidgau, Ziegelbach, Eintürnen) liegt dies an deren verkehrlichen und geographischen Lage
- ⇒ Die nördlich gelegenen Orte Unterschwarzach, Dietsmanns, Hauerz, Gepoldshofen, Seibranz werden durch Buslinien der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) bedient, wobei Unterschwarzach ein gutes Angebot durch die Buslinie 216 Richtung Biberach hat

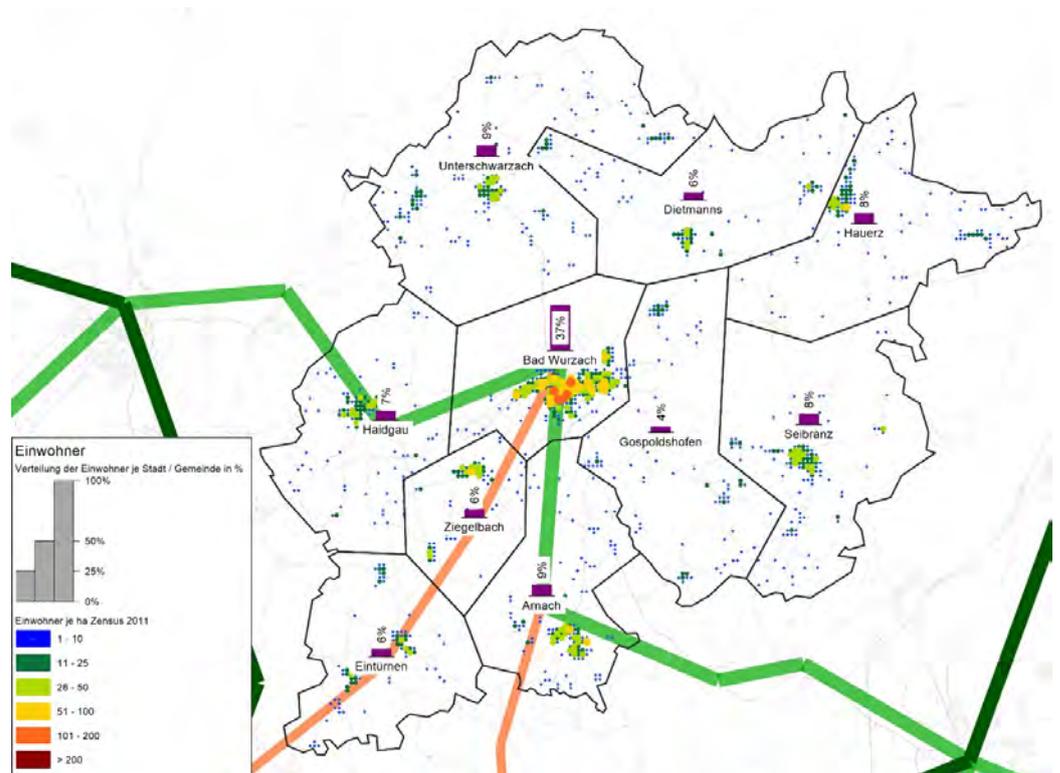
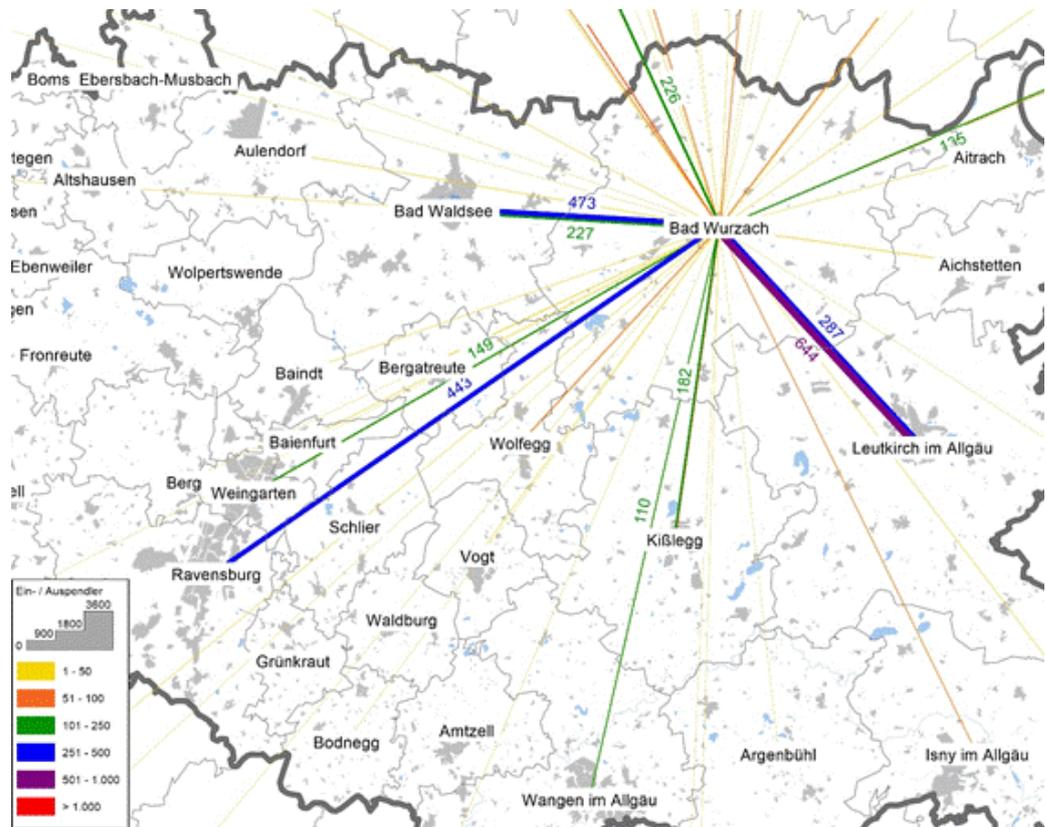


Abbildung 63: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Stadt Bad Wurzach

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 64: Ein- und Auspendler 2018 der Stadt Bad Wurzach

Beziehungen mit hohem ÖPNV-Potenzial:

- Leutkirch: Kategorie 1 (Buslinie 7554 stellt die Verbindung über den Ortsteil Arnach (9% Einwohner) her)

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Bad Waldsee: Kategorie 1 (Buslinie 7554 stellt die Verbindung über den Ortsteil Haidgau (7% Einwohner) her)
- Ravensburg, Weingarten, Wolfegg: Kategorie 2 (Buslinie 7534 über Ziegelbach (6% Einwohner) und Eintürnen (6% Einwohner))

Beziehungen mit geringem ÖPNV-Potenzial:

- Aitrach, Memmingen: Kategorie 3 (Buslinie 7552) Angebot ausreichend
- Kißlegg: Kategorie 2 (Buslinie 7549) bisheriges Angebot zu hoch, Notvergabe

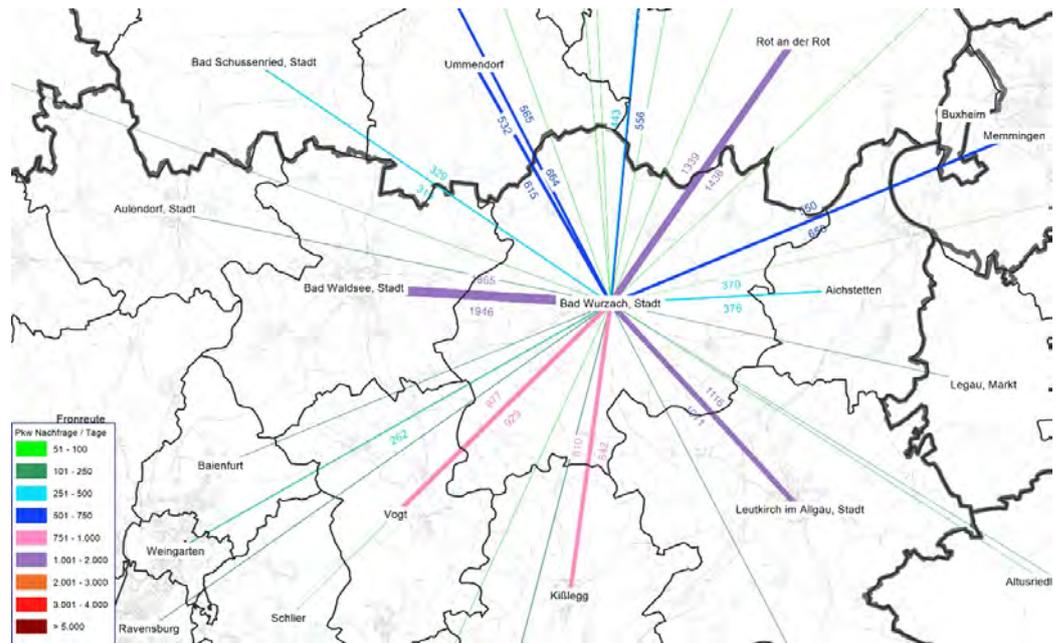


Abbildung 65: Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Bad Wurzach

Ausrichtung und Größenordnung der Pkw-Ströme entsprechen überwiegend den Pendlerströmen, Abweichungen sind:

- Rot an der Rot: höhere Pkw-Nachfrage als Pendlerströme aufgrund unterschiedlicher Bezirkseinteilung: im Pkw sind sechs Verkehrszellen zu einer gebündelt
- Vogt: höhere Pkw-Nachfrage als Pendlerströme aufgrund unterschiedlicher Bezirkseinteilung: im Pkw sind Vogt und Wolfegg zu einer Verkehrszelle zusammengefasst
- Ravensburg: geringere Bedeutung der Relation als bei den Pendlerströme

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Stadtgebiet Bad Wurzach: 34, 60, 110, 111, 134, 216, 7534, 7549, 7552, 7554, 7554.2

Durch die definierten Achsenkategorien werden die Pendlerbeziehungen gut bedient. Auf Grundlage dieser Auswertungen sind folgende Ergänzungen und Anpassungen der Achsenkategorie sinnvoll:

- Regiobus: Bad Wurzach - Leutkirch (Realisierung ab 12.12.2021 geplant): Vertakung und Ausweitung Angebot Buslinie 7554
- Ravensburg: Durch den Ausbau der Buslinie 7554 im Abschnitt Bad Wurzach - Bad Waldsee zu einer Regiobuslinie Verbesserungen im Angebot und Attraktivierung der Verbindung über Bad Waldsee nach Ravensburg. Auf der Buslinie 30 (Ravensburg - Bad Waldsee) sind zusätzliche Schnellbusfahrten in der Hauptverkehrszeit geplant, die als durchgängige Schnellbusfahrten bis nach Bad Wurzach weitergeführt werden sollen. Diese Verbindung ist tariflich günstiger und zeitlich attraktiver als mit der Buslinie 7534 über Wolfegg.
- Biberach: Als Kategorie 2 definieren, da der Landkreis Biberach die Buslinie in seinem Nahverkehrsplan als Hauptverbindungsline definiert. Die Buslinie 216 erbringt bereits ein gutes Angebot und stellt eine schnellere Verbindung als über Aulendorf (mit Umstieg auf die Bahn) dar.
- Kißlegg: Buslinie 7549 (Notvergabe) Angebot entsprechend Buslinien Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) und Nachfrage reduzieren
- Verbesserung des Angebotes abseits der Achsen mittels Flexibler On Demand Verkehre, insbesondere für die nördlich-östlich gelegenen Orte Dietsmanns, Hauerz, Gepoldshofen und Seibranz
- Untersuchung Reaktivierung Moorbahn, voraussichtlich geringes Potenzial

8.1.9 Baienfurt

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 7.231 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 10 (von 39)
- Dichte: 452 / km² (im Vgl. nach Ravensburg und Weingarten der höchste Wert)

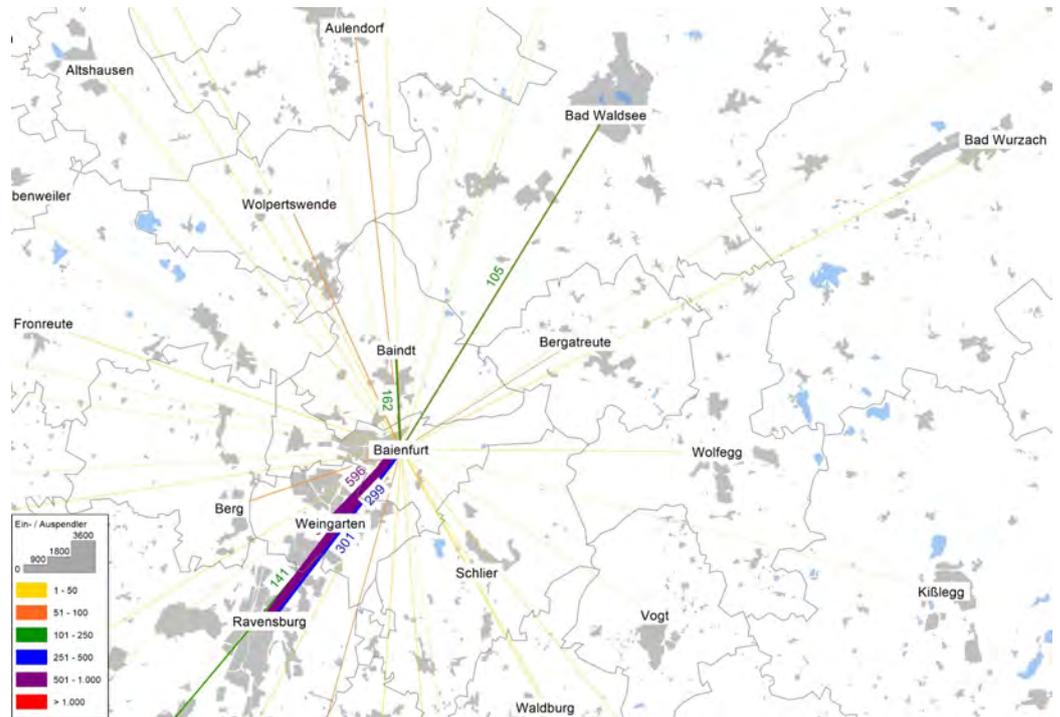
Verteilung:

- Starke Konzentration der Einwohner auf den Kernort Baienfurt mit sehr gutem ÖPNV-Angebot Richtung Weingarten / Ravensburg und Baidt auf den Achsen:
 - Kategorie 1 (Buslinie 30 Weingarten / Ravensburg - Bad Waldsee)
 - Kategorie 2 (Buslinie 31 Weingarten / Ravensburg - Wolfegg)
 - Stadtbus Ravensburg Weingarten 1, 5 (auch als Zubringer zum Bahnhofpunkt) und 20
 - Die übrigen Einwohner verteilen sich auf
 - Niederbiegen (Stadtbus und Bahnhofpunkt)
 - Köpfingen (Einzelfahrten der Buslinie 7534) und einen Bereich, der an die Stadtgrenze von Weingarten anschließt (Panoramastraße) der teilweise durch den Stadtbus erschlossen wird
- ⇒ Der überwiegende Anteil der Einwohner lebt an den zentralen Achsen und verfügt über ein sehr gutes ÖPNV-Angebot, das durch unterschiedliche ÖPNV-Produkte erbracht wird (Regionalbus, Stadtbus Ravensburg Weingarten, SPNV)



Abbildung 66: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Baienfurt

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 67: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Baienfurt

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Ravensburg / Weingarten: Kategorie 1 (Regionalbuslinie 30 und 31, Schiene, Stadtbuslinien Ravensburg Weingarten 1, 5 und 20)

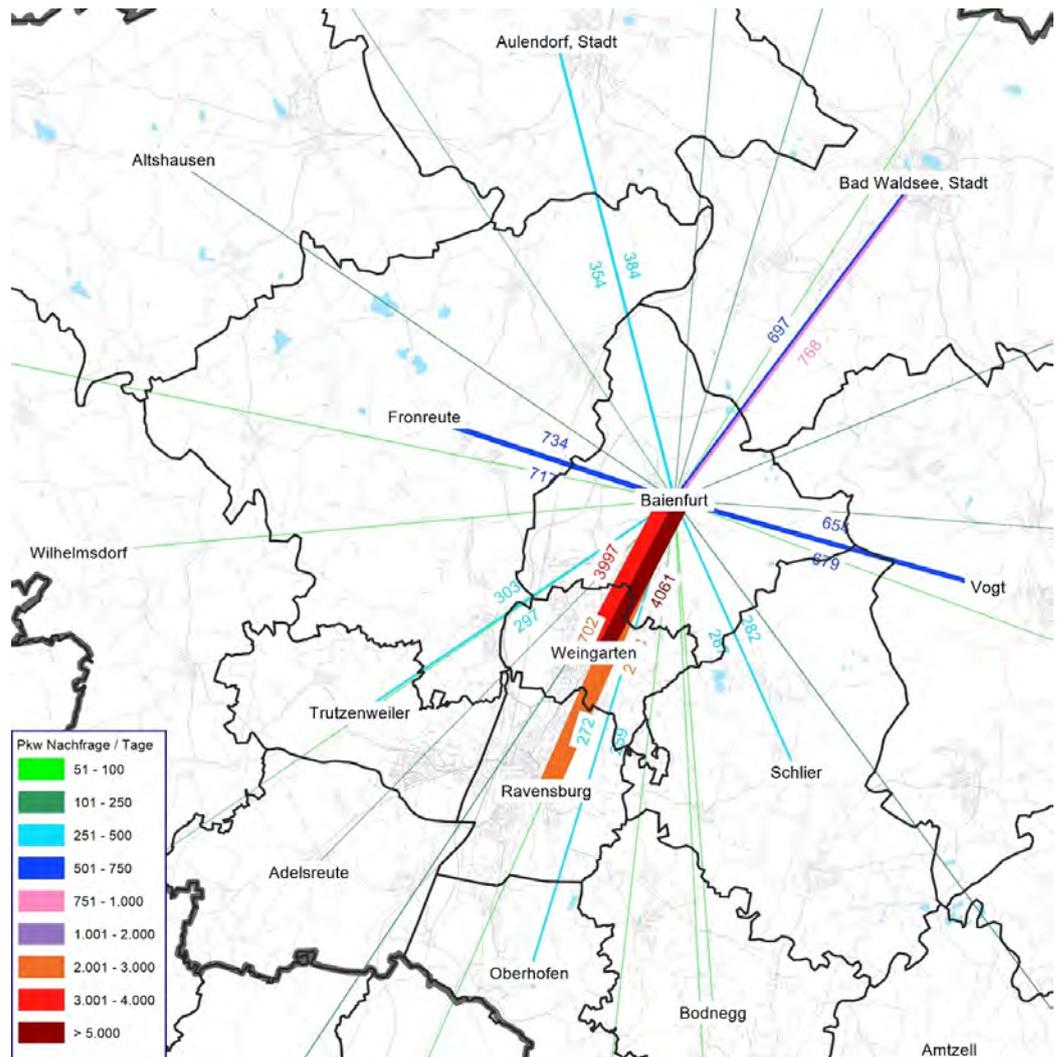


Abbildung 68: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Baienfurt und Baidt

Die Einteilung der Verkehrszellen für die Pkw-Nachfrage fasst die Gemeinden Baienfurt und Baidt zusammen, so dass diese gemeinsam betrachtet werden müssen. Ausrichtung und Größenordnung der Pkw-Ströme entsprechen den Pendlerströmen, es gibt geringe Abweichungen aufgrund der Einteilung der Verkehrszellen:

- Fronreute: etwas höhere Pkw-Ströme als Pendlerströmen, da neben Baienfurt und Baidt auch die Gemeinden Fronreute, Wolpertswende und Berg zu einer Verkehrszelle zusammengefasst sind
- Vogt: ebenfalls etwas höhere Pkw-Ströme als Pendlerströmen, da die Gemeinden Wolfegg, Vogt und Bergatreute in einer Verkehrszelle zusammengefasst sind

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Baienfurt: 30, 31, 7534, 7573, 7573.1, Stadtbus Ravensburg Weingarten 1, 5 und 20

Die bisherige Achsenstruktur entspricht den Nachfrageströmen, sinnvolle Anpassungen, die die Gemeinde Baienfurth betreffen sind:

- Ravensburg / Weingarten über Baidt und Baienfurt nach Bad Waldsee: bisher Kategorie 1 (Buslinie 30) soll aufgrund der hohen Potenziale als Kategorie 1+ aufgewertet werden.
- Die geplanten Schnellbusfahrten der Buslinie 30 (Ravensburg - Bad Waldsee - Bad Wurzach) sind ohne Halt in Baienfurt vorgesehen
- Achse von Wolfegg über Alttann, Bergatreute und Baienfurt nach Ravensburg / Weingarten Kategorie 2 (Buslinie 31) soll gestärkt werden und auf die Kategorie 1 hochgestuft werden.
- Aufgrund der Funktion der Stadtbuslinien Ravensburg Weingarten 20 sieht sich der Landkreis Ravensburg als zukünftig zuständiger Aufgabenträger. Diese Buslinie soll als Kategorie 2 definiert werden. Die Umsetzung der neuen Vorgaben für die Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten bedeutet eine Verbesserung des Angebotes vor allem am Wochenende.
- Der Stadtbus Ravensburg-Weingarten wird nicht vom Landkreis Ravensburg organisiert. Daher ist dieser bis auf die Anpassungen bei den Stadtbuslinien Ravensburg Weingarten 10 und 20 nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung. In diesem Zusammenhang wird auf die Arbeiten des Gemeindeverband Mittleres Schussental zum Integrierten Verkehrsentwicklungsplans hingewiesen.

8.1.10 Baidt

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 5.237 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 14 (von 39)
- Dichte: 228 / km² (im Vergleich ein hoher Wert im Landkreis Ravensburg)

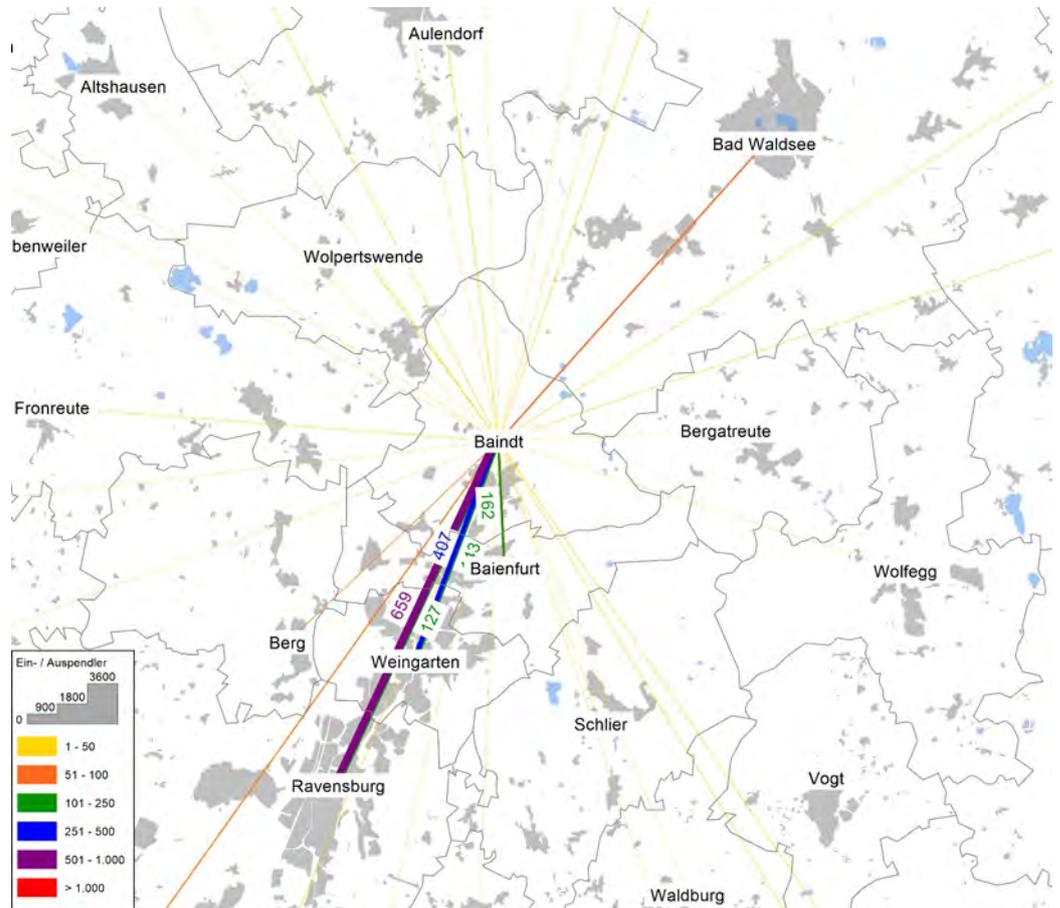
Verteilung:

- Starke Konzentration der Einwohner auf den Kernort Baidt (87% Einwohner) mit gutem ÖPNV-Angebot Richtung Weingarten / Ravensburg auf der Achse:
 - Kategorie 1 (Buslinie 30 Weingarten / Ravensburg - Bad Waldsee; nicht alle Fahrten bedienen Baidt)
 - Ergänzt durch das sehr gute Angebot der Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 1 die auch die Erschließung des Ortes übernimmt
 - Schachen (10% der Einwohner): Bedienung durch Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 20 mit sehr gutem Angebot
 - Sulpach (4% der Einwohner): Bedienung durch Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 1 und 20 mit reduziertem, aber angemessenen Angebot
- ⇒ Nahezu alle Einwohner verfügen aufgrund der bestehenden Achse der Kategorie 1 und der Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten über einen Zugang zum ÖPNV mit einem überwiegend sehr guten Angebot



Abbildung 69: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Baidt

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit
Abbildung 70: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Baidt

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Ravensburg / Weingarten: Kategorie 1 (Regionalbuslinie 30 und Stadtbuslinien Ravensburg Weingarten 1 und 20)

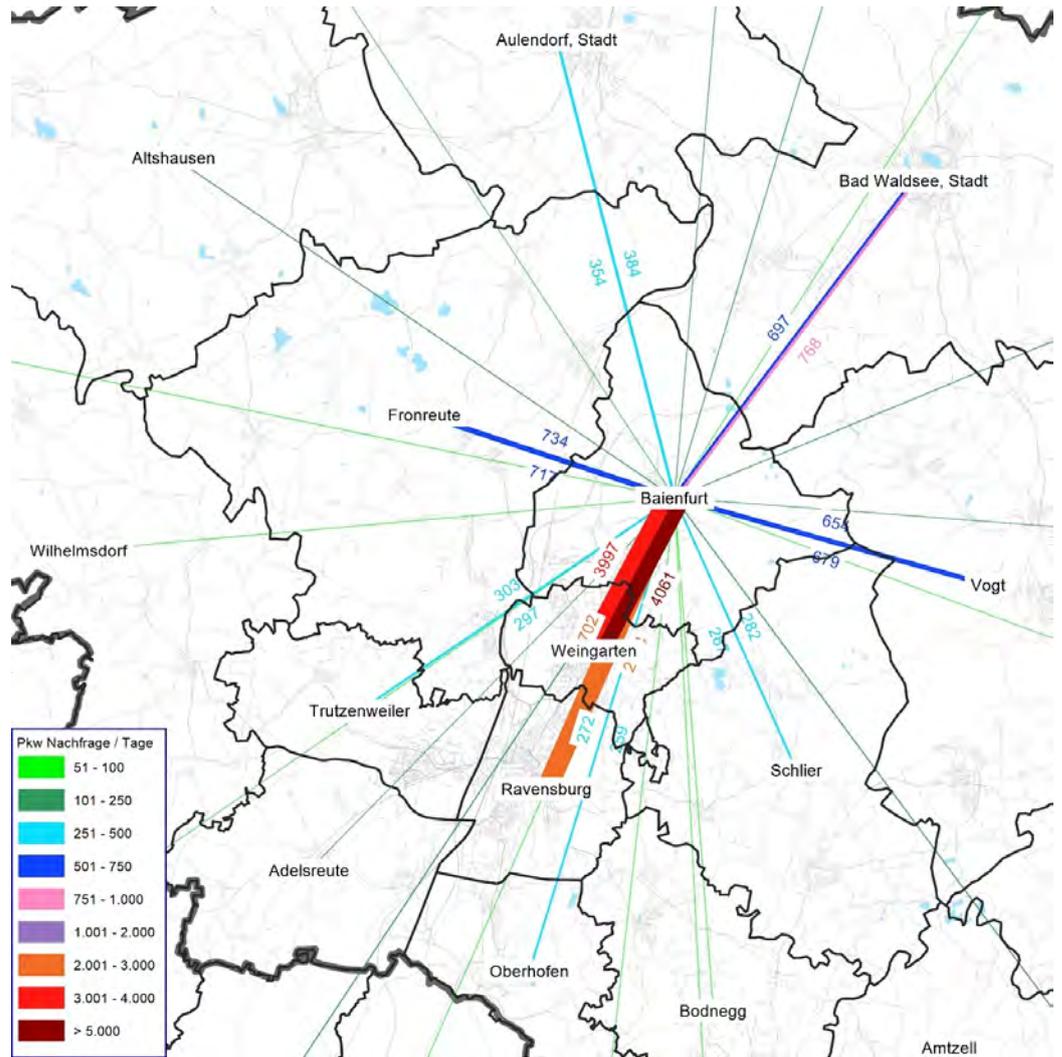


Abbildung 71: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Baienfurt und Baidt

Siehe Beschreibung Pkw-Nachfrage bei Gemeinde Baienfurt

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Baidt: 30, 7573.1, Stadtbus Ravensburg Weingarten 1, 5 und 20.

Die bisherige Achsenstruktur entspricht den Nachfrageströmen, sinnvolle Anpassungen, die die Gemeinde Baidt betreffen sind:

- Ravensburg / Weingarten über Baidt und Baienfurt nach Bad Waldsee: bisher Kategorie 1 (Buslinie 30) soll aufgrund der hohen Potenziale als Kategorie 1+ aufgewertet werden.
- Die geplanten Schnellbusfahrten der Buslinie 30 (Ravensburg - Bad Waldsee - Bad Wurzach) sind ohne Halt in Baienfurt vorgesehen
- Aufgrund der Funktion der Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 20 sieht sich der Landkreis Ravensburg als zukünftig zuständiger Aufgabenträger. Diese Buslinie soll als Kategorie 2 definiert werden. Die Umsetzung der neuen Vorgaben für die Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten bedeutet eine Verbesserung des Angebotes vor allem am Wochenende. Von diesen Anpassungen ist in der Gemeinde Baidt nur der Ortsteil Schachen betroffen.
- Der Stadtbus Ravensburg Weingarten wird nicht vom Landkreis Ravensburg organisiert. Daher ist dieser bis auf die Anpassungen bei den Stadtbuslinien Ravensburg Weingarten 10 und 20 nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung. In diesem Zusammenhang wird auf die Arbeiten des Gemeindeverband Mittleres Schussental zum Integrierten Verkehrsentwicklungsplans hingewiesen.

8.1.11 Berg

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 4.299 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 18 (von 39)
- Dichte: 154 / km² (im Vergleich ein mittlerer Wert im Landkreis Ravensburg)

Verteilung:

- Starke Konzentration der Einwohner auf den Kernort Berg (47% Einwohner) ohne Achsenkategorie aber Bedienung durch die Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 10
 - Die zweite große Siedlungskonzentration stellen Weiler und Ettishofen mit 37% der Einwohner dar die ebenfalls durch die Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 10 bedient wird
 - Die übrigen Einwohner (16%) verteilen sich auf der Fläche der Teilorte Strass und Kloster Kellenried in sehr disperser Struktur ohne Achsenkategorie
- ⇒ Über 80% der Einwohner leben in den Teilorten Berg, Weiler und Ettishofen und verfügen mit der Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 10 über ein sehr gutes ÖPNV-Angebot

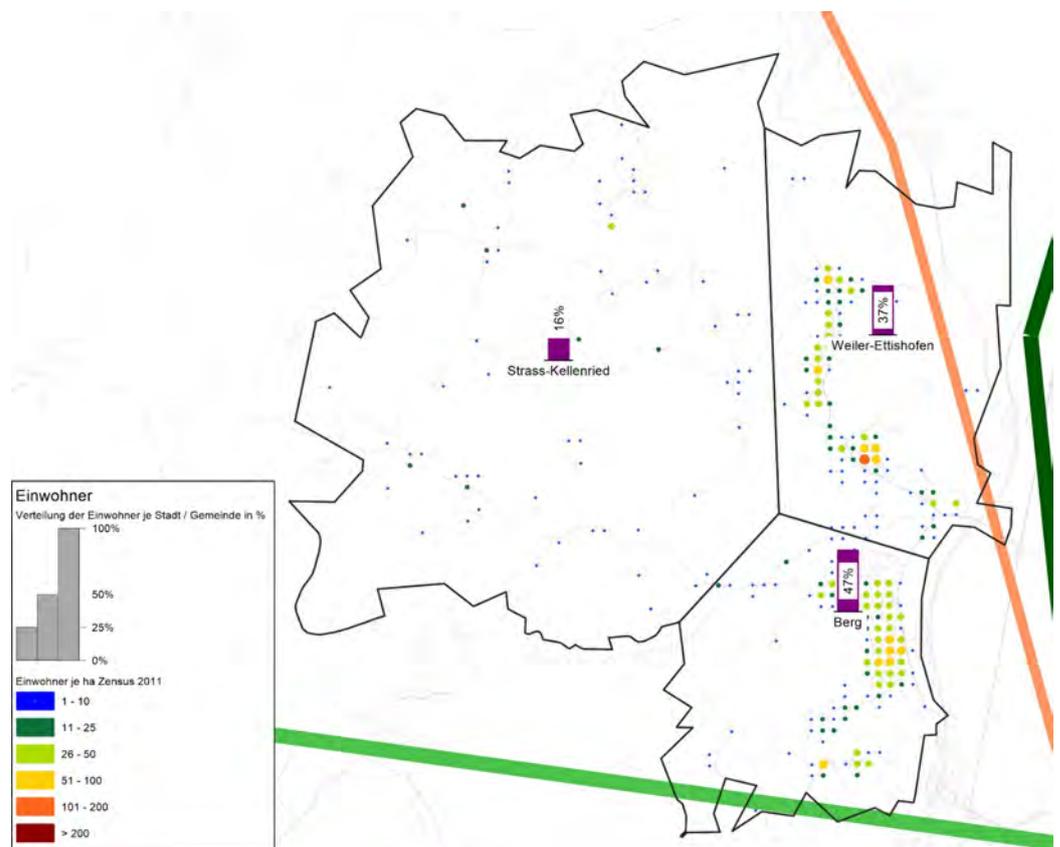
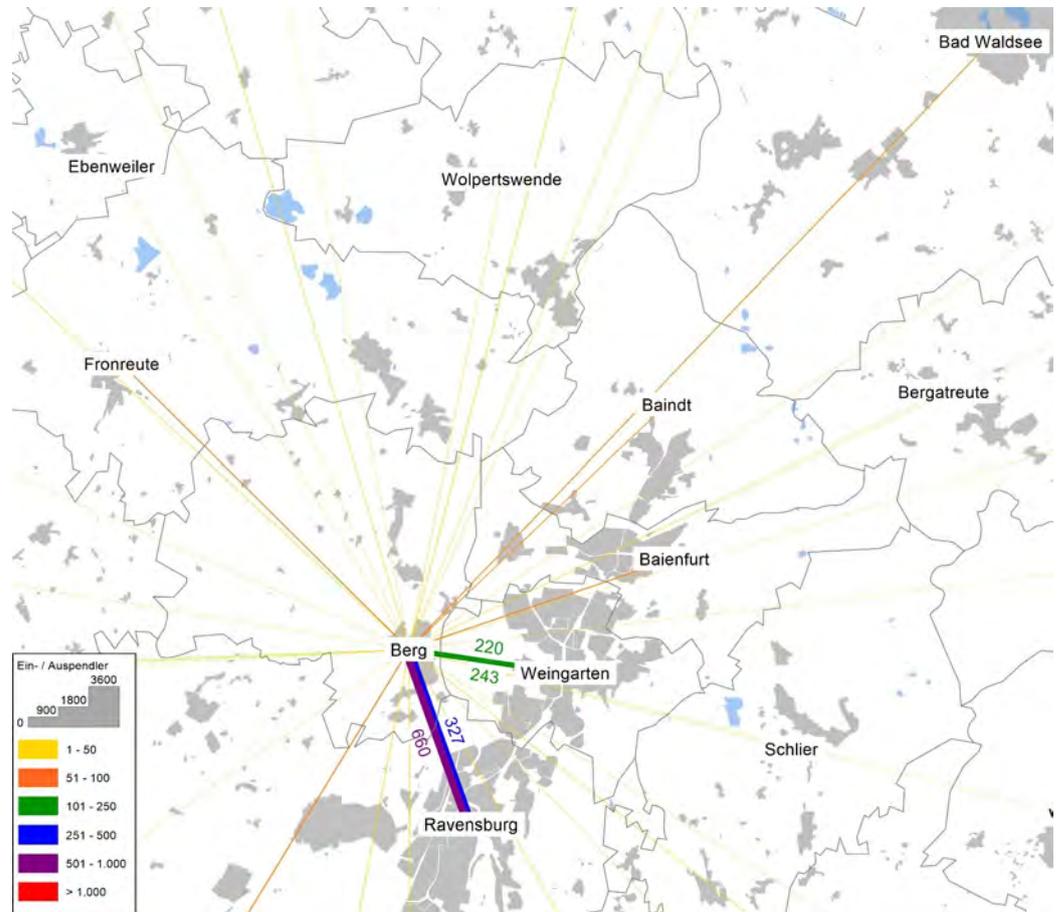


Abbildung 72: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Berg

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 73: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Bergatreute

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Ravensburg / Weingarten: Bedienung durch die Stadtbushuslinie Ravensburg Weingarten 10

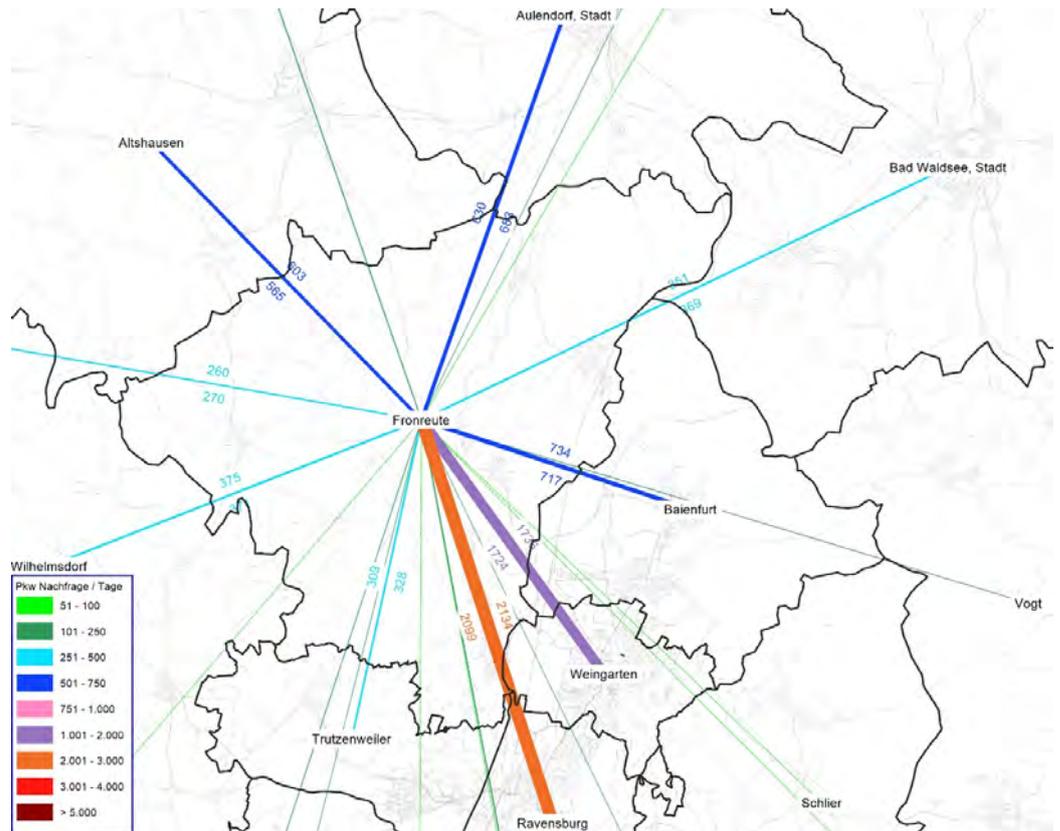


Abbildung 74: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Fronreute, Wolpertswende und Berg

Die Einteilung der Verkehrszellen für die Pkw-Nachfrage fasst die Gemeinden Fronreute, Wolpertswende und Berg zusammen, so dass diese gemeinsam betrachtet werden müssen. Ausrichtung und Größenordnung der Pendlerströme sind in sich stimmig und entsprechen auch den Pkw-Strömen. Durch den Abgleich mit den Pendlerströmen ist zu erkennen, dass die maßgeblichen Pkw-Ströme der Gemeinde Berg auf Ravensburg und Weingarten ausgerichtet sind. Die übrigen Ströme in den Landkreis Ravensburg sind überwiegend den Gemeinden Fronreute und Wolpertswende zuzuordnen.

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Berg: 12, 7573 (fährt nur durch, bisher keine Funktion) und die Stadtbuslinien Ravensburg Weingarten 10

Die bisherige Achsenstruktur entspricht den Nachfrageströmen, folgende Anpassungen, die die Gemeinde betreffen sind vorgesehen:

- Definition der Achse Altshausen - Blitzenreute - Staig - Weingarten / Ravensburg (Buslinie 7573) als Kategorie 1 Achse, aufgrund hohen Potenzials und ab Blitzenreute mit bereits gutem Angebot (derzeit Einsatz von Verstärkerbussen). Direkte Verbindung aus den Ortschaften sowohl nach Weingarten als auch Ravensburg. Überlagerung mit Stadtbus Ravensburg Weingarten 10 im Abschnitt Blitzenreute - Staig - Weiler - Ettishofen vorgesehen. Anbindung an Haltepunkt Weingarten / Berg der Bodensee-Oberschwaben-Bahn. Neue regelmäßige Direktverbindung aus Weiler und Ettishofen nach Weingarten durch Buslinie 7573.
- Aufgrund der Funktion der Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 10 sieht sich der Landkreis Ravensburg als zukünftig zuständiger Aufgabenträger.
- Definition des Abschnitts Fronhofen - Ravensburg (südlicher Ast des Stadtbus Ravensburg Weingarten 10) als Kategorie 1 Achse. Anpassung der Linienführung über Baienbach - Blitzenreute - Staig - Weiler (Berg) - Ettishofen (Berg) geplant (siehe auch Planungen VEP GMS). Im Vergleich hohes bestehendes und auch zukünftig erwartetes Potenzial aufgrund Neubaugebiete und Verdichtungsraum Stadt Ravensburg / Weingarten. Daher Umsetzung und Hochstufung als Modellprojekt vorgesehen. Zusätzliche Feinerschließung Berg und Vorberg durch Stadtbuslinie.
- Eine bessere Anbindung der Siedlungen in den Teilorten Strass und Kloster Kellenried mittels Flexibler On Demand Verkehre ist anzustreben.
- Der Stadtbus Ravensburg Weingarten wird nicht vom Landkreis Ravensburg organisiert. Daher ist dieser bis auf die Anpassungen bei den Stadtbuslinien Ravensburg Weingarten 10 und 20 nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung. In diesem Zusammenhang wird auf die Arbeiten des Gemeindeverband Mittleres Schussental zum Integrierten Verkehrsentwicklungsplans hingewiesen.

8.1.12 Bergatreute

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 3.123 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 26 (von 39)
- Dichte: 136 / km² (im Vergleich ein mittlerer Wert im Landkreis Ravensburg)

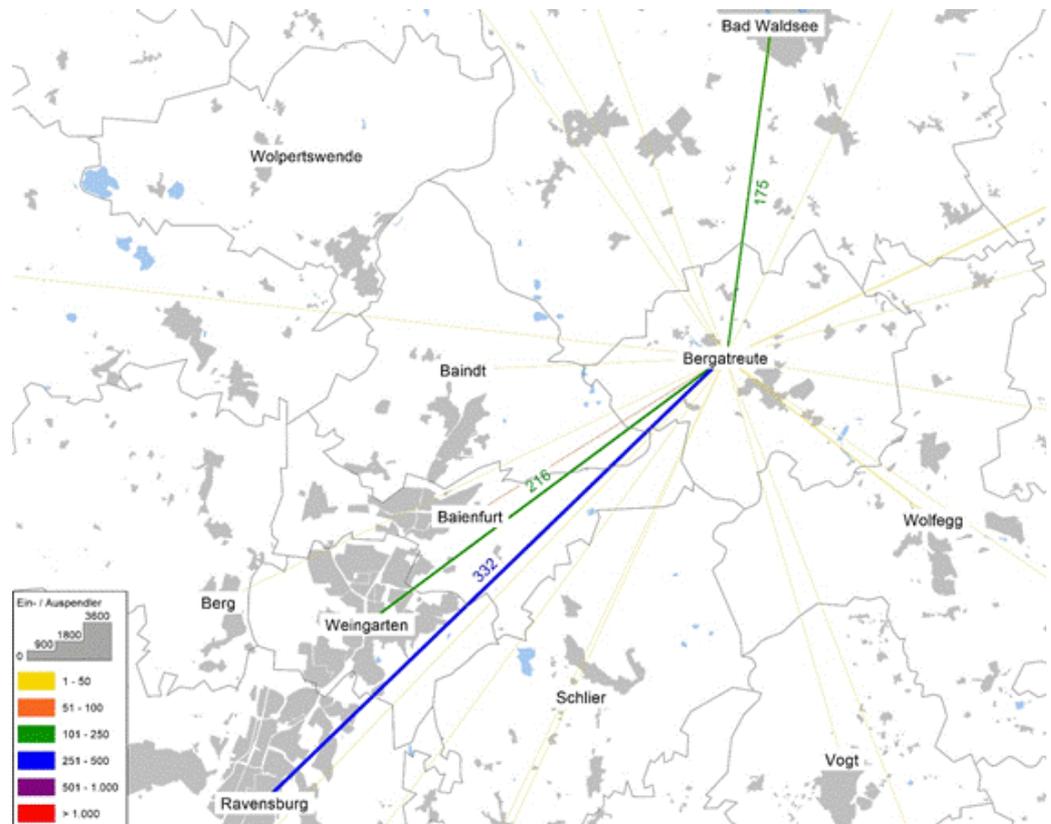
Verteilung:

- Starke Konzentration der Einwohner auf den Kernort Bergatreute (77% Einwohner) an Achse Kategorie 2 (Buslinie 31 Weingarten / Ravensburg - Wolfegg)
 - Die übrigen Einwohner verteilen sich auf eine Vielzahl an Teilorten und Einzelsiedlungen (Buslinien Kategorie 3 (Ergänzungsnetz), Bolanden an Buslinie 31 (Kategorie 2))
- ⇒ Über ¾ der Einwohner leben an der zentralen Achse



Abbildung 75: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Bergatreut

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 76: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Bergatreute

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Ravensburg / Weingarten: Achse Wolfegg über Alttann, Bergatreute und Baienfurt
Kategorie 2 (Buslinie 31) Bündelung der Nachfrage

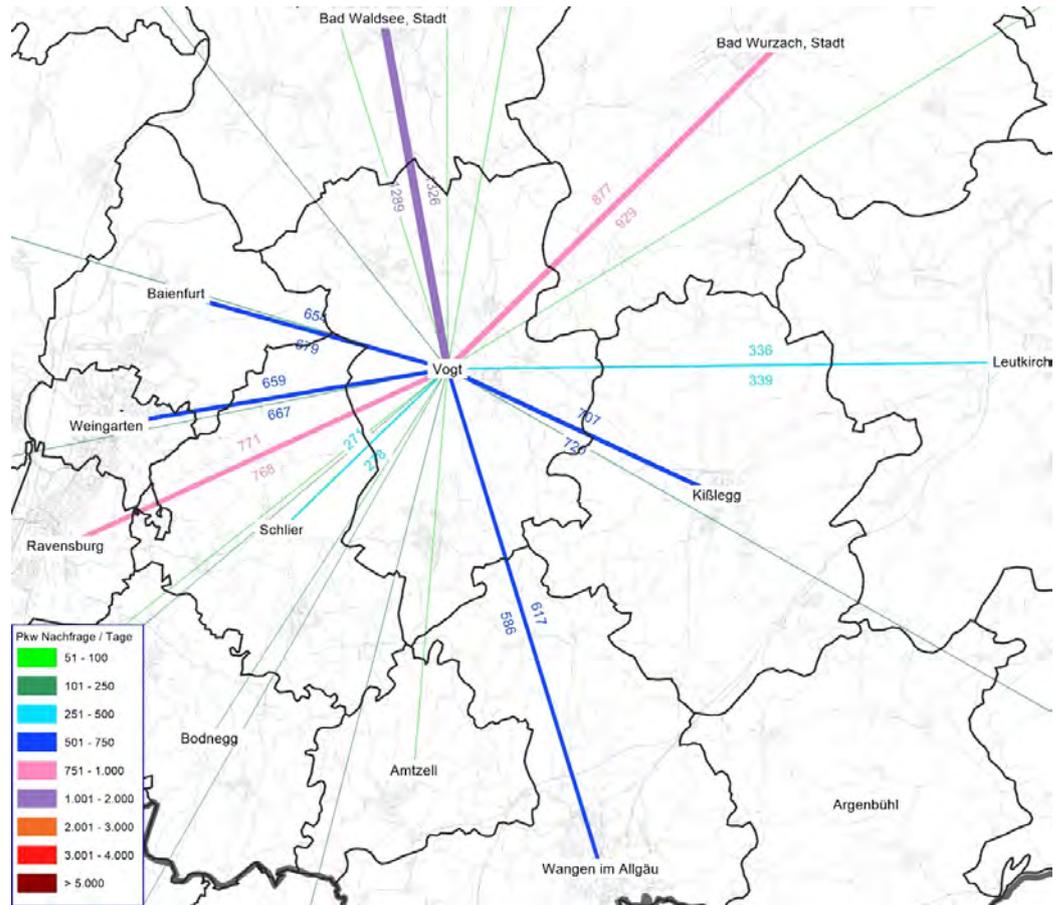


Abbildung 77: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Wolfegg, Vogt und Bergatreute

Siehe Beschreibung Pkw-Nachfrage bei Gemeinde Vogt

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Bergatreute: 31 und 32.

Die bisherige Achsenstruktur entspricht den Nachfrageströmen, sinnvolle Anpassungen sind:

- ▶ Ravensburg / Weingarten: Achse über Alttann, Bergatreute und Baienfurt Kategorie 2 (Buslinie 31). Bündelung der Nachfrage und direkte Verbindung nach Weingarten und Ravensburg machen eine Hochstufung auf die Kategorie 1 sinnvoll.

8.1.13 Bodnegg

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 3.230 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 24 (von 39)
- Dichte: 129 / km² (im Vergleich ein mittlerer Wert im Landkreis Ravensburg)

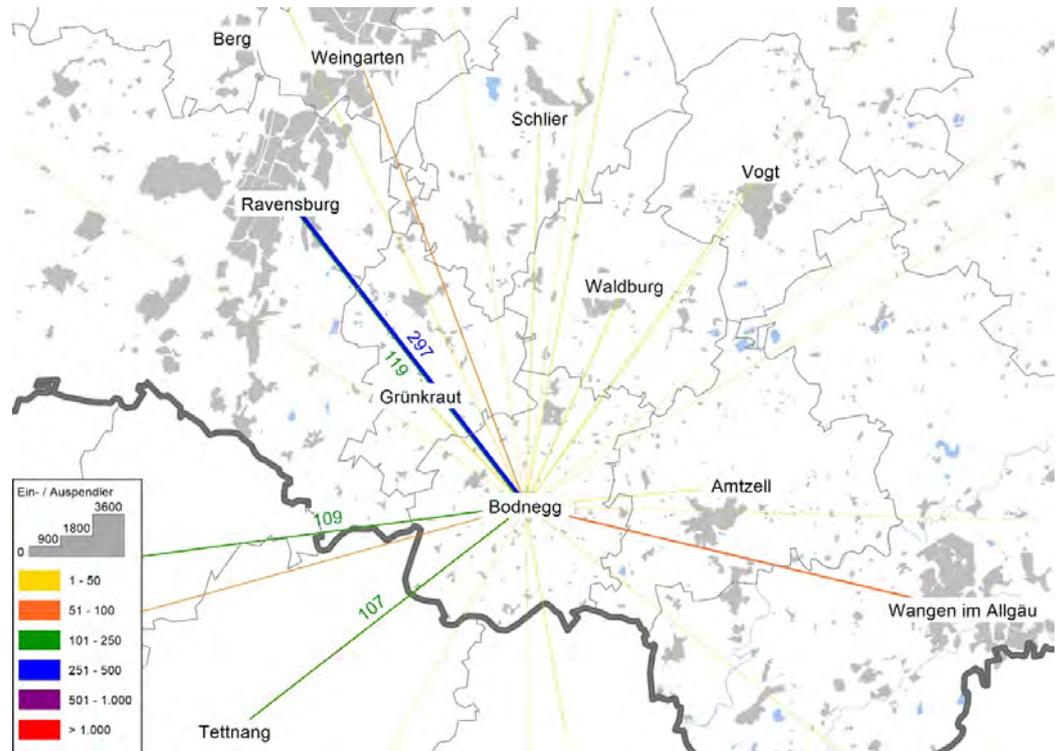
Verteilung:

- Der Ort Bodnegg (52% Einwohner) mit Rosenharz (17% Einwohner) stellt die stärkste Einwohnerkonzentration der Gemeinde dar. Keine Zuordnung zu Achse, da sehr gute Bedienung über Grünkraut mit Stadtbus Ravensburg Weingarten 21 von und nach Ravensburg erfolgt
 - Eine weitere kleine Konzentration ist in Rotheidlen mit Kofeld (17% Einwohner) auszumachen, diese liegt verkehrsgünstig an der B32 Achse Kategorie 1 (Buslinie 7542)
 - Die übrigen Einwohner verteilen sich sehr stark über die Gemeindefläche (Buslinien Kategorie 3 (Ergänzungsnetz))
- ⇒ Knapp $\frac{3}{4}$ der Einwohner lebt im zentralen Ort



Abbildung 78: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Bodnegg

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 79: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Bodnegg

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Ravensburg: Keine Zuordnung zu Achse, da sehr gute Bedienung über Grünkraut mit Stadtbus Ravensburg Weingarten 21 von und nach Ravensburg erfolgt

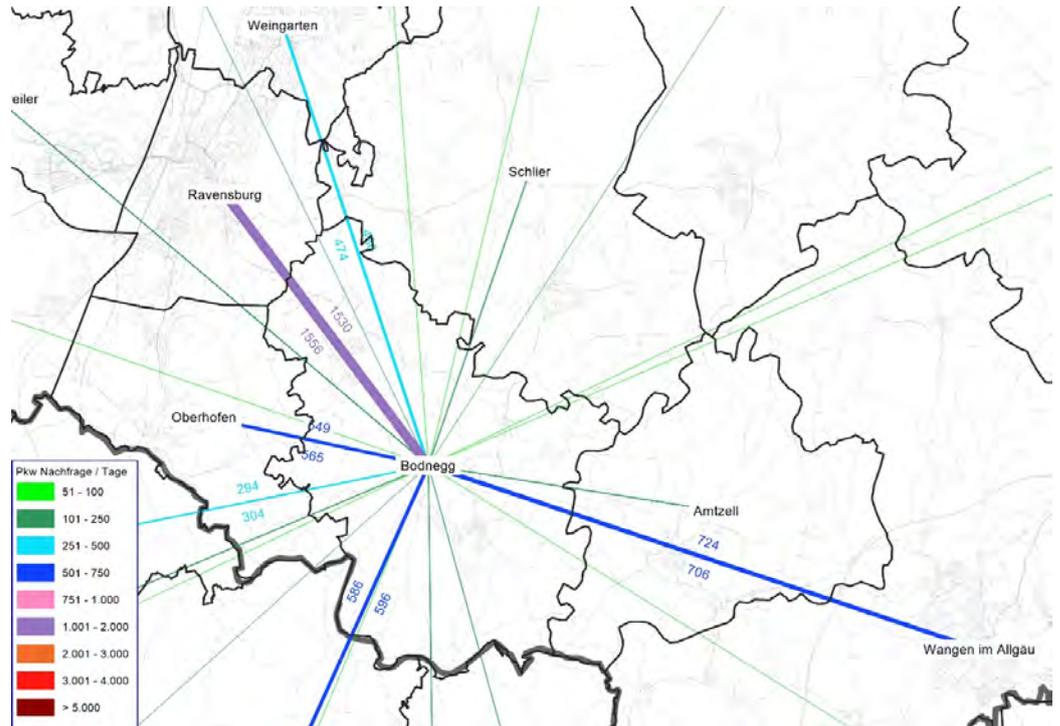


Abbildung 80: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Bodnegg und Grünkraut

Die Einteilung der Verkehrszellen für die Pkw-Nachfrage fasst die Gemeinden Grünkraut und Bodnegg zusammen, so dass diese gemeinsam betrachtet werden müssen. Ausrichtung und Größenordnung der Pkw-Ströme entsprechen dennoch den Pendlerströmen, es gibt wenig Abweichungen:

- Wangen: etwas höhere Pkw-Nachfrage als Pendlerströme, nur mit Schülerfahrt (aus Bodnegg) oder Umstieg im ÖPNV möglich, aber sehr geringes Potenzial
- Oberhofen: eher Grünkraut zuzuordnen, im ÖPNV nur mit Umstieg über Ravensburg zu erreichen
- Tettang: aufgrund Pendlerzahlen eher Bodnegg zuzuordnen, Bedienung über Buslinie 222 aus Bodnegg

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Bodnegg: 101, 102, 103, 104, 105.1, 105.2, 222, 7542 und die Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 21.

Die bisherige Achsenstruktur entspricht den Nachfrageströmen, sinnvolle Anpassungen sind:

- ▶ Regiobus: Wangen - Ravensburg (Realisierung ab 12.12.2021 geplant): zusätzlich zum bestehenden Angebot der Buslinie 7542 als Schnellbus im 60-Minuten-Takt: Verbesserung für Rotheidlen, dort ist ein Halt vorgesehen. So erhöht sich das Angebot dann auf zwei Abfahrten je Stunde und Richtung.
- ▶ Verbesserung Anbindung Richtung Wangen mittels Flexibler On Demand Verkehre (Umstieg in Amtzell auf Buslinie 7542) und Richtung Ravensburg in Rotheidlen (dort existiert auch ein Nahversorger).

8.1.14 Ebersbach-Musbach

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 1.790 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 29 (von 39)
- Dichte: 66 / km² (im Vergleich ein niedriger Wert im Landkreis Ravensburg)

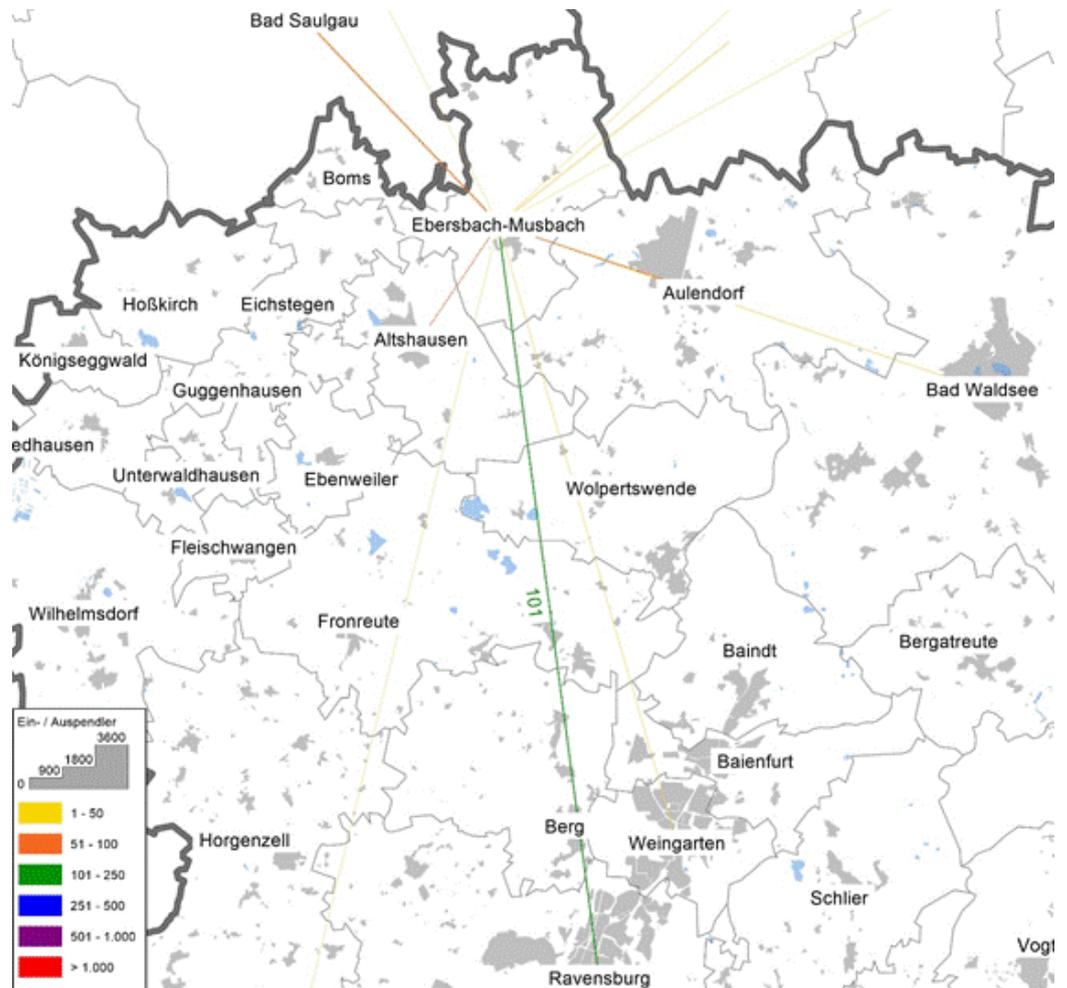
Verteilung:

- Hauptort mit der größten Einwohnerkonzentration ist Ebersbach (Buslinie 290 und Einzelfahrten der Buslinie 7567 jeweils Kategorie 3 (Ergänzungsnetz)).
 - Daneben existieren vor allem die Siedlungsschwerpunkte Musbach und Boos die aufgrund ihrer verkehrlichen Lage ebenfalls Buslinien der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) insbesondere Buslinie 290 zugeordnet sind.
- ⇒ Die Einwohner konzentrieren sich auf die genannten Siedlungen und sind damit durch Buslinien der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) angebunden. Daneben existieren nur wenige dispers verteilte Wohnplätze, die nicht durch den ÖPNV angebunden sind.



Abbildung 81: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Ebersbach-Musbach

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 82: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Ebersbach-Musbach

Aufgrund der niedrigen Einwohnerzahlen der Gemeinde Achberg existieren auch keine großen Pendlerströme, die als Potenzial für den ÖPNV gewertet werden können.

- Die vorhandenen kleinen Ströme sind vor allem Richtung Ravensburg ausgerichtet. Im ÖPNV ist für diese Verbindung ein Umstieg in Altshausen oder Aulendorf auf die Schiene erforderlich.
- In deutlich kleinerem Umfang existieren Ströme in die Nachbarstädte Aulendorf und Bad Saulgau sowie in die Gemeinde Altshausen. Diese Relationen werden durch die Buslinie 290, 7567 und den Bürgerbus Aulendorf bedient.

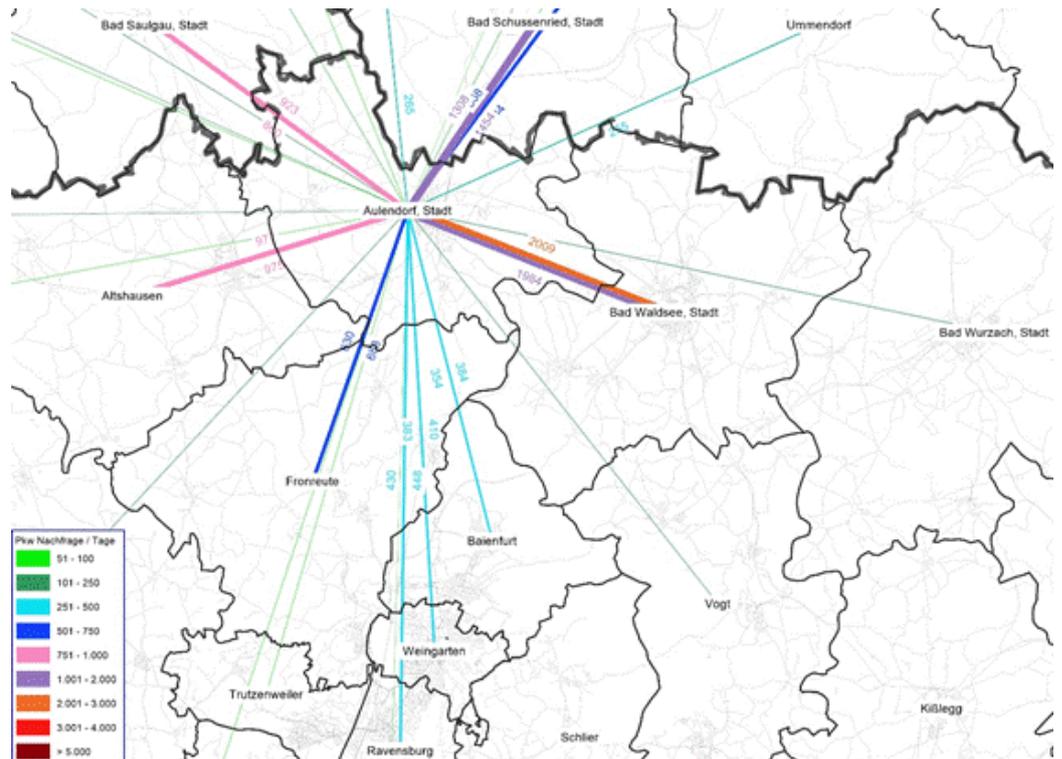


Abbildung 83: Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Aulendorf

Bei den Pkw-Strömen ist die Gemeinde Ebersbach-Musbach mit der Stadt Aulendorf als eine Verkehrszelle zusammengefasst. Aufgrund der niedrigen Einwohnerzahl der Gemeinde Ebersbach-Musbach sind deren Anteile an den Pkw-Strömen recht gering. Aufgrund der Struktur der Pkw-Ströme kann davon ausgegangen werden, dass diese vergleichbar wie die Pendlerströme vor allem auf Ravensburg, Bad Saulgau und Altshausen ausgerichtet sind.

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Ebersbach-Musbach: 290, 670 (Bürgerbus), 7567, 7570.

Es werden keine Anpassungen in der Einteilung der Achsenkategorien vorgesehen, wichtige Ansatzpunkte sind:

- Die Anbindung der Teilorte in Richtung Aulendorf (Schiene) und Altshausen (Schiene und Planung Buslinie 7573 als zukünftige Kategorie 1 nach Weingarten / Ravensburg) sollte durch Flexible On Demand Verkehre verbessert werden (siehe auch Planungen Bürgerbus Aulendorf). Gleichzeitig soll das Niveau der Bedienung durch die Buslinie 290 mindestens beibehalten werden.

8.1.15 Fronreute

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 4.756 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 15 (von 39)
- Dichte: 103 / km² (im Vergleich gerade noch ein mittlerer Wert im Landkreis Ravensburg)

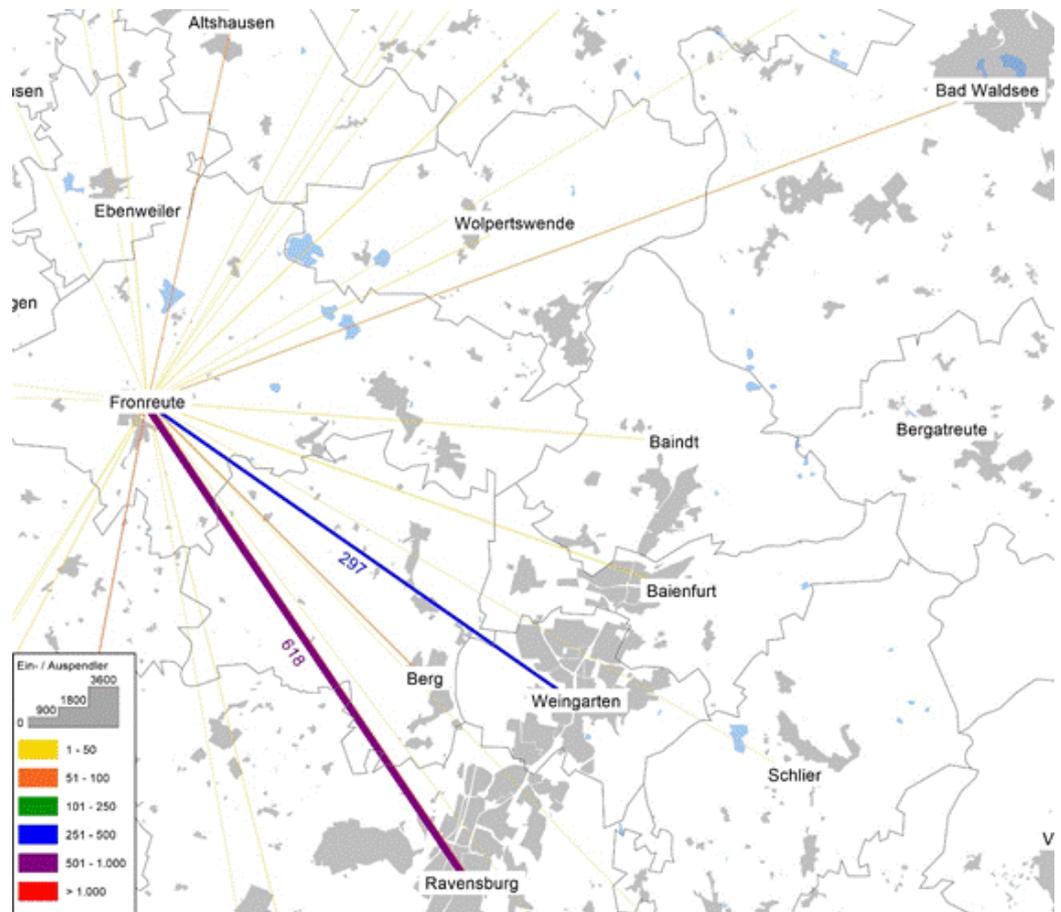
Verteilung:

- Blitzenreute (36% Einwohner) und Staig (28% Einwohner) liegen verkehrsgünstig und konzentriert an der B32 und werden durch die Achse mit der Kategorie 2 (Buslinie 7573) bedient.
 - Der Kernort Fronhofen (28% Einwohner) wird einschließlich Baienbach (4% Einwohner) durch die Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 10 sehr gut bedient. Teilweise werden auch weitere Einzelsiedlungen in der Fläche durch den Stadtbus Ravensburg Weingarten 10 und das Buslinien der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) erschlossen.
- ⇒ Die Bereiche mit höheren Einwohnerdichten in der Gemeinde Fronreute werden gut erschlossen und bedient. Nur wenige Einwohner leben in Gebieten mit sehr disperser Siedlungsstruktur und verfügen über kein ÖPNV-Angebot.



Abbildung 84: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Fronreute

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 85: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Fronreute

Beziehungen mit hohem ÖPNV-Potenzial:

- ➔ Ravensburg / Weingarten: Kategorie 2 (Buslinie 7573 und Stadtbus Ravensburg Weingarten 10)

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Fronreute: 7573, 7573.1, Stadtbus Ravensburg Weingarten 10.

Die bisherige Achsenstruktur entspricht den Nachfrageströmen, eine gute Abdeckung der Siedlungsschwerpunkte ist gegeben. Sinnvolle Anpassungen sind:

- Definition der Achse Altshausen - Blitzenreute - Staig - Weingarten / Ravensburg (Buslinie 7573) als Kategorie 1 Achse, aufgrund hohen Potenzials und ab Blitzenreute mit bereits gutem Angebot (derzeit Einsatz von Verstärkerbussen). Direkte Verbindung aus den Ortschaften sowohl nach Weingarten als auch Ravensburg. Überlagerung mit Stadtbus Ravensburg Weingarten 10 im Abschnitt Blitzenreute - Staig - Weiler - Ettishofen vorgesehen. Die Verbindung Altshausen - Weingarten / Ravensburg ist über die Schiene umwegig, daher Verbesserung durch Hochstufung Buslinie 7573 als Kategorie 1 Achse, der Abschnitt Altshausen - Bad Saulgau wird primär über die Schiene abgedeckt. Eine Anbindung des Haltepunktes Weingarten / Berg der Bodensee-Oberschwaben-Bahn ist vorgesehen.
- Aufgrund der Funktion der Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 10 sieht sich der Landkreis Ravensburg als zukünftig zuständiger Aufgabenträger.
- Definition des Abschnitts Fleischwangen - Ebenweiler - Fronhofen (nördlicher Ast des Stadtbus Ravensburg Weingarten 10) als Kategorie 2 Achse. Im Vergleich geringes Potenzial, aber wichtige Verbindung (siehe auch Auswertungen zu Gemeindeverwaltungsverband Altshausen). Die Buslinie erbringt bereits ein gutes Angebot und übernimmt die Funktion einer Achse im Landkreis, vergleichbar anderer Achsen wie beispielsweise Buslinie 31 (Weingarten / Ravensburg - Wolfegg).
- Definition des Abschnitts Fronhofen - Ravensburg (südlicher Ast des Stadtbus Ravensburg Weingarten 10) als Kategorie 1 Achse. Anpassung der Linienführung über Baienbach - Blitzenreute - Staig - Weiler (Berg) - Ettishofen (Berg) geplant (siehe auch Planungen VEP GMS). Im Vergleich hohes bestehendes und auch zukünftig erwartetes Potenzial aufgrund Neubaugebiete und Verdichtungsraum Stadt Ravensburg / Weingarten. Daher Umsetzung und Hochstufung als Modellprojekt vorgesehen. Durch die neue Linienführung der Buslinie 10 wird eine neue und dichtere innergemeindliche Verbindung der Orte Fronhofen, Blitzenreute und Staig geschaffen. Gemeinsam mit der Buslinie 7573 ergibt sich durch Überlagerung ein Angebot von zwei Fahrten je Stunde.
Die hohen Pendlerströme auf dem Abschnitt Ravensburg - Berg werden ebenfalls über die Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 10 bedient werden, auf diesem Abschnitt ist auch das Fahrtenangebot noch höher (Stadtgebiet Ravensburg).
- Eine bessere Anbindung an die vorhandenen Linien mittels Flexibler On Demand Verkehre, ist insbesondere für die Siedlungen um Fronhofen anzustreben.

8.1.16 Grünkraut

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 3.200 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 25 (von 39)
- Dichte: 188 / km² (im Vergleich ein Wert leicht über dem Durchschnitt im Landkreis Ravensburg)

Verteilung:

- 77% der Einwohner wohnen im Ort Grünkraut ohne definierte Achse, da sehr gute Bedienung mit Stadtbus Ravensburg Weingarten 21 von und nach Ravensburg erfolgt
 - Die Orte Gullen (11% Einwohner) und Staig (4% Einwohner) liegen verkehrsgünstig an der B32 Achse Kategorie 1 (Buslinie 7542 und Stadtbus Ravensburg Weingarten 21)
 - Die übrigen Einwohner verteilen sich sehr stark über die Gemeindefläche (Buslinien der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz))
- ⇒ Rund 90% der Einwohner leben in einem Ortsteil mit gutem ÖPNV-Angebot

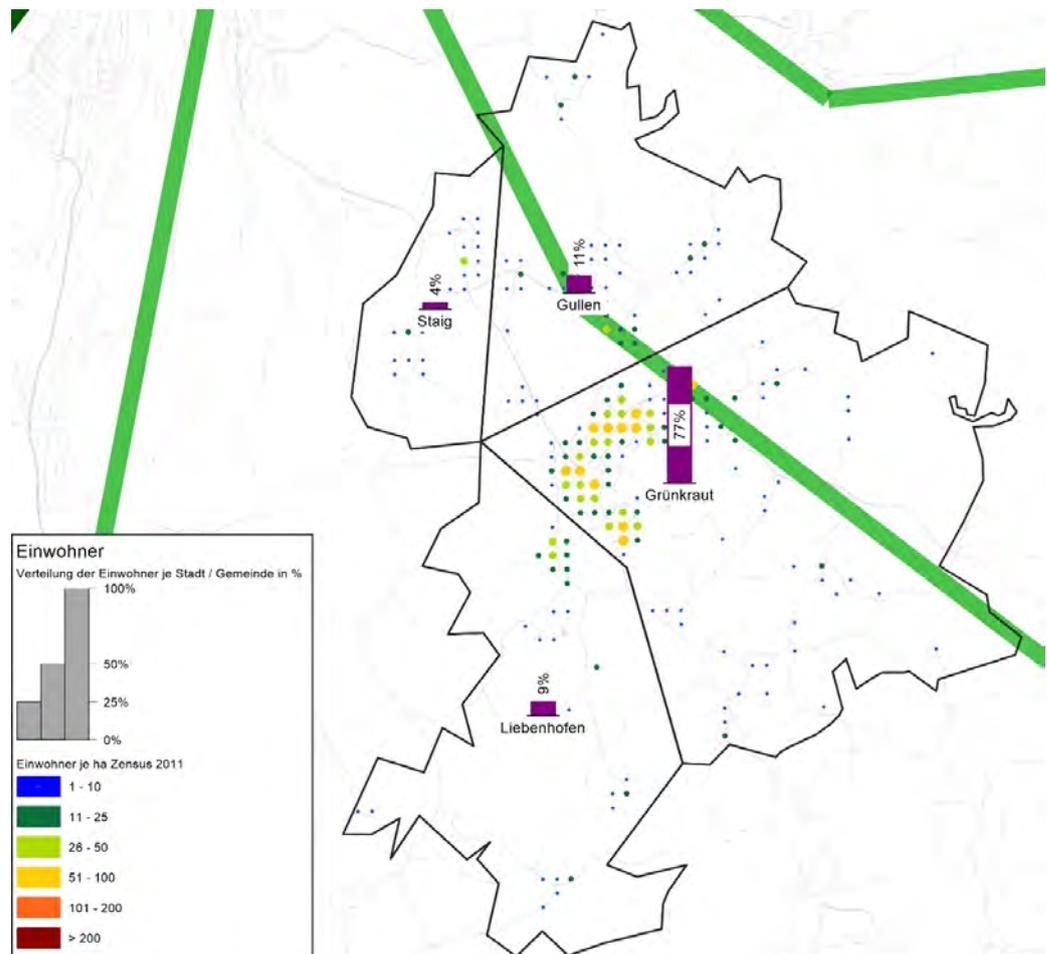
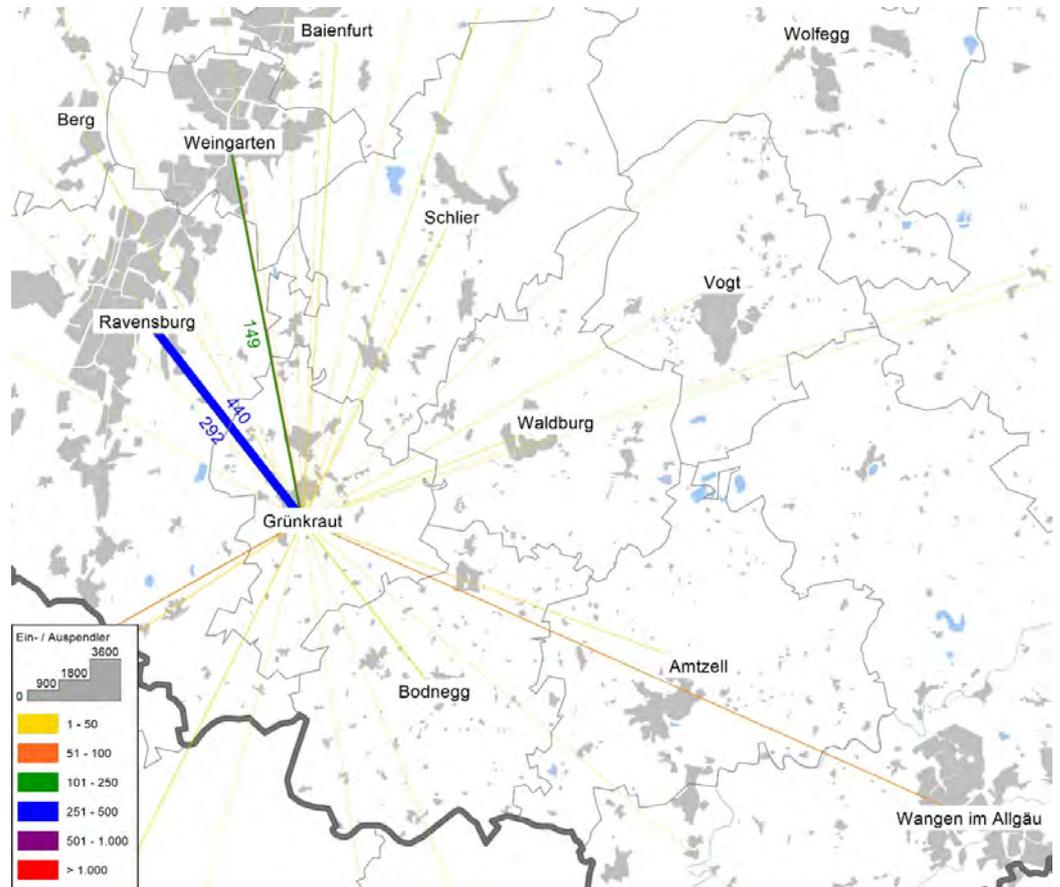


Abbildung 87: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Grünkraut

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 88: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Grünkraut

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Ravensburg: sehr gute Bedienung mit Stadtbus Ravensburg Weingarten 21 von und nach Ravensburg und einzelne Ortsteile liegen zusätzlich verkehrsgünstig an der B32 Achse Kategorie 1 (Buslinie 7542)

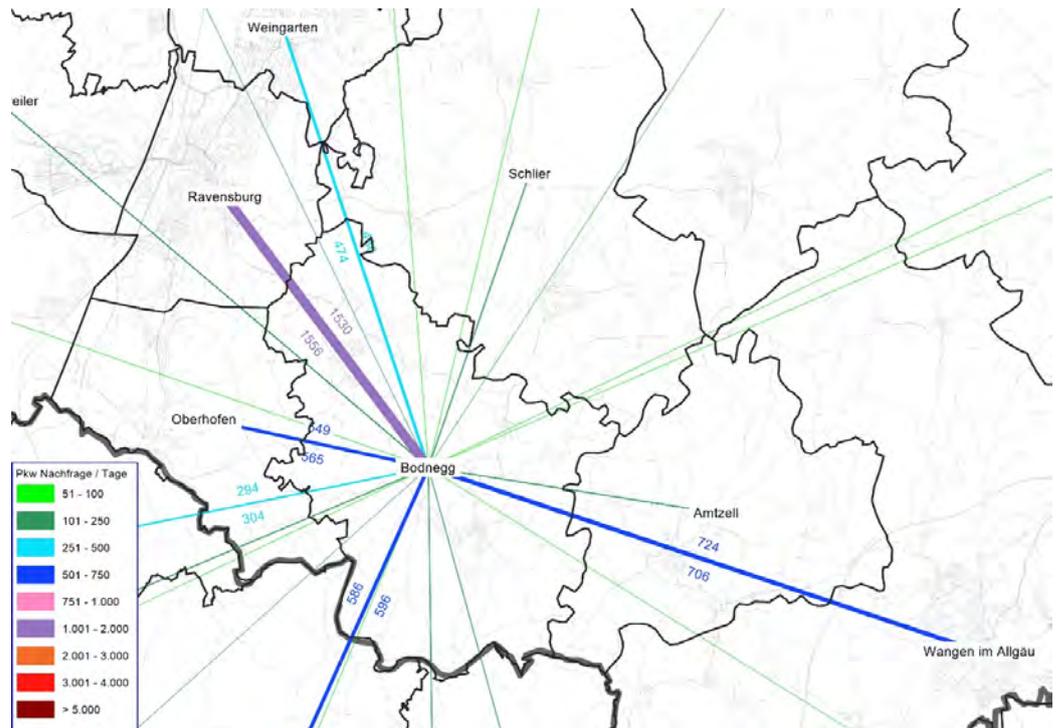


Abbildung 89: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Bodnegg und Grünkraut

Die Einteilung der Verkehrszellen für die Pkw-Nachfrage fasst die Gemeinden Grünkraut und Bodnegg zusammen, so dass diese gemeinsam betrachtet werden müssen. Ausrichtung und Größenordnung der Pkw-Ströme entsprechen dennoch den Pendlerströmen, es gibt wenig Abweichungen:

- Wangen: etwas höhere Pkw-Nachfrage als Pendlerströme, nur mit Schülerfahrt (aus Bodnegg) oder Umstieg im ÖPNV möglich, aber sehr geringes Potenzial
- Oberhofen: eher Grünkraut zuzuordnen, im ÖPNV nur mit Umstieg über Ravensburg zu erreichen
- Tettang: aufgrund Pendlerzahlen eher Bodnegg zuzuordnen, Bedienung über Buslinie 222 aus Bodnegg

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Grünkraut: 101, 103, 104, 7542, Stadtbus Ravensburg Weingarten 21.

Die bisherige Achsenstruktur entspricht den Nachfrageströmen, sinnvolle Anpassungen sind:

- ▶ Regiobus: Wangen - Ravensburg (Realisierung ab 12.12.2021 geplant): zusätzlich zum bestehenden Angebot der Buslinie 7542 als Schnellbus im 60-Minuten-Takt: Verbesserung für Gullen, dort ist ein Halt vorgesehen, keine Veränderung für Staig, da ohne Halt des zukünftigen Schnellbusses.

8.1.17 Horgenzell

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 5.306 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 13 (von 39)
- Dichte: 95 / km² (im Vergleich ein niedriger Wert im Landkreis Ravensburg)

Verteilung:

- Siedlungsschwerpunkte entlang der Achse mit der Kategorie 1 (Buslinie 7538) sind: Wolketsweiler, Horgenzell, Ringgenweiler und Hasenweiler. Die umliegenden Flächen werden durch das Buslinien der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) (beispielsweise Buslinien 7539 und 41) bedient.
 - Die Einwohnerkonzentration Kappel (16% Einwohner) wird durch die Buslinien der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) an die Buslinie 7538 in Horgenzell angebunden.
- ⇒ Die Einwohnerstruktur in der Gemeinde Horgenzell ist sehr dispers. Ein Großteil der Einwohnerkonzentrationen liegt an der Achse mit der Kategorie 1 (Buslinie 7538). Die übrigen Flächen werden durch Einzelfahrten und Buslinien der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) gut erschlossen.

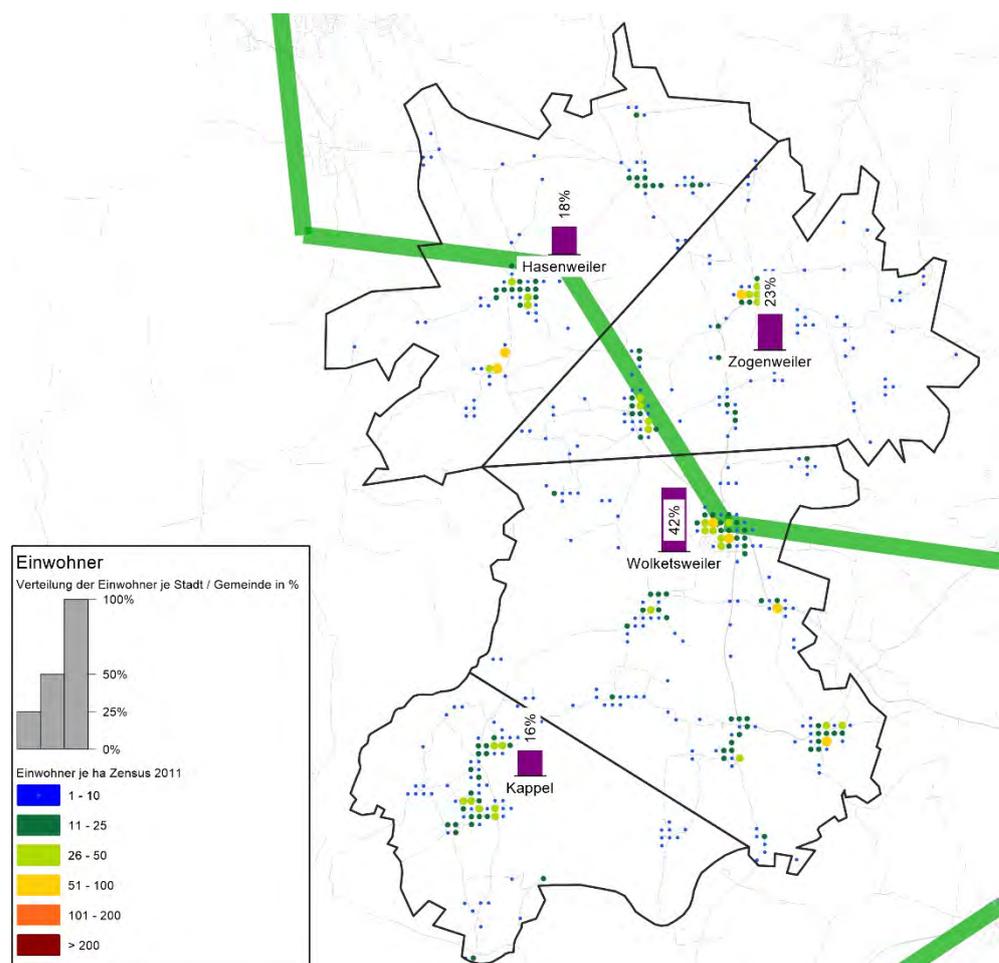
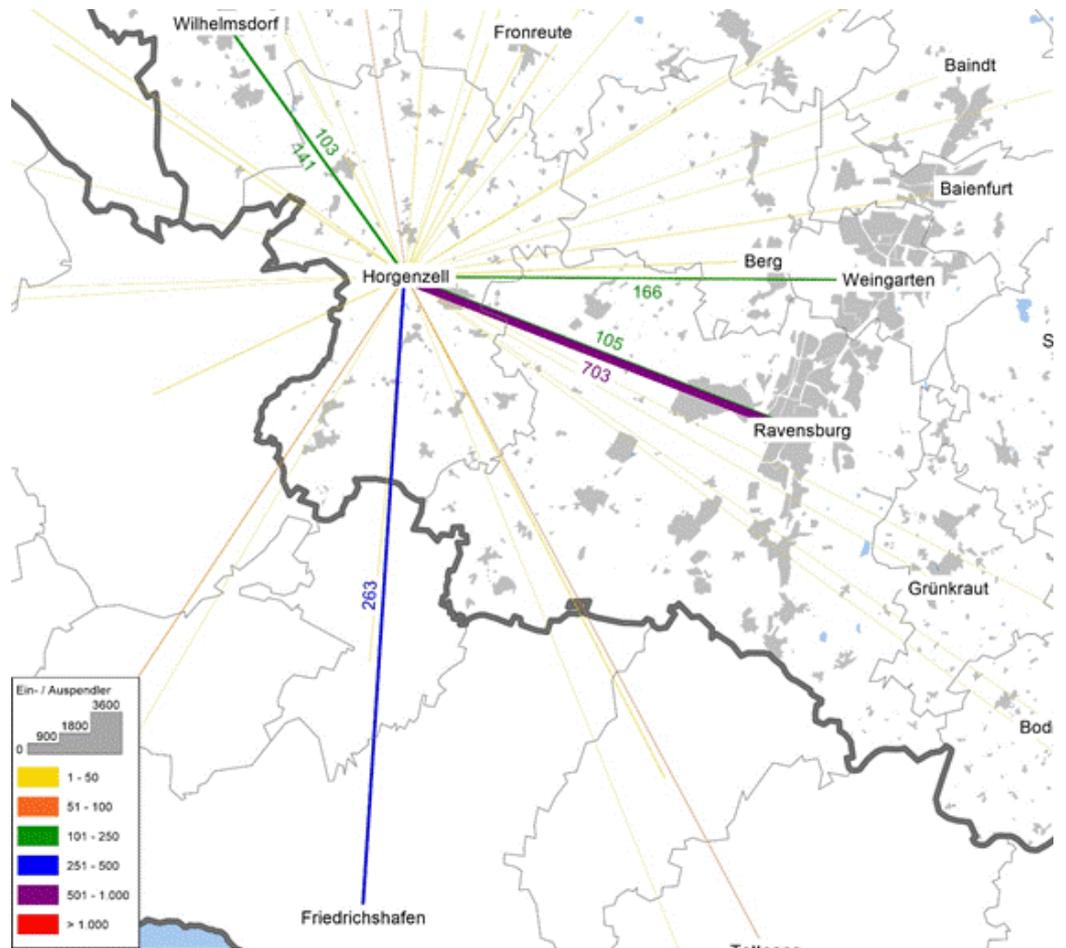


Abbildung 90: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Horgenzell

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 91: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Horgenzell

Beziehungen mit hohem ÖPNV-Potenzial:

- Ravensburg: Kategorie 1 (Buslinie 7538)

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Stadt Friedrichshafen: Derzeit keine direkte Verbindung und Kategorie über die Landkreisgrenze. Im ÖPNV mit Umstieg in Ravensburg auf die Schiene abgedeckt.

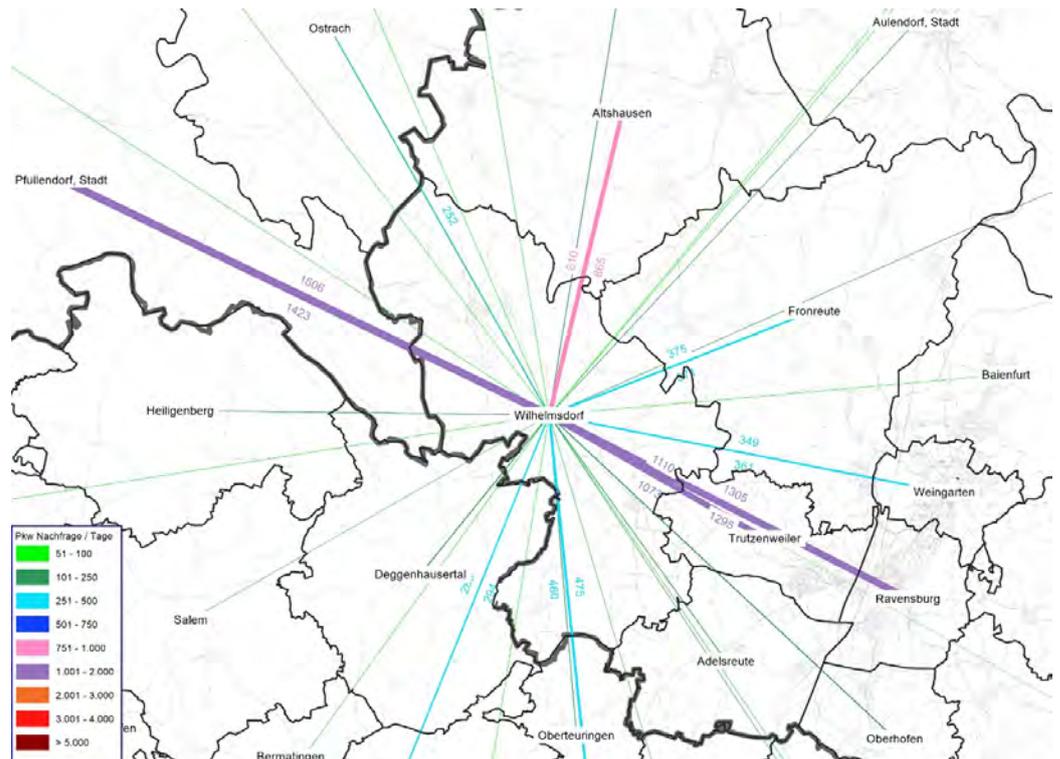


Abbildung 92: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Horgenzell und Wilhelmstadt

Die Einteilung der Verkehrszellen für die Pkw-Nachfrage fasst die Gemeinden Horgenzell und Wilhelmstadt zusammen, so dass diese gemeinsam betrachtet werden müssen:

- Ravensburg: hohe Pkw-Ströme entsprechend den Pendlerzahlen.
- Altshausen: höhere Bündelung der Pkw-Ströme als bei den Pendlerzahlen da:
 - Gemeindeverwaltungsverband Altshausen als eine Verkehrszelle zusammengefasst ist (ohne Ebersbach-Musbach)
 - Die Gemeinden Horgenzell und Wilhelmstadt als eine Verkehrszelle zusammengefasst sind. Die hohen Pkw-Ströme aus dieser Verkehrszelle nach Altshausen sind eher Wilhelmstadt zuzuordnen.
- Pfullendorf: hohe Pkw-Strömen, die von den Pendlerströmen abweichen. Siehe Konsequenzen in Planungen bei Gemeinde Wilhelmstadt.

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Horgenzell: 41, 42, 7384 (Anruf), 7385, 7537, 7538, 7539.

Die bisherige Achsenstruktur entspricht überwiegend den Nachfrageströmen, eine gute Abdeckung der Siedlungsschwerpunkte ist gegeben. Sinnvolle Anpassungen betreffen die Buslinie 7538 bezüglich Potenziale, Taktangebot und Definition Kategorie über den Landkreis hinaus. Diese Planungen sind eng mit der Gemeinde Wilhelmsdorf verknüpft und werden daher im folgenden Kapitel beschrieben.

Die Haltestelle Horgenzell Schule dient schon heute als Umsteigehub für Fahrten in Richtung Zorgenweiler und Danketsweiler und in Richtung Kappel und Deggenhauser-tal. Dieser Hub sollte durch den Ausbau der Flexiblen On Demand Verkehre weiter gestärkt und damit die Erschließung der Gemeinde weiter verbessert werden.

8.1.18 Isny im Allgäu

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 14.168 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 7 (von 39)
- Dichte: 165 / km² (im Vergleich ein oberer mittlerer Wert im Landkreis Ravensburg)

Verteilung:

- 71% der Einwohner im Ort Isny
 - Weitere Teilorte (5% - 10%) liegen fast alle an Kategorie 1 Achsen
 - Beuren (6%): Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) Buslinie 7572 und 80/81
 - Bolsternang (südlicher Bereich von Großholzleute): Stadtbus Isny 74 (überwiegend stündliches Angebot) und Buslinie 50
- ⇒ Knapp $\frac{3}{4}$ der Einwohner lebt im zentralen Ort, bei einer hohen absoluten Einwohnerzahl

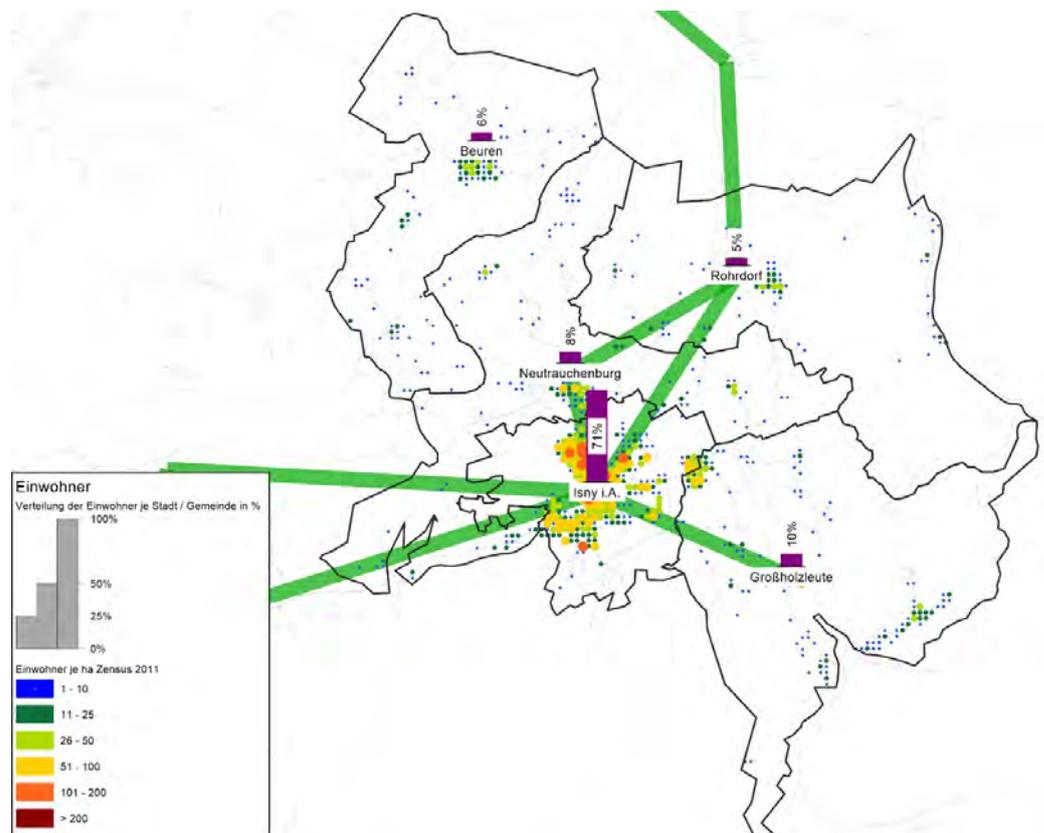
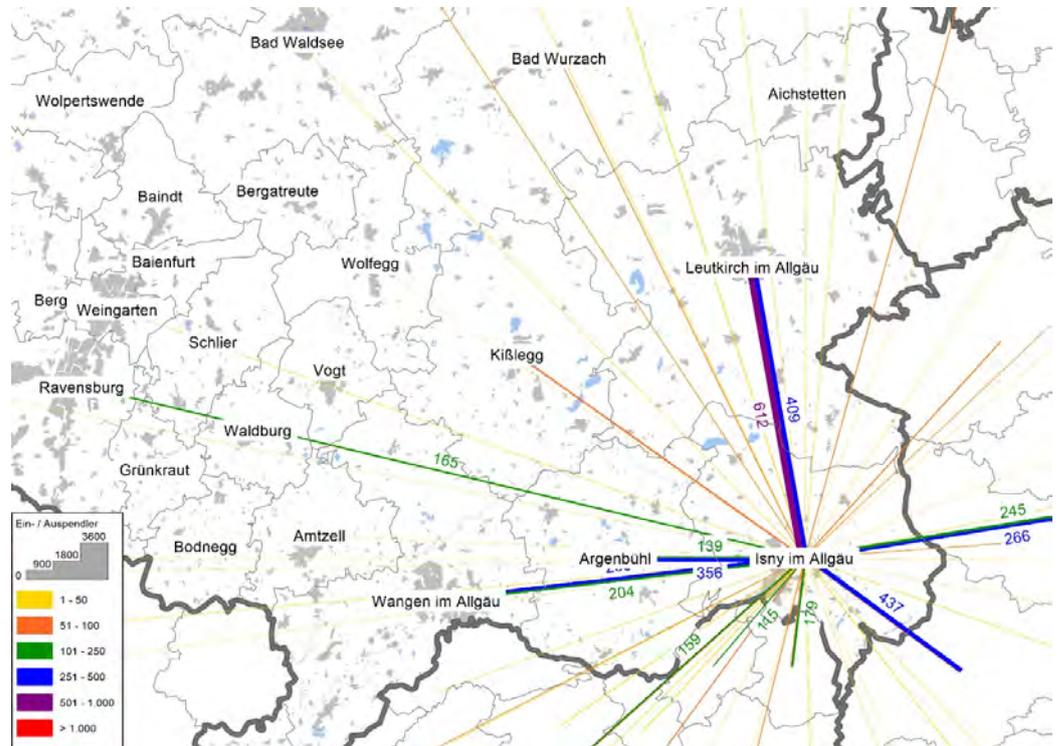


Abbildung 93: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Stadt Isny

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit
Abbildung 94: Ein- und Auspendler 2018 der Stadt Isny

Beziehungen mit hohem ÖPNV-Potenzial:

- Leutkirch: Kategorie 1 (Buslinie 7551) über Neutrauchburg

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Wangen über Argenbühl und weiter nach Ravensburg: Kategorie 1 (Buslinie 7542)
- Kempten über Weitnau: Bisher keine Kategorie (Buslinie 50)

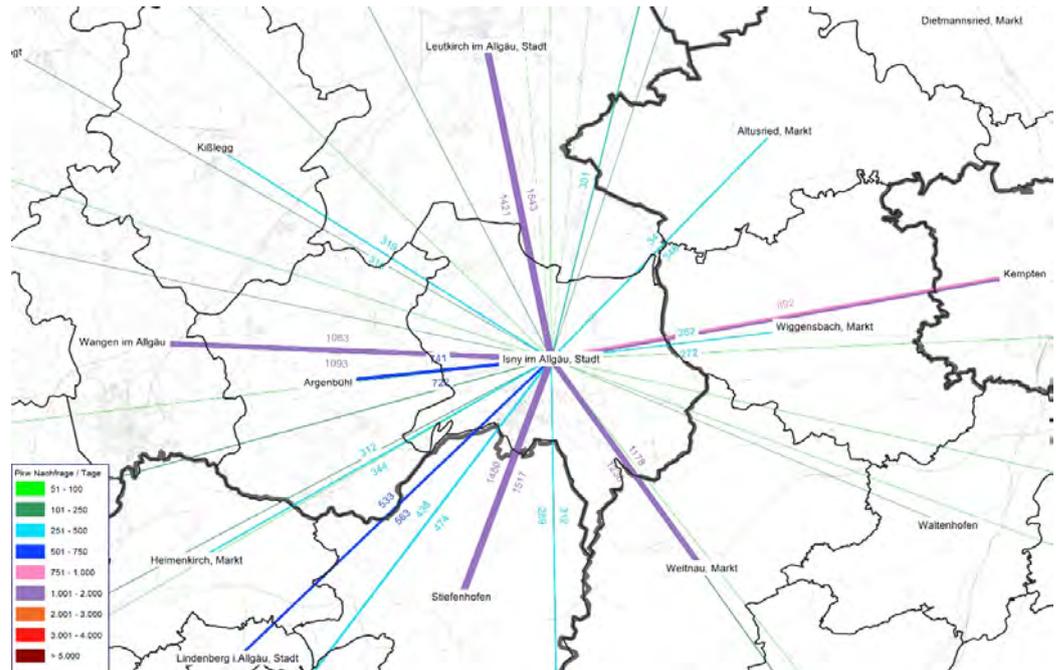


Abbildung 95: Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Isny

Ausrichtung und Größenordnung der Pkw-Ströme entsprechen den Pendlerströmen, es gibt wenig Abweichungen:

- Wangen: höhere Pkw-Nachfrage als Pendlerströme, wird über Kategorie 1 Buslinie 7542 abgedeckt
- Verwaltungsgemeinschaft Argental (Gestratz, Grünenbach, Maierhöfen und Röthenbach): höhere Pkw-Nachfrage als Pendlerströme, da eine große Anzahl an Gemeinden als eine Verkehrszelle zusammengefasst ist

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Stadtgebiet Isny: 50, 80, 81, 731, 732, 733, 7542, 7551, 7572, Stadtbus Isny 74 und 75.

Die bisherige Achsenstruktur entspricht den Nachfrageströmen, sinnvolle Anpassungen sind:

- ▶ Regiobus: Wangen über Argenbühl und weiter nach Ravensburg (Realisierung ab 12.12.2021 geplant): Vertaktung und Ausweitung Angebot Buslinie 7542, 30-Minuten-Takt perspektivisch (Kategorie 1+)
- ▶ Schnellbus (Buslinie 7551) Isny - Leutkirch sinnvoll mit hoher Priorität, Attraktivitätssteigerung aufgrund deutlich kürzerer Fahrzeiten (auch Teil eines möglichen Regiobus-Konzeptes des Landes)
- ▶ Kempten über Weitnau: Bisher keine Kategorie der Buslinie 50, Definition als Kategorie 1 Achse sinnvoll, recht gutes bestehendes Angebot ausbauen, Verbindung Unterzentrum - Oberzentrum in Ergänzung zu Definition Leutkirch - Kempten als Kategorie 2
- ▶ Verbesserung Anbindung Beuren mittels Flexibler On Demand Verkehre, oder Ausweitung Stadtbusangebot
- ▶ Untersuchung Reaktivierung Schiene Kempten - Isny - Leutkirch, voraussichtlich eher geringes Potenzial

8.1.19 Kißlegg

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 8.914 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 9 (von 39)
- Dichte: 97 / km² (im Vergleich ein niedriger Wert im Landkreis Ravensburg)

Verteilung:

- Kißlegg (79% Einwohner): Achsen nach Leutkirch, Wolfegg und Wangen jeweils Kategorie 1 (Schiene)
 - Waltershofen (13% Einwohner): Achse Kißlegg (Kategorie 2 Buslinie 7549), gutes Angebot Buslinie 7550 nach Leutkirch und Wangen
 - Immenried (8% Einwohner): Achse Kißlegg und Bad Wurzach über Arnach (Kategorie 2 Buslinie 7549)
 - Es ist jeweils eine Konzentration der Einwohner auf den Ort festzustellen. Zusätzlich verteilen sich gleichmäßig über die gesamte Gemeindefläche Einwohner in der niedrigsten Klasse (bis 10 Einwohner).
- ⇒ Sehr disperse Verteilung der Einwohner auf die Fläche, starke Konzentration der Einwohner auf den Ort Kißlegg

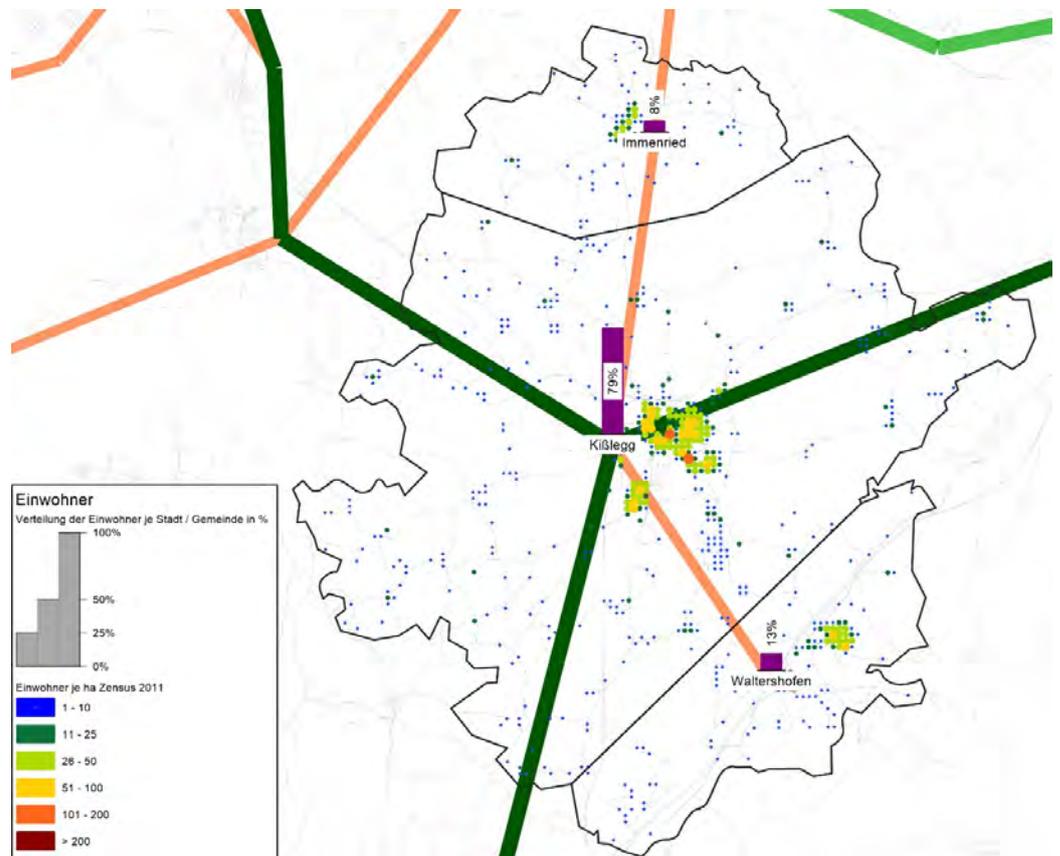


Abbildung 96: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Stadt Kißlegg

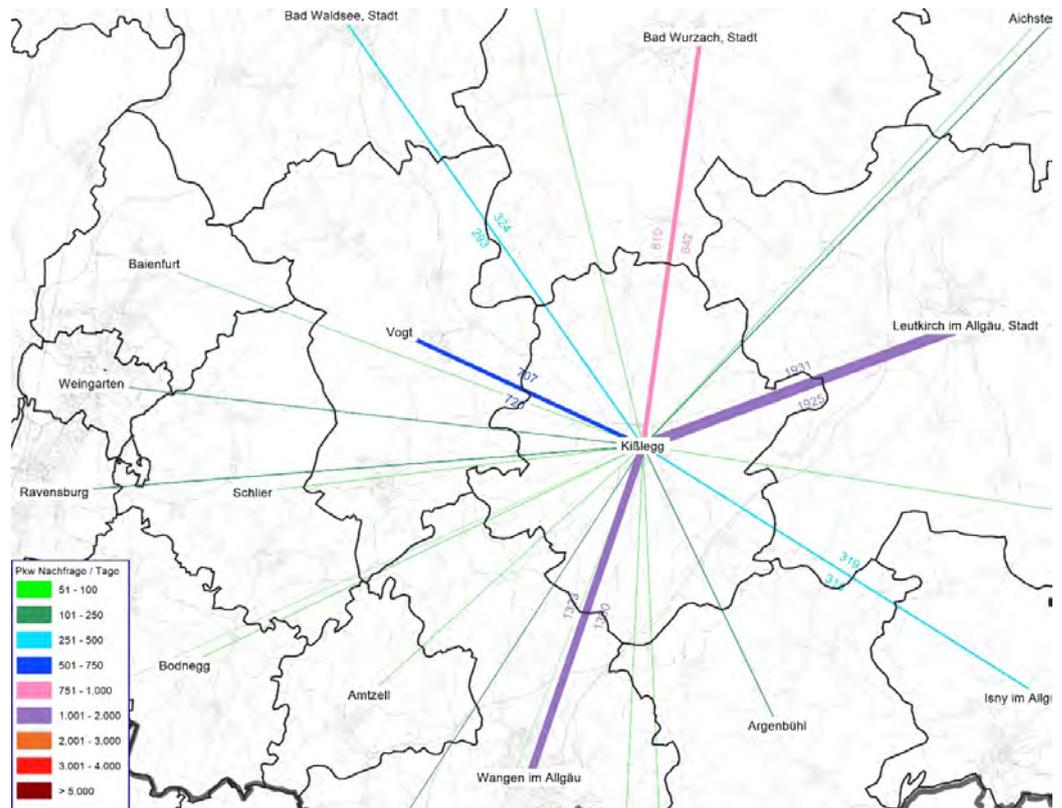


Abbildung 98: Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Kißlegg

Ausrichtung und Größenordnung der Pkw-Ströme entsprechen den Pendlerströmen, es gibt wenig Abweichungen:

- Leutkirch: höhere Pkw-Nachfrage als Pendlerströme, wird über Kategorie 1 Schiene und Buslinie 7550 (über Waltershofen) abgedeckt
- Bad Wurzach: höhere Pkw-Nachfrage als Pendlerströme, aber die sehr wenigen Fahrgäste im bisherigen Betrieb der Buslinie 7549 zeigen, dass das Potenzial gering ist, ein gutes Angebot im Schülerverkehr (Buslinien Kategorie 3 (Ergänzungnetz)) ist weiterhin sicher zu stellen.
- Vogt: höhere Pkw-Nachfrage als Pendlerströme, unter anderem, da die Verkehrszelle im Pkw auch Wolfegg beinhaltet. Relation nach Wolfegg wird durch Buslinie 7543 bedient (acht Fahrten am Tag). Siehe hierzu auch Planungen (Verbesserung mittels direktem Schnellbus)
- Die höhere Pkw-Nachfrage nach Wangen werden über die Kategorie 1 (Schiene) und Buslinie 7550 (über Waltershofen) abgedeckt, kein Handlungsbedarf.

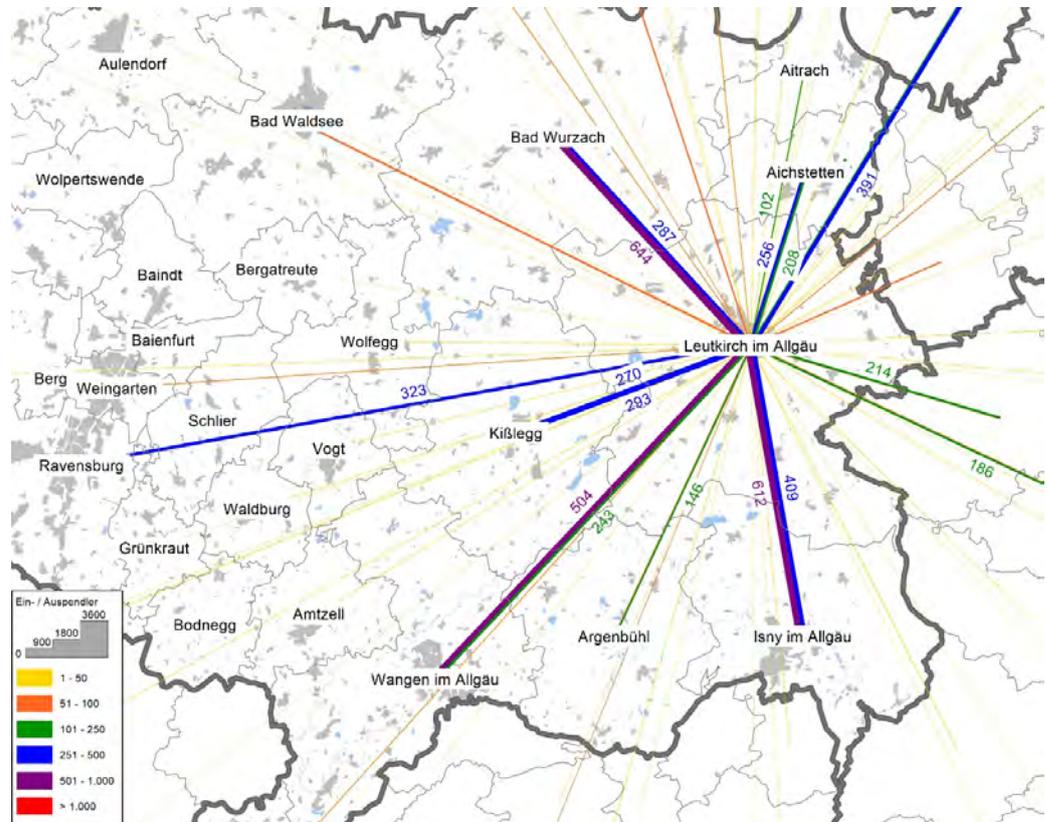
Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Kißlegg: 111, 7543, 7544, 7549 und 7550.

Die bisherige Achsenstruktur entspricht überwiegend den Nachfrageströmen, sinnvolle Anpassungen sind:

- ▶ Schnellbus Kißlegg - Wolfegg - Ravensburg / Weingarten: Zusätzliches Angebot und schnelle Verbindung nach Ravensburg / Weingarten (aus Kißlegg schneller als über Schiene mit Umstieg in Aulendorf oder über Wangen).
Es soll kein bahnparalleles Angebot geschaffen werden, daher keine Verknüpfung mit dem Bahnhofpunkt in Wolfegg vorgesehen. Verknüpfung in Kißlegg mit Schiene, so dass Weiterfahrt Richtung Leutkirch und Memmingen möglich ist. Möglichst direkte Anbindung von Hochschule, beruflichen Schulen und großen Arbeitgeber in Ravensburg / Weingarten. Es wird ein Linienweg über Wolfegg vorgesehen, da Vogt bereits über ein sehr gutes Angebot verfügt und als Kategorie 1+ definiert werden soll. Verbesserung der Anbindung durch Halt des Schnellbusses in Rötenbach und Unterankenreute vorgesehen, kein Halt in Erbisreute.
- ▶ Vogt: Einführung der Kategorie 2 als Verlängerung der Buslinie 7535 vorgesehen. Die Achse Vogt - Kißlegg wird derzeit nicht direkt bedient. Neben dem geplanten Schnellbus Kißlegg - Wolfegg - Ravensburg wird so eine weitere Ost-West-Verbindung zwischen Ravensburg und dem Bahnknotenpunkt Kißlegg geschaffen. Die Erreichbarkeit der Berufsschulstandorte in Ravensburg und Leutkirch wird auf diese Weise verbessert. Aus Richtung Vogt wird auf die Zuganschlüsse in Richtung Leutkirch / München angebunden.
- ▶ Bad Wurzach: Buslinie 7549 (Notvergabe) Abstufung zu Kategorie 3 (Ergänzungnetz), Reduktion Angebot entsprechend Kategorie 3 und Nachfrage
- ▶ Verbesserung Anbindung Immenried und Waltershofen nach Kißlegg mittels Flexibler On Demand Verkehre (auch Kompensation Wegfalle Achse Kategorie 2 Buslinie 7549). Dabei auch Bedienung Zaisenhofen (großes Gewerbegebiet und Behindertenwerkstatt).

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 100: Ein- und Auspendler 2018 der Stadt Leutkirch

Beziehungen mit hohem ÖPNV-Potenzial:

- Bad Wurzach: Kategorie 1 (Buslinie 7554 stellt die Verbindung über die Ortsteile Diepoldshofen und Reichenhofen nach Leutkirch her. Der kleine Pendlerstrom weiter nach Bad Waldsee wird durch die Schiene über Kißlegg abgedeckt.
- Insy: Kategorie 1 (Buslinie 7551)
- Wangen: Kategorie 1 (Schiene, Buslinie 7550)
- Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:
- Memmingen über Aichstetten: Kategorie 1 (Schiene, Buslinie 7569), Kombination und Überlagerung verschiedener Ströme von Lindau bis München
- Kißlegg: Kategorie 1 (Schiene), Kombination und Überlagerung verschiedener Ströme von Lindau bis München
- Ravensburg: keine Kategorie (Schiene mit Umstieg in Aulendorf und Planung: Schiene mit Umstieg auf Schnellbus in Kißlegg (siehe auch Kißlegg und Vogt))

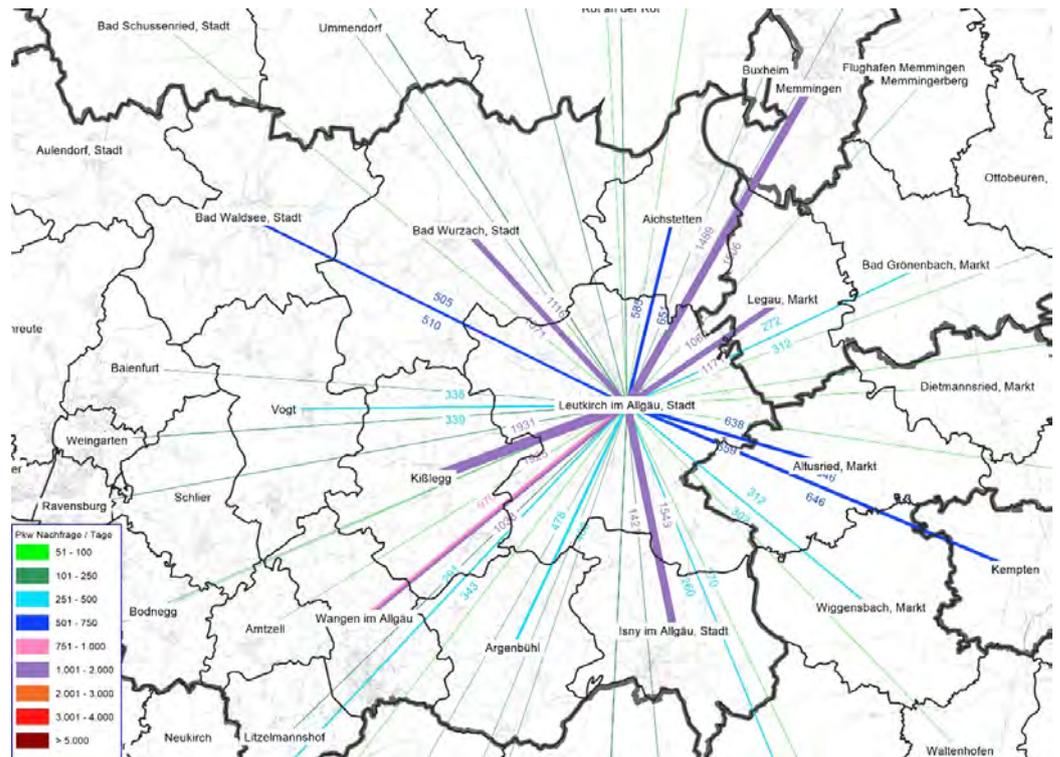


Abbildung 101: Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Leutkirch

Ausrichtung und Größenordnung der Pkw-Ströme entsprechen den Pendlerströmen, Abweichungen sind:

- Memmingen: höhere Nachfrage als Pendlerströme, wird über Kategorie 1 Schiene abgedeckt, kein Handlungsbedarf.
- Kißlegg: höhere Nachfrage als Pendlerströme, wird über Kategorie 1 Schiene abgedeckt, kein Handlungsbedarf.
- Legau: relativ starke Pkw-Nachfrage lässt sich nur bedingt mit Pendlerströmen erklären, kein Handlungsbedarf

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Leutkirch: 111, 134, 135, 7549, 7550, 7551, 7552, 7554, 7569, 7571, 7572, 66 (Kempten) und Stadtverkehr Leutkirch 133.

Durch die definierten Achsenkategorien werden die Pendlerbeziehungen gut bedient. Zudem werden für die potenziellen Personenströme (siehe Pkw-Nachfrage) in den nächsten Jahren Möglichkeiten geschaffen auf den ÖPNV umzusteigen. Hierzu sind folgenden Ergänzungen und Anpassungen der Achsenkategorie sinnvoll:

- Regiobus: Leutkirch - Bad Wurzach (Realisierung ab 12.12.2021 geplant): Vertakung und Ausweitung Angebot Buslinie 7554
- Schnellbus (Buslinie 7551) Isny - Leutkirch sinnvoll mit hoher Priorität, Attraktivitätssteigerung aufgrund deutlich kürzerer Fahrzeiten (auch Teil eines möglichen Regiobus-Konzeptes des Landes)
- Leutkirch - Kempten: Definition als Kategorie 2 sinnvoll, Ausbaubedarf Buslinie 66 als Verbindung Mittelzentrum - Oberzentrum, als Ergänzung zum Schienenangebot (siehe auch Planungen Isny - Kempten)
- Verbesserung Anbindung Hofs und Winterstetten mittels Flexibler On Demand Verkehre
- Untersuchung Reaktivierung Schiene Kempten - Isny - Leutkirch, voraussichtlich eher geringes Potenzial

8.1.21 Ravensburg

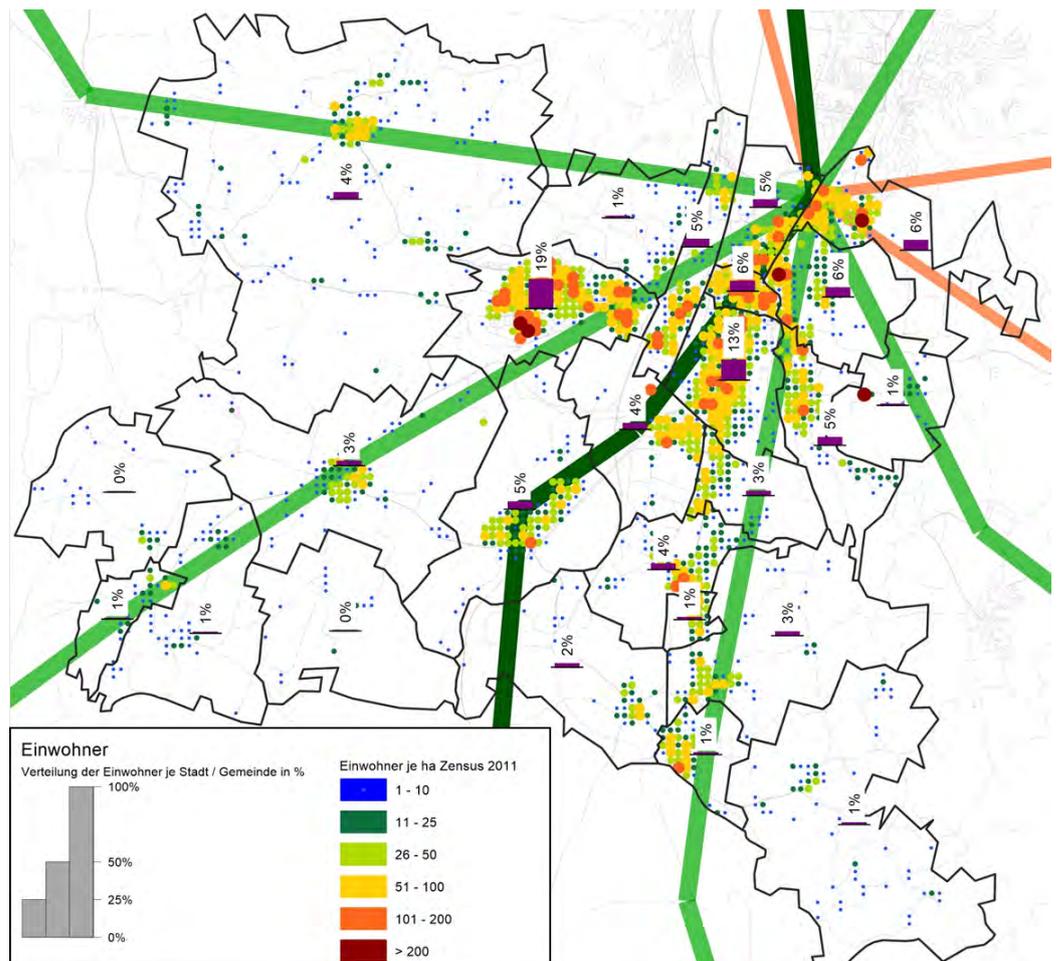
Einwohner

➤ gemeldeter Stand 12.2017: 51.187 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 1 (von 39)

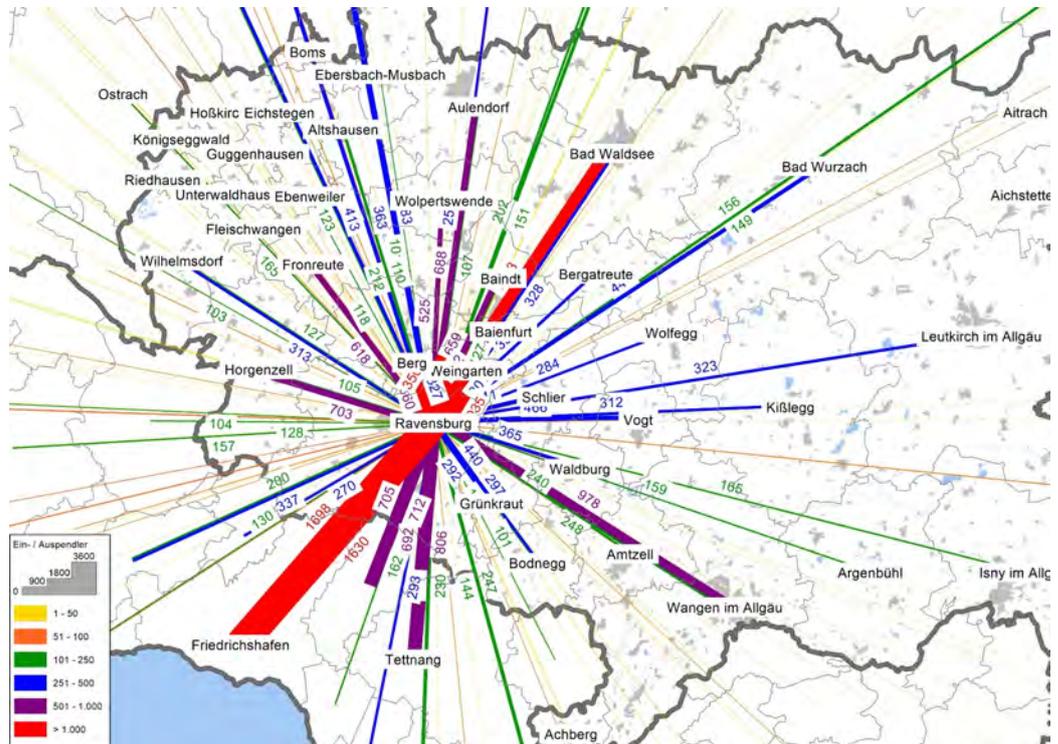
➤ Dichte: 556 / km² (zweithöchster Wert im Landkreis Ravensburg)

Verteilung:

- Sehr deutliche Konzentration der Einwohner auf den Kern der Stadt Ravensburg einschließlich der südlichen Ausläufer entlang des Schussentals
 - Weitere Siedlungskonzentrationen sind die Weststadt (19%), Oberzell (5%), Baven-
dorf (3%) und Schmalegg (insgesamt 4%) die jeweils an Kategorie 1 Achsen
(Schiene oder Regionalbus) liegen
- ⇒ Nahezu alle Einwohner wohnen in den genannten Siedlungskonzentrationen. Diese werden durch Buslinien des Stadtbus Ravensburg Weingarten, die Schiene und Regionalbuslinien der Kategorie 1 bedient. Weitere disperse Siedlungen werden teilweise durch Einzelfahrten von Regionalbuslinien erschlossen.



Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 103: Ein- und Auspendler 2018 der Stadt Ravensburg

Der Regionalplan Bodensee-Oberschwaben definiert Weingarten - Ravensburg - Friedrichshafen als Verdichtungsraum Schussental und die Städte als Mehrfachoberzentrum. Entsprechend können diese Strukturen in den Pendlerströme wiedererkannt werden. Die Bedeutung der Ströme und der Abgleich mit den Achsen und Fahrtenangeboten wird in den einzelnen Kapiteln der Städte und Gemeinden vorgenommen. Bedeutende große Ströme mit Bezug zur Stadt Ravensburg sind:

- Weingarten: In der Definition des bodo werden Ravensburg und Weingarten als ein Bereich zusammengefasst, eine sehr dichte Bedienung und Verknüpfung wird durch die Stadtbushlinien Ravensburg Weingarten und die ergänzenden Schienen- und Regionalbusangebote sichergestellt
- Friedrichshafen einschließlich Meckenbeuren (Kategorie 1 Schiene)
- Bad Waldsee (Kategorie 1 Buslinie 30)
- Tett nang (Kategorie 1 Buslinie 7545)
- Wangen (Kategorie 1 Buslinie 7542)
- Aulendorf (Kategorie 1 Schiene)

Und eine Vielzahl weiterer Ströme, die bei detaillierter Betrachtung und Überprüfung auf mögliche Bündelungen im ÖPNV von Bedeutung sind.

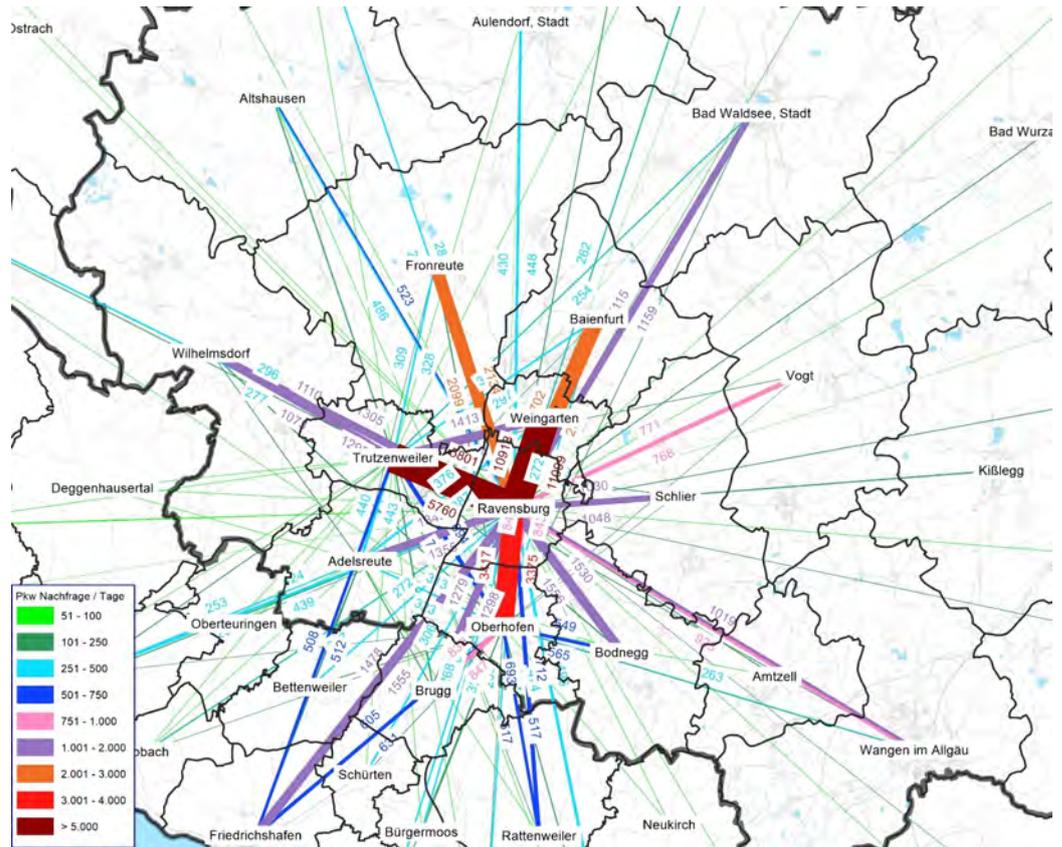


Abbildung 104: Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Ravensburg

Ausrichtung und Größenordnung der Pkw-Ströme entsprechen teilweise den Pendlerströmen. Aufgrund abweichender Einteilungen bei den Verkehrszellen ist ein direkter Vergleich schwierig, so dass die Analyse der Pendlerzahlen an dieser Stelle als maßgeblich angesehen wird.

Planungen

Die wesentlichen Funktionen und Anpassungen im ÖPNV-Angebot der Stadt Ravensburg lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Das Angebot im Schienenpersonennahverkehr bedient in erster Linie die größeren Ströme Richtung Norden (Aulendorf und weiter) und Süden (Meckenbeuren und Friedrichshafen)

Die Linien des Stadtbus Ravensburg Weingarten bedienen im dichten Takt und mit überwiegend langen Linienwegen neben den Städten Ravensburg und Weingarten auch mehrere Gemeinden im Landkreis Ravensburg. Außer einzelner Stadtbuslinien in Weingarten sind diese alle auf den Bahnhof Ravensburg ausgerichtet und dort untereinander und mit den Regionalbussen sowie dem Schienenpersonennahverkehr verknüpft. Neben dem Bahnhof sind die Haltestellen Marienplatz und Frauentor zentrale Umsteige- und Verknüpfungspunkt für viele Fahrgäste. Die Stadtbuslinien sind nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung, trotzdem sind folgende Anpassungen vorgesehen:

- Aufgrund der Funktion der Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 10 sieht sich der Landkreis Ravensburg als zukünftig zuständiger Aufgabenträger. Definition des Abschnitts Fronhofen - Ravensburg als Kategorie 1 Achse. Anpassung der Linienführung über Baienbach - Blitzenreute - Staig - Weiler (Berg) - Ettishofen (Berg) geplant (siehe auch Planungen VEP GMS). Im Vergleich hohes bestehendes und auch zukünftig erwartetes Potenzial aufgrund Neubaugebiete und Verdichtungsraum Stadt Ravensburg / Weingarten. Daher Umsetzung und Hochstufung als Modellprojekt vorgesehen.
- Definition der Achse Wolpertswende - Mochenwangen - Ravensburg / Weingarten (Stadtbus Ravensburg Weingarten 20) als Kategorie 2 Achse und damit als Aufgabe des Landkreises.

Die Regionalbuslinien sind nahezu alle auf den Bahnhof Ravensburg ausgerichtet und dort untereinander, mit den Stadtbuslinien und dem Schienenpersonennahverkehr verknüpft. Auf ihrem Weg zum Bahnhof werden wichtige Ziele (zentrale Haltestellen, große Arbeitgeber, Schulen ...) direkt angefahren, so dass diese für die Fahrgäste aus dem Umland umsteigefrei erreicht werden können. Dies trifft beispielweise bei den Buslinien zu, die durch Weingarten Richtung Süden fahren und auf ihrem Weg an der Hochschule, beruflichen Schulen und großen Arbeitgeber halten. Relevante Anpassungen bezogen auf die Regionalbuslinie sind in erster Linie folgende Hochstufungen und Umsetzungsformen:

Kategorie 1+

- Bad Waldsee mit zusätzlichen Schnellbusfahrten (Buslinie 30), die bis Bad Wurzach als Regiobusfahrten weitergeführt werden (Abschnitt Bad Waldsee - Bad Wurzach Buslinie 7554 als Regiobus)

- Vogt und weiter Richtung Wangen und Kißlegg jeweils als Kategorie 2 (Buslinie 7535)
- Wangen / Isny als Regiobus und gleichzeitig als Schnellbus (Buslinie 7542)
- Wilhelmsdorf (Buslinie 7538).

Kategorie 1

- Altshausen (Buslinie 7573) und Anpassung des Linienweges der Buslinie 7573 zwischen Blitzenreute - Staig - Weiler (Berg) - Ettishofen (Berg) und gleichzeitige Überlagerung auf diesem Abschnitt mit der bisherigen Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 10
- Wolfegg (Buslinie 31)

Zusätzlich sind Schnellbusfahrten auf der Relation Ravensburg - Wolfegg - Kißlegg geplant, sowie eine Umwandlung der Buslinie 7545 nach Tettnang als Regiobus.

8.1.22 Schlier

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 4.315 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 17 (von 39)
- Dichte: 131 / km² (im Vergleich ein mittlerer Wert im Landkreis Ravensburg)

Verteilung:

- Ein Siedlungsschwerpunkt ist Schlier (38% Einwohner), der zusammen mit Wetzisreute (11% Einwohner) und Fenken (10% Einwohner) entlang der Achse nach Ravensburg liegt und durch die Buslinie 7535 bedient wird (bisher Kategorie 2, Angebot entspricht aber Kategorie 1+, daher Hochstufung vorgesehen)
 - Der zweite Schwerpunkt wird von Unter- und Oberankenreute mit Hintermoos (zusammen 36% Einwohner) gebildet. Dieser liegt an der Achse mit der Kategorie 2 (Buslinie 7534 Ravensburg / Weingarten - Wolfegg - Bad Wurzach)
 - Erbisreute (4% Einwohner) Buslinien Kategorie 3 (Ergänzungsnetz)
- ⇒ Fast alle Einwohner der Gemeinde verfügen über eine sehr verkehrsgünstige Lage

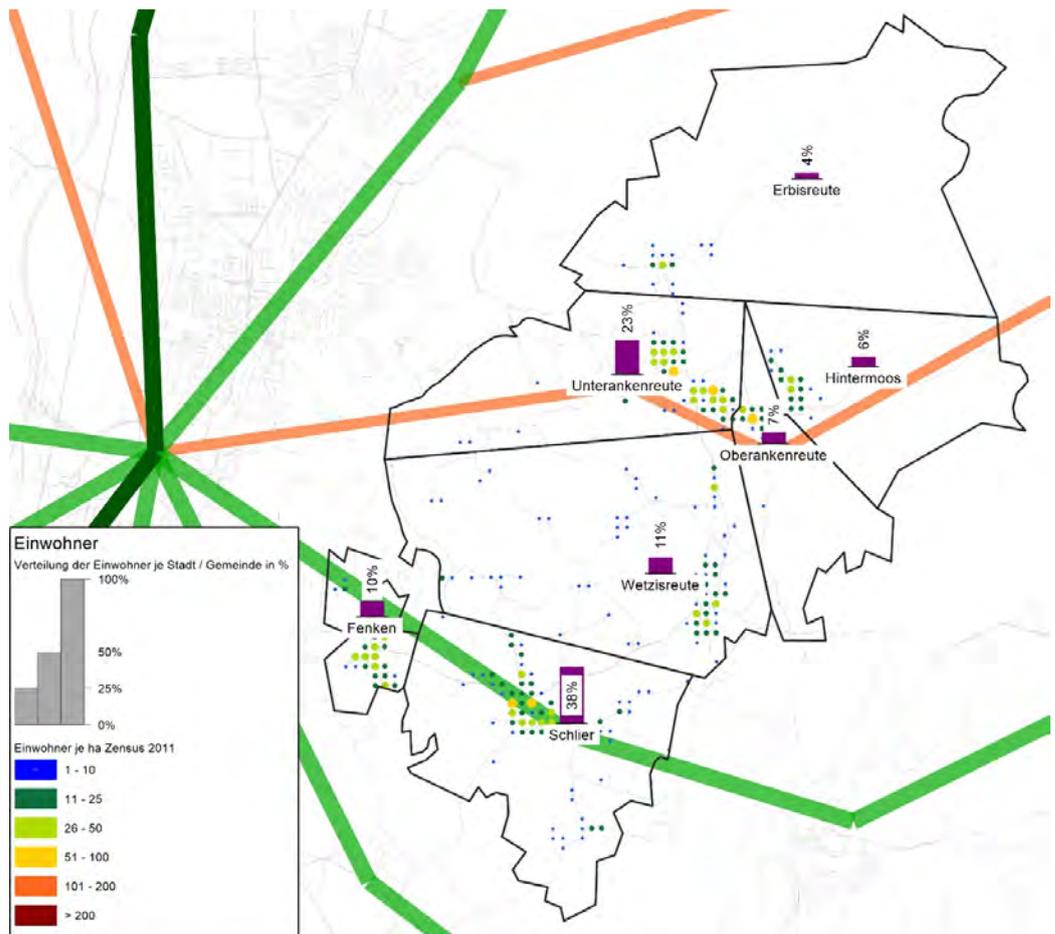
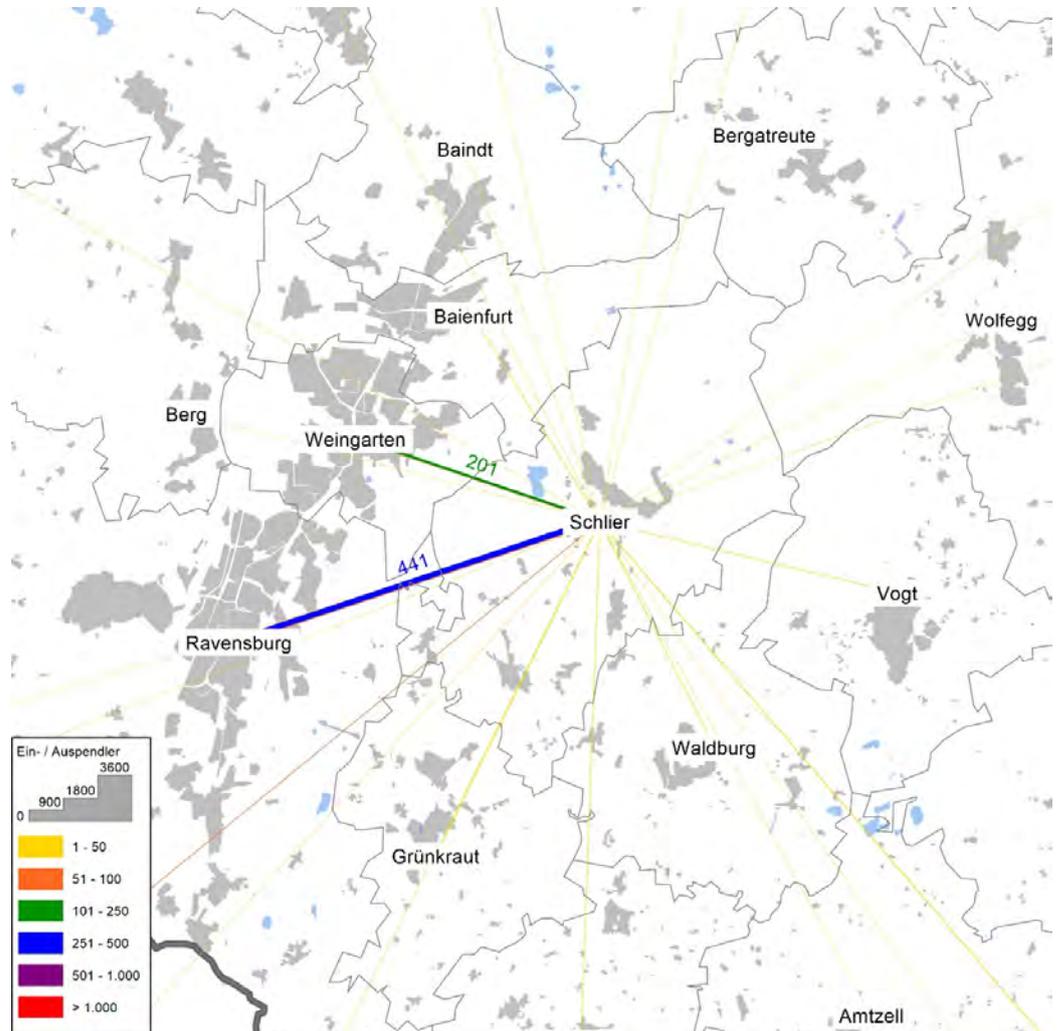


Abbildung 105: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Schlier

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 106: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Schlier

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Ravensburg / Weingarten: Achse über Ober- und Unterankenreute der Kategorie 2 (Buslinie 7534). Auf dieser Achse bündelt sich die Nachfrage aus Bad Wurzach, Wolfegg und Ober- und Unterankenreute
- Ravensburg: Bedienung derzeit entspricht Kategorie 1+ (Buslinie 7535). Berücksichtigung zusätzliche bündelbare Nachfrage aus Vogt und Waldburg nach Ravensburg

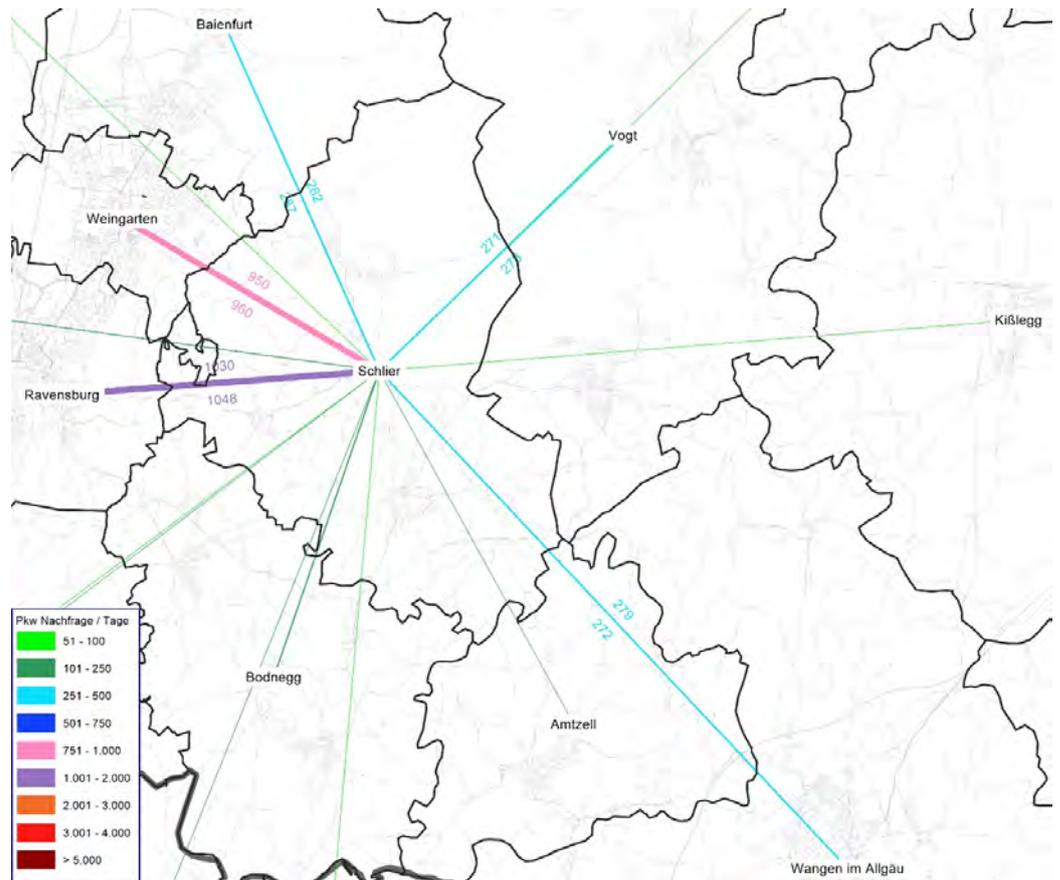


Abbildung 107: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Schlier und Waldburg

Die Einteilung der Verkehrszellen für die Pkw-Nachfrage fasst die Gemeinden Schlier und Waldburg zusammen, so dass diese gemeinsam betrachtet werden müssen. Ausrichtung und Größenordnung der Pendlerströme sind in sich stimmig und entsprechen auch den Pkw-Strömen.

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Schlier: 101, 7534, 7535.

Die bisherige Achsenstruktur entspricht den Nachfrageströmen, sinnvolle Anpassungen sind:

- ▶ Ravensburg: Bedienung derzeit entspricht Kategorie 1+ (Buslinie 7535 überwiegend 30-Minuten-Takt, Angebot Samstag und Sonntag). Berücksichtigung zusätzliche bündelbare Nachfrage aus Waldburg und Vogt nach Ravensburg. Zusammen mit einer hohen ÖPNV-Affinität der Einwohner und einer guten Bündelung der Nachfrage wurde das heutige Angebot erprobt. Daher ist eine Hochstufung der Achse auf die Kategorie 1+ entsprechend des tatsächlichen Angebots sinnvoll.
- ▶ Ravensburg / Weingarten: Achse über Ober- und Unterankenreute (Gemeinde Schlier) der Kategorie 2 (Buslinie 7534). Auf dieser Achse bündelt sich die Nachfrage aus Bad Wurzach, Wolfegg und Ober- und Unterankenreute, wobei das Potenzial nicht sehr hoch ist. Aufgrund der geografischen und verkehrlichen sind zusätzliche Schnellbusfahrten vorgesehen.
- ▶ Schnellbus Kißlegg - Wolfegg - Ravensburg / Weingarten: Zusätzliches Angebot und schnelle Verbindung nach Ravensburg / Weingarten (aus Kißlegg schneller als über Schiene mit Umstieg in Aulendorf oder über Wangen).
Es soll kein bahnparalleles Angebot geschaffen werden, daher keine Verknüpfung mit dem Bahnhofpunkt in Wolfegg vorgesehen. Verknüpfung in Kißlegg mit Schiene, so dass Weiterfahrt Richtung Leutkirch und Memmingen möglich ist. Möglichst direkte Anbindung von Hochschule, beruflichen Schulen und großen Arbeitgeber (Polizei) in Ravensburg / Weingarten. Es wird ein Linienweg über Wolfegg vorgesehen, da Vogt bereits über ein sehr gutes Angebot verfügt und als Kategorie 1+ definiert werden soll. Verbesserung der Anbindung durch Halt des Schnellbusses in Rötenbach und Unterankenreute vorgesehen, kein Halt in Erbisreute.
- ▶ Eine bessere Vernetzung der Orte innerhalb der Gemeinde, insbesondere in Nord-Süd-Richtung als Ergänzung zu den wichtigen vorhandenen Ost-West-Verbindungen ist mittels flexibel Angebote sinnvoll.

8.1.23 Vogt

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 4.563 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 16 (von 39)
- Dichte: 207 / km² (im Vergleich hoher Wert im Landkreis Ravensburg)

Verteilung:

- Sehr starke Konzentration der Einwohner auf den Ort Vogt (88% Einwohner), dieser wird durch die Buslinie 7535 nach Wangen und Ravensburg bedient (bisher Kategorie 2, Angebot entspricht aber Kategorie 1+, daher Hochstufung vorgesehen)
 - Übrige Teilorte (1% - 4% Einwohner) mit überwiegend disperser Struktur und Buslinien der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz), Heissen mit leichter Konzentration an Achse Kategorie 1 (Buslinie 7535)
- ⇒ Starke Konzentration der Einwohner auf den Ort Vogt, bei einer eher geringen absoluten Einwohnerzahl

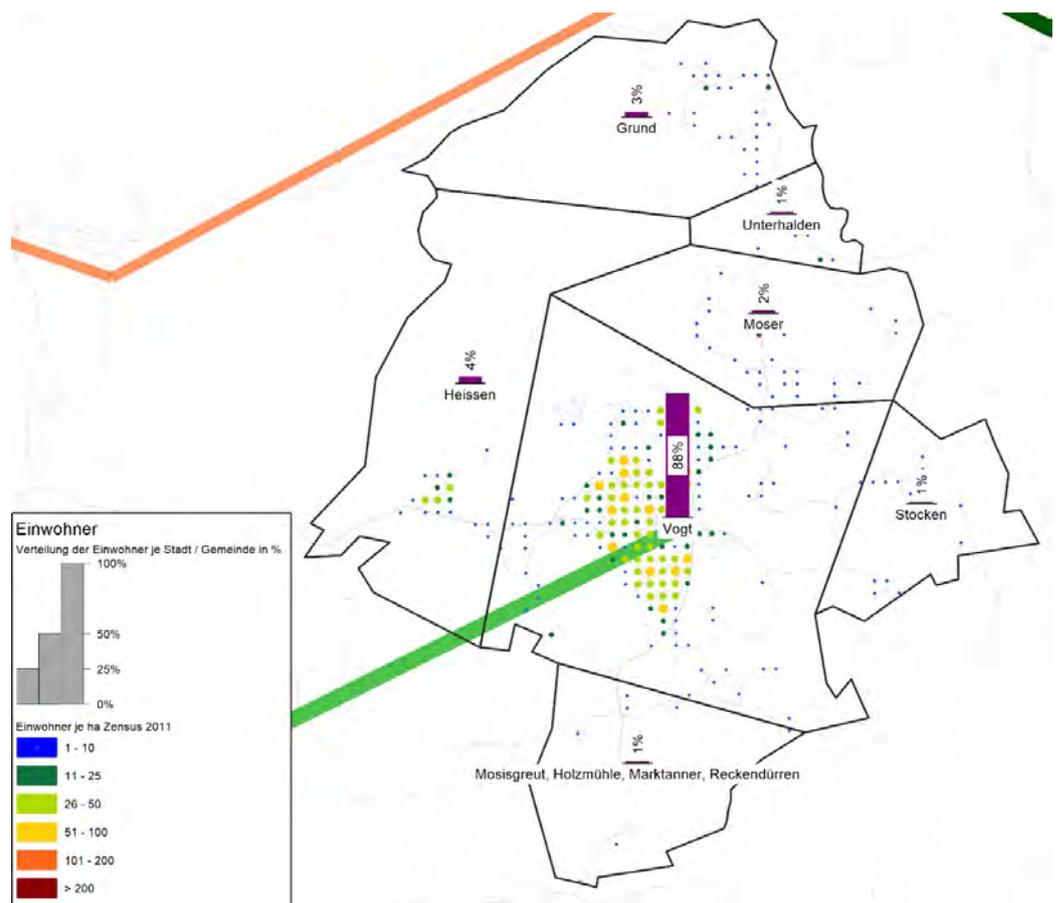
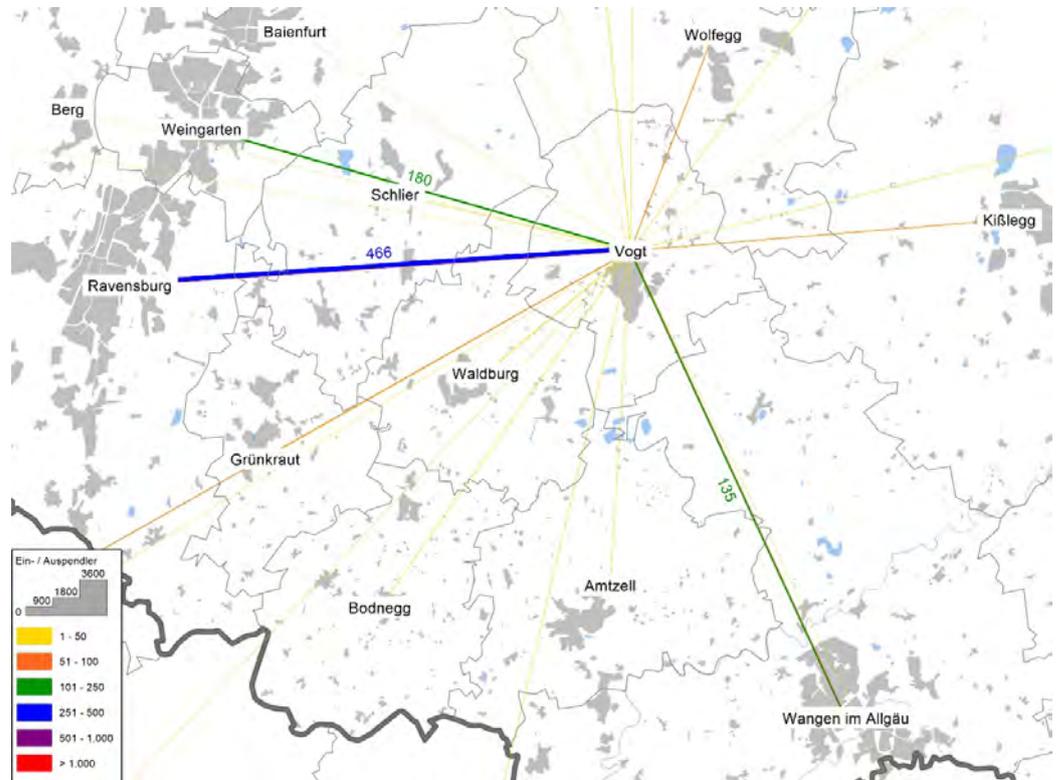


Abbildung 108: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Vogt

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit
Abbildung 109: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Vogt

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Ravensburg: Bedienung derzeit entspricht Kategorie 1+ (Buslinie 7535). Berücksichtigung zusätzliche bündelbare Nachfrage aus Waldburg und Schlier nach Ravensburg

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Vogt: 101, 102, 7535, 7543.

Die bisherige Achsenstruktur entspricht den Nachfrageströmen, sinnvolle Anpassungen sind:

- ▶ Ravensburg: Bedienung derzeit entspricht Kategorie 1+ (Buslinie 7535 überwiegend 30-Minuten-Takt, Angebot Samstag und Sonntag). Berücksichtigung zusätzliche bündelbare Nachfrage aus Waldburg und Schlier nach Ravensburg. Zusammen mit einer hohen ÖPNV-Affinität der Einwohner und einer guten Bündelung der Nachfrage wurde das heutige Angebot erprobt. Daher ist eine Hochstufung der Achse auf die Kategorie 1+ entsprechend des tatsächlichen Angebots sinnvoll.
- ▶ Kißlegg und Wangen: Es ist jeweils die Einführung der Kategorie 2 als Verlängerung der Buslinie 7535 vorgesehen. In beiden Fällen soll auf die Zuganschlüsse in Richtung Leutkirch / München angebunden werden. Verbesserung der Erreichbarkeit der beruflichen Schulstandorte mit dem ÖPNV.
 - ▶ Die Achse Vogt - Kißlegg wird derzeit nicht direkt bedient. Neben dem geplanten Schnellbus Kißlegg - Wolfegg - Ravensburg wird so eine weitere Ost-West-Verbindung zwischen Ravensburg und dem Bahnknotenpunkt Kißlegg geschaffen. Die Erreichbarkeit der Berufsschulstandorte in Ravensburg und Leutkirch wird auf diese Weise verbessert.
 - ▶ Die Verbindung Vogt - Wangen wird bereits durch die 7535 mit neun bis elf Fahrten am Tag je Richtung bedient und soll entsprechend den Vorgaben der Kategorie 2 ausgeweitet und verstetigt werden. Das ÖPNV-Angebot für den Besorgungs- und Freizeitverkehr (Krankenhaus, Einkaufen, ...) soll verbessert werden. Die Erreichbarkeit des Berufsschulstandortes in Wangen wird auf diese Weise verbessert.

8.1.24 Waldburg

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 3.396 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 23 (von 39)
- Dichte: 148 / km² (im Vergleich mittlerer Wert im Landkreis Ravensburg)

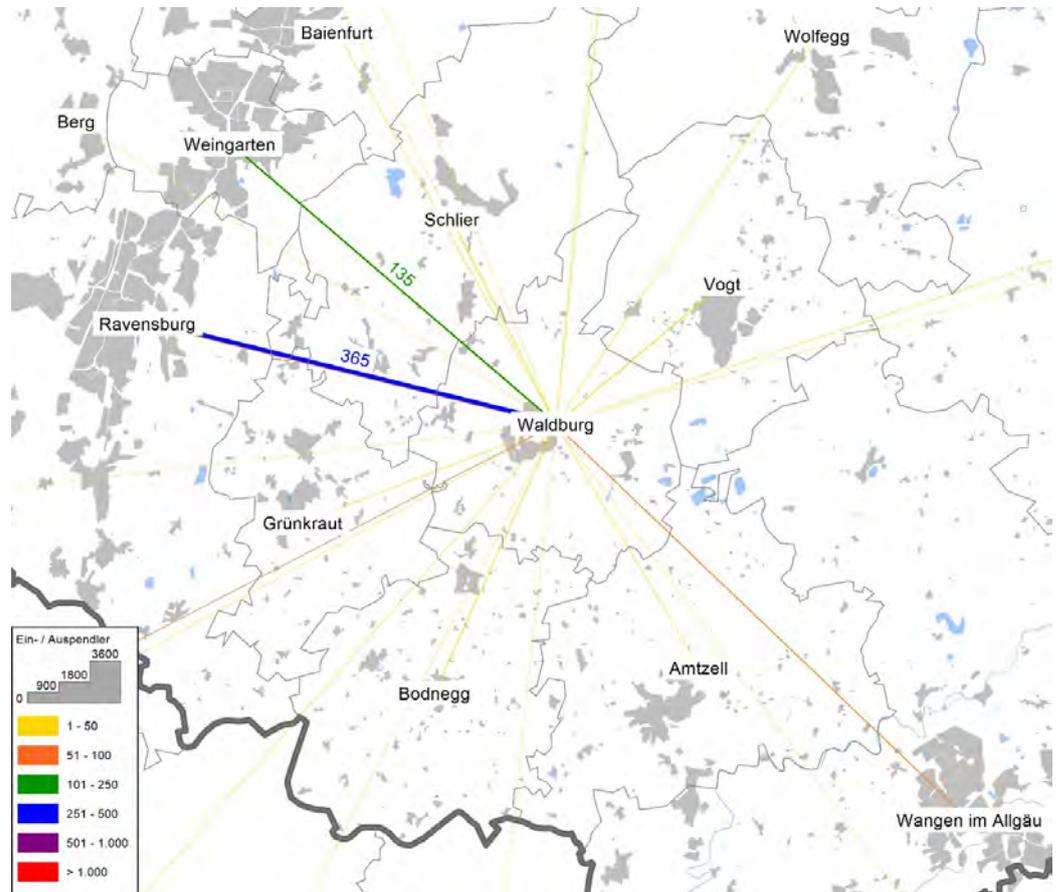
Verteilung:

- 67% der Einwohner wohnen im Ort Waldburg, dieser wird durch die Buslinie 7535 nach Wangen und Ravensburg bedient (bisher Kategorie 2, Angebot entspricht aber Kategorie 1+, daher Hochstufung)
 - Die übrigen Teilorte (2% - 9% Einwohner) mit überwiegend disperser Struktur, werden ebenfalls durch Buslinie 7535 sehr gut bedient, ausgenommen der Ort Egg
- ⇒ Nahezu alle Orte verfügen durch die Buslinie 7535 über ein sehr gutes ÖPNV-Angebot



Abbildung 111: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Waldburg

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 112: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Waldburg

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Ravensburg: Bedienung derzeit entspricht Kategorie 1+ (Buslinie 7535). Berücksichtigung zusätzliche bündelbare Nachfrage aus Vogt und Schlier nach Ravensburg.

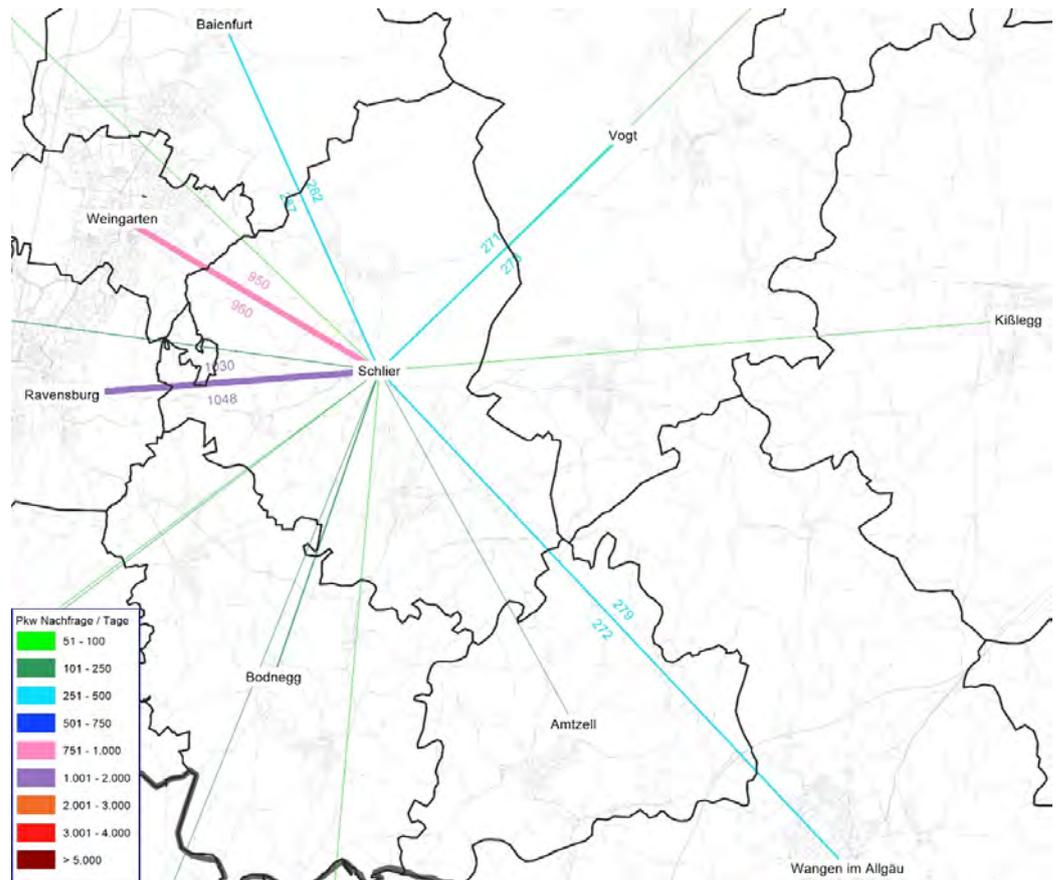


Abbildung 113: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Schlier und Waldburg

Die Einteilung der Verkehrszellen für die Pkw-Nachfrage fasst die Gemeinden Schlier und Waldburg zusammen, so dass diese gemeinsam betrachtet werden müssen. Ausrichtung und Größenordnung der Pendlerströme sind in sich stimmig und entsprechen auch den Pkw-Strömen.

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Waldburg: 101, 102, 7535.

Die bisherige Achsenstruktur entspricht den Nachfrageströmen, sinnvolle Anpassungen sind:

- ▶ Ravensburg: Bedienung derzeit entspricht Kategorie 1+ (Buslinie 7535 überwiegend 30-Minuten-Takt, Angebot Samstag und Sonntag). Berücksichtigung zusätzliche bündelbare Nachfrage aus Vogt und Schlier nach Ravensburg. Zusammen mit einer hohen ÖPNV-Affinität der Einwohner und einer guten Bündelung der Nachfrage wurde das heutige Angebot erprobt. Daher ist eine Hochstufung der Achse auf die Kategorie 1+ entsprechend des tatsächlichen Angebots sinnvoll.

8.1.25 Wangen im Allgäu

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 27.942 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 2 (von 39)
- Dichte: 274 / km² (vierthöchster Wert im Landkreis Ravensburg)

Verteilung:

- 62% der Einwohner wohnen im Ort Wangen und damit an den Achsen der Kategorie 1 Ravensburg - Isny (Buslinie 7542) und Kißlegg - Lindau (Schiene)
 - Die Orte Niederwangen und Neuravensburg besitzen eine disperse Einwohnerverteilung, die sich aber überwiegend entlang der Achsen mit der Kategorie 2 nach Tettang (Buslinie 7547) und Richtung Lindau (Buslinie 19 und 192) ausrichtet
 - Weitere Teilorte mit sehr wenigen Einwohneranteilen (3% - 9%) werden durch den Stadtbus und Buslinien der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) bedient
- ⇒ Lediglich 16% der Einwohner wohnen abseits der Achsen und des Stadtbusses (insbesondere Schomburg)

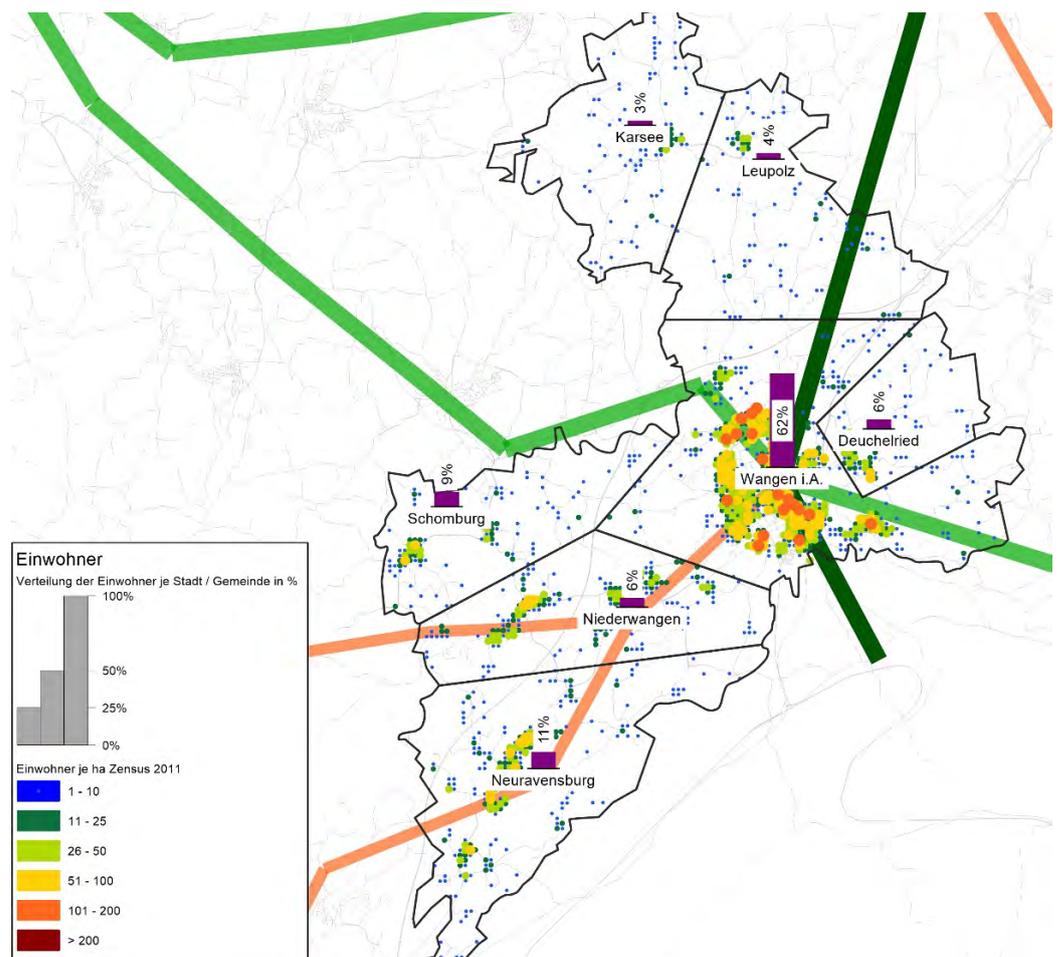
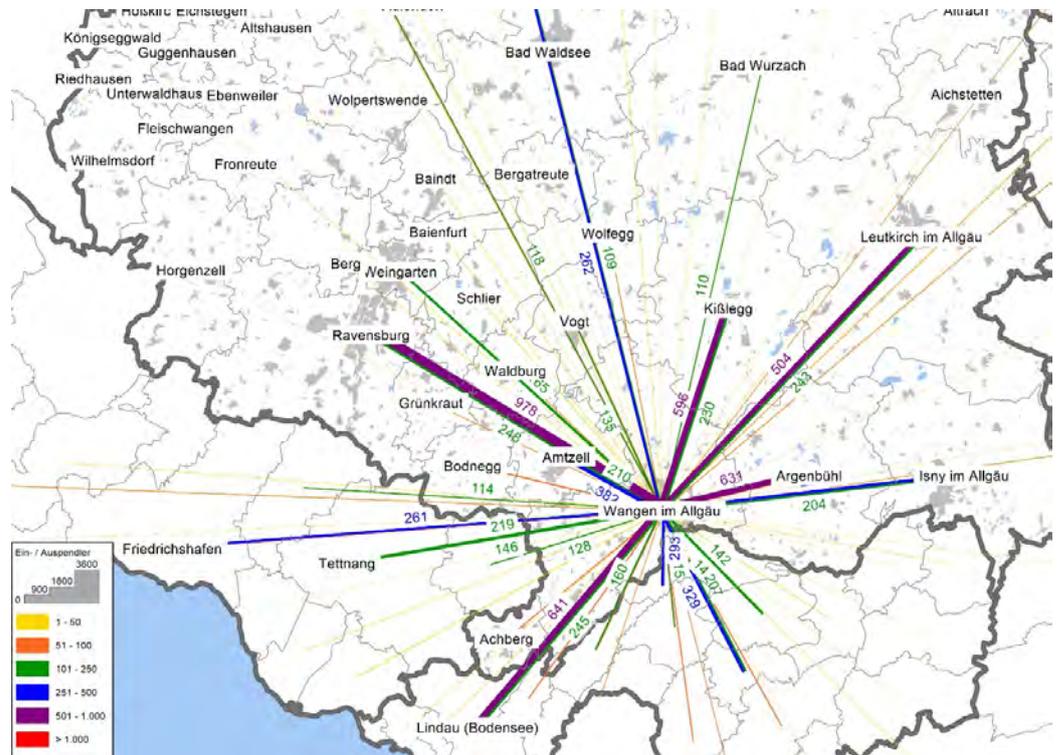


Abbildung 114: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Stadt Wangen

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 115: Ein- und Auspendler 2018 der Stadt Wangen

Beziehungen mit hohem ÖPNV-Potenzial:

- Ravensburg über Herfatz und Amtzell: Kategorie 1 (Buslinie 7542)
- Argenbühl weiter nach Isny: Kategorie 1 (Buslinie 7542)
- Kißlegg und weiter nach Leutkirch: Kategorie 1 (Schiene) und Buslinie 7550 nach Leutkirch
- Lindau über Hergatz Kategorie 1 (Schiene und Buslinie 15 als nicht bahnparallele Linie) und
- Lindau über Niederwangen Neuravensburg Kategorie 2 (Buslinie 19 und 192)

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Tettngang: Kategorie 2 (Buslinie 7547)
- Friedrichshafen: keine direkte Kategorie (Schiene mit Umstieg über Lindau oder über Tettngang mit Buslinie 7547)
- Lindenberg: keine Kategorie, Verbindung mittels Schiene bis Hergatz und Hauptlinie Hergatz - Lindenberg (Definition Landkreis Lindau)
- Weitere Ströme aus dem Norden (blauer Balken 262) stehen für einen Kordonbezirk Deutschland (Sammlung diverser Ströme)

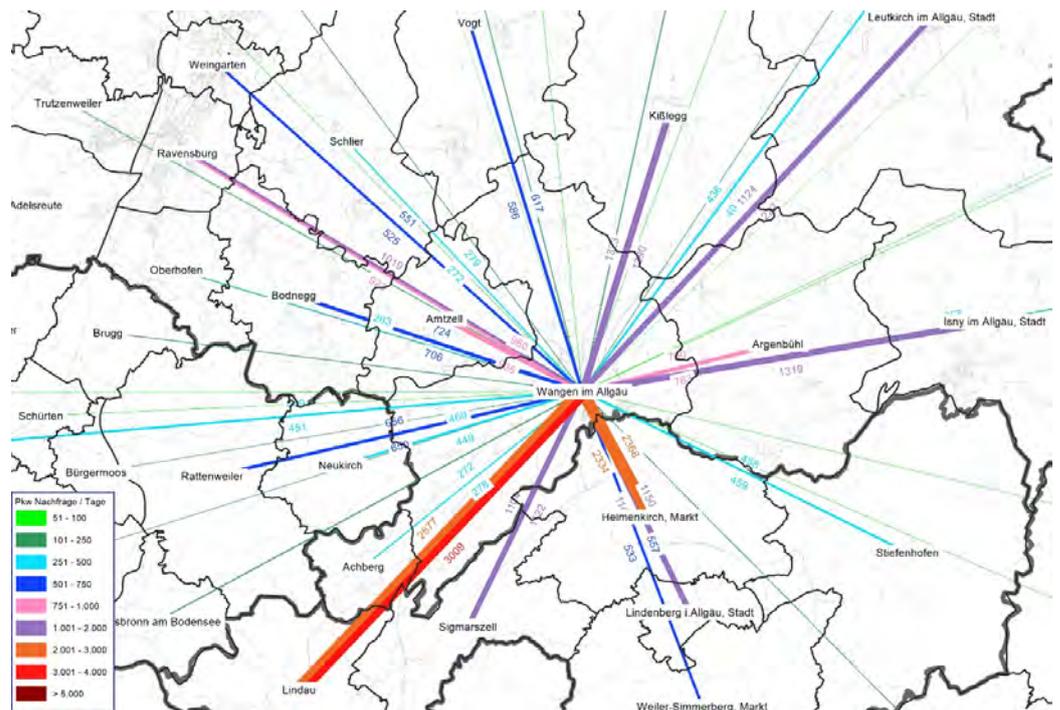


Abbildung 116: Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Wangen

Ausrichtung und Größenordnung der Pkw-Ströme entsprechen den Pendlerströmen. In einzelnen Fällen liegen Abweichungen vor, da die Verkehrszellen vor allem außerhalb des Landkreis Ravensburg unterschiedlich zugeschnitten sind, beispielsweise:

- Lindau: höhere Pkw-Nachfrage als Pendlerströme, durch Kategorie 1 (Schiene) und Kategorie 2 (Buslinie 19 und 192) abgedeckt
- Heimenkirch: höhere Pkw-Nachfrage als Pendlerströme aufgrund abweichender Einteilung der Verkehrszellen, siehe Pendlerströme Lindenberg, kein Handlungsbedarf
- Ravensburg: die Pkw-Nachfrage ist im Vergleich zu den Pendlerströmen verhältnismäßig gering, hier sind die Pendlerzahlen maßgeblich und werden auch als solche angesetzt

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Stadtgebiet Wangen: 15, 19, 90, 103, 104, 105.1, 105.2, 192, 7535, 7542, 7544, 7547, 7549, 7550, Stadtverkehr Wangen 93/1, 93/2, 93/3, 93/4, 93/6, 93/7.

Durch die definierten Achsenkategorien werden die Pendlerbeziehungen gut bedient. Zudem werden für die potenziellen Personenströme (siehe Pkw-Nachfrage) in den nächsten Jahren Möglichkeiten geschaffen auf den ÖPNV umzusteigen. Hierzu sind folgenden Ergänzungen und Anpassungen der Achsenkategorie sinnvoll:

- Regiobus: Wangen - Ravensburg (Realisierung ab 12.12.2021 geplant): zusätzlich zum bestehenden Angebot der Buslinie 7542 als Schnellbus im 60-Minuten-Takt (damit Hochstufung der Relation auf Kategorie 1+ mit zwei Fahrten je Stunde da hohe Pendlerzahlen)
- Regiobus: Wangen über Argenbühl und weiter nach Isny (Realisierung ab 12.12.2021 geplant): Vertaktung und Ausweitung Angebot Buslinie 7542, 30-Minuten-Takt perspektivisch (Kategorie 1+)
- Wangen - Tettngang (geringe Priorität): Vertaktung und Ausweitung Angebot Buslinie 7547 als Kategorie 2. In Tettngang soll eine enge Verknüpfung mit der Buslinie 7586 (Kategorie 1) geschaffen werden, so dass die gesamte Achse Friedrichshafen - Tettngang - Neukirch - Wangen attraktiv gestaltet wird und auch die Weiterfahrt mit der Schiene ab Wangen ermöglicht wird.
- Bei Realisierung der neuen Bahnhaltepunkte im Landkreis Lindau sollte die Buslinie 19 so in ihrer Kategorie definiert und in ihrem Angebot angepasst und abgestimmt werden, dass in Oberreitnau ein regelmäßiger Umstieg auf den Zug von und nach Lindau attraktiv ist. Damit würde für alle Orte südlich von Wangen im Landkreis Ravensburg eine weitere Verbesserung im ÖPNV Richtung Lindau erzielt.
- Vogt: Es ist die Einführung der Kategorie 2 als Verlängerung der Buslinie 7535 vorgesehen. Die Verbindung Vogt - Wangen wird bereits durch die 7535 mit neun bis elf Fahrten am Tag je Richtung bedient und soll entsprechend den Vorgaben der Kategorie 2 ausgeweitet und verstetigt werden. Das ÖPNV-Angebot für den Besorgungs- und Freizeitverkehr (Krankenhaus, Einkaufen, ...) und die Erreichbarkeit des Berufsschulstandortes in Wangen wird auf diese Weise verbessert, ebenso wie das ÖPNV-Angebot in den Teilorten Leupolz und Karsee.

8.1.26 Weingarten

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 25.011 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 3 (von 39)
- Dichte: 2.084 / km² (höchster Wert im Landkreis Ravensburg)

Verteilung:

- Die Stadt Weingarten zeichnet sich durch die dichteste Besiedlung im Landkreis Ravensburg aus. Es ist eine sehr starke Konzentration der Einwohner zu erkennen, selbst in den Randbereichen sind keine dispersen Strukturen vorhanden.
- ⇒ Diese Einwohnerverteilung lässt sich, abhängig von der bestehenden Straßenstruktur, ideal mit dem ÖPNV erschließend und bedienen. Die Stadt wird überwiegend durch den Stadtbus Ravensburg Weingarten bedient. Zusätzlich verfügt sie über den randlagigem Schienenhaltepunkt Weingarten / Berg. Aufgrund ihrer Lage, verlaufen mehrerer Achsen durch das Stadtgebiet Weingarten (Kategorie 1 Buslinie 30, Kategorie 2 Buslinie 31, 7573 und 7534).

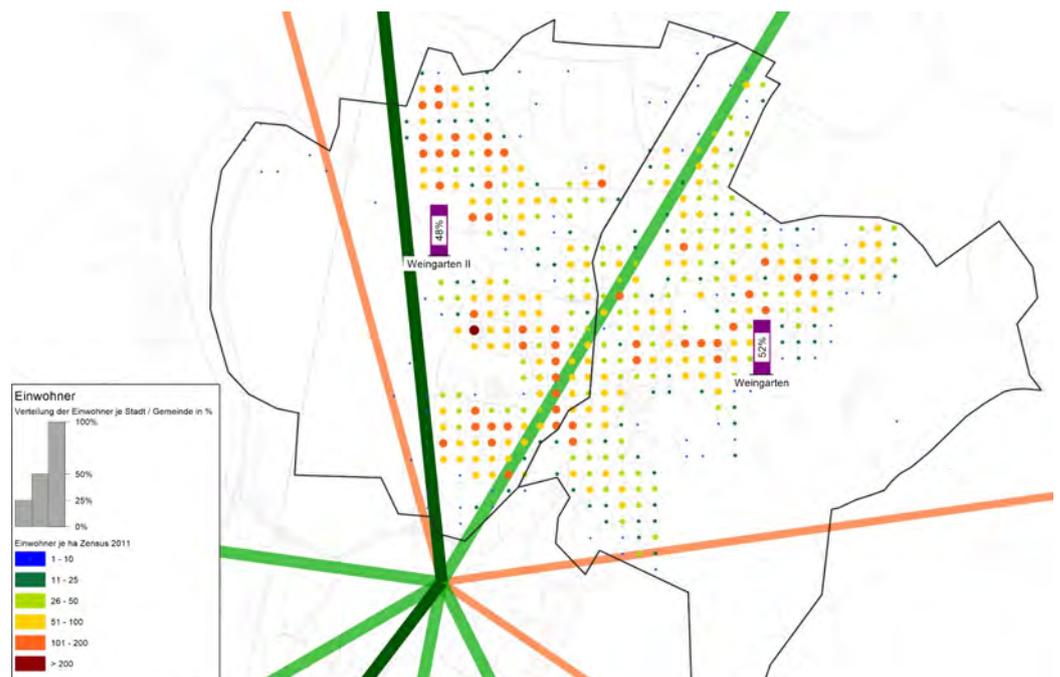
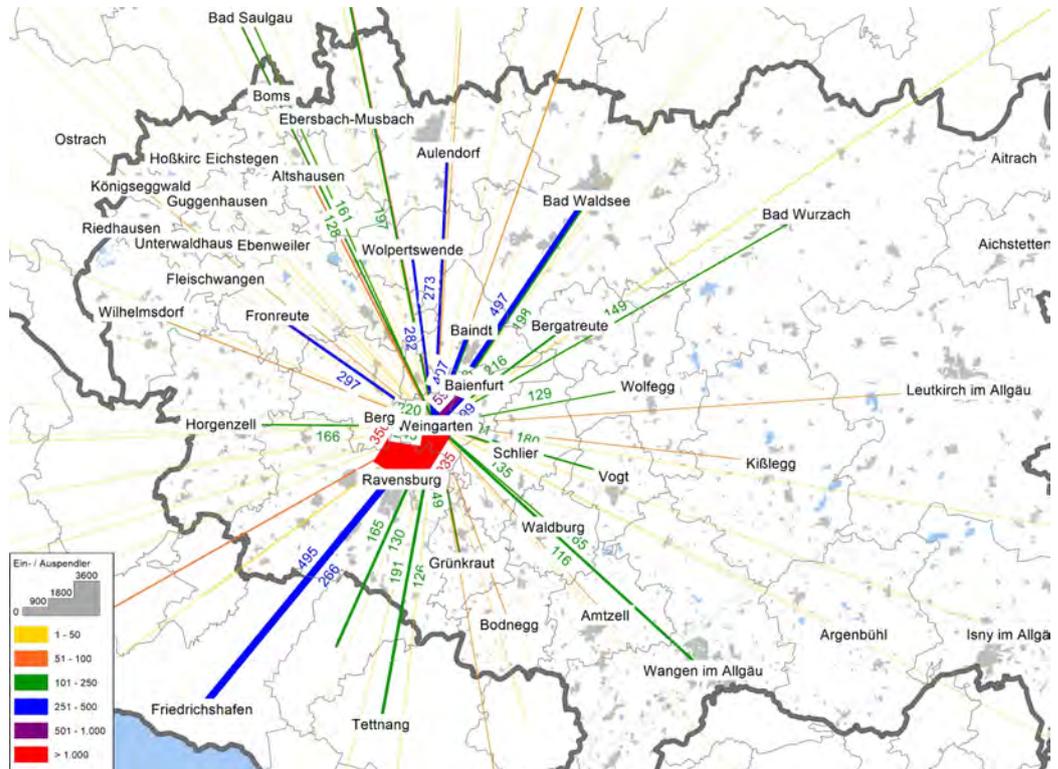


Abbildung 117: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Stadt Weingarten

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 118: Ein- und Auspendler 2018 der Stadt Weingarten

Beziehung mit sehr hohem ÖPNV-Potenzial:

- Ravensburg: In der Definition des bodo werden Ravensburg und Weingarten als ein Bereich zusammengefasst, eine sehr dichte Bedienung und Verknüpfung wird durch die Stadtbuslinien Ravensburg Weingarten und die ergänzenden Schienen- und Regionalbusangebote sichergestellt.

Beziehung mit hohem ÖPNV-Potenzial:

- Baienfurt: Verkehrlich dichte Verknüpfung durch Stadtbuslinien Ravensburg Weingarten 1, 5, 20 und Achsen der Kategorie 1 (Buslinie 30) und Kategorie 2 (Buslinie 31)

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Friedrichshafen und Aulendorf: Kategorie 1 (Schiene)
- Bad Waldsee: Kategorie 1 (Buslinie 30)
- Wolpertswende: Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 20
- Baidt: Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 1
- Fronreute: Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 10

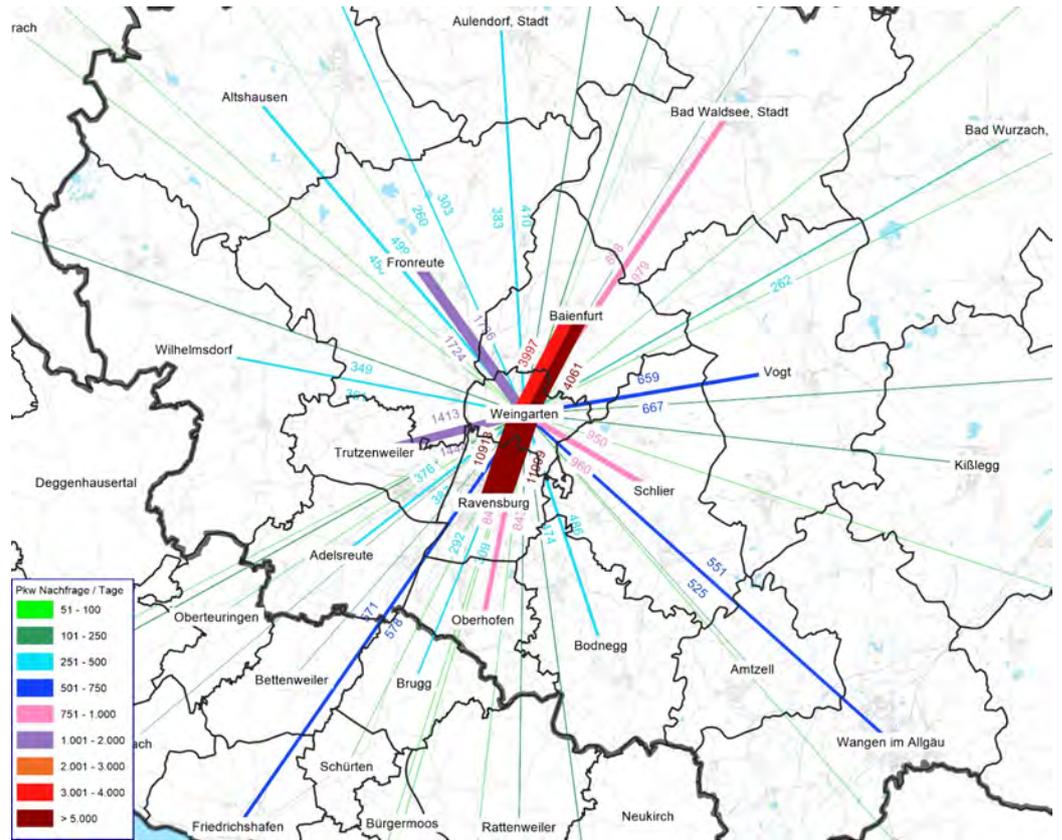


Abbildung 119: Pkw-Ströme bezogen auf die Stadt Weingarten

Ausrichtung und Größenordnung der Pkw-Ströme entsprechen sehr gut den Pendlerströmen. In einzelnen Fällen liegen nachvollziehbare Abweichungen vor, da die Verkehrszellen unterschiedlich zugeschnitten sind.

Planungen

Die wesentlichen Funktionen und Anpassungen im ÖPNV-Angebot der Stadt Weingarten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Mit dem randlagigem Schienenhaltepunkt Weingarten / Berg der Bodensee-Oberschwaben-Bahn besitzt die Stadt Weingarten einen eigenen Zugang zum Schienenpersonennahverkehr. Die Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 15 fungiert als Zubringer.

Die Linien des Stadtbus Ravensburg Weingarten erschließen im dichten Takt die Stadt Weingarten. Sie verbinden Weingarten mit Ravensburg und decken wichtige Verbindungen in die umliegenden Gemeinden ab. Sie werden durch weitere Regionalbuslinien, die durch Weingarten führen ergänzt. Außer einzelner Stadtbuslinien in Weingarten sind diese alle auf den Bahnhof Ravensburg ausgerichtet und dort untereinander und mit den Regionalbussen sowie dem Schienenpersonennahverkehr verknüpft. Die Stadtbuslinien sind nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung, trotzdem sind folgende Anpassungen vorgesehen:

- Die Anpassungen der Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 10 haben für Weingarten nur geringe Auswirkungen.
- Definition der Achse Wolpertswende - Mochenwangen - Ravensburg / Weingarten (Stadtbus Ravensburg Weingarten 20) als Kategorie 2 Achse und damit als Aufgabe des Landkreises.

Die Regionalbuslinien sind nahezu alle auf den Bahnhof Ravensburg ausgerichtet und dort untereinander, mit den Stadtbuslinien und dem Schienenpersonennahverkehr verknüpft. Auf ihrem Weg zum Bahnhof werden wichtige Ziele (zentrale Haltestellen, große Arbeitgeber, Schulen ...) direkt angefahren, so dass diese für die Fahrgäste aus dem Umland umsteigefrei erreicht werden können. Dies trifft besonders bei den Buslinien zu, die durch Weingarten Richtung Süden fahren und auf ihrem Weg an der Hochschule, beruflichen Schulen und großen Arbeitgeber halten. Relevante Anpassungen bezogen auf die Regionalbuslinie sind in erster Linie folgende Hochstufungen und Umsetzungsformen:

- Bad Waldsee (Buslinie 30) als Kategorie 1+ einschließlich zusätzlicher Schnellbusfahrten (bis Bad Wurzach). Diese werden voraussichtlich über die Bundesstraße 30 und damit nicht über Weingarten verlaufen
- Definition der Achse Altshausen - Blitzenreute - Weingarten / Ravensburg (Buslinie 7573) als Kategorie 1 Achse. Die Verbindung Altshausen - Weingarten / Ravensburg ist über die Schiene umwegig, daher Verbesserung durch Hochstufung Buslinie 7573 als Kategorie 1 Achse. Die Linienführung soll zukünftig über Blitzenreute - Staig - Weiler (Berg) - Ettishofen (Berg) führen und sich auf diesem Abschnitt mit der Stadtbuslinie Ravensburg Weingarten 10 überlagern (zwei Fahrten je Stunde). Eine Anbindung des Haltepunktes Weingarten / Berg der Bodensee-Oberschwaben-Bahn ist vorgesehen.

- ▶ Wolfegg: Achse über Alttann, Bergatreute und Baienfurt Kategorie 2 (Buslinie 31). Bündelung der Nachfrage und direkte Verbindung Wolfegg - Weingarten machen eine Hochstufung auf die Kategorie 1 sinnvoll.
- ▶ Schnellbus Kißlegg - Wolfegg - Ravensburg / Weingarten: Zusätzliches Angebot und schnelle Verbindung nach Ravensburg / Weingarten. Verknüpfung in Kißlegg mit Schiene, so dass Weiterfahrt Richtung Leutkirch und Memmingen möglich ist. Möglichst direkte Anbindung von Hochschule, beruflichen Schulen und großen Arbeitgeber in Ravensburg / Weingarten. Es wird ein Linienweg über Wolfegg vorgesehen, da Vogt bereits über ein sehr gutes Angebot verfügt und als Kategorie 1+ definiert werden soll. Verbesserung der Anbindung durch Halt des Schnellbusses in Röttenbach und Unterankenreute vorgesehen, kein Halt in Erbisreute

8.1.27 Wilhelmsdorf

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 5.415 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 12 (von 39)
- Dichte: 143 / km² (im Vergleich ein mittlerer Wert im Landkreis Ravensburg)

Verteilung:

- Die Einwohner des Kernortes Wilhelmsdorf (54%) und des Teilortes Zußdorf (19%) wohnen an der Achse der Kategorie 1 (Buslinie 7538). Mehrere Buslinien der Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) bedienen mit jeweils einzelnen Fahrten die Querverbindungen nach Fleischwangen und Ostrach (Buslinie 40, Bahnanschluss) und nach Altshausen (Buslinie 240)
 - Der Ort Pfrungen (11% Einwohner) liegt ebenfalls an der Buslinie 7538, allerdings ist diese hier als Kategorie 3 (Ergänzungsnetz) definiert und das Fahrtenangebot etwas ausgedünnt (nicht alle Fahrten werden über Wilhelmsdorf bis Pfrungen fortgesetzt)
 - Esenhausen mit 15% der Einwohner liegt nah an Wilhelmsdorf, aber abseits der Achse und wird durch Einzelfahrten unterschiedlicher Buslinien bedient (insbesondere 40, 41, 44, 240, 7539)
- ⇒ Etwa 85% der Einwohner wohnen entlang der Buslinie 7538 und verfügen damit ein gutes Angebot Richtung Ravensburg. Nur wenige Einwohner wohnen abseits der beschriebenen ÖPNV-Angebote.

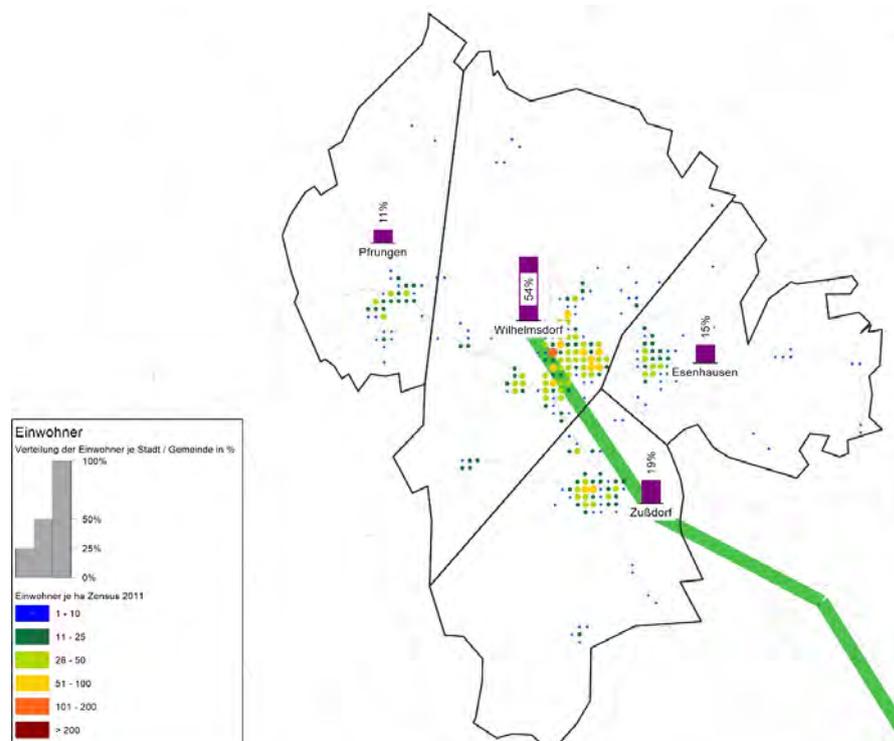
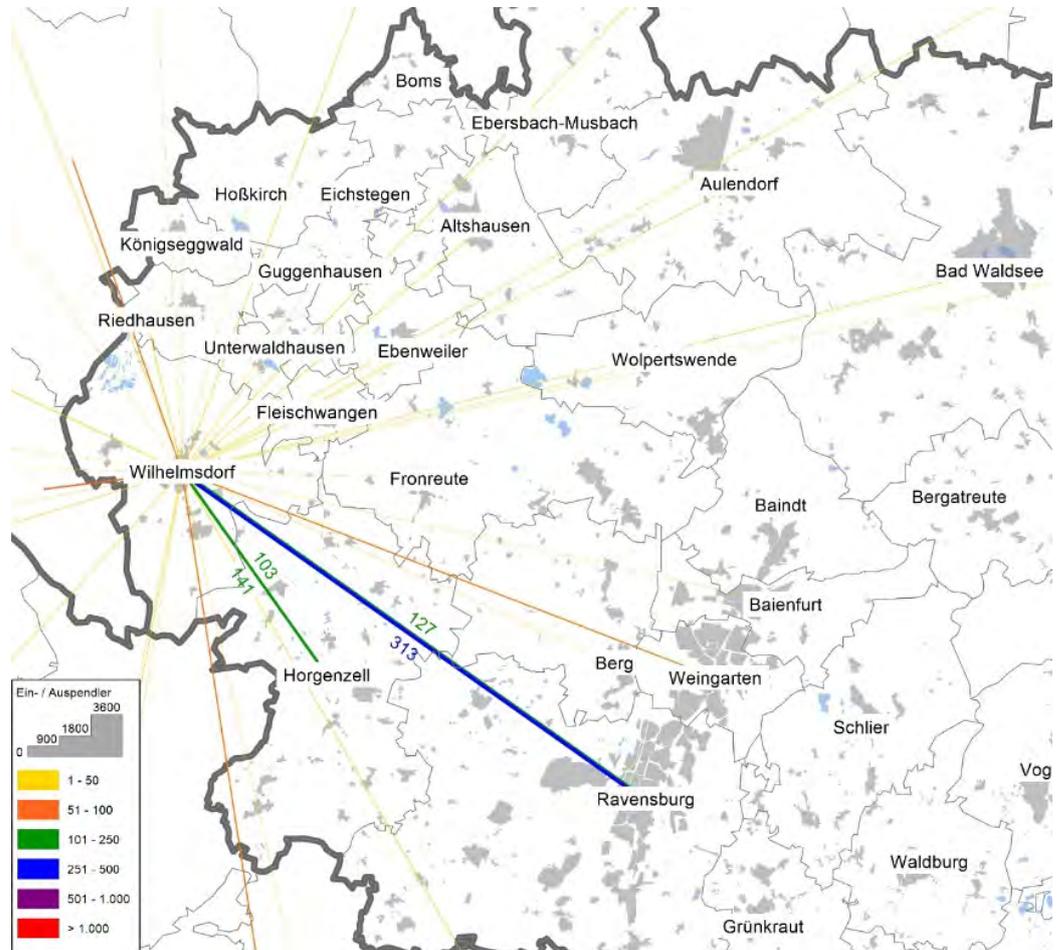


Abbildung 120: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Wilhelmsdorf

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 121: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Wilhelmsdorf

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Ravensburg über Horgenzell: Kategorie 1 (Buslinie 7538)
- Eine Aggregation der Pendler in den Gemeindeverwaltungsverband Altshausen (ohne Ebersbach-Musbach) entsprechend der Einteilung der Verkehrszellen für die Pkw-Ströme, zeigt trotz Bündelung ein eher geringes Potenzial auf dieser Relation (siehe unten).

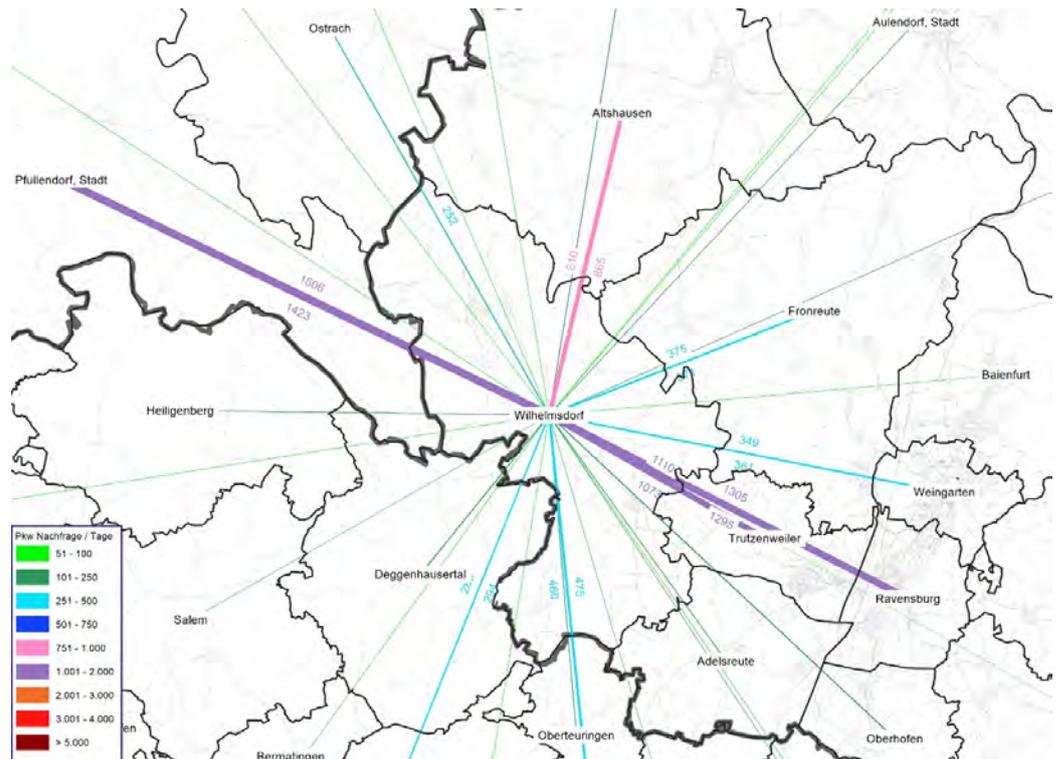


Abbildung 123: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Horgenzell und Wilhelmstadt

Die Einteilung der Verkehrszellen für die Pkw-Nachfrage fasst die Gemeinden Horgenzell und Wilhelmstadt zusammen, so dass diese gemeinsam betrachtet werden müssen:

- Ravensburg: hohe Pkw-Ströme entsprechend den Pendlerzahlen.
- Altshausen: höhere Bündelung der Pkw-Ströme als bei den Pendlerzahlen da:
 - Gemeindeverwaltungsverband Altshausen als eine Verkehrszelle zusammengefasst ist (ohne Ebersbach-Musbach)
 - Die Gemeinden Horgenzell und Wilhelmstadt als eine Verkehrszelle zusammengefasst sind. Die hohen Pkw-Ströme aus dieser Verkehrszelle nach Altshausen sind eher Wilhelmstadt zuzuordnen.
- Pfullendorf: hohe Pkw-Strömen, die von den Pendlerströmen abweichen. Siehe Konsequenzen in Planungen.

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Wilhelmsdorf: 40, 41, 44, 240, 290, 7385, 7538, 7539.

Die bisherige Achsenstruktur entspricht den Nachfrageströmen, eine gute Abdeckung der Siedlungsschwerpunkte ist gegeben. Sinnvolle Anpassungen sind:

- Definition der Achse Wilhelmsdorf - Illmensee (Buslinie 7538) als Kategorie 2, dies ist auch betrieblich sinnvoll. Bis Illmensee beziehungsweise Ruschweiler besteht bereits ein entsprechendes Angebot. Die hohen Pkw-Nachfrageströme bis Pfullendorf können mit den Pendlerzahlen nicht belegt werden, daher ist eine Verbesserung des Angebotes Illmensee - Pfullendorf derzeit nicht vorgesehen. Es ist davon auszugehen, dass die sehr langen Reisezeiten im ÖPNV auf der Strecke Pfullendorf - Ravensburg nicht attraktiv genug sind, um nennenswerte Potenziale aus dem Pkw auf den ÖPNV zu verlagern.
- Definition der Achse Wilhelmsdorf - Horgenzell - Ravensburg aufgrund Nachfragepotenziale, insbesondere ab Horgenzell, als Kategorie 1+: Vertaktung und Ausweitung Angebot auf 30-Minuten-Takt.
- Eine Verbesserung des Angebotes für die kleinen Siedlungen in den Gemeinden Horgenzell und Wilhelmsdorf als Zubringer zur Achse der Buslinie 7538 mittels flexibler On Demand Verkehre ist sinnvoll.

8.1.28 Wolfegg

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 3.860 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 22 (von 39)
- Dichte: 97 / km² (im Vergleich unterer, fast noch mittlerer Wert im Landkreis Ravensburg)

Verteilung:

- Höchste Konzentration der Einwohner am Kernort Wolfegg (52% Einwohner) mit den Achsen Kategorie 1 (Schiene Kißlegg - Bad Waldsee, wobei der Bahnhof abseits Siedlungsfläche liegt) und Kategorie 2 (Buslinie 7534 Ravensburg / Weingarten - Bad Wurzach)
 - Altann mit Gaißhaus (25% Einwohner) an Achsen Kategorie 1 (Schiene Kißlegg - Bad Waldsee) und Kategorie 2 (Buslinie 31 Weingarten / Ravensburg - Wolfegg)
 - Rötenbach (16% Einwohner) und Molpertshaus (8% Einwohner): Kategorie 3 (Ergänzungsnetz)
- ⇒ Grundsätzlich Konzentration auf vier Orte unterschiedlicher Größe, im Vergleich weniger dispers (unter anderem aufgrund des Altdorfer Waldes)

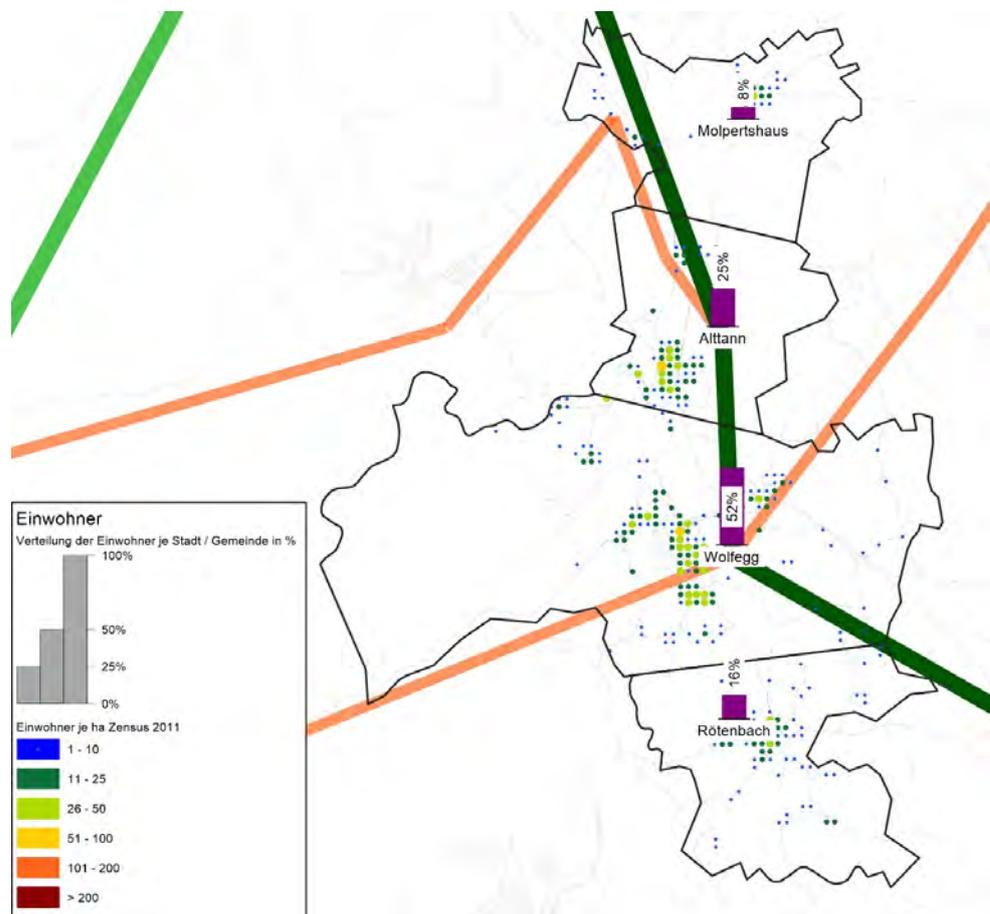
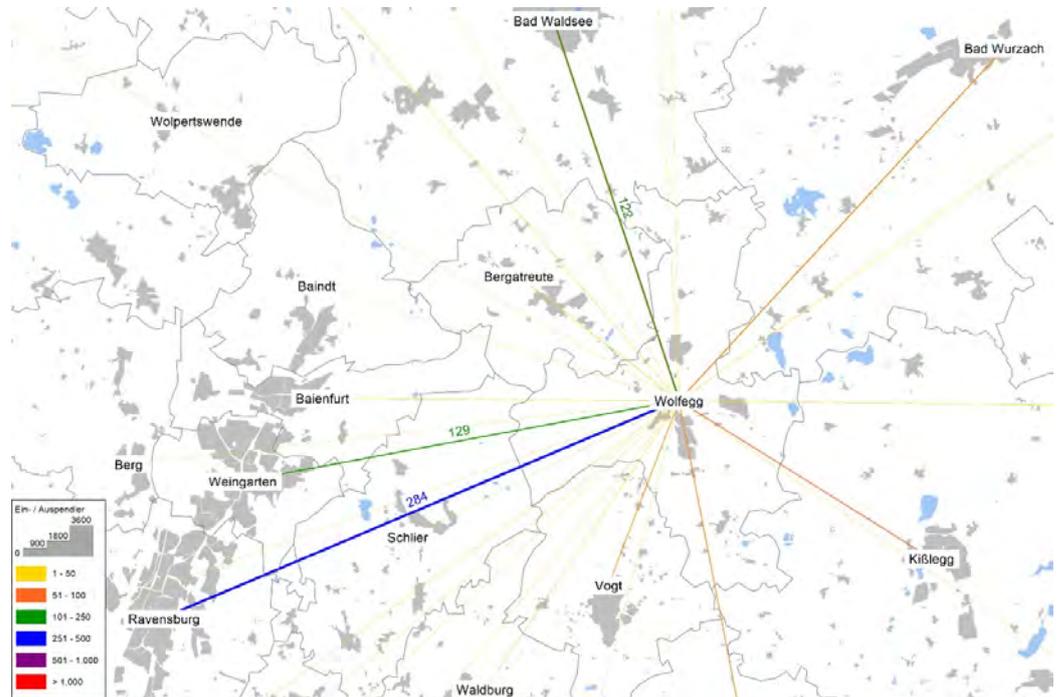


Abbildung 124: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Wolfegg

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 125: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Wolfegg

Beziehungen mit ÖPNV-Potenzial:

- Ravensburg / Weingarten: Achse über Ober- und Unterankenreute (Gemeinde Schlier) der Kategorie 2 (Buslinie 7534). Auf dieser Achse bündelt sich die Nachfrage aus Bad Wurzach (gering), Wolfegg und Ober- und Unterankenreute
- Ravensburg / Weingarten: Achse über Altann, Bergatreute und Baienfurt Kategorie 2 (Buslinie 31) Bündelung der Nachfrage

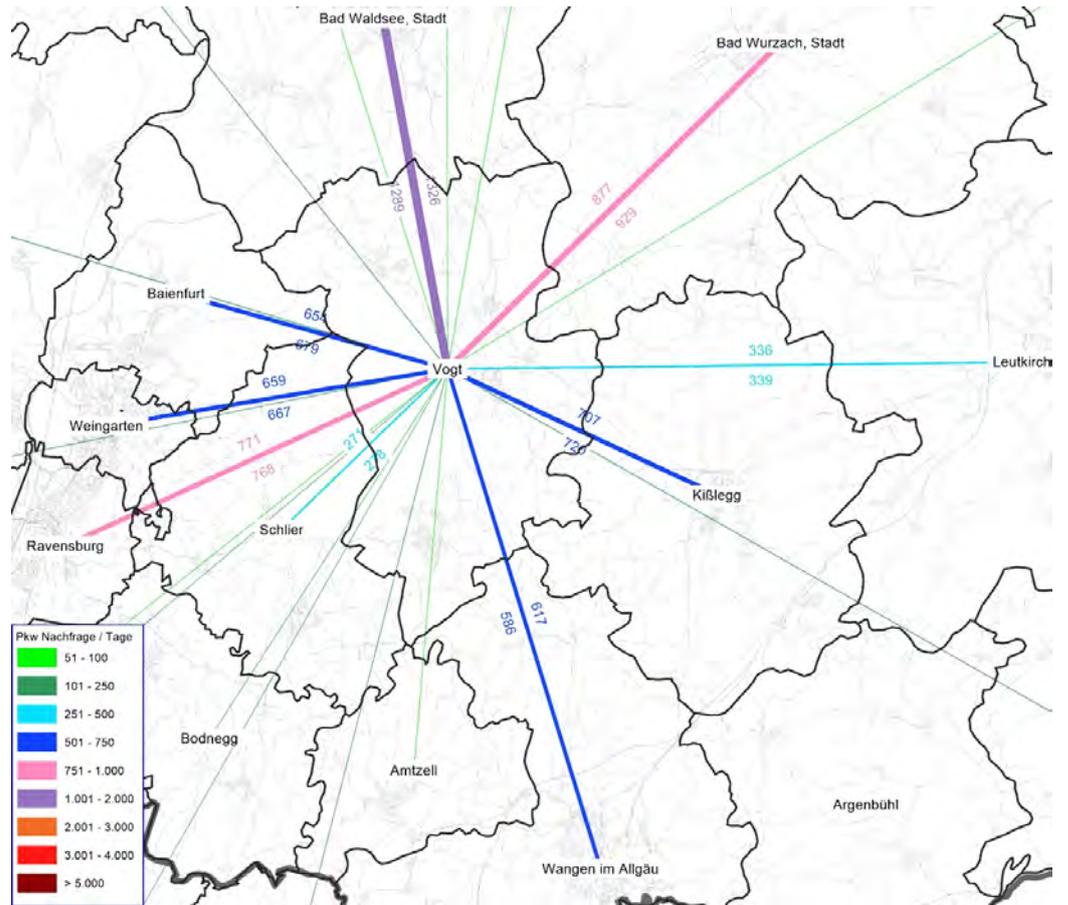


Abbildung 126: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Wolfegg, Vogt und Bergatreute

Siehe Beschreibung Pkw-Nachfrage bei Gemeinde Vogt

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Wolfegg: 31, 32, 34, 101, 102, 7534, 7535, 7543.

Die bisherige Achsenstruktur entspricht den Nachfrageströmen, sinnvolle Anpassungen sind:

- Ravensburg / Weingarten: Achse über Alttann, Bergatreute und Baienfurt Kategorie 2 (Buslinie 31). Bündelung der Nachfrage und direkte Verbindung nach Weingarten machen eine Hochstufung auf die Kategorie 1 sinnvoll.
- Ravensburg / Weingarten: Achse über Ober- und Unterankenreute (Gemeinde Schlier) der Kategorie 2 (Buslinie 7534). Auf dieser Achse bündelt sich die Nachfrage aus Bad Wurzach, Wolfegg und Ober- und Unterankenreute, wobei das Potenzial nicht sehr hoch ist. Aufgrund der geografischen und verkehrlichen Lage sind zusätzliche Schnellbusfahrten vorgesehen
- Schnellbus Kißlegg - Wolfegg - Ravensburg / Weingarten: Zusätzliches Angebot und schnelle Verbindung nach Ravensburg / Weingarten (aus Kißlegg schneller als über Schiene mit Umstieg in Aulendorf oder über Wangen).
Es soll kein bahnparalleles Angebot geschaffen werden, daher keine Verknüpfung mit dem Bahnhofpunkt in Wolfegg vorgesehen. Verknüpfung in Kißlegg mit Schiene, so dass Weiterfahrt Richtung Leutkirch und Memmingen möglich ist. Möglichst direkte Anbindung von Hochschule, beruflichen Schulen und großen Arbeitgeber in Ravensburg / Weingarten. Es wird ein Linienweg über Wolfegg vorgesehen, da Vogt bereits über ein sehr gutes Angebot verfügt und als Kategorie 1+ definiert werden soll. Verbesserung der Anbindung durch Halt des Schnellbusses in Rötenbach und Unterankenreute vorgesehen, kein Halt in Erbisreute.
- Verbesserung Bedienung Bauernhaus-Museum: bisher Buslinie 7535 mit 4 Fahrten am Tag. Buslinie 7534 soll zur Kategorie 1 aufgewertet werden. Einrichtung einer zusätzlichen (Bedarfshaltestelle im Umfeld der Spitzkehre der Ravensburger Straße und geeigneter Fußweg mit Beschilderung sinnvoll.
- Durch die Verbesserung der Verbindung (Ravensburg -) Vogt - Kißlegg (Buslinie 7535) wird auch das ÖPNV-Angebot in Rötenbach deutlich angehoben.
- Verbesserungen der Anbindung Molpertshaus mittels Flexibler On Demand Verkehre

8.1.29 Wolpertswende

Einwohner

- gemeldeter Stand 12.2017: 4.149 Mittelwert: 7.390 (Lk RV) Rang: 20 (von 39)
- Dichte: 154 / km² (im Vergleich ein mittlerer Wert im Landkreis Ravensburg)

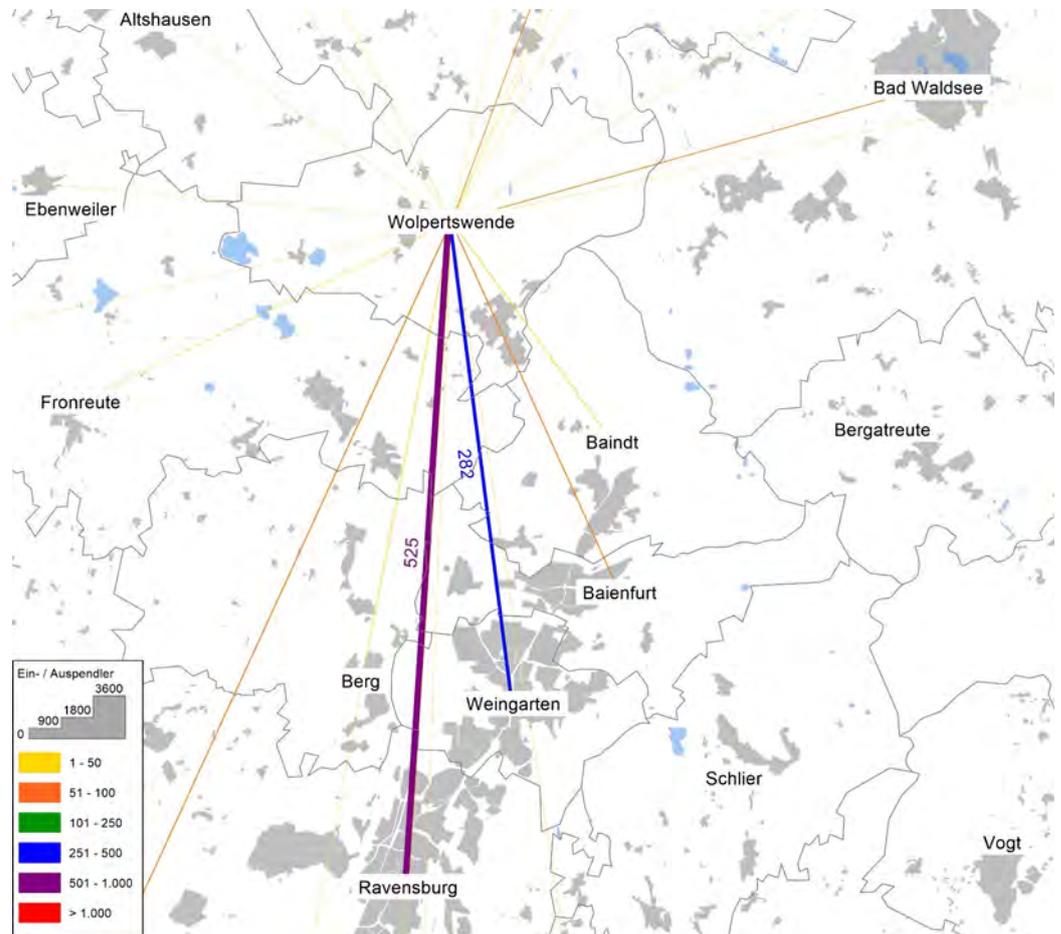
Verteilung:

- 2/3 der Einwohner (65%) leben in Mochenwangen und damit an der Achse der Kategorie 1 (Schiene) und zusätzlich Stadtbus Ravensburg Weingarten 20
 - Die übrigen 35% der Einwohner konzentrieren sich überwiegend am Ort Wolpertswende, ein geringer Anteil verteilt sich auf die Fläche. Der Ort Wolpertswende wird ebenfalls durch den Stadtbus Ravensburg Weingarten 20 sehr gut bedient, einzelne Fahrten werden bis Vorseersee angeboten.
- ⇒ Die drei Einwohnerkonzentrationen in der Gemeinde Wolpertswende werden sehr gut durch Schiene und Stadtbus Ravensburg Weingarten bedient, 2/3 der Einwohner haben einen Schienenhaltepunkt im Ort.



Abbildung 127: Räumliche Verteilung der Einwohner in der Gemeinde Wolpertswende

Nachfrageströme



Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 128: Ein- und Auspendler 2018 der Gemeinde Wolpertswende

Beziehungen mit hohem ÖPNV-Potenzial:

- ➔ Ravensburg / Weingarten: Kategorie 1 (Schiene und Stadtbus Ravensburg Weingarten 20) mit Einzelfahrten auch über Baienfurt

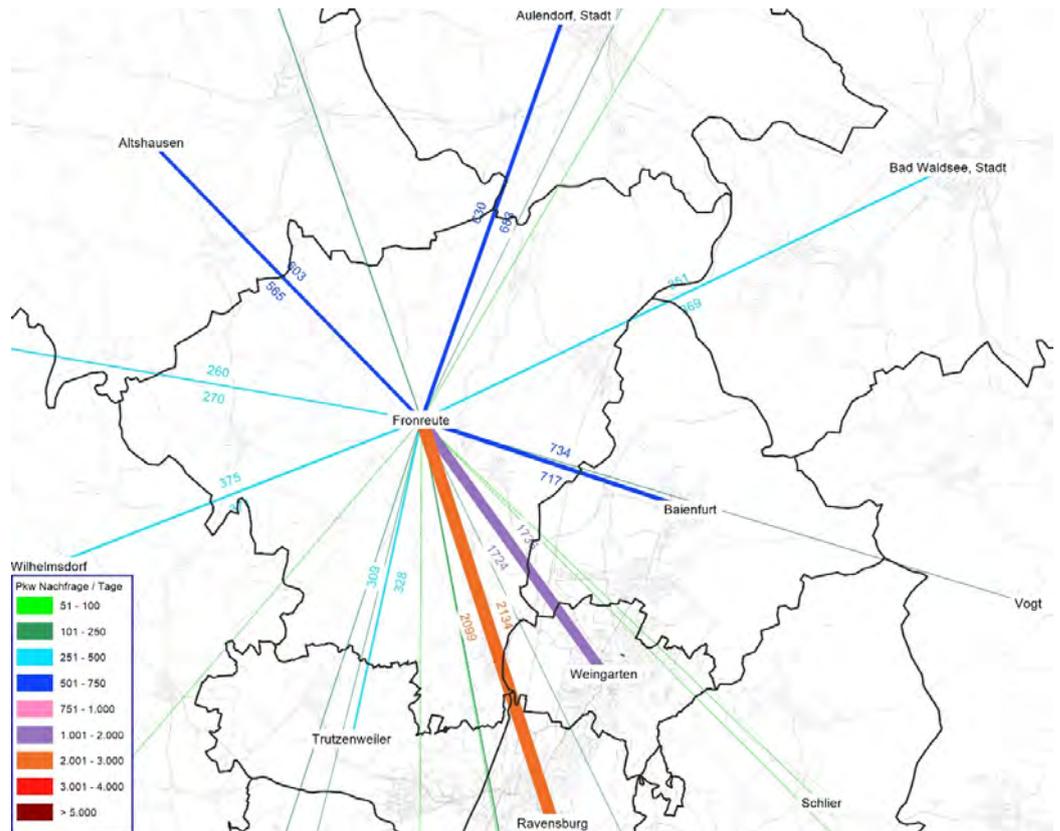


Abbildung 129: Pkw-Ströme bezogen auf die Gemeinden Fronreute, Wolpertswende und Berg

Die Einteilung der Verkehrszellen für die Pkw-Nachfrage fasst die Gemeinden Fronreute, Wolpertswende und Berg zusammen, so dass diese gemeinsam betrachtet werden müssen. Ausrichtung und Größenordnung der Pendlerströme sind in sich stimmig und entsprechen auch den Pkw-Strömen. In allen drei Gemeinden sind die Pendlerströme ebenso wie die Pkw-Ströme eindeutig auf Ravensburg, Weingarten und in deutlich geringerem Umfang nach Baierfurt, Baidnt und Bad Waldsee ausgerichtet.

Planungen

Folgende Buslinien erbringen derzeit und auch zukünftig das ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet Wolpertswende: 7573, 7573.1, Stadtbus Ravensburg Weingarten 20.

Die bisherige Achsenstruktur entspricht den Nachfrageströmen, eine gute Abdeckung der Siedlungsschwerpunkte ist gegeben. Sinnvolle Anpassungen sind:

- Definition der Achse Wolpertswende - Mochenwangen - Ravensburg / Weingarten (Stadtbus Ravensburg Weingarten 20) als Kategorie 2 Achse und damit als Aufgabe des Landkreises. Die Buslinie erbringt bereits ein gutes Angebot, sie ergänzt das Schienenangebot in Mochenwang (65% der Einwohner) und stellt im Gegensatz zur Schiene eine direkte Verbindung in die zentralen Bereiche von Weingarten und Ravensburg her. Ein weiterhin gutes Schienenangebot wird durch das Zielkonzept des Landes sichergestellt.
- Eine Verbesserung mittels Flexibler On Demand Verkehre als Ergänzung ist nur bedingt sinnvoll, da bereits eine gute Abdeckung vorhanden ist.

8.2 Anlagen

8.3 Sammlung der beim Workshop am 08.10.2019 diskutierten Themen

Nr.	Qualität	Thema
1	Fahrzeug	einheitliches Design der Fahrzeuge im Verbundgebiet
2		WLAN
3		Steckdosen (USB)
4		Niederflurfahrzeuge
5		Ansagen im und außerhalb der Fahrzeuge
6		dynamische Fahrgastanzeiger im Innenraum
7		Anschlussverbindungen als Durchsage
8		Sitzplatzgarantie (insbesondere Schulbusse sind sehr voll)
9		Zielanzeiger auf mehreren Seiten des Fahrzeuges (vorne, hinten, rechts, links)
10		GPS-Ortung
11		Sauberkeit des Fahrzeuginnenraums
12		Fahrgastzählung --> Auslastungsanzeigen
13	Haltestelle	einheitliches Design der Haltestellen im Verbundgebiet
14		Ansagen außerhalb des Fahrzeuges (Barrierefreiheit, Fahrgäste mit eingeschränktem Sehvermögen)
15		dynamische Fahrgastanzeiger an der Haltestelle
16		statische Fahrgastanzeige (Aushangfahrplan etc.) an ausnahmslos jeder Haltestelle
17		Barrierefreiheit (Kontraste, taktile Leitstreifen)
18		Sitzmöglichkeiten
19		Wetterschutz
20		Touchscreen-Fahrgastinformation
21		bei Treppen --> Fahrradschieberinne
22		an Hauptachsen können Haltestellen als Sammelpunkt für Gemeinden im Umkreis dienen (B+R/P+R)
23		Fahrradabstellanlagen (mit E-Bike-Ladestation)
24		Sauberkeit
25		Vogelfreundlich
26	Betrieb	Pünktlichkeit
27		Verlässlichkeit
28		Anschlussicherung
29		Umsteigezeiten
30		Baustellenmanagement (auch/insbesondere zwischen Straßenbaulastträger und Verkehrsunternehmen)
31		Mitnahmegarantie
32	Personal	Kundenorientierung
33		Fahrverhalten
34		Verständigung (Sprachliche Schulungen)

Nr.	Qualität	Thema
35		Ortskenntnisse - für Fahrplanauskünfte
36		Personal an großen Umsteigepunkten (besetzter Schalter)
37	Digitalisierung	Datendrehscheibe --> Grundlage damit alle Fahrplanmedien mit den gleichen Daten gefüttert werden (dann wären auch am Bahnhof Ravensburg weniger digitaler Anzeiger nötig)
38		App - auch für Menschen mit Behinderung (Bsp. Automatische Meldung, wenn man am Ausstiegspunkt ist)
39		zusammen mit dem Pkw zum ÖV (Plattformen einrichten)
40		e-Card Entwertung ist nicht überall möglich - dies sollte geändert werden
41	Fahrplanmedien	gedrucktes Kursbuch, auch für nur einzelne Regionen
42		großer Fahrplan für den gesamten Kreis (Liniennetz o.ä.)
43		an öffentlichen Orten nächstgelegene Haltestelle angeben
44	Ticketing	365€-Ticket
45		Sozialticket
46		Betriebsticket/Jobticket
47		Monatskartenverkauf nicht im Bus anbieten
48		kein Ticketerkauf im Fahrzeug
49		Rufbus in Ticketpreis integrieren
50		Bargeldzahlung umstellen, bodo-e-Card
51	Sicherheit	Schulungen für Schüler
52		Sicherheit im öffentlichen Raum/in den Fahrzeugen
53	Sonstige Service	erreichbare Servicrufnummer
54		Bike-Sharing
55	Marketing	teilweise ist den Bewohnern nicht klar, welches Angebot bereits besteht
56		leider nicht bekannt genug, Informationen erforderlich
	Räumliche Erreichbarkeit	
57	Liniennetz	Hauptachsen definieren
58		Zubringer definieren
59		Erschließung der Nebenstrecken durch (möglicherweise kleinere Fahrzeuge)
60		Zubringer - T60, Wochenends und abends T120
61		Ringverkehre/Tangentialverkehre, dezentrales Netz, Ravensburg nicht als alleinstehender Mittelpunkt
62		über Kreis/Verbundgrenzen hinausdenken (Richtung Memmingen Flughafen)
63		WG-Lindau, WG-Lindenberg
64	Angebotsausbau	Bad Wurzach - Ravensburg (morgens und abends für Berufsschüler und Arbeitnehmer)
65		Bad Wurzach - Biberach als Kategorie 1
66		Kißlegg - Ravensburg
67		Vorgt/Wolfegg - Ravensburg (nachmittags und zurück)
68		Ravensburg - Bodenseekreis (Tettngang Linie 7545)
69		Verbindung in Bodensee - Allgäu --> Linie FN-TT-WG weiter nach Isny und Kempten auch Sa und So

Nr.	Qualität	Thema
70	Erschließung	Anbindung des Bahnhofs Berg/Weingarten aus Richtung Berg und Frohnhofen
71		Rufbusverbindung zwischen Bad Wurzach - Bad Waldsee (Nord-Ost Verbindung) - einfache, kurzfristige Nutzung wie emma
72		Grünkraut und Bodnegg an Linie 7542 anbinden --> Schnellbus (Verknüpfung Linie 21+7542 über Rotheideln)
73		Rufbussystem wie in Meckenbeuren (nur lokale Erschließung)
74		Anbindung aller Ortschaften
75		Erschließung durch Zubringer
76		Oberschwabenklinik an Ringbus anschließen, Halt direkt vor Klinik --> entstehende Kosten könnten beim neuen Parkhaus eingespart werden
77		Anbindung großer Gewerbegebiete
78	Sonstige Mobilitätsangebote	Einrichten und Fahrgemeinschaften fördern
79		Werksbuslinien
80	Angebotsdefinition	Wie muss ein Bedarf sein, damit ein Angebot kommt? (Wieviele Menschen müssen wie oft an einer Bushaltestelle stehen?)
81		Schnellbusfahrten vs. Erschließung
82		Entsprechend Einwohnerzahlen gewichten / berücksichtigen (7573 über Frohnhofen (Konzession))
83	Bahn	Aulendorf - Pfullendorf täglich
84		Weissenau - Bad Schussenried ohne Umsteigen / Werksverkehr
85		Tettngang - Eschach - Ravensburg - Baidt (Bähnle) / S-Bahn-Linie
86		Containerbahnhof nutzen
87		langsame Verkehre durchbinden (S-Bahn Friedrichshafen - Ulm)
88	Molditeline Line	Waldburg - Grünkraut - Oberhofen - Oberzell - Bavemdorf
89	Bestehende Tarifangebote	mit Fahrmöglichkeiten hinterlegen
	Zeitliche Erreichbarkeit	
88	Fahrzeiten	integraler Taktfahrplan (alle Verkehrsträger inklusive Fernverkehr) täglich von 05:00 - 00:00, am Wochenende 06:00 - 02:00
89		unterschiedlicher Schulbeginn/Schluss damit die Spitzen entzerrt werden
90		Schulzeiten der Taktung anpassen
91		Schnellbusfahrten vs. Erschließung
92		Bus auf der Straße halten --> Fahrzeiteinsparung
93		Schnellbus von RV nach Wangen-Isny; Marktdorf-Konstanz; Altshausen-BadSaulgau; Bad Waldsee; Bergatreute-BadWurzach (Biberach); Wangen-Leutkirch (Centerpark)-Kißlegg
94		Fern-Nah-Bus -> Schulzeiten anpassen
95		Monatskartenverkauf nicht im Bus anbieten
96	Anbindungshäufigkeit	30-Minuten-Takt zwischen Ravensburg-Wangen-Isny (Hauptachse) Anschlüsse Wangen dadurch sichern
97		Unterzentren an Schulstandorte (Berufsschulen), Bsp.: RV 1x vormittags, 1x abends, Reduzierung Fahrzeit von 1h auf 30 Min Bsp Bad Wurzach - RV
98		Zwischen Arnach und Aichstetten findet kein Schülerverkehr statt.

Nr.	Qualität	Thema
99		Busangebot auf T60, Hauptachsen auf T30 in HVZ
100		Touristenfahrten (Wochenende/Ferien)
101		Berufsschulen miteinbeziehen
102		Rufbus auch kurzfristig
103		weg vom 45-Minuten-Takt --> Staffelung Schulzeiten
104	Verspätungsanfälligkeiten	Ravensburg, Wangen (Brücke)
105	Verknüpfung	Bahn - Bus
106		Signalisierung (Ampel-Bevorrechtigung)
107	Beschleunigung	Busspuren auf Hauptachsen (Wangen - Ravensburg)
108		Leutkirch - Ravensburg

Tabelle 13: Sammlung der beim Workshop am 08.10.2019 diskutierten Themen

