



Fortschreibung Nahverkehrsplan für den Landkreis Lindau (Bodensee)

Endbericht

**Fortschreibung Nahverkehrsplan
für den Landkreis Lindau (Bodensee)**

Endbericht

Im Auftrag des

Landkreises Lindau (Bodensee)

November 2021

Bearbeiter: Erik Meder, Dipl.-Geogr.
Jan Nitsch, M.Sc.
Maryam Piroozgar, M.Sc.
Regina Winzinger, Dipl.-Geogr.

gevas humberg & partner
Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsplanung und
Verkehrstechnik mbH
München – Karlsruhe
Aschauer Straße 30
81549 München

Telefon 089 / 489085 0
Telefax 089 / 489085 55

Email muenchen@gevas-ingenieure.de
www.gevas-ingenieure.de

© gevas humberg & partner 2021

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	10
2	Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	13
2.1	Allgemeine Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	13
2.2	Aufgaben und formaler Rahmen eines Nahverkehrsplanes	13
3	Datenerhebungen	16
3.1	Befragung der Gemeinden	16
3.2	Bürgerbeteiligung	22
3.2.1	Information über eine Homepage	22
3.2.2	Beteiligung über eine Online-Befragung	23
3.2.2.1	Soziodemographische Angaben	24
3.2.2.2	Angaben zur ÖV-Nutzung	27
3.2.2.3	Angaben zu verschiedenen Leistungsmerkmalen des ÖPNV	29
4	Bestandsaufnahme	39
4.1	Raumstrukturen und soziodemographische Daten	39
4.1.1	Zentralörtliche Gliederung	39
4.1.2	Bevölkerungsstruktur	42
4.1.3	Arbeitsplätze und Pendlerverflechtungen	47
4.1.4	Schulen und Schülerverflechtungen	55
4.2	Analyse des ÖV-Angebotes	60
4.2.1	Linienübersicht	60
4.2.2	Räumliche Erschließung	64
4.2.3	Fahrtenangebot	70
4.2.4	Information und Tarifsysteem	79
5	Schwachstellenanalyse und Bewertung	81

5.1	Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse	81
5.1.1	Räumliche Verfügbarkeit	81
5.1.2	Zeitliche Verfügbarkeit	82
5.1.3	Erreichbarkeit übergeordneter Orte	83
5.1.4	Erreichbarkeit der Schulen	84
5.1.5	Erreichbarkeit von Freizeitzielen	84
5.1.6	Anschlüsse	84
5.1.7	Merkbarkeit des Angebots	85
5.1.8	Tarifsituation	85
6	Barrierefreiheit	86
7	Voraussichtliche Entwicklungen und Planungen	93
7.1	Planungen benachbarter Aufgabenträger und weitere verkehrsbedeutsame Entwicklungsplanungen	93
7.2	Verkehrsprognose für den MIV und ÖPNV	95
7.3	Einwohnerprognose und demographische Entwicklung	95
8	Rahmenkonzeption	102
8.1	Maßnahmen zum Fahrtenangebot	102
8.1.1	Sicherung der Mindestbedienung	102
8.1.2	Weiterentwicklung Fahrtenangebot	102
8.1.3	Weiterentwicklung bedarfsorientierter Angebotsformen	103
8.1.4	Schülerverkehr im ÖPNV	103
8.2	Begleitmaßnahmen	103
8.2.1	Infrastruktur	103
8.2.2	Weitere Begleitmaßnahmen (insbesondere Tarif)	104
9	Maßnahmen zum Fahrtenangebot	106

9.1	Vorgehensweise	106
9.2	Maßnahmen zur Erschließung schwach besiedelter Gebiete	107
9.2.1	Maßnahmen für 3-stellige-Linien	108
9.2.2	Bedarfsverkehr	109
9.3	Maßnahmen zum Schülerverkehr	115
9.4	Bildung von Linienbündeln	117
10	Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Infrastruktur sowie Begleitmaßnahmen	120
10.1	Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur	120
10.1.1	Herstellung Barrierefreiheit	120
10.1.2	Multi- und Intermodalität	121
10.2	Begleitende Maßnahmen zur Qualitätssteigerung	123
10.2.1	Weiterentwicklung Tarif	123
10.2.2	Qualitätsstandards	124
10.2.3	Sonstige Begleitmaßnahmen	127
11	Maßnahmenbewertung und Umsetzungsprioritäten	128
11.1	Maßnahmen zum Fahrtenangebot	128
11.1.1	Vorgehen	128
11.1.2	Formale und planerische Randbedingungen	128
11.1.3	Umsetzungsprioritäten	130
11.2	Sonstige Maßnahmen	131
12	Zusammenfassung	132
13	Quellenverzeichnis	134

Abbildungen

Abbildung 1	Rechtliche Grundlagen eines Nahverkehrsplanes	14
Abbildung 2	formaler Rahmen eines Nahverkehrsplanes	15
Abbildung 3	Inhalte eines Nahverkehrsplanes gemäß Personenbeförderungsgesetz	15
Abbildung 4	Zufriedenheit der Gemeinden mit den Leistungen des ÖPNV im Allgemeinen (1)	18
Abbildung 5	Zufriedenheit der Gemeinden mit den Leistungen des ÖPNV im Allgemeinen (2)	19
Abbildung 6	Homepage zum Nahverkehrsplan Landkreis Lindau (Bodensee)	22
Abbildung 7	Verteilung der Wohnorte nach Gemeinden	24
Abbildung 8	Verteilung der Altersklassen	25
Abbildung 9	Verfügbarkeit PKW	26
Abbildung 10	Nutzungshäufigkeit ÖPNV	27
Abbildung 11	Nutzungszweck ÖPNV	28
Abbildung 12	Nutzung des SPNV	28
Abbildung 13	Zufriedenheit mit dem Fahrplanangebot des ÖPNV	29
Abbildung 14	Zufriedenheit mit den Linien des ÖPNV	30
Abbildung 15	Zufriedenheit mit den Leistungen des ÖPNV	31
Abbildung 16	Zufriedenheit mit den Haltestellen des ÖPNV	32
Abbildung 17	Zufriedenheit mit den Fahrzeugen des ÖPNV	33
Abbildung 18	Zufriedenheit mit dem Umstieg Bus – Bahn	34
Abbildung 19	Durch den ÖPNV unzureichend erschlossene Gemeinden (1)	35
Abbildung 20	Durch den ÖPNV unzureichend erschlossene Gemeinden (2)	36
Abbildung 21	Anreize für eine häufigere Nutzung des ÖPNV	37
Abbildung 22	Anmerkungen zum ÖPNV	38
Abbildung 23	Linienetzplan Landkreis Lindau (Bodensee)	62
Abbildung 24	Raumstruktur im Regionalplan der Region Allgäu 2008 [6]	65
Abbildung 25	bodo-Tarifzonenplan (Stand 2020)	80

Abbildung 26	Liniennetz Hauptlinien aus dem ÖPNV-Konzept für den Landkreis Lindau (Bodensee) [19]	107
Abbildung 27	Arten von Bedarfsverkehren	114

Tabellen

Tabelle 1	Zusätzliche Verkehrsangebote der Gemeinden	17
Tabelle 2	Neu/Umbau von Haltestellen	17
Tabelle 3	Erläuterung Zufriedenheit	20
Tabelle 4	Sonstige Anregungen/Wünsche der Gemeinden	21
Tabelle 5	Bevölkerung im Landkreis Lindau (Bodensee) [8]	43
Tabelle 6	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Lindau (Bodensee) [9]	48
Tabelle 7	Haltestelleneinzugsbereiche [2] [13]	66
Tabelle 8	Übersicht dreistellige Linien	108
Tabelle 9	Übergangszeiten Schule – Bus [19]	116
Tabelle 10	Definition Linienbündel	118
Tabelle 11	Bausteine Mobilitätsstationen	122
Tabelle 12	Qualitätsstandards Fahrzeuge	126
Tabelle 13	Genehmigungslaufzeiten Buslinien	130

Karten

Karte 1	Zentrale Orte	41
Karte 2	Einwohner je Gemeinde (Stand: 31.12.2018)	44
Karte 3	Einwohnerdichte je Gemeinde (Stand: 31.12.2018)	45
Karte 4	Einwohner nach Ortsteilen 2019	46
Karte 5	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort je Gemeinde 2019	49
Karte 6	Gemeindestrukturdaten 2019	50
Karte 7	Pendlerverflechtungen 2019 – Große Kreisstadt Lindau (Bodensee)/Landkreis	51
Karte 8	Pendlerverflechtungen 2019 – Landkreis/Landkreis	52
Karte 9	Pendlerverflechtungen 2019 – Landkreis Lindau (Bodensee)/Außerhalb Landkreis	53
Karte 10	Pendlerverflechtungen 2019 – Landkreis/Außerhalb Landkreis	54
Karte 11	Schulstandorte	56
Karte 12	Schulstandorte weiterführender Schulen mit Schülerzahlen	57
Karte 13	Schülerverflechtungen im Landkreis	58
Karte 14	ÖPNV-Anbindung der Schule	59
Karte 15	Genehmigungslaufzeiten Linien	63
Karte 16	Haltestelleneinzugsbereiche (Grenzwert)	68
Karte 17	Haltestelleneinzugsbereiche (Richtwert)	69
Karte 18	ÖPNV-Angebot im Landkreis Lindau (Bodensee) (Mo-Fr Schultage)	72
Karte 19	ÖPNV-Angebot im Landkreis Lindau (Bodensee) (linienbezogen) (Mo-Fr Schuletage)	73
Karte 20	ÖPNV-Angebot im Landkreis Lindau (Bodensee) (Mo-Fr Ferien)	74
Karte 21	ÖPNV-Angebot im Landkreis Lindau (Bodensee) (Samstag)	75
Karte 22	ÖPNV-Angebot im Landkreis Lindau (Bodensee) (Sonntag)	76
Karte 23	SPNV-Angebot im Landkreis Lindau (Bodensee) (Mo-Fr)	77
Karte 24	SPNV-Angebot im Landkreis Lindau (Bodensee) (Sa, So)	78

Karte 25	Barrierefreiheit an Bahnhöfen/Haltepunkten	92
Karte 26	Einwohnerprognose Landkreis Lindau (Bodensee) – Alle Altersklassen	97
Karte 27	Einwohnerprognose Landkreis Lindau (Bodensee) – unter 18-jährige	98
Karte 28	Einwohnerprognose Landkreis Lindau (Bodensee) – 18 bis unter 40-jährige	99
Karte 29	Einwohnerprognose Landkreis Lindau (Bodensee) – 40 bis unter 65-jährige	100
Karte 30	Einwohnerprognose Landkreis Lindau (Bodensee) – über 65-jährige	101
Karte 31	Bereiche mit Angebotsausweitungen mittels Bedarfsverkehren	111
Karte 32	Linienbündelung im ÖPNV	119

1 Aufgabenstellung

Durch das zum 1. Januar 1994 in Kraft getretene Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) [1] wurde die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen ÖPNV im Freistaat Bayern den Landkreisen und kreisfreien Gemeinden als freiwillige Aufgabe übertragen. Zur Durchführung dieser Aufgabe können die Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan für ihr Gebiet aufstellen, in regelmäßigen Abständen überprüfen und bei Bedarf fortschreiben (Art. 12 und Art. 13 BayÖPNVG).

Der aktuelle Nahverkehrsplan für den Landkreis Lindau (Bodensee) wurde 2010 erstellt. In der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2] wird eine regelmäßige Fortschreibung des Nahverkehrsplanes empfohlen. Neben dieser formalen Forderung sprechen jedoch auch zahlreiche demographische und formale Entwicklungen, die zwischenzeitlich stattgefunden haben, für eine Fortschreibung des bestehenden Nahverkehrsplanes:

- Änderungen der gesetzlichen und formalen Grundlagen, u.a. Verabschiedung der EU-Verordnung 1370/2007 (am 03.12.2009 in Kraft getreten) und Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (seit 01.01.2013 in Kraft) mit sich daraus aktuell ergebenden Umsetzungskonsequenzen
- demographischer Wandel mit im Landkreis Lindau (Bodensee) zwar auch insgesamt leicht wachsenden Einwohnerzahlen, insbesondere aber einem starken Wachstum in der Gruppe der über 65-Jährigen
- Veränderungen der strukturellen Rahmenbedingungen, besonders im schulischen Bereich (z.B. Einführung G8; Wiedereinführung G9)
- aktuelle Siedlungsentwicklungen (z.B. neue Wohn- und Gewerbegebiete), neue Anforderungen an die ÖPNV-Infrastruktur (vollständige Barrierefreiheit bis 01.01.2022)
- seit dem letzten Nahverkehrsplan vollzogene Änderungen des ÖPNV-Angebotes, insbesondere Neukonzeption der Linie 21 („Seelinie“) und Ausbau der Linie 18 Lindau – Lindenberg

- Ausbau des Bahnangebots durch Elektrifizierung der Allgäubahn und der Südbahn mit dem neuen Bahnhof Lindau Reutin und konsequentem Stundentakt auf den Linien nach Wangen bzw. Immenstadt – Kempten ab 2021
- neue bzw. wiedereröffnete Bahnhaltdepunkte zwischen Lindau und Hergatz ab 2025.

Mit der Erstellung des Nahverkehrsplanes wurde die Ingenieurgesellschaft gevas humberg & partner aus München beauftragt.

Die Erstellung des aktuellen Nahverkehrsplanes liegt bereits ca. 10 Jahre zurück. Daher wird auf Grundlage des bereits beschlossenen Maßnahmenkonzepts des ÖPNV-Konzepts [19] sowie auch des alten Nahverkehrsplans grundsätzlich eine vollständige Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vorgenommen es ist aber keine Neubearbeitung aller Inhalte notwendig, sondern es können unverändert gültige Aussagen des alten Nahverkehrsplans sowie Aussagen des ÖPNV-Konzepts übernommen werden.

Die Inhalte orientieren sich dabei an den Anforderungen der einschlägigen Normen für die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV, d.h. der Nahverkehrsplan orientiert sich, wie auch der alte Nahverkehrsplan, in seinen Inhalten an der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2]. Die jeweilige Bearbeitungstiefe richtet sich nach den örtlichen Rahmenbedingungen und Zielsetzungen.

Grundlage für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist eine aktuelle und differenzierte Bestandsaufnahme der allgemeinen Randbedingungen, wie beispielsweise der zentralörtlichen Gliederung, der Siedlungsstruktur sowie der Bevölkerungsverteilung. Weiterer Inhalt der Bestandsaufnahme ist zudem eine Untersuchung der Gesamtverkehrsnachfrage (MIV und ÖPNV) und vor allem eine umfassende Analyse des ÖPNV-Angebotes.

Auf Basis der durchgeführten Bestandsaufnahme wird die detaillierte Schwachstellenanalyse des alten Nahverkehrsplans hinsichtlich Aktualität geprüft und zusammenfassend dargestellt.

Die Schwachstellenanalyse, die siedlungs- und verkehrsinfrastrukturelle Entwicklung sowie die Planungen im SPNV und Planungen benachbarter Aufgabenträger bilden letztendlich die Grundlage für die Entwicklung sinnvoller weiterer Maßnahmen, die im ÖPNV-Konzept noch nicht enthalten sind.

Die Maßnahmen des ÖPNV-Konzepts sind bereits im Kreistag beschlossen worden und werden umgesetzt. Da der Nahverkehrsplan für den Landkreis Lindau (Bodensee) mit den darüberhinausgehenden Festlegungen und Maßnahmen nur dann erfolgreich sein kann, wenn alle Betroffenen diesen akzeptieren, erfolgte die Bearbeitung in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber sowie unter ständiger Einbindung der Betroffenen. So fanden in regelmäßigen Abständen Sitzungen des Arbeitskreises statt, in denen der aktuelle Projektstand vom Ingenieurbüro gevas humberg & partner vorgestellt und mit Akteuren des Landkreises, Verkehrsunternehmen und Vertretern der Politik diskutiert wurde.

Außerdem wurden sämtliche Gemeinden des Landkreises Lindau (Bodensee) mittels eines Online-Fragebogens in den Bearbeitungsprozess involviert (Anlage 1).

Der Start zur Bearbeitung des Nahverkehrsplans erfolgte zu Beginn des Jahres 2020. Die Bearbeitung des Nahverkehrsplans erfolgte zum Großteil während der Corona SARS-CoV 2 - Pandemie, von der Deutschland seit Anfang 2020 betroffen ist. Da zum Zeitpunkt der Maßnahmenableitung nicht abzusehen war, welche finanziellen Auswirkungen die Pandemie auf die Leistungsfähigkeit der Aufgabenträger hat, muss dies bei der Umsetzung angedachter Maßnahmen nach der Krise berücksichtigt werden.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Folgenden auf eine geschlechtergerechte Sprache verzichtet.

2 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

2.1 Allgemeine Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

Der Gültigkeitsbereich des vorliegenden Nahverkehrsplanes erstreckt sich auf den Landkreis Lindau (Bodensee) mit seinen 19 kreisangehörigen Kommunen, jedoch ohne die Große Kreisstadt Lindau (Bodensee). Ergänzend sind auch ein- und ausbrechende Verkehre von und zu den umgebenden Landkreisen bzw. von und nach Österreich zu berücksichtigen.

Das bestehende ÖPNV-System stellt gewachsene Strukturen dar, die aufgrund der konkreten Rahmenbedingungen vor Ort entstanden sind. Sie decken i.d.R. die wesentlichen Nachfrageströme ab, sind aber vor dem Hintergrund sich wandelnder Einflussfaktoren und Anforderungen weiterzuentwickeln. Dementsprechend hat der Landkreis im Jahr 2018 bereits ein ÖPNV-Konzept [19] in Auftrag gegeben.

Bei der Umsetzung sind die formalen Anforderungen zu berücksichtigen, die sich aus der EU-Verordnung 1370/2007 und dem Ablauf der darin enthaltenen Übergangsfrist zum 03.12.2019 ergeben. Diese regelt die Vergabe und Finanzierung von im öffentlichen Interesse liegenden Personenverkehrsleistungen, die nur auf Basis gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden können.

Ebenfalls einzubeziehen sind die in den kommenden Jahren geplanten Änderungen im Schienenpersonennahverkehr, insbesondere in ihren Auswirkungen auf das Busliniennetz. Vor diesem Hintergrund wurde seitens des Landkreises Lindau (Bodensee) bereits das ÖPNV-Konzept beschlossen.

2.2 Aufgaben und formaler Rahmen eines Nahverkehrsplanes

Die Aufgaben eines Nahverkehrsplans können wie folgt zusammengefasst werden:

- Rahmenplan für die ÖPNV-Entwicklung der nächsten Jahre
- Definition von Mindeststandards für die Qualität.

Die rechtlichen Grundlagen werden in Abbildung 1 zusammengefasst.

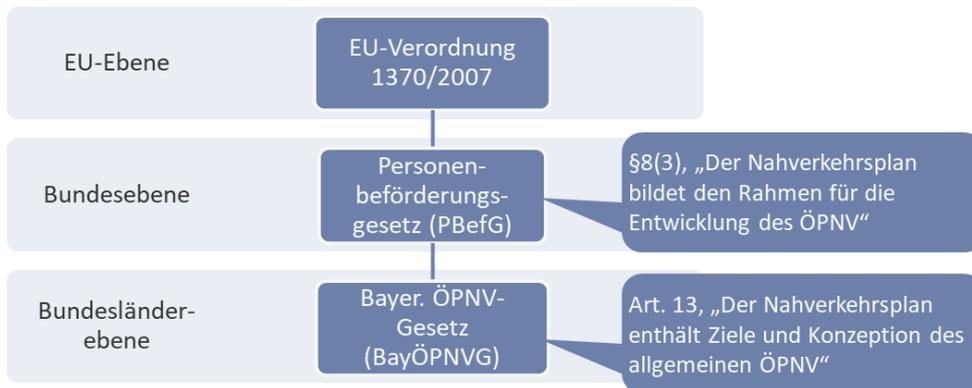


Abbildung 1 **Rechtliche Grundlagen eines Nahverkehrsplanes**

Im Einzelnen gelten die in Abbildung 2 dargestellten Festlegungen.

Die nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu berücksichtigenden Inhalte eines Nahverkehrsplanes sind in Abbildung 3 dokumentiert. Insbesondere für den in Kap. 6 behandelten Aspekt der Barrierefreiheit sind neben dem PBefG auch die UN-Behindertenrechtskonvention, das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und das Bayerische Behindertengleichstellungsgesetz relevant.

- Im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (Bay ÖPNVG) wird in Art. 13 der Nahverkehrsplan als Planung der Aufgabenträger „zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs“ definiert
- Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird der Nahverkehrsplan in §8 (3) als Planungsinstrument der Aufgabenträger benannt, das den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV bildet
- Im Bay ÖPNVG werden in Art. 8 die Landkreise und kreisfreien Gemeinden als Aufgabenträger definiert
- „Der Nahverkehrsplan enthält Ziele und Konzeption des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs und muss mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, der Städtebauplanung, den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen.“
- In Bayern sind die anerkannten Grundsätze der Nahverkehrsplanung in der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ dokumentiert
- In §8 (3a) des PBefG wird auch festgehalten, dass die Genehmigungsbehörde bei ihren Aufgaben (u.a. Erteilung von Liniengenehmigungen) einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen hat

Abbildung 2 formaler Rahmen eines Nahverkehrsplanes

- Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der seit Januar 2013 gültigen Fassung sagt in § 8 (3) zu den Inhalten eines Nahverkehrsplanes:
 - „Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig.
 - Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.“

Abbildung 3 Inhalte eines Nahverkehrsplanes gemäß Personenbeförderungsgesetz

3 Datenerhebungen

Im Rahmen der Durchführung der Bestandsaufnahme erfolgten in Abstimmung mit dem Auftraggeber unterschiedliche Datenerhebungen zur Erweiterung bestehender Datengrundlagen. Die wesentlichen Ergebnisse der Auswertung werden im Folgenden dargestellt und sind zudem auch in die Bestandsaufnahme in Kapitel 4 eingeflossen.

3.1 Befragung der Gemeinden

Zu Projektbeginn wurde eine Befragung der 19 kreisangehörigen Städte, Märkte und Gemeinden durchgeführt, um fehlende Grundlagendaten zu ergänzen und gleichzeitig den Städten, Märkten und Gemeinden frühzeitig die Möglichkeit zu geben, Wünsche und Anregungen zum Thema ÖPNV im Untersuchungsgebiet zu äußern. Die Befragung erfolgte mittels Online-Fragebogen (Anlage 1) und wurde zwischen Juni und September 2020 durchgeführt.

Die Befragungsinhalte umfassten die folgenden Themenbereiche:

- Einwohnerzahlen der Gemeindeteile
- Planungen und Bauvorhaben von verkehrlicher Relevanz
- Planungsvorhaben zu Haltestellen
- zusätzliche Verkehrsangebote außerhalb des ÖPNV-Linienverkehrs
- Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten des ÖPNV
- Wünsche und Anregungen zum ÖPNV im Landkreis

Einen Überblick über zusätzliche Verkehrsangebote je Gemeinde bietet Tabelle 1.

Name der Gemeinde	Welche zusätzliche Verkehrsangebote außerhalb des ÖPNV-Linienverkehrs bestehen in Ihrer Gemeinde?
Gestratz	- Bürgermobil Argental ab Sept. 2020
Lindau (Große Kreisstadt)	- Schulverstärker (neben der Linie 191, welche RBA im Auftrag der SVL fährt bietet auch SVL drei eigene Schulverstärker an). - Blauwiesenshuttle (als Entlastung während der Vorbereitung und Durchführung der LGS und z.B. Jahrmarkt und Hafenweihnacht). - Seniorensuttle (zusätzliche Fahrten zur Anbindung der Seniorenresidenz). Gelegenheitsverkehre (nach besonderer Vereinbarung mit Personen, Firmen, Institutionen).
Maierhöfen	- die Gemeinden im Argental planen mit dem Verein BürgerMobilitätArgental ein solches Angebot zu schaffen, derzeit laufen die Vorbereitungen
Scheidegg	- Scheidegger Skibus : Von Scheidegg Zentrum (Haltestellen Kurhaus, Scheffau) bis Mellau in der Wintersaison von Donnerstag bis Sonntag. - Festspielbus : In der Zeit der Bregenzer Festspiele von 23:50 von Bregenz nach Scheidegg (eingegliedert in den Vorarlberger Landbus)

Tabelle 1 Zusätzliche Verkehrsangebote der Gemeinden

Von den Gemeinden benannte Planungsvorhaben zum Neu- bzw. Umbau von Haltestellen sind in Tabelle 2 zusammengefasst.

Name der Gemeinde	Name der Haltestelle	Standort (Adresse)
Lindau (Große Kreisstadt)	Bahnhof Reutin	Bregenzer Str. 48
	Bahnhof Insel	Bahnhofpl.
	Schulzentrum	Pfänderstraße
Lindenberg i.Allgäu	Liebherr	Pfänderstraße 52-54
Oberreute	Ortseingang B308	Ortseingang B308
Opfenbach	Grundschule	Bodenseestraße 10
Sigmarszell	Bahnhal Schlachters	Bahnweg
Weiler-Simmerberg	Alte Salzstr. 32	Simmerberg

Tabelle 2 Neu/Umbau von Haltestellen

Bei der Zufriedenheit der Gemeinden mit den Leistungen des ÖPNV weist die Sauberkeit sowie der Komfort der Busse die größte Zufriedenheit auf (siehe Abbildung 5). Die geringste Zufriedenheit besteht bei den Fahrtmöglichkeiten an Sonntagen, gefolgt von Samstagen sowie an den Tagen Montag bis Freitag. Die größte Bedeutung wird den Fahrtmöglichkeiten an den Tagen Montag bis Freitag beigemessen (siehe Abbildung 4).

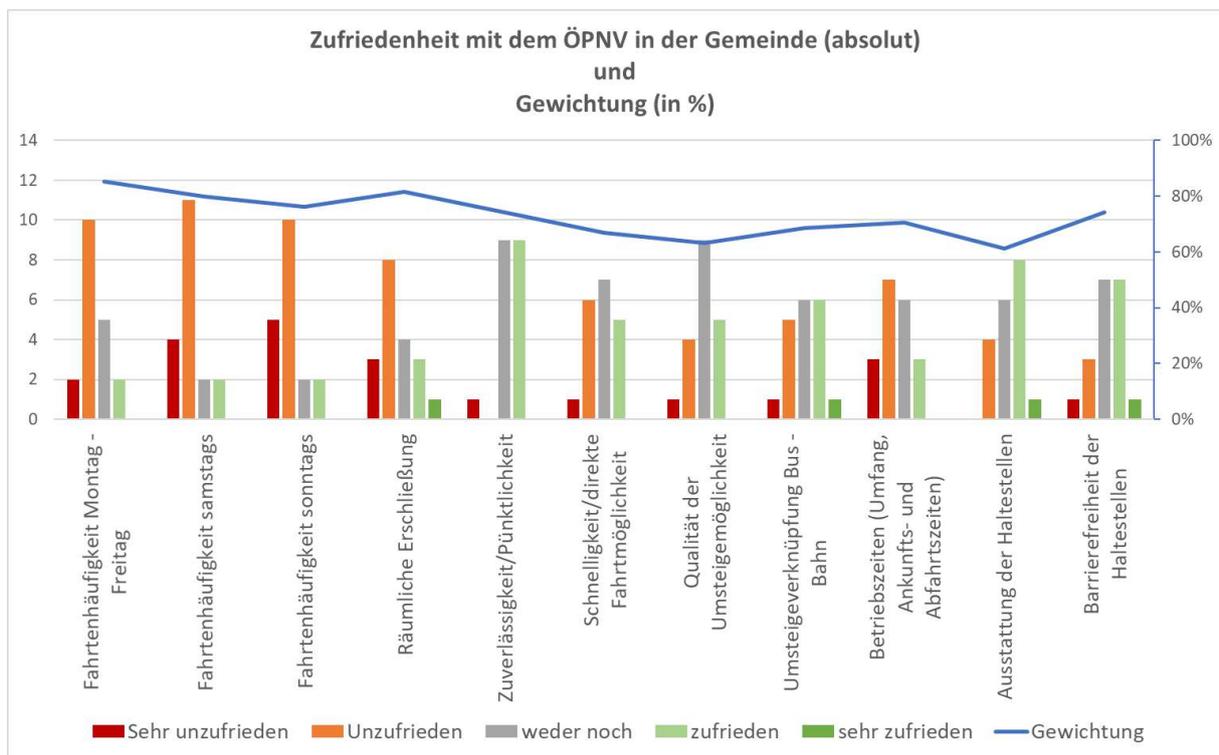


Abbildung 4 Zufriedenheit der Gemeinden mit den Leistungen des ÖPNV im Allgemeinen (1)

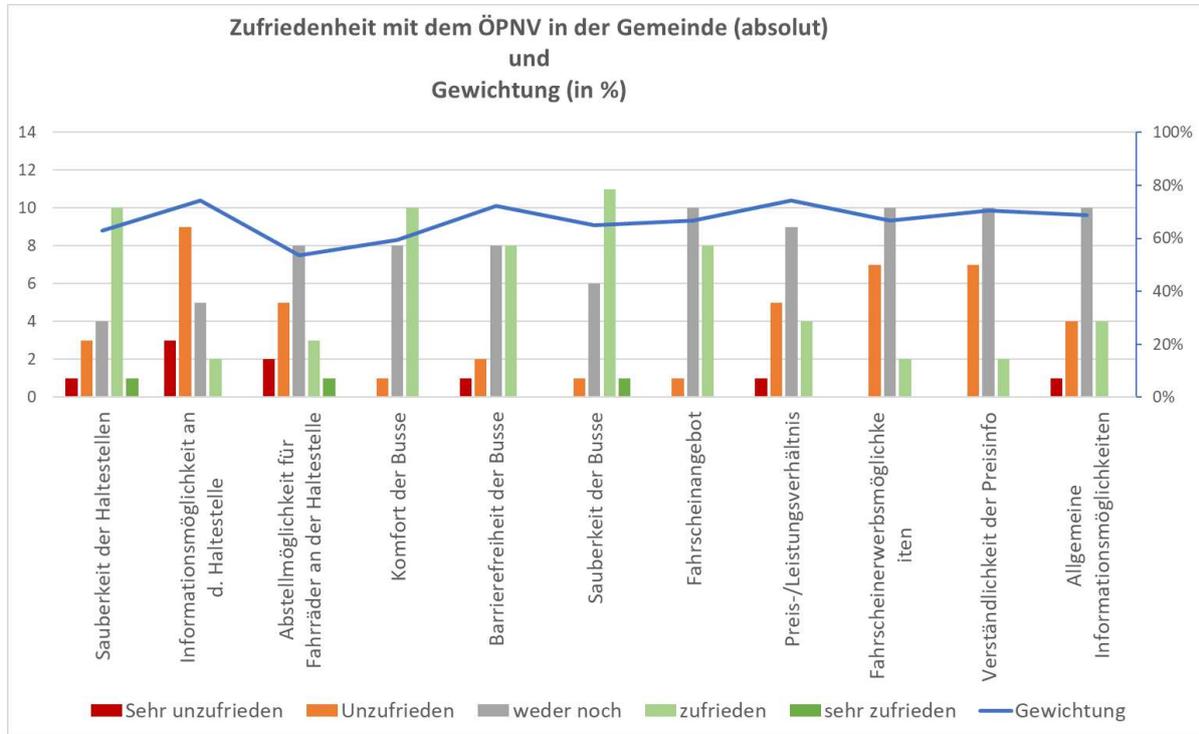


Abbildung 5 Zufriedenheit der Gemeinden mit den Leistungen des ÖPNV im Allgemeinen (2)

Eine Erläuterung der Zufriedenheit bzw. Unzufriedenheit mit Aspekten des ÖPNV je Gemeinde liefert Tabelle 3.

Name der Gemeinde	Bitte erläutern Sie die in obiger Frage genannten Aspekte, mit denen sie sehr zufrieden bzw. sehr unzufrieden sind.
Bodolz	- ÖPNV-Angebot für Bodolz insgesamt unattraktiv (siehe niedrige Fahrgastzahlen auf L.21) - Bahnseitige Zugausfälle ohne Vorankündigung
Grünenbach	- räumliche Erschließung von Ebratshofen unzufriedenstellend - zu wenig Linien am Abend und am Wochenende - schlechte Anbindung Eistobel für Besucher am Haupteingang und Südeingang - Argental und Stiefenhofen schlecht angebunden und im neuen Konzept zu wenig berücksichtigt.
Hergensweiler	- Zufriedenheit mit Fahrtenhäufigkeit von Montag bis Freitag an Schultagen - Unzufriedenheit mit Fahrtenhäufigkeit von Montag bis Freitag an Ferientagen - Forderung nach Echtzeitinformationen an Haltestelle
Lindenberg i.Allgäu	- Fahrtenhäufigkeit und Umfang sonntags ist ungenügend - Sauberkeit der Busse nicht zu bemängeln
Nonnenhorn	- in Nonnenhorn halten keine Busse außer der Schülerverkehr, Anbindung wird durch SPNV gewährleistet
Röthenbach	- Oberhäuser am Bahnhof Röthenbach sehr gut angebunden, der Rest von Röthenbach nicht
Scheidegg	- fehlende Verbindungen zu wichtigen touristischen und einheimischen Zielen (skywalk, Börserscheidegg, Scheffau/Forst) - fehlende direkte Verbindungen nach Weiler - kein Abendverkehr/Nachtbus - keine Busfahrmöglichkeit für Personen im Frühschichtbetrieb - keine digitale Anzeige an der Bushaltestelle Scheidegg Zentrum - viel zu hohe Preise, insbesondere für Einheimische sind Einzelfahrten sehr unattraktiv, keine attraktiven Monats-/Jahrestickets
Weiler-Simmerberg	- Taktung zu wenig und zu kurz

Tabelle 3 Erläuterung Zufriedenheit

Abschießend bestand für die Gemeinden die Möglichkeit, weitere Anregungen und Wünsche bezogen auf den ÖPNV im Landkreis Lindau (Bodensee) anzugeben. Einen detaillierten Überblick hierzu liefert Tabelle 4.

Name der Gemeinde	Gibt es aus Ihrer Sicht sonstige Anregungen / Wünsche zum ÖPNV im Landkreis Lindau (Bodensee)?
Bodolz	- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für Bodolz durch Zusammenarbeit Stadtbus - Möglichkeit Bodolz mit einer - ggfs. weiteren - Linie anzufahren, Nachfrage wäre da - Forderung nach 30-min-Takt statt 45-min-Takt, zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Zusammentreffen der Busse am ZUP. Dann Erschließung von Wasserburg und Nonnenhorn möglich.
Grünenbach	- Forderung nach Lösungen für letzte Meile, u.a. durch Einbeziehung von Rufbussystemen. - der Osten vom Landkreis (Argental, Stiefenhofen) wird in neuer Planung zu wenig berücksichtigt.
Hergensweiler	- stärkere Vertaktung und gleichbleibende Abfahrtszeiten - wenn der Haltepunkt Hergensweiler realisiert wird, muss ein Konzept zur Personenbeförderung von/bis Bahnhof bestehen.
Lindau (Große Kreisstadt)	- Mobilitätswende im Landkreis kann nur durch Innovation erreicht werden - Zusammenarbeit zwischen Stadt und Landkreis Lindau soll verstärkt werden - durch Bodo-Betritt bereits einheitliches Tarifsystem erfüllt, jetzt muss sich das Verkehrsangebot entsprechend anpassen - viele Vorteile durch Stationsoffensive der DB für den Landkreis Lindau - Ridepooling-System mit Zubringerfunktion zur Verstärkung der neu geplanten Regionalbusverkehre - neue Mobilitätsformen (Shared Mobility und On-Demand-Dienste) als großer Megatrend im Nahverkehr, da Orientierung am individuellen Mobilitätsbedarf des Nutzers - flexible Bedienungsformen als Ergänzung zum konventionellen ÖPNV zur räumlichen Erschließung in den Ortsteilen im nördlichen Stadtgebiet Lindaus sowie anliegende Gemeinden
Lindenberg i.Allgäu	- Forderung nach Anbindung des Krankenhauses Lindenberg - wichtig sind schnelle Verbindungen an den Zug Richtung Lindau und Kempten/München mit möglichst dichtem Takt.
Maierhöfen	- in Maierhöfen starke Bindung des ÖPNV an die Schulzeiten
Röthenbach	- Forderung nach Verbesserung des ÖPNV in den Argentalgemeinden und den Gemeinden Oberreute und Stiefenhofen
Scheidegg	- die Preisstruktur hindert Einheimische an der Nutzung des ÖPNV - am Wochenende wäre eine Abendbuslinie (z. B. durchs Westallgäu) wünschenswert - Erschließung der Ausflugsziele im Westallgäu
Sigmarszell	- Schaffung einer Buslinie von Lindau in die Gemeindeteile Bösenreutin, Witzigmänn, Zeisertsweiler, Schlachters, Thumen und Niederstaußen (am besten mit 60-min-Takt) - bei Neuaufstellung und Neuausschreibung des Konzeptes soll sich der Zuschnitt der Tarifwabe möglichst am Gemeindegebiet orientieren, sodass es einen einheitlichen Tarif für das Gemeindegebiet Sigmarszell ergibt - Linie B des Metron-Konzeptes wird befürwortet, der geplante Studenttakt soll bis 22 Uhr fortgeführt werden
Wasserburg	- große Unzufriedenheit mit der Buslinie 21, hier könnte das Angebot noch stark erweitert werden, insbesondere am Wochenende - der Stadtbus Lindau soll den Bahnhof Wasserburg anfahren (nicht nur Ortsteil Reuteneben) - Gäste haben mit der Gästekarte ECHT BODENSEE CARD kostenfreie Fahrt mit Bus und Bahn und nutzen das Angebot des ÖPNV viel
Weiler-Simmerberg	- Forderung nach Direktverbindung nach Lindau

Tabelle 4 Sonstige Anregungen/Wünsche der Gemeinden

3.2 Bürgerbeteiligung

Um interessierten und betroffenen Bürgern die Möglichkeit zu geben, sich am Planungsprozess zu beteiligen, wurde ein themenbezogener Internetauftritt erstellt. Auf diesem wurde über das Planungsverfahren sowie den aktuellen Stand informiert. Zudem bestand die Möglichkeit, an einer Bürgerbefragung teilzunehmen.

3.2.1 Information über eine Homepage

Die Homepage zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Lindau (Bodensee) (www.nahverkehrsplan-lkr-li.de) ist seit Beginn des Projekts online und gibt interessierten Bürgern einen Überblick über den Projektablauf und den aktuellen Stand des Nahverkehrsplans. (siehe Abbildung 6)

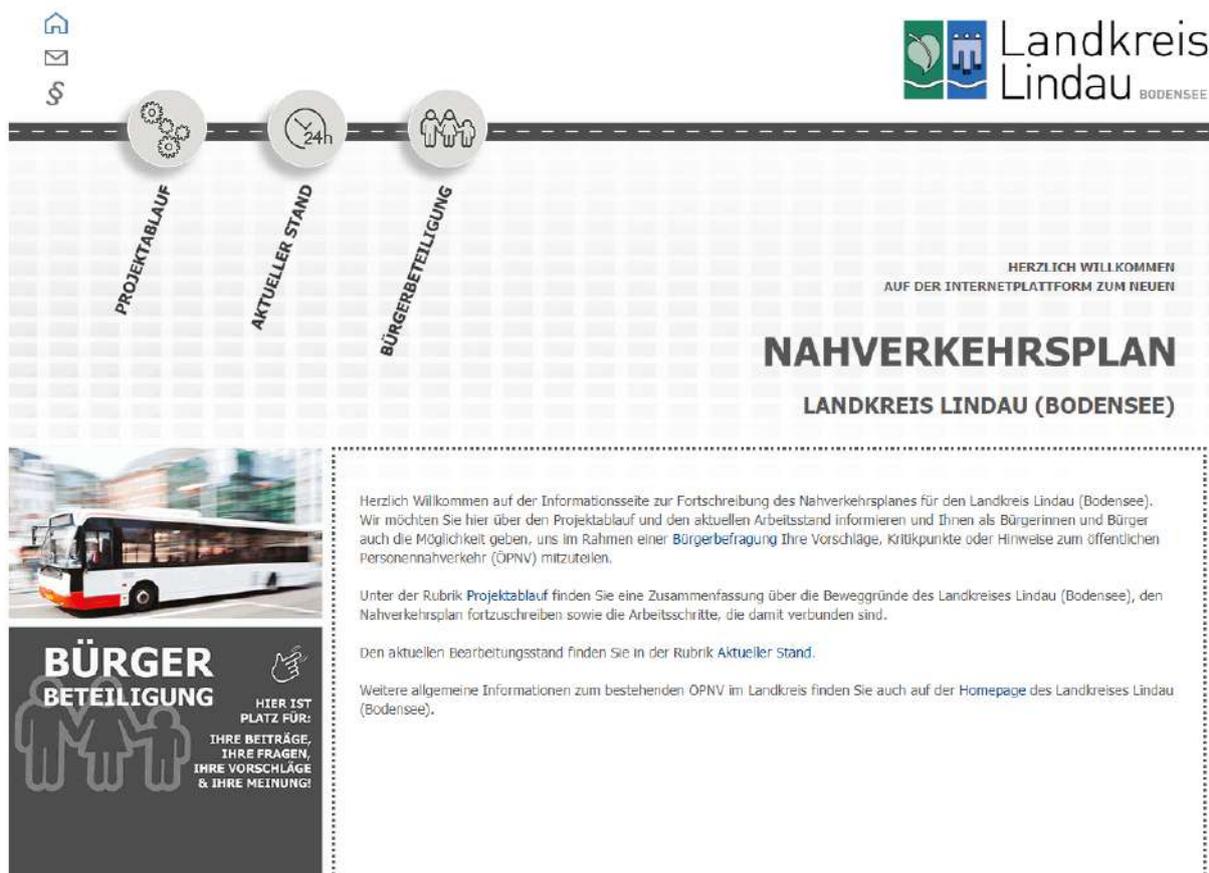


Abbildung 6 Homepage zum Nahverkehrsplan Landkreis Lindau (Bodensee)

3.2.2 Beteiligung über eine Online-Befragung

Neben der Bereitstellung von Informationen bot die Webseite zum Nahverkehrsplan des Landkreises Lindau zwischen Juni und Juli 2020 den Bürgern auch die Möglichkeit, im Rahmen eines standardisierten Fragebogens, Anmerkungen zu aktuell bestehenden Problemen im ÖPNV, zu Wünschen und konkreten Vorschlägen, aber auch zu positiven, beizubehaltenden Aspekten des ÖPNV machen.

Ziel war es insbesondere, Rückmeldungen zu bestehenden Schwachstellen und Mängeln aus Sicht der Bevölkerung zu erhalten, die auf Basis der Auswertungen der Fahrpläne nicht unbedingt erkennbar werden. Der gesamte Fragebogen umfasste folgende Fragenkomplexe:

- Soziodemographische Fragen
- Fragen zur ÖV-Nutzung
- Fragen zu verschiedenen Elementen des ÖV
- Offene Frage nach Anregungen, Wünsche, Kritik oder Lob zum ÖPNV im Landkreisgebiet

Der Fragebogen ist in Anlage 2 beigefügt.

Die computergestützt erfassten Daten lagen nach Abschluss der Erhebung als unbereinigter Rohdatensatz vor und wurden anschließend einer Plausibilisierung unterzogen. Nach der Plausibilisierung konnten in der Auswertung 951 Fragebögen berücksichtigt werden.

Nachfolgend werden die wesentlichen Erkenntnisse der ausgewerteten Befragungsdatensätze vorgestellt.

3.2.2.1 Soziodemographische Angaben

Die größte Beteiligung an der Befragung hat die Große Kreisstadt Lindau (Bodensee) mit 33 % und die Stadt Lindenberg i.Allgäu mit 18 % zu verzeichnen (Abbildung 7). Es haben Personen aus allen 19 Gemeinden des Landkreises Lindau (Bodensee) teilgenommen.

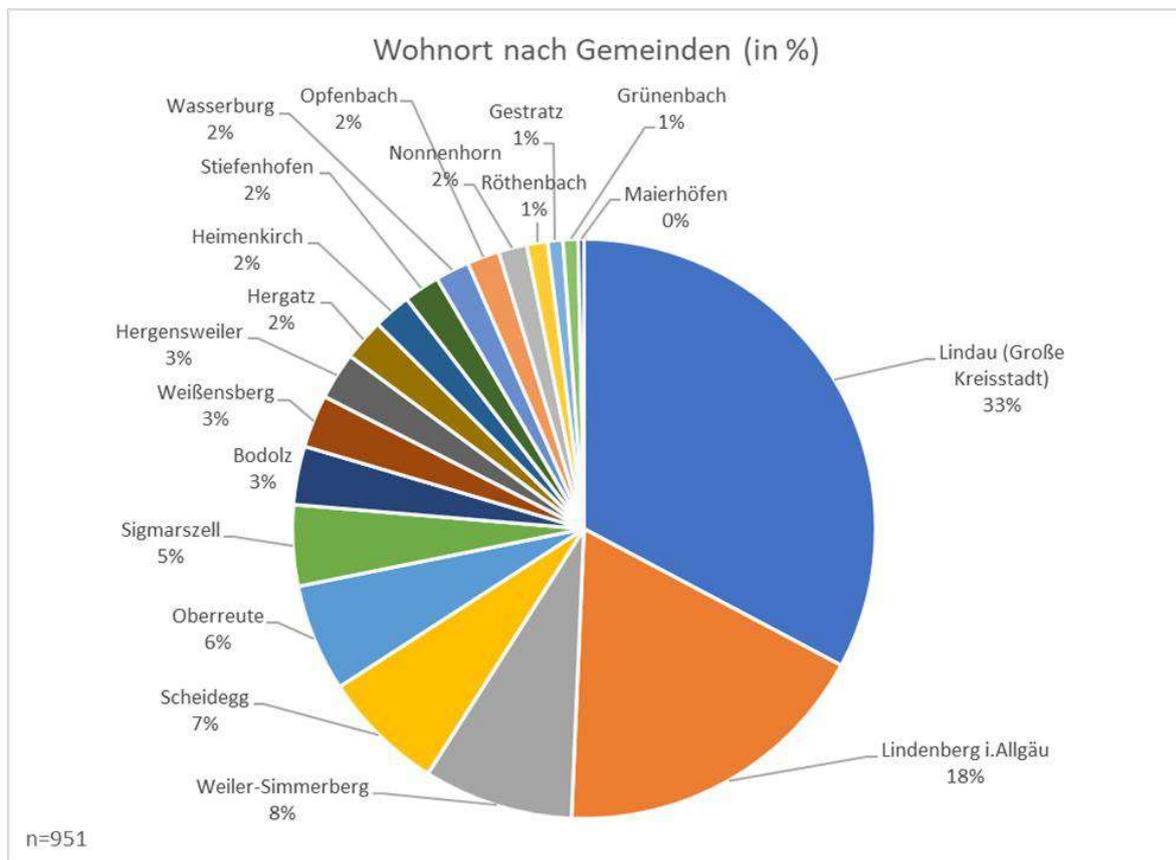


Abbildung 7 Verteilung der Wohnorte nach Gemeinden

Am stärksten sind die Altersgruppen der 46-60-Jährigen mit 26 % und die Gruppe der 31-45-Jährigen mit 18% vertreten. Auf die Altersgruppe der 19-30-Jährigen entfallen 11 %, auf die Gruppe der über 65-Jährigen 8 % und auf die Gruppe der bis 18-Jährigen entfallen 7 % der Teilnehmer. Somit befinden sich über die Hälfte der Teilnehmer (55 %) im berufsfähigen Alter. 30 % der Befragungsteilnehmer wollten keine Angabe zu Ihrem Alter machen. (siehe Abbildung 8)

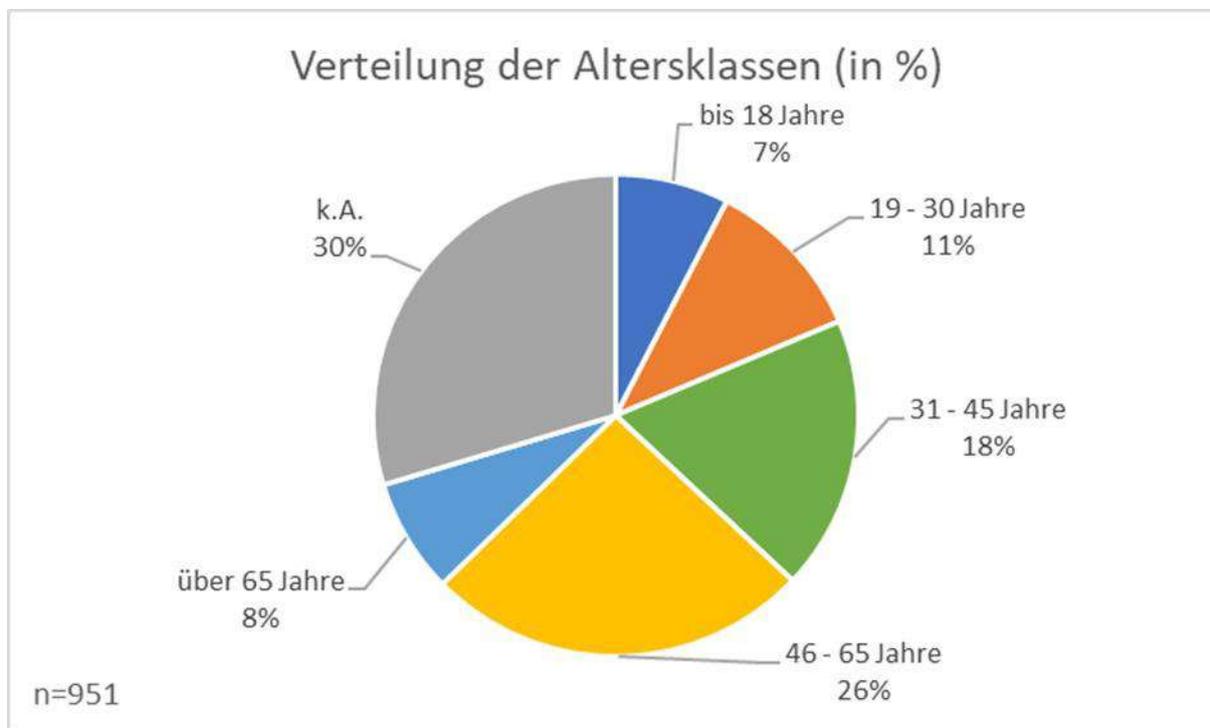


Abbildung 8 Verteilung der Altersklassen

Bei der Frage nach der PKW-Verfügbarkeit gaben 35 % der Teilnehmer an, immer über einen PKW zu verfügen, 10 % verfügen nie über einen PKW, 17 % nur nach Absprache und 4 % nur über Carsharing. Keine Angaben zur PKW-Verfügbarkeit machten 34 % der Teilnehmer. (siehe Abbildung 9)

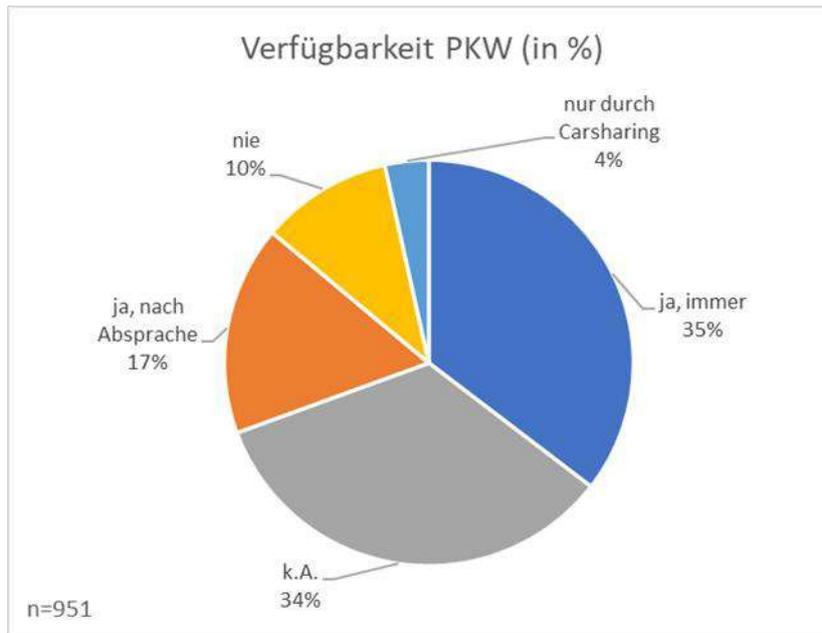


Abbildung 9 **Verfügbarkeit PKW**

3.2.2.2 Angaben zur ÖV-Nutzung

Kernstück der Umfrage waren Fragen rund um den ÖPNV im Landkreis Lindau (Bodensee). Knapp die Hälfte (49 %) der Teilnehmer nutzt den ÖPNV mindestens mehrmals pro Monat, 18 % nutzen ihn mehrmals im Jahr und nahezu 34 % gaben an, den ÖPNV selten oder nie zu nutzen. (siehe Abbildung 10)

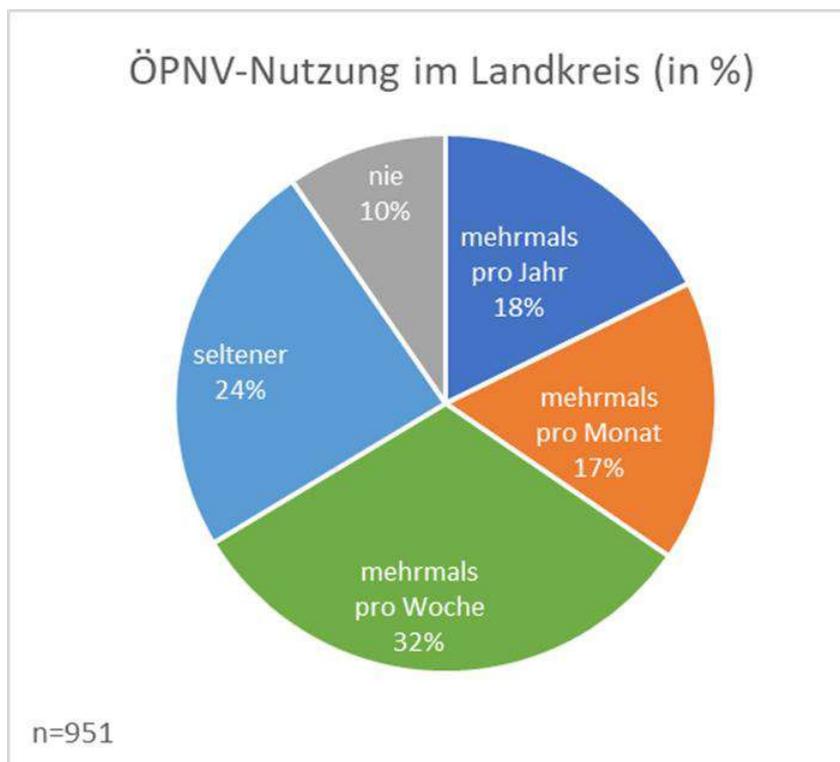


Abbildung 10 Nutzungshäufigkeit ÖPNV

Bei der Angabe des Nutzungszwecks gaben 64 % an, den ÖPNV mit Abstand am häufigsten in der Freizeit zu nutzen. Für den Arbeitsweg nutzen 27 % der Teilnehmer den ÖPNV. Die geringste ÖPNV-Nutzung besteht gemäß Angaben der Teilnehmer mit knapp 10 % zu beruflichen oder dienstlichen Zwecken. (siehe Abbildung 11)

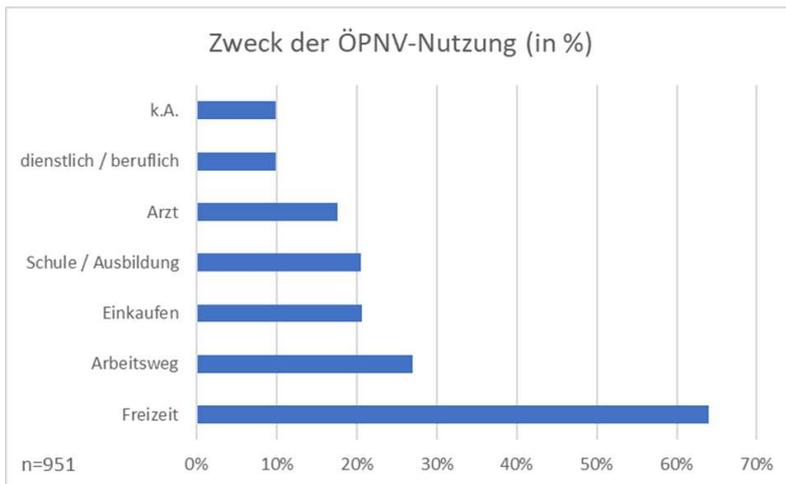


Abbildung 11 Nutzungszweck ÖPNV

Die Teilnehmer wurden neben der Frage nach der ÖPNV-Nutzung auch danach gefragt, ob sie die Angebote der Bahn im Landkreis Lindau (Bodensee) in Anspruch nehmen. Mehr als 60 % der Teilnehmer haben diese Frage beantwortet. Davon gaben deutlich mehr als drei Viertel (84 %) an, auch die Bahn im Landkreis zu nutzen. (siehe Abbildung 12)



Abbildung 12 Nutzung des SPNV

3.2.2.3 Angaben zu verschiedenen Leistungsmerkmalen des ÖPNV

Neben der Erfassung soziodemographischer Daten sowie Angaben zur ÖPNV-Nutzung, wurden die Teilnehmer zusätzlich zu verschiedenen Leistungsmerkmalen des ÖV im Landkreis Lindau (Bodensee) befragt.

Beurteilung des ÖPNV

Einleitend waren die Teilnehmer aufgefordert ihre Zufriedenheit mit dem Fahrplanangebot des ÖPNV anzugeben. Demnach wird das Fahrplanangebot im Landkreis an allen Tagstypen sowie generell als negativ bewertet, wobei das Angebot an den Tagen von Montag bis Freitag geringfügig besser bewertet wird. (siehe Abbildung 13)

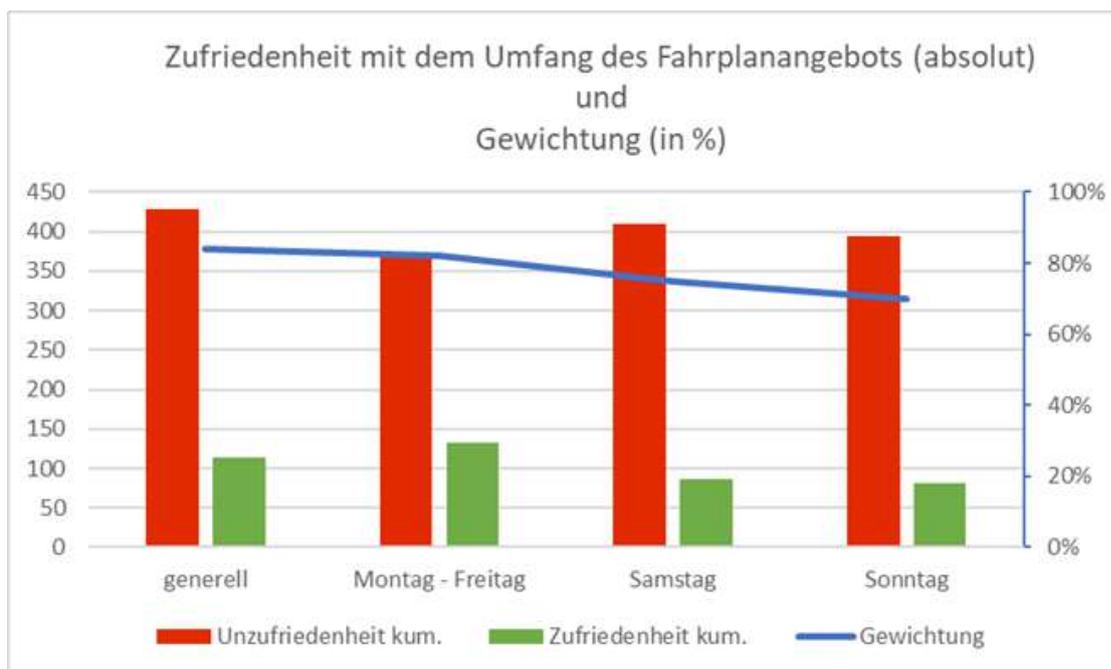


Abbildung 13 Zufriedenheit mit dem Fahrplanangebot des ÖPNV

Hinsichtlich der Bewertung der einzelnen Linien des ÖPNV wurden die Linien im Landkreis durchgehend negativ bewertet. In der Gewichtung wird der Linie 18 die größte Bedeutung zugeschrieben, zudem erhält diese Linie mit Abstand die meisten negativen Bewertungen. (siehe Abbildung 14)

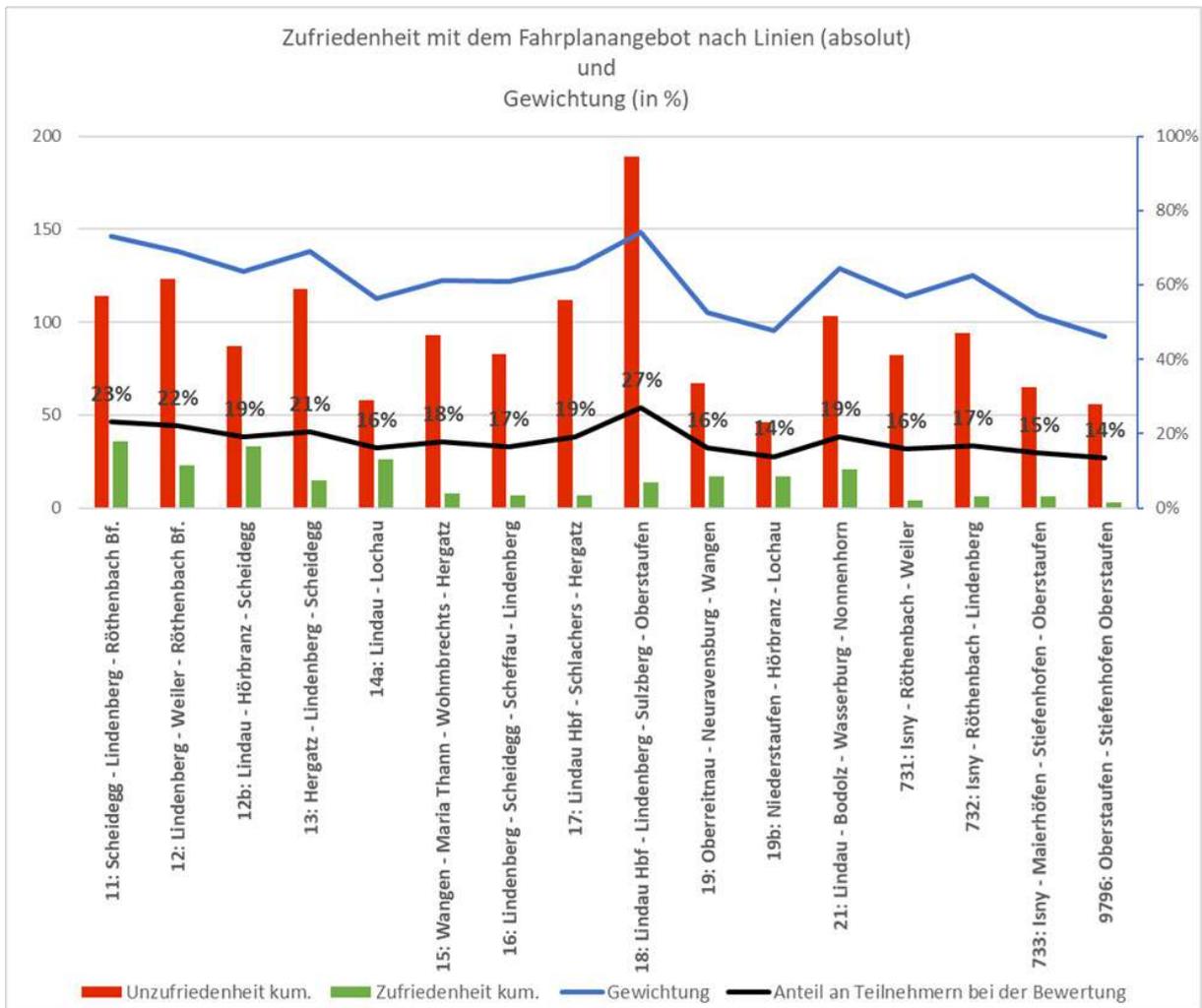


Abbildung 14 Zufriedenheit mit den Linien des ÖPNV

Im Weiteren sollten die Teilnehmer verschiedene Leistungen des ÖPNV bewerten. Insgesamt ist eine überwiegende Unzufriedenheit zu verzeichnen, lediglich bei der Beförderungsgeschwindigkeit sowie bei der Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit überwiegt die Zufriedenheit in der Bewertung. Die größte Unzufriedenheit hingegen besteht bei den Betriebszeiten und dem Preis-/Leistungsverhältnis. Diesen sowie der Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit wird die größte Bedeutung beigemessen. (siehe Abbildung 15)

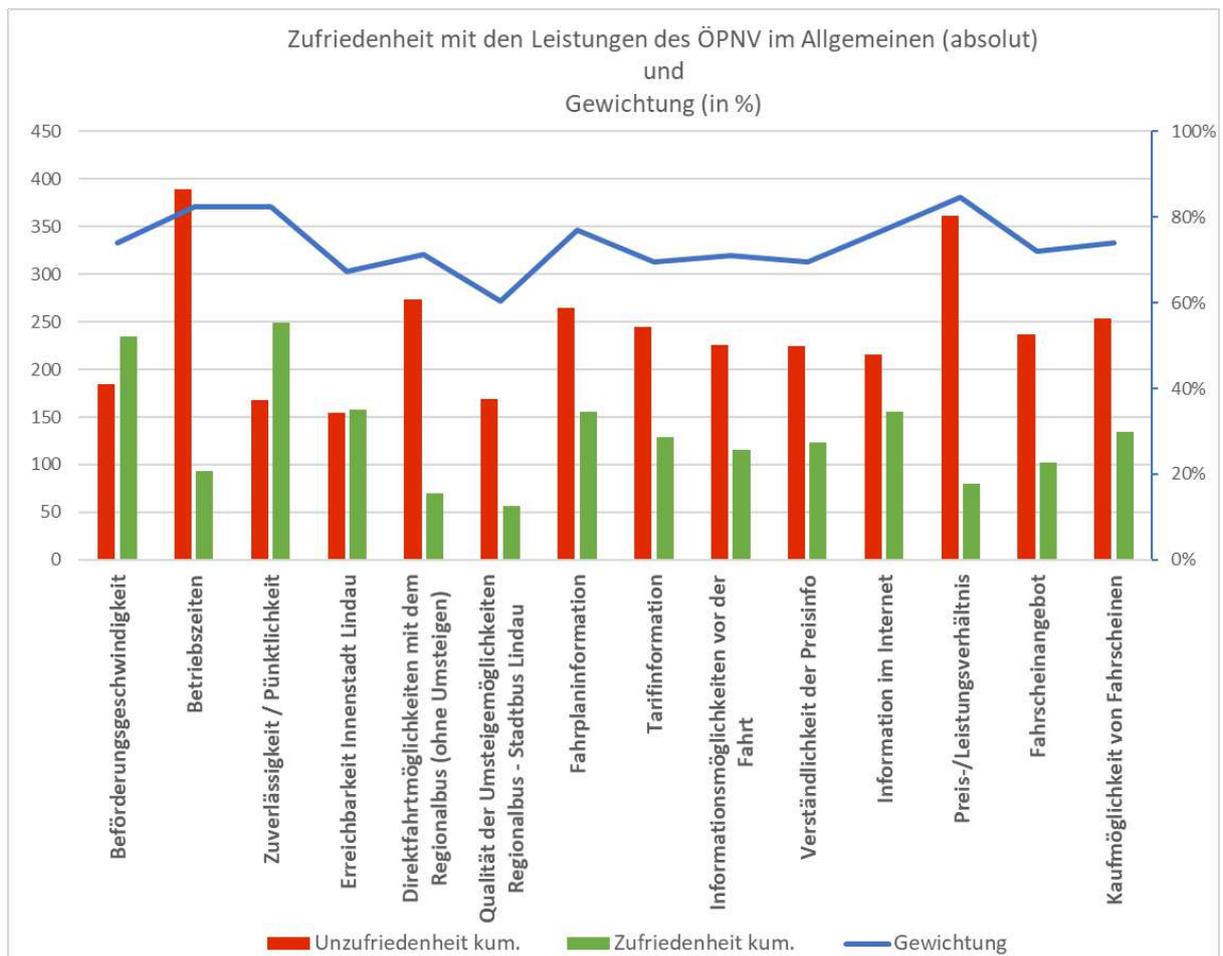


Abbildung 15 Zufriedenheit mit den Leistungen des ÖPNV

Als weiteren Punkt sollten die Teilnehmer ihre Zufriedenheit mit den Haltestellen im Landkreis angeben. Die größte Zufriedenheit besteht in diesem Zusammenhang bei der Erreichbarkeit und die größte Unzufriedenheit besteht bei den Fahrradabstellmöglichkeiten an den Haltestellen. Von größter Bedeutung ist ebenfalls die Haltestellenerreichbarkeit sowie das Wartehäuschen und die Informationsmöglichkeiten an der Haltestelle. (siehe Abbildung 16)

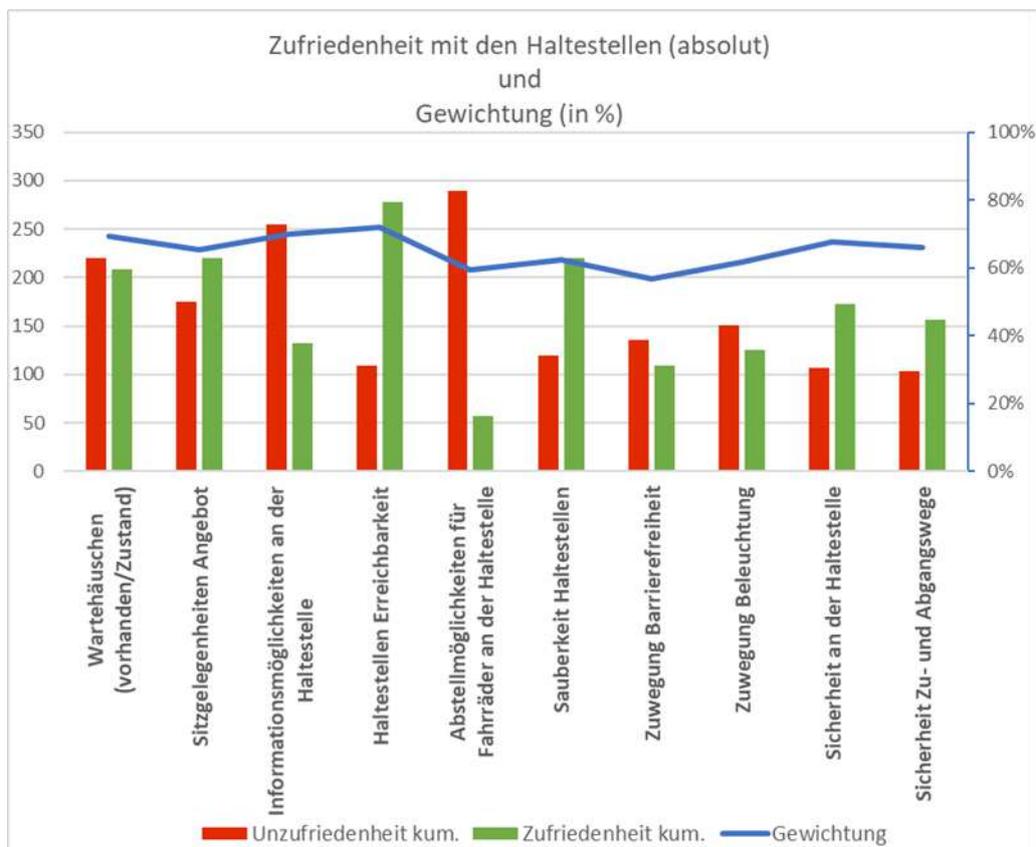


Abbildung 16 Zufriedenheit mit den Haltestellen des ÖPNV

Schließlich wurden die Teilnehmer nach der Zufriedenheit mit den Fahrzeugen des ÖPNV befragt. Hierbei besteht die größte Zufriedenheit bei der Sauberkeit und dem Erscheinungsbild der Busse. Die größte Unzufriedenheit zeigt sich beim verfügbaren Platz für Kinderwägen oder Fahrräder sowie bei der WLAN-Verfügbarkeit. Die höchste Bedeutung wird der Sicherheit, der Sauberkeit und der Sitzplatzverfügbarkeit zugeschrieben. (siehe Abbildung 17)

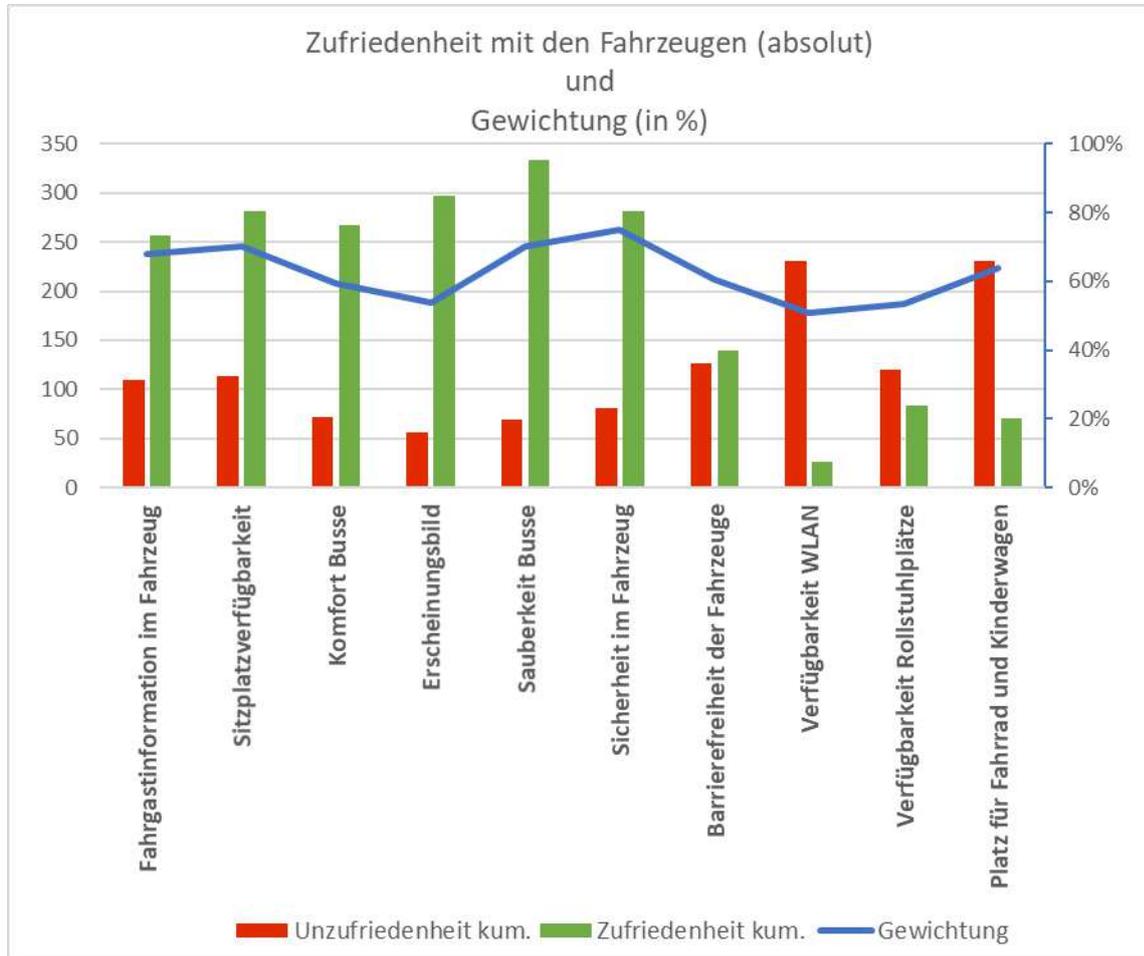


Abbildung 17 Zufriedenheit mit den Fahrzeugen des ÖPNV

Abschließend konnten die zum Befragungszeitpunkt bestehenden Schnittstellen zwischen ÖPNV und SPNV im Landkreis Lindau (Bodensee) bewertet werden. Der Umstieg wurde von den Teilnehmern durchgehen negativ bewertet. Die meisten positiven sowie auch die meisten negativen Bewertung entfallen auf den Umstieg in Lindau, Insel. Die größte Bedeutung wird dem Umstieg in Lindau, Insel und Röthenbach, Bf. beigemessen. (siehe Abbildung 18)

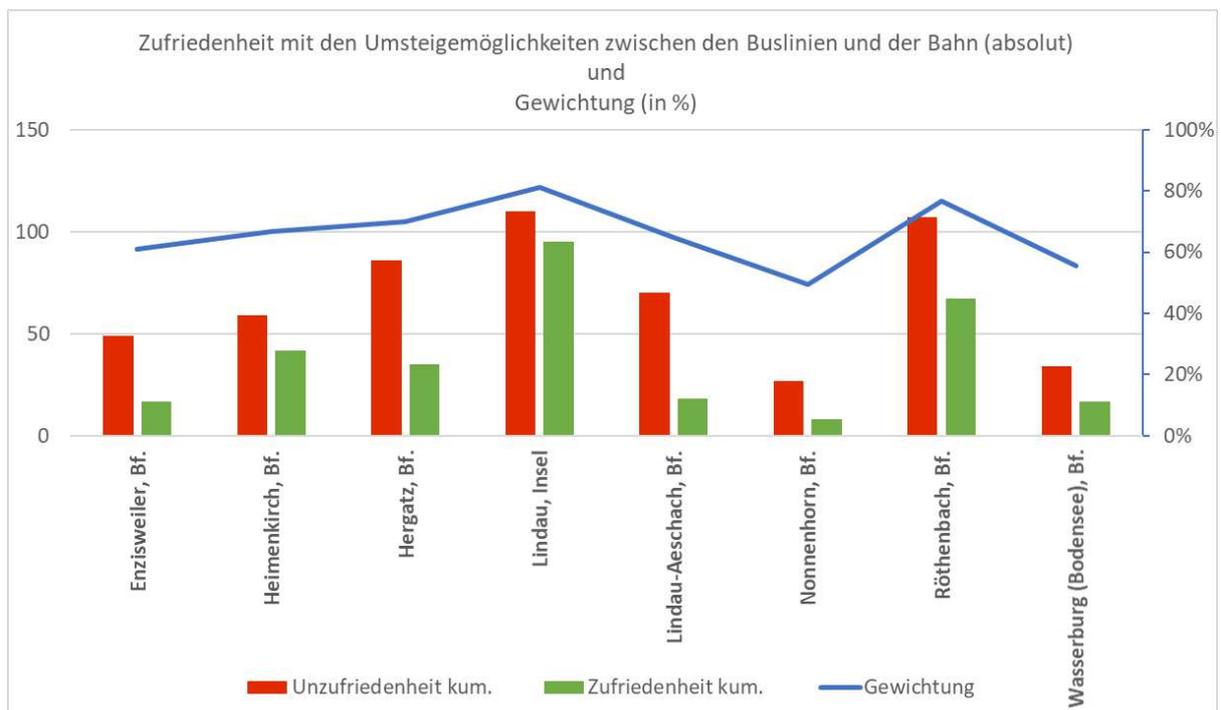


Abbildung 18 Zufriedenheit mit dem Umstieg Bus – Bahn

Neben der Zufriedenheit mit dem bestehenden ÖPNV im Landkreis Lindau (Bodensee) wurden die Teilnehmer auch zur räumlichen Erschließung durch den ÖPNV befragt. Mehr als drei Viertel (76 %) der Teilnehmer sind der Ansicht, dass im Landkreis Lindau (Bodensee) durch den ÖPNV unzureichend erschlossene Gemeinden bestehen. (siehe Abbildung 19)

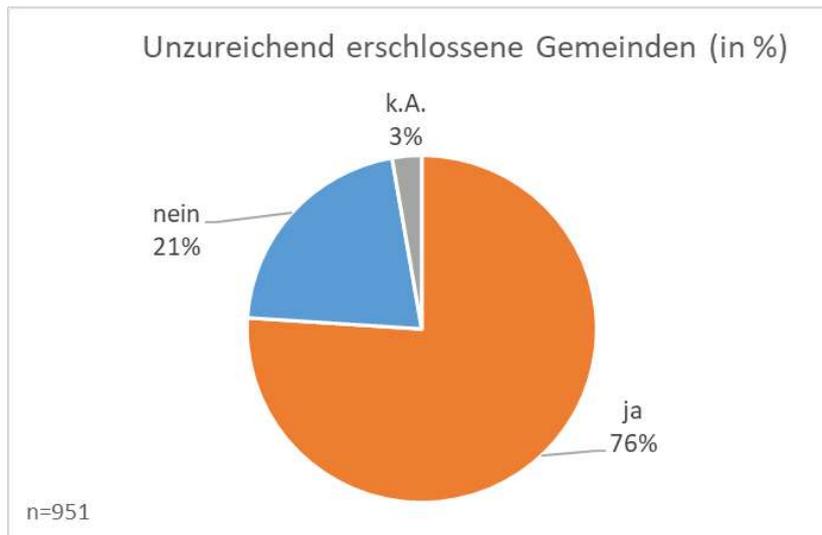


Abbildung 19 Durch den ÖPNV unzureichend erschlossene Gemeinden (1)

An erster Stelle bei der unzureichenden Erschließung durch den ÖPNV wird die Gemeinde Lindenberg i.Allgäu benannt, gefolgt vom Markt Scheidegg und der Gemeinde Weißensberg (siehe Abbildung 20).

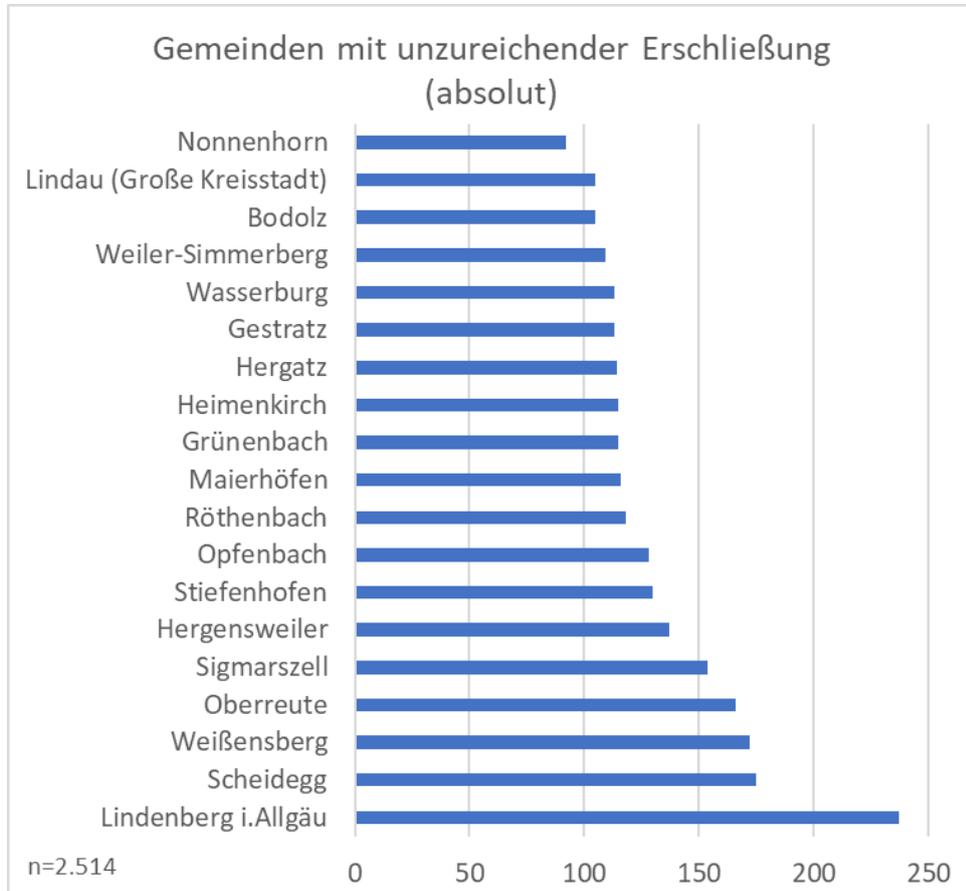


Abbildung 20 Durch den ÖPNV unzureichend erschlossene Gemeinden (2)

Nach der Bewertung des ÖPNV im Landkreis Lindau (Bodensee) wurden die Teilnehmer nach möglichen Anreizen zur häufigeren Nutzung des ÖPNV befragt. Nahezu drei Viertel der Teilnehmer (70 %) haben diese Frage beantwortet. Mit deutlichem Abstand sehen 83 % die Häufigkeit der Verbindungen und günstigere Tarife mit 61 % als größte Anreize für eine häufigere Nutzung des ÖPNV. (siehe Abbildung 21)

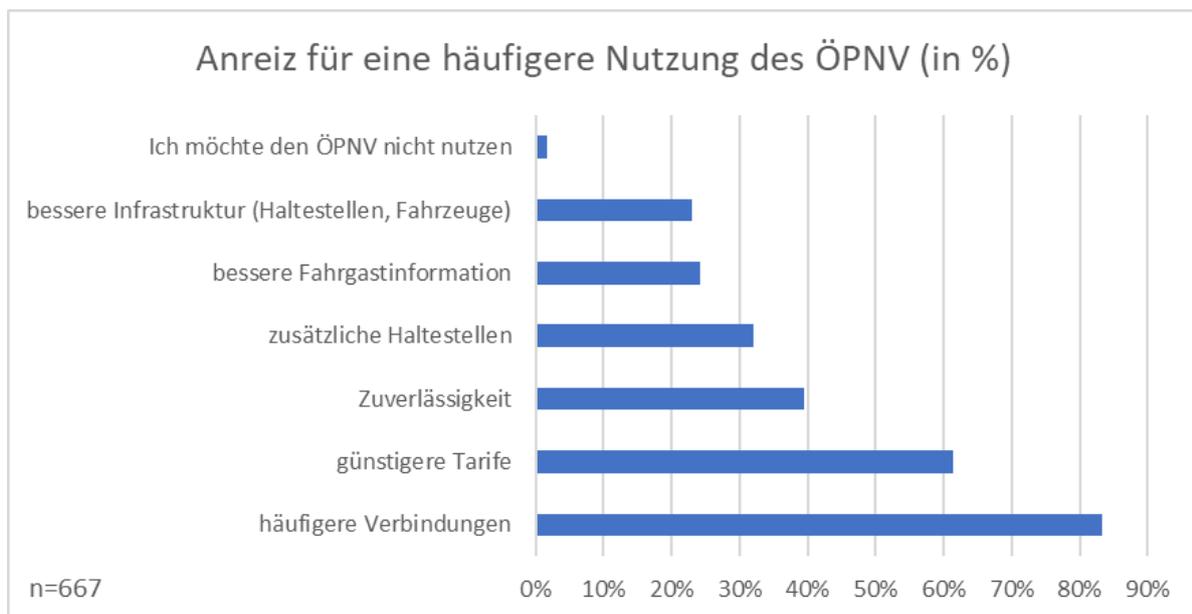


Abbildung 21 Anreize für eine häufigere Nutzung des ÖPNV

Zum Abschluss des Fragebogens bestand für die Teilnehmer die Möglichkeit im Rahmen einer offenen Frage Anregungen und Wünschen zum ÖPNV im Landkreis Lindau (Bodensee) zu äußern. 34 % der Teilnehmer haben an dieser Stelle Angaben gemacht. Im Rahmen der Auswertung wurden die Anmerkungen der Teilnehmer verschiedenen Themenbereichen zugeordnet. Mit Abstand am häufigsten benannt wurde der Wunsch nach einem größeren Fahrtenangebot (163 Nennungen). Am zweithäufigsten wird die Preisgestaltung (74 Nennungen) und anschließend der Wunsch nach mehr Verbindungen genannt. Dieses Ergebnis deckt sich mit dem Ergebnis zur Frage nach möglichen Anreizen für eine häufigere ÖPNV-Nutzung. In beiden Fällen steht der Wunsch nach einem dichteren Fahrtenangebot an erster Stelle und auf dem zweiten Rang befindet sich die Preisgestaltung. (siehe Abbildung 22)

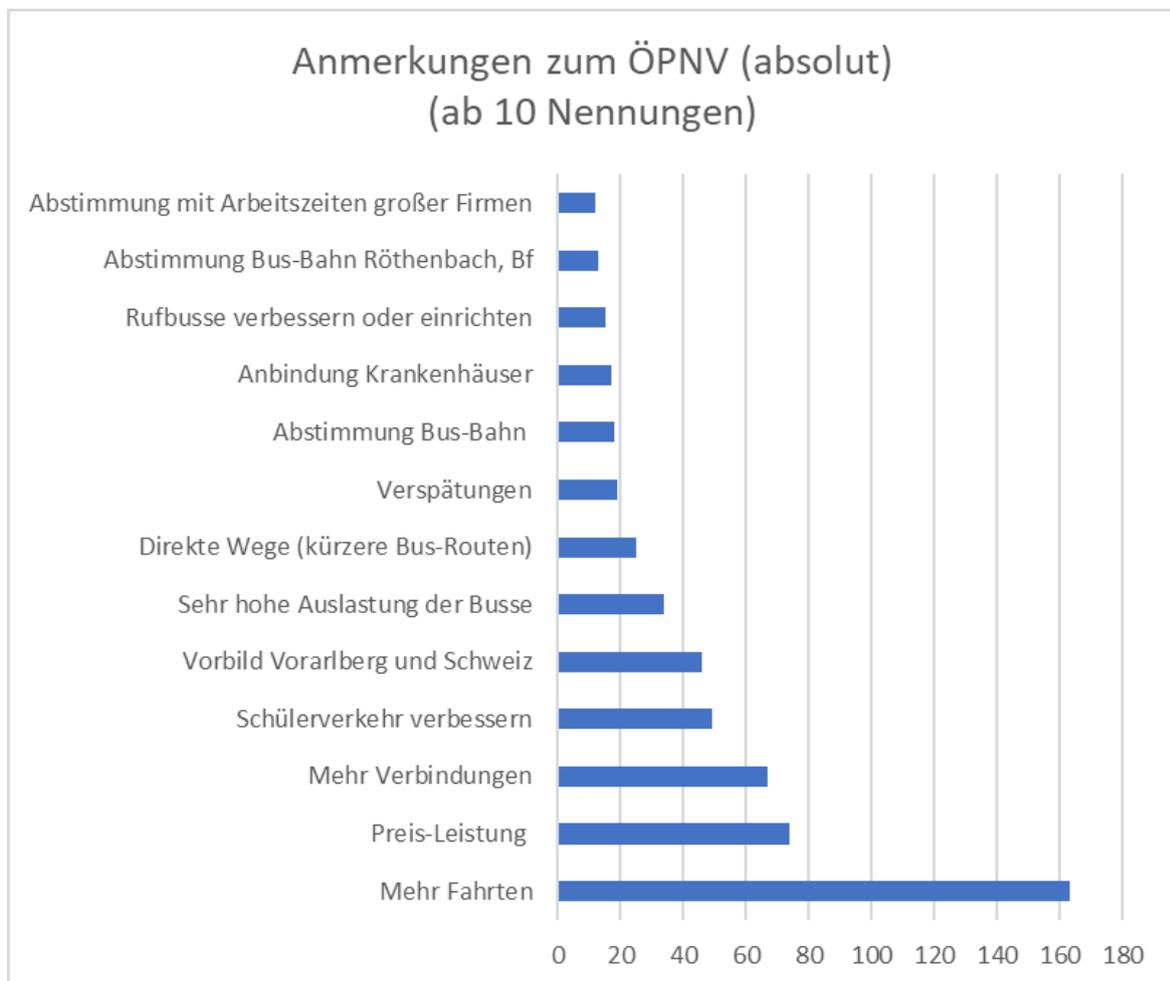


Abbildung 22 Anmerkungen zum ÖPNV

4 Bestandsaufnahme

Nachfolgend wird eine umfassende Bestandsaufnahme der Strukturdaten im Landkreis Lindau (Bodensee) sowie des ÖPNV-Angebotes durchgeführt. Neben den landkreisinternen Verkehren sind dabei auch ein- und ausbrechende Verkehre und Verkehrsverflechtungen mit den Nachbarlandkreisen zu betrachten.

In Kapitel 4.1 erfolgt eine Darstellung der Strukturdaten mit Betrachtung der zentralörtlichen Gliederung, der Einwohnerverteilung sowie Arbeitsplätzen inkl. Pendlerverflechtungen und Schulen. In Kapitel 4.2 erfolgt eine Analyse des bestehenden ÖPNV-Angebotes im Landkreis Lindau (Bodensee).

Die Bestandsaufnahme basiert auf öffentlich zugänglichen Daten (z.B. Statistisches Landesamt Bayern), Daten des Landkreises Lindau (Bodensee) sowie Daten aus den Erhebungen, die bei den Gemeinden durchgeführt wurden (vgl. Kapitel 3).

Die Bestandsaufnahme gibt in den jeweiligen Kapiteln die aktuelle Situation zum Zeitpunkt der Bearbeitung wieder.

4.1 Raumstrukturen und soziodemographische Daten

4.1.1 Zentralörtliche Gliederung

Für die Einteilung in die Gebietskategorien und die Einstufung der Mittel- und Oberzentren dient als Grundlage die aktuell gültige Teilfortschreibung zum Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern von 2018 [4], wonach der Landkreis Lindau (Bodensee) dem allgemeinen ländlichen Raum zuzuordnen ist. Die Gemeinden Grünbach und Oberreute fallen unter die Kategorie „Raum mit besonderem Handlungsbedarf“. Weiterhin wird mit der Stadt Lindenberg i.Allgäu ein Mittelzentrum und der Großen Kreisstadt Lindau (Bodensee) ein Oberzentrum ausgewiesen.

Bezüglich der weiteren zentralörtlichen Gliederung erfolgte bis zur Aktualisierung des LEP 2013 eine recht differenzierte Darstellung im Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern, mit Inkrafttreten des neuen LEP am 01.09.2018 [5] sind darin jedoch nur noch die Mittel- und Oberzentren festgelegt, die Grundzentren sind von fortan in den Regionalplänen festgelegt.

Da eine Anpassung des Regionalplans der Region 16 „Regionaler Planungsverband Allgäu“ an das aktualisierte LEP noch aussteht und somit der Regionalplan mit Stand 2008 gültig ist, werden gemäß § 2 Abs. 1 der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 22. August 2018 [5] die Klein- und Unterzentren bis zur Anpassung des Regionalplanes als Zentrale Orte der Grundversorgung einem Grundzentrum gleichgestellt. Demnach bestehen im Landkreis Lindau (Bodensee) mit Wasserburg (Bodensee), Sigmarszell, Scheidegg, Heimenkirch, Röthenbach (Allgäu) und Weiler-Simmerberg sechs Grundzentren.

Eine Darstellung der zentralörtlichen Gliederung erfolgt in Karte 1.

Zentrale Orte und Gebietskategorien

Zentrale Orte

- Gemeindehauptort
- Kleinzentrum
- ⊙ Kleinzentrum - bevorzugt
- Unterzentrum
- ⊙ Unterzentrum - bevorzugt
- Mittelzentrum

Gebietskategorie

- Allgemeiner ländlicher Raum
- ▨ Einzelgemeinden mit bes. Handlungsbedarf

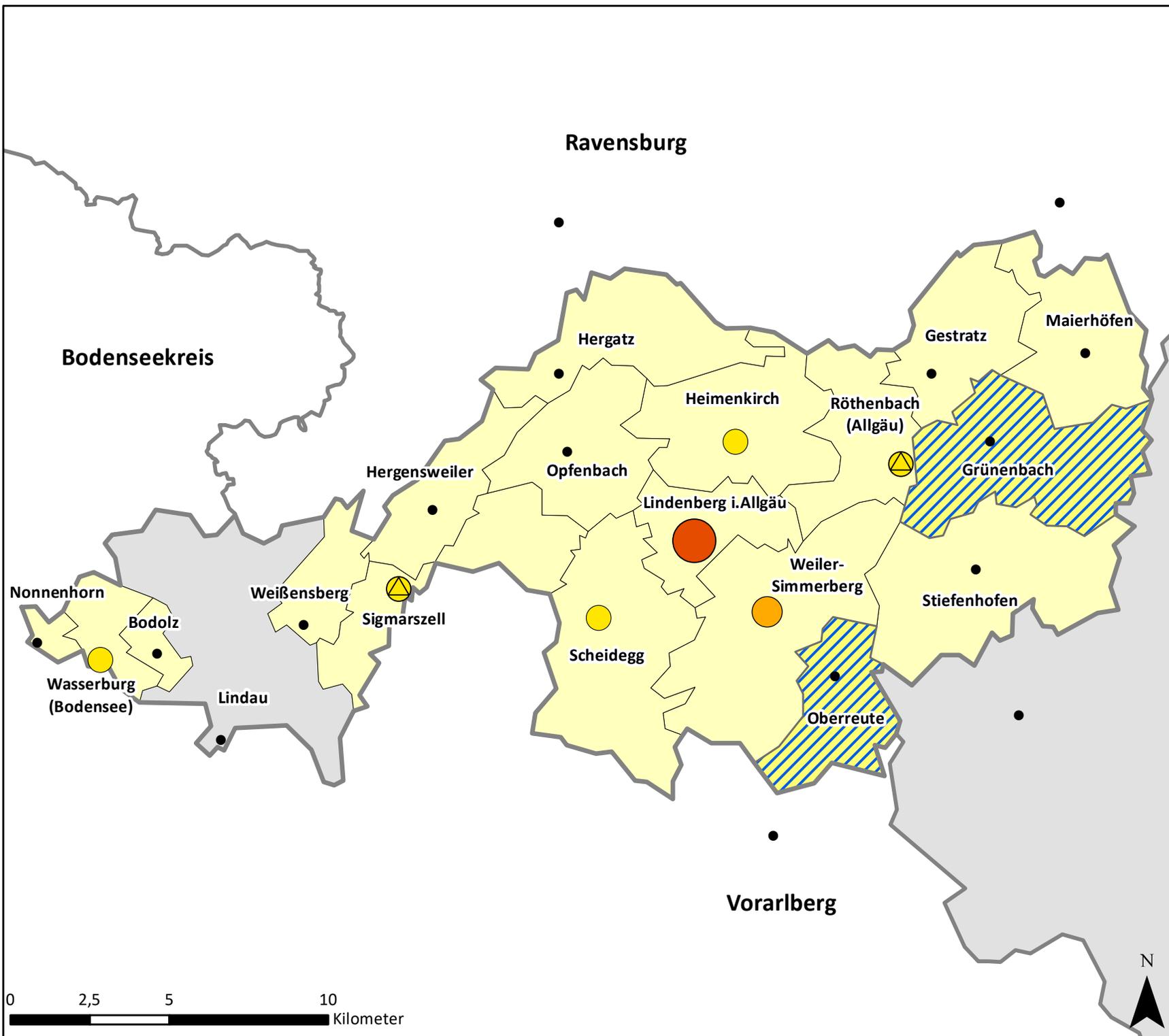
* Die Grundzentren werden in den Regionalplänen festgesetzt. Gemäß LEP werden die bestehenden Klein- und Unterzentren bis zur Anpassung der Regionalpläne als Zentrale Orte der Grundversorgung einem Grundzentrum gleichgestellt.

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- ▭ Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 01

Quelle: LEP Bayern Teilfortschreibung 2018
Regionalplan Oberland, 2008

Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)



4.1.2 Bevölkerungsstruktur

Der Landkreis Lindau (Bodensee) liegt im Regierungsbezirk Schwaben und besitzt gemeinsame Landkreisgrenzen mit dem Landkreis Oberallgäu in Bayern und den Landkreisen Ravensburg und Bodensee-Kreis in Baden-Württemberg. Im Süden grenzt der Landkreis an Österreich.

Der Landkreis Lindau (Bodensee) besteht aus 19 Städten, Märkten und Gemeinden und hat rund 82.000 EW (31.12.2019) [8]. Die Einwohnerzahlen in den einzelnen Gemeinden des Landkreises weisen eine Spannweite von ca. 1.300 Einwohnern in der Gemeinde Gestratz bis zu etwa 11.500 Einwohnern in der Stadt Lindenberg i.Allgäu bzw. über 25.000 Einwohnern in der Großen Kreisstadt Lindau auf, wobei letztere im Rahmen des Nahverkehrsplanes nicht näher betrachtet wird [8]. Die Einwohnerzahlen je Gemeinde sind in Tabelle 5 sowie in Karte 2 dargestellt.

Die Bevölkerungsdichte im Landkreis liegt bei ca. 254 EW/km² [7][8] und damit deutlich über der durchschnittlichen Einwohnerdichte von 185 EW/km² in Bayern (31.12.2018). Mit 1.005 EW/km² weist die Gemeinde Bodolz die höchste Einwohnerdichte im Landkreis auf, gefolgt von 973 EW/km² in der Stadt Lindenberg i.Allgäu und 895 EW/km² in der Gemeinde Nonnenhorn. Die geringste Einwohnerdichte ergibt sich für die Gemeinden Grünenbach mit 60 EW/km². (siehe Karte 3)

Für eine Aufteilung der Einwohnerzahlen auf die einzelnen Ortsteile wurden die Daten mit Stand 31.12.2019 im Rahmen der Gemeindebefragung bei den Gemeinden erfasst (siehe Kapitel 3) und sind in Karte 4 aufbereitet.

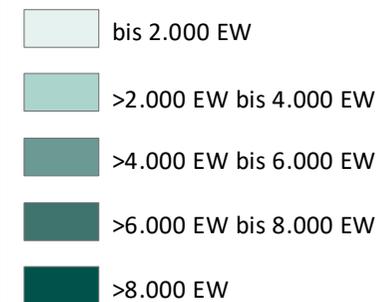
Einwohnerzahlen im Landkreis Lindau (Bodensee)	
Gemeinde	Einwohner (31.12.2019)
Bodolz	3.046
Gestratz	1.283
Grünenbach	1.510
Heimenkirch, M	3.581
Hergatz	2.422
Hergensweiler	1.893
Lindau (Bodensee), GKSt	25.512
Lindenberg i.Allgäu, St	11.525
Maierhöfen	1.611
Nonnenhorn	1.764
Oberreute	1.672
Opfenbach	2.306
Röthenbach (Allgäu)	1.885
Scheidegg, M	4.302
Sigmarszell	2.974
Stiefenhofen	1.886
Wasserburg (Bodensee)	3.846
Weiler-Simmerberg, M	6.325
Weißensberg	2.638

Tabelle 5 Bevölkerung im Landkreis Lindau (Bodensee) [8]

Einwohner je Gemeinde

(Stand: 31.12.2019)

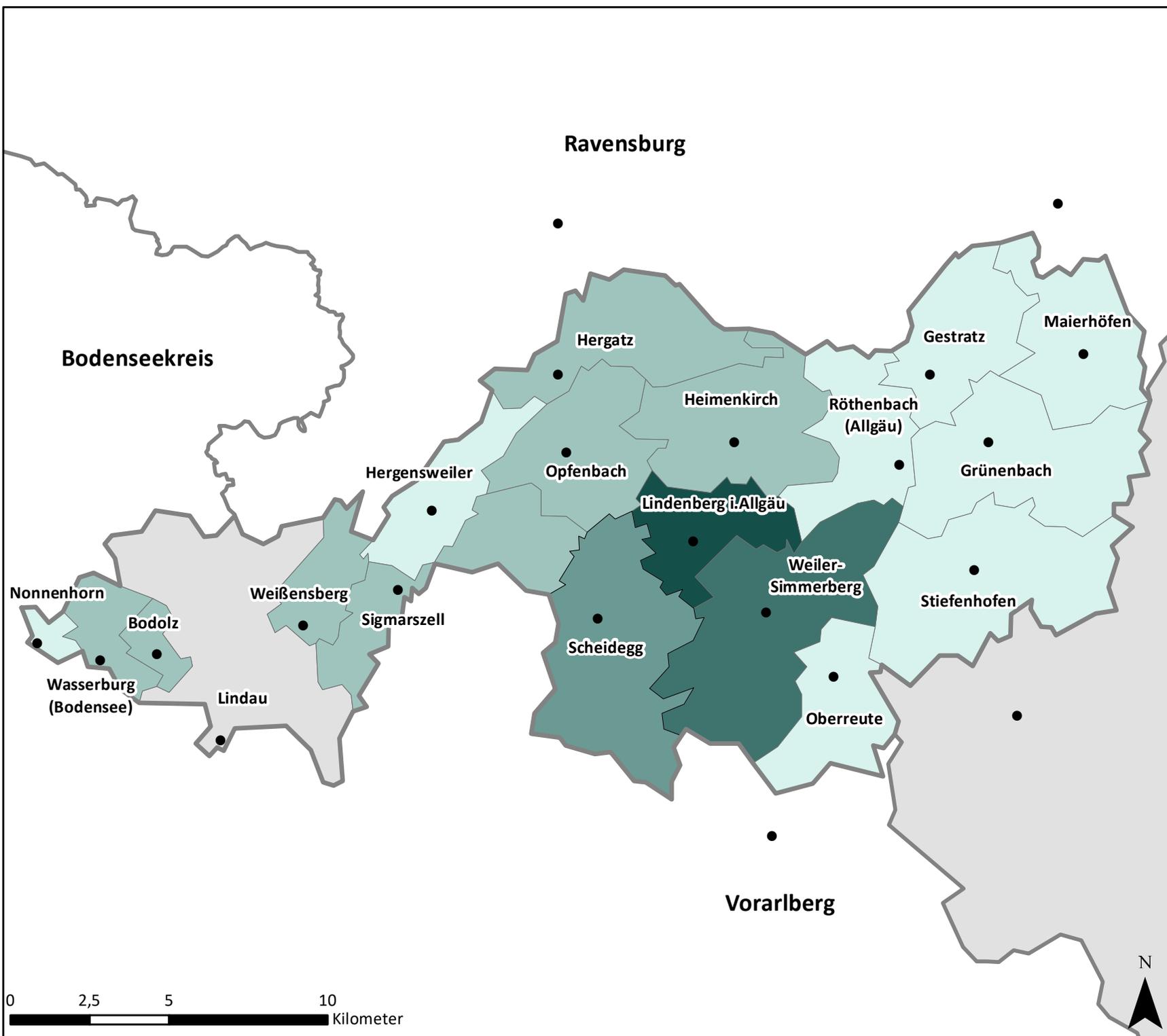
Einwohner



Karten-Nr.: 02

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

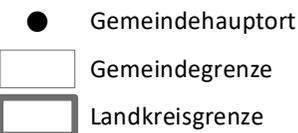
Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)



Einwohnerdichte je Gemeinde

(Stand: 31.12.2019)

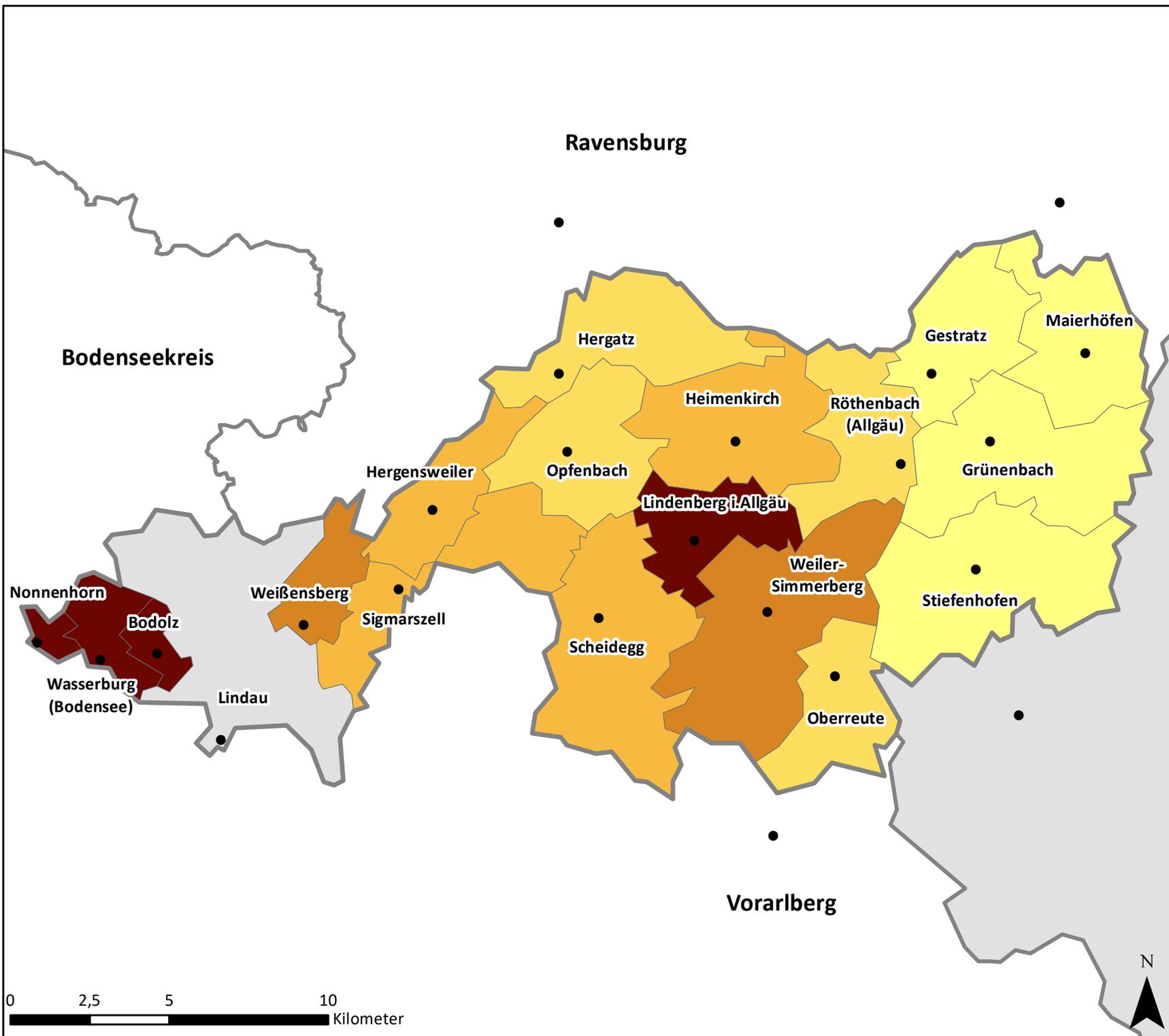
Einwohnerdichte



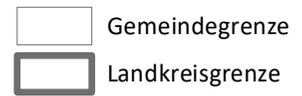
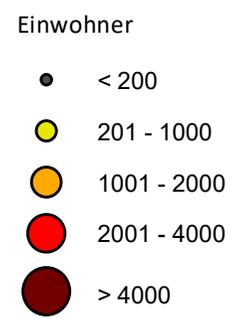
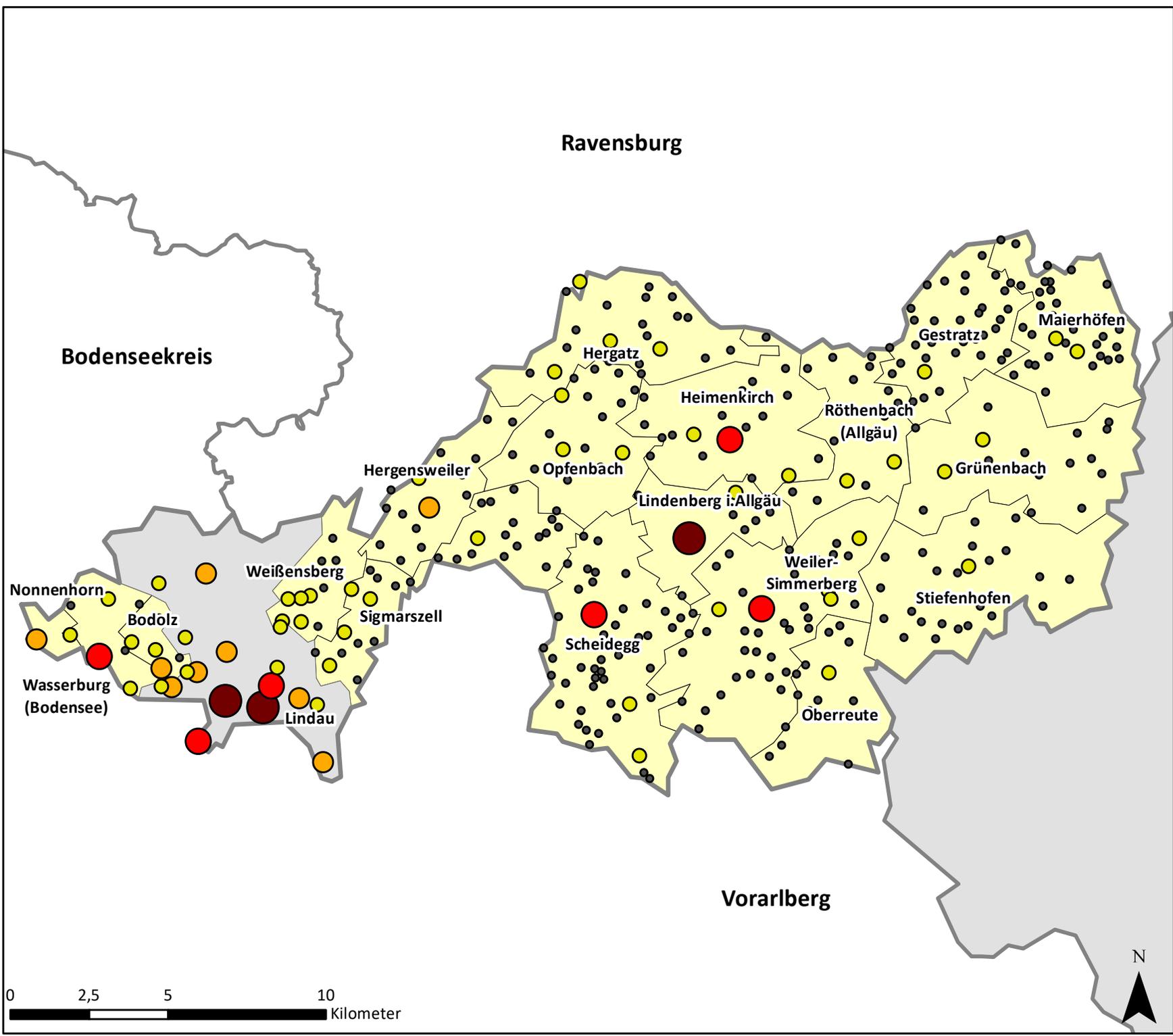
Karten-Nr.: 03

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)



Einwohner je Ortsteil



Karten-Nr.: 04
Quelle: Befragung der Gemeinden

Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)



4.1.3 Arbeitsplätze und Pendlerverflechtungen

Im Untersuchungsgebiet gab es 2019 insgesamt 33.000 [30.06.2019] sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Mit rund 13.000 Arbeitsplätzen hat die Große Kreisstadt Lindau den größten Anteil an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis zu verzeichnen. Betrachtet man den Landkreis ohne die Große Kreisstadt Lindau, so entfällt der größte Anteil auf die Stadt Lindenberg i.Allgäu. Weitere Schwerpunkte finden sich in den Märkten Weiler-Simmerberg mit rund 2.600 und Scheidegg mit 1.800 sowie in der Gemeinde Wasserburg (Bodensee) mit ca. 1.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten [9]. Die detaillierten gemeindescharfen Werte sind in Tabelle 6 und Karte 5 zusammengefasst.

Die größten Einpendlerziele sozialversicherungspflichtig Beschäftigter im Landkreis Lindau (Bodensee) sind die Große Kreisstadt Lindau (Bodensee) mit 7.500 Einpendlern und die Stadt Lindenberg i.Allgäu mit 4.700 Einpendlern. Die höchsten Auspendlerströme haben ebenfalls die Große Kreisstadt Lindau (Bodensee) mit 3.900 Auspendlern und in die Stadt Lindenberg i.Allgäu mit 2.700 Auspendlern zu verzeichnen. Die detaillierten Angaben zu den Gemeindestrukturdaten mit den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Wohn- und Arbeitsort sowie den Ein- und Auspendlern (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) sind in Karte 6 dargestellt. [9] [10]

Die Große Kreisstadt Lindau (Bodensee) besitzt ausgeprägte Pendlerverflechtungen mit Gemeinden des Landkreises insbesondere mit den Märkten Weiler-Simmerberg (755 Pendler) und Scheidegg (649 Pendler) sowie der Gemeinde Weißensberg (634 Pendler). (siehe Karte 7)

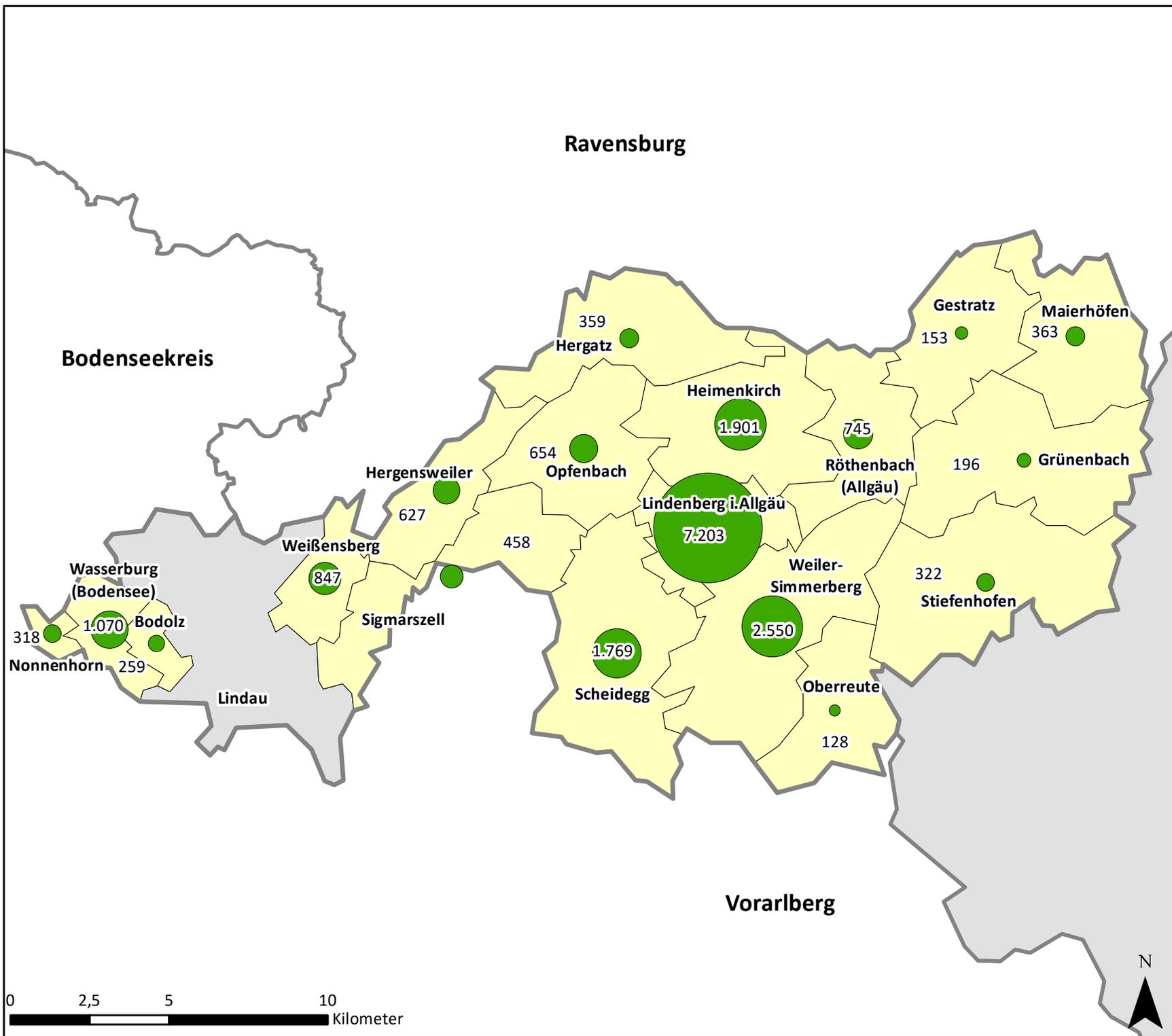
Betrachtet man die Pendlerverflechtungen innerhalb des restlichen Landkreises, besitzt die Stadt Lindenberg i.Allgäu die höchsten Pendlerbeziehungen. Diese sind mit den Märkten Weiler-Simmerberg (1007 Pendler), Scheidegg (894 Pendler) und Heimenkirch (632 Pendler) besonders intensiv. (siehe Karte 8)

Der größte Pendlerstrom zu einer Gemeinde außerhalb des Landkreises besteht zwischen der Großen Kreisstadt Lindau (Bodensee) und der Stadt Wangen i.Allgäu (1188 Pendler). Weitere bedeutende Verbindungen bestehen jeweils zwischen der Großen Kreisstadt Lindau (Bodensee) und Friedrichshafen (829 Pendler), Kressbronn am Bodensee (505 Pendler), Tettngang (445 Pendler) sowie Ravensburg (401 Pendler). Es besteht zudem ein nennenswerter Pendlerstrom zwischen der Großen Kreisstadt Lindau (Bodensee) und Österreich (308 Pendler). (siehe Karte 9)

Die beschriebenen wichtigsten Pendlerverflechtungen werden in der Karte 10 dargestellt.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort im Landkreis Lindau (Bodensee)	
Gemeinde	Anzahl (30.06.2019)
Bodolz	1.076
Gestratz	579
Grünenbach	585
Heimenkirch, M	1.585
Hergatz	980
Hergensweiler	791
Lindau (Bodensee), GKSt	9.425
Lindenberg i.Allgäu, St	5.219
Maierhöfen	565
Nonnenhorn	630
Oberreute	666
Opfenbach	899
Röthenbach (Allgäu)	844
Scheidegg, M	1.700
Sigmarszell	1.121
Stiefenhofen	789
Wasserburg (Bodensee)	1.346
Weiler-Simmerberg, M	2.713
Weißensberg	1.036
Summe	32.549

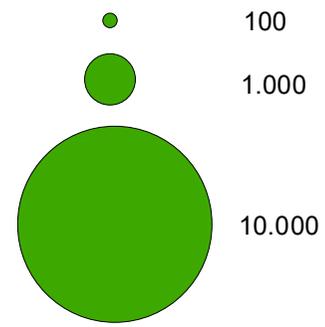
Tabelle 6 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Lindau (Bodensee) [9]



Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

(Stand: 30.06.2019)

Anzahl der Beschäftigten am Arbeitsort



- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- ▭ Landkreisgrenze

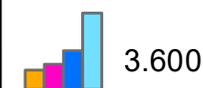
Karten-Nr.: 05
Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)

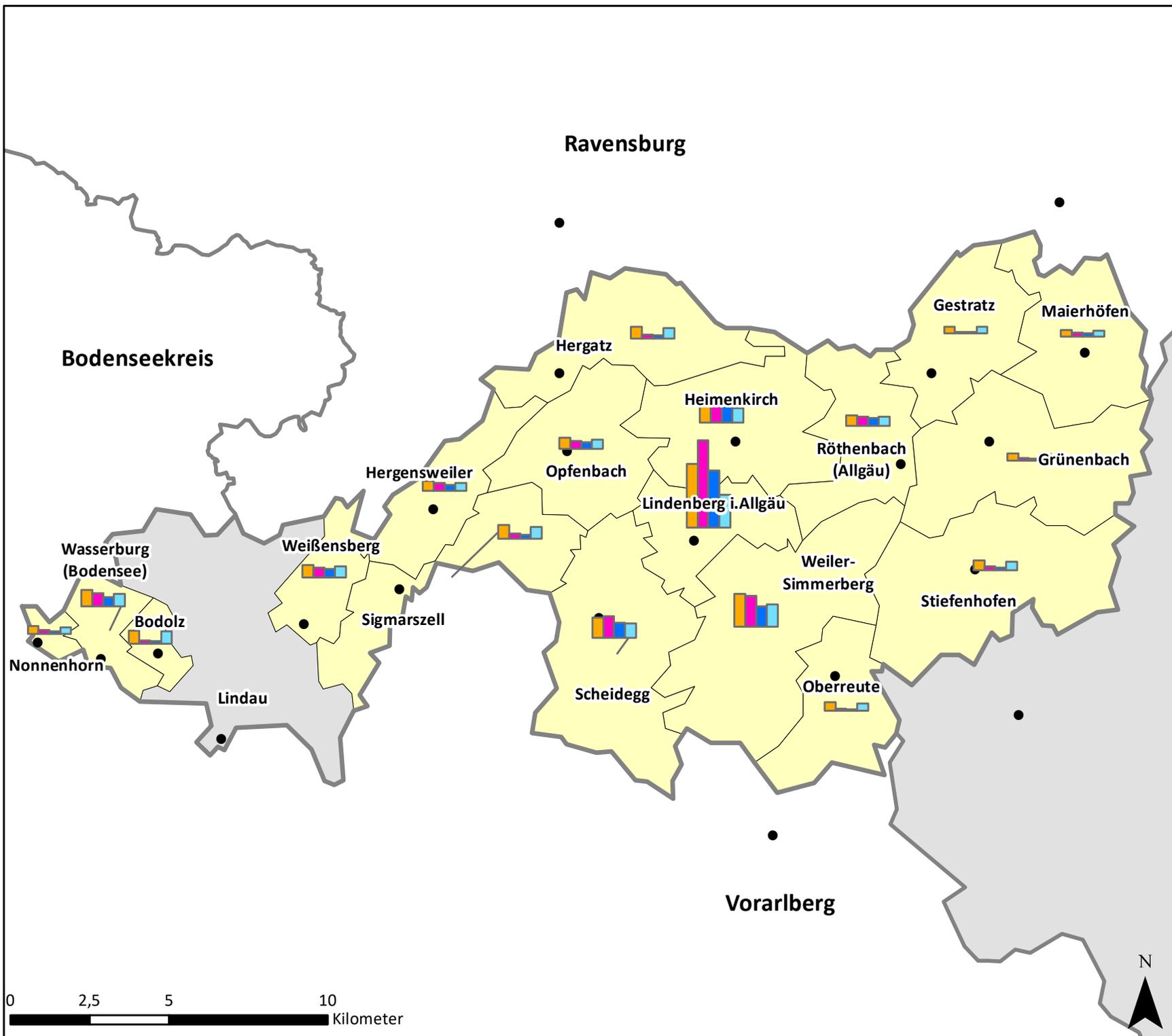


Gemeindestrukturdaten

(Stand: 30.06.2019)



- SVP-Beschäftigte am Wohnort
- SVP-Beschäftigte am Arbeitsort
- SVP-Beschäftigte Einpendler
- SVP-Beschäftigte Auspendler



- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 06

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

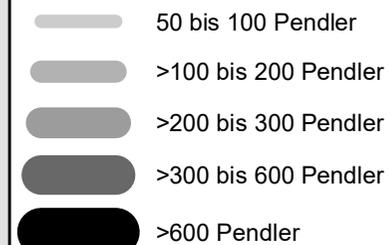
Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)



Pendlerverflechtungen zwischen der Stadt Lindau und den restlichen Städten und Gemeinden im Landkreis

Berufspendler
(Stand: 30.06.2019)

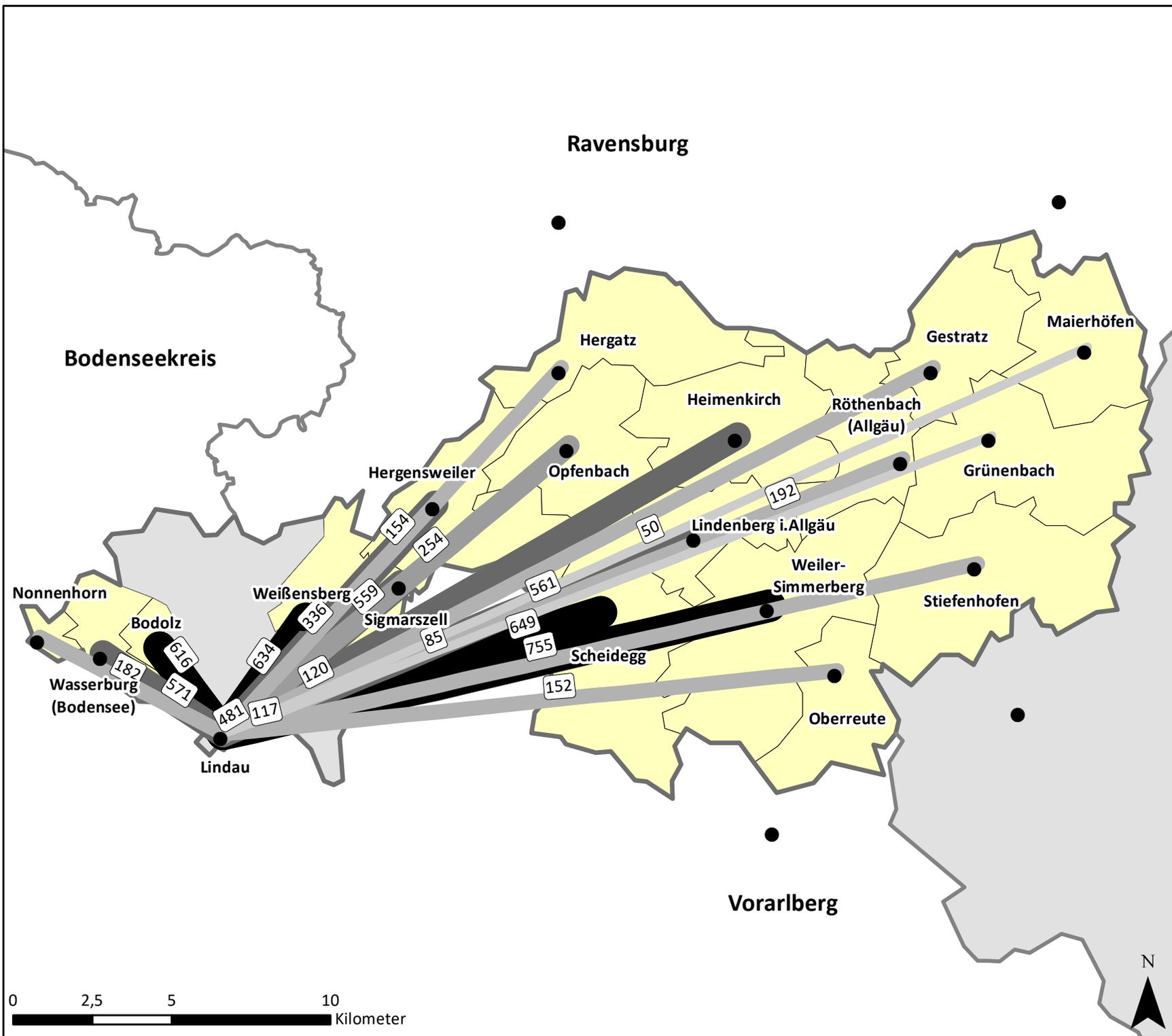
Pendlerströme der Berufspendler



Karten-Nr.: 07

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

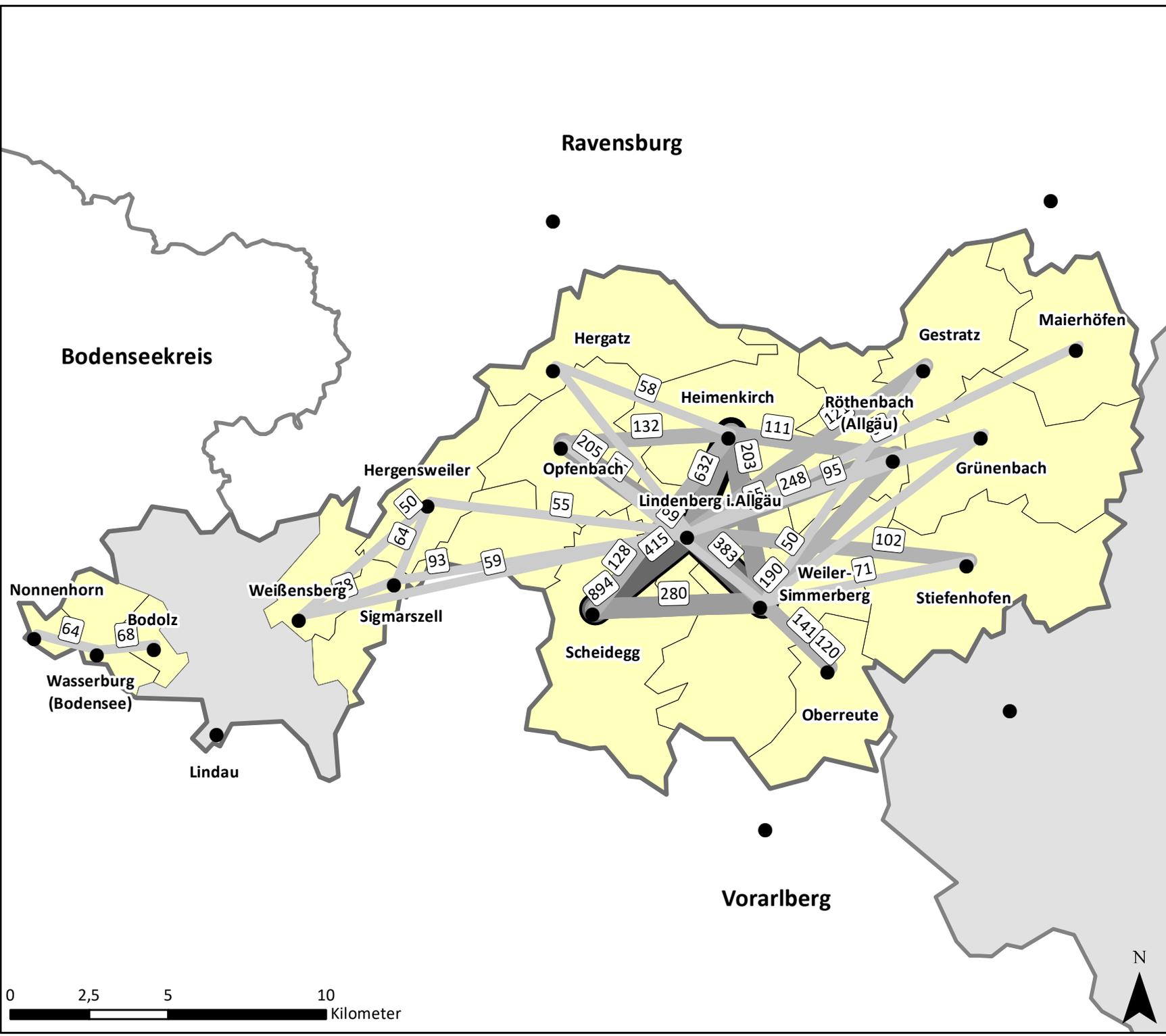
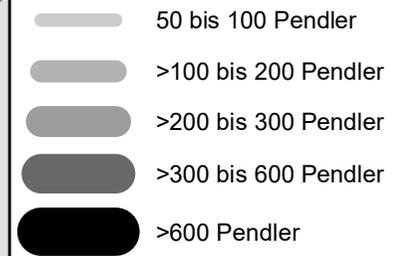
Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)



Pendlerverflechtungen im Landkreis Lindau - innerhalb des Landkreises

Berufspendler
(Stand: 30.06.2019)

Pendlerströme der Berufspendler



- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- ▭ Landkreisgrenze

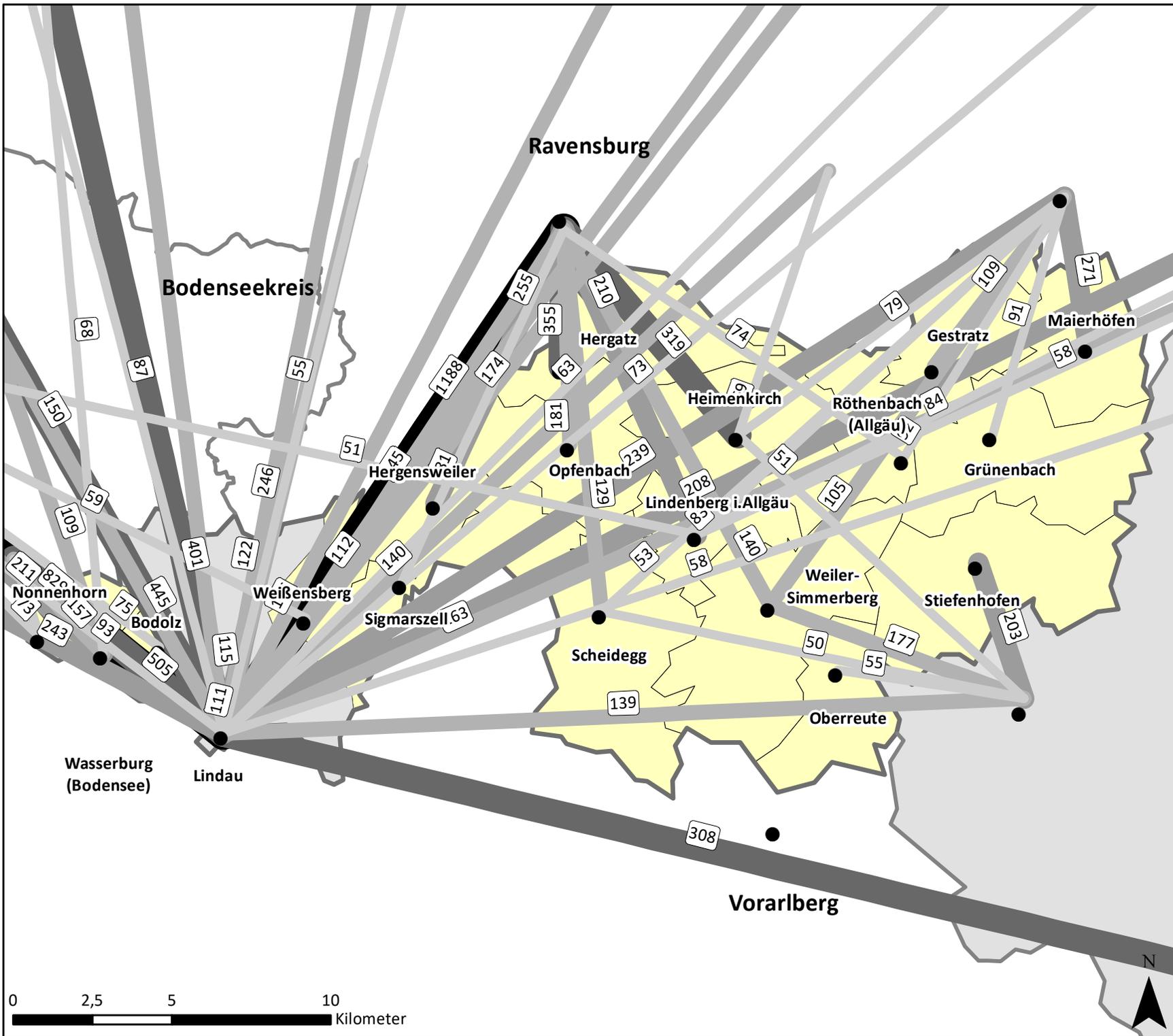
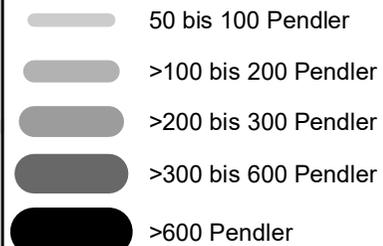
Karten-Nr.: 08
Quelle: Bundesagentur für Arbeit



Pendlerverflechtungen im Landkreis Lindau - außerhalb des Landkreises

Berufspendler
(Stand: 30.06.2019)

Pendlerströme der Berufspendler



- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 09

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)



Pendlerverflechtungen im Landkreis Lindau

Berufspendler

(Stand: 30.06.2019)

nur Pendler mit eindeutiger Quelle bzw. Ziel ohne Richtungsbezug

Pendlerströme der Berufspendler

Stadt Lindau-Landkreis Lindau



Landkreis Lindau-Landkreis Lindau



Landkreis Lindau-außerhalb Landkreis



● Gemeindehauptort

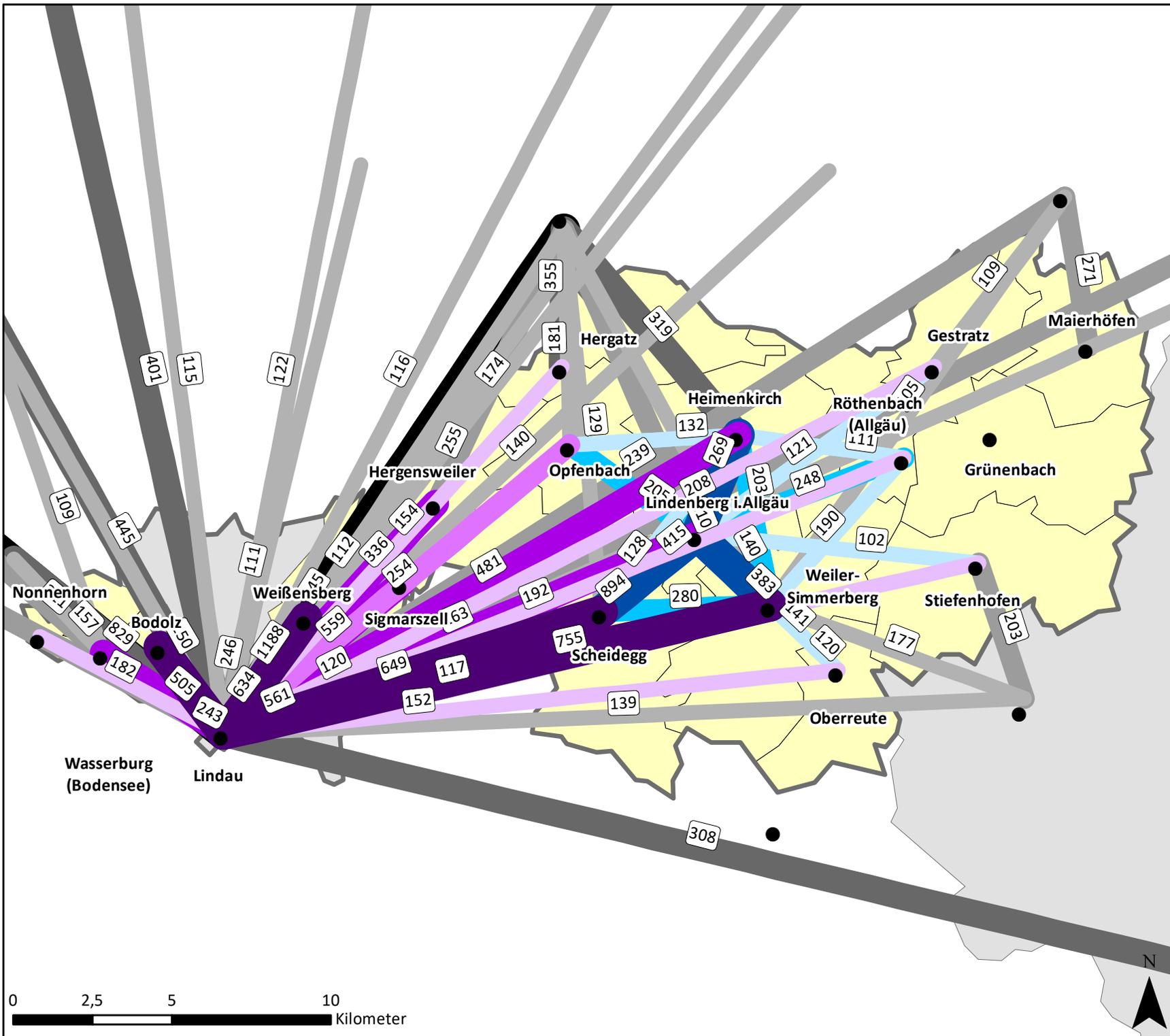
□ Gemeindegrenze

▭ Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 10

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)



4.1.4 Schulen und Schülerverflechtungen

Neben den Bevölkerungszahlen spielt auch die Anzahl der Schüler und die räumliche Verteilung der Schulen eine wesentliche Rolle für den ÖPNV, da der Schülerverkehr eine wichtige Basis des ÖPNV im ländlichen Raum darstellt.

Während sich weiterführende Schulen auf die Große Kreisstadt Lindau (Bodensee) und Lindenberg i.Allgäu konzentrieren, finden sich Grundschulen deutlich kleinräumiger verteilt. Eine Übersicht über alle Schulstandorte sowie die dazugehörigen Schülerzahlen erfolgt in Karte 11 und Karte 12. Kartengrundlage sind die Daten des Landkreises und des bayerischen Staatsministeriums für Unterricht und Kultus.

Auf Basis der Schülertickets wurden vom Landkreis Lindau (Bodensee) darüber hinaus Daten zu bestehenden Schülerverflechtungen für die weiterführenden Schulen (Gymnasien, Realschulen, Berufsschulen und Förderschule) zur Verfügung gestellt. Dabei wurden die entsprechenden Verflechtungen für den Landkreis für die genannten Schultypen dargestellt. Diese sind Karte 13 zu entnehmen.

Die Schulen im Landkreis Lindau (Bodensee) werden überwiegend durch öffentliche Linien angebunden. Eine ausschließliche Anbindung durch einen freigestellten Schülerverkehr betrifft die Grundschulen in den Gemeinden Weißensberg, Hergensweiler, Röthenbach (Allgäu) und Oberreute. (siehe Karte 14)

Schulen im Lkr. Lindau (Bodensee)

- Grundschule
- Mittelschule
- Realschule
- Gymnasium
- Berufsschule
- Förderschule
- Freie Schule

— Nachbarlandkreise

● Gemeindehauptort

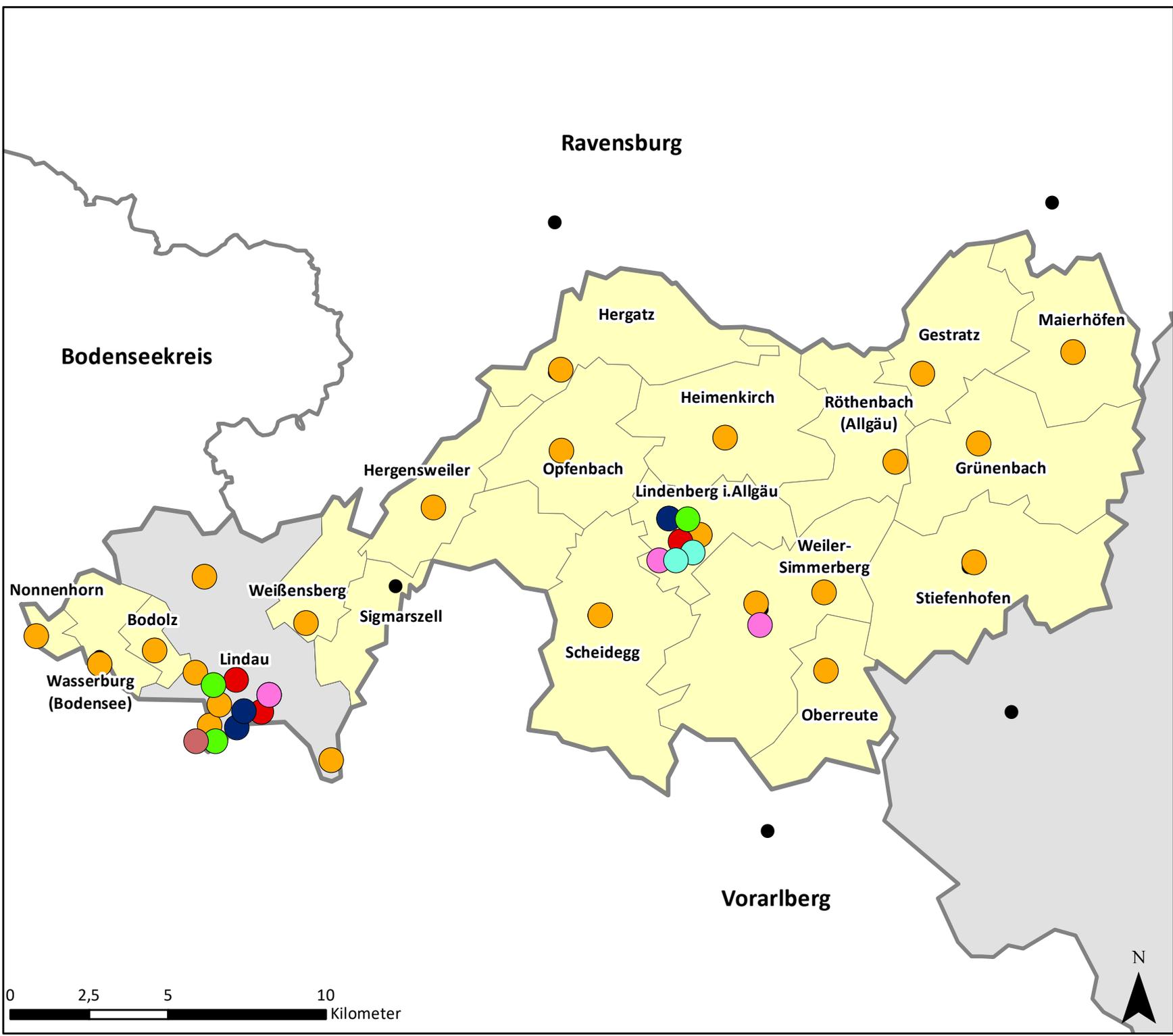
□ Gemeindegrenze

▭ Landkreisgrenze

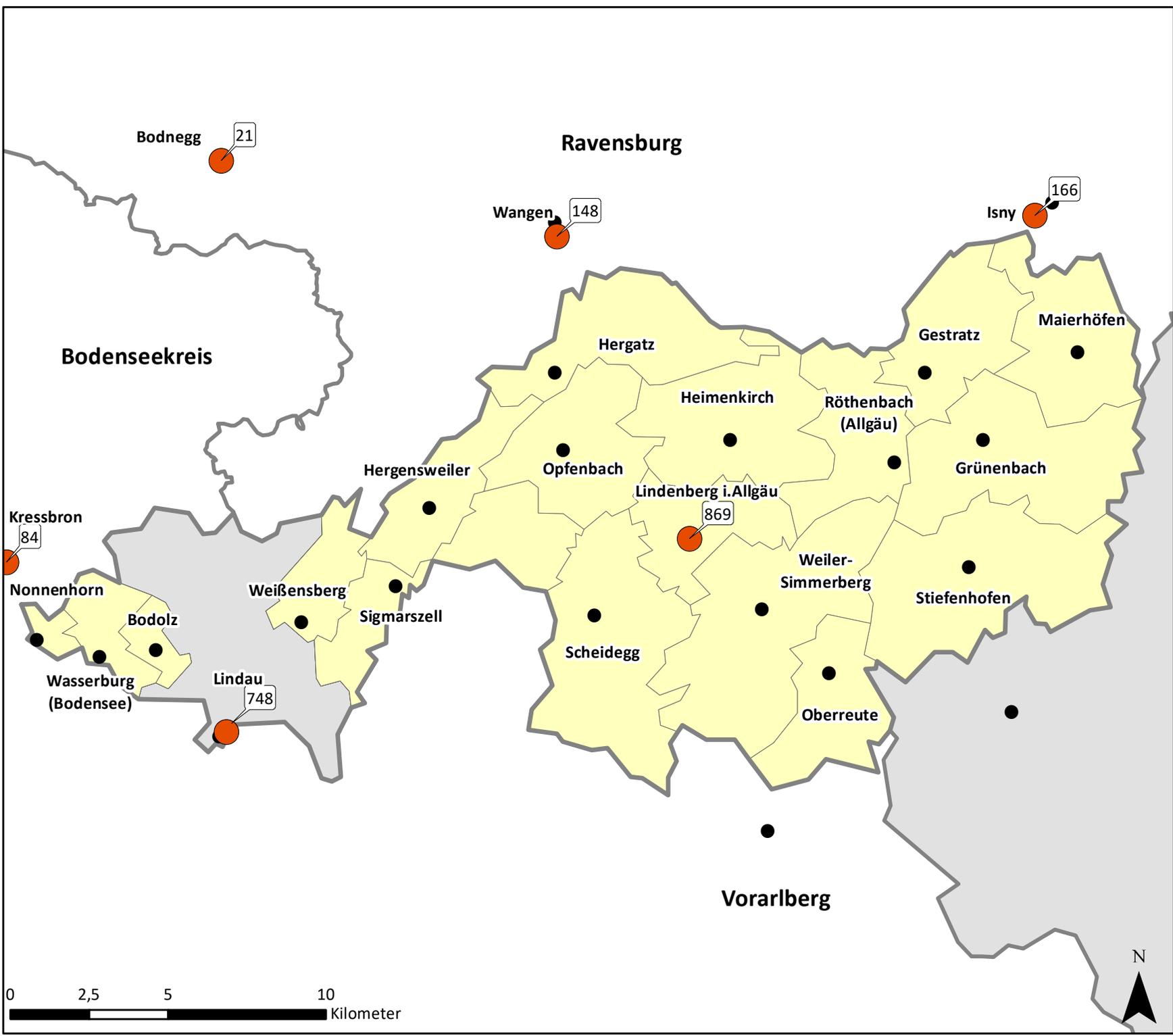
Karten-Nr.: 11

Quelle: Landratsamt Lindau (Bodensee)

Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)



Anzahl Schüler des Landkreises Lindau an weiterführenden Schulen



● Schulstandort mit Anzahl Schüler aus dem Landkreis

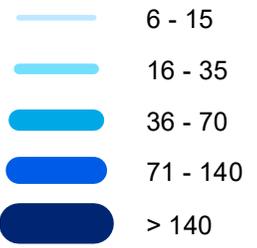
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- ▭ Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 12
Quelle: Landratsamt Lindau (Bodensee)



Schülerverflechtungen im Lkr. Lindau (Bodensee)

Schülerverflechtungen



● Schulstandort

● Gemeindehauptort

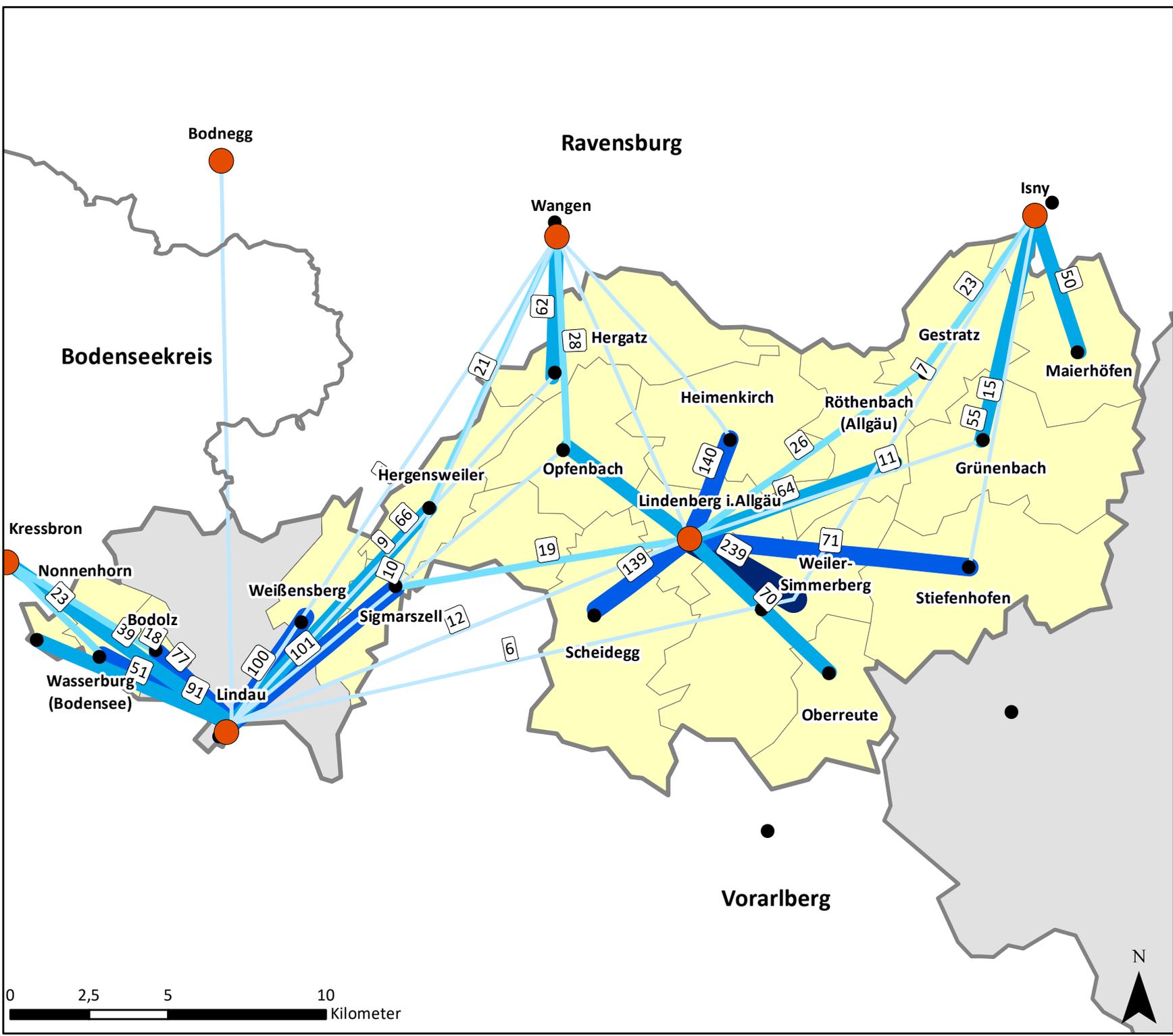
Gemeindegrenze

Landkreisgrenze

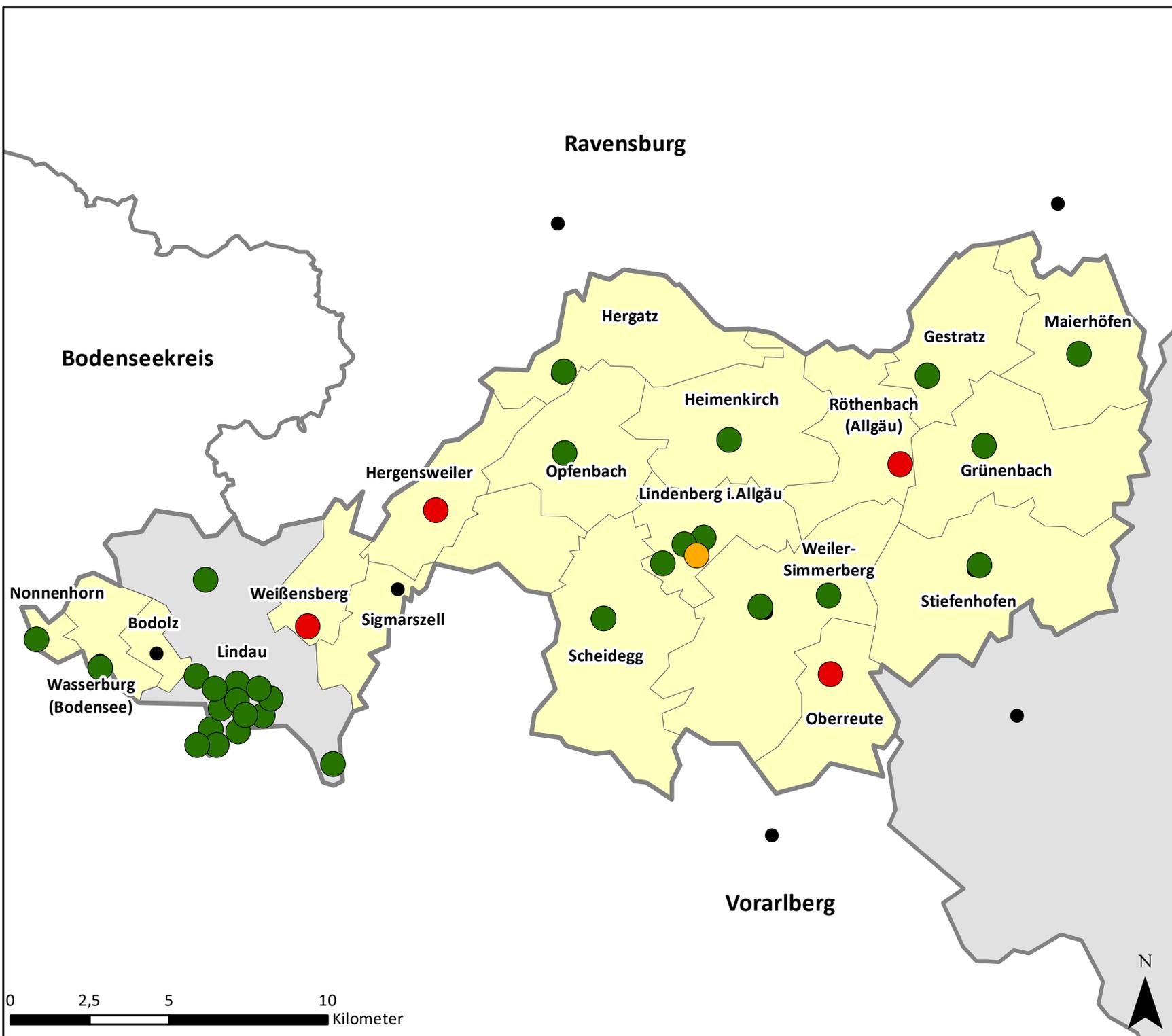
Karten-Nr.: 13

Quelle: Landratsamt Lindau (Bodensee)

Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)



ÖPNV-Anbindung der Schule im Lkr. Lindau (Bodensee)



- Öffentliche Linie
- Öffentliche Linie & Freigestellter Schülerverkehr
- Freigestellter Schülerverkehr

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 14
Quelle: Landratsamt Lindau (Bodensee)

Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)



4.2 Analyse des ÖV-Angebotes

Nachfolgend wird das Verkehrsangebot im ÖV eingehend betrachtet und analysiert. Neben einer Übersicht über den räumlichen Umfang des bestehenden Angebotes wird auch die Bedienungshäufigkeit betrachtet und dargestellt.

4.2.1 Linienübersicht

Im Landkreis Lindau (Bodensee) bestehen insgesamt vier Kursbuchstrecken (KBS) im SPNV, davon eine grenzüberschreitende KBS nach Österreich sowie 27 Regionalbuslinien. Abbildung 23 gibt einen Überblick über das Liniennetz des Landkreises Lindau (Bodensee).

Bahn:

- KBS 731 Radolfzell – Friedrichshafen – Lindau
- KBS 731.1 Lindau – Bregenz (A) – St. Margrethen (CH) – Bludenz (A) – (Innsbruck (A))
- KBS 970 München – Kempten – Lindau
- KBS 971 Augsburg – Memmingen – Lindau

Regionalbuslinien:

- 10b Niederstaufen – Hohenweiler – Hörbranz – Lochau
- 11 Scheidegg – Lindenberg – Röthenbach
- 12 Lindenberg – Weiler – Röthenbach
- 12b Lindau – Höbranz – Scheidegg – Lochau
- 13 Hergatz – Lindenberg – Scheidegg
- 14a Lindau – Lochau
- 15 Wangen – Maria Thann – Wohmbrechts – Hergatz
- 16 Lindenberg – Scheidegg – Scheffau – Lindenberg
- 17 Lindau – Schlachters – Hergatz

- 18 Lindau – Lindenberg – Sulzberg – Oberstaufen
- 19 Oberreitnau – Neuravensburg – Wangen
- 19b Niederstaufen – Hörbranz – Lochau
- 21 Lindau – Bodolz – Wasserburg – Nonnenhorn
- 122 Weiler – Simmerberg – Weiler
- 131 Opfenbach – Mywiler – Schrundholz – Opfenbach
- 132 Heimenkirch – Zwiesele – Wohmbrechts – Heimenkirch
- 133 Heimenkirch – Wolfertshofen – Nadenberg – Lindenberg
- 151 Wohmbrechts – Schwarzensee – Opfenbach
- 161 Scheidegg – Kinberg – Scheidegg
- 162 Lindenberg – Ried – Scheidegg – Lindenberg
- 163 Scheidegg – Zollamt – Geisgau – Scheidegg
- 181 Weiler – Oberreute – Weiler
- 192 Lindau – Wangen
- 731 Isny – Röthenbach – Weiler
- 732 Isny – Röthenbach – Lindenberg
- 733 Isny – Maierhöfen – Stiefenhofen – Oberstaufen
- 9795 Kalzhofen – Oberstaufen – Steibis – Hochgratbahn
- 9796 Oberstaufen – Stiefenhofen – Oberstaufen

Die Genehmigungslaufzeiten für die einzelnen Linien im ÖPNV reichen von 2021 bis 2026 (Stand: 1/2020) und sind in Karte 15 dargestellt.

Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Lindau (Bodensee)

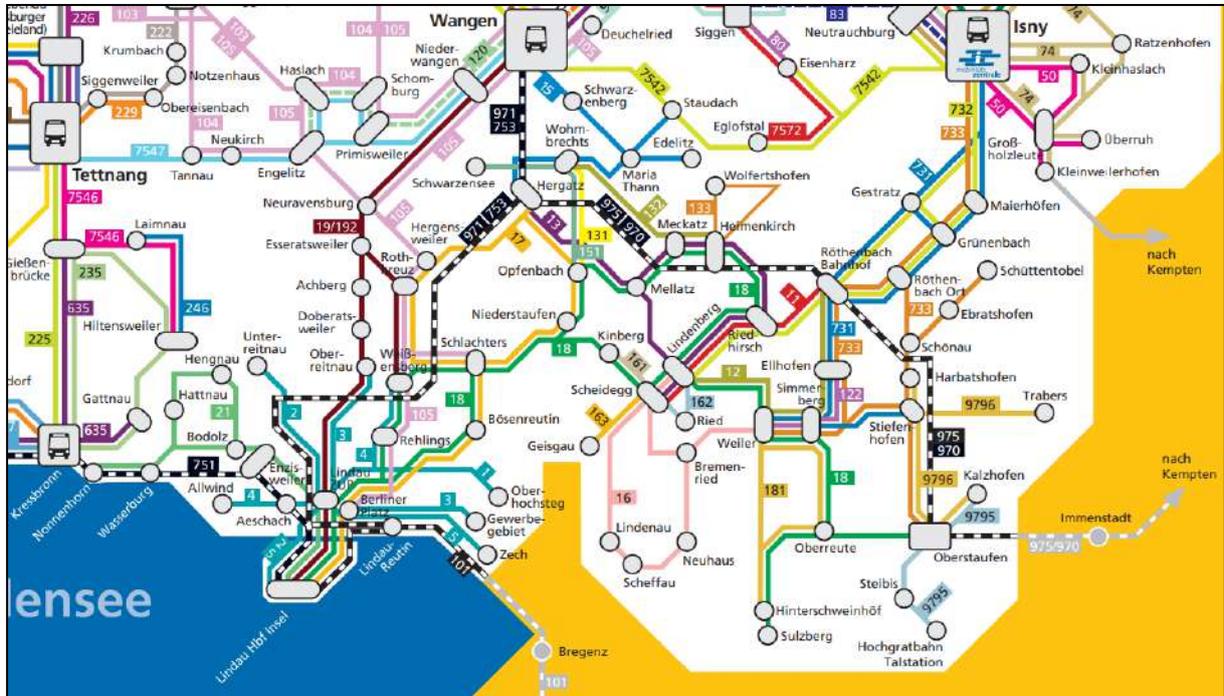
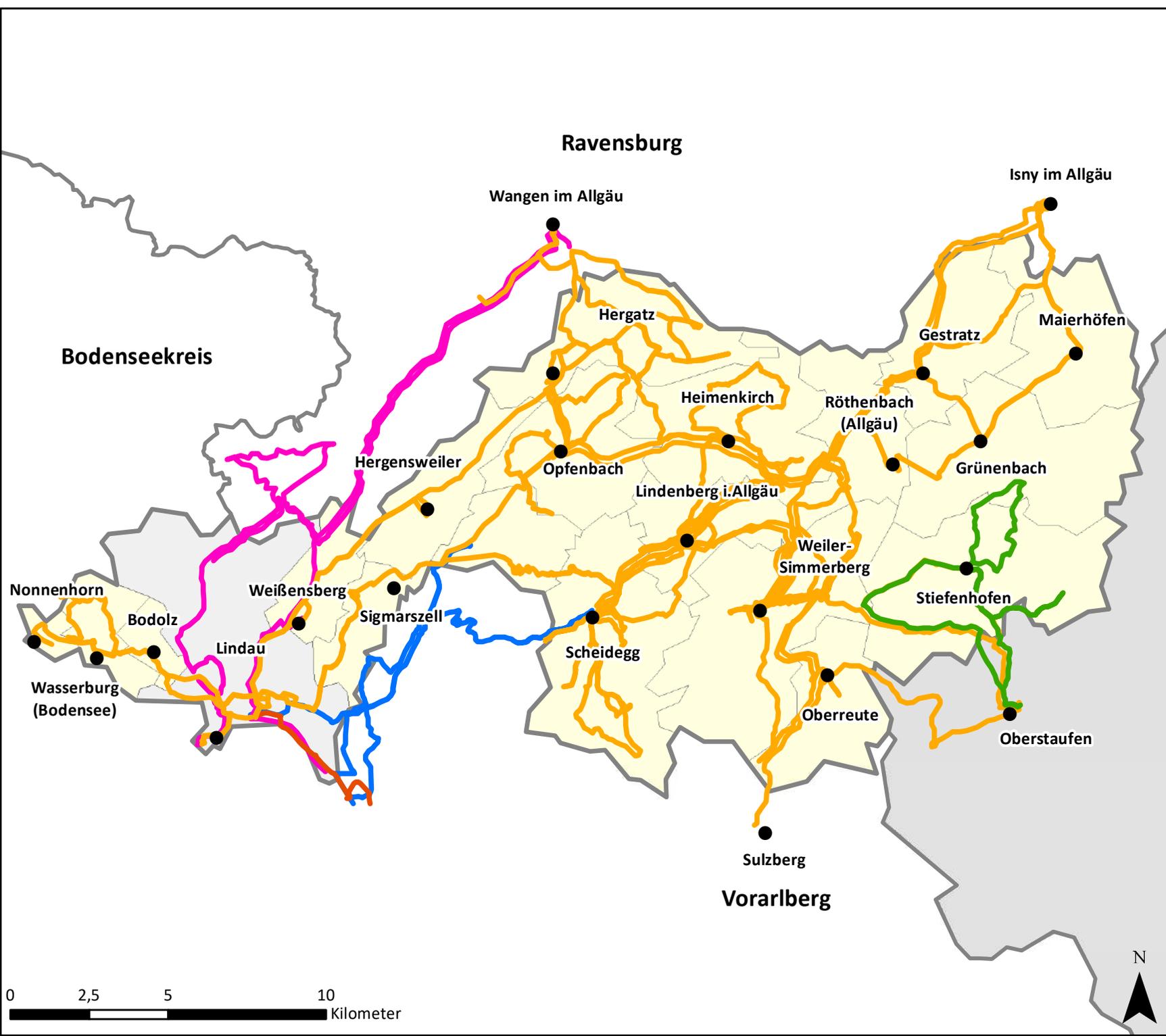


Abbildung 23 Liniennetzplan Landkreis Lindau (Bodensee)

Genehmigungen im ÖPNV im Landkreis Lindau



Genehmigungslaufzeiten

- 2021
- 2023
- 2024
- 2026
- keine Angabe

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 15
Quelle: Landratsamt Lindau (Bodensee)



4.2.2 Räumliche Erschließung

Mit der Analyse der räumlichen Erschließung erfolgt eine Überprüfung, in welchem Umfang relevante Siedlungsgebiete durch die Einzugsbereiche bestehender Haltestellen abgedeckt werden. Die Analyse der räumlichen Erschließung trifft dagegen keine Aussage bezüglich der Angebotsqualität oder des Angebotsumfangs an bestehenden Haltestellen.

Die Analyse der räumlichen Erschließung erfolgt gemäß der FGSV-Richtlinie zu den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs [13]. Hier wird bei den Einzugsbereichen zwischen den Verkehrsmitteln Bus und SPNV unterschieden, zudem werden die Einzugsbereiche differenziert anhand von Gebietskategorien ausgewiesen. Die Einordnung erfolgt gemäß den Festlegungen des Regionalplans Region Allgäu (siehe Abbildung 24). Die Abbildung 24 stammt aus dem Regionalplan Region Allgäu aus dem Jahr 2008, ist somit grundsätzlich veraltet, beinhaltet jedoch auch Festlegungen zu Unter- und Kleinzentren, die für die Einordnung gemäß Tabelle 7 benötigt werden. Die Große Kreisstadt Lindau (Bodensee) wird aber analog der zentralörtlichen Gliederung und der darin enthaltenen aktuelleren Festlegungen des LEP Bayern von 2017 (Kapitel 4.1.1) der Gebietskategorie eines Oberzentrums zugeordnet. Der Stadt Lindenberg i.Allgäu ist im LEP sowie im Regionalplan als Mittelzentrum eingestuft. Die Gemeinden Wasserburg (Bodensee), Sigmarzell, Heimenkirch, Röthenbach i.Allgäu sowie die Märkte Scheidegg und Weiler-Simmerberg zählen zur Kategorie der Grundzentren.

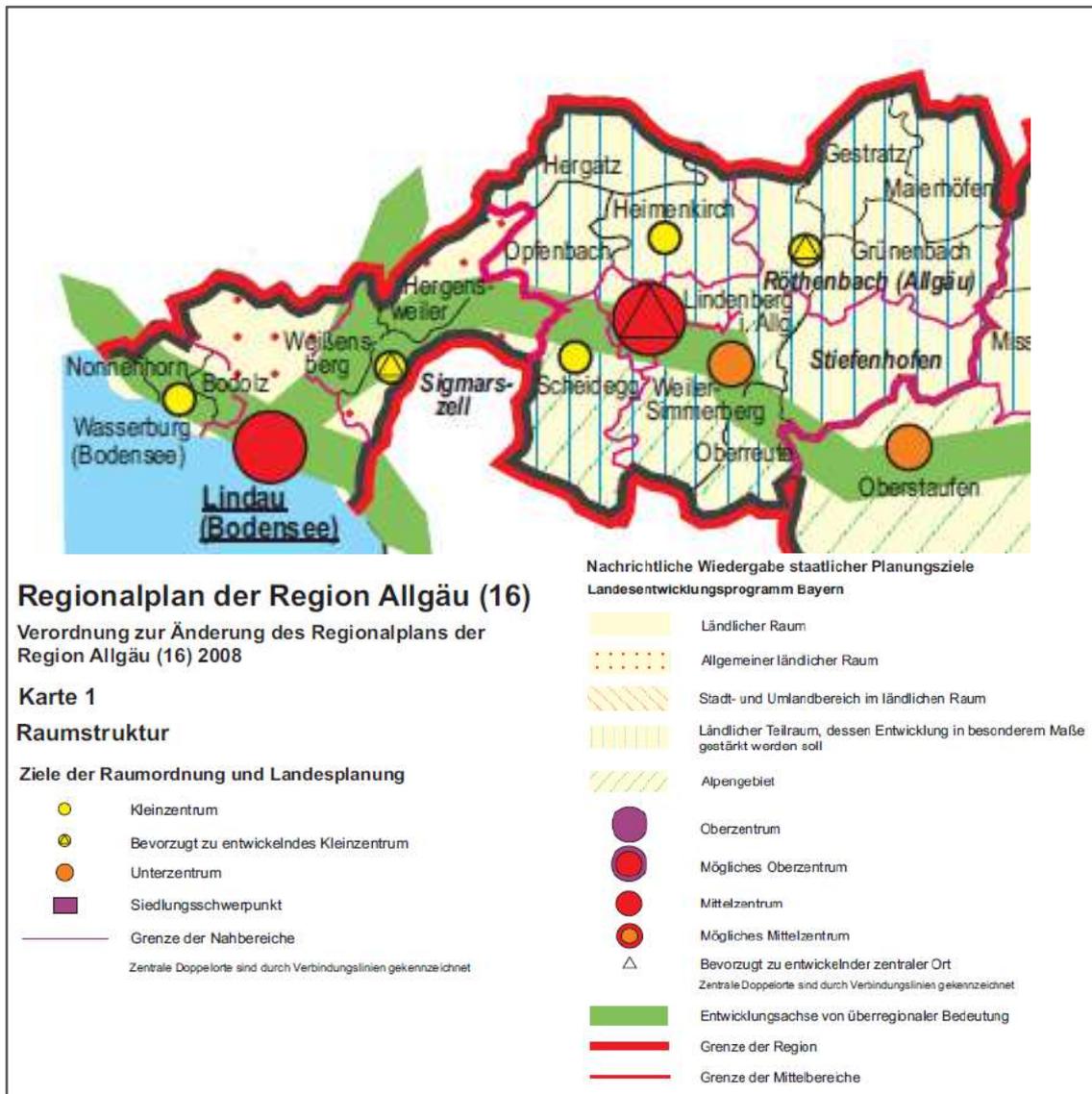


Abbildung 24 Raumstruktur im Regionalplan der Region Allgäu 2008 [6]

Im Hinblick auf die Einzugsbereiche werden die Werte der FGSV-Richtlinie als neuer und realistischer betrachtet als die Werte aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung [2]. Die Differenzierung aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Grenz- und Richtwerte wird allerdings auf die Werte aus der FGSV-Richtlinie übertragen. Die Grenzwerte stellen dabei eine Mindestanforderung an den ÖPNV dar. Die Richtwerte orientieren sich dagegen an einem guten ÖPNV-Angebot. Der untere Wert der in der FGSV-Richtlinie angegebenen Bandbreite der Einzugsbereiche wird als Richtwert angesetzt, der obere Wert als Grenzwert. Gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern werden bei

Betrachtung der Richtwerte alle Ortsteile ab 200 Einwohnern berücksichtigt, bei der Betrachtung der Grenzwerte alle Ortsteile ab 500 Einwohnern. Überprüft werden die Grenz- und Richtwerte.

Die Werte werden jeweils in Metern Luftlinie angegeben. Eine Übersicht über die verwendeten Einzugsbereiche findet sich in Tabelle 7.

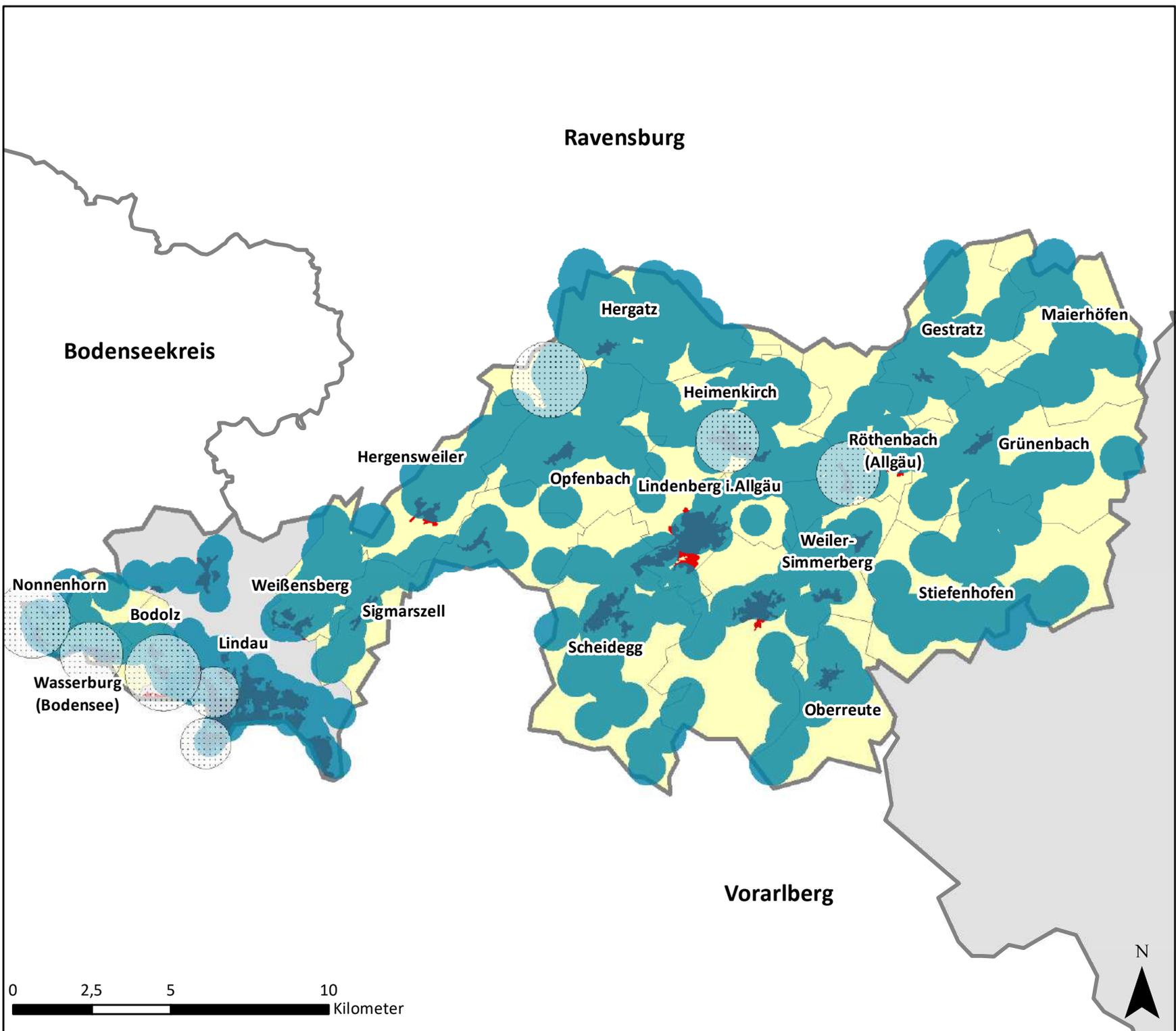
Indikator	Grenzwert		Richtwert	
Einzugsbereiche von Haltestellen [m Luftlinie]				
	Bus, Straßenbahn	S-,U-, Eisenbahn	Bus, Straßenbahn	S-,U-, Eisenbahn
Ober-/Mittelzentrum				
Kernbereich	400	600	300	600
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	400	600	300	600
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	500	800	400	600
Unter-/Kleinzentrum				
zentraler Bereich	500	800	400	600
übriges Gebiet	500	800	400	600
Verkehrsachsen	800	1200	600	1000
Sonstige Räume				
zentraler Bereich	600	1000	400	800
ländlicher Raum	600	1000	400	800
räumliche Erschließung	Erschließung aller Teilflächen ab 500 Einwohner 200 Einwohner			
	Mindestens 80% der Einwohner (oder ein entsprechender Teil der Einpendler, bzw. vergleichbarer verkehrserzeugender Einrichtungen) der Teilflächen sollen im Einzugsbereich von Haltestellen (s.o.) liegen			

Tabelle 7 Haltestelleneinzugsbereiche [2] [13]

Untersucht wird die räumliche Erschließung der Siedlungsgebiete inklusive größerer Gewerbegebiete. Nach den Vorgaben nicht erschlossene Siedlungsgebiete sind in der Kartendarstellung rot hinterlegt.

Bei Anwendung der Grenzwerte für alle bestehenden ÖPNV-Haltestellen sowie Bahnhöfe/Haltestellen im Landkreis Lindau (Bodensee) zeigt sich, dass die Siedlungsflächen und Gewerbeflächen von Ortsteilen ab 500 Einwohnern fast flächendeckend räumlich durch eine Bestandshaltestelle erschlossen werden. Lediglich in Randbereichen zeigen sich teilweise kleinere Erschließungslücken. (siehe Karte 16)

Bei Ansatz der strengeren Richtwerte mit Betrachtung aller Ortsteile ab 200 Einwohnern zeigt Karte 17, dass hier in deutlich mehr Bereichen Erschließungslücken bestehen. Dies betrifft beispielsweise die Stadt Lindenberg i.Allgäu sowie die Märkte Weiler-Simmerberg und die Gemeinde Hergensweiler.



Haltstelleneinzugsbereiche (Grenzwert)

Ortsteile ab 500 Einwohner

Einzugsbereiche von Haltestellen

- Bus
- Bahn

Siedlungsflächen

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 16
Quelle: Landratsamt Lindau (Bodensee)

Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)



Haltstelleneinzugsbereiche (Richtwert)

Ortsteile ab 200 Einwohner

Einzugsbereiche von Haltestellen

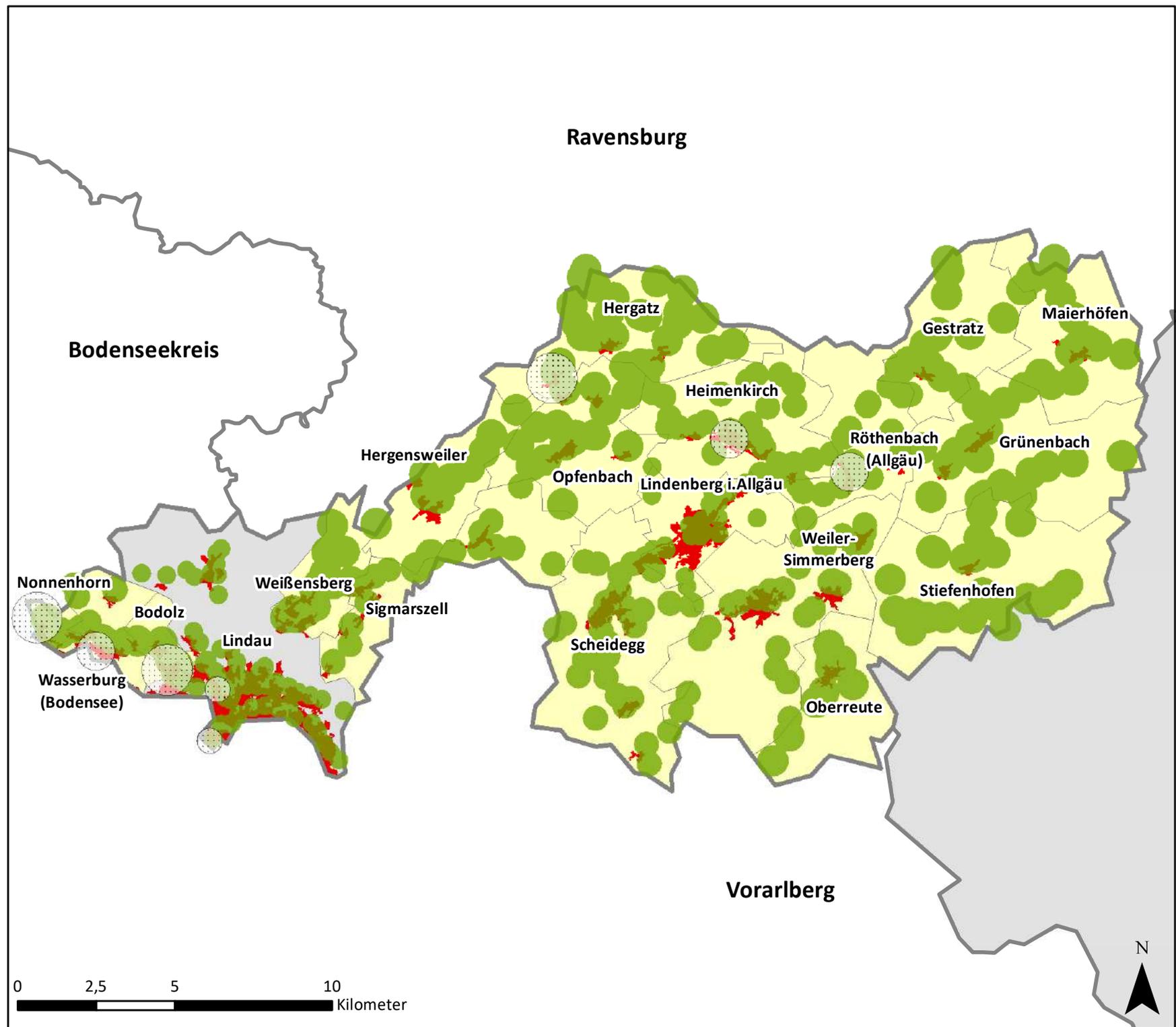
- Bus
- Bahn

Siedlungsflächen

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 17
Quelle: Landratsamt Lindau (Bodensee)

Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)



4.2.3 Fahrtenangebot

Die Fahrtenhäufigkeit – d.h. die Anzahl von Fahrten, mit denen eine Haltestelle bedient wird – stellt ein wesentliches Qualitätskriterium im ÖPNV dar.

Da sich die Fahrtenhäufigkeit auf den einzelnen Linien in Abhängigkeit der Betriebstage unterscheidet, wurde die Auswertung des Angebots für den Fahrplan 2020 im ÖPNV für verschiedene Tagtypen vorgenommen:

- Montag – Freitag an Schultagen
- Montag – Freitag an Ferientagen
- Samstag
- Sonn- und Feiertag

Fahrten, die nicht an allen Tagen eines Tagtyps angeboten werden, wurden mit den entsprechenden Anteilen eingerechnet (z.B. nur „Mo – Do“ als 0,8 Fahrten). Werden Haltestellen von mehreren Linien bedient, wird das Fahrtenangebot über alle Linien aufsummiert. Das Angebot wird jeweils als Fahrtenpaare je Tag dargestellt.

Die Ergebnisse der Auswertung sind in Karte 18 bis Karte 22 dargestellt. Das maximale Angebot besteht Montag bis Freitag an Schultagen (siehe Karte 18 und Karte 19 für linienbezogene Auswertung). Hier kann von einem flächendeckenden Angebot gesprochen werden, dessen Umfang aber eine erhebliche Bandbreite zeigt, die von wenigen Fahrtenpaaren bis zu einer sehr umfangreichen Bedienung v.a. im Bereich der Marktgemeinde Scheidegg und der Stadt Lindenberg i.Allgäu reicht.

An Ferientagen zeigt sich bereits, dass das Angebot gegenüber Schultagen reduziert ist (Karte 21). Insbesondere Haltestellen, die an Schultagen nur bis zu fünf Fahrtenpaare aufweisen, werden an Ferientagen überhaupt nicht mehr bedient. Noch deutlicher wird dies jedoch am Wochenende. An Samstagen (siehe Karte 21) ist das Fahrtenangebot gegenüber den Tagen von Montag bis Freitag nochmals reduziert und an Sonntagen werden ganze Gemeinden nicht mehr bedient. Insbesondere in den westlichen Gemeinden Nonnenhorn, Bodolz und Wasserburg (Bodensee), aber auch in den nördlichen Gemeinden Hergatz und Hergensweiler besteht an Sonntagen (siehe Karte 22) kein Angebot. Ein höheres Fahrtenangebot besteht nur noch im Bereich der Großen Kreisstadt Lindau (Bodensee), des Marktes Scheidegg sowie der Stadt Lindenberg i.Allgäu.

Das Fahrtenangebot im SPNV ist dadurch gekennzeichnet, dass grundsätzlich Taktverkehr besteht. An allen Tagen und auf allen Strecken besteht mindestens ein Stundentakt, wobei die Bahnhöfe Heimenkirch und Röthenbach (Allgäu) bis 19 Uhr und der Bahnhof in Hergatz zu Stoßzeiten mit einer 30-min-Bedienung mit etwa zwei Fahrten pro Stunde angefahren werden. Der Hauptbahnhof in Lindau wird im 15-min-Takt bzw. im Mittel mit ca. vier Fahrten pro Stunde bedient und weist somit das dichteste Angebot im gesamten Landkreis auf. (siehe Karte 23 und Karte 24)

Fahrtenangebot im ÖPNV Mo-Fr Schule

(ohne Stadtbus Lindau)

Fahrplan 2020

Anzahl Fahrtenpaare je Haltestelle

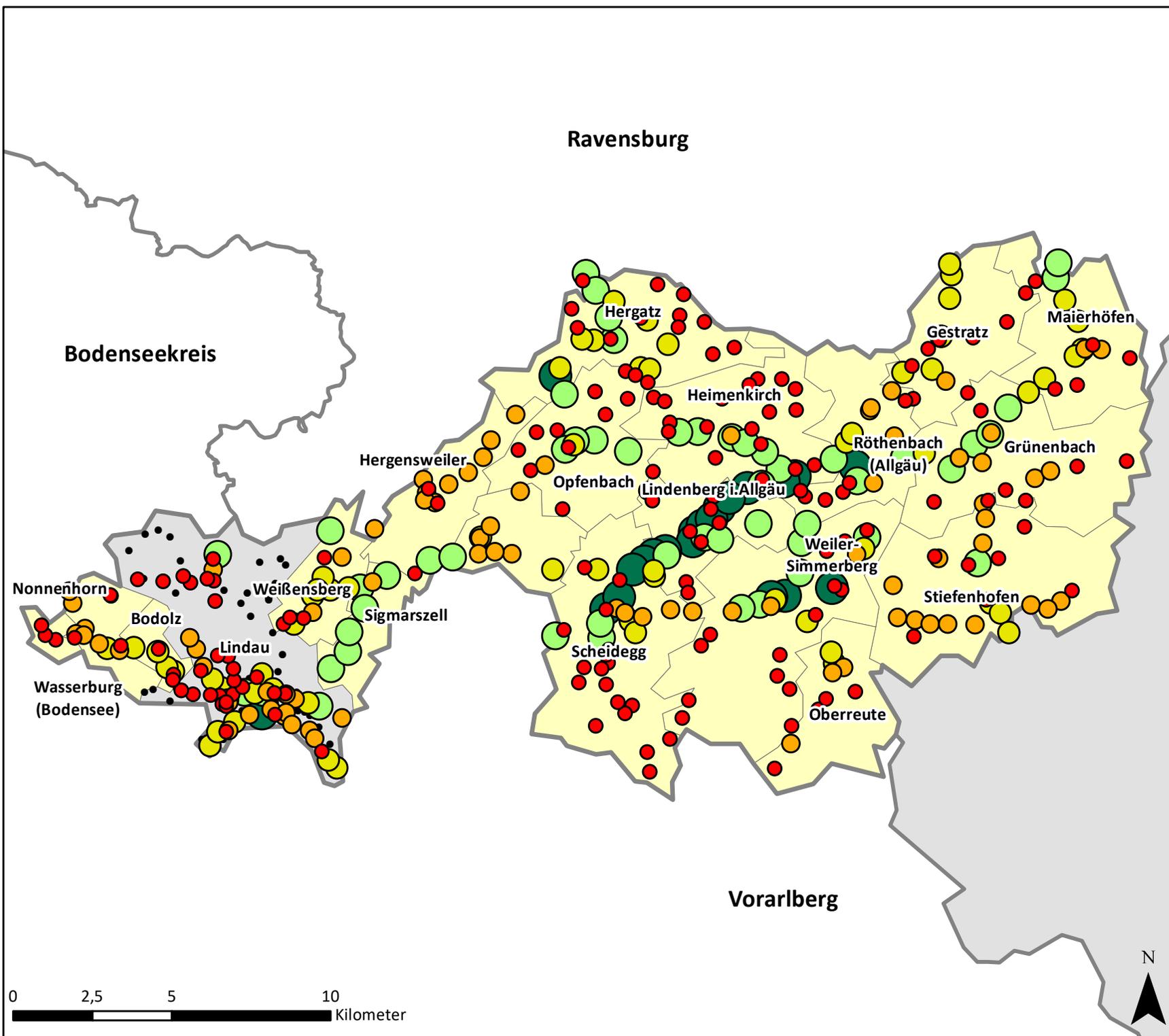
- keine Bedienung laut Fahrplan
- bis 5 Fahrtenpaare
- < 5 bis 10 Fahrtenpaare
- < 10 bis 15 Fahrtenpaare
- < 15 bis 30 Fahrtenpaare
- > 30 Fahrtenpaare

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 18

Quelle: Fahrplanbuch

Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)



0 2,5 5 10
Kilometer



Fahrtenangebot im ÖPNV Mo-Fr Schule

Stand: 2020

Anzahl Fahrtenpaare je Strecke

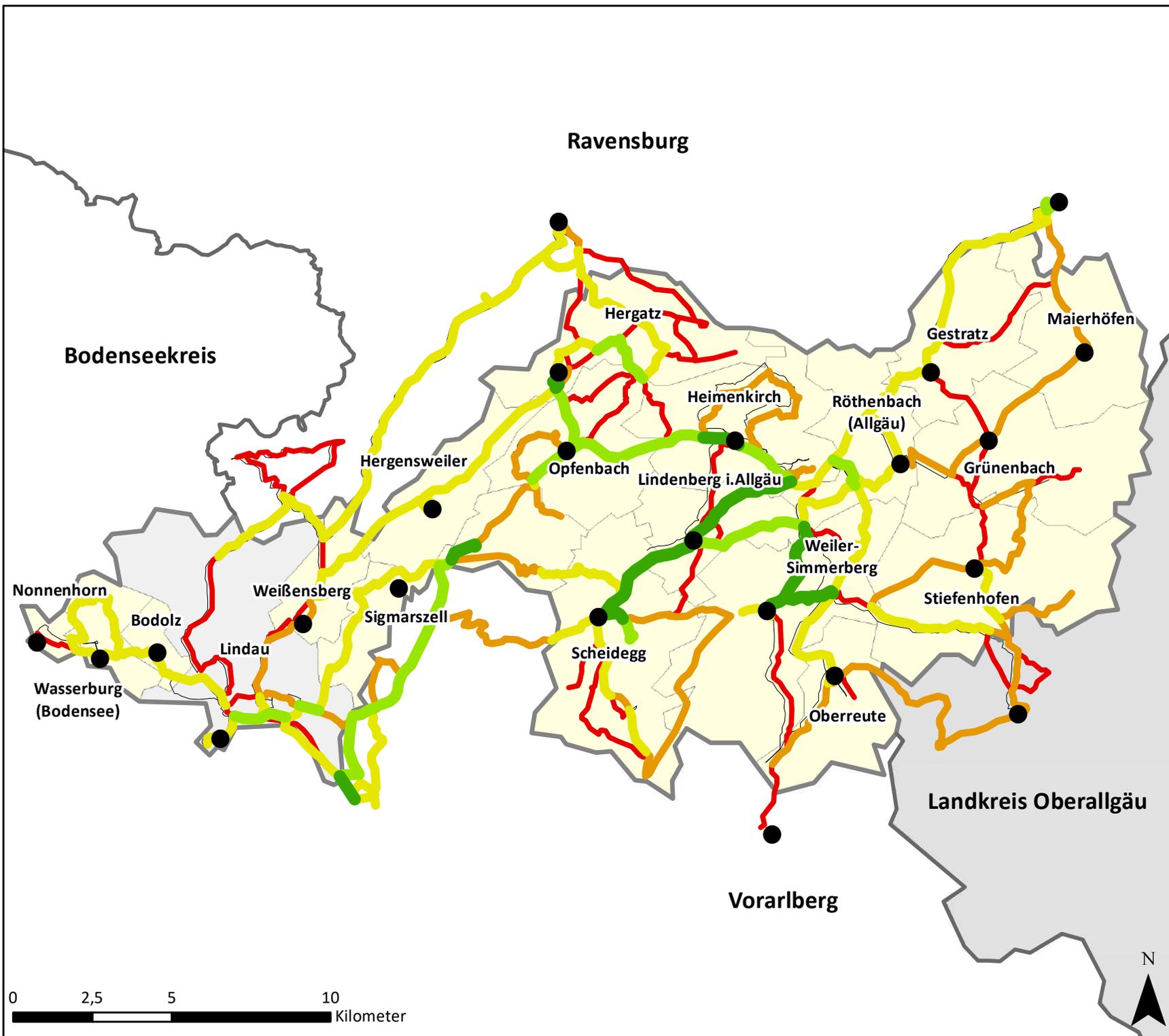
- keine Bedienung laut Fahrplan
- bis 5 Fahrtenpaare
- > 5 bis 10 Fahrtenpaare
- > 10 bis 20 Fahrtenpaare
- > 20 bis 30 Fahrtenpaare
- > 30 Fahrtenpaare

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.:19

Quelle: Fahrplan

Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)



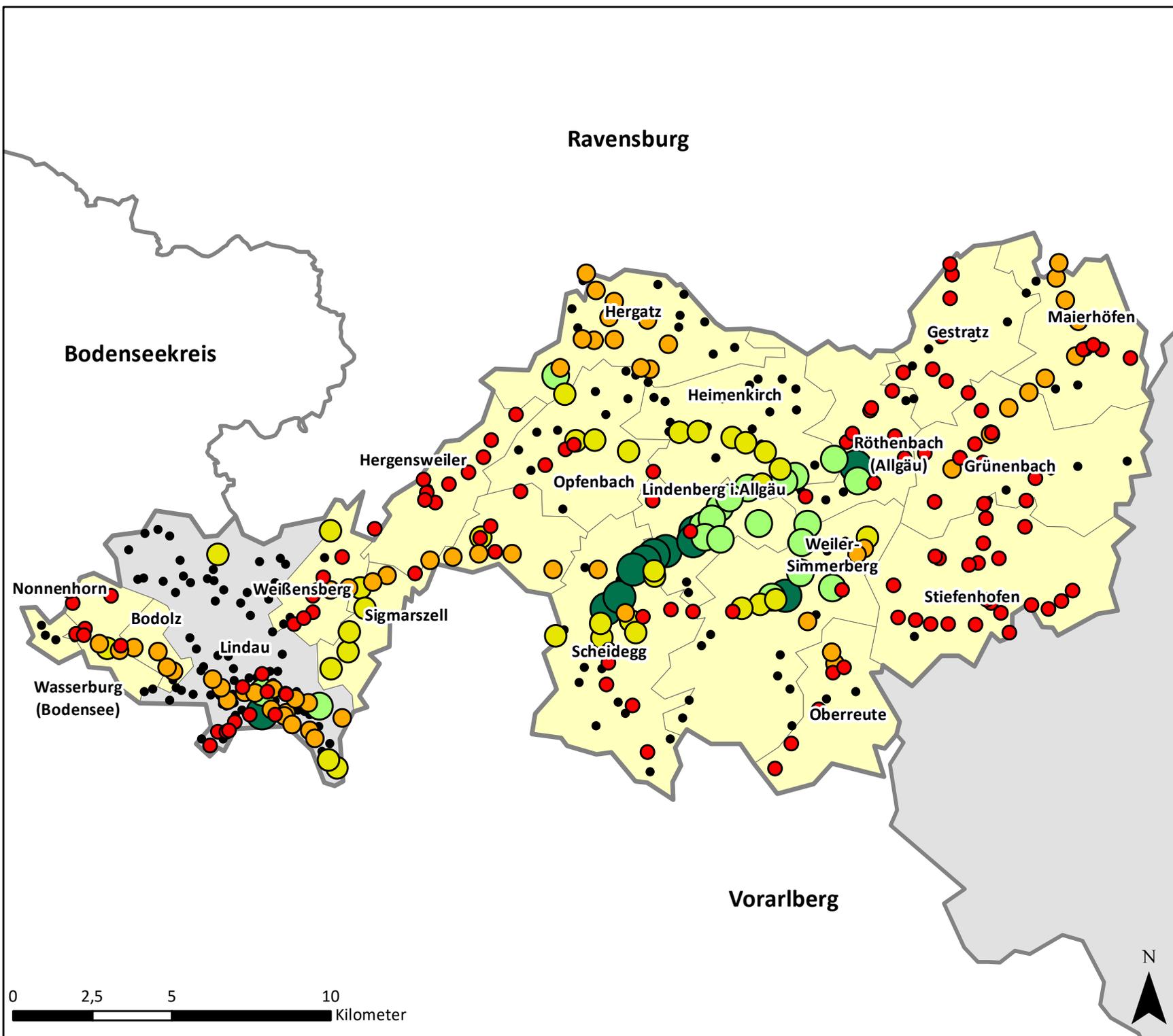
Fahrtenangebot im ÖPNV Mo-Fr Ferien

(ohne Stadtbus Lindau)

Fahrplan 2020

Anzahl Fahrtenpaare je Haltestelle

- keine Bedingung laut Fahrplan
- bis 5 Fahrtenpaare
- < 5 bis 10 Fahrtenpaare
- < 10 bis 15 Fahrtenpaare
- < 15 bis 30 Fahrtenpaare
- > 30 Fahrtenpaare



- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 20

Quelle: Fahrplanbuch

Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)

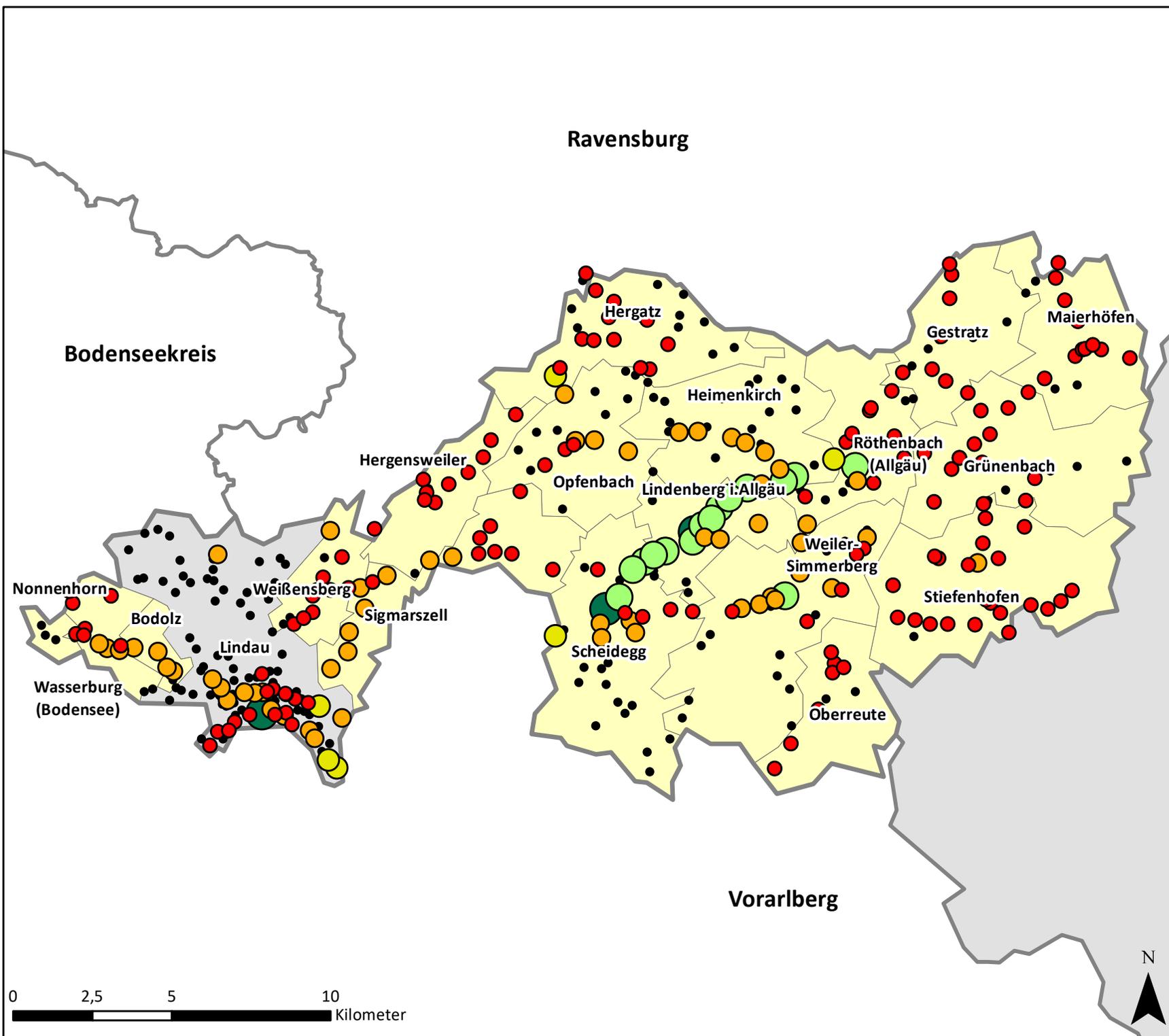
Fahrtenangebot im ÖPNV Samstag

(ohne Stadtbus Lindau)

Fahrplan 2020

Anzahl Fahrtenpaare je Haltestelle

- keine Bedingung laut Fahrplan
- bis 5 Fahrtenpaare
- < 5 bis 10 Fahrtenpaare
- < 10 bis 15 Fahrtenpaare
- < 15 bis 30 Fahrtenpaare
- > 30 Fahrtenpaare



- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 21

Quelle: Fahrplanbuch

Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)

Fahrtenangebot im ÖPNV Sonntag

(ohne Stadtbus Lindau)

Fahrplan 2020

Anzahl Fahrtenpaare je Haltestelle

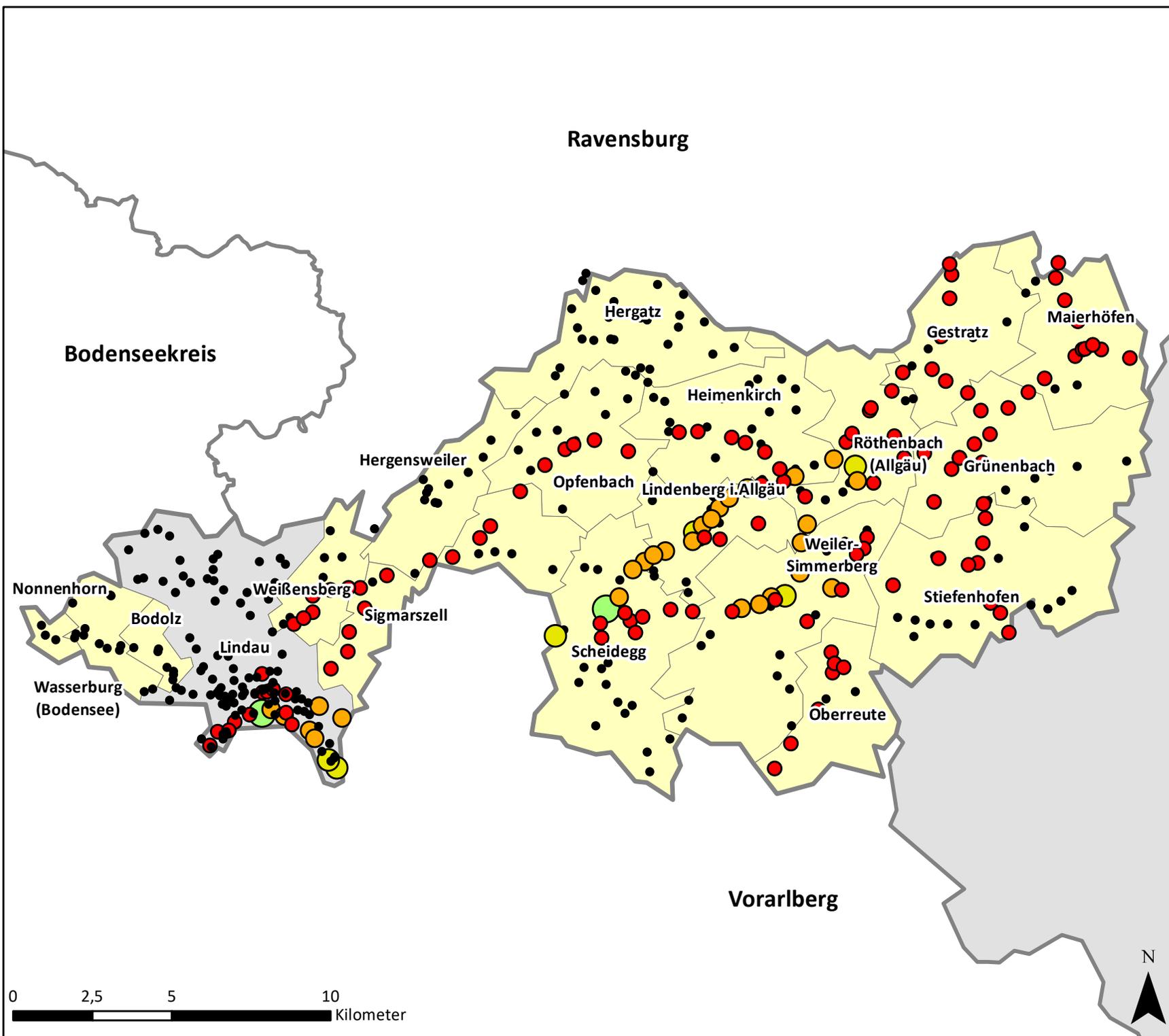
- keine Bedingung laut Fahrplan
- bis 5 Fahrtenpaare
- < 5 bis 10 Fahrtenpaare
- < 10 bis 15 Fahrtenpaare
- < 15 bis 30 Fahrtenpaare
- > 30 Fahrtenpaare

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

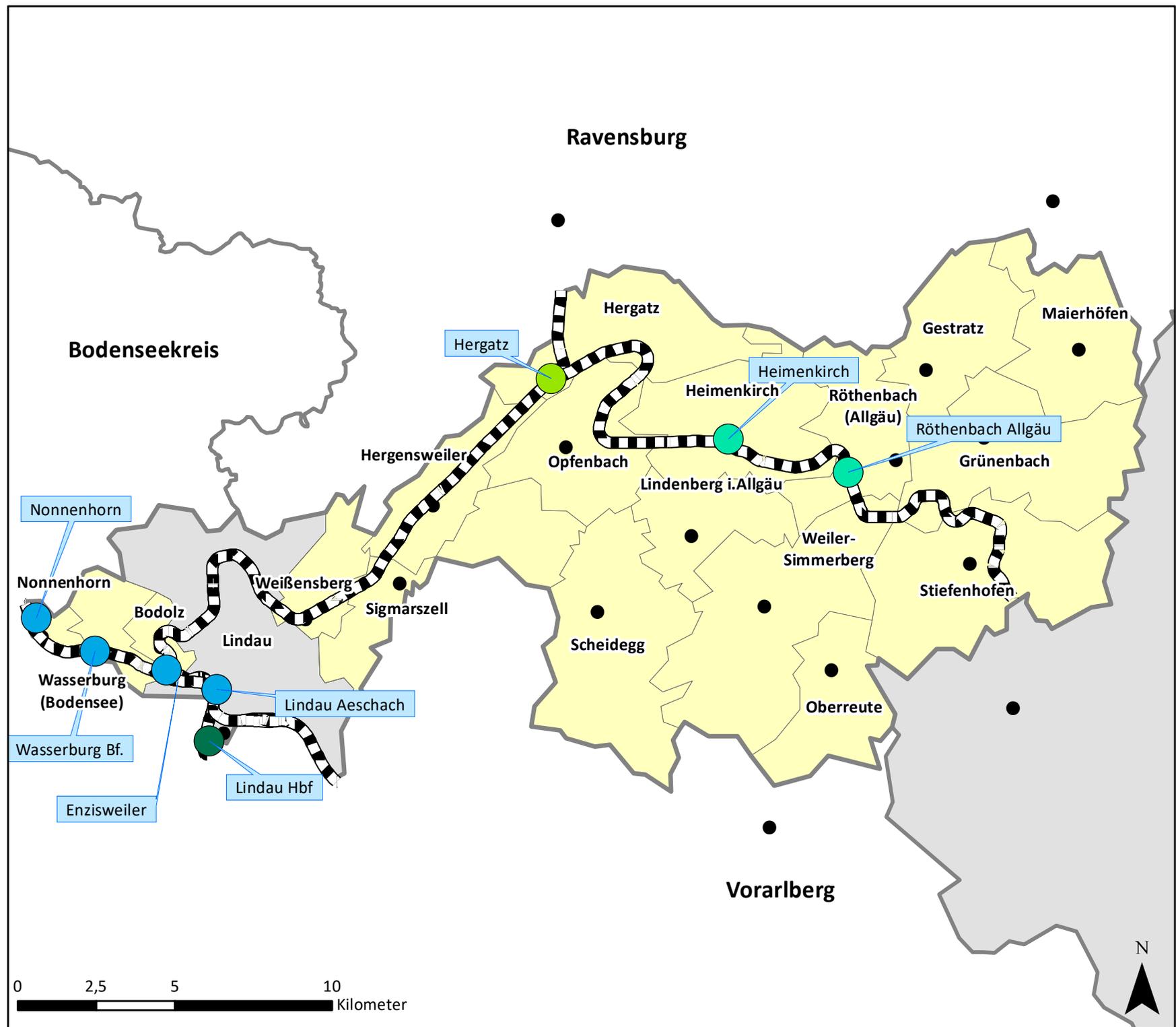
Karten-Nr.: 22

Quelle: Fahrplanbuch

Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)



Fahrtenangebot im SPNV Mo-Fr



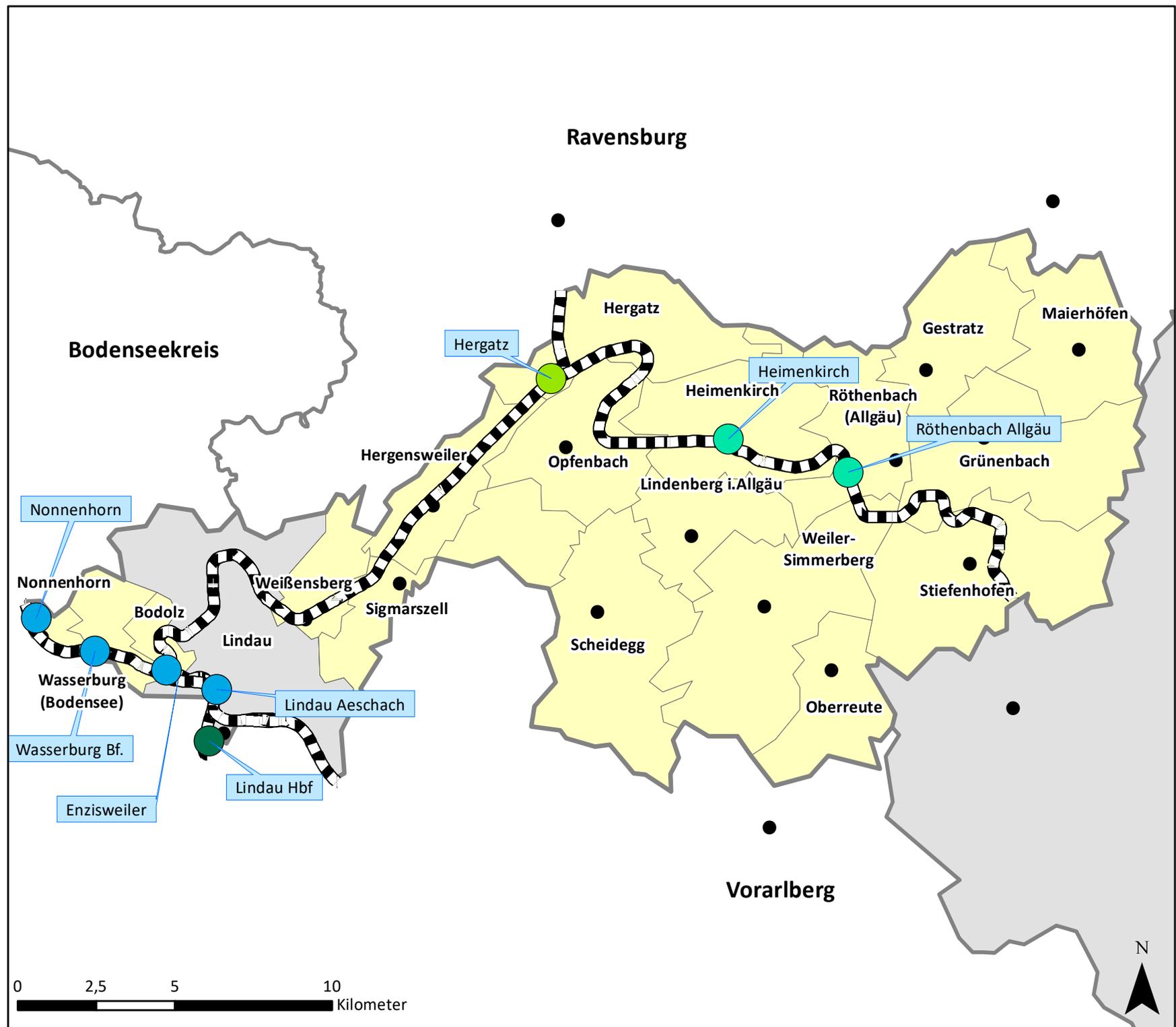
- Takt
- 15-min-Takt
 - 30-min-Takt/
15-min-Takt zu Stoßzeiten
 - 60-min-Takt
mit zweistündiger Verdichtung
 - 60-min-Takt

Schienennetz

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 23
Quelle: Fahrplanheft (Stand:2020)

Fahrtenangebot im SPNV Samstag und Sonntag



- Takt
- 15-min-Takt
 - 30-min-Takt/
15-min-Takt zu Stoßzeiten
 - 60-min-Takt
mit zweistündiger Verdichtung
 - 60-min-Takt

Schienennetz

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 24
Quelle: Fahrplanheft (Stand:2020)

4.2.4 Information und Tarifsystem

Der Landkreis Lindau (Bodensee) ist am 1. Januar 2018 dem Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo) beigetreten. Informationen zu Tarifen, Fahrscheinen, Fahrtmöglichkeiten und Fahrpläne können über www.bodo.de sowie mit der bodo-Fahrplan-APP bezogen werden.

Durch den Beitritt zum Verkehrsverbund existiert ein gemeinsames Tarifangebot für den gesamten Landkreis und die benachbarten Landkreise Ravensburg und Bodenseekreis. Der bodo-Tarifzonenplan ist in Abbildung 25 dargestellt.

Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Lindau (Bodensee)

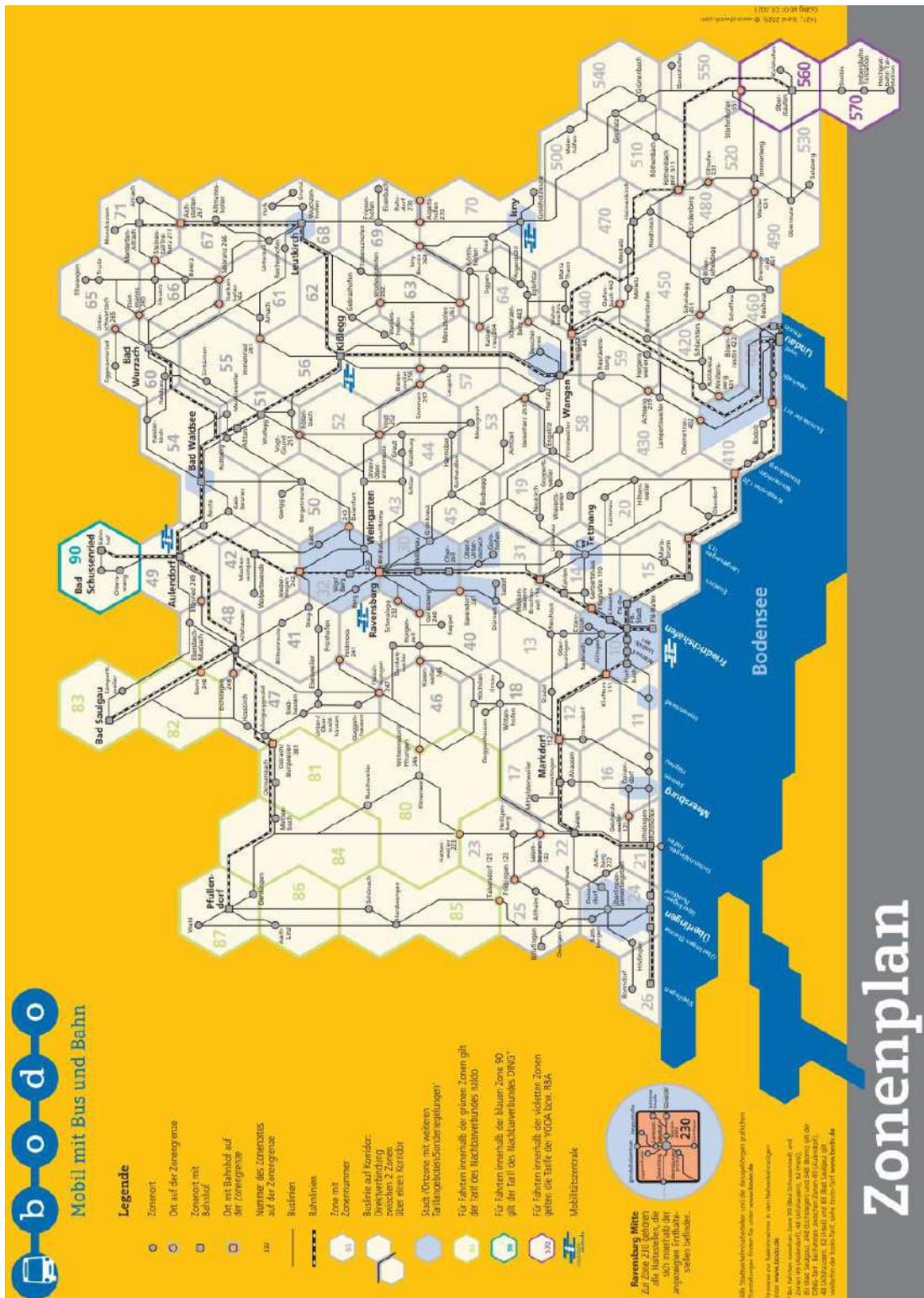


Abbildung 25 bodo-Tarifzonenplan (Stand 2020)

5 Schwachstellenanalyse und Bewertung

Auf Basis der bereits dargestellten Bestandsaufnahme wurde für den ÖPNV im Landkreis Lindau (Bodensee) geprüft, inwieweit die umfassende Schwachstellenanalyse aus dem letzten Nahverkehrsplan von 2011 zu aktualisieren und modifizieren ist.

Als Referenzgrößen für die Durchführung der Schwachstellenanalyse von 2011 wurden Kriterien festgesetzt, die sich insbesondere an der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern orientieren. Diese besteht seit dem Jahr 1998, somit sind die Kriterien nach wie vor aktuell.

Im ÖPNV-Angebot im Landkreis haben sich in den letzten zehn Jahren ebenfalls keine signifikanten Änderungen ergeben. Die größte Änderung stellt die Neukonzeption der Linie 21 („Seelinie“) und der Ausbau der Linie 18 Lindau – Lindenberg dar.

Im Folgenden wird eine Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse aufgeführt. Zu den verschiedenen Aspekten erfolgen kurze Einschätzungen zu Aktualität und ggf. Handlungsbedarf.

5.1 Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse

Die zentralen Ergebnisse der Schwachstellenanalyse werden im Anschluss kurz zusammengefasst. Anhang 7 enthält zusätzlich für alle Ortsteile mit über 200 Einwohnern im Landkreis Lindau (Bodensee) eine detaillierte Analyse der Einhaltung der Richt- und Grenzwerte für die Bedienungshäufigkeit gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung. Auf eine vergleichbare Darstellung für die Reisezeiten wurde verzichtet, da die entsprechenden Richtwerte vollständig eingehalten werden.

5.1.1 Räumliche Verfügbarkeit

Die Erreichbarkeit der nächsten ÖPNV-Haltestelle im Landkreis Lindau (Bodensee) ist insgesamt als sehr gut zu bewerten. Es bestehen keine nennenswerten Defizite.

Anmerkung:

Da die Zahl der Haltestellen seit 2011 nicht gesunken ist, sind die Aussagen aktuell.

5.1.2 Zeitliche Verfügbarkeit

An Schultagen:

Die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots kann als gut bis sehr gut beurteilt werden. Kleinere Defizite bestehen mit Ausnahme von Niederstauferen ausschließlich in Ortsteilen mit weniger als 500 Einwohnern.

An schulfreien Tagen:

Da größere Angebotsdefizite weitgehend auf kleinere Orte und Ortsteile beschränkt sind, kann die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots an schulfreien Tagen im Landkreis Lindau (Bodensee) insgesamt noch als befriedigend beurteilt werden. Angebotslücken bestehen vor allem in den Gemeinden Gestratz, Grünenbach, Hergatz, Hergensweiler und Sigmarszell.

Am Wochenende:

Die Angebotssituation am Wochenende ist sehr uneinheitlich. Während in Orten und Ortsteilen mit SPNV-Anbindung oder Anbindung an den Stadtbus Lindau sowie in Lindenberg und Scheidegg ein regelmäßiges Fahrtenangebot besteht, verfügen unter anderem die Gemeinden Hergatz, Hergensweiler und Sigmarszell sowie hauptsächlich kleinere Ortsteile in verschiedenen Gemeinden nur über ein Minimalangebot bzw. in Einzelfällen kein Angebot.

Anmerkung:

Die Mängel in der zeitlichen Verfügbarkeit sind nach wie vor festzustellen, da seit dem letzten Nahverkehrsplan im Jahr 2011 keine umfangreichen Fahrplanänderungen vorgenommen wurden. Diese werden jedoch teilweise durch das neue ÖPNV-Konzept behoben. Defizite finden sich dann voraussichtlich fast ausschließlich in Ortsteilen, die nur von 3-stelligen Linien (weitgehend Schülerverkehr) bedient werden.

5.1.3 Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Gemeindehauptorte:

Die Erreichbarkeit der Gemeindehauptorte kann insgesamt als sehr gut beurteilt werden. Defizite bestehen lediglich bei der Fahrtenhäufigkeit ab Ebratshofen, Lindenau und Scheffau.

Nächste zentrale Orte:

Hinsichtlich der Reisezeiten in die untersuchten zentralen Orte bestehen keine Defizite. Allerdings gibt es nur ein geringes Fahrtenangebot von Ebratshofen nach Isny sowie teilweise aus den Gemeinden Hergensweiler und Weißensberg nach Schlachters. Insgesamt kann die Erreichbarkeit der untersuchten zentralen Orte aber als gut bis sehr gut bewertet werden.

Mittelzentren:

Lindau (Bodensee):

Die Erreichbarkeit von Lindau (Bodensee) ist für die Gemeinden, die diesem Mittelzentrum zugeordnet sind, insgesamt als gut bis sehr gut zu beurteilen. Während bei den Fahrzeiten keine Defizite bestehen, ist die Fahrtenhäufigkeit vor allem in der Gemeinde Sigmarzell relativ gering.

Lindenberg im Allgäu:

Die Erreichbarkeit von Lindenberg ist insgesamt als gut einzustufen. Schwachstellen beschränken sich auf die Fahrtenhäufigkeit vor allem im Bereich der VG Argental/Stiefenhofen und der Scheidegger Ortsteile Lindenau und Scheffau.

Anmerkung:

Die Mängel in der Erreichbarkeit übergeordneter Orte sind nach wie vor festzustellen, da seit dem letzten Nahverkehrsplan im Jahr 2011 keine umfangreichen Fahrplanänderungen vorgenommen wurden. Diese sind nach Umsetzung des Maßnahmenkonzepts erneut zu prüfen, da Defizite zur Erreichbarkeit übergeordneter Orte oftmals durch Maßnahmen zur Fahrtenhäufigkeit behoben werden.

5.1.4 Erreichbarkeit der Schulen

Die Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen im Landkreis Lindau (Bodensee) zu Schulbeginn sowie die Rückfahrtmöglichkeiten nach der 6., 8. und 10. Stunde sind insgesamt als weitgehend sehr gut zu beurteilen. Kritisch zu betrachten ist in erster Linie die frühe Ankunftszeit der Schüler aus Weiler in Lindenberg, während ansonsten lediglich kleinere Schwachstellen zu erkennen sind. Optimierungsbedarf besteht hier in erster Linie bei der Anbindung des oberen Landkreises an das Berufliche Schulzentrum Lindau (Bodensee) sowie auf einzelnen Relationen im Bereich des Argental.

Anmerkung:

Das Mobilitätskonzept enthält Festlegungen zur Schülerbeförderung. Diese Qualitätsstandards sind im Maßnahmenkonzept festzuhalten und in der Folge umzusetzen. Anschließend sollte eine neue Bewertung der Erreichbarkeit von Schulen vorgenommen werden.

5.1.5 Erreichbarkeit von Freizeitzielen

Die Erreichbarkeit wichtiger Freizeitziele ist allgemein zufriedenstellend bis gut. Schwachstellen bestehen unter anderem bei der Erreichbarkeit des Naturschutzgebiets Eistobel in den Ferien sowie an Wochenenden und bei der Erreichbarkeit der Freizeitanlage Opfenbach an Sonntagen (siehe Anmerkung Kap. 5.1.3)

5.1.6 Anschlüsse

Regionalbus - SPNV:

Unter Berücksichtigung der bestehenden Rahmenbedingungen im SPNV ist die Anschlusssituation zwischen den Regionalbuslinien und Nahverkehrszügen insgesamt positiv zu bewerten. Bei Veränderungen der Rahmenbedingungen sollten vor allem Optimierungsmöglichkeiten für die Anschlüsse auf den Relationen Weiler – Lindau und Argental – Lindau geprüft werden.

Regionalbus - Regionalbus:

Die Anschlusssituation zwischen den verschiedenen Regionalbuslinien ist insgesamt als weitgehend sehr gut anzusehen. Möglichkeiten zur Anschlussoptimierung sollten vorrangig für die Relationen

Lindenberg – Argental (in Röthenbach Bahnhof) sowie Weiler – Lindau (in Lindenberg) geprüft werden.

Anmerkung:

Das Mobilitätskonzept enthält Festlegungen zur Abstimmung zwischen Bus und Bahn. Eine Optimierung ist insbesondere auf den zukünftigen Hauptlinien des Landkreises sinnvoll, da diese die Strecken im Taktverkehr bedienen werden. Eine neue Bewertung der Anschlüsse sollte im Anschluss erfolgen.

5.1.7 Merkbarkeit des Angebots

Angesichts der hohen Bedeutung des Schülerverkehrs ist die Merkbarkeit des Angebots insgesamt weitgehend positiv zu beurteilen, da auf vielen bedeutenden Linien ganztägig oder zumindest zeitweise ein getaktetes Angebot besteht. Kritisch zu bewerten ist vor allem die mangelnde Übersichtlichkeit des Angebots der RBI-Linien sowie teilweise der Linie 18.

5.1.8 Tarifsituation

Die Tarifsituation im Landkreis Lindau (Bodensee) war bis 2018 durch unterschiedliche Tarife gekennzeichnet.

Anmerkung:

Der Landkreis ist im Jahr 2018 dem Bodo-Verkehrsverbund beigetreten, sodass die Bewertung der Tarifsituation als veraltet angesehen werden muss. Insbesondere hinsichtlich Berücksichtigung landkreisspezifischer Randbedingungen und der Anerkennung von Gästekarten wird hier Optimierungsbedarf gesehen. Ausführungen dazu finden sich in Kap. 8 und 10.

6 Barrierefreiheit

Nach dem Personenbeförderungsgesetz hat der Nahverkehrsplan gemäß §8 Abs.3 PBefG [3] die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Anforderung gilt nicht nur in baulicher Hinsicht, sondern bezieht sich auch auf alle infrastrukturellen und informativen Bereiche des ÖPNV-Angebotes. Die genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Rahmen des Nahverkehrsplanes ist somit zunächst festzulegen, welche Mindestkriterien zur Herstellung der Barrierefreiheit einzuhalten sind. Hierfür gelten folgende Festlegungen.

- **Fahrzeuge**

- Einsatz von Niederflurfahrzeugen (Fahrzeuge mit niedrigem und stufenlosem Fahrgasteinstieg und teilweise niederflurigem Bereich im Innenraum) oder Fahrzeugen mit mindestens gleichwertigen Standards.
- Kneeling (rechtsseitiges Absenken des Busses) ist nicht zwingend erforderlich, aber anzustreben

- **Haltestellen:**

- Die Vorzugsform ist ein Haltestellenkap oder eine Haltestelle am Fahrbahnrand (ohne Parkmöglichkeiten im Haltestellenbereich) mit einem farblich hell abgesetzten Hochbord mit möglichst reifenschonender Oberfläche.
- Bei neuen bzw. von Umbaumaßnahmen betroffenen Haltestellen soll die Bordhöhe mindestens 18 cm betragen, besser jedoch 21 cm, sofern die Haltestelle geradlinig anfahrbar ist.
- Zudem sollten möglichst taktile Leitstreifen für Sehbehinderte vorhanden sein (unter Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten) mit einer hindernisfreien Freifläche von mindestens 1,80 m.

- **Zu- und Abwegung:**
 - In der Zu-/Abwegung im Haltestellenumfeld sowie an der Steigung zur Haltestelle soll die Längsneigung maximal 6% betragen.
 - Die nutzbare Breite der Wege soll mindestens 1,20 m betragen, Stufen sollen nicht höher als 3 cm sein.
 - Eine ausreichende freie Bewegungsfläche für Rollstuhlfahrer an der Zuwegung und Steigung zur Haltestelle ist zu gewährleisten.
 - Im Umfeld einer Haltestelle sollen keine Radwege auf dem Verkehrsweg am Bussteig, auf der Wartefläche sowie zwischen Bussteig und Wartefläche verlaufen.
 - Der gesamte Haltestellenbereich ist vom Winterdienst zu räumen (Zuständigkeit bei Gemeinden bzw. Straßenbaulastträgern).

- **Fahrgastinformation:**
 - Fahrgastinformationen sind barrierefrei auszugestalten (z.B. Homepage, mobile Informationssysteme, Fahrplanhefte, Fahrkartenautomaten).

- **Betriebliche Organisation:**
 - Schulung des Fahr- und Servicepersonals
 - Regelmäßige Wartungs- und Reinigungsarbeiten sowie Winterdienst.

Auch wenn der Ausbau der Bahnhöfe/Haltestellen nicht dem Landkreis Lindau (Bodensee) unterliegt, sollte dennoch auch für die Bahnhöfe/Haltestellen der barrierefreie Ausbau weiterverfolgt werden (siehe Karte 25).

Der Fahrstil der Fahrer sollte zudem den Bedürfnissen beeinträchtigter Personen gerecht werden. Relevante Informationen für Mobilitätsbeeinträchtigte sollen in die Informationsmedien aufgenommen, das Aufsichts- und Fahrpersonal soll dementsprechend sensibilisiert und geschult werden (vgl. oben).

Für den Landkreis Lindau (Bodensee) gilt die im Personenbeförderungsgesetz festgehaltene Zielsetzung der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum Januar 2022 mit den oben genannten Anforderungen. Im Zuge baulicher Veränderungen (bei Umbau-/Neubaumaßnahmen) ist grundsätzlich die vollständige Barrierefreiheit herzustellen.

Ansonsten werden aber folgende Ausnahmen von den Grundsätzen zur Barrierefreiheit festgelegt und begründet:

- **Fahrzeuge**

- Die für die Fahrzeuge nachfolgend genannten Ausnahmen gelten nicht, wenn bei der betroffenen Linie ein nachweislicher Bedarf seitens mobilitätseingeschränkter Fahrgäste besteht.
- Bei Fahrten, die nur an Schultagen verkehren, sind auch nicht-barrierefreie Busse (Überlandlinienbusse ohne Hublift oder Reisebusse) für die Fahrgastbeförderung zulässig. Dies wird deshalb als Ausnahme zugelassen, weil z.T. im Schülerverkehr gesonderte Fahrdienste für Mobilitätseingeschränkte angeboten werden und zudem hierdurch höhere Sitzplatzkapazitäten bei längeren Überlandfahrten im Schülerverkehr gewährleistet werden können.
- Einzelne Verstärkerfahrten, die lediglich aus Kapazitätsgründen zusätzlich und zeitlich parallel zu den im Fahrplan enthaltenen Fahrten durchgeführt werden, müssen ebenfalls nicht den Anforderungen an die Barrierefreiheit gerecht werden.
- Bei Bedarfsverkehren.

- **Haltestellen**

- Die nachfolgend definierten Ausnahmen bei der Barrierefreiheit sollen die Verhältnismäßigkeit des notwendigen Einsatzes von Investitionsmitteln gewährleisten, sie gelten aber nicht, wenn ein nachweislicher Bedarf seitens mobilitätseingeschränkter Fahrgäste besteht. Zudem sind alle Haltestellen, bei denen ausnahmsweise nicht die Barrierefreiheit herzustellen ist, zu benennen und aufzulisten.

- Haltestellen ohne vorhandenen, befestigten Gehweg müssen nicht über Hochborde verfügen.
- In Ortsteilen bis 1.000 Einwohnern gilt, dass bei Vorhandensein von mehreren Haltestellen die barrierefreie Ausstattung von mindestens einer (zentralen) Haltestelle ausreicht.
- Bestehende Hochborde mit 16 cm Höhe können akzeptiert werden, sofern es sich nicht um eine zentrale Haltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen, um eine Haltestelle in direkter Nähe zu relevanten Einrichtungen für Mobilitätseingeschränkte handelt oder Umbaumaßnahmen im Haltestellenbereich durchgeführt werden.

Die Realisierung dieser Grundsätze zur Barrierefreiheit fällt nicht nur in den Aufgabenbereich des Landkreises, sondern ebenso sind auch die Verkehrsunternehmen und Gemeinden sowie Straßenbaulastträger angesprochen, die genannten Anforderungen bestmöglich umzusetzen. Grundsätzlich fällt dem Landkreis jedoch die Aufgabe zu, darauf hinzuwirken, dass eine Umsetzung der genannten Ziele möglichst umfassend erfolgt.

Kurzfristig ist eine vollständige Umsetzung dieser Anforderungen nicht möglich. Daher muss zunächst vorrangig darauf geachtet werden, bei der Einrichtung neuer Haltestellen, beim Umbau bestehender Haltestellen oder der Beschaffung neuer Fahrzeuge diese Grundsätze zu berücksichtigen und die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Bei bestehenden Haltestellen sollen in erster Priorität stark frequentierte Haltestellen sowie Haltestellen im Umfeld relevanter Einrichtungen für Mobilitätsbehinderte (z.B. Altenheime) und Haltestellen mit aktuellem Bedarf barrierefrei umgebaut werden.

Für die Umsetzung im Einzelnen gelten folgende Prioritätenstufen:

1. Priorität: Haltestellen in zentralen Bereichen (Ortszentren, Schulen, Bahnhöfen/Haltepunkten, wichtige Umsteigepunkte), an öffentlich zugänglichen Einrichtungen (Einkaufs- und Ärztezentren, Veranstaltungsorte) sowie in der Nähe von Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen
2. Priorität: Haltestellen in dicht besiedelten Wohngebieten und größeren bedeutenden Ortsteilen

3. Priorität: Haltestellen in dünn besiedelten Wohngebieten, kleineren Ortsteilen oder in Bereichen ohne barrierefreie Zu- und Abwegung sowie Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist

4. Priorität: Haltestellen in Orten und Ortsteilen unter 200 Einwohnern sowie ausschließlich von Bedarfsverkehren bediente Haltestellen.

Über diese generellen Prioritätenstufen hinaus gilt für den Fall, wenn Haltestellen im Bereich ohnehin anstehender Straßenbaumaßnahmen liegen, die Herstellung der Barrierefreiheit aus Effizienzgründen im Rahmen dieser Straßenbaumaßnahmen erfolgen sollte, unabhängig von der Einstufung der jeweiligen Haltestelle in eine ggf. niedrigere Prioritätenstufe.

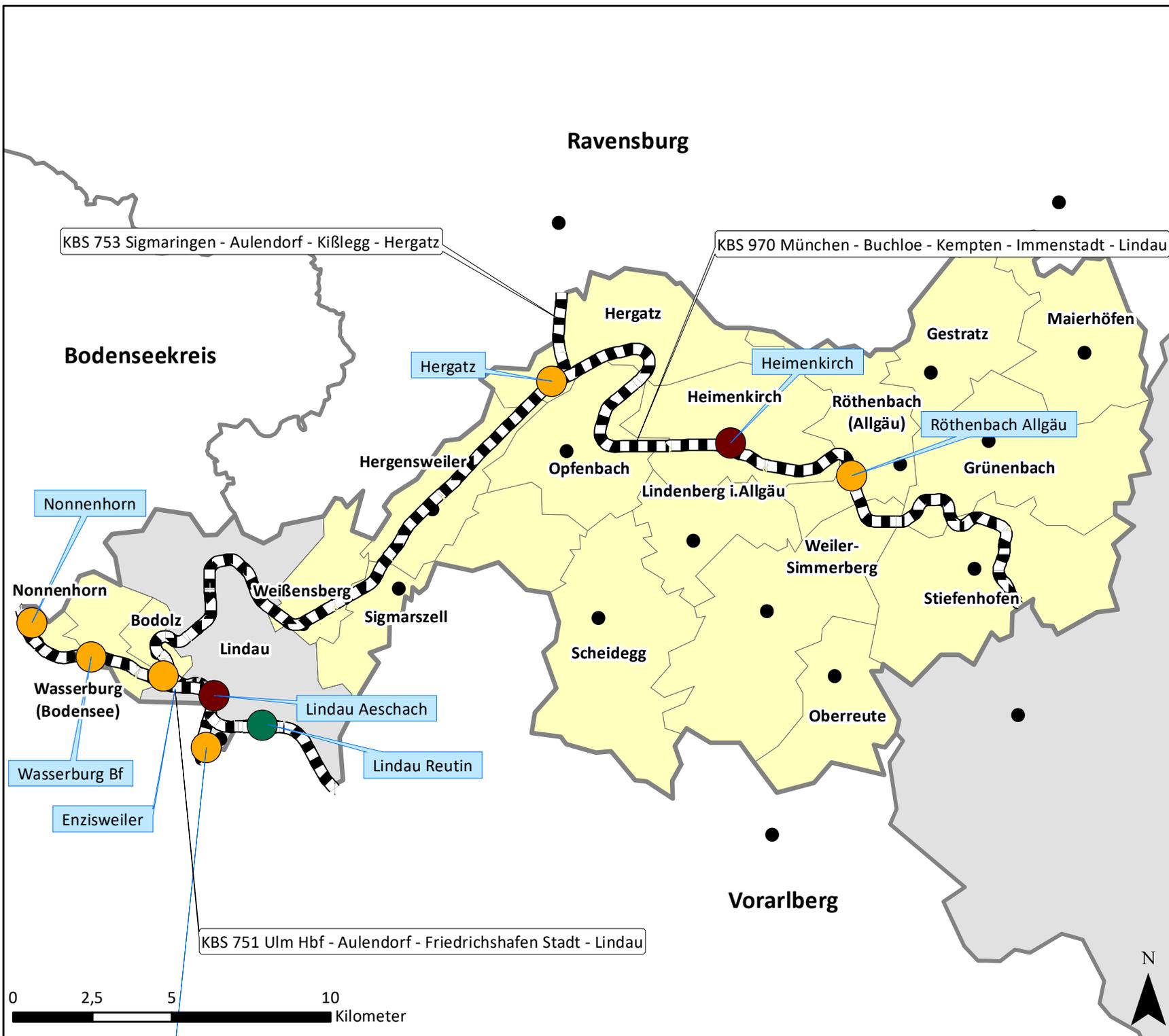
Die Umsetzung der Barrierefreiheit an Haltestellen obliegt den jeweiligen Straßenbaulastträgern und Gemeinden. Um die Ziele der Barrierefreiheit stufenweise zu erreichen, ist die Erstellung konkreter Stufenpläne durch die Straßenbaulastträger und Gemeinden zu empfehlen, ggf. mit prozentualen Quoten und einer Priorisierung der Haltestellen.

Barrierefreiheit im SPNV

Auch wenn der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und damit auch die Bahnhöfe/Haltepunkte nicht unmittelbar Teil des Nahverkehrsplanes sind, so ist für den Fahrgast doch das Gesamtangebot aus ÖPNV und SPNV für die Nutzung relevant. Daher erfolgte für alle Bahnhöfe/Haltepunkte im Landkreis Lindau (Bodensee) auf Basis der BEG-Stationsdatenbank [14] (Stand 2020, eigene Aktualisierung) eine Auswertung der Barrierefreiheit.

Die Ergebnisse sind in Karte 25 dargestellt.

Barrierefreiheit an den Bahnhöfen



- Barrierefreiheit
- Station vollständig barrierefrei
 - Station z.T. barrierefrei
 - Weg zum Bahnsteig barrierefrei
 - Bahnsteige nur mit Bahnpersonal erreichbar
 - Station nicht barrierefrei

Schienennetz

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 25
 Quelle: BEG Stationsdatenbank, eigene Aktualisierung
 Nahverkehrsplan
 Landkreis Lindau (Bodensee)



7 Voraussichtliche Entwicklungen und Planungen

In den vorangegangenen Kapiteln wurde für den Landkreis Lindau (Bodensee) eine umfassende Bestandsaufnahme vorgenommen, eine gültige Schwachstellenanalyse und Bewertung des ÖPNV wurde im letzten Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2011 vorgenommen. Um jedoch den ÖPNV in die Zukunft gerichtet planen zu können, bedarf es neben der Analyse der aktuellen Situation auch der Informationen über zukünftige Entwicklungen, soweit diese bereits absehbar sind. Diesbezüglich sind die Aussagen im Landesentwicklungsprogramm Bayern [4], im Regionalplan Allgäu [6] sowie im Gesamtverkehrsplan Bayern [15] zu sichten. Planungen im SPNV und der benachbarten Aufgabenträger können dem Schienennahverkehrsplan [16] und den Nahverkehrsplänen der benachbarten Landkreise Oberallgäu, Ravensburg und des Bodenseelandkreises entnommen werden. Für die Einwohner-Entwicklung im Landkreis Lindau (Bodensee) wurde die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung des statistischen Landesamts für Bayern bis 2031 herangezogen [8].

7.1 Planungen benachbarter Aufgabenträger und weitere verkehrsbedeutsame Entwicklungsplanungen

Im aktuellen Nahverkehrsplan des Bodenseekreises finden sich keine Festlegungen zu landkreisüberschreitendem Verkehr mit dem Landkreis Lindau (Bodensee).

Der Nahverkehrsplan Oberallgäu wurde im Jahr 2018 fortgeschrieben, dort werden Angebotsverbesserungen im Umlandverkehr des Marktes Oberstaufen gefordert durch den Ausbau der Erreichbarkeit von Oberstaufen aus den angrenzenden Gebieten des Landkreises Lindau.

Der Nachbarlandkreis Ravensburg schreibt seinen Nahverkehrsplan derzeit fort.

Aktuell wird ein ÖPNV-Konzept „Grenzüberschreitender Busverkehr“ erstellt, das von den Landkreisen Lindau (Bodensee), Oberallgäu und dem unteren Rheintal in Auftrag gegeben wurde. Ziel ist eine bessere Abstimmung zwischen den drei „isoliert“ geplanten Bussystemen und eine bessere Marktstellung des ÖPNV über die Grenzen hinaus. Insbesondere soll auch die Schnittstelle zwischen dem Landbus Unterland und den Bussystemen im Landkreis Lindau (Bodensee) verbessert werden.

Im **Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013** [5] und der **Teilfortschreibung Landesentwicklungsprogramm Bayern 2018** [4] werden neben der Definition der Gebietskategorien, der zentralen Orte und Siedlungsschwerpunkte sowie der Entwicklungsachsen zum Thema Verkehr im Allgemeinen, ÖPNV und Schienenverkehr lediglich Aussagen allgemeiner und nicht regionsspezifischer Art

gemacht. Im ländlichen Raum ist eine leistungsfähige Verkehrserschließung von großer Bedeutung. Weiterhin wird erwähnt, dass das Angebot im ÖPNV im ländlichen Raum an die äußeren Rahmenbedingungen (demographischer Wandel mit Rückgang der Schülerzahlen und Zunahme der Zahl der älteren Personen) angepasst werden soll. Weiter heißt es „*Die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen und in stark frequentierten Tourismusgebieten sollen insbesondere durch die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs verbessert werden*“.

Die Fortschreibung des Kapitels IV Technische Infrastruktur des **Regionalplans Region Allgäu [6]** enthält folgende für den Nahverkehrsplan relevanten Festlegungen:

Zu 1.1 Öffentlicher Personennahverkehr

- (G) Der flächendeckende öffentliche Personennahverkehr soll in allen Nahverkehrsräumen insbesondere im Hinblick auf Taktverkehre, abgestimmte Anschlüsse und eine einheitliche Tarifierung ausgebaut werden.
- (Z) Dabei sind vor allem die Verbindungen zwischen den Gemeinden der Verflechtungsbereiche und den zentralen Orten – insbesondere zu den Oberzentren der Region sowie zu den zentralen Orten der Nachbarregionen – zu verbessern.
- (Z) Der sonstige Personennahverkehr ist mit dem vorhandenen Schienenverkehr zu einem integrierten Verkehrsangebot zusammenzuführen.
- (G) An geeigneten Standorten sollen Mobilitätsdreh scheiben geschaffen werden.

Der **Gesamtverkehrsplan Bayern 2002 [15]** trifft u.a. Aussagen zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens, zu allgemeinen verkehrspolitischen Zielen, zum Umweltschutz und zum Güterverkehr. Außerdem werden Finanzierungsfragen des ÖPNV sowie technische Umsetzungsmöglichkeiten dargelegt. Auf den Landkreis Lindau (Bodensee) bezogen ergeben sich keine ÖPNV-relevanten Aussagen.

Planungen im SPNV können dem zum Zeitpunkt der Bearbeitung aktuellen **Schienennahverkehrsplan 2003-2005 [16]** entnommen werden. Dieser trifft außer allgemeinen Aussagen zu den Punkten Qualität im SPNV, kontinuierliche Zielüberprüfung, Schieneninfrastruktur und Fahrzeuge sowie Finanzierung keine konkreten Aussagen zum Landkreis Lindau (Bodensee).

7.2 Verkehrsprognose für den MIV und ÖPNV

Auf kommunaler Ebene liegen für die Gemeinden im Landkreis Lindau (Bodensee) keine Daten zu Verkehrsprognosen für den MIV und ÖPNV vor. Daher muss auf allgemeine Prognosen wie beispielsweise des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zurückgegriffen werden.

Die Prognosen zu den aktuell gültigen Verkehrs(wege)plänen müssen als veraltet eingeordnet werden. Aktueller ist die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 zu sehen [17]. Hier wird ein Anstieg der Verkehrsleistung des Personenverkehrs (in Mrd. Pkm) von 2010 bis 2030 um gut 19 % für den Eisenbahnverkehr erwartet. Dadurch erhöht sich der Modal-Split-Anteil des Eisenbahnverkehrs in Bezug auf die Verkehrsleistung um 0,4% auf 7,9%. Dies ist auf die Angebotsverbesserungen aufgrund des Ausbaus des Schienennetzes im Nah- und Fernverkehr zurückzuführen.

Für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) wird ein Anstieg der Verkehrsleistung des Personenverkehrs (in Mrd. Pkm) von 2010 bis 2030 um 6 % erwartet. Jedoch sinkt der Modal-Split-Anteil des ÖSPV um 0,4% auf 6,6%.

7.3 Einwohnerprognose und demographische Entwicklung

Nach den Daten des statistischen Landesamtes wird die Bevölkerung im Landkreis Lindau (Bodensee) inkl. der Stadt Lindau von 2017 bis 2031 leicht um 0,1 % von knapp 81.200 auf rund 81.700 Einwohner ansteigen. Mit dem größten relativen Zuwachs ist demnach in den Gemeinden Maierhöfen (8,2%), Hergensweiler (4,8%) und Heimenkirch (3,6%) zu rechnen. Dagegen ist in den Gemeinden Oberreute (-9,1%), Nonnenhorn (-5,2%) und Wasserburg (Bodensee) (-2,1%) von der stärksten negativen Bevölkerungsentwicklung auszugehen. Insgesamt sind in lediglich vier Gemeinden im Landkreis Bevölkerungsrückgänge zu erwarten, von denen zwei der Kategorie „stabil“ zugeordnet werden können (Karte 26).

Differenziert betrachtet zeigt sich (siehe Karte 27 bis Karte 30), dass insbesondere die Bevölkerungsgruppe der über 65-jährigen in allen Gemeinden des Landkreises stark zunehmen wird. Auch der Anteil der Gruppen der unter 18-jährigen steigt voraussichtlich in den meisten Gemeinden an, wobei in einzelnen Gemeinden im südwestlichen und nördlichen Landkreis sowie in Oberreute teilweise auch negative Entwicklungen zu erwarten sind. Anders sieht es wiederum bei der Altersklasse 18 bis unter 40-jährige aus, für die in allen Gemeinden eine teils starke Abnahme prognostiziert wird. Ein tendenziell ähnliches Bild zeigt sich auch bei der Prognose für die Altersgruppe der 40 bis unter 65-

jährigen, bei der die Bevölkerung voraussichtlich moderat bis stark abnehmen wird. Somit kann festgehalten werden, dass die Bevölkerung entsprechend dem allgemeinen demographischen Trend altert, die Geburtenrate aber im (deutschlandweiten) Vergleich relativ stabil ist.

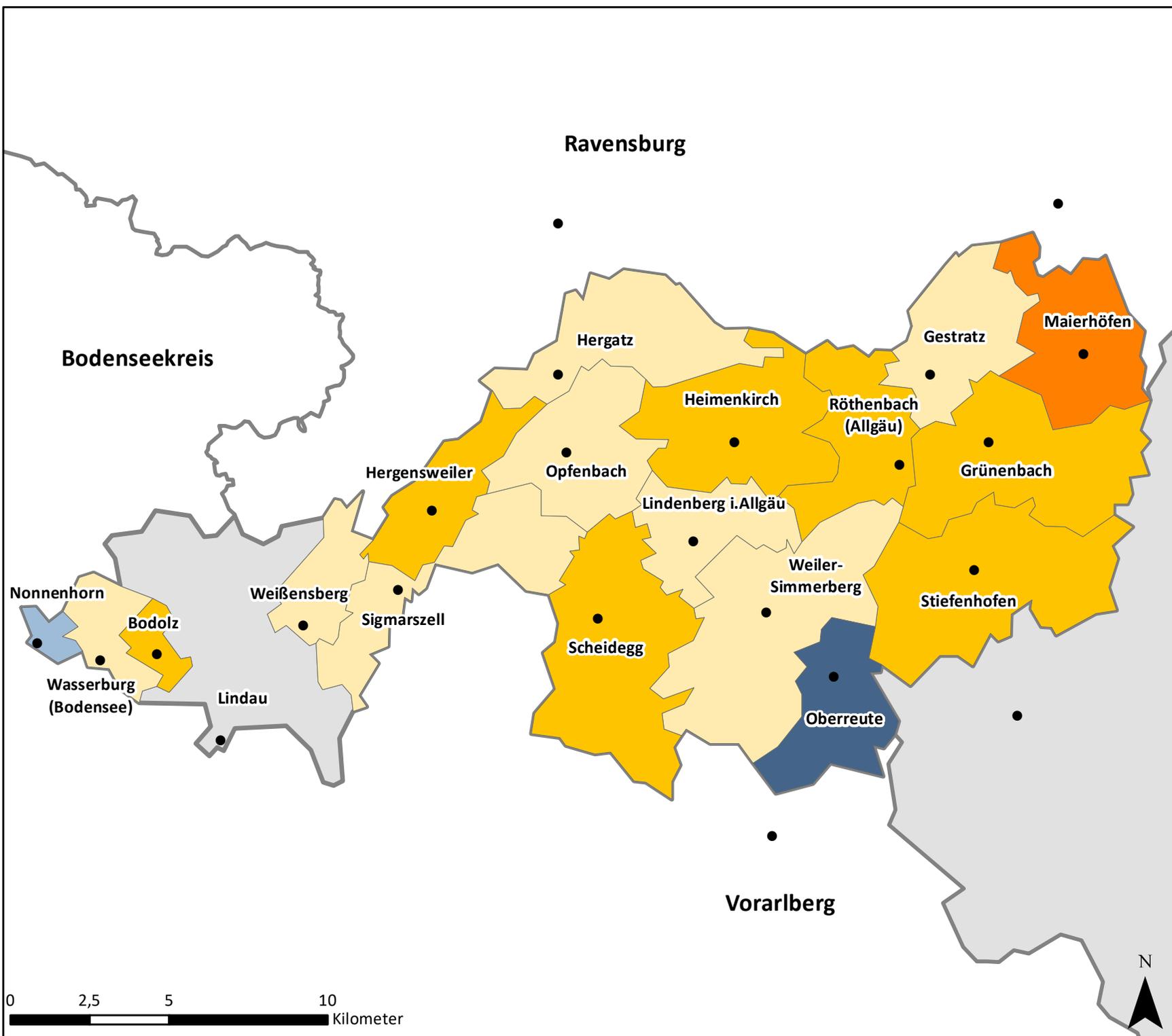
Einwohnerentwicklung je Gemeinde bis 2031

Gesamtbevölkerung

(Prognose des Landkreises, regionale Bevölkerungsvorausberechnung)

Einwohnerentwicklung 2017 - 2031 (in %)

- unter -7,5% (stark abnehmend)
- 7,5% bis unter -2,5% (abnehmend)
- 2,5% bis 2,5% (stabil)
- über 2,5% bis 7,5% (zunehmend)
- über 7,5% (stark zunehmend)
- Nicht betrachtet



● Gemeindehauptort

□ Gemeindegrenze

□ Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 26

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)

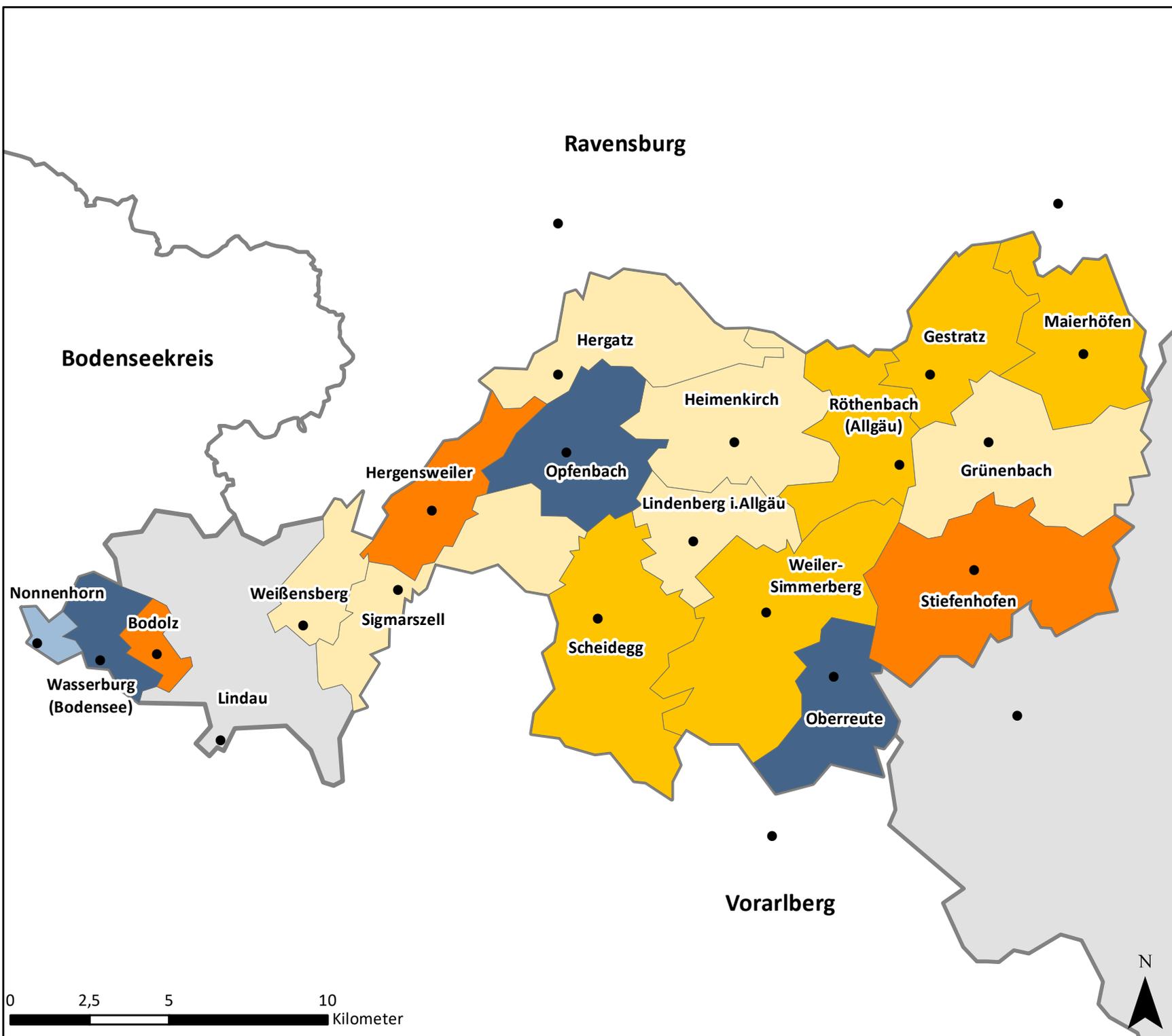
Einwohnerentwicklung je Gemeinde bis 2031

unter 18-Jährige

(Prognose des Landkreises,
regionale Bevölkerungsvoraus-
berechnung)

Einwohnerentwicklung 2017 - 2031 (in %)

- unter -7,5% (stark abnehmend)
- 7,5% bis unter -2,5% (abnehmend)
- 2,5% bis 2,5% (stabil)
- über 2,5% bis 7,5% (zunehmend)
- über 7,5% (stark zunehmend)
- Nicht betrachtet



- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 27

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik



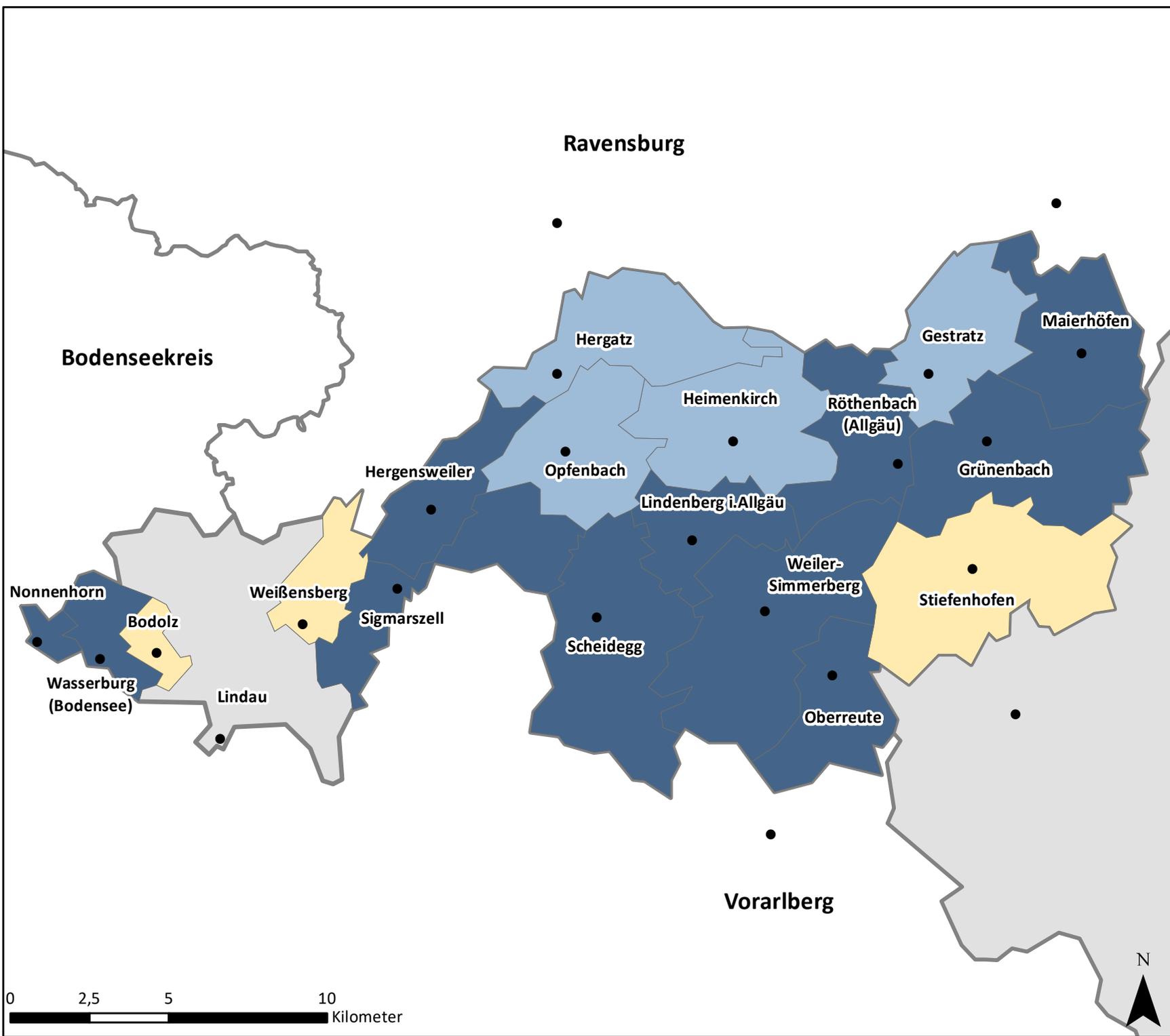
Einwohnerentwicklung je Gemeinde bis 2031

18 bis unter 40-Jährige

(Prognose des Landkreises, regionale Bevölkerungsvorberechnung)

Einwohnerentwicklung 2017 - 2031 (in %)

- unter -7,5% (stark abnehmend)
- 7,5% bis unter -2,5% (abnehmend)
- 2,5% bis 2,5% (stabil)
- über 2,5% bis 7,5% (zunehmend)
- über 7,5% (stark zunehmend)
- Nicht betrachtet



- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 28

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)



Einwohnerentwicklung je Gemeinde bis 2031

40 bis unter 65-Jährige

(Prognose des Landkreises,
regionale Bevölkerungsvoraus-
berechnung)

Einwohnerentwicklung 2017 - 2031 (in %)

- unter -7,5% (stark abnehmend)
- 7,5% bis unter -2,5% (abnehmend)
- 2,5% bis 2,5% (stabil)
- über 2,5% bis 7,5% (zunehmend)
- über 7,5% (stark zunehmend)
- Nicht betrachtet

● Gemeindehauptort

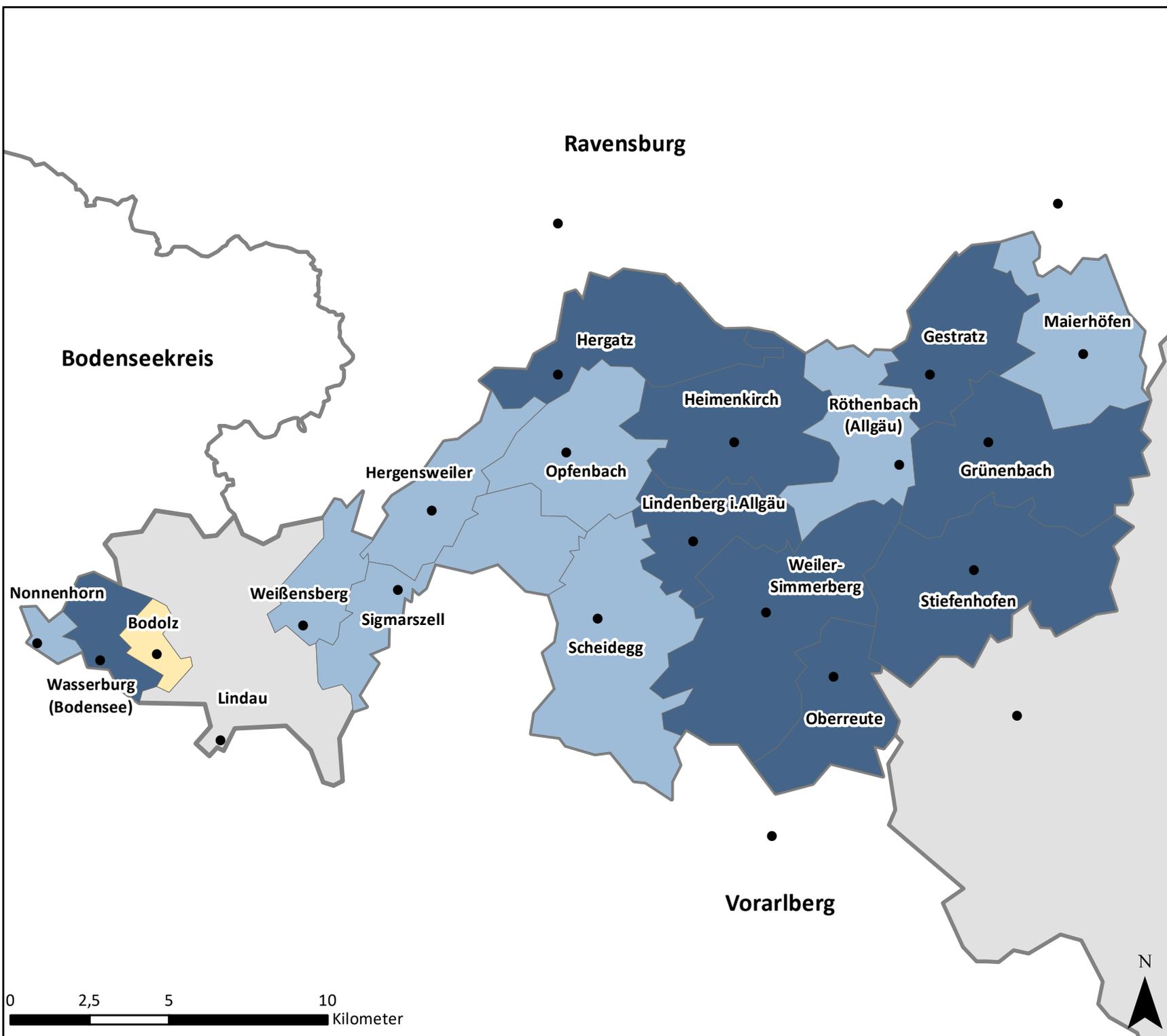
□ Gemeindegrenze

□ Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 29

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Nahverkehrsplan
Landkreis Lindau (Bodensee)



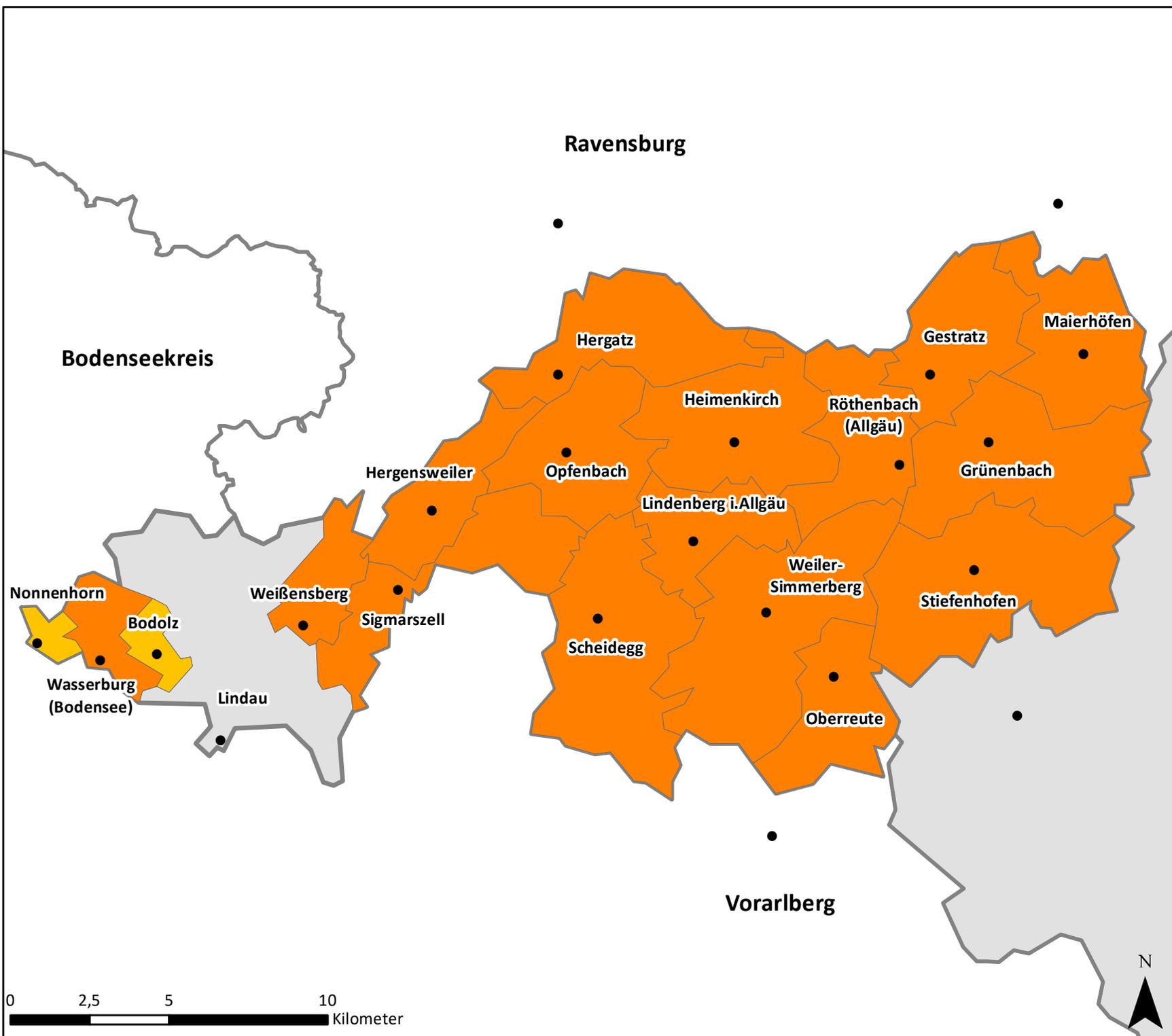
Einwohnerentwicklung je Gemeinde bis 2031

über 65-Jährige

(Prognose des Landkreises,
regionale Bevölkerungsvoraus-
berechnung)

Einwohnerentwicklung 2017 - 2031 (in %)

- unter -7,5% (stark abnehmend)
- 7,5% bis unter -2,5% (abnehmend)
- 2,5% bis 2,5% (stabil)
- über 2,5% bis 7,5% (zunehmend)
- über 7,5% (stark zunehmend)
- Nicht betrachtet



- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 30

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik



8 Rahmenkonzeption

Die Rahmenkonzeption definiert die Zielvorstellungen für den ÖPNV im Landkreis Lindau (Bodensee) für die kommenden Jahre. Sie basiert auf den Erkenntnissen der durchgeführten Arbeitsschritte, der Mängelanalyse aus dem alten Nahverkehrsplan, dem vorgegebenen formalen Rahmen aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung und den konkreten räumlichen Bedingungen.

Die Eckpunkte der Rahmenkonzeption beinhalten im Wesentlichen zwei Themenschwerpunkte:

- **Maßnahmen zum Fahrtenangebot**
 - Verkehrszeiten und Verkehrsbedienung für Hauptlinien mit zweistelligen Nummern durch ÖPNV-Konzept vorgegeben
 - Maßnahmenentwicklung zur ÖPNV-Erschließung schwach besiedelter Gebiete
 - Erstellung von sinnvollen Linienbündeln und einzelnen Losen für ein Ausschreibungsverfahren (siehe Kapitel 9.4)
- **Begleitmaßnahmen**
 - Infrastruktur
 - Weitere Begleitmaßnahmen (insbesondere Tarif)

8.1 Maßnahmen zum Fahrtenangebot

8.1.1 Sicherung der Mindestbedienung

Im Zuge der Umsetzung der im Mobilitätskonzept ausgearbeiteten Maßnahmen wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis in weiten Teilen verändert und verbessert. Grundsätzlich ist der bisherige Umfang des bestehenden ÖPNV-Angebots sicherzustellen und muss mindestens erhalten bleiben.

8.1.2 Weiterentwicklung Fahrtenangebot

Eine Definition von Verkehrszeiten und Verkehrsbedienung im vorliegenden ÖPNV-Konzept beschränkt sich auf die Hauptlinien mit zweistelligen Nummern. Insoweit sind vergleichbare Aussagen auch zu den weitgehend dem Schülerverkehr dienenden Linien mit dreistelligen Nummern zu ergänzen.

Hier wird das Augenmerk neben Anpassungen des „konventionellen“ Linienverkehrs den Einsatzmöglichkeiten bedarfsorientierter Bedienungsformen gelten.

8.1.3 Weiterentwicklung bedarfsorientierter Angebotsformen

Ergänzt werden sollen die Maßnahmen zum Fahrtenangebot durch die Weiterentwicklung bedarfsorientierter Angebotsformen. Abgesehen von dem Bürgermobil Argental gibt es derzeit kein entsprechendes Bedarfsverkehrsangebot, weshalb der Landkreis die Weiterentwicklung der bedarfsorientierten Angebotsformen auf Basis eines neuen Systems anstrebt. Diese Weiterentwicklung betrifft insbesondere Zeiten und Räume mit geringer Bedienung durch den Linienverkehr bzw. geringer Nachfrage.

8.1.4 Schülerverkehr im ÖPNV

Die Gestaltung des Schülerverkehrs ist für den ÖPNV im Landkreis Lindau (Bodensee) von grundlegender Bedeutung. Teile des Schülerverkehrs sollen in Zukunft durch den (Takt)verkehr der neuen Linien des ÖPNV-Konzepts abgedeckt werden. Das Angebot im ÖPNV ist kontinuierlich an die Nachfrageentwicklung im Schülerverkehr unter Berücksichtigung struktureller Veränderungen (z.B. neue Schulstandorte, veränderte Schulzeiten) anzupassen.

Ebenfalls zu prüfen sind die Möglichkeiten zur Integration des freigestellten Schülerverkehrs (fSV).

8.2 Begleitmaßnahmen

8.2.1 Infrastruktur

Die Weiterentwicklung der Infrastruktur befasst sich in erster Linie mit der Herstellung der Barrierefreiheit für Fahrzeuge, Haltestellen und Fahrgastinformation. Nach Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zum 01.01.2013 wird die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 gefordert, sofern nicht im Rahmen eines Nahverkehrsplans entsprechende Ausnahmen definiert werden (siehe Kap. 6).

Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die Haltestellen-Kennzeichnung und Haltestellen-Ausstattung. Um dem Fahrgast ein einheitliches Bild des ÖPNV im Landkreis Lindau (Bodensee) zu vermitteln, sollen einheitliche Empfehlungen zur Haltestellen-Kennzeichnung herausgegeben werden.

Ebenfalls anzuführen ist die bauliche Verbesserung der Schnittstellen. Dies betrifft die Situation an Bahnhöfen/Haltestellen als Voraussetzung zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten Bus – Bahn. Ebenso betrifft dies bedeutende Haltestellen und zentrale Busknotenpunkte (z.B. neuer ZOB in Lindau-Reutin), die eine wesentliche Umstiegsfunktion Bus – Bus aufweisen.

Unter derartigen Schnittstellen sind weiterhin Park+Ride-Anlagen und auch Bike+Ride-Anlagen zu verstehen.

8.2.2 Weitere Begleitmaßnahmen (insbesondere Tarif)

Ein wichtiger Aspekt für die Begleitmaßnahmen ist die tarifliche Weiterentwicklung im Bodo-Verkehrsverbund, da die Optimierung des Tarifes wesentlich zur Senkung der Nutzungshemmnisse bei den Fahrgästen beiträgt. Ansatzpunkte sind hierfür:

- Vereinheitlichung der Nutzung bei Vorlage örtlicher Gästekarten
- Schaffung eines attraktiven Kurzstreckentarifes, insbesondere innerhalb von Gemeinden
- Berücksichtigung lokaler Besonderheiten (z.B. Minimierung von Tarifzongrenzen innerhalb von Gemeinden)
- Weiterentwicklung spezifischer Tarifangebote.

Ziel ist es generell, die Nutzung des ÖPNVs dadurch und durch weitere Maßnahmen so einfach wie möglich zu gestalten. Hierzu gehört auch die Verbesserung des Informationsangebots. Um die Attraktivität der ÖPNV-Nutzung zu steigern und den Zugang zu erleichtern, werden folgende Maßnahmen angestrebt:

- Statische Informationen
 - einheitliche und laufend aktualisierte Haltestellenaushänge.
- Echtzeitinformation
 - flächendeckende Einführung (Internet, App, ausgewählte Haltestellen).

Als weitere Begleitmaßnahmen sollen im Rahmen des Nahverkehrsplanes folgende Aspekte aufgenommen werden:

- Anschlusssicherung an wichtigen Umsteigehaltstellen (Schaffung der technischen Voraussetzungen auch für systemübergreifende Anschlusssicherung Bahn-Bus, Definition von Wartezeiten bei Verspätungen)
- Festlegung von Qualitätsstandards
- Bewerbung des ÖPNV, Marketingmaßnahmen.

9 Maßnahmen zum Fahrtenangebot

Der bisherige Umfang des bestehenden ÖPNV ist sicherzustellen, das bestehende Angebot darf nicht verschlechtert werden. Eine Definition von Verkehrszeiten und Verkehrsbedienung liegt im ÖPNV-Konzept vor und beschränkt sich auf die Hauptlinien mit zweistelligen Nummern. Der darüber hinausgehende Maßnahmenentwicklung des ÖPNV liegt schwerpunktmäßig auf der ÖPNV-Erschließung schwach besiedelter Gebiete. Dies betrifft vor allem die restlichen Linien mit dreistelligen Nummern sowie den Schüler- und Bedarfsverkehr.

9.1 Vorgehensweise

Abbildung 26 zeigt das Liniennetz aus dem ÖPNV-Konzept für die Hauptlinien im Landkreis. Für diese Linien ist ein Taktverkehr (zum Großteil Stundentakt) vorgesehen [19]. Zur Vereinheitlichung werden die Linien im Folgenden gemäß ihrer alphabetischen Bezeichnung aus dem ÖPNV-Konzept mit Buchstaben aufgelistet. Im Zuge der Umsetzung aller Maßnahmen zum Fahrtenangebot strebt der Landkreis jedoch eine Umwandlung in eine numerische Bezeichnung der Linien im Sinne einer Vereinheitlichung der Linienbezeichnung im gesamten bodo-Gebiet an.

Im Einzelnen umfasst dies folgende Linien:

- Linie A: Lindau – Hörbranz – Scheidegg – Lindenberg ZOB – Weiler i.A.
- Linie B: Lindau – Sigmarzell – Opfenbach
- Linie C: Lindau – Wangen
- Linie D: Lindau – Bodolz – Wasserburg – Lindau
- Linie E: Hergatz – Opfenbach – Lindenberg i.A.
- Linie F: Röthenbach – Lindeberg – Scheidegg
- Linie G: Röthenbach – Weiler i.A.
- Linie H: Weiler – Scheidegg – Lindenberg i.A.
- Linie I: Lindenberg – Röthenbach – Isny i.A. (Ausbau vor allem durch Bedarfsverkehr)

- Linie K: Röthenbach – Gestratz – Isny i.A. (Ausbau vor allem durch Bedarfsverkehr)
- Linie L: Weiler – Oberstauen/Sulzberg

Für die restlichen dreistelligen Linien liegen keine Festlegungen vor. Daher wird in Kap. 9.2 näher auf diese und ein bedarfsorientiertes Angebotskonzept eingegangen, um die Erschließung schwach besiedelter Gebiete zu gewährleisten.

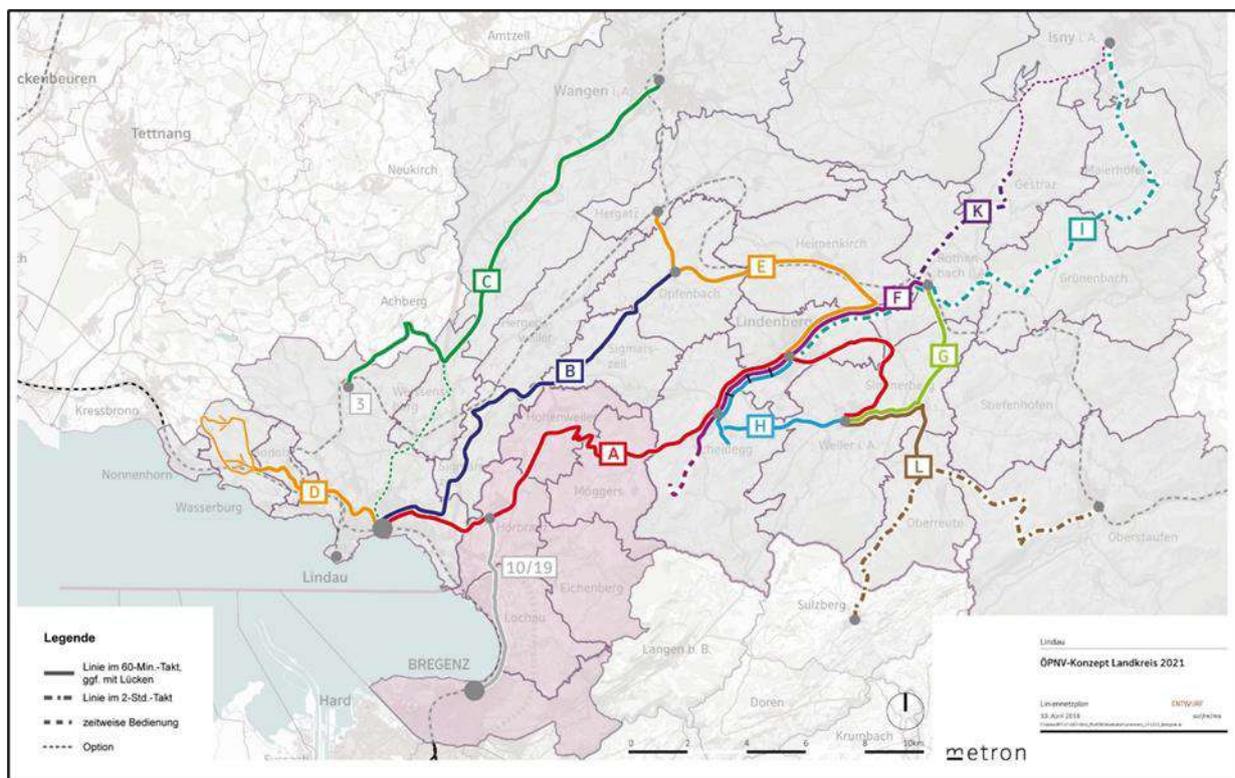


Abbildung 26 Liniennetz Hauptlinien aus dem ÖPNV-Konzept für den Landkreis Lindau (Bodensee) [19]

9.2 Maßnahmen zur Erschließung schwach besiedelter Gebiete

Die Bestandsaufnahme hat gezeigt, dass die schwach besiedelten Gebiete im Landkreis insbesondere außerhalb von Schultagen über ein geringes bzw. teilweise kein Fahrtenangebot verfügen. Dies betrifft alle Räume, die in Zukunft nicht von einer der Hauptlinien bedient werden. Aber auch für die

von dreistelligen Linien erschlossenen Ortsteile, die oftmals nur durch Schülerverkehr angebunden sind, besteht Handlungsbedarf.

9.2.1 Maßnahmen für 3-stellige-Linien

Neben den in Kap 9.1 aufgelisteten Linien des Hauptliniennetzes verkehren dreistellige Linien im Landkreis, die in Tabelle 8 aufgelistet sind. Außer den Linien 731 und 733 dienen diese im derzeitigen Bestand ausschließlich dem Schülerverkehr und verkehren dementsprechend nur an Schultagen. Auch hinsichtlich des Fahrtenangebots weichen die Linien stark voneinander ab. So verfügen die Linien 192 sowie 731-733 über ein quantitativ solides Angebot von 8 -15 Fahrten an Schultagen, während andere Linien nur 1 – 3 Fahrtenpaare aufweisen. Zudem variieren die Linien teilweise sehr in ihrem Fahrtenverlauf, da die Streckenführungen auf die Schülerbeförderung ausgerichtet sind.

Liniennummer	ausschl. Schülerverkehr?	Anzahl Fahrtenpaare				
		MoFrSch	MoFrF	Sa	So	gesamt
122	X	3	-	-	-	3
131	X	6	-	-	-	6
132	X	3,5	-	-	-	3,5
133	X	3,5	-	-	-	3,5
151	X	1	-	-	-	1
161	X	1,5	-	-	-	1,5
162	X	3	-	-	-	3
163	X	5	-	-	-	5
181	X	5	-	-	-	5
192	X	10	-	-	-	10
731		15	7	4	3	29
732	X	8	-	-	-	8
733		9	4	2	2	17

Tabelle 8 Übersicht dreistellige Linien

Teile des Schülerverkehrs sollen in Zukunft durch die (Takt)verkehre der neuen Linien des ÖPNV-Konzepts [19] abgedeckt werden. Aufgrund nur geringer Überschneidungen zwischen den Taktlinien des ÖPNV-Konzepts und den dreistelligen Linien betrifft dies jedoch nur wenige Schülerfahrten nach Unterrichtsende nach der 8. oder 10. Stunde. In den Morgen- und Mittagsstunden werden die Taktverkehre der neuen Linien nicht ausreichen, sodass die Linien auch in Zukunft weitgehend unverändert für den Schülerverkehr benötigt werden.

9.2.2 Bedarfsverkehr

Bei vielen Ortsteilen und Gemeinden mit vergleichsweise geringem Nachfragepotenzial sowie in nachfrageschwachen Zeitbereichen (Abend, Wochenende) wird es nicht möglich sein, bestehende Mängel in der ÖPNV-Erschließung mit Hilfe konventioneller Linienverkehre zu beseitigen bzw. entsprechende Gemeindewünsche auf diese Weise zu erfüllen. Sei es, dass die entsprechende Nachfrage nicht ausreichend groß ist, oder sei es, dass die Finanzierung nicht gesichert werden kann. In diesen Fällen kann die Einrichtung flexibler Angebotsformen dazu beitragen, auch geringere Nachfragepotentiale noch effizient zu bedienen.

Unter der Bezeichnung „emma“-Mobilitätskonzept verkehren heute bereits zahlreiche bedarfsorientierte und flexible Bedienformen im bodo-Verkehrsverbund. Ziel dieser Verkehre ist es, konventionelle Linienverkehre zu ergänzen, Umsteigemöglichkeiten zu schaffen und insgesamt die Verkehrsverhältnisse zu verbessern. Bisher fahren im Landkreis Lindau (Bodensee) noch keine „emma“-Verkehre, eine Integration möglicher neuer Bedarfsverkehre in das Projekt ist jedoch grundsätzlich möglich.

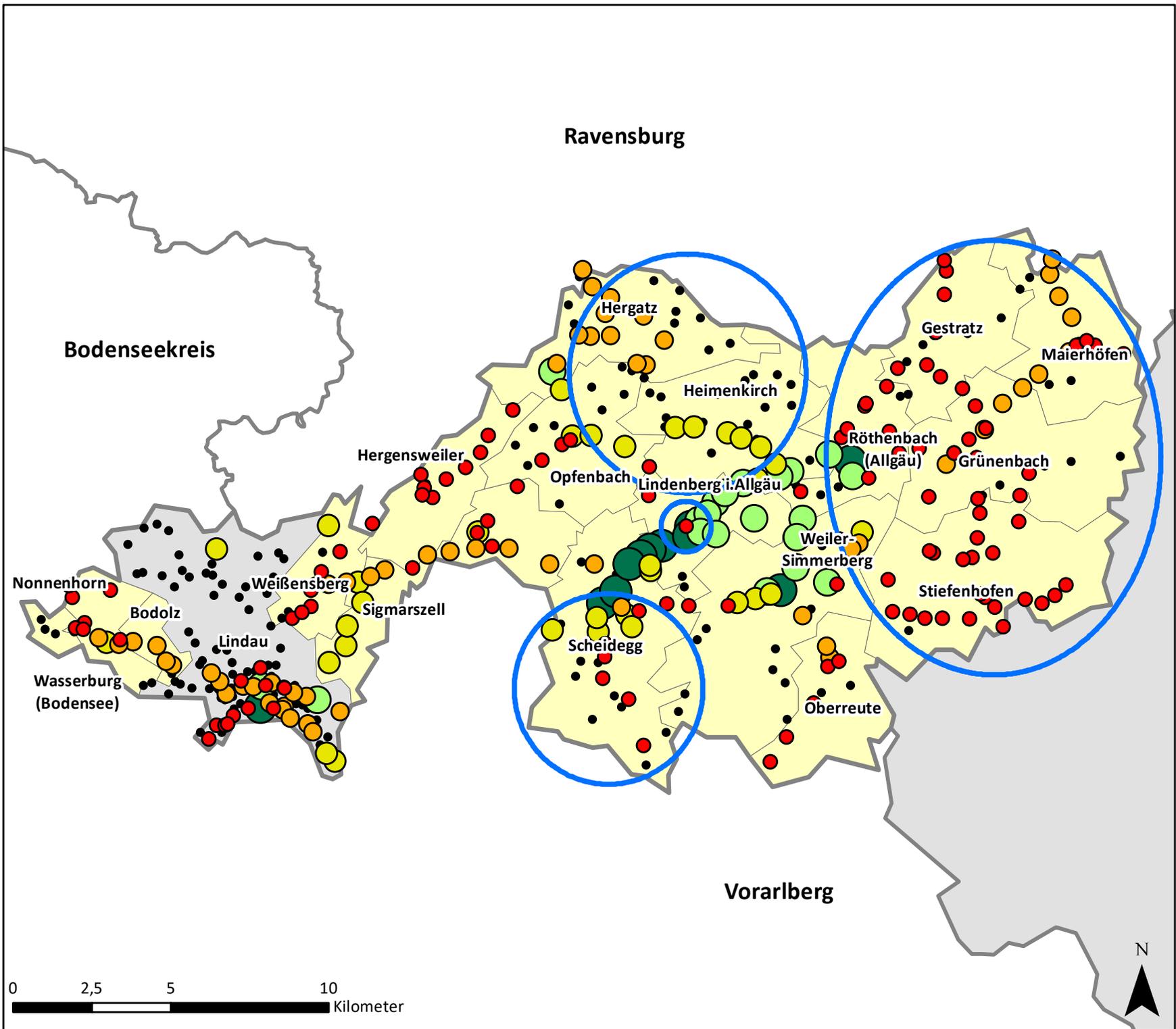
Vor diesem Hintergrund ist die Einrichtung zusätzlicher Bedarfsverkehre geplant. Grundsätzlich besteht die Zielsetzung, im gesamten Landkreis bedarfsorientierte Verkehre auszuweiten. Insbesondere geeignet sind Räume mit einem besonders schwachen Angebot, das auch nach Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes nicht wesentlich verbessert wird, bzw. mit spezifischen funktionalen Anforderungen. Eine wichtige Grundlage zur Ermittlung der Bereiche, in denen Bedarfsverkehre im Landkreis Lindau (Bodensee) vor allem zur Anwendung kommen sollten, ist die Betrachtung des Angebotes außerhalb von Schultagen. Wenn an Ferientagen kein oder nur ein sehr geringes Fahrtenangebot besteht, erfolgt eine Angebotsergänzung in diesen Bereichen erfahrungsgemäß sinnvoller mit Bedarfsverkehren als mit konventionellem Linienverkehr. Deshalb wird in Karte 31 dargestellt, welche Anzahl an Fahrtenpaaren im Bestand an Ferientagen angeboten wird. Daraus werden dann die für die Einführung bzw. Ausweitung von Bedarfsverkehren derzeit am sinnvollsten in Frage kommenden Teilräume abgeleitet. Die Ausweitung auf weitere Teilräume ist in weiteren Untersuchungen zu prüfen.

Derzeit in Frage kommende Teilräume sind im Einzelnen:

- Argental-Gemeinden (Grünenbach, Maierhöfen, Gestratz, Röthenbach) und Stiefenhofen (Ergänzung zum Angebot auf den Linien 731, 732, 733). Dabei im Besonderen auch

Berücksichtigung des touristisch bedeutsamen Naturschutzgebiets Eistobel zwischen den Gebieten der Gemeinden Grünenbach und Maierhöfen.

- Scheffau/Lindenau (bisher schwaches Angebot auf den Linien 16, 161, 162, 163)
- Nördlicher Landkreis (Hergatz, Heimenkirch, Opfenbach) aufgrund fehlender Bedienung außerhalb von Schultagen
- Anbindung Krankenhaus Lindenberg.



Bereiche mit Angebotsausweitungen mittels Bedarfsverkehren

Grundlage:
Anzahl Fahrtenpaare je Haltestelle an Ferientagen

- keine Bedingung laut Fahrplan
- bis 5 Fahrtenpaare
- < 5 bis 10 Fahrtenpaare
- < 10 bis 15 Fahrtenpaare
- < 15 bis 30 Fahrtenpaare
- > 30 Fahrtenpaare

○ für Bedarfsverkehr geeignete Teilräume

□ Gemeindegrenze
□ Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 31
Quelle: Fahrplanbuch

In den Argental-Gemeinden verkehrt seit dem Jahr 2020 bereits das Bürgermobil Argental. Dieses wird auf ehrenamtlicher Basis durch den Verein Bürgermobil Argental jeweils Mittwoch und Donnerstag zwischen 9 und 16 Uhr betrieben. Eine wesentliche Ausweitung des Angebotes auf alle Betriebstage bzw. zumindest Montag – Freitag an allen Tagen dürfte die Möglichkeiten eines Betriebs auf ehrenamtlicher Basis übersteigen. Zur Sicherung eines dauerhaften erweiterten ÖPNV-Angebotes auch über das Angebot an Schultagen hinaus bietet sich deshalb die Einrichtung eines umfassenderen Bedarfsverkehrs an. Auf diesbezügliche Möglichkeiten wird unten näher eingegangen.

In Scheffau/Lindenau sowie in Teilbereichen der Gemeinden Hergatz, Heimenkirch und Opfenbach besteht ebenfalls (fast) nur an Schultagen ein ÖPNV-Angebot. Insoweit bieten sich diese Bereiche gleichermaßen zur Einrichtung von Bedarfsverkehren an.

Im Falle von Scheffau/Lindenau wird die Einbeziehung in das ÖPNV-Projekt „Grenzüberschreitender Busverkehr“ angestrebt.

Darüber hinaus stellt die Anbindung des Krankenhauses in Lindenberg eine spezifische funktionale Anforderung dar, die durch die Einrichtung eines Bedarfsverkehrs erfüllt werden könnte. Allerdings ist in diesem Fall zu berücksichtigen, dass die gezielte Erschließung des Krankenhauses im Gegensatz zu den oben genannten Anwendungsbeispielen für Bedarfsverkehre eine räumliche Konzentration der potenziellen Fahrgastnachfrage ermöglicht, wodurch eine Bedienung durch feste Linienfahrten leichter möglich wäre. Dies ist auch insoweit in die Abwägung der geeigneten Bedienung einzu-beziehen, als die bei Bedarfsverkehren zwingend notwendige vorherige Anmeldung des Fahrtwunsches ein gewisses Nutzungshemmnis darstellt.

Insoweit wäre bevorzugt die Anbindung des Krankenhauses Lindenberg durch festen Linienverkehr anzustreben. Dies wird derzeit für eine Verlängerung der Hauptlinie 12 Röthenbach – Weiler – Lindenberg geprüft. Sollte diese Linienverlängerung nicht zur Umsetzung kommen, kämen für die Anbindung des Krankenhauses Lindenberg auch Bedarfsverkehre in Frage.

Die nähere Ausgestaltung der Bedarfsverkehre hängt u.a. von den örtlichen Voraussetzungen und Zielsetzungen ab. Die grundsätzlichen Möglichkeiten bzw. Arten von Bedarfsverkehren werden in Abbildung 27 dargestellt. Die „klassischen“ Linienverkehre sind strecken- und fahrplangebunden sowie bedarfsunabhängig (links oben in Abbildung 27). Als Sonderformen davon kann Linienverkehr auch streckengebunden mit Abweichungen (Richtungsbandbetrieb, dann nicht fest bediente Haltestellen bedarfsabhängig) und fahrplangebunden, aber bedarfsabhängig (Linienbedarfsverkehr,

d.h., einzelne im Fahrplan enthaltene Fahrten werden nur nach Anmeldung durchgeführt) ausgestaltet werden. Im Falle der noch näher zu spezifizierenden Bedarfsverkehre geht es um streckenungebundene Bedienformen (letzte Zeile in Abbildung 27).

Diese werden unterschieden in fahrplangebundene und -ungebundene Bedarfsverkehre.

Die bekanntesten Beispiele für fahrplangebundene Bedarfsverkehre sind das Anruf-Sammeltaxi und der Rufbus, diese Systeme unterscheiden sich vor allem in den eingesetzten Fahrzeugen. Gemeinsames Merkmal ist die Vorgabe eines Fahrplans, wobei die Fahrten aber nur nach vorheriger Anmeldung (klassisch über Telefon oder E-Mail, vielfach auch über App) durchgeführt werden.

Die Vorgabe eines Fahrplans vereinfacht die betriebliche Planung und bewirkt eine zeitliche Bündelung der Anfragen, wodurch tendenziell eine höhere mittlere Fahrzeugbesetzung begünstigt wird. Im Regelfall werden Anruf-Sammeltaxen und Rufbusse durch in der Region ansässige Taxi- oder Busunternehmen betrieben. Die Möglichkeiten einer (wirtschaftlichen) Umsetzung derartiger Bedarfsverkehre werden insoweit auch davon bestimmt, ob im fraglichen Bedienungsgebiet geeignete Unternehmen verfügbar sind.

Die Kosten dieser Art von Bedarfsverkehren hängen stark von der Ausgestaltung im Einzelnen ab (z.B. Fahrplanumfang, Betriebszeiten, Tarif, nur Haltestellen-Bedienung oder auch Haustür-Bedienung).

Grundsätzlich von fahrplangebundenen Bedarfsverkehren zu unterscheiden sind fahrplanungebundene Bedarfsverkehre, die vielfach auch haltestellenungebunden sind (Einrichtung „virtueller Haltestellen“). In diesem Fall kann innerhalb des Bedienungsgebietes zu beliebigen Zeitpunkten für beliebige Fahrtrelationen ein Fahrtwunsch angemeldet werden. Dies ist für den Fahrgast noch flexibler und komfortabler als ein fahrplangebundener Bedarfsverkehr. Andererseits ist diese Art des Bedarfsverkehrs nur bei Einsatz spezifischer Algorithmen umsetzbar und verursacht in der Regel deutlich höhere Kosten, zudem wird eine Fahrtenbündelung bzw. eine höhere mittlere Fahrzeugbesetzung erschwert.

Aufgrund der komplexen Anforderungen für die technische Abwicklung (u.a. Dispositions-Verfahren) werden fahrplanungebundene Bedarfsverkehre meist durch überregional tätige, spezielle Anbieter umgesetzt. Neben dem in Abbildung 27 benannten door2door sind hier u.a. Baxi, CleverShuttle, FLEXIBUS, IOKI, omobi, REACH NOW oder VIAVAN zu erwähnen.

Generell wichtig bei der Umsetzung ist es, durch die Bedarfsverkehre keine Parallelbedienung zum bestehenden Linienangebot während dessen Betriebszeiten zu schaffen, sondern eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebotes umzusetzen.

räumliche Ausprägung	zeitliche Ausprägung		
	fahrplangebunden bedarfsunabhängig	fahrplangebunden bedarfsabhängig	fahrplanungebunden bedarfsabhängig
streckengebunden	Linienverkehr	Linienbedarfsverkehr	-
streckengebunden mit Abweichungen	Richtungsbandbetrieb (teilw. bedarfsabhängig)	-	-
streckenungebunden	-	Anruf-Sammeltaxen Rufbus	u.a. door2door

Abbildung 27 Arten von Bedarfsverkehren

9.3 Maßnahmen zum Schülerverkehr

Im ländlichen Raum spielt der Schülerverkehr eine sehr bedeutende Rolle für den ÖPNV. Insoweit ist seine Weiterentwicklung eine ständige und wichtige Aufgabe. Dabei sind laufende Anpassungen notwendig, insbesondere sind Änderungen in der Schulstruktur (z.B. neue Schulstandorte, Schulzeitenänderungen) und der Nachfrageentwicklung angemessen in der Angebotsplanung zu berücksichtigen.

Weiterhin ist es Zielsetzung, freigestellte Schülerverkehre nach Möglichkeit im Sinne möglicher Synergieeffekte und einer Ausweitung des ÖPNV-Angebotes in den ÖPNV zu integrieren. Eine Voraussetzung dafür ist die entsprechende Bereitschaft der jeweiligen Schulaufwandsträger bzw. geeignete Randbedingungen vor Ort.

Zudem strebt der Landkreis die weitere Ausweitung der eCard an, die im Gelegenheitsverkehr heute bereits mittels check-in/check-out funktioniert. Auch für den Schülerverkehr ist eine Umstellung der Schülerzeitkarten auf die elektronische Chipkarte Zielsetzung.

Generell sollen angemessene und zumutbare Fahrt-, Umsteige- und Wartezeiten an der Schule (vor Beginn und nach Ende des Unterrichts) eingehalten werden. Gegebenenfalls kann ein gestaffelter Unterrichtsbeginn helfen, Verkehrsspitzen zu vermeiden.

Darüber strebt der Landkreis die Umsetzung der im ÖPNV-Konzept definierten Standards und Zumutbarkeitsregeln an, die über Festlegungen nach der Schülerbeförderungsverordnung (SchBefV) hinausgehen. Dies betrifft folgende Festlegungen:

- Bei Regelkursen ist eine Stich- oder Umwegfahrt (zur unmittelbaren Erschließung des Schulzentrums) ausgeschlossen.
- Verbindungen zur Schule können auch mit einmaligem Umsteigen angeboten werden, insbesondere wenn die Fahrt länger als 15 Min. dauert.
- Auch bei Schulkursen ist es vertretbar, nur die offizielle Haltestelle anzufahren, insbesondere, wenn der Eingang zur Schule maximal 300 m entfernt sowie keine stark befahrene Straße zu queren oder der Fußwegübergang gesichert ist.

Bei der Planung zur Fahrplanabstimmung werden für die weiterführenden Schulen folgende maximale Übergangszeiten zwischen Busankunft/ -abfahrt und Unterrichtsbeginn/-ende als Zielgröße angestrebt:

Schulbeginn:

- 1. Unterrichtsstunde (i.d.R. vor 8 Uhr)
- perspektivisch neu 2. Schulstunde

Schulende

- 6. Unterrichtsstunde
- 8. Unterrichtsstunde
- optional 10. Unterrichtsstunde

		Übergangszeiten Schule – Bus	
Unterrichtsstunde		Standard	«Ideal»
Priorität	Schulbeginn Vormittag		
	1. Unterrichtsstunde	16 – 30 Min.	10 – 15 Min.
	Schulschluss Nachmittag		
	6. und 8. Unterrichtsstunde	16 – 30 Min.	10 – 15 Min.
	Schulbeginn Vormittag		
	2. Unterrichtsstunde (Option)	16 – 30 Min.	10 – 15 Min.
	Schulschluss Nachmittag		
	7. und 9. Unterrichtsstunde (Ausnahme)	31 – 45 Min.	15 – 30 Min.
	10. Unterrichtsstunde (Minderheit)	31 – 45 Min.	15 – 30 Min.

* Minimale Übergangszeiten je nach Schulstandort festzulegen

Tabelle 9 Übergangszeiten Schule – Bus [19]

9.4 Bildung von Linienbündeln

Nach § 9 (Umfang der Genehmigung) PBefG können Genehmigungen für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden, sofern dies die Zielsetzung des § 8 (Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr) erfordert. Es können insoweit unter Berücksichtigung von Fahrgastnachfrage, Angebot, Genehmigungslaufzeiten und Wirtschaftlichkeit Linienbündel gebildet werden. Zielsetzung muss dabei stets die Bildung wirtschaftlich und organisatorisch sinnvoller Linienkombinationen sein.

Entscheidende Kriterien für die Bildung und Begründung von Linienbündeln sind:

- Integration der Bedienung
- verkehrliche Verflechtungen von Linien
- wirtschaftliche Verflechtungen von Linien
- betriebliche Optimierung: Synergien im Fahrzeug- und Personaleinsatz
- wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien
- Genehmigungslaufzeiten (ggf. Harmonisierungsbedarf)
- Mittelstandsförderung und Monopolvermeidung (Vermeidung zu großer Linienbündel)

Soweit diese Voraussetzungen gegeben sind, kann die Bildung von Linienbündeln ein geeignetes Instrument zur effizienten Umsetzung geplanter Maßnahmen sein. Auch ist die Festlegung von Linienbündeln planerische Hilfestellung, damit im Rahmen von Vorabbekanntmachungen Gesamtleistungen nach §§ 8a Abs. 2 Satz 3 und 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG festgelegt werden können und so verhindert wird, dass sich Anträge nur auf Teilleistungen beziehen.

Bei der Bildung der Linienbündel werden grundsätzlich alle Linien berücksichtigt, die im Landkreis Lindau (Bodensee) genehmigt sind und nach §§ 42 oder 43 PBefG verkehren.

Soweit die Linien nur im Landkreis verkehren, ist eine Bündelung ohne Bedenken möglich und werden sie ausnahmslos berücksichtigt.

Soweit die Linien über die Kreis- bzw. Landesgrenzen verkehren, kann eine Zuordnung zum Bündelkonzept des Landkreises erfolgen, sofern die Linien ihren Schwerpunkt eindeutig im Landkreis Lindau (Bodensee) haben.

Im Landkreis Lindau (Bodensee) werden im Hinblick auf das folgende Vergabeverfahren folgende Linienbündel definiert:

Nr.	Bezeichnung	Linien	ca.km-Leistung/ Jahr
1	Lindau – Hörbranz – Westallgäu	A	250.000
2	Seelinie + Leiblachtal	D, B, 131	255.000
3	Wangen – Hergatz – Lindenberg	E, 15, 132, 133, 151	285.000
4	Westallgäu	F, G, H, L, 122, 16, 161, 162, 163, 181	450.000
5	Argental	731, 732, 733	330.000
	Summe		1.570.000

Tabelle 10 Definition Linienbündel

Die Bündel 1, 2, 3 und 5 umfassen ca. 250.000 bis 330.000 Jahreskilometer, das Bündel 4 ist mit ca. 450.000 Jahreskilometer das größte. Da die Linie A durch das österreichische Bundesland Vorarlberg verläuft, sollen von der angegebenen Kilometerleistung ca. 50.000 Kilometer durch den Landbus Unterland finanziert werden.

Hinzu kommt die Linie 17, die mit 110.000 Jahreskilometern als Direktvergabe vergeben werden soll sowie die parallel verlaufenden, eigenwirtschaftlich betriebenen Linien 19 und 192, deren Fahrleistung sich auf knapp 200.000 Jahreskilometer summiert.

Die benannten Linienbündel werden in Karte 32 dargestellt.

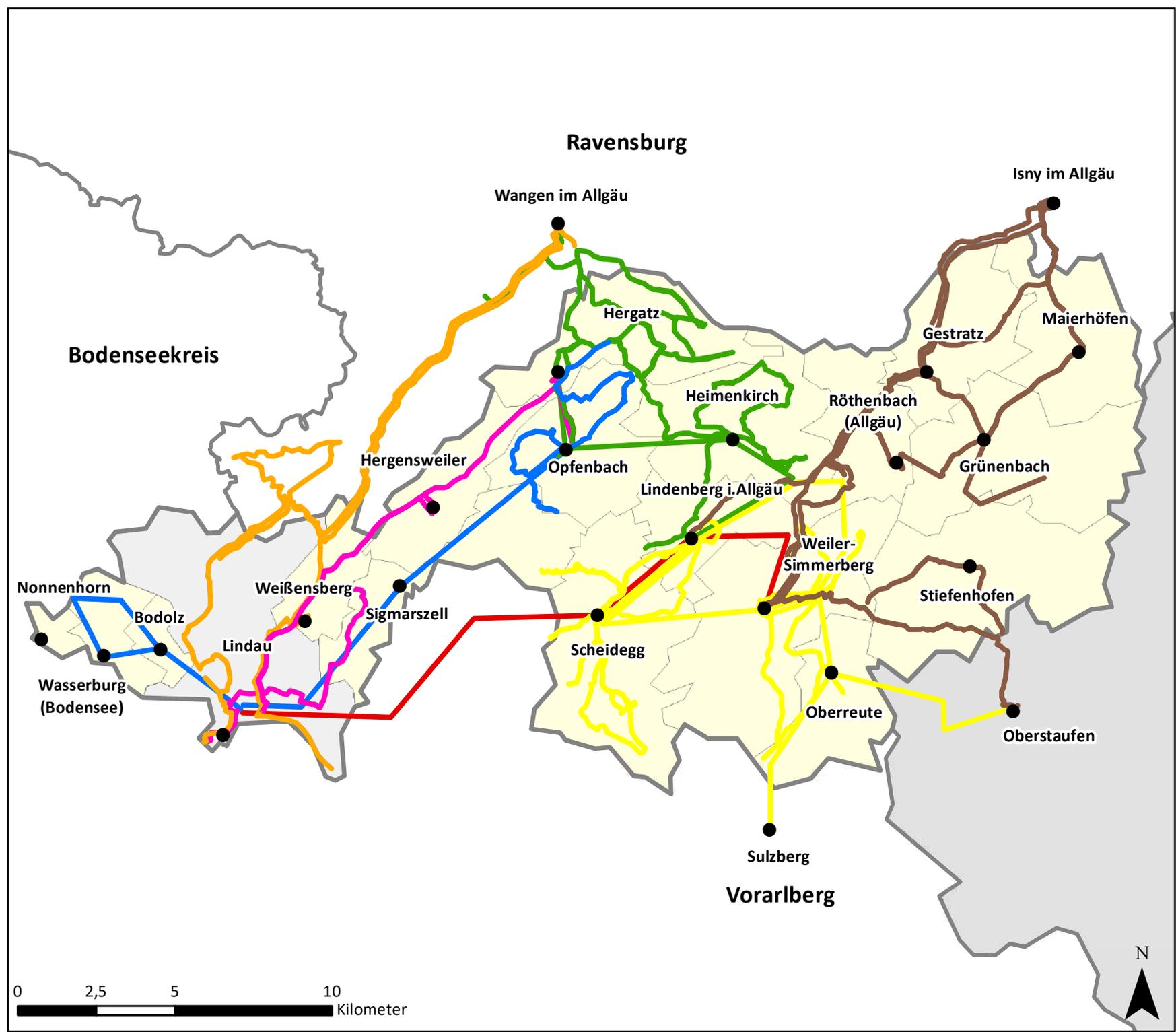
Linienbündel

- Bündel**
- 1
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5
 - Direktvergabe
 - Eigenwirtschaftliche Linie

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 32
 Quelle: Landratsamt Lindau (Bodensee)

Nahverkehrsplan
 Landkreis Lindau (Bodensee)



10 Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Infrastruktur sowie Begleitmaßnahmen

Neben den konkreten Maßnahmen zur Erschließung schwach besiedelter Gebiete im Landkreis Lindau (Bodensee) werden weitere begleitende Maßnahmen aufgenommen, die nachfolgend genauer erläutert werden. Dies betrifft auch Maßnahmen, die nicht zwingend erforderlich sind, die jedoch helfen, den ÖPNV qualitativ zu stärken (z.B. Multi- und Intermodalität).

Auch die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit in Fahrzeugen und an Haltestellen ist gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zwingend als Zielsetzung in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.

Die Erfüllung der Begleitmaßnahmen liegt nicht immer im Bereich des ÖPNV-Aufgabenträger, sondern kann auch Dritte betreffen, wie beispielsweise beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen oder bei der Einrichtung von Car-Sharing-Angeboten.

10.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur

Die Infrastruktur bildet für den ÖPNV die Grundlage für ein attraktives Gesamtsystem. Insoweit ist sie generell leistungsfähig und attraktiv zu gestalten und, wo nötig, zu verbessern. Dies umfasst auch sich ggf. aus den geplanten Fahrplanausweitungen ergebende diesbezügliche Anforderungen.

Eine besondere Herausforderung stellt die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit dar, die in Kapitel 6 behandelt wird. Wichtig ist zudem, dass die Infrastruktur auch den Anforderungen für Multi- und Intermodalität (siehe Kap. 10.1.2) gerecht wird.

10.1.1 Herstellung Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit an Haltestellen und Fahrzeugen im ÖPNV erleichtert die Zugänglichkeit zum ÖPNV nicht nur für Mobilitätsbehinderte im engeren Sinn, sondern für alle Fahrgäste, gerade auch für die immer größer werdende Gruppe älterer Menschen. Damit wird auch das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV immer wichtiger.

Mit Fortschreibung des PBefG gelten zudem seit 01.01.2013 gemäß § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz neue Vorgaben zur Barrierefreiheit: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige

Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“[3]

Vor diesem Hintergrund wird das Thema Barrierefreiheit im vorliegenden Nahverkehrsplan ausführlich behandelt (siehe Kap. 6). Es werden dort Anforderungen an die vollständige Barrierefreiheit definiert sowie Ausnahmen von den Grundsätzen zur Barrierefreiheit festgelegt und begründet.

Da kurzfristig eine vollständige Umsetzung aller Anforderungen an die Barrierefreiheit nicht möglich ist, werden insgesamt vier Prioritätenstufen für die Maßnahmenumsetzung festgelegt, die sich vor allem an der Zentralität der jeweiligen Haltestellen orientiert. Wie schon ausgeführt, obliegt die Umsetzung der Barrierefreiheit an Haltestellen den jeweiligen Straßenbaulastträgern und Gemeinden. Um die Ziele der Barrierefreiheit stufenweise zu erreichen, ist die Erstellung konkreter Stufenpläne durch die Straßenbaulastträger und Gemeinden zu empfehlen, ggf. mit prozentualen Quoten und einer Priorisierung der Haltestellen.

10.1.2 Multi- und Intermodalität

Neben einer hohen Zuverlässigkeit des Verkehrsangebots und einer guten Erreichbarkeit der Ziele spielt auch eine hohe Flexibilität eine wichtige Rolle in der Verkehrsmittelwahl. Daher sind multi- und intermodale Angebote im ÖPNV zu fördern und auszubauen.

Während Multimodalität die Nutzung diverser Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege meint, bedeutet Intermodalität die Verkettung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines Weges.

Zur Förderung der Multi- und Intermodalität sind an wichtigen und überörtlich bedeutsamen Haltestellen sowie an Haltestellen mit großen Einzugsbereichen Fahrradständer einzurichten und sogenannte B+R-Stationen (Bike + Ride) auszubauen.

Auch die Schnittstellen zwischen dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und allgemeinen ÖPNV einerseits und dem MIV andererseits sind durch die Schaffung neuer bzw. durch die Optimierung bestehender P+R-Anlagen (Park + Ride) zu verbessern, dies gilt in besonderer Weise für den Bahnhof Hergatz. Dies betrifft die Situation an Bahnhöfen/ Haltepunkten als Voraussetzung zur Verbesserung der Umstiegsmöglichkeiten Bus – Bahn. Ebenso betrifft dies bedeutende Haltestellen und zentrale Busknotenpunkte, die eine wesentliche Umstiegsfunktion Bus – Bus aufweisen (z.B. neuer ZOB in

Lindau-Reutin, neue Bahnhaltedpunkte Aeschach, Oberreitnau, Rehlings, Schlachters und Hergensweiler).

Zudem sind an besonders aufkommensstarken Schnittstellen multimodale Angebote zu Mobilitätsstationen zusammenzufassen, um hier den Nutzern bereits frühzeitig einen Umstieg auf den ÖPNV zu ermöglichen. Neben einer Verknüpfung von SPNV, ÖPNV und MIV können hier z.B. auch Car-Sharing-Angebote oder B+R-Anlagen mit einbezogen werden.

Ziel einer solchen Mobilitätsstation sollte es sein, durch optimale Platzierung im Straßen-, Schienen- und ÖPNV-Netz ein umfassendes Angebot für intermodale Wegeketten zu erleichtern.

Tabelle 11 zeigt mögliche Bausteine großer (G) und kleiner (K) Mobilitätsstationen. Eine sinnvolle Ausgestaltung hängt stark von den örtlichen Randbedingungen ab und kann nur in enger Abstimmung mit den betreffenden Gemeinden erfolgen. Daher ist die konkrete Ausarbeitung der Mobilitätsstationen weiteren Abstimmungen zwischen Landkreis und Kommunen vorbehalten. Hinsichtlich potenzieller Schnittstellen für große Mobilitätsstationen sind insbesondere die große Kreisstadt Lindau und die Stadt Lindenberg im Allgäu zu nennen.

Verkehrsmittel			Parken			Service & Information			Ausstattung / Eigenschaften		
Anschluss an ÖV	G	K	Park & Ride	G	K	Fahrplan- & Tariffinformation (mit Personal)	G		Durchgängige Barrierefreiheit	G	K
Bike Sharing	G	K	Bike & Ride	G	K	Fahrplan- & Tariffinformation (ohne Personal)		K	deutliche Kennzeichnung als Mobilitätsstation	G	K
Car Sharing	G	K	Kiss & Ride	G		Infos zur Ausstattung anderer Stationen	G	K	Wetterschutz	G	K
Scooter Sharing	G		E-Ladestation für PKW und Rad	G		Mobilitätsangebote	G	K	überdachte und /oder verschließbare B+R-Anlage	G	
Tretroller Sharing	G					Rad-Reparatur-Service	G		Sitzmöglichkeiten	G	K
Fernbus	G					Rad-Reparatur-Self-Service		K	WC	G	
Taxi	G	K				Ticketverkauf mit Personal	G		Smart Locker	G	
						Ticketverkauf ohne Personal		K			
						Dynamische Fahrgastinformation	G	K			
						Kiosk / Bäcker / Gastronomie	G				

Tabelle 11 Bausteine Mobilitätsstationen

10.2 Begleitende Maßnahmen zur Qualitätssteigerung

Neben den Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur werden im Folgenden die begleitenden Maßnahmen zur Qualitätssteigerung des ÖPNV im Landkreis Lindau (Bodensee) näher erläutert.

10.2.1 Weiterentwicklung Tarif

Nach Beitritt in den Bodo-Verkehrsverbund im Jahr 2018 werden folgende Aspekte in tariflicher Hinsicht angestrebt:

- Vereinheitlichung der Nutzung bei Vorlage örtlicher Gästekarten unter Berücksichtigung der regionalen Gegebenheiten
- Schaffung eines attraktiven Kurzstreckentarifes, insbesondere innerhalb von Gemeinden
- Berücksichtigung lokaler Besonderheiten (z.B. Minimierung von Tarifzonengrenzen innerhalb von Gemeinden)
- Weiterentwicklung spezifischer Tarifangebote
- Für den Korridorverkehr zwischen Lindau und dem Westallgäu über österreichisches Staatsgebiet wird folgende Tarifregelung angestrebt:
 - Im Korridorverkehr von bodo über Vorarlberg nach bodo gilt immer der bodo-Tarif
 - im österreichischen Binnenverkehr gilt immer der VVV-Tarif
 - ein-/ausbrechend von Vorarlberg in den bodo kommt bis zum Linienende/nächsten Tarifpunkt immer der VVV-Tarif zum Ansatz
 - ein-/ausbrechend von bodo nach Vorarlberg gilt der bodo-Tarif bis zum Linienende (wechselweise Anerkennung bodo/VVV).

Die Integration hat auch Auswirkungen auf die Ausgestaltung weiterer begleitender Maßnahmen. Insbesondere gilt dies für Qualitätsstandards, die im folgenden Kapitel 10.2.2 behandelt werden.

10.2.2 Qualitätsstandards

Neben den Anforderungen an die Barrierefreiheit können für den Landkreis Lindau (Bodensee) im Rahmen des Nahverkehrsplans weitere Qualitätsstandards definiert werden.

Vor diesem Hintergrund werden Qualitätsstandards für den Betrieb, Verbund/Tarif/Vertrieb, Fahrzeuge (mit Umweltstandards und unter Berücksichtigung der CVD) und das Fahrpersonal festgelegt, welche im Folgenden aufgeführt sind:

Anforderungen an Betrieb:

- Geordneter Betriebsablauf (Erreichbarkeit zu branchenüblichen Zeiten, Beschwerdemanagement, Ersatzstellung, Störfallmanagement)
- Bereitstellung Echtzeitdaten, Unentgeltliche Datenversorgung definierter Schnittstellen
- Unternehmensübergreifende Anschlusssicherung an Bahn- und Busverbindungen
- Haltestellenmanagement (Grundausstattung durch Aufgabenträger, Kennzeichnung Haltestellen, Fahrplanaushangkasten, Mängelbeseitigung, Pflege und Unterhalt durch Verkehrsunternehmen).

Anforderungen Verbund, Tarif und Vertrieb:

- Anwendung des Tarifs des bodo-Verkehrsverbundes
- Ausgabe und Kontrolle des gesamten bodo-Fahrscheinsortiments
- Verkauf und Anerkennung Tarifgattungen des VVV
- Verkauf und Anerkennung Bodensee-Ticket, Bayern-Ticket, Ba-Wü-Ticket
- E-Ticket auf VDV-KA-Basis, aufrüstbar für weitere Stufen
- Gesellschafter des Verbundes, Abschluss vertraglicher Vereinbarungen (AvB, Einnahmeverteilung).

Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Lindau (Bodensee)

Lfd. Nr.	Standard	Ausprägung	Kategorie A Taktverkehre auf Hauptlinien		Kategorie B Verkehrs- leistungen auf Nebenlinien, Schülerverkehr		Kategorie C Bedarfsverkehr	
			Pfl.	Opt.	Pfl.	Opt.	Pfl.	Opt.
1	Fahrzeugalter	Maximal 10 Jahre ab Erstzulassung	X			X	X	
2.1	Umweltstandards	Euronorm VI oder besser	X*			X	X	
2.2		Brennstoffzellenantrieb	X*					
2.3		Euronorm V oder besser			X			
3.1	Barrierefreiheit	Niederflur oder Low Entry, jeweils mit Absenkvorrichtung	X			X		
3.2		Rampe für Rollstuhl (mindestens manuell)	X			X	X	
3.3		Rollstuhlplatz/Sondernutzungsfläche nach der EU-Richtlinie 2001/85/EG bzw. Verordnung (EG) Nr. 661/2009 i. V. m. der UN-ECE Regelung 107	X			X		
3.4		Rufeinrichtungen (Taster) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an Tür 2 sowie im Wageninnern an der Sondernutzungsfläche	X			X		
4.1	Türen	Zwei Fahrgasttüren, eine davon zweiflügelig	X		X			
4.2		Vorbereitung für Automatisiertes Fahrgastzählsystem	X			X		X
5.1	Fahrgastinformation	Frei programmierbare, alphanummerische Liniennummern- und Fahrzielanzeige vorne	X		X			X
5.2		Frei programmierbare, alphanummerische Liniennummern- und Streckenanzeige seitlich rechts	X		X			
5.3		Liniennummernanzeige hinten	X		X			
5.4		Liniennummernanzeige seitlich links	X			X		
5.5		Kennzeichnung als Fahrzeug des Linienverkehrs (Liniennummer/Fahrziel)						X
5.6		Anzeige von Fahrstrecke und nächster Haltestelle im Innenraum, Gelenkbussen auch im Nachläufer (TFT-Monitor)	X			X		
5.7		Anzeige der nächsten Haltestelle im Innenraum				X		

Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Lindau (Bodensee)

5.8		Automatisierte Ansage der nächsten Haltestelle	X		X			
5.9		Durchsagemöglichkeit für den Fahrer	X		X			
5.10		Aushang eines Liniennetzplans	X		X			
5.11		Klapprahmen A3/A4 zum Aushang von Informationen zum Linienverkehr	X		X			
6.1	Fahrgastraum	Mindestens 37 Sitze (Kleinbus 14 Sitze, Gelenkbus 45 Sitze) in Ausführung hoch/fest	X			X		
6.2		Horizontale Haltestangen entlang des Gangs	X		X			
6.3		Gangseitige Griffe an den Sitzlehnen	X		X			
6.4		Stufenloser Gang zwischen den Türen	X		X			
6.5		Haltewunschtaster an jeder vertikalen Haltestange	X		X			
6.6		Leistungsfähige Klimaanlage für den Fahrgastraum	X		X			
6.7		WLAN zur Fahrgastnutzung	X			X		
6.8		Trennscheibe für den Fahrerplatz	X		X			
7.1	Vertrieb/ICTS	Elektronischer Fahrscheindrucker, ausgerüstet/ausrüstbar für e-Ticketing gem. Vorgaben bodo, VDV-KA (eTicket Deutschland)	X		X		X**	
7.2		Generierung von Echtzeitdaten und Lieferung an ICTS/Datendrehscheibe	X		X			X
7.3		Kommunikationseinrichtung mit Leitstelle	X		X		X	
8.1	Außengestaltung	Gestaltung nach den Designvorgaben des bodo/Landkreis	X		X			X
8.2		Hinweis auf Verbundzugehörigkeit (bodo-Aufkleber/Schild)			X		X	
8.3		Abbiegeassistenzsystem	X			X		
8.4		Vorbereitung für Fahrradmitnahme per Heckträger/ Fahrradanhänger auf touristisch geprägten Linien und Zeiträumen	X***			X		
9	Bereifung	Jahreszeitlich geeignete Bereifung unter Berücksichtigung der lokal üblichen Witterungsbedingungen	X		X		X	

*Diesel/Wasserstoff je nach Losvergabe **Mobiles Gerät ist ausreichend ***nach Los-/Linienvorgabe

Tabelle 12 Qualitätsstandards Fahrzeuge

Anforderungen Fahrpersonal:

- Ausreichend Deutschkenntnisse zur guten Verständigung in Wort und Schrift, Level B1
- Kenntnisse der Tarif und Beförderungsbedingungen, Liniennetz, Fahrpläne, Betriebsorganisation
- Kundeninformation, Tarif- und Fahrplanauskünfte mit Anschlussmöglichkeiten
- Umgang mit hilfsbedürftigen und mobilitätseingeschränkten Personen
- Regelmäßige Schulungen
- Gepflegtes Erscheinungsbild und Dienstkleidung
- Sozialstandards: mindestens WBO-Tarif (Manteltarifvertrag, Lohntarifvertrag, Tarifvertrag über vermögenswirksame Leistungen und Tarifvertrag über die Entgeltumwandlung in der jeweils gültigen Fassung), Wahrung sozialer Mindeststandards, auch bei Auftragnehmer.

10.2.3 Sonstige Begleitmaßnahmen

Sonstige Begleitmaßnahmen betreffen u.a. die Anschlusssicherung an wichtigen Umsteigehaltstellen. Darunter wird nicht nur die technische Anschlusssicherung verstanden, sondern auch die Festlegung von Regelungen, wie lange z.B. Busse auf verspätete Anschlusszüge warten sollen. Generell sollte die Anschlusssicherung nicht nur innerhalb des Bussystems erfolgen, sondern auch die Schnittstelle Bus – Bahn umfassen.

Damit Angebotsverbesserungen und -ausweitungen bei bestehenden oder potenziellen Fahrgästen auch bekannt werden, ist insbesondere bei Angebotsverbesserungen ein begleitendes Werbekonzept zu erstellen. Generell soll seitens des Landkreises der ÖPNV mit geeigneten Maßnahmen beworben werden.

Für eine positive Entwicklung des öffentlichen Verkehrs insgesamt im Landkreis Lindau (Bodensee) sind zudem Verbesserungen im Schienenverkehr wichtig. In diesem Zusammenhang wird die kostenlose Fahrradmitnahme auf dem touristisch bedeutsamen Abschnitt Lindau – Oberstaufen der DB Regio gefordert, bei dem es sich um die einzige Verbindung im gesamten bodo-Verkehrsverbund handelt, auf der eine kostenlose Radmitnahme nicht möglich ist.

11 Maßnahmenbewertung und Umsetzungsprioritäten

Die folgende Maßnahmenbewertung und der daraus abgeleitete Umsetzungsplan betrifft die Maßnahmen zum Fahrtenangebot (Kap. 11.1). Darüber hinaus werden Hinweise zur Umsetzung von sonstigen Maßnahmen gegeben (vgl. Kap. 11.2).

11.1 Maßnahmen zum Fahrtenangebot

Die Maßnahmen zum Fahrtenangebot werden insbesondere hinsichtlich ihrer formalen und planerischen Randbedingungen bewertet. Hieraus werden Umsetzungsprioritäten abgeleitet (vgl. Kapitel 11.1.3).

11.1.1 Vorgehen

Die Maßnahmen zur Fahrtenhäufigkeit wurden in Kapitel 9 entwickelt und im Einzelnen dargestellt. Um die Maßnahmen aber hinsichtlich ihrer Umsetzungsmöglichkeiten einordnen zu können, muss ergänzend auch auf formale und planerische Randbedingungen eingegangen werden (vgl. Kapitel 11.1.2).

Generell gilt zum Vorgehen, dass auf Grundlage des vorliegenden Nahverkehrsplanes die einzelnen Maßnahmen von der Verwaltung gemäß Maßnahmenprioritäten vorbereitet und von den politischen Gremien beschlossen werden. Die Maßnahmen des ÖPNV-Konzepts [19] sind bereits beschlossen worden.

11.1.2 Formale und planerische Randbedingungen

Die Umsetzung der Maßnahmen kann nur unter Beachtung maßgeblicher formaler und planerischer Randbedingungen erfolgen. Bei den formalen Randbedingungen ist insbesondere die „Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates“ maßgeblich, im Folgenden in Kurzform EU-VO 1370/2007 benannt [18].

Hierin werden u.a. in den Artikeln 3 bis 7 die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge und entsprechende Veröffentlichungspflichten behandelt. In Artikel 3 wird zudem auf die allgemeinen

Vorschriften verwiesen, die Gegenstand von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen sein können.

Hinsichtlich der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehre gelten folgende Grundsätze:

- Anwendung Vergaberecht (VgV, UVgO) bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (Bruttoverträge)
- Anwendung Art. 5 Absätze 2 bis 6 EU-VO 1370 bei Dienstleistungskonzessionen (Nettoverträge).

Aufgrund der derzeitigen Randbedingungen, die u.a. durch die Problematik einer im Moment noch nicht möglichen Einnahmenaufteilung zwischen den Linienbündeln gekennzeichnet ist, empfiehlt sich zunächst die Vergabe der Leistungen auf Basis von Bruttoverträgen.

Zu beachten sind die vorgegebenen Verpflichtungen zur Veröffentlichung von wettbewerblichen Vergabeverfahren und Direktvergaben. Hierzu gilt:

- nach Artikel 7 EU-VO 1370/2007 sowie § 8a (2) Personenbeförderungsgesetz (PbefG) müssen geplante Vergabeverfahren veröffentlicht werden (so genannte Vorabbekanntmachungen)
- Vorabbekanntmachungen sind frühestens 27 Monate vor Betriebsbeginn, spätestens ein Jahr vor Einleitung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder ein Jahr vor der Direktvergabe zu veröffentlichen.

Neben den formalen sind auch die planerischen Randbedingungen für die Maßnahmenumsetzung zu beachten. Dies gilt vor allem für die Entwicklungen im SPNV und die sich daraus ergebenden Abstimmungserfordernisse für den Busverkehr.

Ebenfalls für die Umsetzung relevant sind die Genehmigungslaufzeiten der den Landkreis Lindau (Bodensee) betreffenden Linien (siehe Tabelle 13).

Zur Sicherung des Bestandsangebotes ist die Fixierung des bisherigen Fahrtenangebotes als weiter zu garantierender Mindeststandard auch für die Linien wichtig, für die im Rahmen des Nahverkehrsplans keine Maßnahmen vorgesehen sind. Eine Möglichkeit hierfür ist die Veröffentlichung von Vorabbekanntmachungen.

11.1.3 Umsetzungsprioritäten

Generelle Zielsetzung des Landkreises Lindau (Bodensee) ist es, möglichst alle in den Kapiteln 9 und 10 benannten Maßnahmen zügig umzusetzen. Dies wird durch das geplante Vergabeverfahren für die in Kapitel 9.4 definierten Linienbündel erreicht werden. Dabei werden die Laufzeiten der Genehmigungen der vorhandenen Linien berücksichtigt, die in den allermeisten Fällen bis zum 30.09.2023 erteilt wurden. Tabelle 13 zeigt alle im Landkreis verkehrenden Linien und deren Genehmigungslaufzeiten. Auch enthalten sind Linien, deren Genehmigungen im Nachbarlandkreis oder in Österreich liegen.

Li-Nr.	Strecke (Start- / Endpunkt)	Verkehrsunternehmen	Ablauf Konzession
11	Röthenbach - Scheidegg	RBA GmbH	30.09.2023
12	Lindenberg - Weiler - Röthenbach	RBA GmbH	30.09.2023
13	Hergatz - Lindenberg - Scheidegg	RBA GmbH	30.09.2023
131	Wohmbrechts - Opfenbach	RBA GmbH	30.09.2023
132	Heimenkirch - Wohmbrechts	RBA GmbH	30.09.2023
133	Heimenkirch - Nadenb. - Lindenberg	RBA GmbH	30.09.2023
14a	Hörbranz/Unterhochsteg - Lindau/Berliner Platz	PV Unteres Rheintal	06.01.2024
15	Hergatz - Wangen	RBA GmbH	30.09.2023
151	Opfenbach - Wohmbrechts	RBA GmbH	30.09.2023
16	Lindenberg - Scheidegg - Scheffau - Lindenberg	RBA GmbH	30.09.2023
161	Scheidegg - Westkinberg - Scheidegg	RBA GmbH	30.09.2023
162	Lindenberg - Ried - Scheidegg	RBA GmbH	30.09.2023
163	Scheidegg - Geisgau - Scheidegg	RBA GmbH	30.09.2023
17	Lindau - Hergatz	RBA GmbH	30.09.2023
18	Lindau - Oberstaußen / Sulzberg	RBA GmbH	30.09.2023
181	Weiler - Oberreute - Weiler	RBA GmbH	30.09.2023
19	Lindau - Oberreitnau- Wangen	RBA GmbH	30.06.2026
191	Lindau - Unterreitnau	RBA GmbH	31.07.2026
192	Lindau - Neuravensburg - Wangen	RBA GmbH	30.06.2026
21	Lindau - Nonnenhorn	RBA GmbH	30.09.2023
731	Isny - Weiler	RBI GmbH	30.09.2023
732	Isny - Lindenberg	RBI GmbH	30.09.2023
733	Isny - Maierhöfen - Grünenbach - Stiefenhofen - Oberstaußen	RBI GmbH	30.09.2023
4396	Bregenz - Scheidegg	ÖBB-Postbus	06.06.2024
9740	Oberstdorf - Lindau	RVA / Komm mit	31.12.2028
9796	Stiefenhofen - Oberstaußen	RVA / Komm mit	31.12.2021

Tabelle 13 Genehmigungslaufzeiten Buslinien

In Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen werden die Laufzeiten der Liniengenehmigungen bis zum Dezember 2023 verlängert, sodass die Umsetzung der Maßnahmen aus dem ÖPNV-Konzept auf den Fahrplanwechsel der Bahn abgestimmt ist. Entsprechende Vorabbekanntmachungen sind ab September 2021 zu veröffentlichen.

11.2 Sonstige Maßnahmen

Neben den Maßnahmen zum Fahrtenangebot (vgl. Kap. 9) sollen gemäß den Festlegungen in der Rahmenkonzeption die sonstigen Maßnahmen in gleicher Priorität sowie zeitlich parallel umgesetzt werden:

- Weiterentwicklung des bodo-Tarifs
- Umsetzung von Qualitätsstandards für Haltestellen, Fahrzeuge (definiert), Kundeninformation und Betrieb (definiert), Fahrpersonal (definiert) und Umweltstandards sowie Verbund, Tarif und Vertrieb (definiert)
- Marketingmaßnahmen zur Bewerbung insbesondere bei Angebotsverbesserungen und -ausweitungen.

12 Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan nimmt der Landkreis Lindau (Bodensee) die in Art. 13 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) eingeräumte Möglichkeit wahr, als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV einen Nahverkehrsplan für sein Gebiet aufzustellen bzw. fortzuschreiben.

Der Nahverkehrsplan orientiert sich an den in der vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie herausgegebenen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern beschriebenen Inhalten sowie den dort festgelegten Grenz- und Richtwerten.

Das verkehrspolitische Ziel für den Nahverkehrsplan ist es, auf Basis der Sicherstellung der Grundversorgung mit einem darüber hinaus deutlich verbesserten Angebot möglichst viele Personen für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen oder zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen.

Auf Basis der Bestandsaufnahme und der Schwachstellenanalyse aus dem alten Nahverkehrsplan wurden in der Rahmenkonzeption grundsätzliche Zielsetzungen definiert, die Eckpunkte für die weitere Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Lindau (Bodensee) sowie für die Ableitung konkreter Maßnahmen sind.

Aus der Rahmenkonzeption werden einzelne Maßnahmen abgeleitet und gemeinsam mit den bereits beschlossenen Maßnahmen des ÖPNV-Konzepts zu einem Maßnahmenpaket zusammengefügt.

Neben Maßnahmen zum Fahrtenangebot werden auch sinnvolle Begleitmaßnahmen bzw. Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Infrastruktur ausgearbeitet.

München, 25. November 2021

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ch. Hessel', written in a cursive style.

Dr. Christoph Hessel
Geschäftsführer
Beratender Ingenieur

13 Quellenverzeichnis

- [1] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG); 1996
- [2] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie; Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern; München; 1998
- [3] Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598)
- [4] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (Hrsg.); Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern; München; 2018
- [5] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (Hrsg.); Landesentwicklungsprogramm Bayern; München; 2013
- [6] Planungsverband Region Allgäu (Hrsg.); Regionalplan Allgäu; Kempten
- [7] Statistisches Bundesamt (Destatis); <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online> (aufgerufen am 09.07.2021)
- [8] Bayerisches Landesamt für Statistik; Bevölkerung: Gemeinden, Stichtage; Fürth; 2020; (Stand: 12.05.2020)
- [9] Bundesagentur für Arbeit; Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort; Stand 30.06.2019
- [10] Bundesagentur für Arbeit; Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Ein- und Auspendler nach Gemeinden zum Stichtag 30.06.2019
- [11] Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung; Tourismus: Gemeinden, Betriebe, Betten, Auslastung, Übernachtungen, Ankünfte, Monate, Jahr (ab 2006); Stand 30.06.2019
- [12] Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern; Verkehrsmengenatlas Bayern; München; 2010
- [13] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; Forschungsprojekt des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) FA-Nr. 70.837/2009 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Köln; 2010.
- [14] BEG-Stationsdatenbank
<http://bahnland-bayern.de/stationsdatenbank> (aufgerufen am 07.09.2020)

- [15]** Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie;
Gesamtverkehrsplan Bayern 2002; München; 2002
- [16]** Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie;
Schienennahverkehrsplan 2003-2005; München; 2005
- [17]** Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (Hrsg.); Verkehrsverflechtungsprognose
2030. Schlussbericht; München, Freiburg; Juni 2014
- [18]** Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom
23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur
Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
- [19]** Metron AG; ÖPNV-Konzept - Landkreis Lindau (Bodensee); 2018

Anlagen

Anlage 1 Fragebogen Gemeindebefragung



Nahverkehrsplan Landkreis Lindau (Bodensee) - Datenerhebung bei Gemeinden

Nahverkehrsplan des Landkreises Lindau (Bodensee) - Datenerhebung bei Gemeinden

Seite 1

Name des Ansprechpartners / der Ansprechpartnerin *

Name der Gemeinde *

- Bodolz
- Gestratz
- Grünenbach
- Heimenkirch
- Hergatz
- Hergensweiler
- Lindau (Große Kreisstadt)
- Lindenberg i.Allgäu
- Maierhöfen
- Nonnenhorn
- Oberreute
- Opfenbach
- Röthenbach
- Scheidegg
- Sigmarszell
- Stiefenhofen
- Wasserburg
- Weiler-Simmerberg
- Weißensberg

Seite 2

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Bodolz) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Betttau

Bodolz

Bruggach

Ebnet

Enzisweiler

Hochsträß

Hoyerberg

Mittenbuch

Taubenberg

Seite 21

Bitte übermitteln Sie uns Planungen zu eigenen bzw. Ihnen bekannten Bauvorhaben von verkehrlicher Relevanz in Ihrer Gemeinde, z.B. Wohngebiete (Angabe von Wohneinheiten bzw. erwarteter Einwohnerzahl), Gewerbegebiete (Art der Betriebsansiedlung, Angabe der Fläche), Schulen und Straßen inkl. Realisierungszeitraum.

(Daten bitte als Anlage zum Fragebogen übermitteln)

Durchsuchen...

Seite 22

Bestehen in Ihrer Gemeinde Planungsvorhaben (Neubau/Umbau) zu Haltestellen? *

ja

nein

Neubau / Umbau von Haltestellen

	Name der Haltestelle	Standort (Adresse)	x-Koordinate	y-Koordinate
Neue Haltestelle 1				
Neue Haltestelle 2				
Neue Haltestelle 3				
Neue Haltestelle 4				
Neue Haltestelle 5				
Umbau Haltestelle 1				
Umbau Haltestelle 2				
Umbau Haltestelle 3				
Umbau Haltestelle 4				
Umbau Haltestelle 5				

Bestehen in Ihrer Gemeinde zusätzliche Verkehrsangebote außerhalb des ÖPNV-Linienverkehrs (z.B. Einkaufsbus, Seniorenbus o.ä.)? *

- ja
- nein

Welche zusätzliche Verkehrsangebote außerhalb des ÖPNV-Linienverkehrs bestehen in Ihrer Gemeinde?

Bitte übermitteln Sie uns bei Vorhandensein eigener ÖPNV-Angebote alle Fahrpläne und weiteren relevanten Informationen.

Durchsuchen...

Bitte erläutern Sie die in obiger Frage genannten Aspekte, mit denen sie sehr zufrieden bzw. sehr unzufrieden sind.

Seite 27

Gibt es aus Ihrer Sicht sonstige Anregungen / Wünsche zum ÖPNV im Landkreis Lindau (Bodensee)?

Die Umfrage ist beendet. Vielen Dank für die Teilnahme.

Das Fenster kann nun geschlossen werden.

Anlage 2 Fragebogen Bürgerbefragung



Nahverkehrsplan Landkreis Lindau (Bodensee) - Bürgerbeteiligung

Helfen Sie mit, unser Angebot zu verbessern: Umfrage zur Bewertung des Öffentlichen Personennahverkehrs

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

wir wollen unsern Öffentlichen Personennahverkehr noch besser auf Ihre Bedarfe abstimmen. Sicherlich kann nicht jeder Wunsch erfüllt werden, aber unser Ziel ist, den Busverkehr in der Region auch unter Einbeziehung von alternativen und digitalbasierten Bedienformen noch attraktiver zu gestalten.

Der Landkreis Lindau (Bodensee) hat darum die Firma gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Lindau (Bodensee) beauftragt. Grundlage bilden die im Kreistag bereits beschlossenen Maßnahmen des Mobilitätskonzepts der Firma Metron aus dem Jahr 2018. Schwerpunkt sind die Regionalbuslinien im Landkreis, die Stadtbuslinien der Stadt Lindau werden nicht in erster Linie betrachtet.

Wichtig ist uns, dass Sie sich als Bürgerinnen und Bürger des Landkreises an der Erstellung des Nahverkehrsplans aktiv beteiligen und Ihre Meinung einbringen. Darum meine Bitte: Nehmen Sie sich etwas Zeit und füllen Sie unseren Fragebogen aus. Ihre Bewertung bzw. Ihre Antworten zu den folgenden Fragen sollten sich auf das reguläre ÖPNV-Angebot und Ihr Nutzerverhalten vor der Corona-Krise beziehen. Wir freuen uns auf Ihre Anregungen.

Herzlichen Dank für Ihre Mithilfe.

Es grüßt Sie herzlich
Ihr

Landrat Elmar Stegmann



Datenschutz ist uns wichtig:

Selbstverständlich werden alle Daten anonym behandelt sowie nur zum Zwecke der Nahverkehrsplanung verwendet und alle datenschutzrechtlichen Bestimmungen eingehalten. Bei Fragen zum Thema Datenschutz oder zum Fragebogen im Allgemeinen, wenden Sie sich gerne an gevas humberg & partner (Hr. Nitsch), Tel.: 089-4890850.

Seite 2

1. In welcher Gemeinde des Landkreises Lindau (Bodensee) leben Sie? *

*Pflichtfrage

2. Wie oft nutzen Sie den ÖPNV (im Regelfall vor der Corona-Krise, diese Anmerkung gilt auch für alle folgenden Fragen)?

- mehrmals pro Woche
- mehrmals pro Monat
- mehrmals pro Jahr
- seltener
- nie

3. Zu welchen Zwecken nutzen Sie den ÖPNV (Bus)? Ich nutze den ÖPNV für ...

(Mehrfachantworten möglich)

- Arbeitsweg
- Schule / Ausbildung
- dienstlich / beruflich
- Freizeit
- Arzt
- Einkaufen
-

4. **Zwischen welchen zwei Haltestellen reisen Sie am häufigsten mit dem ÖPNV? Bitte nennen Sie zunächst die erste Haltestelle:**

5. **Zwischen welchen zwei Haltestellen reisen Sie am häufigsten mit dem ÖPNV? Bitte nennen Sie nun die zweite Haltestelle:**

6. **Ist aus Ihrer Sicht eine Gemeinde des Landkreises Lindau (Bodensee) unzureichend durch den ÖPNV (Bus) erschlossen?**

ja

nein

7. Welche Gemeinde des Landkreises Lindau (Bodensee) ist aus Ihrer Sicht unzureichend durch den ÖPNV (Bus) erschlossen?

(Mehrfachnennung möglich)

- Bodolz
- Gestratz
- Grünenbach
- Heimenkirch
- Hergatz
- Hergensweiler
- Lindau (Große Kreisstadt)
- Lindenberg i.Allgäu
- Maierhöfen
- Nonnenhorn
- Oberreute
- Opfenbach
- Röthenbach
- Scheidegg
- Sigmarszell
- Stiefenhofen
- Wasserburg
- Weiler-Simmerberg
- Weißensberg

11. Wie zufrieden sind Sie mit den Leistungen des ÖPNV (Bus) hinsichtlich der Haltestellen ...?

Welche Bedeutung hat dieses Leistungsmerkmal für Sie?
 (--unwichtig,
 -nicht so wichtig,
 +wichtig,
 ++sehr wichtig)

	sehr unzufrieden	unzufrieden	weder noch	zufrieden	sehr zufrieden	--	-	+	++
Wartehäuschen (vorhanden/Zustand)	<input type="radio"/>								
Sitzgelegenheiten Angebot	<input type="radio"/>								
Informationsmöglichkeiten an der Haltestelle	<input type="radio"/>								
Haltestellen Erreichbarkeit	<input type="radio"/>								
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an der Haltestelle	<input type="radio"/>								
Sauberkeit Haltestellen	<input type="radio"/>								
Zuwegung Barrierefreiheit	<input type="radio"/>								
Zuwegung Beleuchtung	<input type="radio"/>								
Sicherheit an der Haltestelle	<input type="radio"/>								
Sicherheit Zu- und Abgangswege	<input type="radio"/>								

12. Bei welcher Haltestelle sehen Sie besonderen Verbesserungsbedarf?

13. Wie zufrieden sind Sie mit dem ÖPNV (Bus) hinsichtlich der Fahrzeuge?

Welche
Bedeutung hat
dieses
Leistungsmerkmal
für Sie?
(--unwichtig,
-nicht so wichtig,
+wichtig,
++sehr wichtig)

	sehr unzufrieden	unzufrieden	weder noch	zufrieden	sehr zufrieden	--	-	+	++
Fahrgastinformation im Fahrzeug	<input type="radio"/>								
Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit	<input type="radio"/>								
Sitzplatzverfügbarkeit	<input type="radio"/>								
Komfort Busse	<input type="radio"/>								
Erscheinungsbild	<input type="radio"/>								
Sauberkeit Busse	<input type="radio"/>								
Sicherheit im Fahrzeug	<input type="radio"/>								
Barrierefreiheit der Fahrzeuge	<input type="radio"/>								
Verfügbarkeit WLAN	<input type="radio"/>								
Verfügbarkeit Rollstuhlplätze	<input type="radio"/>								
Platz für Fahrrad und Kinderwagen	<input type="radio"/>								

14. Nutzen Sie neben dem ÖPNV auch Angebote der Bahn?

ja

nein

15. Falls relevant, wie zufrieden sind Sie mit den Umsteigemöglichkeiten zwischen den Buslinien und der Bahn an den Bahnhöfen im Landkreis Lindau (Bodensee)?

Bewerten Sie bitte nur die für Sie relevanten Umsteigemöglichkeiten oder fahren Sie mit der nächsten Frage fort.

Welche Bedeutung hat dieses Leistungsmerkmal für Sie?
(--unwichtig, -nicht so wichtig, +wichtig, ++sehr wichtig)

	sehr unzufrieden	unzufrieden	weder noch	zufrieden	sehr zufrieden	--	-	+	++
Enzisweiler, Bf.	<input type="radio"/>								
Heimenkirch, Bf.	<input type="radio"/>								
Hergatz, Bf.	<input type="radio"/>								
Lindau, Insel	<input type="radio"/>								
Lindau-Aeschach, Bf.	<input type="radio"/>								
Nonnenhorn, Bf.	<input type="radio"/>								
Röthenbach, Bf.	<input type="radio"/>								
Wasserburg (Bodensee), Bf.	<input type="radio"/>								

16. Steht Ihnen ein PKW zur Verfügung?

- ja, immer
- ja, nach Absprache
- nur durch Carsharing
- nie

17. Was würde Sie zu einer noch häufigeren Nutzung des ÖPNV bewegen? *

(Mehrfachauswahl möglich)

- bessere Fahrgastinformation
- Zuverlässigkeit
- günstigere Tarife
- häufigere Verbindungen
- zusätzliche Haltestellen
- bessere Infrastruktur (Haltestellen, Fahrzeuge)
- Ich möchte den ÖPNV nicht nutzen

18. Wie alt sind Sie? *

- bis 18 Jahre
- 19 - 30 Jahre
- 31 - 45 Jahre
- 46 - 65 Jahre
- über 65 Jahre

19. Haben Sie sonst noch Anregungen, Wünsche, Kritik oder Lob zum ÖPNV im Landkreisgebiet?

Die Umfrage ist beendet. Vielen Dank für die Teilnahme.

Das Fenster kann nun geschlossen werden.

Anlage 3 ÖPNV-Konzept

Lindau – ÖPNV-Konzept

Schlussbericht

Landratsamt Lindau

10. April 2018

Bearbeitung

Peter Schoop

dipl. Ing. ETH/SVI

Conrad Naef

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Oliver Maier

Bauzeichner

Maria Andreou

Administration

Jonas Hess

Praktikant

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung/Anlass	5
2	Raumstruktur und Nachfrage	7
2.1	Räumliche Struktur und Ausrichtungen	7
2.2	Nachfrage im Pendlerverkehr	8
2.3	Hauptnachfragen im Schülerverkehr	10
2.4	Fahrgastfrequenzen	10
3	Zielbild	12
3.1	Planung des ÖPNV-Angebots	12
3.2	Ausbauplanung Bahn	15
3.3	Entwicklung eines Zielbilds	17
3.4	Grundsätze für die Gestaltung von Netz und Angebot	19
3.5	Grundlegende Anforderungen an das Fahrplanangebot	20
4	Entwicklung des ÖPNV-Konzepts	22
4.1	Auslegung des Grundtakts	22
4.2	Vier Angebotsstufen	23
4.3	Betriebliche Annahmen	25
5	Konzepte für die Linien nach Lindau	26
5.1	Übersicht	26
5.2	Zeitliche Auslegung der Linien	27
5.3	A Neue Linie Lindau Reutin Bhf – Scheidegg – Lindenberg – Weiler	29
5.4	B Linie Lindau Reutin Bhf – Schlachters – Niederstauen / Opfenbach	33
5.5	C Linie Lindau / Oberreitnau – Wangen	35
5.6	D Linie Lindau Reutin – Bodolz – Wasserburg (Zusammenfassung)	38
6	Konzepte für die Zubringerlinien zur Bahn	40
6.1	Übersicht	40
6.2	Zeitliche Auslegung der Zubringerlinien	41
6.3	E Linie Hergatz Bhf – Lindenberg ZOB	43
6.4	F Linie Röthenbach Bhf – Lindenberg – Scheidegg	45
6.5	G Linie Röthenbach Bhf – Simmerberg – Weiler	48
6.6	H Linie Weiler - Scheidegg - Lindenberg	50
7	Konzepte für das nordöstliche Kreisgebiet	53
7.1	Übersicht	53
7.2	Zeitliche Auslegung	54
7.3	I Linie im Argental Ost	54
7.4	K Linie im Argental West	57
7.5	L Linie Weiler – Oberreute – Oberstauen	57
8	Detailkonzept Seelinie D	60
8.1	Ausgangslage	60
8.2	Grundsätzliche Varianten	61
8.3	Neuer Konzeptvorschlag	63
9	Gesamtbeurteilung	69
9.1	Die fünf Pfeiler im neuen ÖPNV-Konzept	69
9.2	Erforderliche Begleitmassnahmen	69
9.3	Abstimmung mit den Schulzeiten	69
9.4	Zusätzliche Betriebskosten	70
9.5	Merkmale, Chancen und Risiken	70

10	Linienportraits	71
	Anhang	82
	Anhang 1: Liniennetz	83
	Anhang 2: Netzgrafik Montag – Samstag: Basis 60-Min.-Takt	84
	Anhang 3: Netzgrafik Sonntag: Basis 2-Stunden-Takt	85
	Anhang 4: Fahrplanentwürfe Montag – Samstag	86
	Anhang 5: Fahrplanentwürfe Sonntag	96
	Anhang 6: Vergleich Schulzeiten - Fahrplan	103
	Anhang 7: Fahrzeiten	104

1 Einleitung/Anlass

Situation des ÖPNV im Landkreis

Die Buslinien im Landkreis Lindau bedienen die Gemeinden, allerdings mit nur sehr wenigen Verbindungen nach Lindau bzw. auf die Insel. Es ist «historisch» gewachsen mit vielen Linien und einer starken Vernetzung. 4 Buslinien verfügen über ein stündliches Angebot, fast alle anderen Linien sind «bedarfsgerecht» ausgestaltet, mit wenigen und weitgehend auf die Schüler ausgelegten Angeboten. Die Bahn spielt heute aufgrund der Lage des Hauptbahnhofs auf der Insel, ihres teilweise peripheren Verlaufs und der wenigen Haltepunkte für den Landkreis eine untergeordnete Rolle.

Im Landkreis selbst haben neben der Stadt Lindau die Gemeinden Weiler, Lindenberg und Scheidegg je spezielle Bedeutung, sei es mit den Zentrumsfunktionen, dem Krankenhaus oder den Arbeitsplätzen bzw. dem Tourismus.

Der Tourismus, der für verschiedene Gemeinden eine wichtige Rolle spielt, wird seit einiger Zeit mit der sog. «Gästekarte» von Gemeinden mit namhaften Beiträgen unterstützt.

Blick über die Grenze

Im Land Vorarlberg wird seit gut zwei Jahrzehnten der ÖPNV sowohl auf städtischer als auch auf regionaler Ebene erfolgreich ausgebaut und weiterentwickelt: Es bestehen mittlerweile 3 S-Bahn-Linien sowie im Rheintal ein dichtes Busnetz, das weitgehend im 30-Min.-Takt verkehrt. Den Grundstein legte der Stadtbus Dornbirn ab 1991 mit einfachen Prinzipien:

- «Stern» mit Durchmesserlinien
- Zentraler Verknüpfungspunkt
- Konsequenter Takt

Die Grundprinzipien Einfachheit, Verknüpfung und Takt wurden auch von den anderen Regionen (bzw. Gemeindeverbänden) übernommen, sei es im Rheintal, sei es im Bregenzerwald. Dahinter stand immer auch die Überzeugung, mit einem attraktiven Angebot möglichst viele Fahrgäste, d.h. nicht nur Schüler oder Personen «ohne Wahlmöglichkeit», anzusprechen.

Perspektiven mit der Bahn ab 2021

Die Lage des (Kopf-)Bahnhofs auf der Insel und die fehlende Elektrifizierung sind vor allem für den internationalen Fernverkehr und das Allgäu zwei wesentliche Schwachpunkte. Dazu kommt, dass die Bahnlinie aufgrund ihrer Linienführung und nur weniger Haltepunkte in der Region nur eine bescheidene Rolle in der Erschliessung und in der Verbindung nach Lindau auszuüben vermag.

In den nächsten Jahren sind mit den Ausbauten allerdings neue, vorteilhaftere Rahmenbedingungen absehbar:

- Der neue Bahnhof Reutin verkürzt die Reisezeit im Fernverkehr, insbesondere wegen der entfallenden Wende der Fernverkehrszüge.
- Es entsteht in der Nähe des starken «Magnetens» Berliner Platz ein neuer Anschlusspunkt für die regionalen Buslinien.
- Mit der Systematisierung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr einschliesslich neuer Haltepunkte kann die Bahn auch für die Gemeinden im Landkreis eine wesentlich stärkere Rolle übernehmen, auch als (teilweises) Rückgrat mit Verknüpfungspunkten wie Hergatz, Heimenkirch und Röthenbach.

Aufgabenstellung

Vor dem Hintergrund des oben skizzierten Umfelds und der Perspektiven erteilte der Landkreis Lindau eine Studie zur Weiterentwicklung des ÖPNV. In einer **mittel-** und wohl auch **längerfristigen Betrachtung** soll aufgezeigt werden, wie das Liniennetz, die Verknüpfungen mit der Bahn und das Fahrplanangebot ausgestaltet werden könnten. Dabei soll auf die Erfahrungen im Land Vorarlberg abgestützt werden. Im Hinblick auf die dazu notwendige stärkere Beteiligung der Kommunen sollen die zweckmässigen Ausbautetappen und die damit verbundenen groben Kostenfolgen aufgezeigt werden.

In diesem Sinne enthält dieser Bericht die planerischen Grundlagen zu einem **Ausbaukonzept ÖPNV**, das zweckmässige Prioritäten setzt, auf Stufe Netzgrafik aufbaut und mögliche Etappen aufzeigt.

Nach dem Abschluss der Konzepterarbeitung wurden anschliessend auch die Detailfahrpläne für die 9 neuen Linien ausgearbeitet und das sog. «Mengengerüst» mit Betriebsleistungen und Fahrplanstunden abgeleitet.

Umfang und Abgrenzung der Studie

Die Studie stützt sich ab auf den vorliegenden aktuellen Planungsstand der Bahn (Nov. 2017) und bezieht sich auf

- den **Ausbau** der **Schiene** mit dem neuen Bahnhof **Lindau Reutin** und neu dem konsequenten 60-Min.-Takt auf den Linien nach Wangen bzw. Immenstadt – Kempten ab **2021**;
- **neue** bzw. wieder eröffnete **Bahnhaltepunkte** zwischen Lindau und Hergatz ab **2023**;
- die heutigen «Hauptlinien» (mit zweistelligen Nummern);
- ein **integrales Buskonzept** mit den untersuchten Linien auf Stufe ITF (integraler Taktfahrplan, minutengenau dargestellt mit sog. «Netzgrafik»);
- ein **Detailkonzept** für die Linie 21 («Seelinie») Lindau ZUB – Bodolz – Wasserburg.

Das Konzept der Linie 21 soll bereits im Jahr 2018 umgesetzt werden.

Nicht betrachtet werden

- die weitgehend dem Schülerverkehr dienenden Linien mit dreistelligen Nummern, insbesondere auch im Argental.

Planungsstand Bahn

Die Entwicklung des ÖPNV-Konzepts beruht auf dem **Planungsstand Dezember 2017**, d.h.

- Eurocity-Züge
Zürich – München im 2-Stunden-Takt, Lindau Reutin ab Min. 10 (München) und Min. 52 (Zürich)
- Regionalbahnen
 - Lindau Reutin Bhf – Insel Bhf – Hergatz – Wangen im 60-Min.-Takt
 - Lindau Insel Bhf – Reutin Bhf – Hergatz – Röthenbach – Kempten im 60-Min.-Takt
 - Exakter Knoten Min. 00/30 in Hergatz

Nicht verfügbar waren Unterlagen zu den Bahnlinien

- Lindau – Friedrichshafen –(- Konstanz / - Ulm)

2 Raumstruktur und Nachfrage

2.1 Räumliche Struktur und Ausrichtungen

Einzugsgebiete der Zentrumsorte

Das Untersuchungsgebiet des Landkreises Lindau mit den angrenzenden Zentrumsorten lässt sich mit den raumplanerischen Festlegungen und der qualitativen Einschätzung der «Ausrichtung» wie folgt charakterisieren:

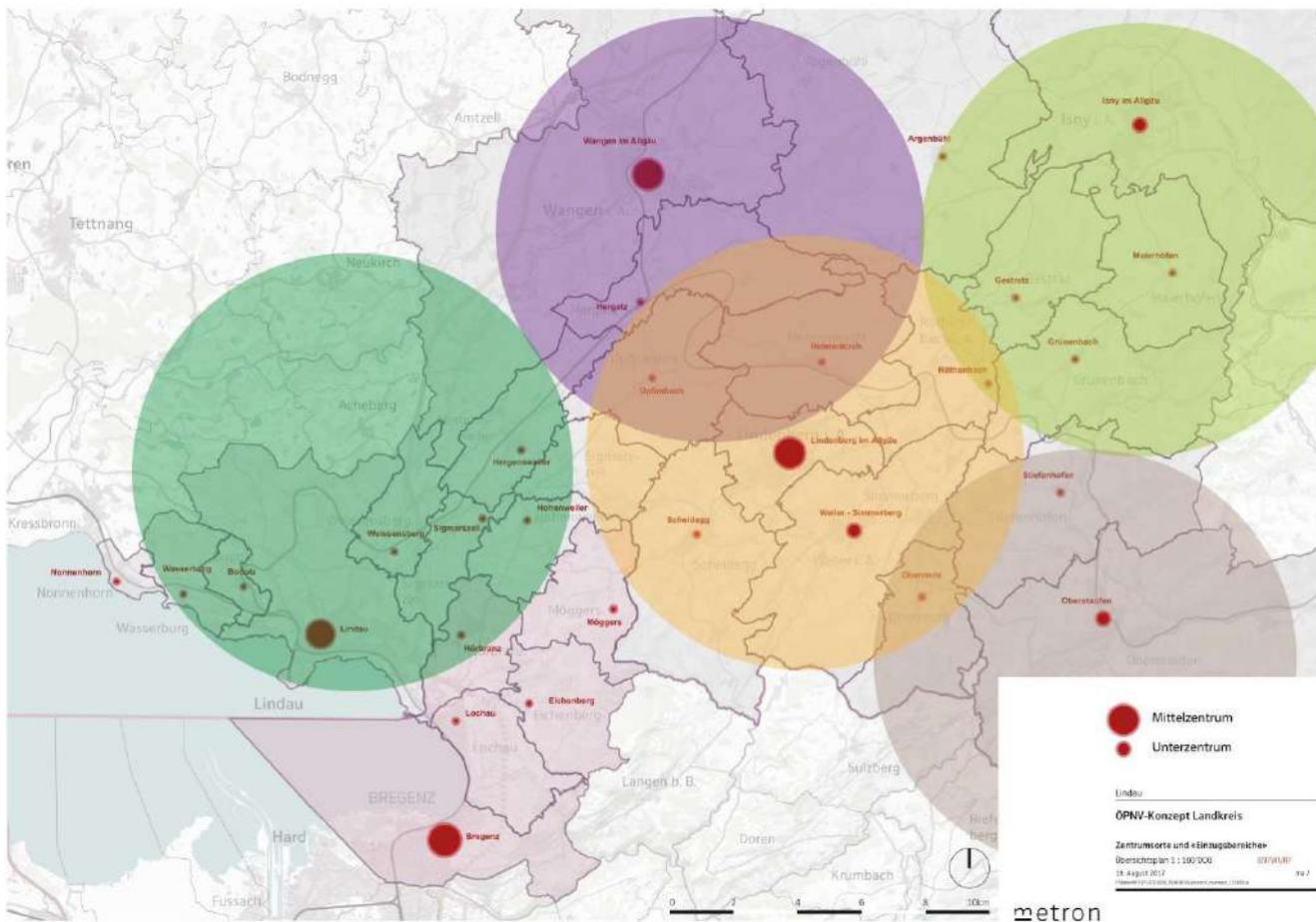


Abbildung 1: Zentrumsorte und qualitative Ausrichtung der Gemeinden

Lindau weist als Zentrumsort und Hauptstadt für alle Gemeinden im Landkreis Bedeutung auf, also bis ins Argental.

Lindenberg dürfte aufgrund seiner Bedeutung als wichtiger Arbeitsplatzstandort sowie mit den verschiedenen Schulen an zweiter Stelle stehen.

2.2 Nachfrage im Pendlerverkehr

Die Abbildungen 2 und 3 zeigen die Pendlerbeziehungen im Landkreis Lindau im Jahr 2009.

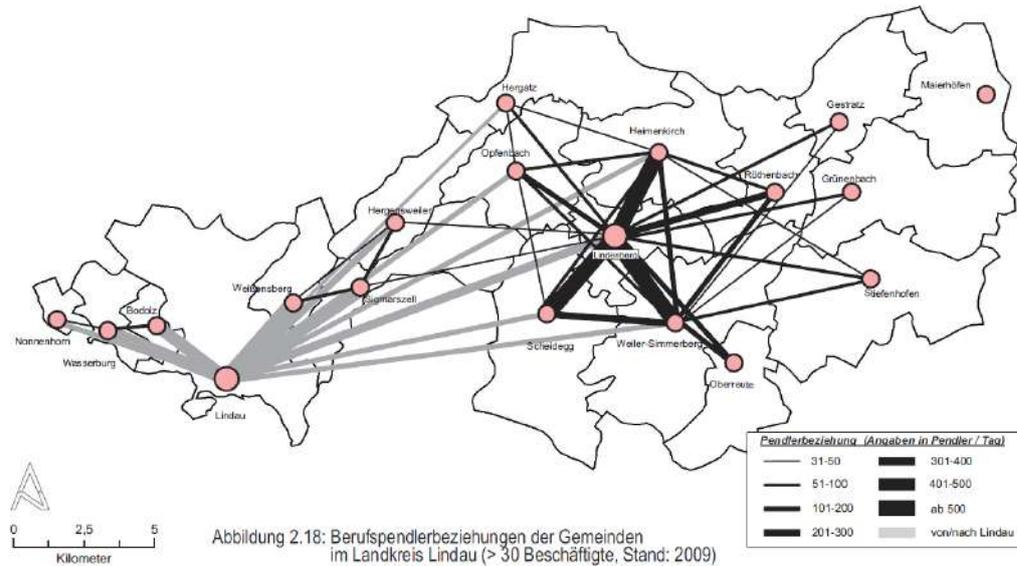


Abbildung 2: Berufspendlerbeziehungen im Landkreis Lindau, Stand 2009 (NVP 2011, Landkreis Lindau, MVV Consulting)

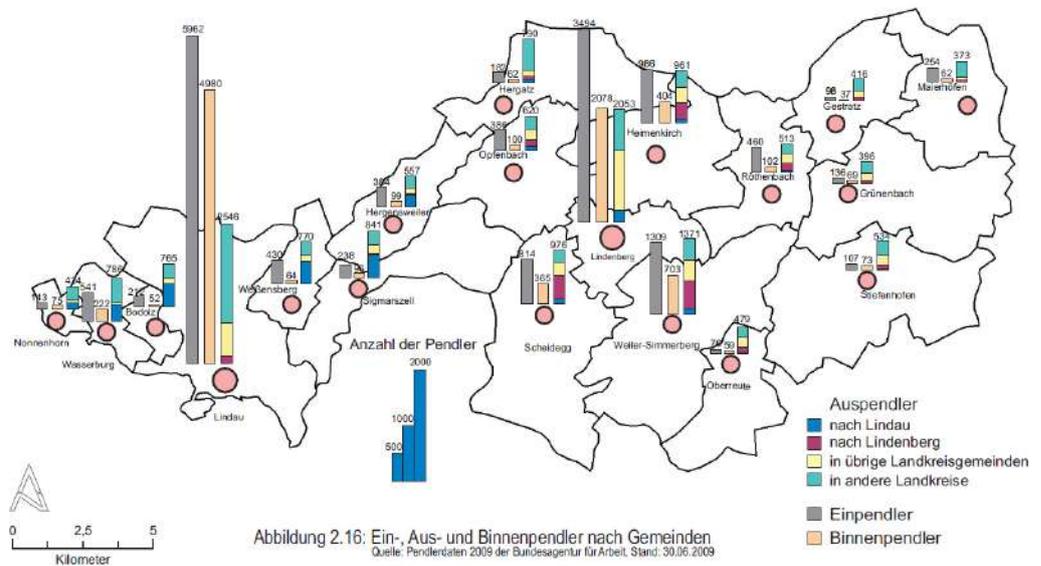


Abbildung 3: Ein- Aus- und Binnenpendler der Gemeinden im Landkreis Lindau, Stand 2009 (NVP 2011, Landkreis Lindau, MVV Consulting)

Die Analyse der Pendlerbeziehungen führt zu folgenden Erkenntnissen:

Grundsätzliche Erkenntnisse

- Die Mehrheit der bedeutenden Pendlerbeziehungen findet zwischen den Gemeinden und dem jeweiligen zugeordneten Zentrum statt (gem. Abbildung 1).
- Dabei sind Lindau und Lindenberg innerhalb des Landkreises die bedeutendsten Pendlerziele.
- Viele (teilweise auch kleinere) Gemeinden weisen ein annähernd ausgeglichenes Pendlersaldo auf (z.B. Heimenkirch, Röthenbach, Weiler-Simmerberg, Scheidegg). Dies deutet darauf hin, dass neben den wichtigsten Pendlerbeziehungen, die in Abbildung 2 dargestellt sind, die Gemeinden auch über viele disperse, mengenmässig kleinere Pendlerströme vernetzt sind.
- Neben den Binnenpendlern machen Pendler in die Nachbargemeinde die grösste Gruppe aus.

Stadt Lindau

- Die Nachbargemeinden von Lindau weisen starke Pendlerbeziehungen mit Lindau auf.
- Die Hauptausrichtung der Gemeinden westlich von Lindau ist zur Kreishauptstadt. Trotzdem weisen diese Gemeinden auch Pendlerströme über die Kreisgrenze hinaus auf (Richtung Kressbronn – Friedrichshafen).
- Bedeutende Pendlerströme über etwas längere Distanzen finden sich nur zwischen Lindau und den grösseren Gemeinden Lindenberg, Scheidegg, Weiler-Simmerberg und Heimenkirch.
- Die Gemeinden Scheidegg, Lindenberg, Heimenkirch und Weiler-Simmerberg weisen grosse Pendlerverflechtungen auf.

Gemeinden Hergatz, Opfenbach, Heimenkirch

- Die Gemeinden Hergatz, Opfenbach und Heimenkirch befinden sich zwischen den Mittelzentren Lindau, Lindenberg und Wangen. Sie weisen Pendlerbeziehungen mit allen drei Mittelzentren auf, wobei die Gewichtung zwischen den Gemeinden variiert:
 - Hergatz ist v.a. Richtung Wangen ausgerichtet.
 - Für Opfenbach lässt sich kein eindeutiger Schwerpunkt ausmachen, wobei die Verbindungen nach Wangen und Lindenberg etwas wichtiger sind als diejenige nach Lindau.
 - Für Heimenkirch steht die Verbindung nach Lindenberg klar im Vordergrund. Als bedeutender Arbeitsplatzstandort weist Heimenkirch auch Zupendler aus verschiedenen weiteren Gemeinden auf. Von Bedeutung sind hierbei v.a. Röthenbach und Weiler-Simmerberg.

Gemeinden im Argental

- Die wichtigsten Pendlerziele der Gemeinden Gestratz, Grünenbach und Maierhöfen liegen ausserhalb des Landkreises. Isny dürfte der wichtigste Zielort für Pendler dieser Gemeinden sein.
- Lindau stellt für die Argental-Gemeinden eine nur untergeordnete Pendlerbeziehung dar.
- Neben den wichtigsten Zielorten Lindenberg und Isny stellen Weiler-Simmerberg und Heimenkirch für Röthenbach wichtige Zielorte dar.

Südöstliche Gemeinden

- Die bedeutendsten Pendlerbeziehungen von Oberreute und Stiefenhofen führen in andere Landkreise. Diese dürften v.a. nach Oberstaufen und ggf. weiter Richtung Immenstadt / Kempten führen.
- Die beiden Gemeinden liegen ungefähr auf der Grenze der Einzugsgebiete in Richtung Weiler, Lindenberg und Oberstaufen. Entsprechend weisen sie Pendlerbeziehungen in beide Richtungen auf.

2.3 Hauptnachfragen im Schülerverkehr

Die Schulstandorte der weiterführenden Schulen **innerhalb** des Landkreises sind

- Lindau: Schulzentrum mit verschiedenen Schulen
- Lindau Insel
- Lindenberg

Schulstandorte von weiterführenden Schulen **ausserhalb** des Landkreises sind

- Isny: Vor allem für die Gemeinden im Argental
- Wangen
- Immenstadt und Kempten
- Kressbronn
- Bodnegg

Mit der freien Schulwahl resultieren teilweise sehr disperse bzw. auch lange Schulwege.

2.4 Fahrgastfrequenzen

Bahn

Die Fahrgastfrequenzen der Bahn bilden immer auch das bestehende Angebot ab. Gute Anschlüsse und viele Verbindungen führen in der Regel auch zu mehr Ein- und Aussteigern.

Erwartungsgemäss weist der Hauptbahnhof Lindau mit Abstand die grössten Fahrgastfrequenzen auf.

Daneben bilden die Bahnhöfe Hergatz und Röthenbach die wichtigsten Halte der Allgäubahn. Sie weisen bedeutend mehr Ein- und Aussteiger auf als Heimenkirch, dem dritten Haltepunkt dieser Strecke. Dies dürfte vorwiegend an der Bedeutung dieser Bahnhöfe für die umliegenden Siedlungen, der Verknüpfung mit dem Busnetz und der Infrastruktur für P+R liegen. In Hergatz dürfte auch die Überlagerung der beiden Linien nach Wangen und Kempten dazu beitragen, dass der Bahnhof mehr Frequenzen aufweist als Heimenkirch und Röthenbach.

An der Südbahn bilden die Bahnhöfe Wasserburg und Lindau-Aeschach die frequenzstärksten Halte. Wasserburg weist ein relativ grosses Nachfragepotenzial auf. Der Bahnhof Aeschach dürfte für Reisende mit einem Ziel im Norden der Stadt Lindau die gegenüber dem Hauptbahnhof günstiger gelegene Haltestelle darstellen.

Bus

Von den im Landkreis verkehrenden Bussen liegen keine genauen, d.h. linien- oder sogar kursbezogenen Auswertungen vor. Selbst wenn solche Daten zur Verfügung stünden, wären sie nur bedingt aussagekräftig, da

- heute überwiegend Schüler befördert werden, die über keine Alternative verfügen;
- die Nachfrage von anderen Nachfragesegmenten nur die Abbildung des heutigen, oftmals unbefriedigenden Angebots darstellt.

Viel wichtiger ist mit der Aufgabenstellung die Ausrichtung auf die gesamten Potenziale im Untersuchungsgebiet. Aussagen zu Fahrrouten können auch von Reisezeitvergleichen erfolgen.

3 Zielbild

3.1 Planung des ÖPNV-Angebots

Zwei Vorgehensweisen

Ein Buskonzept kann auf zwei grundsätzlich sehr unterschiedliche Weisen entwickelt werden:

- Aus der Ausrichtung auf **spezifische** Anforderungen von
 - bestimmten Fahrgastgruppen (Schüler zu einem bestimmten Schulstandort)
 - oder sogar spezifischen Einzelbedürfnissen;

oder

- aus der Ausrichtung der Gemeinde oder Teilregion auf die **insgesamt wichtigsten** Zielorte («Magnete») und Fahrbeziehungen.
Dies schliesst explizit **alle Fahrtzwecke** ein (Pendler, Einkauf/Besorgungen, Freizeit, Tourismus).

Von spezifischen Nachfragebedürfnissen ausgehend («Bottom up»)

Die erste Vorgehensweise versucht, den bekannten oder erkennbaren Bedürfnissen, insbesondere im anteilmässig heute dominierenden **Schülerverkehr**, jeweils möglichst **spezifisch** Rechnung zu tragen und den ÖPNV im Sinne eines möglichst «passgenauen» Produkts darauf auszulegen. Im Idealfall ergeben sich daraus **«massgeschneiderte Angebote»** mit Kursen

- **umsteigefrei** vom Wohnort zur Schule
- zur / von einer Haltestelle **unmittelbar** bei der Schule
- **zeitgenau** auf Schulbeginn bzw. nach Schulschluss.

Diese Vorgehensweise hat fünf klare Nachteile:

- Implizit wird ein Anspruch auf ein massgeschneidertes Angebot an den Aufgabenträger gestellt, insbesondere im Schülerverkehr.
Eine Verschlechterung nur schon in der Verschiebung der Zeitlage eines Kurses wird oftmals als Besitzstandverletzung betrachtet und erfahrungsgemäss abgelehnt.
- Das «massgeschneiderte» Angebot passt für **andere** Gruppen nur sehr bedingt (auf die Schulbedürfnisse zugeschnittene Fahrpläne sind z.B. für Personen, die im Zentrumsort Besorgungen machen, kaum nutzbar).
- Bei nur beschränkt verfügbaren Finanzmitteln dominiert die zahlenstärkste Gruppe.
- Eine solche Vorgehensweise kann durch die vielen spezifischen Bedingungen von vornherein **keinen** konsequenten **Taktfahrplan** ergeben.
Das Ergebnis sind die vielfach nur schwer lesbaren sog. «Bedarfsfahrpläne».
- Die Überlagerung der verschiedenen Angebote, die auf die jeweiligen Nachfragebedürfnisse ausgelegt sind, führt zu einer sehr aufwendigen Produktion.

Von der allgemeinen Nachfrage ausgehend («Top down»)

Die zweite Vorgehensweise geht von der **Gesamtnachfrage** und den wichtigsten Nachfragebeziehungen aus. Es wird **nicht** versucht, **allen spezifischen** Fahrgastgruppen und auch Einzelbedürfnissen Rechnung zu tragen, sondern die Auslegung erfolgt nach den Potenzialen. Dabei stehen drei Rand- bzw. Rahmenbedingungen im Vordergrund:

- Die **räumliche** Ausrichtung der Linien auf den jeweils massgebenden **Zentrumsort**, in dem eine grosse Anzahl Arbeitsplätze, aber auch Einkaufsangebote und die Gesundheitsversorgung vorhanden sind. Ebenfalls kann eine Linie auch als Zubringer auf einen Bahnhofpunkt ausgelegt werden.
- Die **zeitliche** Auslegung auf die **Bahn** als übergeordnetes Verkehrsmittel bzw. deren Takt im Sinne der sog. «Transportkette».
- Die Ausbildung von **wirtschaftlichen Fahrzeugumläufen** während des ganzen Tages, mit kurzen Wendezeiten am Linienende.

Daraus wird deutlich, dass dieses Vorgehen die Anforderungen und Bedürfnisse der Gemeinden oder auch Ortschaften als «Gesamtes» im Auge hat, bzw. die Berücksichtigung möglichst aller Fahrzwecke.

Fazit

Die obige Darstellung erläutert und erklärt, wie das **heutige** Angebot beim Bus gemäss der **ersten** Vorgehensweise («bottom up») zustande gekommen ist, vor allem in der Berücksichtigung der Schulbedürfnisse. Entstanden sind vielfach «Massanzüge», zeitweise auch für eine sehr kleine Nachfrage. Für andere (insbesondere neue) Fahrgäste sind Linien, die über keinen Taktfahrplan verfügen, sehr schwer lesbar und vor allem mit den vielen Ausnahmen kaum benutzbar.

Die **zweite** Vorgehensweise («top down») zielt hingegen darauf ab, einerseits insgesamt die **maximalen Potenziale** zu gewinnen und andererseits auf einen konsequenten **Taktfahrplan** abzustützen, mit dessen unbestrittenen Vorteilen

- leichte Merkbarkeit
- wirtschaftliche Produktion.

Gegenüberstellung

Die beiden Vorgehensweisen lassen sich für den Schülerverkehr wie folgt verdeutlichen:

	Heute («Bottom up»)	Neu («Top down»)
Erschliessung (Haltestelle)	vielfach unmittelbar vor Schule	nächste ÖPNV-Haltestelle
Fahrt zur Schule	umsteigefrei	1 Mal umsteigen vertretbar
Fahrplan bestimmt durch	Schulzeiten	Taktraster Bahn und Bus
Kurs	«zeitgenau», mit Ausnahmen	gemäss ÖPNV-Takt: evtl. Schüler-Ergänzungskurs
Wartezeiten	unterschiedlich	in der Regel max. 30 Min.; ausnahmsweise 45 Min.

Tabelle 1: Gegenüberstellung «ÖPNV-Philosophien»

Die **Schülnachfrage** soll so weit wie möglich durch den **Taktverkehr** abgewickelt werden.

Eine Berücksichtigung von spezifischen Anliegen findet nur statt

- in der Abwägung der «Zumutbarkeit»
- mit ergänzenden/überlagerten Kursen zum Grundtakt.

Das folgende Beispiel aus dem Vorarlberg soll das einfache «Produkt» illustrieren:

52a		Dornbirn - Lustenau - Höchst			
		Montag - Freitag			
	Schule	von	Takt	bis	
ÖBB Dornbirn Bahnhof	6.58	5.28	.28	18.28	
Bohnenmahlstraße	6.59	5.29	.29	18.29	
Sozialzentrum	7.01	5.31	.31	18.31	
ÖBB Bahnhof Schoren	7.02	5.32	.32	18.32	
Landessportzentrum	7.04	5.34	.34	18.34	
Gleggenweg	7.06	5.36	.36	18.36	
Lustenau Scheibenstraße	7.11	5.41	.41	18.41	
Scheibenbrücke	7.12	5.42	.42	18.42	
Industriegebiet Nord	7.13	5.43	.43	18.43	
Zellgasse	7.14	5.44	.44	18.44	
Bahngasse	7.15	5.45	.45	18.45	
Bhf-/Bundesstraße	7.17	5.47	.47	18.47	
Höchst Brugg	18	5.48	.48	18.48	
Fa. Blum		5.49	.49	18.49	
Schwanen		5.50	.50	18.50	
Postamt		5.51	.51	18.51	
Kirchplatz		5.52	.52	18.52	
Konsumstraße		5.53	.53	18.53	
Hecht		5.54	.54	18.54	

Abbildung 4: Taktfahrplan mit ergänzendem Schülerkurs beim Landbus Unterland

Wenn in einem Bedienungsgebiet offensichtlich Nachfrage nur im Schülerverkehr besteht, soll die Linie sich auch auf dieses Fahrgastsegment beschränken. Das heisst:

- Kurse in den Zwischenzeiten, die für den Schülerverkehr keine Bedeutung haben, werden konsequent weggelassen.
- In den Schulferien besteht kein Angebot.

Festlegungen für das ÖPNV-Konzept Lindau

- Die Entwicklung eines neuen ÖPNV-Konzepts für den Landkreis soll sich auf die **allgemeine Nachfrage** ausrichten («Top-down-Ansatz»).
- Das Bus-Konzept ist auf die **Bahn abgestimmt** und beruht auf konsequenten **Taktfahrplänen**.
- Die **Schülernachfrage** soll so weit wie möglich durch den **Taktverkehr** abgewickelt werden.
Ergänzende Kurse zum Taktverkehr werden aufgrund von einheitlichen Kriterien zur Zumutbarkeit angeboten.

Konsequenzen

Ein Taktfahrplan ist «starr» und lässt keine Abweichungen oder gar Lücken zu.

Umgekehrt:

Mit der Ausrichtung des Buskonzepts auf das (langfristige) Konzept der Bahn wird Sicherheit geschaffen, dass auch das Buskonzept «langlebig» ist und über viele Jahre auch in den Fahrplanzeiten Bestand hat.

Dies sollte es den Schulen erleichtern, die Schulzeiten auf den Busfahrplan abzustimmen (und nicht wie bisher umgekehrt).

Allerdings braucht es auch einheitliche Grundsätze zur Abstimmung mit der Schülersnachfrage, die wegleitend sind, in welchen Fällen **zusätzlich** zum **Taktangebot ergänzende Kurse** für den Schülerverkehr angeboten werden sollen.

3.2 Ausbauplanung Bahn

1. Ausbautappe 2021 Landkreis Lindau – Allgäu

Gemäss dem derzeitigen Planungsstand (November 2017) kann für das Untersuchungsgebiet von folgendem konsequent **vertakteten Bahnkonzept** ab **2021** ausgegangen werden:

- Stündliches Regionalbahnangebot
Lindau Insel – Reutin Hbf – Hergatz – Röthenbach – Immenstadt – Kempten
- Stündliches Regionalbahnangebot
Lindau Reutin Hbf – Insel – Hergatz – Wangen

Die künftig zwei Bahnhöfe in Lindau werden durch die beiden Linien in unterschiedlicher Reihenfolge bedient:

- Die Linie von **Kempten** – Röthenbach ist primär auf den neuen Bahnhof Reutin ausgelegt.
- Die Linie von **Wangen** bedient mit Priorität die Insel.

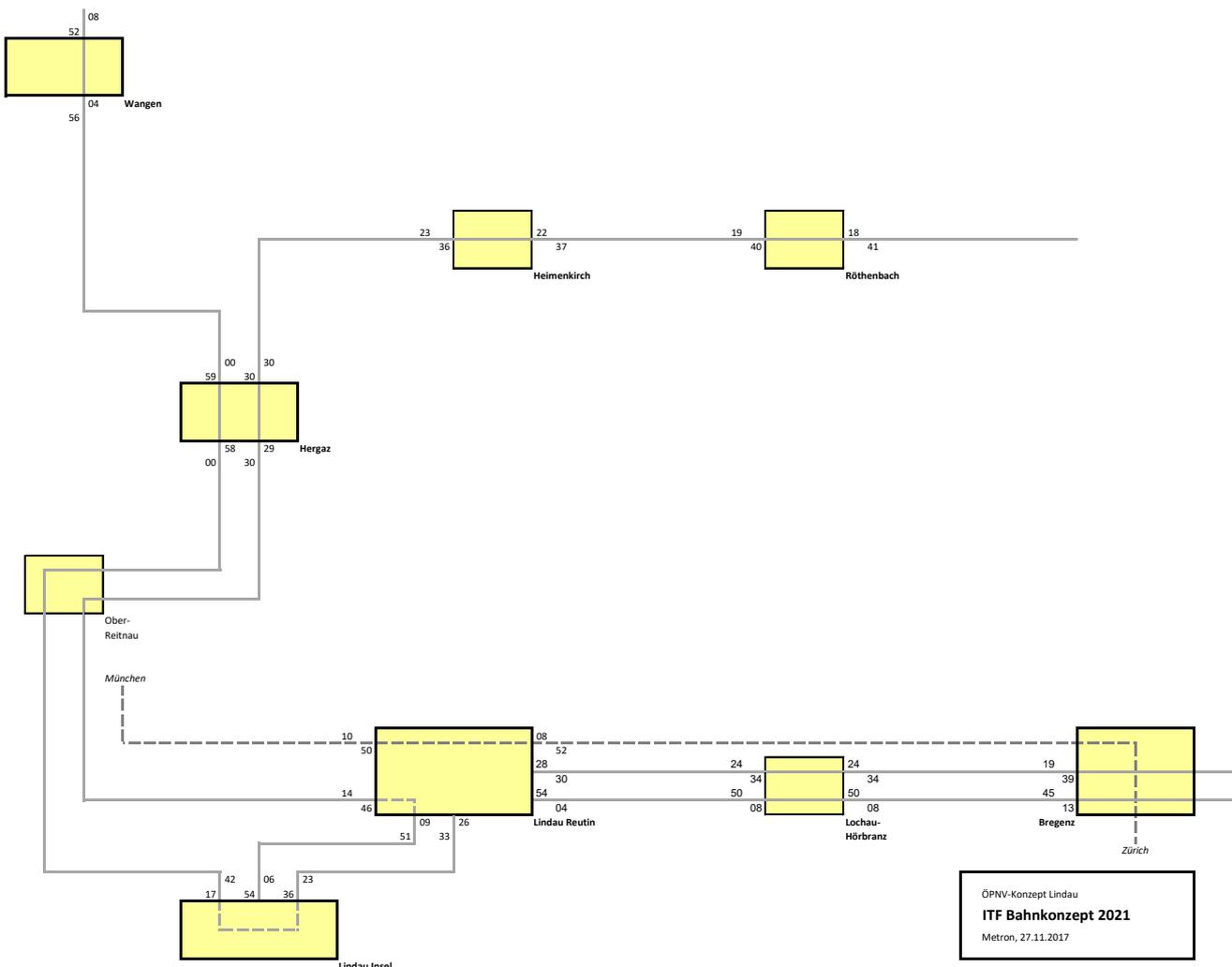


Abbildung 5: Netzgrafik
Bahnkonzept ab 2021

Eingetragen sind die heutigen Zeitlagen von REX bzw. S1 zwischen Bregenz und Lindau, wobei die Fahrplanzeiten für Lindau Reutin abgeschätzt wurden.

Merkmale:

- + **Neu** konsequenter Taktfahrplan
- + Neu stündliches Angebot auf beiden Linien
- + Bahnknoten Hergatz zur vollen (Wangen) und halben (Kempton) Stunde
- + Knoten Lindau Reutin mit den Zügen nach Bregenz und auf die Insel

2. Ausbautappe 2023 Landkreis Lindau

Zwischen Lindau und Hergatz sind folgende **neue(n)** Bahnhaltepunkte vorgesehen:

- Aeschach (wie Bahnlinie nach Friedrichshafen)
- Oberreitnau
- Rehlings
- Schlachters
- Hergensweiler

Ausbau Bodenseelinie

Der künftige Bahnfahrplan für die Linien nach Friedrichshafen ist noch nicht verfügbar.

Anschlussituation Lindau Reutin

Für die beiden Ausbautappen ergibt sich folgende Anschlussituation am neuen Bahnhof **Lindau Reutin** mit dem Eurocity Zürich – München sowie für die hier relevanten Regionalbahnen nach Bregenz und auf die Insel:

1. Etappe 2021

2. Etappe ab 2023

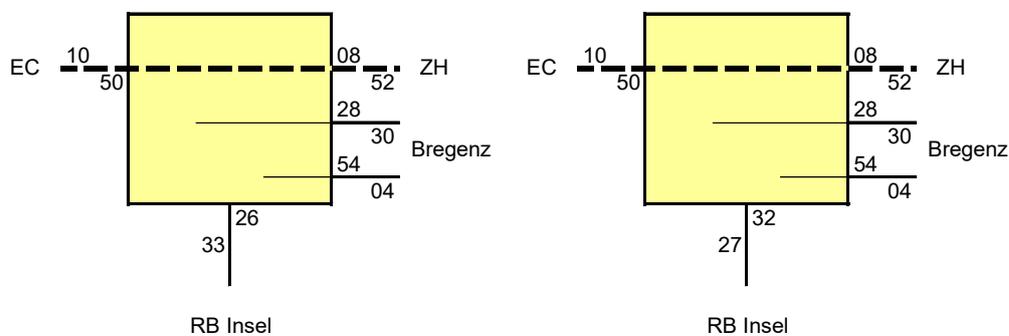


Abbildung 6: Anschlussituation Lindau Reutin mit den beiden Ausbautappen 2021 und 2023

In der 2. Ausbautappe verschieben sich die Abfahrtszeiten der Regionalbahn auf die / von der Insel wegen der zusätzlichen Haltepunkte um 6 Min.

Noch nicht bekannt sind die künftigen Zeitlagen der Züge von/nach Friedrichshafen.

3.3 Entwicklung eines Zielbilds

Im Folgenden wird ein grobes «Zielbild» mit zweckmässigen ÖPNV-Verbindungen innerhalb des Landkreises und zu benachbarten Zentrumsorten ausserhalb entwickelt. Das Zielbild bezieht sich auf das neue Bahnkonzept mit

- dem neuen Bahnhof Lindau Reutin (2021);
- einem konsequenten 60-Min.-Takt zwischen Lindau und Wangen bzw. Oberstaufen – Kempten (2021);
- dem neuen Taktknoten Hergatz zur vollen und halben Stunde (2021);
- einer weitaus grösseren Erschliessungswirkung der Bahn zwischen Lindau und Hergatz durch die Wieder-Inbetriebnahme von früheren Halten oder durch neue Haltepunkte (2023).

Erste Ausbauschritte von gewissen Busangeboten sollen bereits auf einen früheren Zeitpunkt angestrebt werden; wichtig ist die sog. «Aufwärtskompatibilität» der jeweiligen Schritte.

Zielbild für den ÖPNV im Landkreis Lindau

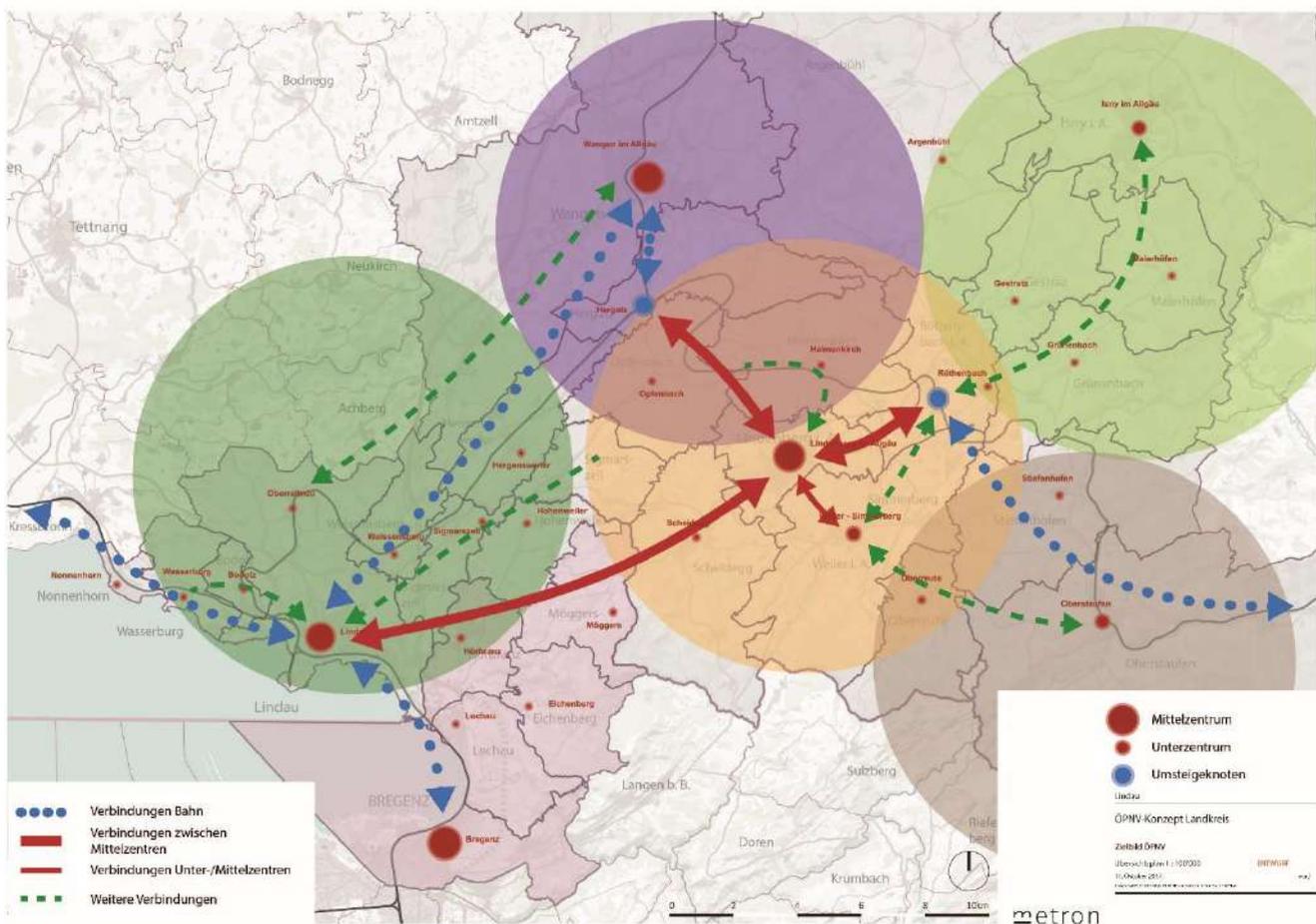


Abbildung 7: Zielbild des ÖPNV im Landkreis Lindau

Das Zielbild basiert auf folgenden Überlegungen:

Verbindungen zwischen Mittelzentren

Die **Mittelzentren** Lindau und Lindenberg sowie (ausserhalb des Landkreises) Wangen und Immenstadt sind wichtige «Magnete» für Nachfrage. Sie sind mit einem hochwertigen, d.h.

- «**schnellen**»
- «**dichten**»

Angebot auch **untereinander** zu verbinden.

Mit durchgehenden Linien wird der oftmals auf zwei Zentrumsorte ausgerichteten Nachfrage der dazwischenliegenden Gemeinden entsprochen.

Verbindungen zwischen Mittelzentren:

- Lindenberg – Scheidegg – Lindau (**neu**)
- Lindenberg – Hergatz Bhf (Bus) – Hergatz – Wangen (Bahn)
- Lindenberg – Röthenbach Bhf (Bus) – Röthenbach – Immenstadt (Bahn)
- Lindau – Wangen (Bahn)

Mit dem künftigen Bahnangebot, d.h. dem konsequenten **Stundentakt**, sind sehr gute Voraussetzungen auch für die Kombination Bahn – Bus gegeben.

Verbindungen zwischen Unter- und Mittelzentren

Verbindungen zwischen nahe zueinander gelegenen **Zentrumsorten** sind umsteigefrei und ebenfalls im **Stundentakt** vorzusehen.

Verbindungen zwischen Mittel- und Unterzentrum:

- Weiler – Lindenberg

Anbindung von Zentrumsorten an die Bahn

Zentrumsorte im Landkreis sind an die Bahn anzubinden – Mittelzentren stündlich, Unterzentren mindestens in den Hauptverkehrszeiten mit einem stündlichen, vertakten Angebot.

Zubringerlinien zur Bahn:

- Lindenberg – Hergatz Bhf (– Wangen / – Lindau)
- Lindenberg – Röthenbach Bhf
- Argental – Röthenbach Bhf
- Weiler – Röthenbach Bhf

Die Anbindung von Lindenberg an die Bahn findet sowohl in Hergatz als auch in Röthenbach statt:

- Hergatz in Richtung Lindau
- Röthenbach in Richtung Immenstadt / Kempten

Weitere Bedienungssachsen

Im Landkreis finden sich mehrere Korridore und Siedlungsachsen, die als sog. «Perlenkette» mit dem zugehörigen Zentrum zu verbinden sind.

Weitere Verbindungen zu Mittel- und Unterzentren:

- Niederstaufen / Schlachters – Lindau
- Wangen – Oberreitnau (– Lindau)
- Heimenkirch – Lindenberg
- Argental – Isny
- Argental – Lindenberg
- Weiler – Oberreute – Oberstaufen
- Wasserburg – Bodolz – Lindau

Der Korridor zwischen Lindau und Hergatz bzw. Wangen wird in der «Mitte» durch die Bahn erschlossen. Die Bahnlinie Lindau – Hergatz – Wangen/Kempton, die mit zusätzlichen Haltepunkten und konsequentem 60-Min.-Takt eine wesentliche Aufwertung erfahren wird, kann aber nur einen Teil der Siedlungsgebiete erschliessen.

Es braucht deshalb nordwestlich **weiterhin** eine **Linie** nach **Wangen** (heute 19) sowie konsequenterweise auch südöstlich der Bahnlinie eine **Linie** von **Opfenbach** nach **Lindau** (heute Linie 17).

Das Argental befindet sich im Einzugsbereich des Unterzentrums Isny. Zum weiter entfernten Mittelzentrum Lindenberg bestehen aber wichtige Nachfragen im Schülerverkehr.

3.4 Grundsätze für die Gestaltung von Netz und Angebot

Die Entwicklung des Netzes bewegt sich im Spannungsfeld zweier Anforderungen:

- Aus dem Anspruch einer Gemeinde oder eines jeweiligen Ortsteils nach Erschliessung mit dem ÖPNV;
- Aus den Rahmenbedingungen der verfügbaren Mittel bzw. eines möglichst wirtschaftlichen Betriebs.

Für die Gestaltung des ÖPNV-Angebots ist von folgenden Grundsätzen für das Netz und das Angebot auszugehen:

- Jedes **Gemeindezentrum** sowie die dichtesten, **zusammenhängenden Siedlungsgebiete** sollen mit dem ÖPNV erschlossen werden.
- Zum jeweils wichtigsten **Zentrumsort** sollte grundsätzlich eine umsteigefreie ÖPNV-Verbindung angeboten werden.
- **Alle Kurse** sind auf **derselben Route** zu führen, um einen konsequenten Takt oder zumindest einen systematisierten Fahrplan zu ermöglichen.
- Es sind **direkte** («gestreckte») **Fahrrouten** ohne Umwege und ohne Stichfahrten vorzusehen.
- Für die durch eine Buslinie erschlossenen Gebiete soll ein **ÖPNV-Angebot** mindestens
 - ganzjährig
 - montags – freitags
 - ganztags, allenfalls mit 2 Lücken vorgesehen werden.
- Der Fahrplan beruht grundsätzlich auf dem **Takt**.
- Die **Fahrplangestaltung** erfolgt mit zweckmässigen **Angebotsstufen**, die das Nachfragepotenzial und die Funktion der Linie im Netz berücksichtigen.

Bei Linien, die nur dem Schülerverkehr dienen, muss mindestens teilweise von diesen Grundsätzen abgewichen werden.

Zu berücksichtigen sind die «**Grenzen**» der **ÖPNV-Bedienung**, die sich zeigen

- bei dünnbesiedelten Abschnitten mit weniger als 500 Einwohnern;
- kleinen Erschliessungsgebieten, die nur durch Umwege oder mit zusätzlichem Fahrzeug bedient werden können;
- bei ungenügender Strassen-Infrastruktur, die Kreuzungen erschwert oder sonst keine Gewähr für ein zügiges, störungsfreies Durchkommen bietet.

3.5 Grundlegende Anforderungen an das Fahrplanangebot

Fahrtzwecke

In der Verkehrsplanung wird bei der Charakterisierung der Nachfrage von unterschiedlichen Fahrtzwecken ausgegangen. Sie stützen sich ab auf das «Motiv» der Ortsveränderung, unterscheiden sich aber u.a. bei der «Häufigkeit» der Fahrten, zwischen regelmässig wie im Pendlerverkehr und gelegentlich wie bei anderen Fahrtzwecken (z.B. Freizeit).

Im Untersuchungsgebiet sind einschliesslich des Tourismus insgesamt **fünf** Fahrtzwecke von Bedeutung.

Die 5 Fahrtzwecke lassen sich wie folgt darstellen:

- | | |
|------------------------|---|
| – Berufspendler | regelmässig, Mo – Fr, Hauptverkehrszeiten |
| – Ausbildungspendler | regelmässig, Mo – Fr |
| – Einkauf, Besorgungen | gelegentlich, Mo – Sa |
| – Freizeit | gelegentlich, abends und Wochenende |
| – Tourismus | saisonal |

Anforderungen an die Verfügbarkeit

Je nach Fahrtzweck unterscheiden sich die Anforderungen für Fahrten zum massgebenden Zentrumsort

- an die tägliche **Betriebszeit** bzw. für die Fahrgäste die **Zeitspanne** zwischen erstem Kurs ins Zentrum und letztem Kurs zurück;
- an das **Taktintervall** (60- oder evtl. sogar 30-Min.-Takt);
- an allfällige Taktlücken in den Nebenverkehrszeiten, d.h. damit die **maximale Zeitspanne** tagsüber zwischen
 - einer Ankunft im Zentrumsort, und
 - der nächsten Abfahrt zurück
- an die **Zeitlage** des Takts

Im Rahmen der sog. «Grundversorgung» werden folgende Werte vorgeschlagen:

Fahrtzweck	grundsätzlich	optimal
Berufspendler		
– Zeitspanne im Zentrumsort mind.	11 Std.	13 Std.
– erster Kurs an spätestens	07.30 h	06.30 h
– letzter Kurs ab frühestens	18.30 h	19.30 h
Ausbildungspendler		
– Wartezeit bis Schulbeginn bis	30 Min.	15 Min.
– Wartezeit nach Schulschluss anfangs/Mitte Nachmittag bis	30 Min.	15 Min.
– Wartezeit nach Schulschluss am Ende Nachmittag bis	45 Min.	30 Min.
Andere Fahrtzwecke (Einkauf, Besorgung, Freizeit)		
– Allfällige Taktlücke in den Nebenverkehrszeiten (Zeitspanne im Zentrumsort zwischen Ankunft und Abfahrt)	3 Std.	1 Std.
Tourismus		
– maximale Kursfolge/Verfügbarkeit	2 Std.	1 Std.

Tabelle 2: Anforderungsprofil nach Fahrtzweck mit Vorschlag der maximalen Wartezeiten

Vor allem in der Morgenspitze kann im Schulverkehr der Wert für die Wartezeit in der Tabelle überschritten werden, wenn dadurch **überproportionale** Produktionskosten (zusätzliches Fahrzeug nur für einen Kurs pro Tag) vermieden werden können. Es besteht insbesondere auch keine Vorgabe, umsteigefreie Verbindungen anzubieten.

Spannungsfeld

Das oben dargestellte Anforderungsprofil definiert die «Eckwerte» des Fahrplans, lässt aber auch das Spannungsfeld erkennen zwischen den drei «Polen».

- Für den **Berufsverkehr** bedarf es einer möglichst **grossen** Zeitspanne zwischen erstem und letztem Kurs, damit den unterschiedlichen Arbeitszeiten (Büro, Verkauf) sowie auch den Anmarschwegen Rechnung getragen werden kann. Dazu kommt, dass bei vielen Arbeitsplätzen eine flexible Wahl der Arbeitszeit möglich und erwünscht ist.
- Für **andere Fahrten** (in den Zentrumsort) ist hingegen wichtig, dass auch tagsüber nach einer Besorgung oder nach einem Termin nicht lange auf den nächsten Bus zurück in die Wohngemeinde gewartet werden muss und auch hier eine Flexibilität offen gehalten wird, einen solchen Termin weitgehend frei zu wählen.
Dies erfordert ein möglichst **durchgehendes** Angebot auch **tagsüber**, d.h.
 - dichtes Angebot auch vormittags und nachmittags, bzw.
 - nur kurze «Taktlücken» in den Nebenverkehrszeiten beim Minimalangebot
- Diesen Anforderungen nach möglichst langer Betriebszeit und möglichst durchgehendem Angebot stehen die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gegenüber, v.a. bei geringem Nachfragepotenzial den Betriebsaufwand für eine solche Linie in Grenzen zu halten.

4 Entwicklung des ÖPNV-Konzepts

4.1 Auslegung des Grundtakts

Bedingungen des ITF

Beim integralen Taktfahrplan (ITF) hängen die Zeitlagen der Hin- und Rückfahrt voneinander ab: Wird beispielsweise die Ankunftszeit an einem Ort zur Min. 20 angesetzt, liegt die Abfahrtszeit in die andere Richtung mit den Regeln des ITF bei der Min. 40 («Symmetrie» zu den Min. 00 und 30).¹

Prioritäten

Für die Festlegung der Fahrzeiten des sog. «Grundtakts» wird **grundsätzlich** von folgender Reihenfolge ausgegangen:

1. Linien in die Kreishauptstadt (Lindau):
Anschluss an die **Bahn**
 - den Fernverkehr (EC)
 - und/oder an die RB auf die Insel
2. Zubringerlinien auf die **Bahn**:
Anschluss an das übergeordnete Verkehrsmittel Bahn
3. **Wirtschaftlicher** Fahrzeugumlauf
4. Zweckmässige zeitliche Versetzung auf Gemeinschaftsstrecken (keine zeitlichen Parallelfahrten)
5. Berücksichtigung der **wichtigsten** Schulzeiten

Anschluss an die Bahn:

Für Zubringerlinien, z.B. nach Hergatz oder Röthenbach, ist mit der Festlegung der Anschlusspriorität die zeitliche Lage fix gegeben.

Für Linien, für die im Zentrumsort Lindau mehrere Anschlussmöglichkeiten bestehen (EC Richtung Zürich / München oder RB auf die Insel), ebenso wie für Linien die nicht an die Bahn angebunden sind oder bei denen der Anschluss an die Bahn anteilmässig sehr untergeordnet ist, sollte eine Abwägung mit den Schulbedürfnissen und der Wirtschaftlichkeit der Fahrzeugumläufe erfolgen

¹ Das heisst insbesondere auch, dass ein Grundtakt einer Linie z. B. wohl auf den Schul**beginn** ausgelegt werden kann, hingegen meistens keine Anpassung auch auf den Schul**schluss** möglich ist.

4.2 Vier Angebotsstufen

Übersicht

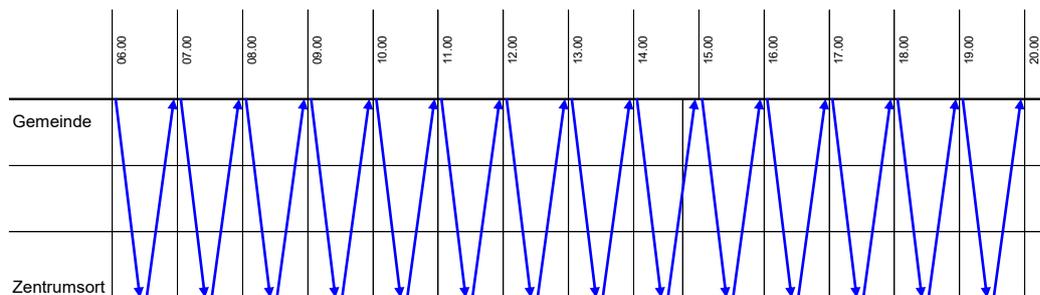
Ausgehend von den Überlegungen in Kap. 4.1 lassen sich für das Untersuchungsgebiet **vier** sinnvolle **Angebotsstufen** für ein **Grundversorgungsangebot** definieren.

- **Stundentakt durchgehend**
(Standard)
- **Stundentakt mit Lücken**
am Vormittag und Nachmittag
- **Stundentakt nur in den Hauptverkehrszeiten**
am Morgen, über Mittag und am späten Nachmittag
(Minimalangebot)
- **Zweistundentakt**

Auf der Grundlage des ITF und im Hinblick auf kurze Wendezeiten im Zentrum sind zwei Zeitlagen möglich: Zur vollen und zur halben Stunde.

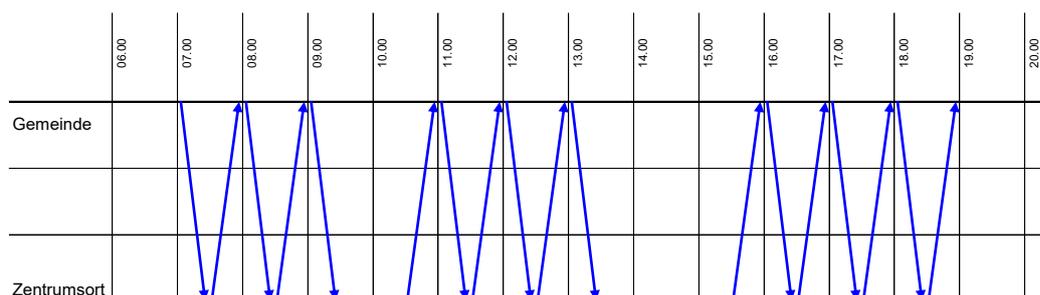
Die folgenden Darstellungen gehen von einer Zeitlage im Zentrum (z.B. Lindau) zur **halben** Stunde aus.

Stundentakt durchgehend (Standard): 14 Kurspaare/Tag

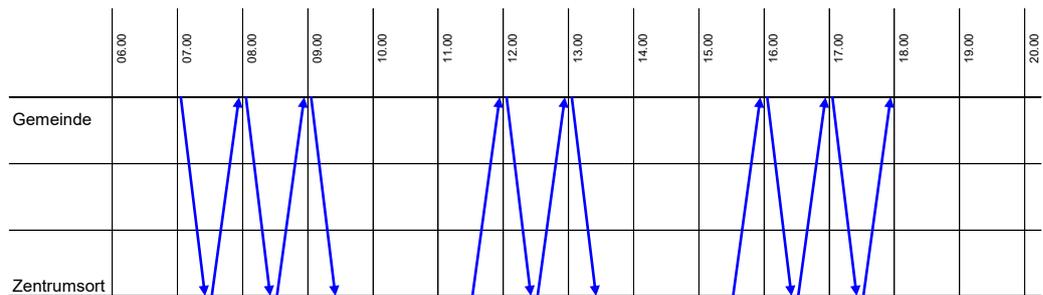


- Durchgehender 60-Min.-Takt: «Zeitdeckendes» Angebot
- Betriebszeit (Fahrplanstunden): **14** Stunden/Tag
- 1 Fahrzeug (wenn Fahrzeit <25 Min.)

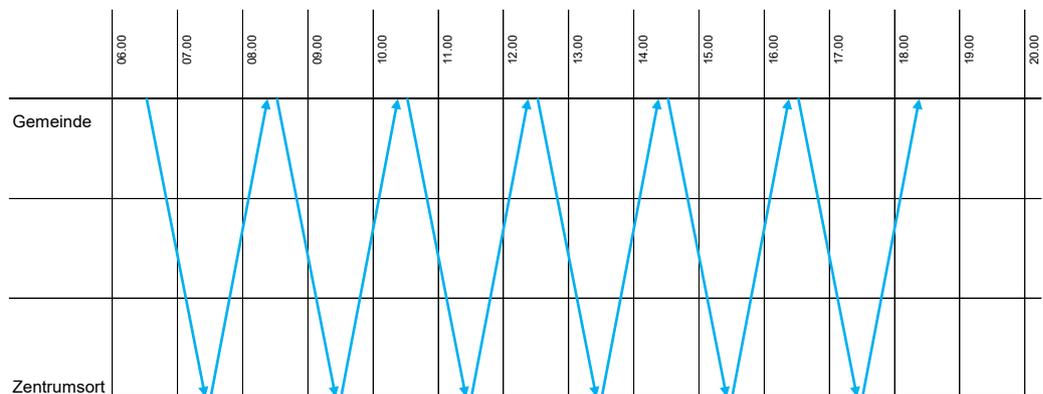
Stundentakt mit Lücken: 9 Kurspaare/Tag



- Angebot im 60-Min.-Takt nur in den 3 Hauptzeiten:
2 «Lücken» am VM und NM
- Morgens späterer Betriebsbeginn;
abends früheres Betriebsende als im Stundentakt;
Ladenschlusszeit (um 18 Uhr) aber abgedeckt
- Taktlücke max. 3 Stunden;
Zeitspanne Hin-/Rückfahrt im Zentrumsort in den NVZ: max. 2 Stunden
- Betriebszeit (Fahrplanstunden): **9** Stunden/Tag
- 1 Fahrzeug (wenn Fahrzeit <25 Min.)

Stundentakt nur in den HVZ (Minimalangebot): 7 Kurspaare/Tag

- Nochmals kürzere Betriebszeit: Früherer Betriebsschluss
- Reduziertes Angebot mit je 3 Fahrten zum/vom Zentrumsort am Morgen bzw. Nachmittag; nur 2 Kurspaare über Mittag
- Taktlücke max. 3 Stunden;
Zeitspanne Hin-/Rückfahrt im Zentrumsort in den NVZ: max. 2 Stunden
- Betriebszeit (Fahrplanstunden): 7 Stunden/Tag
- 1 Fahrzeug (wenn Fahrzeit < 25 Min.)

Zweistundentakt: 6 Kurspaare/Tag

- Durchgehender 120-Min.-Takt: «Zeitdeckendes» Angebot
- Betriebszeit (Fahrplanstunden): mind. 12 Stunden/Tag
- 1 Fahrzeug (wenn Fahrzeit < 55 Min.)

Bemerkung:

Diese Angebotsstufe eignet sich nur bei «längeren» Linien mit einer Fahrzeit von knapp einer Stunde. Bei deutlich kürzeren Linien entstünden längere Standzeiten.

Zusammenfassung

Hinter den in den vorangehenden Kapiteln entwickelten Angebotsstufen – aufbauend auf dem integralen Taktfahrplan – stehen folgende Überlegungen:

- Alle vier Angebotsstufen sind eine Interpretation der Zielsetzung «**Grundversorgung**».
- Sie berücksichtigen auf alle 4 in Kap. 4.1 beschriebenen Fahrtzwecke der Bevölkerung sowie mindestens teilweise auch den Fahrtzweck «Tourismus».
- Die Angebotsstufen beruhen auf dem **Taktfahrplan**, d.h. jeder Kurs hat dieselbe Zeitlage (Abfahrtsminute).
- Die Fahrplangestaltung einer Linie geht von einer dieser Angebotsstufen aus – die Planung erfolgt **nicht** für einzelne Kurse.
- Hinsichtlich des Schülerverkehrs heisst dies folgendes:
 - Wenn «Spielraum» für die Bestimmung der Zeitlage besteht (keine Bahnanbindung, wirtschaftlicher Umlauf), wird versucht, das Zeitraster so zu richten, dass die wichtigsten Schulzeiten berücksichtigt sind.
 - Weitere Anforderungen, die nicht mit dem Takt erfüllt werden können, sind mit **zusätzlichen** Schülerkursen abzudecken. Hier stellt sich die Frage der Zumutbarkeit bzw. deren Grenzen.

4.3 Betriebliche Annahmen

Fahrzeiten (siehe Anhang 7: Fahrzeiten)

Minimale Umsteigezeiten

Die Umsteigezeiten werden differenziert

- nach Umsteiger**richtung**: Auf den Zug etwas länger als vom Zug (auch deshalb, weil der Bus auf einen verspäteten Zug mindestens eine gewisse Zeitspanne warten kann)
- nach Umsteigew**eg**: Mit der Benutzung der Unterführung wird eine Minute mehr angesetzt als bei «niveaugleichem» Umstieg

	à Niveau	mit Unterführung
Bahn – Bus	4 Min.	5 Min.
Bus – Bahn	5 Min.	6 Min.

Tabelle 3: Minimale Umsteigezeiten

Wendezeiten

Grundsätzlich sollten die Wendezeiten mindestens je etwa 10 % der Fahrzeit betragen. D.h. dass der sog. «Fahrplanwirkungsgrad» als Verhältnis der beiden Fahrzeiten (hin und retour) zur benötigten Umlaufzeit 80 % nicht übersteigen sollte. Umgekehrt ist natürlich eine hohe Produktivität aus Sicht des Bestellers erwünscht.

5 Konzepte für die Linien nach Lindau

5.1 Übersicht

Das **Grundgerüst** des ÖPNV bilden in Zukunft noch verstärkt die **Bahnlinien** Lindau – Hergatz – Wangen und Lindau – Hergatz – Oberstaufen – Kempten

- ab 2021 mit dem neuen Bahnhof Lindau Reutin und konsequentem 60-Min.-Takt auf beiden Linien;
- ab 2023 mit neuen Bahnhaltstellen zwischen Lindau und Hergatz.

Ergänzend zu Bahn sollen **vier Buslinien** ab/bis **Lindau Reutin** verkehren. Längerfristig ist denkbar, die Linie 19 Oberreitnau – Wangen nach Lindau zu verlängern.

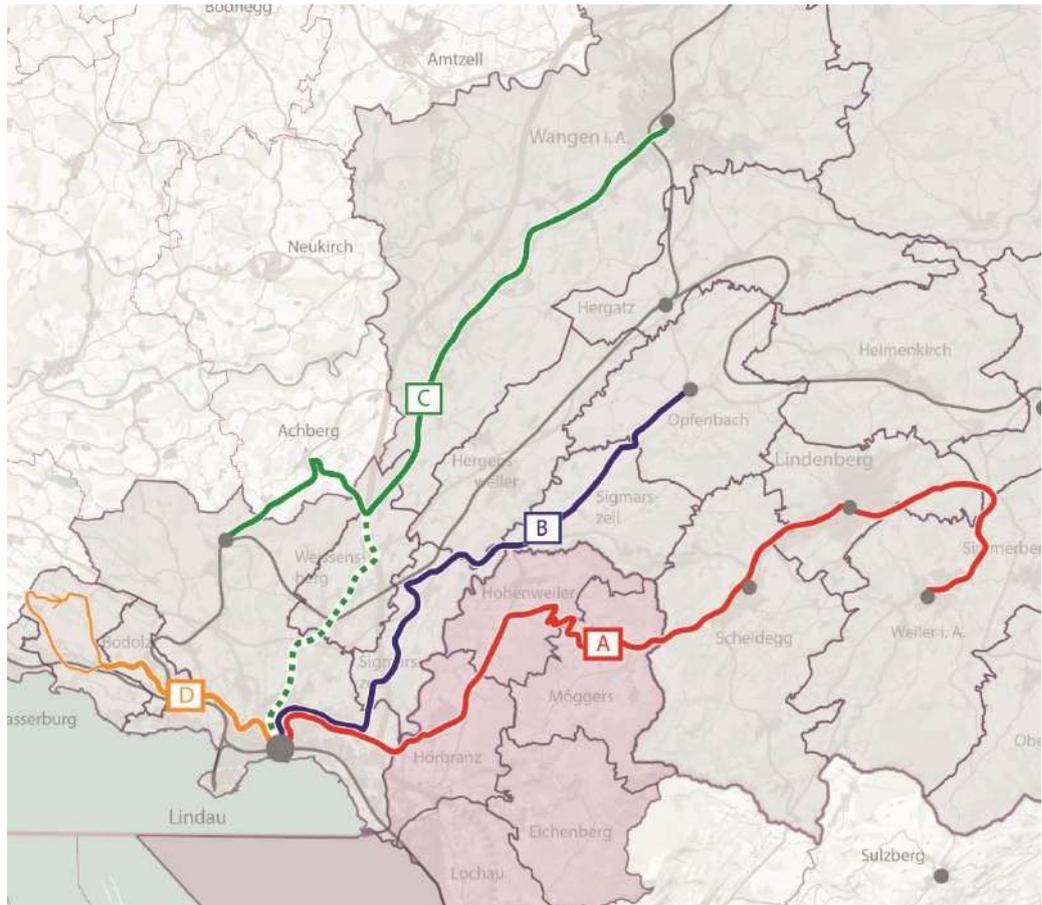


Abbildung 8: Netzentwurf für die 4 Linien A – D nach Lindau

Konzeptvorschläge neu

A Neu Lindau Reutin – Scheidegg – Lindenberg – Weiler

B Lindau Reutin – Bösenreutin – Schlachters – Opfenbach

C Oberreitnau – Wangen

D Lindau Reutin – Bodolz – Wasserburg

Ersatz für die heutige Linie

12 Lindau Berliner Platz – Hörbranz – Scheidegg (Landbus Unterland)

12 Abschnitt Lindenberg – Weiler

17 Lindau – Schlachters – Hergatz

18 Lindau – Schlachters – Opfenbach

19 Linie unverändert

21 Lindau ZUB – Bodolz – Wasserburg

Tabelle 4: Gegenüberstellung der Linien nach Lindau

5.2 Zeitliche Auslegung der Linien

Anschlussituation Lindau Reutin ab 2021

Gemäss dem aktuellen Planungsstand sind am künftigen Bahnhof Lindau Reutin folgende Fahrplanlagen für den internationalen Fernverkehr hinterlegt (Abbildung 9):

EuroCity Zürich – Lindau – München	
– Bregenz – Lindau	an Min. 08
nach München	ab Min. 10
– München – Lindau	an Min. 50
nach Zürich	ab Min. 52

Konsequenzen:

Aus diesen Fahrplanzeiten ergibt sich folgendes:

Es kann mit einer Buslinie nach Lindau am Bahnhof Reutin Anschluss nur jeweils **einer Relation** realisiert werden

- von/nach Bregenz – Zürich
(optimale Ankunft Bus ca. Min. 45; Abfahrt ab ca. Min. 13)
- von/nach München
(optimale Ankunft Bus ca. Min. 03; Abfahrt ab ca. Min. 55)

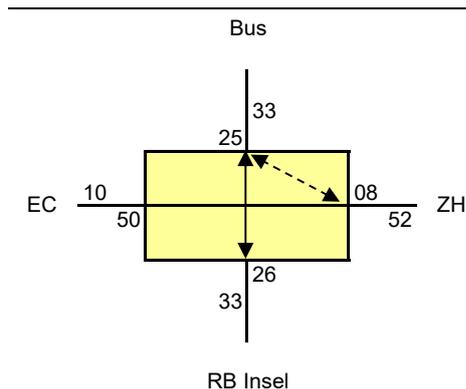
Mit diesen bzgl. Anschlüssen optimalen Zeiten entstünden aber zwangsläufig lange Standzeiten des Busses von 28 Min. oder gar 52 Min.!

Auch vor diesem Hintergrund müssen folgende Fragen diskutiert werden:

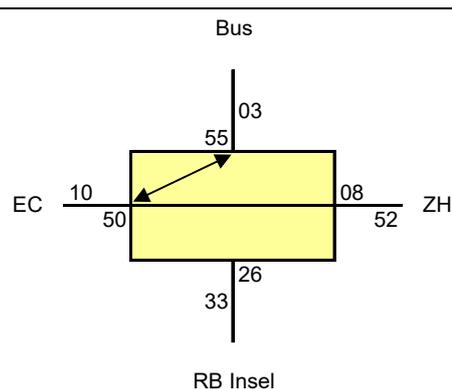
- Wie wichtig ist der Anschluss in/aus Richtung Schweiz?
- Wie wichtig ist der Anschluss in/aus Richtung München?
- Ist eine längere Übergangszeit von rund 20 Min. an den EuroCity vertretbar, wenn dadurch ein wirtschaftlicher Fahrzeugumlauf erreicht werden kann?

Mit den Ankunfts-/Abfahrtszeiten des Eurocity Zürich – München ab 2021 und denjenigen der RB zwischen Lindau Reutin und Insel, sowie unter Berücksichtigung eines wirtschaftlichen Fahrzeugumlaufs, d.h. kurzer Wendezeit der Buslinie in Lindau, sind 2 Zeitlagen für eine Buslinie denkbar (gem. Abbildung 9):

a) Anschluss Insel



b) Anschluss EC



- + Optimaler **Anschluss** an die Bahn zur **Insel**
- ± (Schlechter) Anschluss an den EC nach Zürich (27 Min. Umsteigezeit)
- **Kein** Anschluss an den EC nach **München**

- + **Anschluss** an den EC nach Kempten – **München** (15 Min. Umsteigezeit)
- **Kein** Anschluss an die Bahn zur **Insel**

Abbildung 9: 2 Varianten für die Anschlusssituation Lindau Reutin ab 2021

Die Anschlusssituation a) berücksichtigt den mit Abstand wichtigsten Anschluss mit der Verbindung zur Insel und bietet zudem auch Anschluss an den EC nach Zürich, allerdings mit einer langen Umsteigezeit von 27 Min.

Anschlussvariante b) weist nur den Anschluss an den EC nach München auf. Für das Erschließungsgebiet der Buslinien dürfte allerdings die Anbindung in Hergatz, Röthenbach oder evtl. Oberstaufen die bessere Möglichkeit für diese Fahrbeziehung sein.

Anschlusssituation Lindau Reutin ab 2023

Mit der Inbetriebnahme der neuen Bahnhaltstellen zwischen Lindau und Hergatz verschiebt sich auch die Zeitlage der RB auf die / von der Insel um je 6 Min. Dies erfordert auch eine andere Ankunftszeit (spätestens Min. 21) bzw. andere Abfahrtszeit (frühestens Min. 37) der Buslinien. Dadurch werden auch die Übergangszeiten mit dem EC nochmals länger. Allerdings ändert sich die obige Beurteilung deshalb nicht.

Fazit und Empfehlung Anschluss Lindau Reutin

Für die Buslinien nach Lindau Reutin steht die Zeitlage mit Ankunft/Abfahrt zur **halben** Stunde klar im Vordergrund. So ist ein unmittelbarer Anschluss an die RB auf die Insel gegeben.

Schulzeiten Lindau

Als massgebende Schulen bzw. Schulzeiten im **Schulzentrum Lindau** werden zugrunde gelegt:

Schulzentrum Lindau	
– Schul beginn	07.55 Uhr
– Schuls chluss	12.55 Uhr
– Schuls chluss	15.20 Uhr
– Schuls chluss	17.00 Uhr

Konsequenzen:

Mit den Bedingungen des ITF «passt»

- eine Ankunft / Abfahrt zur **halben** Stunde
 - einigermassen auf Schulbeginn um **7.55 Uhr** (wie heute);
 - **sehr gut** auf den Schulschluss um **15.20 Uhr**;
 - **nicht** hingegen auf den Schulschluss um 12.55 Uhr.
- eine Ankunft / Abfahrt zur **vollen** Stunde
 - **sehr gut** auf den Schulschluss um **12.55 Uhr** sowie auch um 17 Uhr;
 - **nicht** hingegen auf den Schulbeginn um 7.55 Uhr und den Schulschluss um 15.20 Uhr

5.3 A Neue Linie Lindau Reutin Bhf – Scheidegg – Lindenberg – Weiler

a) Konzeptionelle Grundüberlegungen

Ansatzpunkte:

Die Überlegungen für eine zusätzliche Linie leiten sich ab aus den **Schwachpunkten** des heutigen Netzes und Angebots:

- Die Verbindung vom Mittelzentrum Lindenberg nach Lindau führt über Heimenkirch – Opfenbach, was einen Umweg darstellt und entsprechend lange Fahrzeiten zur Folge hat.
- Verbindung von Scheidegg nach Lindau nur im 2-Stunden-Takt (mit Linie 12 des Landbuss Unterland)
- Unterzentrum Weiler nur umständlich über Röthenbach und die Bahn an Lindau angebunden

Ins Feld geführt werden können aber auch die **Potenziale** einer neuen, «starken» Linie:

- + Erschliessung und direkte Verbindung der beiden grössten Gemeinden innerhalb des Landkreises
- + Schnelle Verbindung für Scheidegg **und** neu Lindenberg nach Lindau
- + Linie 12 quasi «Vorlaufbetrieb» für Scheidegg sowie
- + Evtl. Einbezug von Weiler
- + Evtl. dichteres Angebot von Hörbranz nach Lindau

Zeitliche Lage / Anschlussprioritäten:

Es stehen zwei Anforderungen im Vordergrund:

- Anbindung an die **Bahn** in Lindau Reutin
- Auslegung auf die wichtigsten Schulzeiten der Schulen in Lindau, d.h. zur **halben Stunde**

Aufgrund der Bedeutung der Linie als direkte Verbindung zwischen den beiden Mittelzentren des Landkreises kann eine Auslegung auf eine zeitliche Versetzung zu den anderen Linien auf dem Gemeinschaftsabschnitt Scheidegg – Lindenberg nicht im Vordergrund stehen – es gilt sogar das Umgekehrte: Als künftige Hauptlinie sollte sie die Lage für die weitere Linien vorgeben.

Entscheid Zeitlage:

Zeitliche Auslegung der Linie A in **Lindau** zur **halben** Stunde

- Optimaler Anschluss an die RB auf die Insel
- Auslegung auf wichtige Schulzeiten im Schulzentrum Lindau

b) Sinnvoller Endpunkt der Linie A

Die Wendezeit einer Linie von Lindau nur bis Lindenberg würde knapp 40 Min. betragen:

- Lindenberg ZOB an ca. Min. 09
- Lindenberg ZOB – Lindau: ab ca. Min. 47

Im Hinblick auf eine gute Wirtschaftlichkeit sollte diese Wendezeit in Lindenberg genutzt werden durch eine Verlängerung oder durch eine Durchbindung mit einer anderen Linie. Dabei müssen folgende Punkte beachtet werden:

- Berücksichtigung durchgängiger Nachfragebeziehungen
- Gleiche Angebotsstufe beider Linien/Linienabschnitte (durchgehender 60-Min.-Takt)
- Fahrzeit von max. 15 Min. pro Richtung der verlängerten Linie, zur optimalen Ausnutzung der Standzeit
- Zeitlage für die verlängerte Linie mit Anschlusspriorität Lindau fix, die Linie kann kaum auf weitere Bahn-Anschlüsse ausgelegt werden

Es ergeben sich zwei potenzielle Verlängerungen der Linie:

- Röthenbach Bhf, Fahrzeit ca. 10 Min.
- Weiler, Fahrzeit ca. 12 Min.

Beurteilung der Verlängerung nach **Röthenbach Bhf**:

- + Bestehende Verbindung (Linie 11), die auch künftig angeboten werden soll
- Wenig durchgängige Fahrbeziehungen
 - Röthenbach – Lindau mit der Bahn schneller
 - Röthenbach – Scheidegg untergeordnete Beziehung
- In Röthenbach Bhf keine optimalen Anschlüsse möglich (Anschlusspriorität Kempten): Übergangszeit ca. 20 Min.

Beurteilung der Verlängerung nach **Weiler**:

- + Stündliche Anbindung des Unterzentrums Weiler ans Mittelzentrum Lindenberg
- + Bestehende Verbindung (Linie 12), die auch künftig angeboten werden soll
- + Neue Direktverbindung Weiler – Lindau

Entscheid Linienendpunkt:

Aufgrund

- des grösseren Nachfragepotenzials der durchfahrenden Fahrgäste einerseits,
- der ungünstigen Anschlussverhältnisse in Röthenbach Bhf andererseits,

wird eine Verlängerung der neuen Linie Lindau – Lindenberg nach **Weiler** vorgesehen.

c) Festlegungen und Funktionen

Mit den oben hergeleiteten Hauptmerkmalen

- Linie Lindau Reutin Bhf – Scheidegg – Lindenberg – Weiler
- Anschluss in Lindau an die RB auf die / von der Insel

ergeben sich folgende Funktionen:

- **Erschliessung** von Scheidegg und Lindenberg auf der jeweiligen Siedlungs-Hauptachse
- **Erschliessung** von Weiler
- Schnelle (Direkt-) **Verbindungen**
 - von den drei Gemeinden nach **Lindau Berliner Platz**
 - von Weiler zum Mittelzentrum Lindenberg (heute Linie 12)
- **Zubringer** zum Bahnknoten Lindau Reutin (Regionalbahn auf die Insel)
- Evtl. zusätzliche/neue Anbindung von Hörbranz nach Lindau
- **Teil** des Angebots auf der Gemeinschaftsstrecke Scheidegg
 - Lindenberg

Erläuterungen:

Die neue Linie bildet die neue Hauptanbindung der grössten Gemeinden (Lindenberg, Weiler-Simmerberg, Scheidegg) an das Mittelzentrum und den Bahnknoten Lindau. Zudem befindet sich an der Linie der grösste Arbeitsplatzschwerpunkt im Landkreis. Im Weiteren bildet der Tourismus für die Gemeinden ein wichtiges Standbein; die Nächtigungszahlen zeigen dies sehr klar.

d) Untervarianten Lindau – Scheidegg

Es bieten sich zwei Fahrrouten zwischen Lindau und Scheidegg an, mit praktisch gleicher Fahrzeit:

- über Schlachters und das sog. «Rohrach»
- über Oberhochsteg, Hörbranz und Weienried

Beurteilung der Fahrroute über **Rohrach**:

- + Route über gut ausgebaute Strasse
- Keine Erschliessungsfunktion zwischen Niederstauen und Scheidegg
- Unattraktive Stichfahrt zum Zentrum Scheidegg:
 - für durchfahrende Fahrgäste bis/ab Lindenberg unattraktiv
- Linie 12 mit Stichfahrt nach Scheidegg unverändert;
 - für durchfahrende Fahrgäste Möggers – Hohenweiler unattraktiv

Beurteilung der Fahrroute über Hörbranz:

- + Zusätzliches Nachfragepotenzial durch die Erschliessung des Vorarlberger Abschnitts
- + Stichfahrt Weienried – Scheidegg entfällt;
geringerer Aufwand für den Landbus für die Linie 12
- + Geringerer Aufwand für den Landkreis
(wenn Mitfinanzierung durch den Landbus)
- Abstimmung Landkreis – Landbus notwendig

Die Fahrroute über Weienried ist **direkt** und entspricht derjenigen der heutigen Landbuslinie 12, die im 2-Stunden-Takt bis Scheidegg verkehrt.

Mit dieser Fahrroute profitiert auch Hörbranz von der Verbindung nach Lindau.

Die neue Linie erhält gegenüber der (heute nur mit gewissen Kursen der Linie 18 befahrenen) Route über Kinberg deutlich mehr Nachfragepotenzial.

Empfehlung:

Aus planerischer Sicht wird empfohlen, für die neue Linie Lindau – Lindenberg – Weiler die Route über **Hörbranz** vorzusehen.

Die Linie 12 kann entsprechend angepasst und die Erschliessung auf Vorarlberger Gebiet beschränkt bleiben.

e) Betrieb und Produktion

Fahrstrecke / Betrieb Lindau Reutin Bhf – Scheidegg – Lindenberg ZOB – Weiler:

- | | |
|---|-----------|
| – Streckenlänge Lindau – Lindenberg ZOB | 19.6 km |
| – Streckenlänge Lindenberg ZOB – Weiler | 7.1 km |
| – Fahrzeit (30 + 8 + 1 + 11/13 Min.) | ∅ 51 Min. |
| – Fahrzeugbedarf für 60-Min.-Takt | 2 Busse |

f) Merkmale**Vorteile:**

- + Neue Verbindung auf der **direktesten** Route nach Lindau für Scheidegg und **neu** auch für Lindenberg und Weiler
- + Gestreckte Fahrroute und deshalb attraktive Fahrzeiten nach Lindau
- + Linie mit sehr hohem Nachfragepotenzial
- + Zusätzliche Bedienung des Hauptkorridors Scheidegg – Lindenberg neben der Linie F (Röthenbach – Scheidegg, heute Linien 11 und 13)
- + **Neu** Angebotsstufe «**Durchgehender Stundentakt**»
aufgrund des grossen Nachfragepotenzials
 - Verbindung von zwei Mittelzentren
 - Verbindung nach Lindau von drei Gemeinden
- + Optimaler Fahrzeugumlauf mit 8 und 10 Min. Wendezeit
(Fahrplan-Wirkungsgrad 85 %)

Nachteile:

- Mehraufwand durch die Einführung einer neuen Linie

Bemerkungen:

Gemäss Bahnkonzept ergeben sich voraussichtlich ab dem Jahr 2023 andere Ankunftszeiten der Regionalbahn zur / von der Insel. Soll dieser Anschluss weiter beibehalten werden, würde sich die Wendezeit in Lindau Reutin von 8 auf mind. 16 Min. verlängern, am Endpunkt Weiler hingegen verkürzen von 10 auf 2 Min. Allerdings müssen

auch die S-Bahn-Züge Bregenz – Lindau berücksichtigt werden, die sich praktisch in Reutin kreuzen und so den Anschluss auf die Insel gewährleisten können. Dazu fehlen aber derzeit präzise Angaben.

5.4 B Linie Lindau Reutin Bhf – Schlachters – Niederstaufen / Opfenbach

a) Konzeptionelle Grundüberlegungen

Ansatzpunkte:

- Erschliessung der Gemeinden und Ortsteile **südöstlich** der Bahnlinie
- Ersatz der Linien 17 bzw. 18 auf dem Abschnitt Lindau – Bösenweiler – Schlachters – Opfenbach (– Hergatz / Lindenberg)
- Erschliessung des Korridors neu durch **eine Linie**

Zeitliche Lage / Anschlussprioritäten:

- Für Opfenbach und – bei einer Verlängerung – für Lindenberg Zeitlage **nicht** relevant:
Anbindung von beiden Gemeinden an die Bahn in Hergatz mit der Linie E
- Nachfragepotenzial des Abschnitts Bösenreutin – Niederstaufen eher gering:
Anschluss an den Fernverkehr in Lindau Reutin wesentlich weniger wichtig als bei der Linie A, der Anschluss auf die Insel ist erwünscht.

Entscheid Zeitlage:

Zeitliche Auslegung der Linie B in **Lindau** zur **halben** Stunde

- Optimaler Anschluss an die RB auf die Insel
- Auslegung auf wichtige Schulzeiten im Schulzentrum Lindau

b) Sinnvoller Endpunkt der Linie B

Für die Achse südlich der Bahnlinie sind im nordöstlichen Teil 2 Fahrrouten denkbar, wobei konsequenterweise die Verbindung Hergatz – (Heimenkirch –) Lindenberg einbezogen werden muss:

- Linie B mit Endpunkt Opfenbach;
Zubringerlinie E von Lindenberg mit Fahrroute über Heimenkirch nach Hergatz, wie Linie 13 heute
- Verlängerung der Linie B über Heimenkirch bis Lindenberg;
Zubringerlinie E von Lindenberg mit **neu** gestreckter Fahrroute über den Ratzenberg nach Hergatz, im Sinne des Zielbilds (Verbindung der beiden Mittelzentren)

Beurteilung Endpunkt **Opfenbach**:

- + Nachfragegerechter Endpunkt (kaum Nachfrage zwischen Niederstaufen oder Schlachters und Lindenberg, mit Ausnahme des Schülerverkehrs)
- + Wirtschaftlich optimaler Umlauf
- + Nur 1 Fahrzeug notwendig
- Etwas knapper Umlauf

Beurteilung Endpunkt Lindenberg:

- + Neu optimale, gestreckte Verbindung mit Linie E von Lindenberg nach Hergatz
- Lange Linie B mit «unlogischer» Anbindung von Lindenberg
- 2 Fahrzeuge notwendig (mit ca. 30 Min. Standzeit in Lindenberg)
- Gewisse Konkurrenzsituation zwischen Bus und Bahn für die Verbindung Heimenkirch – Lindau Reutin
- Zubringerlinie E (neu ohne Heimenkirch) mit deutlich geringerem Nachfragepotenzial
- Endpunkt der Zubringerlinie E vom Umlauf her in Scheidegg möglich, von der Nachfrage aber wenig gerechtfertigt

Erläuterungen:

Die an sich bestechende Idee, Lindenberg neu direkt über den Ratzenberg an den Knoten Hergatz anzubinden, wird bei einer vertiefteren Betrachtung relativiert:

- Eine Verbindung von Lindenberg zum Mittelzentrum Wangen ist – im Vergleich zu derjenigen nach Lindau – klar untergeordnet.
- Die Fahrroute über den Ratzenberg ist wohl direkt, weist aber deutlich weniger Nachfragepotenzial auf.
- Mit der Verlängerung der Linie B über Opfenbach hinaus werden zusätzliche Nachteile und auch ein gewisses Risiko bzgl. des Arguments «Parallelverkehr» zur Bahn eingegangen.

Entscheid Linienendpunkt:**Aufgrund**

- der grösseren Nachfragepotenzials der Zubringerlinie E (über Heimenkirch) einerseits;
 - des wirtschaftlicheren Konzepts der Linie B (mit nur 1 Fahrzeug) andererseits
- wird ein Endpunkt der neuen Linie B in **Opfenbach** vorgesehen.

c) Festlegungen und Funktionen

Mit den oben hergeleiteten Hauptmerkmalen

- Linie Lindau Reutin Bhf – Schlachters – Niederstufen – Opfenbach
- Anschluss in Lindau an die RB auf die / von der Insel

ergeben sich folgende Funktionen:

- **Erschliessung** der «südöstlichen» Achse zwischen Lindau und Opfenbach
- (Direkt-) **Verbindungen** von den Gemeinden bzw. Ortsteilen nach **Lindau Berliner Platz**
- **Zubringer** zum Bahnknoten Lindau Reutin (Regionalbahn auf die Insel)

d) Betrieb und Produktion

Fahrstrecke / Betrieb Lindau Lindau Reutin Bhf – Schlachters – Opfenbach:

- | | |
|-----------------------------------|-----------|
| – Streckenlänge | 15.9 km |
| – Fahrzeit (25 Min.) | ø 25 Min. |
| – Fahrzeugbedarf für 60-Min.-Takt | 1 Bus |

Prüfbedarf:

In Opfenbach ist die Wendemöglichkeit noch zu klären.

Die Wendemöglichkeit sollte wenn möglich im Bereich der Oberschwabenstrasse angeordnet werden, dass die bestehende Haltestelle Opfenbacher Hof bedient und damit auch eine Umsteigemöglichkeit auf die Linie E realisiert werden kann.

e) Merkmale

Vorteile:

- + Konsequente Anbindung von Schlachters, Niederstaufen und Opfenbach an Lindau
(Ortsteile Bösenreutin, Witzigmänn und Schlachters bereits heute mit den Linien 17 und 18 vergleichsweise gut bedient)
- + Zweckmässige Funktionsdifferenzierung für Schlachters sowie Opfenbach:
 - mit Bahn auf die Insel
 - mit Bus zum Berliner Platz / nach Reutin Bhf
- + Für Opfenbach deutliche Aufwertung des Busangebots nach Lindau (heute nur einzelne Kurse auf der Linie 18)
- + Mit Angebotsstufe «**Studentakt mit Lücken**» wesentlicher Ausbau des Fahrtenangebots nach Lindau für die gesamte Achse
- + Optimaler Fahrzeugumlauf mit 8 und 2 Min. Wendezeit (Fahrplan-Wirkungsgrad 83 %)

Nachteile:

- Höherer Aufwand, namentlich für den Abschnitt Schlachters – Opfenbach
- Knapper Umlauf: Bei geänderten Ankunfts-/Abfahrtszeiten der Regionalbahn ab 2023 in Lindau Reutin Anschluss auf die / von der Insel voraussichtlich nicht mehr möglich

Bemerkung:

Der oben erwähnte Nachteil sollte nicht als Ausschlusskriterium gelten: Es ist durchaus denkbar, dass die Verbindung Bhf Reutin – Insel weiterhin mit der Vorarlberger S-Bahn oder künftig auch mit dem Stadtbus angeboten wird.

5.5 C Linie Lindau / Oberreitnau – Wangen

a) Konzeptionelle Grundüberlegungen

Ansatzpunkte:

- Erschliessung der Gemeinden und Ortsteile **nordwestlich** der Bahnlinie
- Ersatz der bereits bestehenden Linie 19 (Oberreitnau – Wangen)

Zeitliche Lage / Anschlussprioritäten:

- Bei einer Verknüpfung mit Stadtbus oder Bahn in Oberreitnau:
Bestimmt durch deren Zeitlage
- Bei einer neu durchgehenden Linie bis Lindau:
Abhängig allenfalls von einer betrieblichen Verknüpfung mit einer anderen Linie für einen wirtschaftlichen Umlauf

b) Sinnvoller Linienendpunkt der Linie C

Die Linienführung auf dem nördlichen Abschnitt – zwischen Roggenzell und Wangen – ist grundsätzlich unbestritten: Sie erschliesst die grössten Siedlungsgebiete und weist trotzdem einen gestreckten Verlauf auf.

Die Verbindung nach Lindau ist auf vier Arten denkbar:

- o) Weiterhin mit Verknüpfung an die **Stadtbuslinie 3 in Oberreitnau**
- 1) **Neu mit Verknüpfung mit**
 - der **Bahn** am neuen Bahnhaltelpunkt in **Oberreitnau**,
 - dem **Bus** der Linie B nach Lindau Reutin in **Schlachters**;
 - oder
- 2) **Neu umsteigefrei** über die Route der Linie 17 via Schwatzen – Rehlings

Dahinter stehen **zwei** unterschiedliche Stossrichtungen:

- Die «regionale» Linie nach Wangen wird **weiterhin** als **Zubringer** ausgelegt, um die Stadtbuslinie, die neue Linie B oder allenfalls künftig die Bahn besser auszulasten.
Oder anders formuliert: Das neue Bahnangebot soll so weit wie möglich «alimentiert» werden durch Zubringerlinien.
- Die Linie wird – gleich wie die Linie B – als Erschliessungslinie **abseits** der Bahn konzipiert, aber **neu** mit einer **umsteigefreien Verbindung** auch in das Mittelzentrum **Lindau**.
Dahinter steckt die fachliche und durch viele Beispiele gestützte Begründung, dass mit einer Attraktivierung durch eine neue Direktverbindung in den Zentrumsort **neue** ÖPNV-Kunden gewonnen werden können, die heute wegen des Umsteigens und der langen Reisezeit mit dem Stadtbus den ÖPNV nicht benutzen.
Die Konsequenzen sind allerdings einerseits der Einsatz eines zweiten Busses und andererseits der Mehraufwand mit den höheren Betriebsleistungen.

1a) Beurteilung der Verknüpfung mit der **Bahn** in Oberreitnau:

- + Zusätzliches Nachfragepotenzial für die Bahn (bzw. Argument für die neue Bahnhaltestelle)
- Zeitlage der Bahn für Anbindung mit dem Bus ungünstig:
Lange Wendezeit in Oberreitnau (Bus an ca. zur Min. 10, ab zur Min. 50)
- Reisezeit nach Reutin (Schulzentren) wesentlich länger (Umweg über Insel)
- Zusätzliches 2. Fahrzeug notwendig:
Massiv schlechtere Wirtschaftlichkeit

1b) Beurteilung der Verknüpfung mit dem **Linie B** in Schlachters:

- + Bessere Verbindung nach Reutin (schneller, kein zusätzliches Umsteigen beim ZUP)
- Sog. «gebrochene» Verbindung Bus – Bus unattraktiv
(kein Umstieg auf ein schnelleres Verkehrsmittel)
- Zeitlage der Buslinie B für Anbindung mit dem Bus ungünstig:
Lange Wendezeit in Schlachters (Bus an ca. zur Min. 15, ab zur Min. 45)
- Zusätzliches 2. Fahrzeug notwendig:
Massiv schlechtere Wirtschaftlichkeit

2) Beurteilung neu **durchgehende** Linie bis Lindau Reutin:

- + Neue Direktverbindung von Neuravensburg / Schwatzen nach Lindau
- + Zweckmässigere Aufgabenteilung zwischen Stadt- und Regionalbus auf dem Abschnitt Lindau – Rehlings möglich
(statt der eher unattraktiven Schleife der Stadtbuslinie 4)
- Zusatzkosten mit 2. Fahrzeug und höhere Betriebskosten
- Bei einer Linienführung über Rehlings oder Schwatzen:
Separate Erschliessung von Achberg

Zusammenfassung:

Mit den oben aufgezeigten alternativen Varianten 1) und 2) ergibt sich zwangsläufig eine Erhöhung der Kosten. Eine Zubringerlinie neu an die Bahn in Oberreitnau (1a) oder an den Bus in Schlachters (1b) weist aber keine entscheidenden Vorteile gegenüber dem Ist-Zustand auf.

Bei einer Verlängerung der Linie bis Lindau (gem. Variante 2) ist zu klären, ob die Vorteile einer umsteigefreien Verbindung der nordwestlichen Achse zum Lindau Berliner Platz eine Erhöhung der Kosten rechtfertigen und wie die Erschliessung von Achberg auch weiterhin gewährleistet bleibt.

Dieser Ausbau kann erst in einem zweiten Schritt erfolgen.

Entscheid Linienendpunkt:

- Eine neue Verknüpfung der Buslinie von Wangen
 - in Oberreitnau an die Bahn
 - in Schlachters an den Bus
 weist hohe Zusatzkosten, aber kaum Nutzen auf.
- Der **Verknüpfungspunkt Oberreitnau** an die Stadtbuslinie 3 wird vorderhand **beibehalten**.
- **Mittelfristig** sollte eine **Verlängerung** der Linie bis Lindau Reutin geprüft werden.

c) Festlegungen und Funktionen

Mit den oben begründeten, unveränderten Hauptmerkmalen

- Linie Oberreitnau – Neuravensburg – Wangen
- Anschluss in Oberreitnau an die Stadtbuslinie 3

ergeben sich folgende Funktionen:

- **Erschliessung** der «nordwestlichen» Achse zwischen Oberreitnau und Wangen
- **Verbindung** (mit Stadtbus) nach **Lindau** (ZUB)
- **Verbindung** zum ausserhalb des Landkreises liegenden Mittelzentrum **Wangen**

d) Betrieb und Produktion

Fahrstrecke / Betrieb bis Lindau Berliner Platz:

- | | |
|-----------------------------------|-----------|
| – Streckenlänge | ca. 18 km |
| – Fahrzeit (28/26 Min.) | ø 27 Min. |
| – Fahrzeugbedarf für 60-Min.-Takt | 1 Bus |

Bemerkung:

Die zeitliche Lage der Linie C hängt unmittelbar vom Stadtbus ab. Wenn sich diese im Rahmen einer Konzeptanpassung verändert (insbesondere Ausrichtung auf die übliche Symmetriezeit 00/30 wie bei der Bahn oder beim Regionalbus), muss auch die Linie C zeitlich verschoben werden.

e) Merkmale**Vorteile:**

- + Gute Anbindung an Wangen
- + Durchgehender 60-Min.-Takt
- + Sehr wirtschaftliche Produktion (Fahrplan-Wirkungsgrad 90%)

Nachteile:

- «Umweg» und relativ lange Reisezeit für den nördlichen Abschnitt nach Lindau
- Verbindung nach Lindau nur mit Umsteigen
- Knapper Umlauf, verspätungsanfällig

5.6 D Linie Lindau Reutin – Bodolz – Wasserburg (Zusammenfassung)**Vormerkung**

Die folgenden Ausführungen enthalten nur die wichtigsten Ergebnisse; die Herleitung, die untersuchten Varianten und die fachlichen Begründungen sind ausführlich im Kap. 8 beschrieben.

Funktionen der Linie

- **Erschliessung** von Bodolz sowie der Ortsteile von Wasserburg, in Ergänzung zur Bahn
- **Verbindung** zum Zentrumsort Lindau für das gesamte Bedienungsgebiet der Linie und mit allen Kursen, d.h.
 - zum Zielort Berliner Platz (Einkauf)
 - zum Schulbereich

Merkmale**Fahrroute:**

- Lindau Berliner Platz – Lindau Krankenhaus – Enzisweiler Nord – Bodolz – Wasserburg Bhf
- Schlaufe Hege – Hattau – Hengnau – Wasserburg Bhf
- retour gleiche Fahrroute Wasserburg Bhf – Lindau Berliner Platz

Fahrplanangebot:

- Angebotsstufe «Studentakt mit Lücken» (9 Kurspaare)
- Grundsätzliche Zeitlage des Takts:
Neu zur **halben** Stunde in Lindau Berliner Platz

Beurteilung des Netz- und Fahrplanentwurfs

- + **Neu einheitliche Fahrroute** ohne Abweichungen
- + Erschliessung der Ortszentren von Bodolz und Wasserburg, aber auch der nördlichen Ortsteile von Wasserburg
- + **Neu direkte Verbindungen** bis zum **Berliner Platz** für Fahrten
 - zur Arbeit und zum Einkauf
 - zu den Schulen im nördlichen Teil von Lindau
- + Gewisse Aufgabenteilung bzw. **Funktionstrennung** im Korridor Wasserburg
 - Bahn: Verbindung zur Insel
 - Bus: Verbindung in die zentralen Bereiche und zum Hauptbahnhof Reutin
- + **Neu konsequenter Taktfahrplan;**
Taktkurse verkehren auch während der Ferien (keine «Ferienkurse» mehr)
- + Anschlüsse an die Bahn in Wasserburg und teilweise in Enzisweiler
- + Späterer Betriebsschluss (berücksichtigt Ladenschluss um 18 Uhr)
- + Insgesamt **grösseres Fahrtenangebot**, namentlich auch in den Schulferien
- + Zeitraster «passt» in Lindau auf den Schulbeginn am Morgen und den Schulschluss Mitte Nachmittag der wichtigsten Schulen in Lindau
 - Höherer Aufwand
 - Kein durchgehender Takt mit gleichem Zeitraster:
Mittagskurse um 30 Min. versetzt
 - Weiterhin Schulkurse (und 2. Fahrzeug) notwendig – sowohl aus Kapazitätsgründen als auch wegen sonst zu langer Wartezeiten

6 Konzepte für die Zubringerlinien zur Bahn

6.1 Übersicht

Mit dem neuem Bahnknoten Hergatz, in dem sich die Züge Lindau – Wangen zur vollen und die Züge Lindau – Kempten zur halben Stunde kreuzen, und dem bestehenden Bahnhof Röthenbach werden innerhalb des Landkreises **zwei Hauptverknüpfungspunkte** Bahn – Bus vorgesehen.

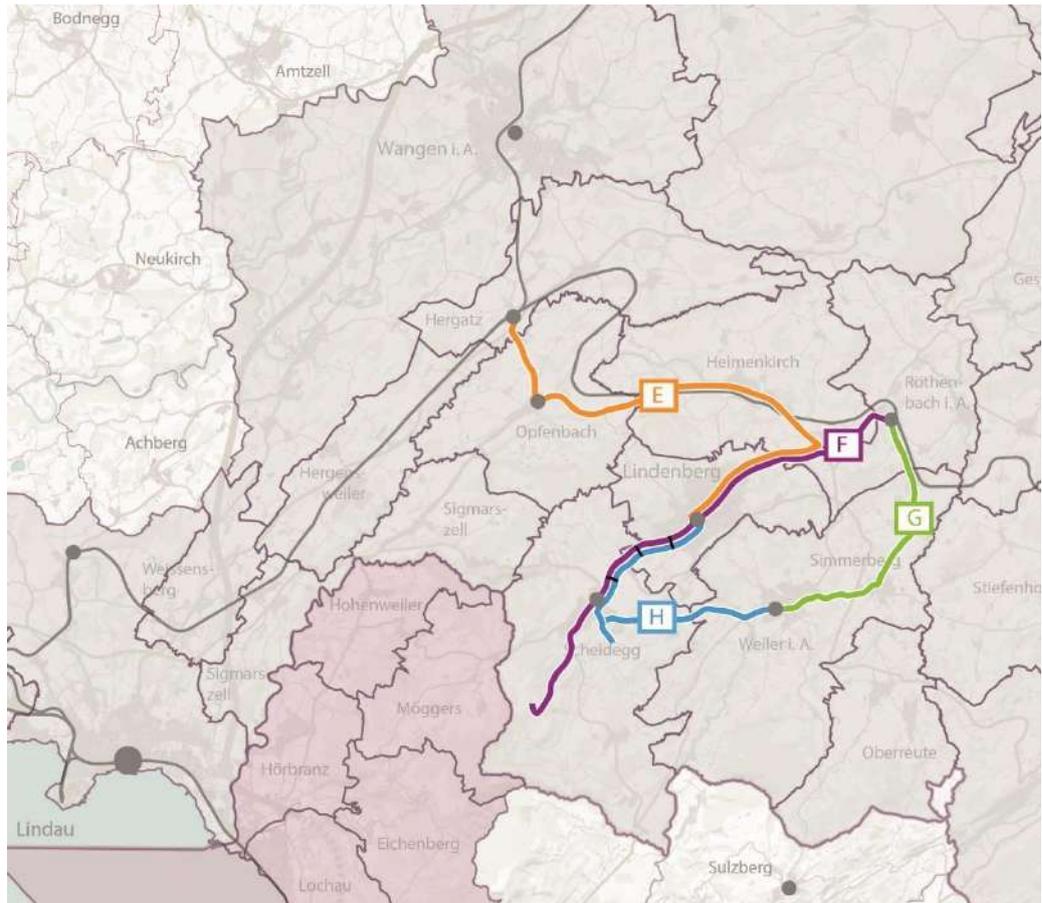


Abbildung 10: Netzentwurf für die 4 Zubringerlinien auf die Bahn

Konzeptvorschläge <i>neu</i>	Ersatz für die heutige Linie
E Hergatz Bhf – Heimenkirch – Lindenberg	13 Hergatz Bhf – Heimenkirch – Lindenberg – Scheidegg
F Röthenbach Bhf – Lindenberg – Scheidegg Zentrum – Kurhaus	11 Röthenbach Bhf – Lindenberg – Scheidegg Zentrum
G Röthenbach Bhf – Simmerberg – Weiler	12 Röthenbach Bhf – Simmerberg – Weiler – Lindenberg
Linie H im Raum Scheidegg – Weiler	tw. 11, 13 zur Erschließung Kurhaus, Panorama tw. 16, 163 (Scheidegg – Weiler)

Tabelle 5: Gegenüberstellung der Zubringerlinien zur Bahn

6.2 Zeitliche Auslegung der Zubringerlinien

Anschlussituation Hergatz

Mit dem neuen Bahnkonzept entsteht ab 2021 in Hergatz ein «echter» **Knoten** mit Abfahrten der Regionalbahnen zur vollen und halben Stunde.

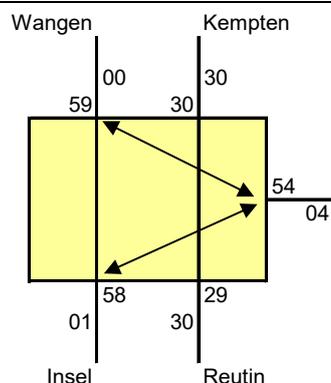


Abbildung 11:
Anschlussituation Hergatz ab 2021

Ein Anschluss einer Zubringer-Buslinie in Hergatz macht allerdings nur zur **vollen** Stunde Sinn:

- Anschluss zum Mittelzentrum Wangen
- Anschluss an die Regionalbahn zur Insel
- Der Anschluss von Lindenberg in Richtung Kempten über Hergatz wäre ein sog. «Rückwärtsanschluss», für die Fahrt in Richtung Kempten ist ein Anschluss in Röthenbach oder allenfalls Oberstaufen sinnvoller.

Die Verbindung zum Berliner Platz bzw. zum Bahnhof Reutin ist von Lindenberg und Scheidegg gemäss Konzept mit der Buslinie A hergestellt.

Fazit und Empfehlung Anschluss in Hergatz Bhf:

Für die Zubringerbuslinie von Lindenberg ist die Zeitlage in Hergatz mit Ankunft/Abfahrt zur **vollen Stunde** vorzusehen. So ergeben sich optimale Anschlüsse auf die Regionalbahnen nach **Wangen** und **Lindau Insel**.

Mit der Auslegung der Anschlüsse auf die Regionalbahn zur/von der Insel wird eine mögliche «Konkurrenzsituation» zwischen Bahn und Bus vermieden: Die Buslinien A und B haben den Endpunkt Lindau Reutin.

Anschlussituation Röthenbach

Für den Verknüpfungspunkt Röthenbach lassen sich 3 Anforderungen bzw. eine entsprechende Prioritätenfolge formulieren:

- Anschluss von Lindenberg auf die Bahn nach **Lindau** oder **Kempten**
- Durchgehende Verbindung Argental – Lindenberg **ohne** Aufenthalt
- Anschluss vom Argental / von Isny auf die Bahn nach **Lindau** (oder **Kempten**)

Die folgenden 2 Grafiken zeigen die 2 naheliegenden Varianten für den Anschluss aus/nach Lindenberg:

a) Anschluss nach Lindau

b) Anschluss nach Kempten

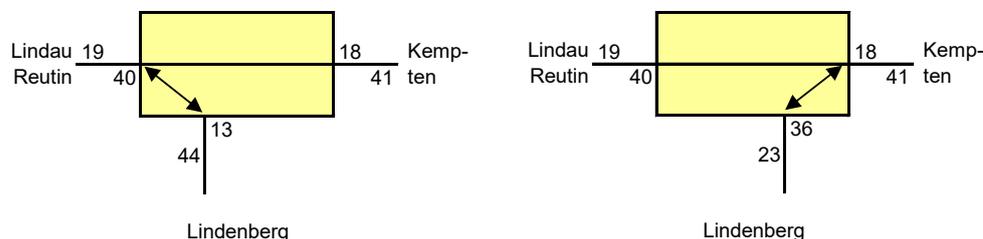


Abbildung 12: Mögliche Anschlusskonzepte in Röthenbach ab 2021

Variante a) enthält optimale Anschlüsse von Lindenberg auf die Bahn nach Lindau; bei einem Endpunkt Röthenbach Bhf entsteht aber eine unwirtschaftliche Wendezeit von gut 30 Min.

Variante b) schliesst die Linie von Lindenberg hingegen nach Kempten an, wobei mit Endpunkt Röthenbach Bhf die Wendezeit sogar knapp 50 Min. beträgt.

Aus den Grafiken lassen sich folgende Erkenntnisse ableiten:

- Eine Linie mit Endpunkt Röthenbach Bhf ist wirtschaftlich auf keinen Fall sinnvoll.
- Bei einer Verlängerung ins Argental ist allerdings zu berücksichtigen, dass im Argental ein stündliches Angebot kaum denkbar ist – es lassen sich deshalb bei unterschiedlichen Angeboten auf den beiden Linienästen (Lindenberg und Isny) unproduktive Standzeiten am Bahnhof Röthenbach nicht vermeiden.
- Bei einer Verlängerung ins Argental entsteht immer der Konflikt, ob
 - entweder «durchgefahren» und bei Variante a) der Anschluss von/nach Kempten für das Argental knapp verpasst wird,
 - oder ob der Anschluss abgewartet und für durchgefahrene Fahrgäste Lindenberg – Argental eine Wartezeit von je 10 Min. in Kauf genommen wird.
- Möglich ist hingegen die Kombination bzw. Durchbindung der beiden Untervarianten, mit einer Linie mit Anschluss von Lindenberg nach und einer anderen Linie mit Anschluss von Weiler nach Lindau.

Für die **Anschlussvariante b)** einer Linie von/nach Lindenberg sprechen folgende Argumente:

- + Immenstadt und Kempten sind weitere wichtige Zentrumsorte ausserhalb des Landkreises und insbesondere wichtige Standorte von weiterführenden Schulen.
- + Die Linie 11 ist bereits heute grundsätzlich auf diesen Anschluss angelegt.

Umgekehrt schliessen folgende Argumente die Anschlussvariante a) aus:

- Die Verbindung Lindenberg – Lindau über Röthenbach enthält einen riesigen Umweg und ist faktisch als «Rückwärtserschliessung» zu bezeichnen.
- Durch die neue Linie A mit der Direktverbindung von Lindenberg nach Lindau macht ein Anschluss in Röthenbach Richtung Lindau wenig Sinn.

- Mit der künftig auf optimale Anschlüsse ausgelegten Zubringerlinie E nach Hergatz ist eine Alternative mit deutlich kürzerer Reiseroute /-zeit nach Lindau gegeben.

Fazit und Empfehlung Anschluss in Röthenbach Bhf:

Für die Zubringerbuslinie von **Lindenberg** ist der Anschluss in Röthenbach von/nach Immenstadt – **Kempten** vorzusehen.

Schulzeiten Lindenberg

Als massgebende Schulen bzw. Schulzeiten in Lindenberg werden die folgenden zugrunde gelegt:

Gymnasium Lindau	
– Schulbeginn	08.00 Uhr
– Schulschluss	13.00 Uhr
– Schulschluss	15.20 Uhr
– Schulschluss	17.00 Uhr

Für den Fussweg zwischen Lindenberg ZOB und Schule werden 8 Min. zugrunde gelegt.

6.3 E Linie Hergatz Bhf – Lindenberg ZOB

a) Konzeptionelle Grundüberlegungen

Ansatzpunkte:

- Anbindung an die Allgäu-Bahn im **Westen**
- Hergatz wird mit dem neuen Konzept zum «Bahnknoten» mit Abfahrt der Züge zur Min. 00 (Wangen) und 30 (Kempten) sowie halbstündlich nach Lindau
- Bahn zwischen Hergatz und Wangen wesentlich schneller als der Bus, der auch Erschliessungsfunktionen abseits der direkten Strecke erfüllt.
- Opfenbach und teilweise auch Lindenberg mit Nachfragebeziehungen auch nach Wangen
- Ersatz der Linie 13
- Trotz neuem Bahnhofpunkt zusätzliche Buserschliessung von Heimenkirch gerechtfertigt, um das langgezogene Siedlungsgebiet zu erschliessen
- Für Heimenkirch neu 2 unterschiedliche Verbindungen pro Stunde nach Lindau (mit Bahn direkt und zusätzlich mit Bus – Bahn)

Zeitliche Lage / Anschlussprioritäten:

- **Bestimmt** durch die Zeitlage der Züge von/nach **Wangen** und von/nach **Lindau (Insel)** (an/ab ca. Min. 00)

b) Fahrroute

Die Fahrroute verläuft von Hergatz über Opfenbach, Heimenkirch und Riedhirsch nach Lindenberg. Diese Fahrroute ist weniger direkt als die Alternative über den Ratzenberg, aufgrund der besseren Erschliessungswirkung wird sie dennoch bevorzugt. Die Argumente sind im Kap. 5.4 eingehend beschrieben.

c) Festlegungen und Funktionen

Mit den oben hergeleiteten Hauptmerkmalen

- Linie Hergatz Bhf – Opfenbach – Heimenkirch – Lindenberg
- Anschluss in Hergatz an die RB von/nach Wangen und auf die / von der Insel

ergeben sich folgende Funktionen:

- **Zubringer** auf die Bahn in **Hergatz** für Heimenkirch und Lindenberg, mit Anschlüssen von/nach Lindau **Insel** und von/nach **Wangen**
- **Verbindung** von Opfenbach und Heimenkirch zum Mittelzentrum **Lindenberg** (auch Schulstandort)

Erläuterungen:

Die Linie hat weiterhin die Verbindungsfunktion nach Lindenberg und die Zubringerfunktion nach Hergatz, sowohl für Lindenberg als auch weiterhin für Heimenkirch. Sie ersetzt die heutige Linie 13.

Mit dem neuen Bahnknoten in Hergatz resultieren wesentlich attraktivere Verbindungen zum Mittelzentrum Wangen.

d) Betrieb und Produktion

Fahrstrecke / Betrieb Hergatz Bhf – Heimenkirch – Lindenberg:

- | | |
|-----------------------------------|-------------|
| – Streckenlänge | 14.1 km |
| – Fahrzeit (23/24 Min.) | ø 23,5 Min. |
| – Fahrzeugbedarf für 60-Min.-Takt | 1 Bus |

Die Fahrzeit wird zugunsten der Zuverlässigkeit um 1 bzw. 2 Min. verlängert; die Wendezeit in Lindenberg beträgt 3 Min.

Aus diesem Grund wird eine Verlängerung und Erschließung des Westparks nicht möglich sein.

e) Merkmale

Vorteile:

- + Zubringer für Lindenberg und zusätzlich auch Heimenkirch zur Bahn
- + Anschluss in Hergatz sowohl nach Lindau **Insel** als auch nach Wangen
- + Kurze Umsteigezeiten
- + Gewisse Aufgabenteilung bzw. **Funktionstrennung** für Heimenkirch und Opfenbach
 - Bahn: Verbindung zur Insel
 - Bus: Verbindung zum Berliner Platz bzw. zum Hauptbahnhof Reutin
- + Angebotsstufe «**Studentakt**» aufgrund
 - der Zubringerfunktion vom Mittelzentrum auf die Bahn im Westen
 - der Verbindung zwischen den zwei Mittelzentren Lindenberg und Wangen (mit Bus und Bahn)
 - des «Besitzstands» (Linie 13)
- + Sehr guter Fahrzeugumlauf mit 10 und 3 Min. Wendezeit (Fahrplan-Wirkungsgrad 78 %)

Nachteile:

- Weiterhin «Umweg» von Lindenberg nach Hergatz (gegenüber der direkten Route über den Ratzenberg) und längere Fahrzeiten, auch nach Wangen

6.4 F Linie Röthenbach Bhf – Lindenberg – Scheidegg

a) Konzeptionelle Grundüberlegungen

Ansatzpunkte:

- Erschliessung der «Achse» Röthenbach – Lindenberg – Scheidegg
- Anbindung an die Allgäu-Bahn im **Norden**
- «Ergänzung» zur Linie E (Lindenberg – Hergatz) die die Anbindung von Lindenberg an die Bahn im Westen sicherstellt
- Ersatz der bereits bestehenden Linie 11

Zeitliche Lage und Anschlussprioritäten:

Eine Auslegung der Anschlüsse in Röthenbach von/nach Lindau macht keinen Sinn:

- Für Scheidegg:
Verbindung nach Lindau mit der neuen Linie A konkurrenzlos schnell
- Für Lindenberg:
Für die Verbindung nach Lindau stellt die Zubringerlinie E nach Hergatz die wesentlich bessere Alternative dar
- Für Lindenberg und vor allem Scheidegg:
Mit Linie F und Bahn sog. «Rückwärtserschliessung» bzw. sehr grosser Umweg nach Lindau
- Grundausrichtung der Anschlüsse der Linie 11 ist bereits heute Richtung Kempten

Entscheid Anschlusspriorität:

Wenn die **Linie F** von Lindenberg in Röthenbach auf **optimale** Zuganschlüsse ausgerichtet werden soll (bzw. kann), liegt die Anschlusspriorität weiterhin von/nach Osten (Oberstaufen – **Kempten**).

Konsequenzen:

Mit der Auslegung auf **optimale** Zuganschlüsse in Röthenbach Bhf von/nach Kempten würde mit einer «isolierten» Linie F (d.h. mit Endpunkt Röthenbach Bhf) zwangsläufig eine Standzeit von 50 Min. auftreten. Im Hinblick auf einen wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz ist deshalb zu prüfen:

- Betriebliche Durchbindung mit der Linie G nach Weiler, oder
- Durchbindung mit einer Linie Richtung Isny

b) Sinnvoller Endpunkt der Linie F

Mit der Auslegung auf die Zuganschlüsse in Röthenbach Bhf nach **Kempten** ergibt sich für die Buslinie

- die Abfahrtszeit zur Min. 23 (RB an Min. 18)
- die Ankunftszeit zur Min. 36 (RB ab Min. 41)

Mit dieser vorgegebenen Zeitlage ist eine Linie nur bis Lindenberg nicht wirtschaftlich möglich und auch von den Nachfragepotenzialen kaum vertretbar.

Aufgrund der Standzeit in Scheidegg bietet sich eine Verlängerung der Linie über das Zentrum hinaus an. Diese Standzeit kann genutzt werden, um das Kurhaus und weitere Ziele des Tourismus zu bedienen. Dabei bestehen grundsätzlich 2 Linienführungsvarianten, die mit der verfügbaren Fahrzeit von max. 15 Min. machbar sind.

- a) Kurhaus – Skywalk
- b) Reptilienzoo – Scheidegger Wasserfälle

Aufgrund des ganzjährigen Fahrgastpotenzials (Kurhaus), der touristischen Bedeutung (Skywalk) und der heutigen Bedienung (Kurhaus) steht die Variante a) im Vordergrund. Die Linie F kann über das Kurhaus hinaus bis zum Skywalk geführt werden.

Entscheid Linienendpunkt:

Im Hinblick auch auf die Erschliessung der südlichen Achse wird der Endpunkt weiterhin in Scheidegg **Kurhaus** bzw. beim Skywalk vorgesehen.

c) Verdichtung des Abschnitts Lindenberg – Scheidegg

Die Linien 11 und 13 bilden heute einen (ungefähren) 30-Min.-Takt. Das «hinkende» Taktgefüge ist auch deshalb entstanden, weil mit jeweils einem Kurs der beiden Linien auch der Westpark mit einer Stichfahrt erschlossen wird. Diese zeitliche Verfügbarkeit auf dieser Achse mit dem grössten Nachfragepotenzial lässt sich – auch aus Gründen des Besitzstands – kaum in Frage stellen.

Die Konzeptentwicklung in den obigen Kapiteln zeigte, dass die zeitlichen Lagen

- der Linie A Lindau – Lindenberg durch den Bahnanschluss in Lindau Reutin;
- der Linie F Röthenbach – Scheidegg durch den Bahnanschluss in Röthenbach Richtung Kempten

bestimmt und deshalb unveränderbar sind. Die Linien ergänzen sich aber **nicht** zum 30-Min.-Takt.

Für die Realisierung des (gewünschten) **30-Min.-Takts** zwischen Lindenberg und Scheidegg sind **betriebl**ich zwei Möglichkeiten denkbar:

- a) Überlagerung durch eine zweite Linie
- b) Verdichtung durch die Ausnützung der Standzeit in Scheidegg (30 Min.)

a) 30-Min.-Takt durch eine 2. Linie

b) 30-Min.-Takt durch Ausnützung der Standzeit in Scheidegg

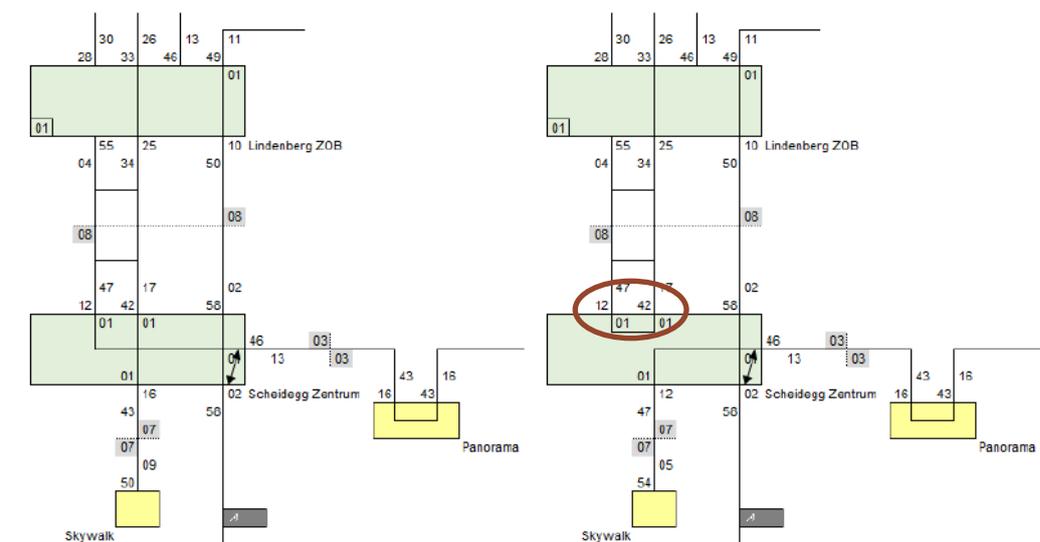


Abbildung 13: Netzgrafik Lindenberg – Scheidegg

Wenn der 30-Min.-Takt zwischen Lindenberg und Scheidegg mit **einer** Linie allein angeboten werden soll (b), besteht in Scheidegg nicht viel Wendezeit. Das Kurhaus

kann von dieser Linie deshalb nicht bedient werden. Die Einführung einer weiteren Linie (Linie H) empfiehlt sich deshalb ohnehin zur Bedienung von Kurhaus, Panoramaklinik, der Achse Böerscheidegg – Weiler und auch touristische Zielorten.

Die Überlagerung der Linien F und H zum 30-Min.-Takt (a) bietet den Vorteil einer direkten Verbindung für Kurhaus und Panoramaklinik nach Lindenberg

Entscheid Verdichtung:

- Die Achse **Lindenberg – Scheidegg** soll durch eine geeignete Verdichtung den (exakten) **30-Min.-Takt** erhalten.
- Im Hinblick auf die bessere Erschliessung von Kurhaus und Panoramaklinik soll die Verdichtung zum 30-Min.-Takt aus einer **zusätzlichen Linie H** produziert werden (Variante a).
- Mit dieser zusätzlichen Linie H und durch Ausnutzung der Standzeit können in Scheidegg auch weitere Zielorte erschlossen werden (z.B. Skywalk).

d) Festlegungen und Funktionen

Mit den oben hergeleiteten Hauptmerkmalen

- Linie Röthenbach Bhf – Lindenberg – Scheidegg Zentrum – Kurhaus (- Skywalk)
- Anschluss in Röthenbach an die Bahn von/nach Kempten

ergeben sich folgende Funktionen:

- **Erschliessung** von Lindenberg und Scheidegg auf der jeweiligen Siedlungs-Hauptachse
- **Zubringer** auf die Bahn in **Röthenbach Bhf**, mit Anschluss von/nach **Kempten**
- **Verdichtung** des Angebots auf der Gemeinschaftsstrecke Lindenberg ZOB – Scheidegg

Erläuterungen:

Die Erschliessung des Arbeitsplatzgebiets «Westpark» weiterhin mit einer Stichfahrt steht im Widerspruch

- zu den im Kap. 3.4 formulierten Netzgestaltungsgrundsätzen;
- zur Realisierung eines exakten 30-Min.-Takts (wenn nur eine Linie die Stichfahrt vorsieht);
- generell zur gewünschten Attraktivität auf der Hauptachse Lindenberg – Scheidegg.

Als Alternativen zur in dieser Form unbefriedigenden Erschliessung sollten geprüft werden:

- Eine neue Haltestelle an der Einmündung der Alpenstrasse und damit ein wesentlich kürzerer Fussweg;
- allenfalls die Bedienung mit Zusatzkursen in den Hauptverkehrszeiten.

e) Betrieb und Produktion

Fahrstrecke / Betrieb Röthenbach Bhf – Lindenberg – Scheidegg Zentrum – Kurhaus:

- | | |
|--------------------------------------|---------|
| – Streckenlänge | 11.4 km |
| – Fahrzeit (10 + 1 + 8 + 1 + 2 Min.) | 22 Min. |
| – Fahrzeugbedarf für 60-Min.-Takt | 1 Bus |

Weiterführung Kurhaus – Skywalk:

- | | |
|------------------|--|
| – Streckenlänge | 2.2 km |
| – Fahrzeit | 5 Min. |
| – Fahrzeugbedarf | 0 Bus zusätzlich
gegenüber Endpunkt Kurhaus |

f) Merkmale

Vorteile:

- + **Neu** optimale Umsteigezeiten in Röthenbach nach Kempten
- + Zusätzliche Bedienung des Hauptkorridors Scheidegg – Lindenberg neben den Linien A (Lindau, neu) und H
- + Angebotsstufe «**Studentakt**» aufgrund
 - der Zubringerfunktion für das Mittelzentrum an die Bahn im Norden
 - des «Besitzstands» (Linie 11)
- + Verdichtung der Linie mit der Linie H zum **30-Min.-Takt** auf dem Abschnitt Lindenberg – Scheidegg

Nachteile:

- Bei optimalem Anschluss in Röthenbach Bhf:
Ohne Durchbindung lange Standzeit (50 Min.) am Bahnhof

6.5 G Linie Röthenbach Bhf – Simmerberg – Weiler

a) Konzeptionelle Grundüberlegungen

Ansatzpunkte:

- Erschliessung von 2 vergleichsweise dichten, kompakten Siedlungsgebieten
- Anbindung an die Allgäu-Bahn im **Norden**
- Ersatz der bereits bestehenden Linie 12

Zeitliche Lage / Anschlussprioritäten:

Die zeitliche Lage der Linie hängt von vier Anforderungen ab:

1. der Verbindung aller drei Ortsteile Weiler, Simmerberg und Ellshofen zum Mittelzentrum Lindau;
2. der Verbindung zum Mittelzentrum Lindenberg, auch für die Ortsteile Simmerberg und Ellshofen
3. der Anbindung der Gemeinde Weiler in Röthenbach nach Immenstadt – Kempten, insbesondere wegen der weiterführenden Schulen
4. der betrieblich sinnvollen Durchbindung der Linien F (Lindenberg – Scheidegg) und G (Weiler)

Zu 1.:

Mit der Linie A ist Lindau vom Ortszentrum Weiler neu umsteigefrei und in 50 Min. erreichbar.

Für die Ortsteile Simmerberg und vor allem Ellshofen ist die Reisezeit mit der Bahn via Röthenbach Bhf (und schlankem Bahn-Anschluss) hingegen kürzer.

Zu 2.:

Die Verbindung nach Lindenberg wird heute mit der Linie 12 gewährleistet, allerdings für die beiden nördlichen Ortsteile Ellshofen und Simmerberg mit einer Stichfahrt zum Zentrum Weiler. Je nach Auslegung kommt für diese beiden Ortsteile auch die Fahrroute über Röthenbach in Frage. Das Ortszentrum Weiler ist weiterhin über die Alpenstrasse – neu mit der Linie A – mit Lindenberg verbunden.

Vor dem Hintergrund, dass mit der neuen Linie A bis Weiler die Linie G zwangsläufig nicht mehr nach Lindenberg fährt und in Röthenbach zeitlich gebunden ist, kann

nicht von vornherein von einem Anschluss der beiden Linien A und G in Weiler ausgegangen werden.

Zu 3.:

Im Gegensatz zu Lindenberg kommt für Weiler, d.h. für das Ortszentrum und den Ortsteil Simmerberg, auch die Buslinie nach Oberstaufen Bhf (mit Anschluss Richtung Kempten) als Alternative in Frage. Diese Verbindung ist gleich schnell, wie wenn die Linie G in Röthenbach auf die Anschlüsse von/nach Kempten ausgelegt wäre:

Allerdings dürfte das Nachfragepotenzial – im Vergleich zum am nächsten gelegenen Lindenberg und zu Lindau – vergleichsweise gering sein. Punktuelle Nachfragebedürfnisse könnten auch mit Zusatzkursen abgedeckt werden.

Zu 4.:

Wird die Anschlusspriorität der Linie F (nach Kempten) als gesetzt betrachtet, ist eine sinnvolle betriebliche Durchbindung mit der Linie G nur dann möglich, wenn sie

- a) auf den Anschluss nach Lindau ausgelegt wird (siehe Abbildung 12), was eine Standzeit von ca. 8 Min. am Bahnhof Röthenbach bedingt; oder
- b) am Bahnhof Röthenbach keinen Anschluss an die Bahn macht und dafür direkt nach Lindenberg durchgebunden wird.

Aus einer Abwägung dieser widersprüchlichen Aussagen lässt sich herauschälen:

- Die Anschlusspriorität «Lindau» dürfte für die Ortsteile Simmerberg und Ellhofen richtig sein, insbesondere dann, wenn die Linien G und F in Röthenbach durchgebunden und damit weiterhin eine (umsteigefreie) Verbindung nach Lindenberg auch für die Ortsteile Simmerberg und Ellhofen gegeben ist (wenn auch mit einem Aufenthalt beim Bahnhof Röthenbach von ca. 9 Min.).
- Ein Verzicht auf die betriebliche Durchbindung der beiden Linien F und G in Röthenbach hätte zur Folge, dass bei beiden Linien lange Standzeiten auftreten und bzw. ein zusätzliches Fahrzeug notwendig würde.

Entscheid Anschlusspriorität:

Die **Linie G** von Weiler wird in Röthenbach auf **optimale** Zugsanschlüsse Richtung **Lindau** ausgerichtet. Damit lässt sich eine verkehrlich und vor allem wirtschaftlich zweckmässige Durchbindung der beiden Linien F und G erzielen.

Bemerkung:

Mit der Ausrichtung beider Linien auf je optimale Anschlüsse entsteht zwangsläufig eine Standzeit bzw. Wartezeit für Durchfahrende von ca. 9 Min.

b) Sinnvoller Endpunkt der Linie G

Mit der Auslegung auf die Zugsanschlüsse in Röthenbach Bhf nach **Lindau** ergibt sich für die Buslinie

- die Abfahrtszeit zur Min. 44 (RB an Min. 40)
- die Ankunftszeit zur Min. 14 (RB ab Min. 19)

eine Zeitspanne von max. 30 Min. für einen wirtschaftlichen Umlauf. Mit dem Endpunkt Weiler lässt sich dies ideal umsetzen.

Entscheid Liniendepunkt:

Vor dem Hintergrund

- der neuen Linie A bis Weiler (statt heute der Linie 12)
 - der Anschlusspriorität «Lindau» der Linie G in Röthenbach
 - eines wirtschaftlichen Mitteleinsatzes
 - sowie einer qualitativen Nachfrageeinschätzung
- wird der Endpunkt der Linie G in **Weiler** vorgesehen.

c) Festlegungen und Funktionen

- **Erschliessung** der Ortsteile Weiler, Simmerberg und Ellhofen auf der Siedlungs-Hauptachse
- **Zubringer** auf die Bahn in **Röthenbach Bhf**, mit Anschluss von/nach Hergatz – **Lindau**

d) Betrieb und Produktion

Fahrstrecke / Betrieb Röthenbach Bhf – Simmerberg – Weiler:

- | | |
|-----------------------------------|---------|
| – Streckenlänge | 6.7 km |
| – Fahrzeit | 13 Min. |
| – Fahrzeugbedarf für 60-Min.-Takt | 0.5 Bus |

e) Merkmale

Vorteile:

- + **Neu** kurze Umsteigezeiten in Röthenbach nach Lindau
- + Neue Bus-Bahn-Verbindung für die 3 Ortsteile von Weiler nach Lindau
- + Angebotsstufe «**Stundentakt**» aufgrund
 - der Zubringerfunktion für das Unterzentrum auf die Bahn
 - des «Besitzstands» (Linie 12)
- + Optimaler Fahrzeugumlauf bis Weiler (kurze Wendezeit)

Nachteile:

- Verbindungen nach Lindenberg für die Ortsteile Simmerberg und Ellhofen mit längerer Fahrzeit (Aufenthaltszeit am Bahnhof Röthenbach)

6.6 H Linie Weiler - Scheidegg - Lindenberg

a) Konzeptionelle Grundüberlegungen

Im Raum Scheidegg ist die Erschliessung von verschiedenen Zielorten abseits der Hauptachse erstrebenswert:

- Kliniken
- Kurhaus
- Panoramaklinik
- Tourismusattraktionen
 - Skywalk
 - Reptilienzoo
 - Wasserfälle

Ausserdem ist die Verbindung von Scheidegg nach Weiler von Interesse:

- Verbindung der 2.- und 3.-grössten Gemeinde im oberen Landkreis
- aus touristischer Sicht bedeutende Verbindung

Abschnitt Lindenberg Scheidegg:

Die Linie H wird vorgesehen um auf diesem Abschnitt (gemeinsam mit der Linie F) den 30-Min.-Takt anzubieten.

Abschnitt Scheidegg – Weiler:

Neben der Verdichtung der Linie F zum 30-Min.-Takt kann die Linie von Scheidegg über Böerscheidegg bis Weiler weitergeführt werden. Zudem bietet sich an, mit dieser Linie eine Stichfahrt zur Panoramaklinik zu machen, obwohl dies den Grundsätzen der direkten Linienführung widerspricht. Die Stichfahrt wird mit den folgenden Argumenten begründet:

- Grosses, ganzjähriges Potenzial der Panoramaklinik
- Die Panoramaklinik ist bereits heute erschlossen (Linien 11, 13). Von einem Abbau des Angebots soll abgesehen werden.
- Bei der Linie Scheidegg – Weiler handelt es sich um eine Nebenlinie, d.h. zugunsten einer guten Erschliessungswirkung kann ein Umweg eher in Kauf genommen werden als bei einer Hauptlinie.
- Die Erschliessung der Klinik mit einer anderen Linie ist mit vertretbarem Aufwand kaum möglich

Zeitliche Auslegung:

Die zeitliche Auslegung der Linie Scheidegg – Weiler ergibt sich aus den folgenden beiden Bedingungen:

- Die Linie F ist auf die Bahnanschlüsse am Bahnhof Röthenbach ausgelegt und die zeitliche Lage somit fixiert. Daraus ergibt sich auch die Zeitlage der Linie H, die 30 Min. versetzt zur Linie F verkehrt.
- Der Abschnitt Scheidegg – Weiler ergibt sich aus der Verlängerung des 30-Min.-Taktes des Abschnitts Lindenberg – Scheidegg. Die zeitliche Lage ist somit ebenfalls fix.
- In Scheidegg ergibt sich ein Anschluss von Böerscheidegg und der Panoramaklinik her an die Linie A von / nach Lindau.

- Mit der Erschliessung des Kurhauses, der Panoramaklinik und des Skywalk können im Umkreis von Scheidegg die wichtigsten Potenziale erschlossen werden.
- Mit der Verbindung Scheidegg – Weiler kann das Netz um die Verbindung der 2.- und 3.-grössten Gemeinde im oberen Landkreis ergänzt werden. Ausserdem kann einem touristischen Bedürfnis entsprochen werden.

b) Sinnvoller Endpunkt der Linie H

Kurhaus und Tourismusattraktionen Scheidegg:

Die Linie F weist in Scheidegg eine Standzeit von ca. 30 Min. auf. Diese Standzeit kann genutzt werden, um das Kurhaus und die weiteren Ziele des Tourismus zu bedienen. Dabei bestehen grundsätzlich 2 Linienführungs-Varianten, die mit einer maximalen Fahrzeit von max. 15 Min. machbar sind.

- Kurhaus – Skywalk
- Reptilienzoo – Scheidegger Wasserfälle

Aufgrund des ganzjährigen Fahrgastpotenzials (Kurhaus), der touristischen Bedeutung (Skywalk) und der heutigen Bedienung (Kurhaus), steht die Variante «Skywalk» im Vordergrund. Die Linie F kann über das Kurhaus hinaus bis zum Skywalk geführt werden.

Abschnitt Weiler – Scheidegg:

Aufgrund der fixen zeitlichen Lage (Überlagerung zum 30-Min.-Takt mit der Linie F) ergibt sich in Weiler eine Wendezeit von ca. 3 Min. Eine Weiterführung über den Bahnhof Weiler hinaus ist somit nicht möglich.

- Die **Linie F** wird vom Zentrum von Scheidegg zum Kurhaus und weiter zum Skywalk verlängert.
- Die **Linie H** Weiler – Scheidegg endet am Bahnhof Weiler und wird in Scheidegg nach Lindenberg durchgebunden.

c) Festlegungen und Funktionen

- Verbindung der 2.- und 3.-grössten Gemeinde im oberen Landkreis
- Erschliessung der wichtigen Potenziale und Tourismusattraktionen um Scheidegg

d) Betrieb und Produktion#

Fahrstrecke / Betrieb Lindenberg ZOB – Scheidegg Bahnhof:

- | | |
|-----------------------------------|--------|
| – Streckenlänge | 4.1 km |
| – Fahrzeit | 8 Min. |
| – Fahrzeugbedarf für 60-Min.-Takt | 1 Bus |

Fahrstrecke / Betrieb Scheidegg – Panorama – Böerscheidegg – Weiler:

- | | |
|---------------------------------|---|
| – Streckenlänge | 7.5 km |
| – Fahrzeit | 15 Min. |
| Fahrzeugbedarf für 60-Min.-Takt | 0 Bus zusätzlich zum Abschnitt Lindenberg – Scheidegg |

e) Merkmale

Vorteile

- + Erschliessung der für den Tourismus wichtigen Gebiete um Scheidegg
- + Neue Verbindung Scheidegg – Weiler
- + Reiner 30-Min.-Takt Scheidegg – Lindenberg mit der Linie F
- + Direktverbindung von Panoramaklinik, Kurhaus und Skywalk bis Lindenberg
- + Anschluss an die schnelle Linie A nach Lindau von der Panoramaklinik

Nachteile

- Stichfahrt zur Panoramaklinik erhöht die Fahrzeit Scheidegg – Weiler
- Eher lange Wendezeit am Skywalk, aber zu kurze Wendezeit, um noch weitere Ziele anzufahren
- Scheidegger Wasserfälle und der Reptilienzoo nicht erschlossen

7 Konzepte für das nordöstliche Kreisgebiet

7.1 Übersicht

Für das nordöstliche und östliche Kreisgebiet werden folgende Linien vorgeschlagen:

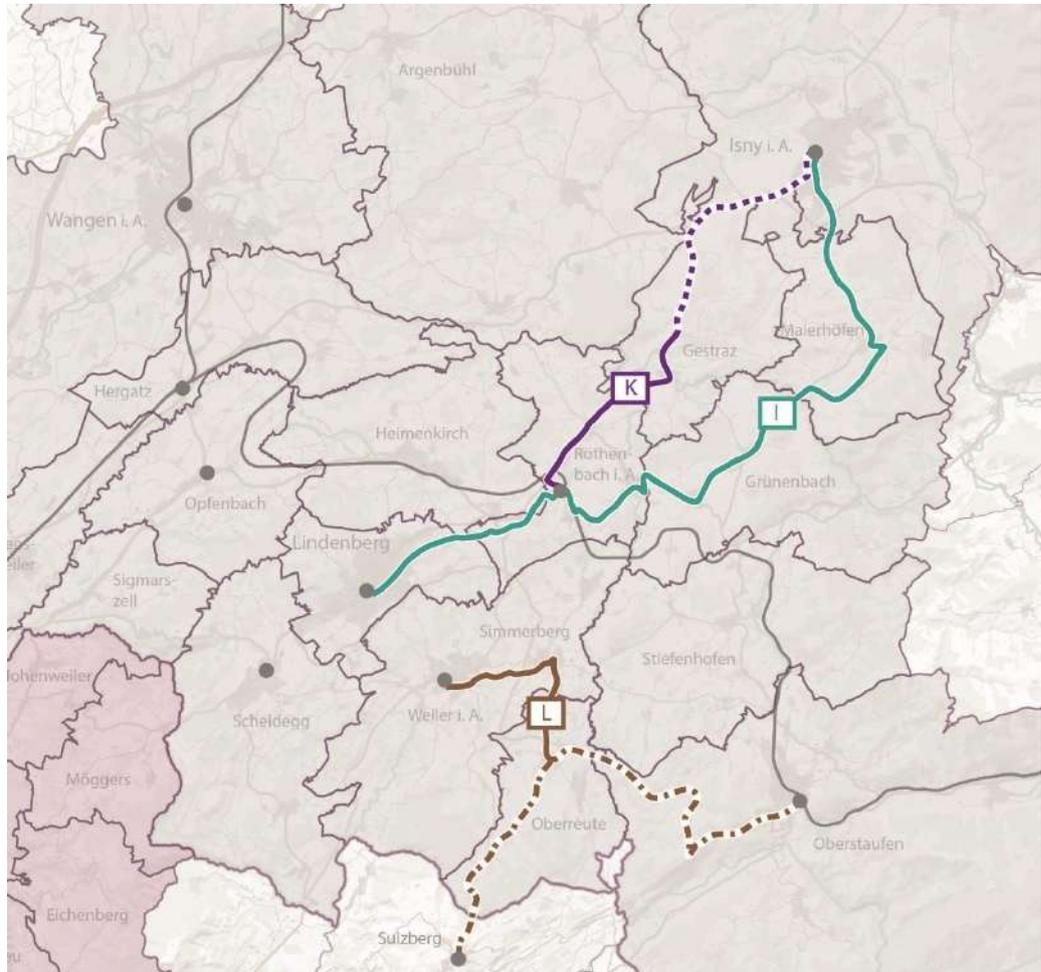


Abbildung 14: Netzentwurf für die 3 ÖPNV-Linien im nordöstlichen und östlichen Gebiet

Konzeptvorschläge *neu*

Ersatz für die heutige Linie

I Lindenbergl – Röthenbach Bhf – Mayerhöfen – Isny

K Röthenbach Bhf – Gestraz

L Weiler – Sulzberg / Oberstaufen

Tabelle 6: Gegenüberstellung der Linien im nordöstlichen Kreisgebiet

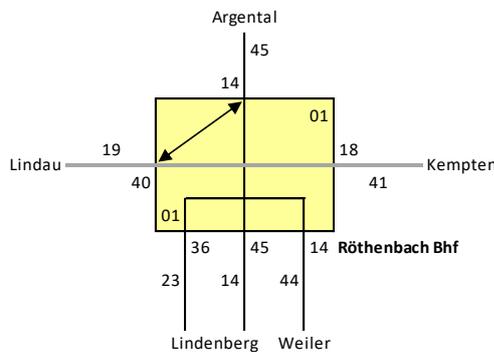
7.2 Zeitliche Auslegung

Die Linie aus dem Argental wird weitergeführt bis Lindenberg:

- Lindenberg stellt für das Argental einen bedeutenden Zielort dar.
- Ein Wenden am Bahnhof Röthenbach bringt keine Fahrzeugeinsparungen.

Am Bahnhof Röthenbach werden zwei Anschlussvarianten in Betracht gezogen:

a) Anschluss nach Lindau



b) Anschluss nach Kempten

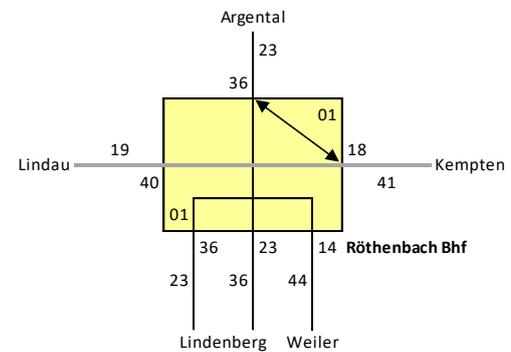


Abbildung 15: Mögliche Anschlusskonzepte in Röthenbach ab 2021

Variante a) enthält optimale Anschlüsse vom Argental in Richtung Lindau, Variante b) in Richtung Kempten. Variante a) weist eine sehr ungünstige Wendezeit von ca. 50 Min. in Lindenberg auf. Sie wird deshalb nicht weiterverfolgt.

In der Variante b) ergibt sich in Lindenberg allenfalls ein Anschluss an die Linie A nach Lindau. Dies ist auch abhängig von der Zeitlage der Linie A, die auf die Bahnanschlüsse in Lindau ausgelegt ist.

7.3 I Linie im Argental Ost

a) Konzeptionelle Grundüberlegungen

Ansatzpunkte:

Die Siedlungsstruktur im Argental ist dispers und geprägt von kleineren Ortschaften und Weilern. Die Gemeinden sind vorwiegend Richtung Isny und Lindenberg ausgerichtet. Der Bahnhof Röthenbach stellt den nächsten Anknüpfungspunkt an die Bahn dar und ist somit auch ein wichtiger Zielort für das Gebiet.

Im Vordergrund stehen somit Verbindungen des ländlichen Gebiets mit den Mittel- bzw. Unterzentren

- Oberstaufen
- Isny
- Weiler
- Lindenberg

sowie mit dem Bahnhof Röthenbach.

Angebotskonzept:

Das Angebot wird anhand der folgenden Grundsätze festgelegt:

- Ausrichtung des Angebots auf die stärksten Korridore:
Der Grundtakt verkehrt konsequent über dieselbe **einheitliche Fahrroute** (nur so ist auch ein Takt überhaupt möglich).

- Es braucht einen konsequenten, **ganzjährigen Grundtakt** mit einem stündlichen Takt in den **Hauptverkehrszeiten** (gem. Kap. 3.4)
- Der Fahrplan wird in Röthenbach auf gute **Anschlüsse an die Bahn Richtung Kempten** ausgelegt.
- Mit der Durchbindung der Linie bis Lindenberg kann die **Anbindung an das Mittelzentrum** sichergestellt werden. Dies dürfte für alle Verkehrszwecke von Bedeutung sein.
- Der Schülerverkehr wird wo möglich in dieses Angebot integriert. Wo dies nicht möglich ist, sowie abseits des systematisierten Korridors wird für den Schülerverkehr ein ergänzendes Angebot geschaffen. Dieses wird konsequent nur auf den Schülerverkehr ausgerichtet (gem. Stossrichtung 1).

Für ein systematisiertes Angebot kommt nur die Route

- Lindenberg – Riedhirsch – Röthenbach Bhf – Rentershofen – Röthenbach – Schönau – Grünenbach – Riedholz (Gh. Adler) – Maierhöfen (Kirche) – Isny K.-W.-H.-Strasse – Isny Bus-Bhf

in Frage.

- Die Schleife über Riedholz stellt nur einen kleinen Umweg dar. Dafür können Riedholz und der Fluckenlift in Maierhöfen erschlossen werden.
- Aufgrund der kurzen Wendezeit in Isny (ca. 3 Min.) und der fixen Zeitlage in Röthenbach, sind Stichfahrten zum Ferienzentrums Maierhöfen (als RufBus) als kritisch zu beurteilen. Ob diese weiterhin möglich sind, muss detailliert geprüft werden.

Eine konsequente Auslegung auf die Bahnanschlüsse in Röthenbach hat zur Folge, dass sich die Ankunft und Abfahrt sowohl in Lindenberg jeweils ungefähr zur Viertelstunde ergibt (Ankunft ca. Min. 45, Abfahrt ca. Min. 15). Es ist zu klären, wie dies mit den Schulzeiten vereinbar ist.

Erwägungen zu Tourismuskursen:

Das Führen je eines Tourismuskurspaars während der Taktlücken am Morgen und am Nachmittag zwischen Oberstaufen und Isny bzw. Oberstaufen und Lindenberg, jeweils via Stiefenhofen, zur Erschliessung von Gestratz und Stiefenhofen.

- Im Argental erfolgt eine Konzentration des Mitteleinsatzes auf diejenigen Korridore, in denen eine sinnvolle Bündelung der Nachfrage erreicht werden kann.
- In den Gebieten abseits dieser Korridore wird das Angebot konsequent auf das Minimum reduziert.

b) Sinnvoller Endpunkt der Linie I

Die Ausrichtung des Argentals in beide Richtungen, sowohl nach Lindenberg als auch nach Isny, ergibt diese beiden Endpunkte. Aufgrund der fixen Zeitlage liegt der Endpunkt in Isny beim Busterminal beim Kurhaus.

In Lindenberg besteht eine Wendezeit von ca. 30 Min. Eine Weiterführung zur zusätzlichen Erschliessung eines Gebiets bei Lindenberg wäre denkbar.

c) Festlegungen und Funktionen

- **Erschliessung** des Korridors Röthenbach – Grünenbach – Maierhöfen – Isny
- **Verbindung** des Korridors mit den Zentrumsorten Lindenberg und Isny
 - Erschliessung der Einkaufsbereiche und Arbeitsplätze
 - Erschliessung der Schulstandorte

d) Betrieb und Produktion

Das Fahrplanangebot basiert grundsätzlich auf der Angebotsstufe «Stundentakt mit Lücken» mit 7 – 9 Kurspaaren.

Fahrstrecke / Betrieb Lindenberg – Röthenbach – Maierhöfen – Isny:

- | | |
|------------------------------------|---------|
| – Streckenlänge | 25 km |
| – Fahrzeit | 43 Min. |
| – Fahrzeugbedarf für 120-Min.-Takt | 1 Bus |

e) Merkmale

Vorteile:

- + **Neu einheitliche Fahrroute** ohne Abweichungen
Erschliessung des Korridors mit dem grössten Fahrgastpotenzial im Argental
- + Regelmässige, direkte **Anbindung des Argentals** an die beiden Unter- bzw. Mittelzentren Isny und Lindenberg
- + **Anschlüsse an die Bahn** in Röthenbach
Gute und komfortable Verbindung nach Lindau
- + **Neu konsequenter Taktfahrplan;**
Abfahrt während des ganzen Tages zur gleichen Zeit, Taktkurse verkehren auch während der Ferien (keine «Ferienkurse» mehr)
- + Betriebsschluss berücksichtigt Ladenschluss um 18 Uhr
- + Bündelung des Mitteleinsatzes auf den nachfragestärksten Korridor

Nachteile:

- Reduktion des Angebots für die Ortsteile abseits des Korridors auf ein reines Schülerangebot
- Fahrzeiten aufgrund der Einbindung in die Anschlüsse in Röthenbach fixiert und nur bedingt auf die Schulzeiten abstimmbare
- Mehraufwand durch Einführung einer neuen Linie

7.4 K Linie im Argental West

Die Einführung der Linie K macht aus einer Netzbetrachtung heraus Sinn:

- Anbindung von Gestratz und Brugg als «erschliessungswürdigen» Ortschaften.
- Schnelle Verbindung Röthenbach – Isny.

Es gibt gegen die Linie jedoch auch verschiedene Vorbehalte:

- Zwischen Brugg und Isny ist kaum Nachfragepotenzial vorhanden.
- Eine isolierte Linie Röthenbach Bhf – Gestratz – Brugg ist wenig wirtschaftlich:
 - Zu wenig Potenzial damit sich eine isolierte Linie lohnt.
 - Schlechte Produktivität durch lange Standzeiten (in Röthenbach) aufgrund der kurzen Fahrstrecke.
- Eine Weiterführung nach Lindenberg macht kaum Sinn (Parallelführung zu den Linien F und I)

Für die Linie K bzw. die Erschliessung von Gestratz werden folgende Optionen in Erwägung gezogen:

- Erschliessung von Gestratz weiterhin wie bisher mit den Linien 731 und 732, die auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind (ohne eine neue Linie K).
- Linie K Röthenbach Bhf – Isny in den Hauptverkehrszeiten zur Gewährleistung dieser Verbindung.
- Weiterführung der Linie K Brugg – Röthenbach zur Erschliessung allfälliger weiterer Gebiete in der Umgebung des Bahnhofs Röthenbach.

7.5 L Linie Weiler – Oberreute – Oberstaufen

a) Konzeptionelle Grundüberlegungen

Nachfragepotenzial:

Oberreute ist sowohl Richtung Weiler – Lindenberg als auch Richtung Oberstaufen ausgerichtet. Oberreute selber stellt (abgesehen von Simmerberg) die einzige grössere Ortschaft auf dem Korridor Weiler – Oberstaufen dar.

Ansatzpunkte:

- Aufgrund der Einwohnerzahl von Oberreute dürfte unbestritten sein, dass Oberreute ein systematisiertes Angebot benötigt.
- Aufgrund der beidseitigen Ausrichtung von Oberreute sowohl Richtung Weiler als auch Richtung Oberstaufen ist eine durchgehende Linie sinnvoll.
- Für den Tourismus ist auch die Verbindung nach Sulzberg von Bedeutung.
- Für die Gebiete, die heute von der Linie 181 bedient werden, wird weiterhin ein reines Schülerangebot vorgesehen.

Das Angebot wird nach folgenden Grundsätzen aufgebaut:

- Es braucht einen konsequenten, **ganzjährigen Grundtakt** mit einem stündlichen Takt mindestens in den **Hauptverkehrszeiten** (gem. Kap.4.2)
- Der Grundtakt verkehrt konsequent über dieselbe **einheitliche Fahrroute** (nur so ist auch ein Takt überhaupt möglich), wobei eine alternierende Bedienung von Oberstaufen und Sulzberg denkbar ist.
- In Oberstaufen soll, zumindest in Lastrichtung **Anschluss an die Bahn** bestehen.
- In Weiler soll, zumindest in Lastrichtung Anschluss nach Lindenberg bestehen.
- Für den Schülerverkehr müssen allenfalls einzelne Zusatzkurse eingesetzt werden.

Fahrroute:

- Oberstaufen / Sulzberg – Oberreute – Simmerberg – Weiler

Zeitliche Auslegung:

- Angebotsstufe «Studentakt»
- Grundsätzliche Zeitlage des Takts:
Zur halben Stunde in Weiler, damit Anschluss an die Linien A und H in Richtung Lindenberg und Scheidegg besteht

b) Sinnvoller Endpunkt der Linie L

Die Endpunkte sind

- Weiler Bhf (mit Anschlüssen Richtung Lindenberg, Scheidegg)
- Oberstaufen (mit Anschluss an die Bahn in Richtung Kempten)
- Sulzberg

c) Festlegungen und Funktionen

- **Erschliessung** von Oberreute
- **Anbindung** von Oberreute an die Zentrumsorte Oberstaufen und Weiler
 - Erschliessung der Einkaufsgebiete und Arbeitsplätze
 - Erschliessung der Schulstandorte
- **Anbindung an die Bahn** in Oberstaufen
- **Anbindung** von Sulzberg an das Unterzentrum Weiler

d) Betrieb und Produktion

Angebotsstufe und Aufbau des Fahrplanrasters:

Das Fahrplanangebot basiert grundsätzlich auf dem 60-Min.-Takt.

In Weiler und in Oberstaufen werden Anschlüsse in Richtung Lindenberg (Linie A) und Scheidegg (Linie H) bzw. Kempten (Bahn) angestrebt. Die durchgehende Gewährleistung aller Anschlüsse ist nicht möglich, die Anschlüsse können nur jeweils in Lastrichtung angeboten werden (morgens ab Oberreute Richtung Lindenberg, Scheidegg und Kempten, abends in der Gegenrichtung nach Oberreute).

Fahrstrecke / Betrieb Weiler – Oberreute – Oberstaufen:

- | | |
|-----------------------------------|---------|
| – Streckenlänge | 15 km |
| – Fahrzeit | 22 Min. |
| – Fahrzeugbedarf für 60-Min.-Takt | 1 Bus |

Fahrstrecke / Betrieb Weiler – Oberreute – Sulzberg:

- | | |
|-----------------------------------|---------|
| – Streckenlänge | 11,5 km |
| – Fahrzeit | 22 Min. |
| – Fahrzeugbedarf für 60-Min.-Takt | 1 Bus |

e) Merkmale

Vorteile:

- + **Neu einheitliche Fahrroute:**
2 alternierende Routen, die jedoch keine weiteren Abweichungen aufweisen:
Direktverbindung von Oberreute mit Weiler und Oberstaufen, sowie
von Sulzberg mit Oberreute und Weiler
- + Regelmässige **Anbindung von Oberreute** an das Unterzentrum und neu
direkt an Oberstaufen
- + Regelmässige Verbindung von Sulzberg nach Oberreute und Weiler
- + **Anschlüsse an die Bahn** in Oberstaufen und an den **Bus** in Weiler
Regelmässige Verbindung Richtung **Kempton, Lindenberg** und **Scheidegg**
- + **Neu konsequenter Taktfahrplan;**
Abfahrt zu einheitlichen Taktzeiten (morgens anders als nachmittags),
Taktkurse verkehren auch während der Schulferien
- + Für Ortsteil Simmerberg mit der Linie G zwei Verbindungen pro Stunde nach
Weiler
- + Betriebsschluss berücksichtigt Ladenschluss um 18 Uhr

Nachteile:

- Wegfall einzelner Direktverbindungen ab Oberreute, die heute mit einzelnen
Kursen hergestellt werden (z.B. Scheidegg)
- Unterschiedliche Taktzeiten morgens und nachmittags
- Bahn- und Busanschlüsse nur in Lastrichtung
- Fahrplan nicht explizit auf die Schulzeiten abstimmbare

8 Detailkonzept Seelinie D

8.1 Ausgangslage

Konzept bis Dezember 2015

Die sog. «Seelinie» 21 bedient die Gemeinden und Ortschaften westlich und nordwestlich von Lindau, als räumliche Ergänzung der Bahn. Bis im Dezember 2015 waren Netz und Angebot noch deutlich dichter, mit

- Anbindung auch von Oberreitnau
- durchgehendem 60-Min.-Takt zwischen Lindau ZUP und Oberreitnau

Ergänzt wurde dieser konsequente Grundtakt mit

- Schulkursen bis Wasserburg bzw. Nonnenhorn
- Verlängerung der Schulkurse in Lindau auch zum Hbf

Eingesetzt wurde für den Grundtakt sowie die ergänzenden Schulkurse je 1 Fahrzeug. Um ein 2. Fahrzeug für den Schulverkehr zu vermeiden, verkehrte der Kurs um 12.57 ab Lindau ZUP nur während der Schulferien.

Bestehendes Angebot

Auf den Fahrplanwechsel im Dez. 2015 wurde das Fahrplanangebot aufgrund der geringen Frequenzen wesentlich ausgedünnt. Zudem wurde der Abschnitt Oberreitnau – Wasserburg aufgehoben.

Die grundsätzlichen Merkmale des heutigen Fahrplans sind

- Erschliessung von Enzisweiler, Bodolz sowie Wasserburg Zentrum
- Erschliessung der äusseren Ortsteile von Wasserburg mit einer Schlaufe
- Anschluss in Lindau ZUP an den Stadtbus zu den Min. 10 bzw. 40
- Ca. zweistündliches Angebot am Vormittag / über Mittag
- Reduktion des Angebots während der Schulferien auf ca. 5 Kurspaare pro Tag

Das Fahrplanangebot ist überwiegend auf die Schülernachfrage ausgelegt, und damit wurde ein systematischer Taktfahrplan weitgehend aufgegeben. Festgehalten wurde am Anschlussstern am ZUP mit dem Stadtbus, obwohl gem. Erfahrungen der RBA der Anteil der Umsteiger gering und die Auswirkungen von Verspätungen des Stadtbusses gross sind.

Die Ausdünnung ergab bei den Betriebsmitteln keine Einsparung. Trotz der Ausdünnung auf den 2-Stunden-Takt (v.a. in den Ferien) waren auch die Einsparungen bei den Personalstunden unterproportional.

Perspektiven

Die Seelinie ist nur noch für ca. 2 Jahre gesichert, mit Fahrplan 2020 muss sie im Ausschreibungsverfahren oder in einer Direktvergabe neu vergeben werden.

Teilauftrag

Im Hinblick auf den Zeithorizont 2020 wurde vom Landkreis der Teilauftrag erteilt, zum heutigen Angebot Alternativen zu untersuchen und einen Vorschlag als **Regionalbuslinie** auszuarbeiten.

8.2 Grundsätzliche Varianten

Grundkonzepte

Denkbar sind grundsätzlich 2 Grundkonzepte:

- **Regionalbuslinie:** Lindau – Bodolz – Wasserburg
- **Alternative:** Bedienung von Bodolz und Wasserburg neu durch den Stadtbus **Lindau**

Grundkonzept Regionalbuslinie

Als Varianten für die Regionalbuslinie (bei unverändertem Stadtbusnetz) kommen in Betracht:

- 1 Einstellung der Linie
- 2 Beschränkung auf eine reine «Schülerlinie», die in den Schulferien nicht verkehrt
- 3 Optimierte Regionalbuskonzept

Die 3 Varianten lassen sich wie folgt beurteilen:

Variante 1) Einstellung der Regionalbuslinie:

Eine vollständige Aufhebung der Linie stellt **keine** echte Alternative dar: Für die Schüler und Jugendlichen müssen namentlich für diejenigen, die abseits eines Bahnhofs wohnen, weiterhin Verbindungen zu und von den Schulen angeboten werden.

Variante 2) Beschränkung auf eine «Schülerlinie»:

Die Linie verkehrt **nur** noch während der Schulzeiten, d.h. ohne jegliches Angebot während der Schulferien. Dies hat folgende Konsequenzen:

- Für andere Fahrtzwecke wie etwa für Berufstätige oder für Einkauf oder Besorgungen bildet eine solche «Schülerlinie» faktisch kein Angebot mehr, da sie ja während rund 3 Monaten pro Jahr gar nicht mehr fährt.
- Konsequenterweise werden diejenigen Kurse gestrichen, die ohne Nutzen für den Schülerverkehr sind, also insbesondere Kurse zwischen 9 und 12 Uhr und Mitte Nachmittag.
- Insgesamt ergibt sich so eine maximale Einsparung von Betriebs**leistungen**. Allerdings dürfte sich der effektive Aufwand nicht im gleichen Mass reduzieren, da die neuen «Angebotslücken» dem Personal mindestens teilweise vergütet werden müssen.

Fazit:

- Die Linie wird wohl beibehalten, **aber**
- Die heutige (sehr beschränkte) **Grundversorgungsfunktion** der Linie wird gänzlich **aufgegeben**.

Variante 3) Optimierte Regionalbuskonzept:

Ausgangspunkte für diese Variante sind:

- Für die Siedlungsgebiete ausserhalb der Erschliessungsbereiche der Bahn wird ein «minimales», aber konsequent **vertaktetes Angebot** (wieder) eingeführt. Dieses ist bewusst auf die Zielsetzung **«Grundversorgung»** ausgelegt, allerdings auf einem wesentlich tieferen Angebotsniveau als der Stadtbus.
- Für die Ortsteile in Wasserburg wird eine **Anbindung** an die **Bahn** angestrebt, um im Sinne der Transportkette bzw. der Funktionsaufteilung auch eine Verbindung auf die Insel zu ermöglichen.
- Der Grundtakt wird in den massgebenden Zeiten für den Schülerverkehr verdichtet, wenn möglich im Takt oder dann mindestens systematisiert.

- Es wird somit davon abgerückt, die vielen (und zum Teil widersprüchlichen) Anforderungen des Schülerverkehrs mit «massgeschneiderten» Angeboten abdecken zu wollen, sei es
 - mit durchwegs umsteigefreien Verbindungen zu Schule
 - mit minimalen Zugangswegen zur Schule
 - mit nur minimalen Wartezeiten zwischen Kurs und Schulstunde bzw. umgekehrt.
- Insbesondere soll auch bei Schüleranboten auf «Einzellösungen» (nur 1 Kurs zur Schule, aber keine entsprechende Rückfahrgelegenheiten) verzichtet werden.

Diese Ausgangspunkte begründen sich mit fachlichen Überzeugungen, dass

- auch für kleinere Ortschaften, die über gewisse Dichten und Grösse verfügen, ein Grundangebot zur Verfügung stehen soll;
- die Akzeptanz und Nachfrage eines solchen Angebots für andere Fahrzwecke als Schüler nur dann erwartet werden kann, wenn es **ganzjährig** und konsequent **vertaktet** ist;
- der Schülerverkehr möglichst weitgehend mit dem Grundtakt, d. h. mit einem **«Konfektionsangebot»** abgewickelt werden soll: Umsteigen, gewisse Wartezeiten oder auch etwas längere Anmarschwege werden grundsätzlich als **zumutbar** eingestuft;
- mit dem neuen Tarifverbund Bus und Bahn freizügig benutzt werden können: Somit kommen künftig auch kombinierte Wege mit beiden Verkehrsmitteln in Betracht.

Diese «Zumutbarkeitsgrenzen» sind zu diskutieren und festzulegen, um eine gewisse «Gleichbehandlung» für **alle** Gemeinden sicherzustellen.

Alternative: Bedienung neu durch den Stadtbus Lindau?

Auch vor dem Hintergrund der zeitlichen Rahmenbedingungen kann diese Stossrichtung aus Sicht des Landkreises derzeit nicht in Betracht kommen. Aus fachlicher Sicht sind zudem einige Vorbehalte anzubringen:

- Die stadtnahen Siedlungsgebiete Enzisweiler und Bodolz sind nicht sehr gross und zudem mindestens teilweise auch mit der Bahn erschlossen.
- Ein neues Stadtbusangebot (im 30-Min.-Takt) lässt sich vor diesem Hintergrund schwer rechtfertigen.
- Die Zeitspanne für die Hinfahrt vom und die Rückfahrt zum ZUP an der Anheggerstrasse beträgt knapp 30 Min.: Dies reicht nicht, um in Wasserburg auch die Schlaufe über Selmnau zu bedienen.
- Wie oben bei Variante 1) dargelegt, kann das Angebot im Schülerverkehr für die anderen Ortsteile von Wasserburg (wie Selmnau) nicht aufgehoben werden.
- Bei einer Bedienung von Bodolz und Wasserburg neu durch eine Stadtbuslinie wäre die Schlaufe via Selmnau (mindestens für den Schülerverkehr) mit einem zusätzlichen Fahrzeug weiterhin zu bedienen; dazu kommt voraussichtlich ein weiteres Fahrzeug, um am Morgen und am Mittag die Kurse bis Nonnenhorn zu fahren sowie genügend Kapazität zu gewährleisten.

8.3 Neuer Konzeptvorschlag

Grundsatzentscheide

Gerade auch vor dem Hintergrund des früheren Konzepts wird von folgenden planerischen Festlegungen ausgegangen:

- Es braucht zwingend einen konsequenten, **ganzjährigen Grundtakt**, mindestens mit einem stündlichen Takt in den **Hauptverkehrszeiten** (gem. Kap.)
- Der Grundtakt sowie möglichst alle ergänzenden Schulkurse verkehren konsequent über dieselbe **einheitliche Fahrroute** (nur so ist auch ein Takt überhaupt möglich).
- In Lindau erschliesst die Fahrroute über das Bodensee-Gymnasium mit dem **Endpunkt neu am Berliner Platz** die wichtigsten Zielorte im Zentrumsort.
- Die (direkte) Anbindung der Insel ist künftig vor allem über die Bahn sicherzustellen; denkbar sind auch kombinierte Verbindungen mit einem Umstieg in an den Bahnhöfen Wasserburg oder Enzisweiler.
- Die Verknüpfung am ZUP Anheggerstrasse hat – auch zugunsten einer möglichen Verknüpfung mit der Bahn – keine Priorität mehr.
- Mit der **Zeitlage** der Linie in Lindau Berliner Platz zur **halben** Stunde lassen sich 2 Anforderungen mindestens teilweise berücksichtigen:
 - Anschlüsse in Wasserburg und teilweise Enzisweiler an die Bahnen (sofern im Takt und mit Halt)
 - Schulbeginn um ca. 7.30 (8.00) Uhr und Schulschluss um ca. 15.30 Uhr in Lindau Schulzentrum

Umgekehrt bleibt für die Schülerverbindungen festzuhalten:

- Direktverbindungen auf die Insel sind in Abstimmung mit dem Bahnangebot zu gestalten.

Abstimmung mit Bodo

Mit der oben angesprochenen neuen Verknüpfung der Buslinie mit der Bahn auch wird das Vorhaben «Bodo» unterstützt: Die Fahrgäste können die beiden Verkehrsmittel künftig mit demselben Fahrschein benützen.

Randbedingung Schulzeiten

Als massgebende Schulen bzw. Schulzeiten werden zugrunde gelegt:

Schulzentrum Lindau	
– Schulbeginn	07.55 Uhr
– Schulschluss	12.55 Uhr
– Schulschluss	15.20 Uhr
– Schulschluss	17.00 Uhr

Konsequenzen:

Mit den Bedingungen des ITF «passt»

- eine Ankunft / Abfahrt zur **halben** Stunde
 - einigermaßen auf Schulbeginn um **7.55 Uhr** (wie heute);
 - **sehr gut** auf den Schulschluss um **15.20 Uhr**;
 - **nicht** hingegen auf den Schulschluss um 12.55 Uhr.
- eine Ankunft / Abfahrt zur **vollen** Stunde
 - **sehr gut** auf den Schulschluss um **12.55 Uhr** sowie auch um 17 Uhr;
 - **nicht** hingegen auf den Schulbeginn um 7.55 Uhr und den Schulschluss um 15.20 Uhr

Funktionen der Linie

- **Erschliessung** von Bodolz sowie der Ortsteile von Wasserburg, in Ergänzung zur Bahn
- **Verbindung** zum Zentrumsort Lindau für das gesamte Bedienungsgebiet der Linie und mit allen Kursen, d.h.
 - zum Zielort Berliner Platz (Einkauf)
 - zum Schulbereich

Merkmale

Fahrroute:

- Lindau Berliner Platz – Lindau Krankenhaus – Enzisweiler Nord – Bodolz – Wasserburg Bhf
- Schlaufe Hege – Hattau – Selmnau – Hengnau – Wasserburg Bhf
- retour gleiche Fahrroute Wasserburg Bhf – Lindau Berliner Platz

Fahrplanangebot:

- Angebotsstufe «Stundentakt mit Lücken» (9 Kurspaare)
- Grundsätzliche Zeitlage des Takts:
Neu zur **halben** Stunde in Lindau Berliner Platz

Die folgende Darstellung zeigt den ITF mit Ankunft/Abfahrt zur **halben** Stunde:

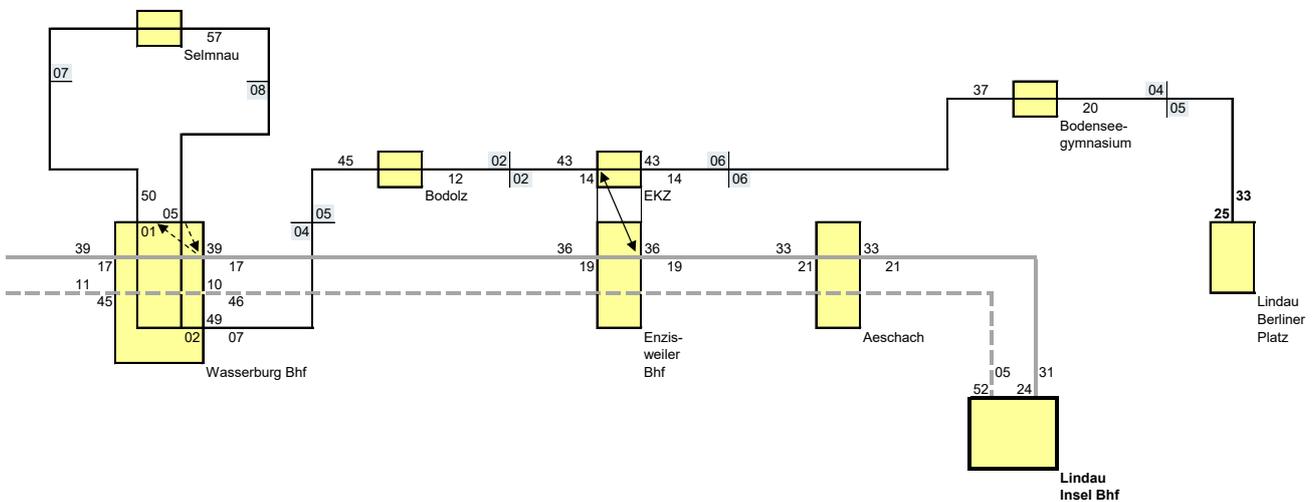


Abbildung 16: Netzgrafik mit Zeitlage der Linie 21 in Lindau zur **halben** Stunde

Angebotsstufe und Aufbau des Fahrplanrasters

Das Fahrplanangebot basiert grundsätzlich auf der Angebotsstufe «Stundentakt mit Lücken» mit 9 Kurspaaren.

Bei der Ausarbeitung des Fahrplans wurden die Schulbedürfnisse berücksichtigt:

- Neu mit den Taktkursen Lindau Berliner Platz an ca. 7.30 und ab ca. 15.30 Uhr;
- Mit einer **Verschiebung** des Taktrasters über den Mittag um 30 Min., damit der Schulschluss um 13 Uhr auch mit dem Taktkurs berücksichtigt ist;
- Mit sog. «Doppelführungen» auf Schulbeginn am Morgen und auf Schulschluss am Mittag, um die erforderlichen Kapazitäten zu gewährleisten.

Daraus ergibt sich ein Raster «**Stundentakt mit Lücken, optimiert**».

- Am Morgen und späten Nachmittag mit der Zeitlage in Lindau zur **halben** Stunde;
- Über Mittag mit der Zeitlage hingegen zur **vollen** Stunde.

Es ergibt sich somit nicht ein «reiner» Taktfahrplan, sondern nur ein «systematisierter», wobei die beiden Zeitlagen um genau 30 Min. versetzt und so vergleichsweise gut merkbar sind.

Mit der Taktverschiebung über Mittag verkürzt sich auch die Taktlücke am Nachmittag; am Vormittag und am Nachmittag ist die «Zeitspanne» für einen Aufenthalt im Zentrumsort je 1,5 Stunden (9.30 – 11 Uhr bzw. 14 – 15.30 Uhr).

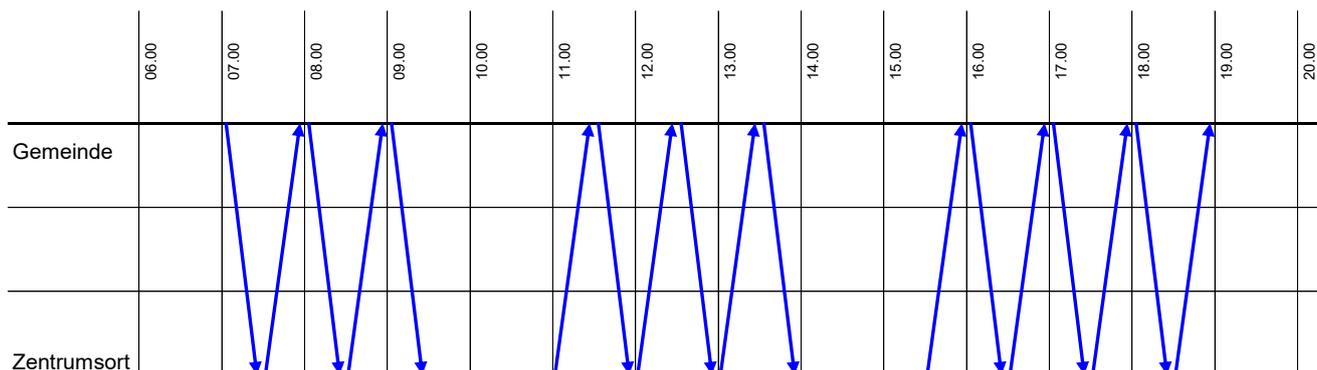


Abbildung 17: Fahrplanraster für die Linie 21:
Stundentakt mit Lücken; Taktraster über
Mittag um 30 Min. verschoben

Fahrplanentwurf Montag – Freitag

Mit dem Fahrplanraster sowie gewissen, voraussichtlich weiterhin notwendigen Schulkursen ergibt sich folgender Fahrplanentwurf:

		S	+30'	-30'	neu		S	neu					
Lindau Insel Bhf	ab	07.40					12.54						
Lindau Reutin Bhf	ab	07.33	08.33		11.03	12.03	13.03	13.03	15.33	16.33	17.33	18.33	
Bodenseegymnasium		07.37	08.37		11.07	12.07	13.07		15.37	16.37	17.37	18.37	
Aeschach FN-Strasse		07.39	08.39		11.09	12.09	13.09		15.39	16.39	17.39	18.39	
von Lindau Insel	an											17.36	
Enzisweiler EKZ	ab		07.43	08.43	11.13	12.13	13.13		15.43	16.43	17.43	18.43	
Bodolz			07.45	08.45	11.15	12.15	13.15		15.45	16.45	17.45	18.45	
Wasserburg Bhf	an		07.49	08.49	11.19	12.19	13.19		15.49	16.49	17.49	18.49	
von Lindau Insel	an		08.44						15.42	16.45	17.39	18.43	
Wasserburg Bhf	ab		07.50	08.50	11.20	12.20	13.20		15.50	16.50	17.50	18.50	
Hege Ost			07.53	08.53	11.23	12.23	13.23		15.53	16.53	17.53	18.53	
Hattnau			07.56	08.56	11.26	12.26	13.26		15.56	16.56	17.56	18.56	
Selmnau			07.57	08.57	11.27	12.27	13.27		15.57	16.57	17.57	18.57	
Hengnau			08.00	09.00	11.30	12.30	13.30		16.00	17.00	18.00	19.00	
Wasserburg Bhf	an		08.05	09.05	11.35	12.35	13.35		16.05	17.05	18.05	19.05	
Nonnenhorn	an												

		S	L	-30'		neu		L	-30'		neu
Nonnenhorn	ab										
Wasserburg Bhf	ab	06.50		07.50	08.50	11.20	12.20	13.20	15.50	16.50	17.50
Hege Ost		06.53		07.53	08.53	11.23	12.23	13.23	15.53	16.53	17.53
Hattnau		06.56		07.56	08.56	11.26	12.26	13.26	15.56	16.56	17.56
Selmnau		06.57		07.57	08.57	11.27	12.27	13.27	15.57	16.57	17.57
Hengnau		07.00		08.00	09.00	11.30	12.30	13.30	16.00	17.00	18.00
Wasserburg Bhf	an	07.05		08.05	09.05	11.35	12.35	13.35	16.05	17.05	18.05
nach Lindau Insel	ab	07.28		08.18	09.15	11.46		13.46	16.17	17.15	18.17
Wasserburg Bhf	ab	07.07		08.07	09.07	11.37	12.37	13.37	16.07	17.07	18.07
Bodolz		07.12		08.12	09.12	11.42	12.42	13.42	16.12	17.12	18.12
Enzisweiler EKZ		07.14		08.14	09.14	11.44	12.44	13.44	16.14	17.14	18.14
nach Lindau Insel	ab			08.20					16.20		18.19
Aeschach FN-Strasse		07.18		08.18	09.18	11.48	12.48	13.48	16.18	17.18	18.18
Bodenseegymnasium		07.20		08.20	09.20	11.50	12.50	13.50	16.20	17.20	18.20
Lindau Reutin Bhf	an	07.25	07.25	08.25	09.25	11.55	12.55	13.55	16.25	17.25	18.25
Lindau Insel Bhf	an		07.35								

S Schulkurs mit abweichender Fahrroute

L Veröffentlichte Leerfahrt

Abbildung 18: Fahrplanentwurf der Linie 21 (Seelinie) Montag – Freitag

Beurteilung des Netz- und Fahrplanentwurfs

- + **Neu einheitliche Fahrroute** ohne Abweichungen
- + Erschliessung der Ortszentren von Bodolz und Wasserburg, aber auch der nördlichen Ortsteile von Wasserburg
- + **Neu direkte Verbindungen** bis zum **Berliner Platz** für Fahrten
 - zur Arbeit und zum Einkauf
 - zu den Schulen im nördlichen Teil von Lindau
- + Gewisse Aufgabenteilung bzw. **Funktionstrennung** im Korridor Wasserburg
 - Bahn: Verbindung zur Insel
 - Bus: Verbindung in die zentralen Bereiche und zum Hauptbahnhof Reutin
- + **Neu konsequenter Taktfahrplan**;
Taktkurse verkehren auch während der Ferien (keine «Ferienkurse» mehr)
- + Anschlüsse an die Bahn in Wasserburg und teilweise in Enzisweiler
- + Späterer Betriebsschluss (berücksichtigt Ladenschluss um 18 Uhr)
- + Insgesamt **grösseres Fahrtenangebot**, namentlich auch in den Schulferien
- + Zeitraster «passt» in Lindau auf den Schulbeginn am Morgen und den Schulschluss Mitte Nachmittag der wichtigsten Schulen in Lindau

- Höherer Aufwand
- Kein durchgehender Takt mit gleichem Zeitraster: Mittagskurse um 30 Min. versetzt
- Weiterhin Schulkurse notwendig: sowohl aus Kapazitätsgründen als auch wegen sonst zu langer Wartezeiten

Fahrplanentwurf Samstag

Für den Samstagsfahrplan wird neu von 6 Kurspaaren ausgegangen, wobei zwei Ausprägungen denkbar sind

- Reduziertes Angebot mit je 2 Kurspaaren pro Zeitbereich
- Zweistunden-Takt

Fahrplanentwurf Samstag mit reduziertem Angebot:

Lindau Reutin Bhf	ab	08.33		11.33	12.33		15.33	16.33	17.33
Bodenseegymnasium		08.37		11.37	12.37		15.37	16.37	17.37
Aeschach FN-Strasse		08.39		11.39	12.39		15.39	16.39	17.39
<i>von Lindau Insel</i>	<i>an</i>			<i>11.36</i>					<i>17.36</i>
Enzisweiler EKZ	ab	08.43		11.43	12.43		15.43	16.43	17.43
Bodolz		08.45		11.45	12.45		15.45	16.45	17.45
Wasserburg Bhf	an	08.49		11.49	12.49		15.49	16.49	17.49
<i>von Lindau Insel</i>	<i>an</i>	<i>08.44</i>		<i>11.39</i>	<i>12.43</i>		<i>15.42</i>	<i>16.45</i>	<i>17.39</i>
Wasserburg Bhf	ab	08.50		11.50	12.50		15.50	16.50	17.50
Hege Ost		08.53		11.53	12.53		15.53	16.53	17.53
Hattnau		08.56		11.56	12.56		15.56	16.56	17.56
Selmnau		08.57		11.57	12.57		15.57	16.57	17.57
Hengnau		09.00		12.00	13.00		16.00	17.00	18.00
Wasserburg Bhf	an	09.05		12.05	13.05		16.05	17.05	18.05
Nonnenhorn	an								
Nonnenhorn	ab								
Wasserburg Bhf	ab	07.50	08.50	11.50	12.50		15.50	16.50	
Hege Ost		07.53	08.53	11.53	12.53		15.53	16.53	
Hattnau		07.56	08.56	11.56	12.56		15.56	16.56	
Selmnau		07.57	08.57	11.57	12.57		15.57	16.57	
Hengnau		08.00	09.00	12.00	13.00		16.00	17.00	
Wasserburg Bhf	an	08.05	09.05	12.05	13.05		16.05	17.05	
<i>nach Lindau Insel</i>	<i>ab</i>	<i>08.18</i>	<i>09.15</i>	<i>12.18</i>	<i>13.15</i>		<i>16.17</i>	<i>17.15</i>	
Wasserburg Bhf	ab	08.07	09.07	12.07	13.07		16.07	17.07	
Bodolz		08.12	09.12	12.12	13.12		16.12	17.12	
Enzisweiler EKZ		08.14	09.14	12.14	13.14		16.14	17.14	
<i>nach Lindau Insel</i>	<i>ab</i>	<i>08.20</i>		<i>12.21</i>			<i>16.20</i>		
Aeschach FN-Strasse		08.18	09.18	12.18	13.18		16.18	17.18	
Bodenseegymnasium		08.20	09.20	12.20	13.20		16.20	17.20	
Lindau Reutin Bhf	an	08.25	09.25	12.25	13.25		16.25	17.25	

Abbildung 19: Fahrplanentwurf der Linie 21:
Samstag mit reduziertem Angebot

Fahrplanentwurf Samstag im Zweistunden-Takt:

Lindau Reutin Bhf	ab	08.33		10.33	12.33	14.33	16.33	18.33
Bodenseegymnasium		08.37		10.37	12.37	14.37	16.37	18.37
Aeschach FN-Strasse		08.39		10.39	12.39	14.39	16.39	18.39
<i>von Lindau Insel</i>	<i>an</i>							
Enzisweiler EKZ	ab	08.43		10.43	12.43	14.43	16.43	18.43
Bodolz		08.45		10.45	12.45	14.45	16.45	18.45
Wasserburg Bhf	an	08.49		10.49	12.49	14.49	16.49	18.49
<i>von Lindau Insel</i>	<i>an</i>	<i>08.44</i>		<i>10.43</i>	<i>12.43</i>	<i>14.43</i>	<i>16.45</i>	<i>18.43</i>
Wasserburg Bhf	ab	08.50		10.50	12.50	14.50	16.50	18.50
Hege Ost		08.53		10.53	12.53	14.53	16.53	18.53
Hattnau		08.56		10.56	12.56	14.56	16.56	18.56
Selmnau		08.57		10.57	12.57	14.57	16.57	18.57
Hengnau		09.00		11.00	13.00	15.00	17.00	19.00
Wasserburg Bhf	an	09.05		11.05	13.05	15.05	17.05	19.05
Nonnenhorn	an							
Nonnenhorn	ab							
Wasserburg Bhf	ab	06.50	08.50	10.50	12.50	14.50	16.50	
Hege Ost		06.53	08.53	10.53	12.53	14.53	16.53	
Hattnau		06.56	08.56	10.56	12.56	14.56	16.56	
Selmnau		06.57	08.57	10.57	12.57	14.57	16.57	
Hengnau		07.00	09.00	11.00	13.00	15.00	17.00	
Wasserburg Bhf	an	07.05	09.05	11.05	13.05	15.05	17.05	
<i>nach Lindau Insel</i>	<i>ab</i>	<i>07.28</i>	<i>09.15</i>	<i>11.15</i>	<i>13.15</i>	<i>15.17</i>	<i>17.15</i>	
Wasserburg Bhf	ab	07.07	09.07	11.07	13.07	15.07	17.07	
Bodolz		07.12	09.12	11.12	13.12	15.12	17.12	
Enzisweiler EKZ		07.14	09.14	11.14	13.14	15.14	17.14	
<i>nach Lindau Insel</i>	<i>ab</i>							
Aeschach FN-Strasse		07.18	09.18	11.18	13.18	15.18	17.18	
Bodenseegymnasium		07.20	09.20	11.20	13.20	15.20	17.20	
Lindau Reutin Bhf	an	07.25	09.25	11.25	13.25	15.25	17.25	

Abbildung 20: Fahrplanentwurf der Linie 21
Samstag im Zweistunden-Takt

9 Gesamtbeurteilung

9.1 Die fünf Pfeiler im neuen ÖPNV-Konzept

1 West-Allgäu – Lindau

Neue Linie Lindau – Hörbranz – Scheidegg – Lindenberg – Weiler:
Verbindungen zwischen den grössten Gemeinden und Zentrumsorten

2 Optimale Verknüpfung

Buslinien mit **neu** sehr guten Anschlüssen an die Bahn

- Lindau Reutin: auf die Insel
- Hergatz: nach Lindau und Wangen
- Röthenbach: nach Lindau und Kempten

3 Einheitliche Fahrtrouten

Buslinien **neu** mit nur **einer** direkten Fahrroute, ohne Abweichungen

4 Konsequenter Takt

Buslinien **neu** mit **Takt** und **durchgehendem Angebot**

- über den ganzen Tag
- auch während der Schulferien

5 Im Einklang mit Bodo

Chancen von Bodo nutzen – Bahn und Bus aus einem Guss, mit

- abgestimmtem Fahrplan
- frei wählbarer Fahrstrecke

9.2 Erforderliche Begleitmassnahmen

Mit dem Konzept sind folgende Fragen zu klären bzw. Massnahmen erforderlich:

- Für die **neue grenzüberschreitende Linie A**
Lindau – Hörbranz – Scheidegg – Weiler
 - Konzessionsrechtliche Regelung
 - Vereinbarung über die Kosten- und Einnahmenaufteilung mit dem Landbus Unterland
 - Tarifarische Regelung mit dem Verkehrsverbund Vorarlberg
- **Neue Bus-Infrastruktur am Bahnhof Lindau Reutin**
 - Einrichtung von **mindestens vier** Bus-Haltekanten für die Linien A, B, D und perspektivisch auch für die Linie C
 - Sicherstellung der Bedienung des Bahnhofs Reutin auch während der Bauphase(n) mit **mindestens drei** Bus-Haltekanten bis zur Fertigstellung im Jahr 2025

9.3 Abstimmung mit den Schulzeiten

Für die Schulzentren Lindau und Lindenberg wurden eingehend untersucht, wie die Abstimmung mit den Schulzeiten gemäss den im Kap 3.5 «Grundlegende Anforderungen an das Fahrplanangebot» gewährleistet werden kann, bei Bedarf mit zusätzlichen Schülerkursen. Die Gegenüberstellung zeigt, dass die wichtigsten Schulzeiten in **vergleichbarer Qualität** bedient werden können (siehe Anhang 6).

9.4 Zusätzliche Betriebskosten

Grundlagen

Die Abschätzung der Kosten beruht auf folgenden Grundlagen:

- Takt auf den 8 Linien A, B, D - H und L
- «Reserve» von 10% für zusätzliche Schülerkurse
- Beitrag seitens Landbus Unterland an Linie A
- Linie 19 unverändert, neu Linie C
- Ohne Linie I (Argental)
- Linie 17 Lindau – Hergatz unverändert;
Ablösung durch Bahnhaltdepunkte ab 2023

Aufwand

Jährliche Mehrleistungen	267'000 km/J
Kosten gem. bayrischer Vergütungstabelle	2.54 Euro/km
Zusätzliche Betriebskosten	680'000 Euro/J

9.5 Merkmale, Chancen und Risiken

<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> + Einfaches, klares Netz mit neun neu gestalteten Linien + Umsteigefreie Verbindungen zu den massgebenden Zentrumsorten + Erschliessung der wichtigsten Tourismusziele + Durchwegs kurze Umsteigezeiten an den Verknüpfungspunkten Bahn – Bus + Konsequenter Takt – ohne Abweichungen und Lücken + Wirtschaftliche Produktion <p>Alle Haltestellen werden weiterhin erschlossen. Der Schülerverkehr ist – vereinzelt mit Zusatzkursen – weiterhin gewährleistet.</p>	<p>Nachteile</p> <ul style="list-style-type: none"> – Neue Infrastruktur am Bahnhof Reutin erforderlich – Höherer Aufwand für den Landkreis – Vereinzelt längere Wartezeiten im Schulverkehr
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Abgestimmtes ÖPNV-Angebot – neu auch zur Arbeit, zum Einkauf, für die Freizeit – Attraktives Angebot neu auch für Gäste und Touristen 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> – «Paradigmenwechsel» im ÖPNV: Gewisse «Besitzstände» tangiert – Umstellung braucht Anpassungszeit – Neue Infrastrukturen am Bhf Reutin nur bedingt bzw. voraussichtlich erst 2025 zur Verfügung

10 Linienportraits

FESTLEGUNGEN UND FUNKTIONEN

- Erschließung von Scheidegg und Lindenberg auf der jeweiligen Siedlungs-Hauptachse
- Erschließung von Weiler
- Schnelle (Direkt-)Verbindungen:
 - > von den drei Gemeinden nach Lindau Berliner Platz
 - > von Weiler zum Mittelzentrum Lindenberg (heute Linie 12)
- Zubringer zum Bahnknoten Lindau Reutin (Regionalbahn auf die Insel)

FAHRZEUGBEDARF

- zwei Fahrzeuge für einen 60-Minuten-Takt



VORTEILE

- + Neue Verbindung auf der **direktesten** Route nach Lindau für Scheidegg und neu auch für Lindenberg und Weiler
- + Gestreckte Fahrroute und deshalb attraktive Fahrzeiten nach Lindau
- + Linie mit sehr hohem Nachfragepotenzial
- + Zusätzliche Bedienung des Hauptkorridors Scheidegg – Lindenberg neben der Linien F und H, heute Linien 11 und 13
- + **Neu** Angebotsstufe «Durchgehender 60-Minuten-Takt» aufgrund des grossen Nachfragepotenzials
 - > Verbindung von zwei Mittelzentren
 - > Verbindung nach Lindau von drei Gemeinden
- + Optimaler Fahrzeugumlauf mit 8 und 10 Min. Wendezeit (Fahrplan-Wirkungsgrad 85 %)

NACHTEILE

- Mehraufwand durch die Einführung einer neuen Linie

NOCH ZU KLÄREN
Abstimmung mit Vorarlberg



Legende

- Linie im 60-Min.-Takt, ggf. mit Lücken
- - - Linie im 2-Std.-Takt
- · - · zeitweise Bedienung
- - - - Option

Lindau
ÖPNV-Konzept Landkreis 2021
 Portrait Linie A ENTWURF
 16. März 2018 jhe / so
Filedate: M:\17-007-0010_PLA\BEM\konzept\Liniennetz_171215_Funktionen.ai

FESTLEGUNGEN UND FUNKTIONEN

- Erschließung der «südöstlichen» Achse zwischen Lindau und Opfenbach
- (Direkt-) Verbindungen von den Gemeinden bzw. Ortsteilen nach Lindau Berliner Platz
- Zubringer zum Bahnknoten Lindau Reutin (Regionalbahn auf die Insel)

FAHRZEUGBEDARF

- ein Fahrzeug für einen 60-Minuten-Takt



VORTEILE

- + Konsequente Anbindung von Schlachters, Niederstaufen und Opfenbach an Lindau (Ortsteile Bösenreutin, Witzigmänn und Schlachters bereits heute mit den Linien 17 und 18 vergleichsweise gut bedient)
- + Zweckmäßige Funktionsdifferenzierung für Schlachters sowie Opfenbach:
 - > mit Bahn auf die Insel
 - > mit Bus zum Berliner Platz / nach Reutin Bhf
- + Für Opfenbach deutliche Aufwertung des Busangebots nach Lindau (heute nur einzelne Kurse auf der Linie 18)
- + Optimaler Fahrzeugumlauf mit 8 und 2 Min. Wendezeit (Fahrplan-Wirkungsgrad 83%)

- + Wesentlicher Ausbau des Fahrtenangebots nach Lindau für die gesamte Achse

NACHTEILE

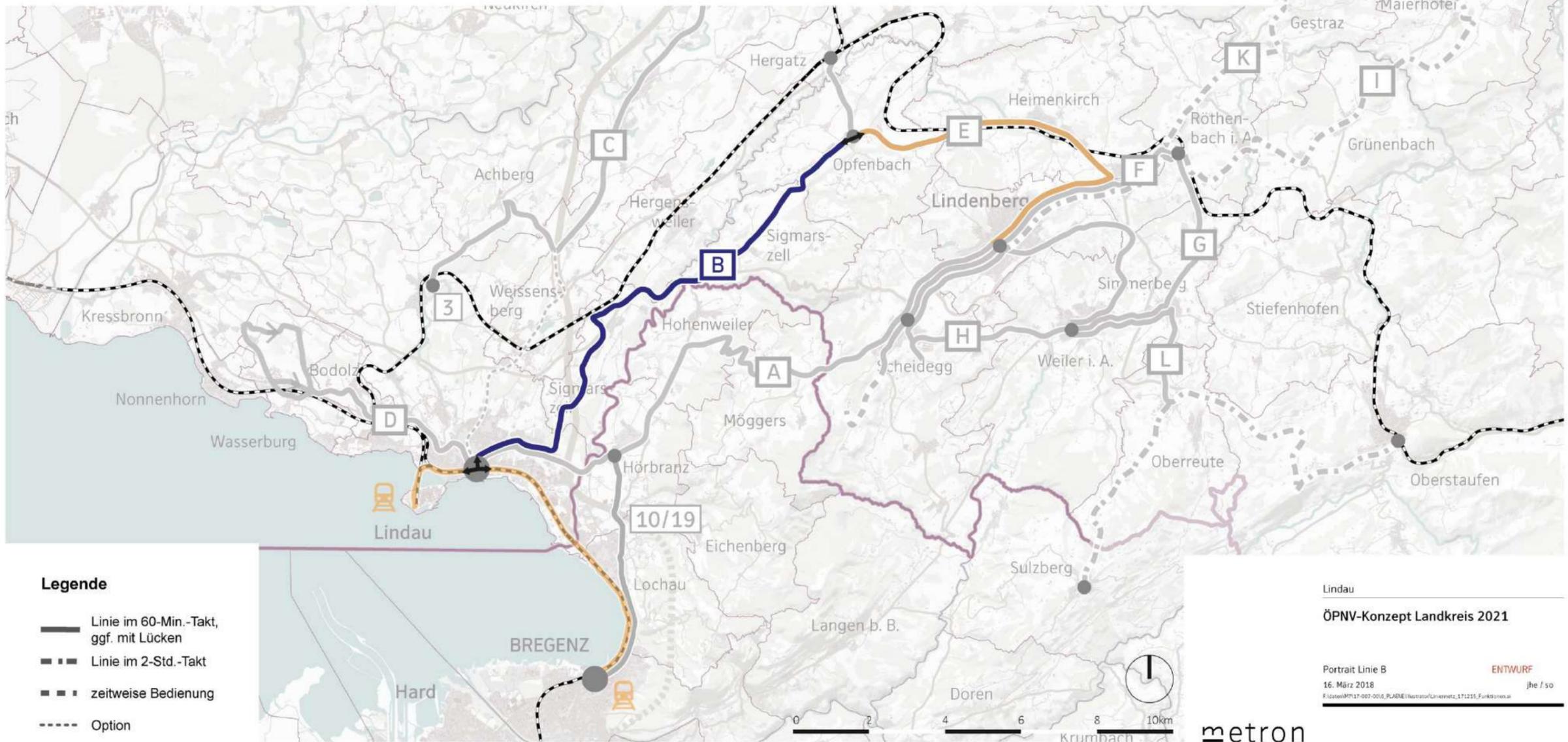
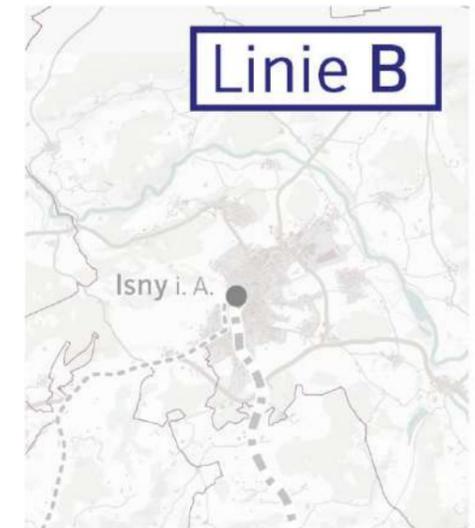
- Höherer Aufwand, namentlich für den Abschnitt Schlachters – Opfenbach

NOCH FESTZULEGEN

- Wendemöglichkeit in Opfenbach

HINWEIS

- Korridor Oberreitnau - Hergatz wird mit der Bahnerschließung noch abgestimmt



FESTLEGUNGEN UND FUNKTIONEN

- Erschließung der «nordwestlichen» Achse zwischen Oberreitnau und Wangen
- Verbindung (mit Stadtbus) nach Lindau (ZUB)
- Verbindung zum ausserhalb des Landkreises liegenden Mittelzentrum Wangen

FAHRZEUGBEDARF

- ein Fahrzeug für einen 60-Minuten-Takt



VORTEILE

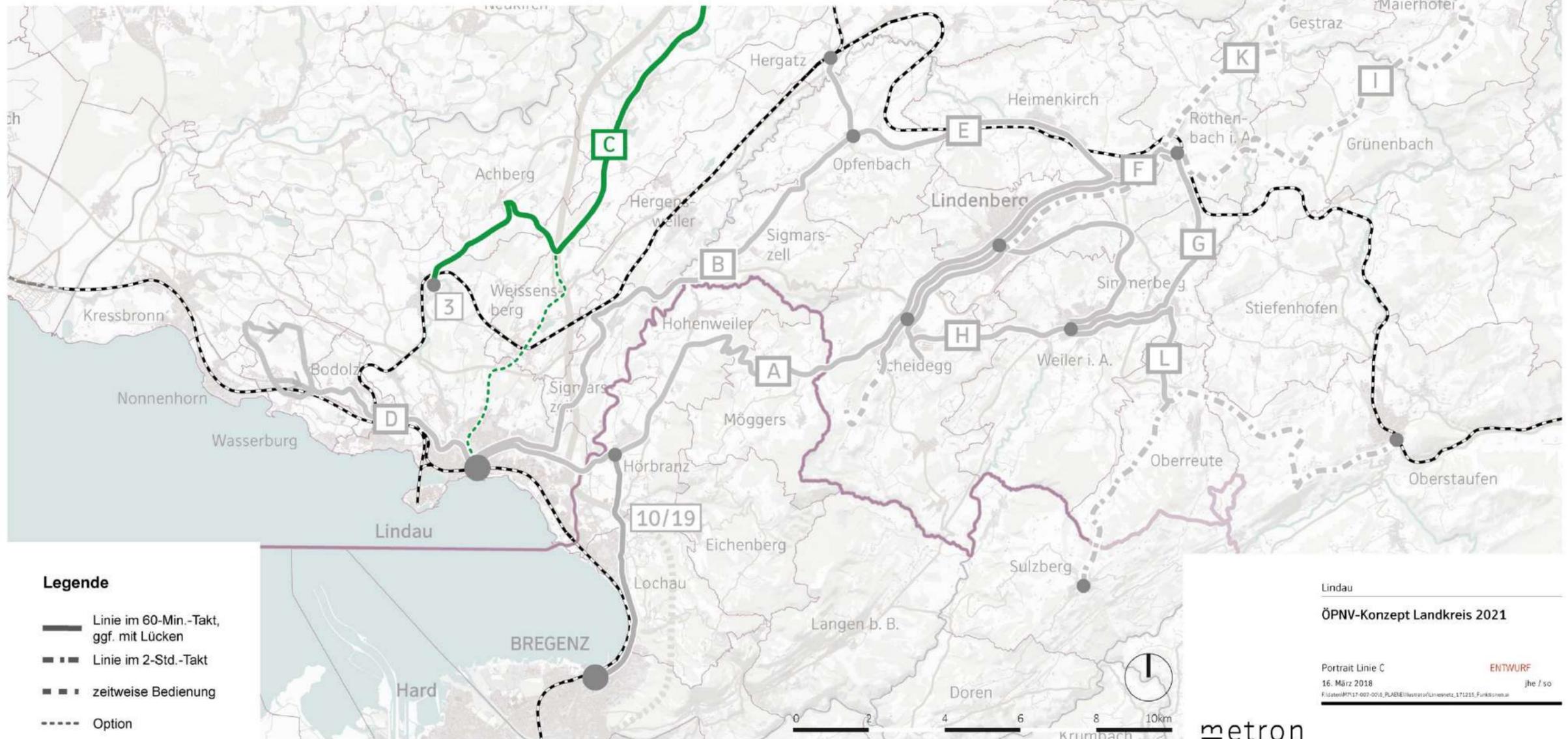
- + Gute Anbindung an Wangen
- + Durchgehender 60-Min.-Takt
- + Sehr wirtschaftliche Produktion (Fahrplan-Wirkungsgrad 90%)

NACHTEILE

- «Umweg» und relativ lange Reisezeit für den nördlichen Abschnitt nach Lindau
- Verbindung nach Lindau nur mit Umsteigen
- Knapper Umlauf, verspätungsanfällig

HINWEIS

Linie bleibt unverändert



Legende

- Linie im 60-Min.-Takt, ggf. mit Lücken
- - - Linie im 2-Std.-Takt
- · - · zeitweise Bedienung
- - - - Option

Lindau
 ÖPNV-Konzept Landkreis 2021
 Portrait Linie C
 16. März 2018
 Entwurf: jhe / so

FESTLEGUNGEN UND FUNKTIONEN

- Erschliessung von Bodolz sowie der Ortsteile von Wasserburg, in Ergänzung zur Bahn
- Verbindung zum Zentrumsort Lindau für das gesamte Bedienungsgebiet der Linie und mit allen Kursen, d.h.
 - > zum Zielort Berliner Platz (Einkauf)
 - > zum Schulbereich

FAHRZEUGBEDARF

- ein Fahrzeug für einen 60-Minuten-Takt

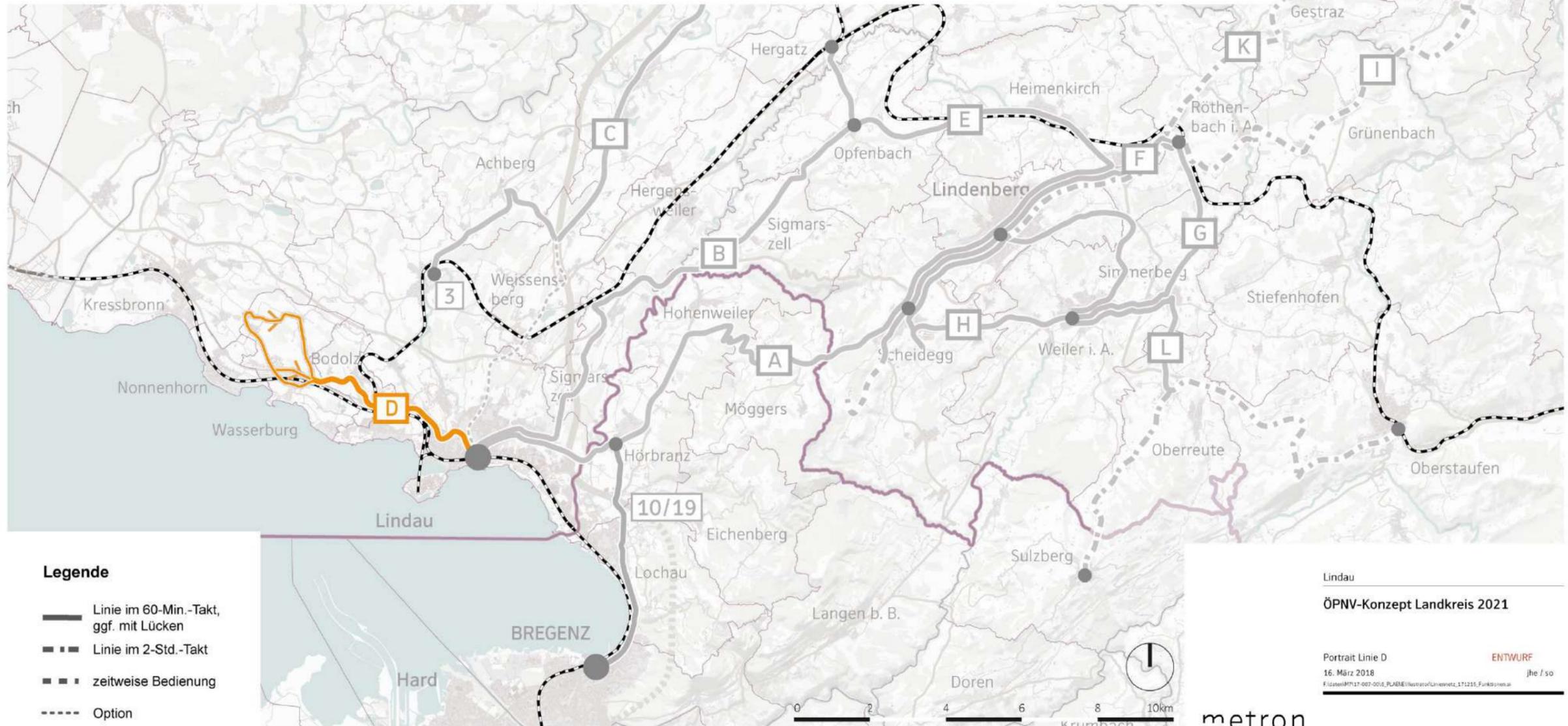
VORTEILE

- + Neu einheitliche Fahrroute ohne Abweichungen
- + Erschliessung der Ortszentren von Bodolz und Wasserburg, aber auch der nördlichen Ortsteile von Wasserburg
- + Neu direkte Verbindungen bis zum Berliner Platz für Fahrten
 - > zur Arbeit und zum Einkauf
 - > zu den Schulen im nördlichen Teil von Lindau
- + Gewisse Aufgabenteilung bzw. Funktionstrennung im Korridor Wasserburg
 - > Bahn: Verbindung zur Insel
 - > Bus: Verbindung in die zentralen Bereiche und zum Hauptbahnhof Reutin
- + Anschlüsse an die Bahn in Wasserburg und teilweise in Enzisweiler

- + Neu konsequenter Taktfahrplan; Taktkurse verkehren auch während der Ferien (keine «Ferienkurse» mehr)
- + Späterer Betriebsschluss (berücksichtigt Ladenschluss um 18 Uhr)
- + Insgesamt grösseres Fahrtenangebot, namentlich auch in den Schulferien
- + Zeitraster «passt» in Lindau auf den Schulbeginn am Morgen und den Schulschluss Mitte Nachmittag der wichtigsten Schulen in Lindau

NACHTEILE

- Höherer Aufwand
- Kein durchgehender Takt mit gleichem Zeitraster: Mittagskurse um 30 Min. versetzt
- Weiterhin Schulkurse (und 2. Fahrzeug) notwendig, sowohl aus Kapazitätsgründen als auch wegen sonst zu langer Wartezeiten



- Legende**
- Linie im 60-Min.-Takt, ggf. mit Lücken
 - - - Linie im 2-Std.-Takt
 - · · zeitweise Bedienung
 - · - · Option

Lindau
 ÖPNV-Konzept Landkreis 2021
 Portrait Linie D
 16. März 2018
 Entwurf: jhe / so

FESTLEGUNGEN UND FUNKTIONEN

- Zubringer auf die Bahn in Hergatz für Heimenkirch und Lindenberg, mit Anschlüssen von/nach Lindau Insel und von/nach Wangen
- Verbindung von Opfenbach und Heimenkirch zum Mittelzentrum Lindenberg (auch Schulstandort)

FAHRZEUGBEDARF

- ein Fahrzeug für einen 60-Minuten-Takt



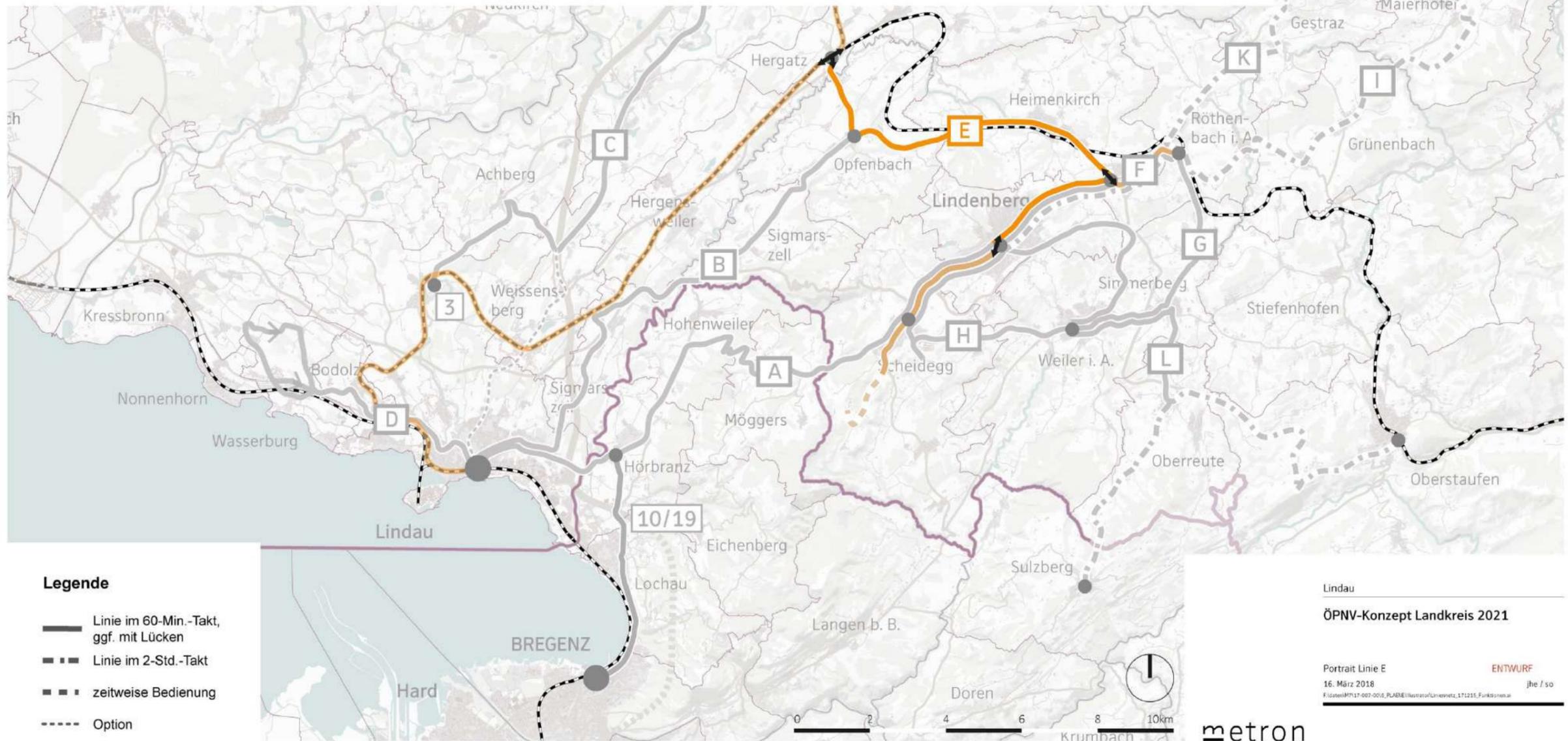
VORTEILE

- + Zubringer für Lindenberg und zusätzlich auch Heimenkirch zur Bahn
- + Anschluss in Hergatz sowohl nach Lindau Insel als auch nach Wangen
- + Kurze Umsteigezeiten
- + Gewisse Aufgabenteilung bzw. **Funktions-trennung** für Heimenkirch und Opfenbach
- > Bahn: Verbindung zur Insel
- > Bus: Verbindung zum Berliner Platz bzw. zum Hauptbahnhof Reutin
- + Sehr guter Fahrzeugumlauf mit 10 und 3 Min. Wendezeit (Fahrplan-Wirkungsgrad 78%)

- + Angebotsstufe «Stundentakt» aufgrund
 - > der Zubringerfunktion vom Mittelzentrum auf die Bahn im Westen
 - > der Verbindung zwischen den zwei Mittelzentren Lindenberg und Wangen (mit Bus und Bahn)
 - > des «Besitzstands» (Linie 13)

NACHTEILE

- Weiterhin «Umweg» von Lindenberg nach Hergatz (gegenüber der direkten Route über den Ratzenberg) und längere Fahrzeiten, auch nach Wangen



- Legende**
- Linie im 60-Min.-Takt, ggf. mit Lücken
 - - - Linie im 2-Std.-Takt
 - · - · zeitweise Bedienung
 - - - - Option

Lindau
 ÖPNV-Konzept Landkreis 2021
 Portrait Linie E
 16. März 2018
 Entwurf: jhe / so

FESTLEGUNGEN UND FUNKTIONEN

- Erschließung von Lindenberg und Scheidegg auf der jeweiligen Siedlungs-Hauptachse
- Zubringer auf die Bahn in Röthenbach Bhf, mit Anschluss von/nach Kempten
- Verdichtung des Angebots auf der Gemeinschaftsstrecke Lindenberg ZOB – Scheidegg

FAHRZEUGBEDARF

- ein Fahrzeug für einen 60-Minuten-Takt

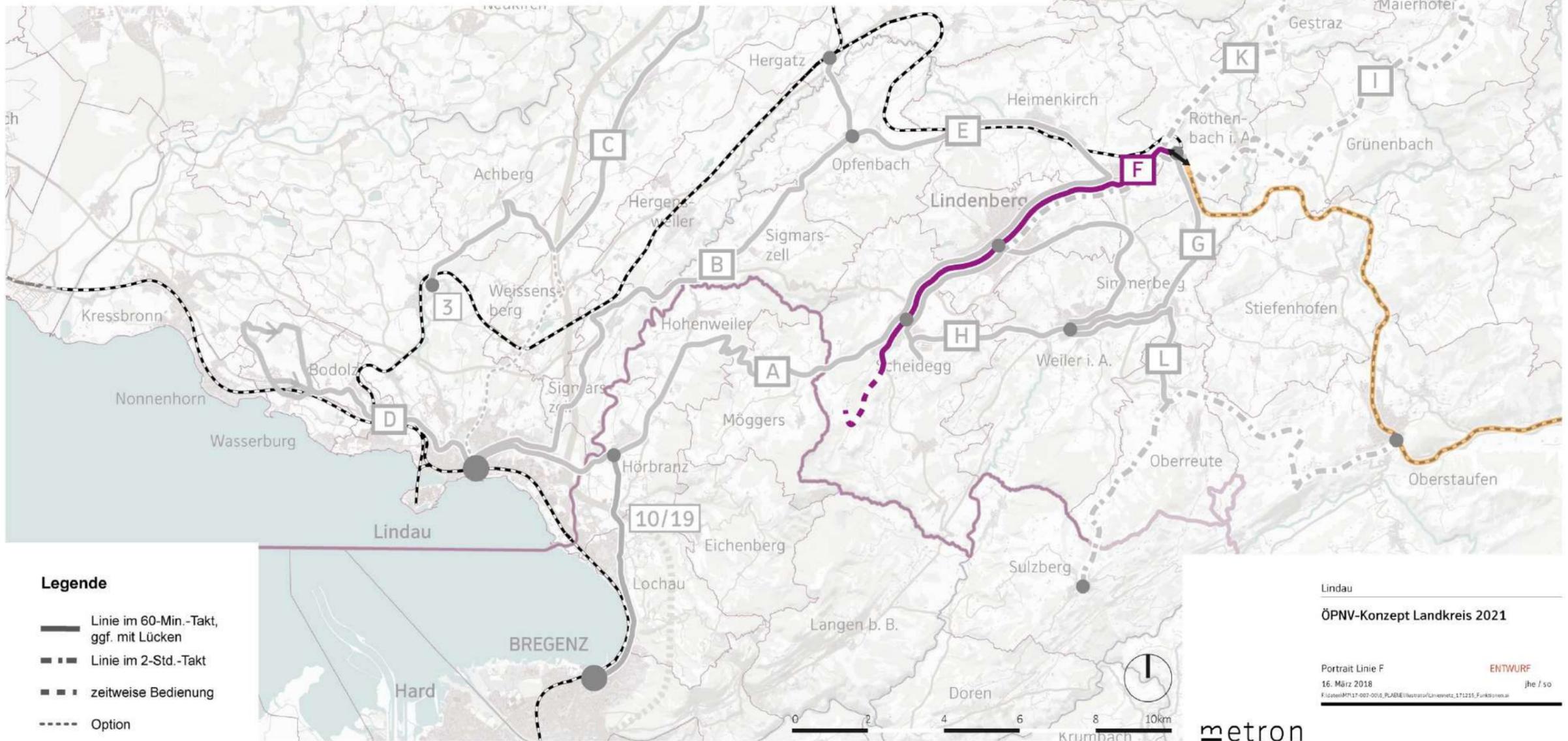
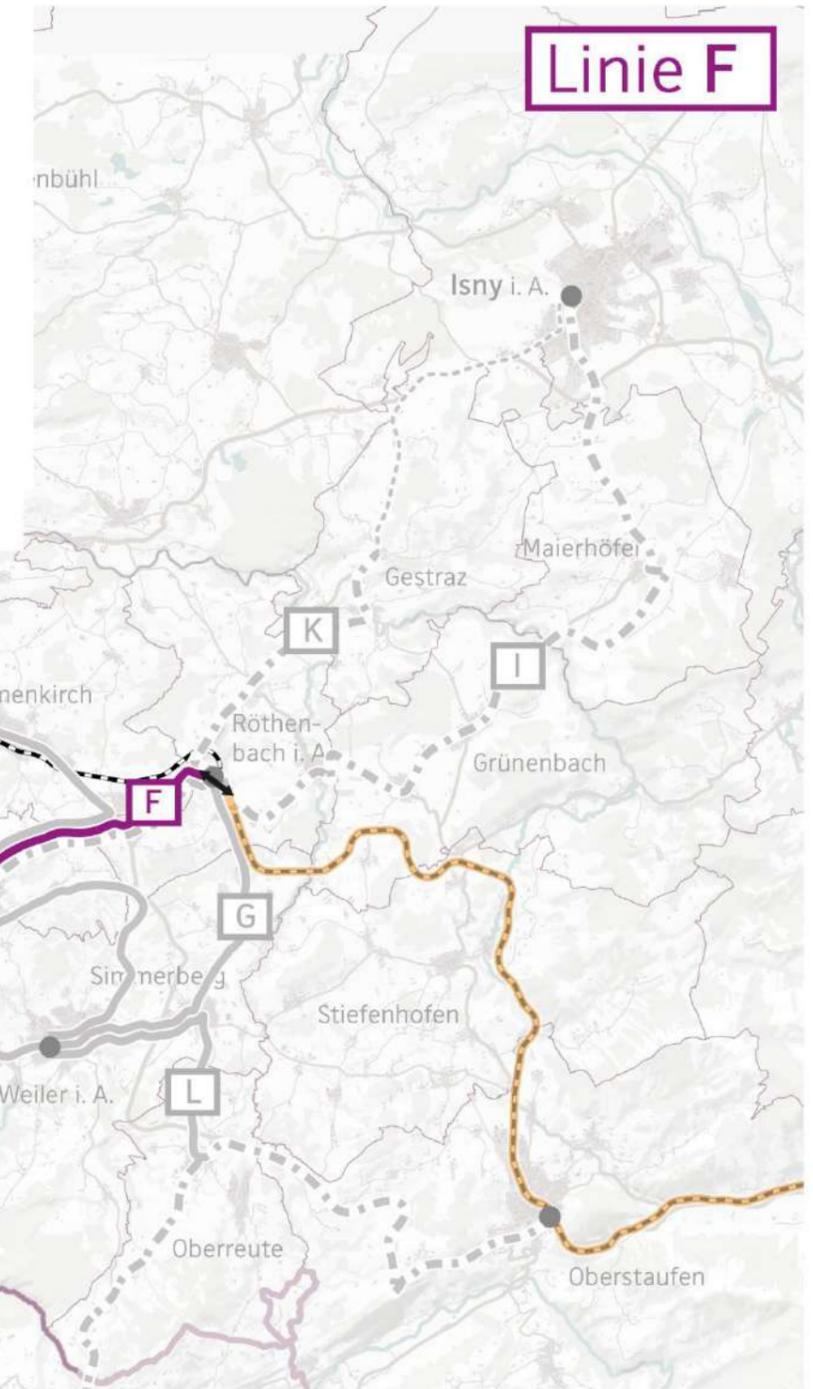


VORTEILE

- + Neu optimale Umsteigezeiten in Röthenbach nach Kempten
- + Zusätzliche Bedienung des Hauptkorridors Scheidegg – Lindenberg neben der Linien A (Lindau, neu) und H
- + Angebotsstufe «Stundentakt» aufgrund
 - > der Zubringerfunktion für das Mittelzentrum an die Bahn im Norden
 - > des «Besitzstands» (Linie 11)
- + Verdichtung mit der Linie H zum 30-Min.-Takt auf dem Abschnitt Lindenberg – Scheidegg

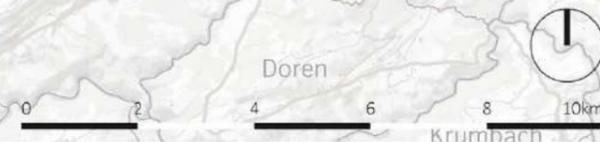
NACHTEILE

- Bei optimalem Anschluss in Röthenbach Bhf: Ohne Durchbindung lange Standzeit (50 Min.) am Bahnhof



- Legende**
- Linie im 60-Min.-Takt, ggf. mit Lücken
 - - - Linie im 2-Std.-Takt
 - · - · zeitweise Bedienung
 - - - - Option

Lindau
 ÖPNV-Konzept Landkreis 2021
 Portrait Linie F
 16. März 2018
 Entwurf: jhe / so



metron

FESTLEGUNGEN UND FUNKTIONEN

- Erschließung der Ortsteile Weiler, Simmerberg und Ellhofen auf der Siedlungs-Hauptachse
- Zubringer auf die Bahn in Röthenbach Bhf, mit Anschluss von/nach Hergatz – Lindau

FAHRZEUGBEDARF

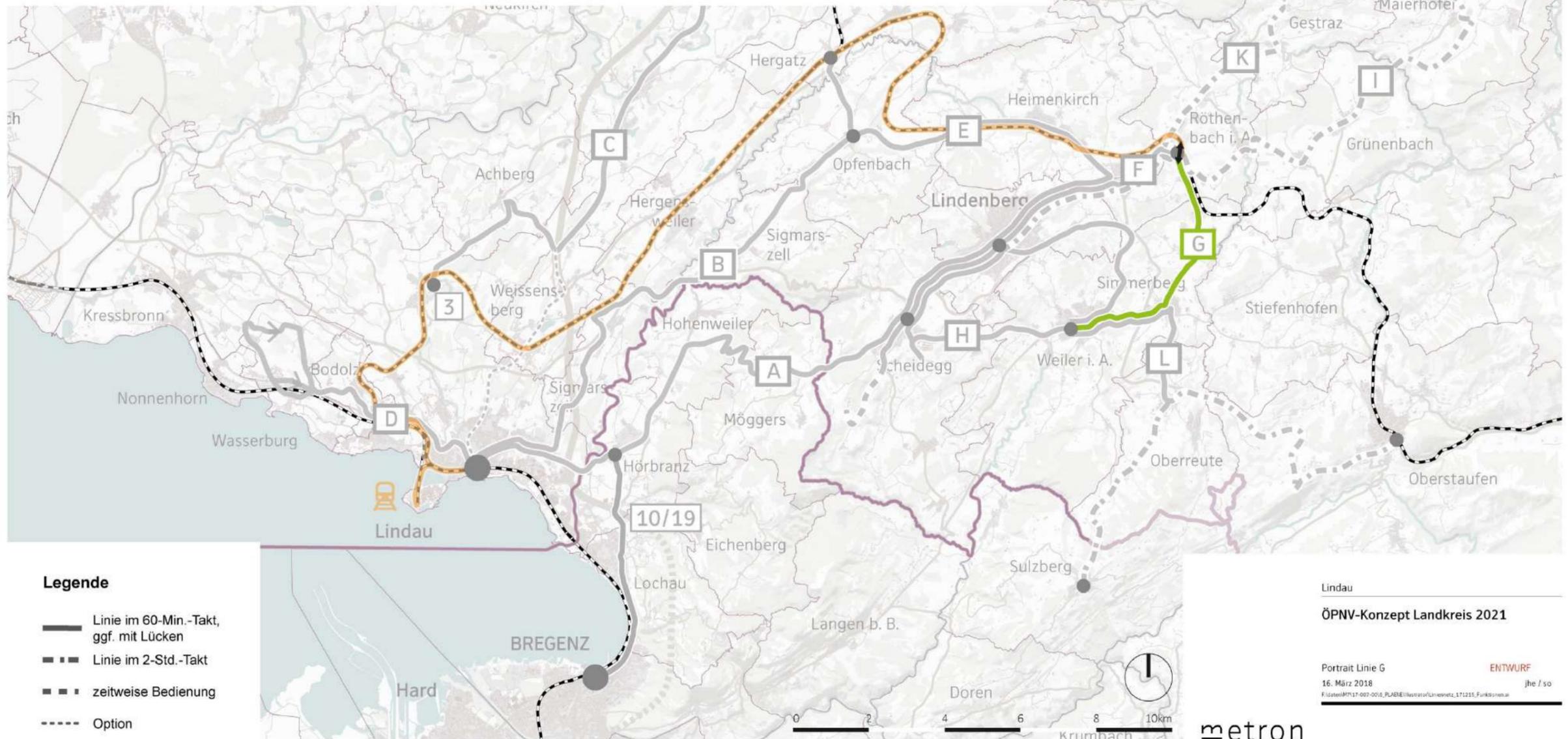
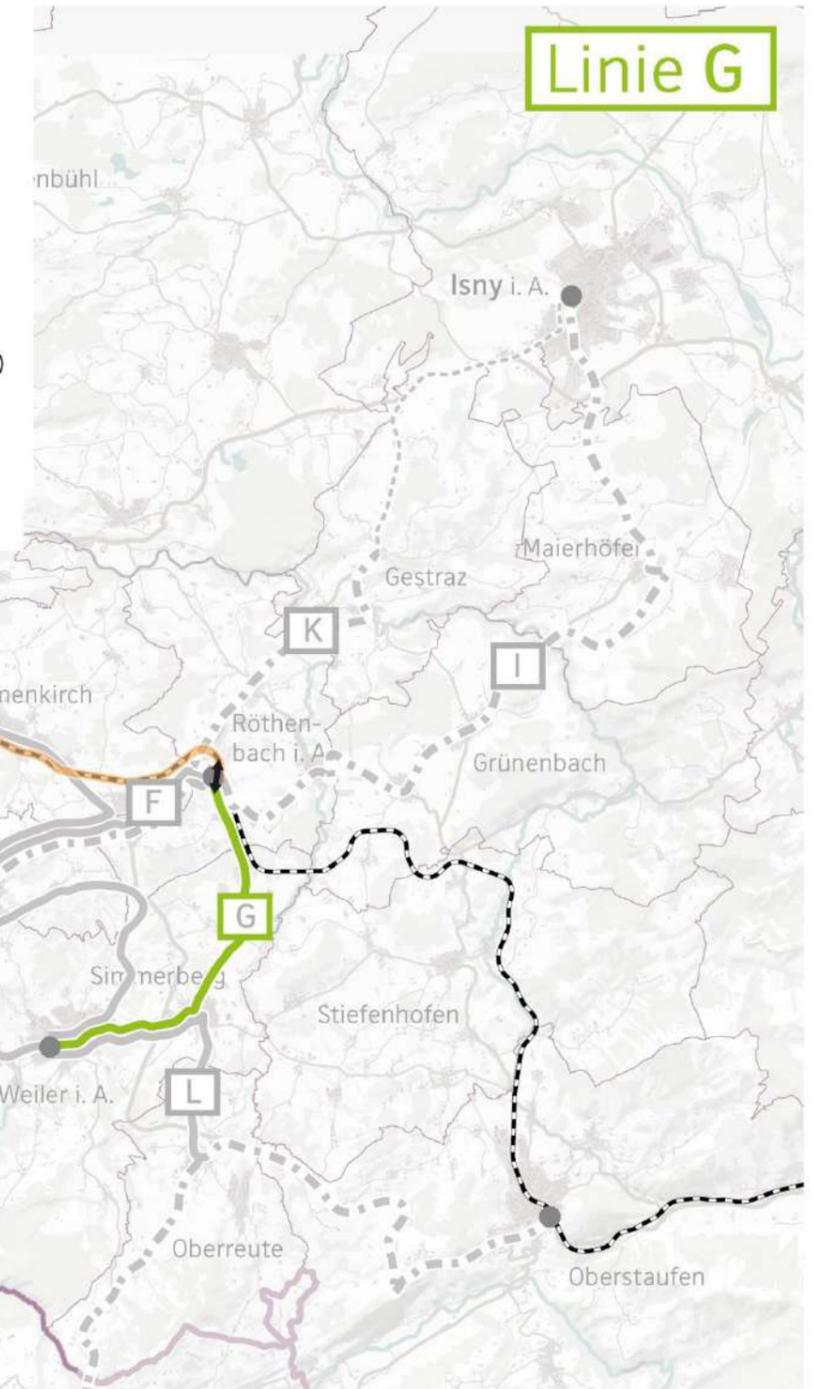
- ein Fahrzeug für einen 60-Minuten-Takt

VORTEILE

- + Neu kurze Umsteigezeiten in Röthenbach nach Lindau
- + Neue Bus-Bahn-Verbindung für die 3 Ortsteile von Weiler nach Lindau
- + Angebotsstufe «Stundentakt» aufgrund
 - > der Zubringerfunktion für das Unterzentrum auf die Bahn
 - > des «Besitzstands» (Linie 12)
- + Optimaler Fahrzeugumlauf bis Weiler (kurze Wendezeit)

NACHTEILE

- Verbindungen nach Lindenberg für die Ortsteile Simmerberg und Ellhofen mit längerer Fahrzeit (Aufenthaltszeit am Bahnhof Röthenbach)



- Legende**
- Linie im 60-Min.-Takt, ggf. mit Lücken
 - - - Linie im 2-Std.-Takt
 - · - · zeitweise Bedienung
 - - - - Option

Lindau
 ÖPNV-Konzept Landkreis 2021
 Portrait Linie G
 16. März 2018
 Entwurf: jhe / so

FESTLEGUNGEN UND FUNKTIONEN

- Verbindung der 2.- und 3.-grössten Gemeinde im oberen Landkreis
- Erschliessung der wichtigen Potenziale und Tourismusattraktionen um Scheidegg

FAHRZEUGBEDARF

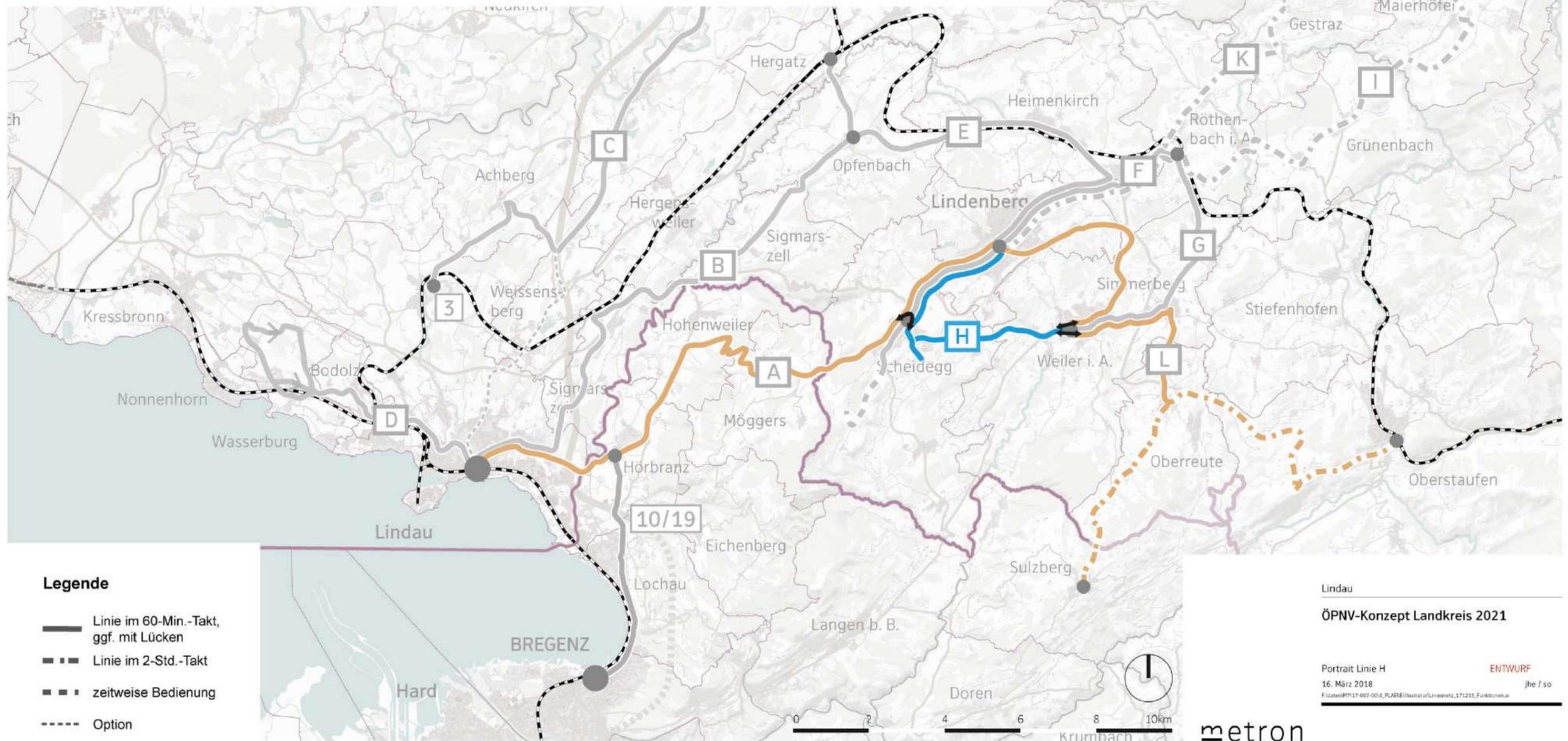
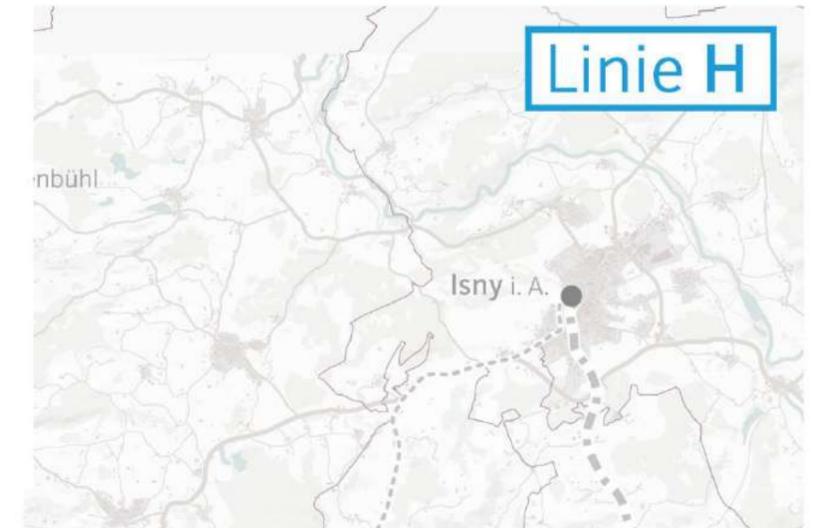
- ein Fahrzeug für einen 60-Minuten-Takt

VORTEILE

- + Erschliessung der für den Tourismus wichtigen Gebiete um Scheidegg
- + Neue Verbindung Scheidegg – Weiler
- + reiner 30-Min.-Takt Scheidegg – Lindenberg mit der Linie F
- + Direktverbindung von Panoramaklinik, Kurhaus und Skywalk bis Lindenberg
- + Anschluss an die schnelle Linie A nach Lindau von der Panoramaklinik

NACHTEILE

- Stichfahrt zur Panoramaklinik erhöht die Fahrzeit Scheidegg – Weiler
- Eher lange Wendezeit am Skywalk, aber zu kurze Wendezeit, um noch weitere Ziele anzufahren
- Scheidegger Wasserfälle und der Reptilienzoo nicht erschlossen



- Legende**
- Linie im 60-Min.-Takt, ggf. mit Lücken
 - - - Linie im 2-Std.-Takt
 - . . . zeitweise Bedienung
 - - - - Option

Lindau
 ÖPNV-Konzept Landkreis 2021
 Portrait Linie H
 16. März 2018
 Entwurf: jhe / so

FESTLEGUNGEN UND FUNKTIONEN

- Erschliessung des Korridors Röthenbach – Grünenbach – Maierhöfen – Isny
- **Verbindung** des Korridors mit den Zentrumsorten Lindenberg und Isny
 - > Erschliessung der Einkaufsbereiche und Arbeitsplätze
 - > Erschliessung der Schulstandorte

FAHRZEUGBEDARF

- ein Fahrzeug für einen 120-Minuten-Takt



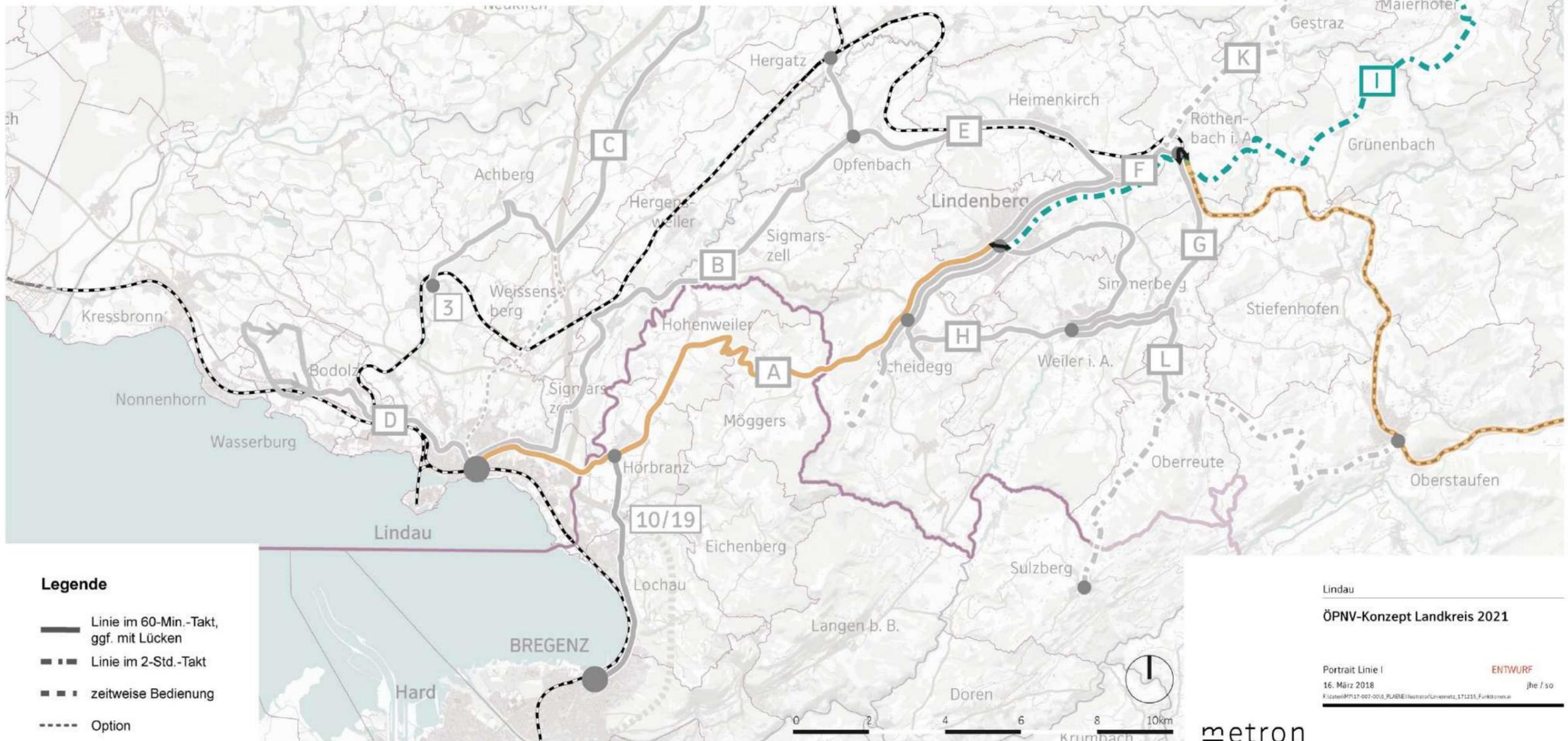
VORTEILE

- + **Neu einheitliche Fahrroute** ohne Abweichungen
- + Erschliessung des Korridors mit dem grössten Fahrgastpotenzial im Argental
- + **Regelmässige, direkte Anbindung des Argentals** an die beiden Unter- bzw. Mittelzentren Isny und Lindenberg
- + **Anschlüsse an die Bahn** in Röthenbach
Gute und komfortable Verbindung nach Lindau
- + **Neu konsequenter Taktfahrplan**; Abfahrt während des ganzen Tages zur gleichen Zeit, Taktkurse verkehren auch während der Ferien (keine «Ferienkurse» mehr)
- + Betriebsschluss berücksichtigt Ladenschluss um 18 Uhr

- + Bündelung des Mitteleinsatzes auf den nachfragestärksten Korridor

NACHTEILE

- Reduktion des Angebots für die Ortsteile abseits des Korridors auf ein reines Schülerangebot
- Fahrzeiten aufgrund der Einbindung in die Anschlüsse in Röthenbach fixiert und nur bedingt auf die Schulzeiten abstimmbare
- Mehraufwand durch Einführung einer neuen Linie



Legende

- Linie im 60-Min.-Takt, ggf. mit Lücken
- - - Linie im 2-Std.-Takt
- · · zeitweise Bedienung
- - - - Option

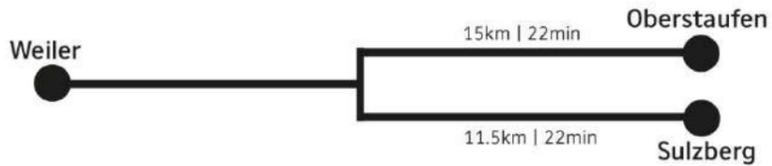
Lindau
 ÖPNV-Konzept Landkreis 2021
 Portrait Linie I
 16. März 2018
 Entwurf: jhe / so

FESTLEGUNGEN UND FUNKTIONEN

- Erschließung von Oberreute
- Anbindung von Oberreute an die Zentrumsorte Oberstaufen und Weiler
 - > Erschließung der Einkaufsgebiete und Arbeitsplätze
 - > Erschließung der Schulstandorte
- Anbindung an die Bahn in Oberstaufen
- Anbindung von Sulzberg an das Unterzentrum Weiler

FAHRZEUGBEDARF

- ein Fahrzeug für einen 60-Minuten-Takt



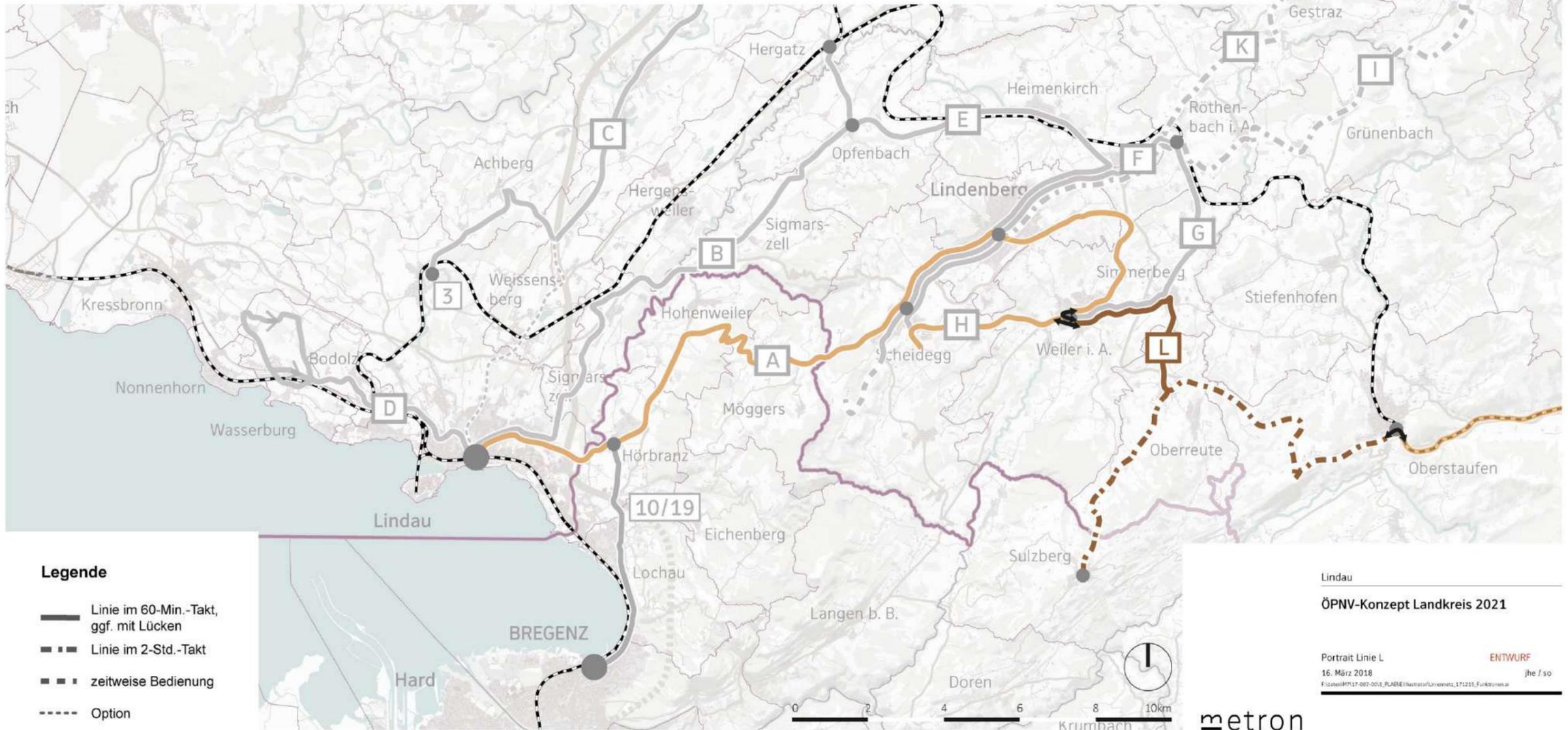
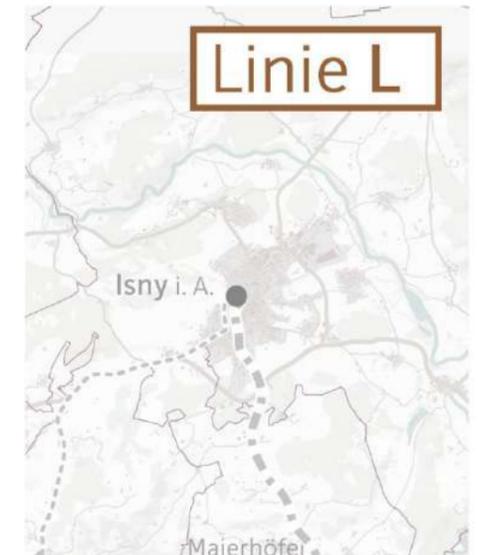
VORTEILE

- + **Neu einheitliche Fahrroute;** zwei alternierende Routen, die jedoch keine weiteren Abweichungen aufweisen: Direktverbindung von Oberreute mit Weiler und Oberstaufen, sowie von Sulzberg mit Oberreute und Weiler
- + **Regelmässige Anbindung von Oberreute an die beiden Unter- bzw. Mittelzentren Weiler** (- Lindenberg) und Oberstaufen
- + **Neu konsequenter Taktfahrplan;** Abfahrt zu einheitlichen Taktzeiten (morgens anders als nachmittags), Taktkurse verkehren auch während den Schulferien
- + **Anschlüsse an die Bahn in Oberstaufen und an den Bus in Weiler,** regelmässige Verbindung Richtung **Kempten, Lindenberg und Scheidegg**
- + **Regelmässige Anbindung von Oberreute an das Unterzentrum und neu direkt an Oberstaufen**

- + **Betriebsschluss berücksichtigt Ladenschluss um 18 Uhr**
- + **Regelmässige Verbindungen von Sulzberg nach Oberreute und Weiler**

NACHTEILE

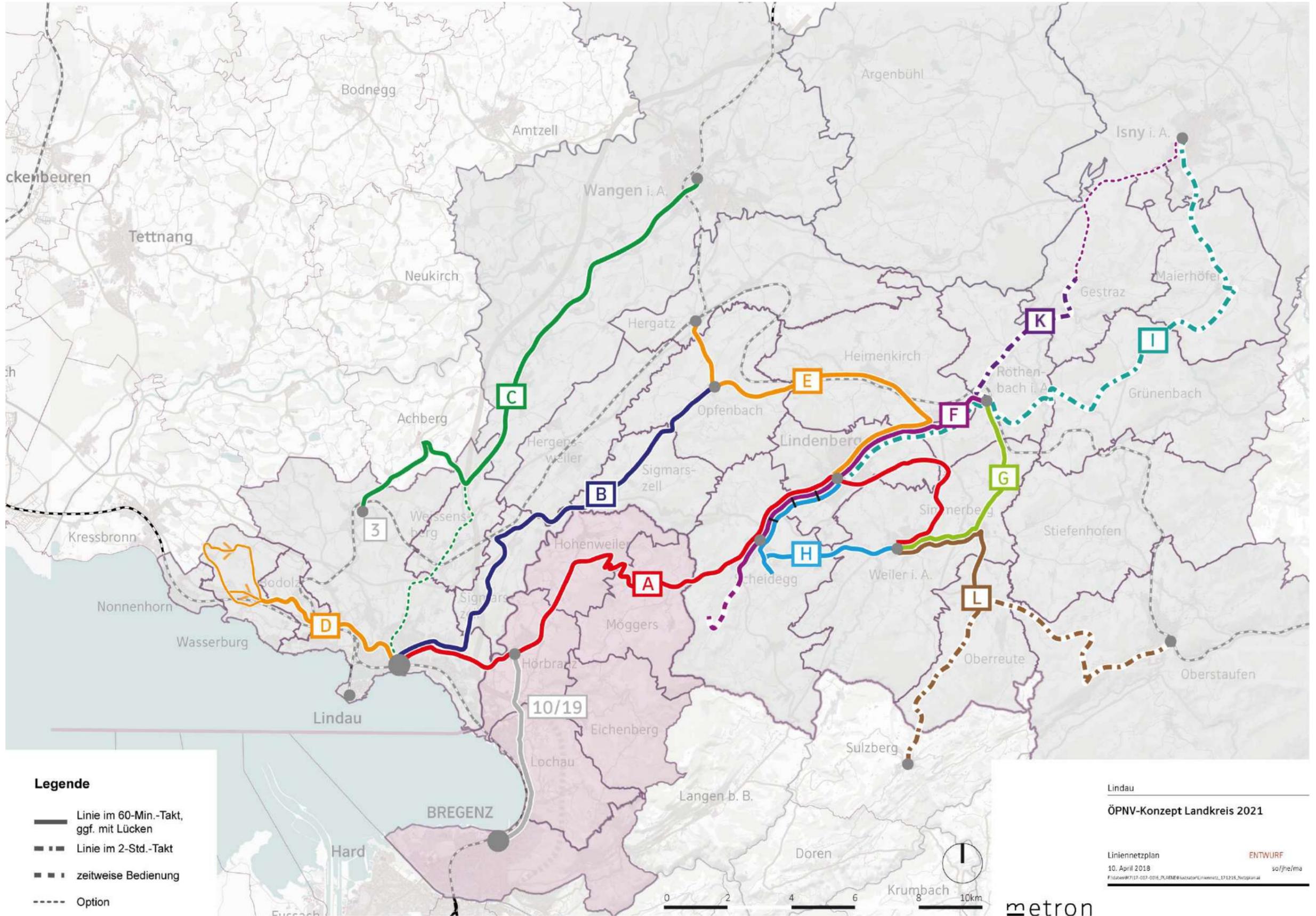
- Wegfall einzelner Direktverbindungen ab Oberreute, die heute mit einzelnen Kursen hergestellt werden (z.B. Scheidegg)
- Unterschiedliche Taktzeiten morgens und nachmittags
- Bahn- und Busanschlüsse nur in Lastrichtung
- Fahrplan nicht explizit auf die Schulzeiten abstimmbare



Lindau
 ÖPNV-Konzept Landkreis 2021
 Portrait Linie L
 16. März 2018
 Entwurf: jhe / so

Anhang

Anhang 1: Liniennetz

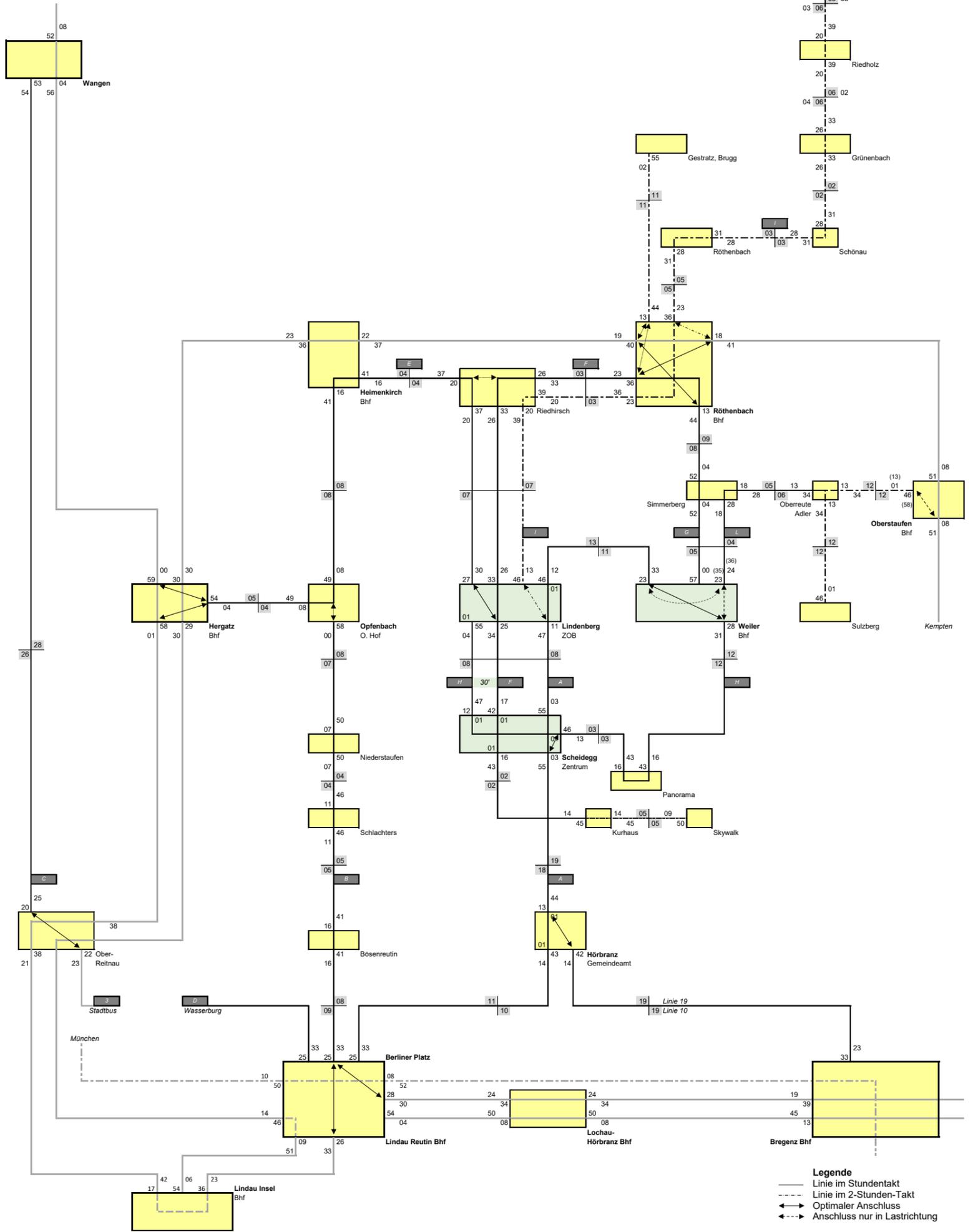


Anhang 2: Netzgrafik Montag – Samstag: Basis 60-Min.-Takt

Landkreis Lindau
 ÖPNV-Konzept 2021
 Montag - Samstag
 Entwurf
 Metron, 10.4.2018

Ohne Seelinie D Lindau - Wasserburg

Mo - Sa

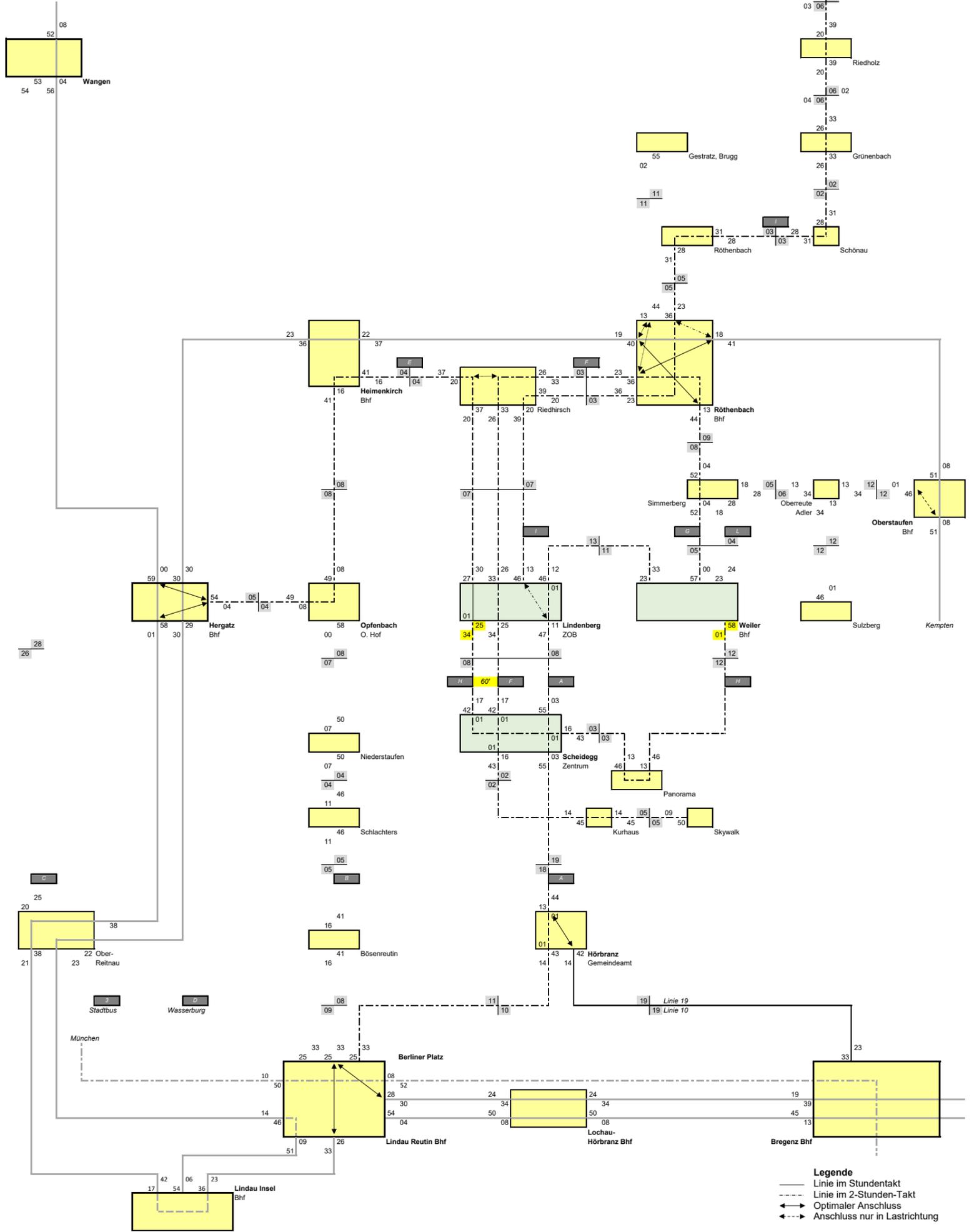


Anhang 3: Netzgrafik Sonntag: Basis 2-Stunden-Takt

Landkreis Lindau
ÖPNV-Konzept 2021
Sonntag
 Entwurf
 Metron, 10.4.2018

Ohne Seelinie D Lindau - Wasserburg

So



Anhang 4: Fahrplanentwürfe Montag – Samstag**A Lindau Reutin Bhf - Hörbranz - Scheidegg - Lindenberg - Weiler**

Mo - Sa

Stand: 10.4.2018

		Mo - Fr					Mo - Fr				
Lindau Insel	ab	06.23	07.23	08.23	09.23	15.23	16.23	17.23	18.23	19.23	
Lindau Reutin	an	06.26	07.26	08.26	09.26	15.26	16.26	17.26	18.26	19.26	
Lindau Reutin Bhf	ab	06.33	07.33	08.33	09.33	15.33	16.33	17.33	18.33	19.33	
Hörbranz	an	06.43	07.43	08.43	09.43	15.43	16.43	17.43	18.43	19.43	
von Bregenz Linie 19	an	06.42	07.42	08.42	09.42	15.42	16.42	17.42	18.42	19.42	
Hörbranz	ab	06.44	07.44	08.44	09.44	15.44	16.44	17.44	18.44	19.44	
Scheidegg Zentrum	an	07.03	08.03	09.03	10.03	alle 60 Min.	16.03	17.03	18.03	19.03	20.03
Scheidegg Zentrum	ab	07.03	08.03	09.03	10.03		16.03	17.03	18.03	19.03	20.03
Lindenberg	an	07.11	08.11	09.11	10.11		16.11	17.11	18.11	19.11	20.11
Lindenberg	ab	07.12	08.12	09.12	10.12		16.12	17.12	18.12	19.12	20.12
Weiler	an	07.23	08.23	09.23	10.23		16.23	17.23	18.23	19.23	20.23

		Mo - Fr					Mo - Fr				
Weiler	ab	05.33	06.33	07.33	08.33	09.33	10.33	16.33	17.33	18.33	
Lindenberg	an	05.46	06.46	07.46	08.46	09.46	10.46	16.46	17.46	18.46	
Lindenberg	ab	05.47	06.47	07.47	08.47	09.47	10.47	16.47	17.47	18.47	
Scheidegg Zentrum	an	05.55	06.55	07.55	08.55	09.55	10.55	16.55	17.55	18.55	
Scheidegg Zentrum	ab	05.55	06.55	07.55	08.55	09.55	10.55	alle 60 Min.	16.55	17.55	18.55
Hörbranz	an	06.13	07.13	08.13	09.13	10.13	11.13	17.13	18.13	19.13	
nach Bregenz Linie 10	ab	06.14	07.14	08.14	09.14	10.14	11.14	17.14	18.14	19.14	
Hörbranz	ab	06.14	07.14	08.14	09.14	10.14	11.14	17.14	18.14	19.14	
Lindau Reutin Bhf	an	06.25	07.25	08.25	09.25	10.25	11.25	17.25	18.25	19.25	
Lindau Reutin	ab	06.33	07.33	08.33	09.33	10.33	11.33	17.33	18.33	19.33	
Lindau Insel	an	06.36	07.36	08.36	09.36	10.36	11.36	17.36	18.36	19.36	

B Lindau Reutin Bhf - Bösenreutin - Schlachters - Niederstauften - Opfenbach

Mo - Sa

Stand: 10.4.2018

		Mo - Fr					Mo - Fr				
Lindau Insel	ab	06.23	07.23	08.23	09.23	10.23	15.23	16.23	17.23	18.23	19.23
Lindau Reutin	an	06.26	07.26	08.26	09.26	10.26	15.26	16.26	17.26	18.26	19.26
Lindau Reutin Bhf	ab	06.33	07.33	08.33	09.33	10.33	15.33	16.33	17.33	18.33	19.33
Bösenreutin	ab	06.41	07.41	08.41	09.41	10.41	15.41	16.41	17.41	18.41	19.41
Schlachters	ab	06.46	07.46	08.46	09.46	10.46	15.46	16.46	17.46	18.46	19.46
Niederstauften	ab	06.50	07.50	08.50	09.50	10.50	15.50	16.50	17.50	18.50	19.50
Opfenbach	an	06.58	07.58	08.58	09.58	10.58	15.58	16.58	17.58	18.58	19.58

		Mo - Fr					Mo - Fr				
Opfenbach	ab	06.00	07.00	08.00	09.00	10.00	11.00	16.00	17.00	18.00	19.00
Niederstauften	ab	06.07	07.07	08.07	09.07	10.07	11.07	16.07	17.07	18.07	19.07
Schlachters	ab	06.11	07.11	08.11	09.11	10.11	11.11	16.11	17.11	18.11	19.11
Bösenreutin	ab	06.16	07.16	08.16	09.16	10.16	11.16	16.16	17.16	18.16	19.16
Lindau Reutin Bhf	an	06.25	07.25	08.25	09.25	10.25	11.25	16.25	17.25	18.25	19.25
Lindau Reutin	ab	06.33	07.33	08.33	09.33	10.33	11.33	16.33	17.33	18.33	19.33
Lindau Insel	an	06.36	07.36	08.36	09.36	10.36	11.36	16.36	17.36	18.36	19.36

D Lindau Reutin Bhf - Bodolz - Wasserburg - Hengnau: Montag - Freitag

Stand: 10.4.2018

		S	+30'	-30'	neu	S	neu	+30'	neu			
Lindau Insel Bhf	ab	07.40				12.54						
Lindau Reutin Bhf	ab		07.33	08.33	11.03	12.03	13.03	13.03	15.33	16.33	17.33	18.33
Bodenseegymnasium			07.37	08.37	11.07	12.07	13.07		15.37	16.37	17.37	18.37
Aeschach FN-Strasse			07.39	08.39	11.09	12.09	13.09		15.39	16.39	17.39	18.39
<i>von Lindau Insel</i>	<i>an</i>											17.36
Enzisweiler EKZ	ab		07.43	08.43	11.13	12.13	13.13		15.43	16.43	17.43	18.43
Bodolz			07.45	08.45	11.15	12.15	13.15		15.45	16.45	17.45	18.45
Wasserburg Bhf	an		07.49	08.49	11.19	12.19	13.19		15.49	16.49	17.49	18.49
<i>von Lindau Insel</i>	<i>an</i>			08.44					15.42	16.45	17.39	18.43
Wasserburg Bhf	ab		07.50	08.50	11.20	12.20	13.20		15.50	16.50	17.50	18.50
Hege Ost			07.53	08.53	11.23	12.23	13.23		15.53	16.53	17.53	18.53
Hattnau			07.56	08.56	11.26	12.26	13.26		15.56	16.56	17.56	18.56
Selmnau			07.57	08.57	11.27	12.27	13.27		15.57	16.57	17.57	18.57
Hengnau			08.00	09.00	11.30	12.30	13.30		16.00	17.00	18.00	19.00
Wasserburg Bhf	an		08.05	09.05	11.35	12.35	13.35		16.05	17.05	18.05	19.05
Nonnenhorn	an											

		S	L	-30'	neu	L	-30'	neu			
Nonnenhorn	ab										
Wasserburg Bhf	ab	06.50		07.50	08.50	11.20	12.20	13.20	15.50	16.50	17.50
Hege Ost		06.53		07.53	08.53	11.23	12.23	13.23	15.53	16.53	17.53
Hattnau		06.56		07.56	08.56	11.26	12.26	13.26	15.56	16.56	17.56
Selmnau		06.57		07.57	08.57	11.27	12.27	13.27	15.57	16.57	17.57
Hengnau		07.00		08.00	09.00	11.30	12.30	13.30	16.00	17.00	18.00
Wasserburg Bhf	an	07.05		08.05	09.05	11.35	12.35	13.35	16.05	17.05	18.05
<i>nach Lindau Insel</i>	<i>ab</i>	07.28		08.18	09.15	11.46		13.46	16.17	17.15	18.17
Wasserburg Bhf	ab	07.07		08.07	09.07	11.37	12.37	13.37	16.07	17.07	18.07
Bodolz		07.12		08.12	09.12	11.42	12.42	13.42	16.12	17.12	18.12
Enzisweiler EKZ		07.14		08.14	09.14	11.44	12.44	13.44	16.14	17.14	18.14
<i>nach Lindau Insel</i>	<i>ab</i>			08.20					16.20		18.19
Aeschach FN-Strasse		07.18		08.18	09.18	11.48	12.48	13.48	16.18	17.18	18.18
Bodenseegymnasium		07.20		08.20	09.20	11.50	12.50	13.50	16.20	17.20	18.20
Lindau Reutin Bhf	an	07.25	07.25	08.25	09.25	11.55	12.55	13.55	16.25	17.25	18.25
Lindau Insel Bhf	an	07.35									

S Schulkurs mit abweichender Fahrroute

L Veröffentlichte Leerfahrt

Bahn-Fahrplan 2018

Schulkurs von Oberreitnau nicht dargestellt

D Lindau Reutin Bhf - Bodolz - Wasserburg - Hengnau: Samstag V1

ausgedünnt

Stand: 10.4.2018

Lindau Reutin Bhf	ab			08.33		11.33	12.33		15.33	16.33	17.33
Bodenseegymnasium				08.37		11.37	12.37		15.37	16.37	17.37
Aeschach FN-Strasse				08.39		11.39	12.39		15.39	16.39	17.39
<i>von Lindau Insel</i>	<i>an</i>					11.36					17.36
Enzisweiler EKZ	ab			08.43		11.43	12.43		15.43	16.43	17.43
Bodolz				08.45		11.45	12.45		15.45	16.45	17.45
Wasserburg Bhf	an			08.49		11.49	12.49		15.49	16.49	17.49
<i>von Lindau Insel</i>	<i>an</i>			08.44		11.39	12.43		15.42	16.45	17.39
Wasserburg Bhf	ab			08.50		11.50	12.50		15.50	16.50	17.50
Hege Ost				08.53		11.53	12.53		15.53	16.53	17.53
Hattnau				08.56		11.56	12.56		15.56	16.56	17.56
Selmnau				08.57		11.57	12.57		15.57	16.57	17.57
Hengnau				09.00		12.00	13.00		16.00	17.00	18.00
Wasserburg Bhf	an			09.05		12.05	13.05		16.05	17.05	18.05
Nonnenhorn	an										
Nonnenhorn	ab										
Wasserburg Bhf	ab			07.50	08.50	11.50	12.50		15.50	16.50	
Hege Ost				07.53	08.53	11.53	12.53		15.53	16.53	
Hattnau				07.56	08.56	11.56	12.56		15.56	16.56	
Selmnau				07.57	08.57	11.57	12.57		15.57	16.57	
Hengnau				08.00	09.00	12.00	13.00		16.00	17.00	
Wasserburg Bhf	<i>an</i>			08.05	09.05	12.05	13.05		16.05	17.05	
<i>nach Lindau Insel</i>	<i>ab</i>			08.18	09.15	12.18	13.15		16.17	17.15	
Wasserburg Bhf	ab			08.07	09.07	12.07	13.07		16.07	17.07	
Bodolz				08.12	09.12	12.12	13.12		16.12	17.12	
Enzisweiler EKZ				08.14	09.14	12.14	13.14		16.14	17.14	
<i>nach Lindau Insel</i>	<i>ab</i>			08.20		12.21			16.20		
Aeschach FN-Strasse				08.18	09.18	12.18	13.18		16.18	17.18	
Bodenseegymnasium				08.20	09.20	12.20	13.20		16.20	17.20	
Lindau Reutin Bhf	an			08.25	09.25	12.25	13.25		16.25	17.25	

Bahn-Fahrplan 2018

E Hergatz Bhf - Heimenkirch - Lindenberg ZOB

Mo - Sa

Stand: 10.4.2018

		<i>Mo - Fr</i>					<i>Mo - Fr</i>				
<i>von Lindau</i>	<i>an</i>	05.58	06.58	07.58	08.58	09.58	15.58	16.58	17.58	18.58	19.58
<i>von Wangen</i>	<i>an</i>	05.59	06.59	07.59	08.59	09.59	15.59	16.59	17.59	18.59	19.59
Hergatz Bhf	ab	06.04	07.04	08.04	09.04	10.04	16.04	17.04	18.04	19.04	20.04
Opfenbach	<i>ab</i>	06.08	07.08	08.08	09.08	10.08	16.08	17.08	18.08	19.08	20.08
Heimenkirch Bhf	<i>ab</i>	06.16	07.16	08.16	09.16	10.16	16.16	17.16	18.16	19.16	20.16
Riedhirsch	<i>ab</i>	06.20	07.20	08.20	09.20	10.20	16.20	17.20	18.20	19.20	20.20
Lindenberg ZOB	an	06.27	07.27	08.27	09.27	10.27	16.27	17.27	18.27	19.27	20.27

		<i>Mo - Fr</i>					<i>Mo - Fr</i>				
Lindenberg ZOB	ab	05.30	06.30	07.30	08.30	09.30	09.30	16.30	17.30	18.30	19.30
Riedhirsch	<i>ab</i>	05.37	06.37	07.37	08.37	09.37	09.37	16.37	17.37	18.37	19.37
Heimenkirch Bhf	<i>ab</i>	05.41	06.41	07.41	08.41	09.41	09.41	16.41	17.41	18.41	19.41
Opfenbach	<i>ab</i>	05.49	06.49	07.49	08.49	09.49	09.49	16.49	17.49	18.49	19.49
Hergatz Bhf	an	05.54	06.54	07.54	08.54	09.54	09.54	16.54	17.54	18.54	19.54
<i>nach Wangen</i>	<i>ab</i>	06.00	07.00	08.00	09.00	10.00	11.00	17.00	18.00	19.00	20.00
<i>nach Lindau</i>	<i>ab</i>	06.01	07.01	08.01	09.01	10.01	11.01	17.01	18.01	19.01	20.01

F Röthenbach Bhf - Lindenberg - Scheidegg Kurhaus

Mo - Sa

Stand: 10.4.2018

		Mo - Fr					Mo - Fr				
von Kempten	an	06.18	07.18	08.18	09.18	10.18	15.18	16.18	17.18	18.18	19.18
Röthenbach Bhf	ab	06.23	07.23	08.23	09.23	10.23	15.23	16.23	17.23	18.23	19.23
Riedhirsch	ab	06.26	07.26	08.26	09.26	10.26	15.26	16.26	17.26	18.26	19.26
Lindenberg ZOB	an	06.33	07.33	08.33	09.33	10.33	15.33	16.33	17.33	18.33	19.33
von Hergatz Linie E	an	06.27	07.27	08.27	09.27	10.27	15.27	16.27	17.27	18.27	19.27
Lindenberg ZOB	ab	06.34	07.34	08.34	09.34	10.34	15.34	16.34	17.34	18.34	19.34
Scheidegg Zentrum	an	06.42	07.42	08.42	09.42	10.42	15.42	16.42	17.42	18.42	19.42
Scheidegg Zentrum	ab	06.43	07.43	08.43	09.43	10.43	15.43	16.43	17.43	18.43	19.43
Scheidegg Kurhaus	an	06.45	07.45	08.45	09.45	10.45	15.45	16.45	17.45	18.45	19.45
Scheidegg Skywalk*	an	06.50	07.50	08.50	09.50	10.50	15.50	16.50	17.50	18.50	19.50

		Mo - Fr					Mo - Fr				
Scheidegg Skywalk*	ab	06.09	07.09	08.09	09.09	10.09	11.09	16.09	17.09	18.09	19.09
Scheidegg Kurhaus	ab	06.14	07.14	08.14	09.14	10.14	11.14	16.14	17.14	18.14	19.14
Scheidegg Zentrum	ab	06.16	07.16	08.16	09.16	10.16	11.16	16.16	17.16	18.16	19.16
Scheidegg Zentrum	ab	06.17	07.17	08.17	09.17	10.17	11.17	16.17	17.17	18.17	19.17
Lindenberg ZOB	an	06.25	07.25	08.25	09.25	10.25	11.25	16.25	17.25	18.25	19.25
nach Hergatz Linie E	ab	06.30	07.30	08.30	09.30	10.30	11.30	16.30	17.30	18.30	19.30
Lindenberg ZOB	ab	06.26	07.26	08.26	09.26	10.26	11.26	16.26	17.26	18.26	19.26
Riedhirsch	ab	06.33	07.33	08.33	09.33	10.33	11.33	16.33	17.33	18.33	19.33
Röthenbach Bhf	an	06.36	07.36	08.36	09.36	10.36	11.36	16.36	17.36	18.36	19.36
nach Kempten	ab	06.41	07.41	08.41	09.41	10.41	11.41	16.41	17.41	18.41	19.41

* nur zeitweise / saisonal

G Röthenbach Bhf - Simmerberg - Weiler

Mo - Sa

Stand: 10.4.2018

		Mo - Fr						Mo - Fr				
von Kempten*	an	06.18	07.18	08.18	09.18	10.18	15.18	16.18	17.18	18.18	19.18	
von Lindau	an	06.40	07.40	08.40	09.40	10.40	15.40	16.40	17.40	18.40	19.40	
Röthenbach Bhf	ab	06.44	07.44	08.44	09.44	10.44	15.44	16.44	17.44	18.44	19.44	
Ellhofen	ab	06.48	07.48	08.48	09.48	10.48	15.48	16.48	17.48	18.48	19.48	
Simmerberg	ab	06.52	07.52	08.52	09.52	10.52	alle 60 Min.	15.52	16.52	17.52	18.52	19.52
Weiler	an	06.57	07.57	08.57	09.57	10.57	15.57	16.57	17.57	18.57	19.57	

		Mo - Fr						Mo - Fr				
Weiler	ab	06.00	07.00	08.00	09.00	10.00	11.00	16.00	17.00	18.00	19.00	
Simmerberg	ab	06.04	07.04	08.04	09.04	10.04	11.04	alle 60 Min.	16.04	17.04	18.04	19.04
Ellhofen	ab	06.08	07.08	08.08	09.08	10.08	11.08	16.08	17.08	18.08	19.08	
Röthenbach Bhf	an	06.13	07.13	08.13	09.13	10.13	11.13	16.13	17.13	18.13	19.13	
nach Lindau	ab	06.19	07.19	08.19	09.19	10.19	11.19	16.19	17.19	18.19	19.19	
nach Kempten*	ab	06.41	07.41	08.41	09.41	10.41	11.41	16.41	17.41	18.41	19.41	

* Alternative mit Linie L von/nach Oberstaufen

H Lindenberg - Scheidegg - Weiler

Mo - Sa

Stand: 10.4.2018

		<i>Mo - Fr</i>					<i>Mo - Fr</i>				
Lindenberg ZOB	<i>ab</i>	07.04	08.04	09.04	10.04	11.04	15.04	16.04	17.04	18.04	19.04
Scheidegg	<i>an</i>	07.12	08.12	09.12	10.12	11.12	15.12	16.12	17.12	18.12	19.12
Scheidegg	<i>ab</i>	07.13	08.13	09.13	10.13	11.13	15.13	16.13	17.13	18.13	19.13
Panoramahaus	<i>ab</i>	07.16	08.16	09.16	10.16	11.16	15.16	16.16	17.16	18.16	19.16
Weiler	<i>an</i>	07.28	08.28	09.28	10.28	11.28	15.28	16.28	17.28	18.28	19.28

		<i>Mo - Fr</i>					<i>Mo - Fr</i>				
Weiler	<i>ab</i>	06.31	07.31	08.31	09.31	10.31	11.31	15.31	16.31	17.31	18.31
Panoramahaus	<i>ab</i>	06.43	07.43	08.43	09.43	10.43	11.43	15.43	16.43	17.43	18.43
Scheidegg	<i>an</i>	06.46	07.46	08.46	09.46	10.46	11.46	15.46	16.46	17.46	18.46
Scheidegg	<i>ab</i>	06.47	07.47	08.47	09.47	10.47	11.47	15.47	16.47	17.47	18.47
Lindenberg ZOB	<i>an</i>	06.55	07.55	08.55	09.55	10.55	11.55	15.55	16.55	17.55	18.55

I Isny - Grünenbach - Röthenbach Bhf - Lindenberg ZOB

Mo - Fr

Stand: 10.4.2018

Isny	<i>ab</i>	06.03	08.03	10.03	12.03	14.03	16.03	18.03
Maierhöfen	<i>ab</i>	06.14	08.14	10.14	12.14	14.14	16.14	18.14
Grünenbach	<i>ab</i>	06.26	08.26	10.26	12.26	14.26	16.26	18.26
Röthenbach	<i>ab</i>	06.31	08.31	10.31	12.31	14.31	16.31	18.31
Röthenbach Bhf	<i>an</i>	06.36	08.36	10.36	12.36	14.36	16.36	18.36
<i>nach Oberstaufen</i>	<i>ab</i>	06.41	08.41	10.41	12.41	14.41	16.41	18.41
Röthenbach Bhf	<i>ab</i>	06.36	08.36	10.36	12.36	14.36	16.36	18.36
Riedhirsch	<i>ab</i>	06.39	08.39	10.39	12.39	14.39	16.39	18.39
Lindenberg ZOB	<i>an</i>	06.46	08.46	10.46	12.46	14.46	16.46	18.46
<i>nach Lindau Linie A</i>	<i>ab</i>	06.47	08.47	10.47	12.47	14.47	16.47	18.47
<i>von Lindau Linie A</i>	<i>ab</i>	07.11	09.11	11.11	13.11	15.11	17.11	19.11
Lindenberg ZOB	<i>ab</i>	07.13	09.13	11.13	13.13	15.13	17.13	19.13
Riedhirsch	<i>ab</i>	07.20	09.20	11.20	13.20	15.20	17.20	19.20
Röthenbach Bhf	<i>an</i>	07.23	09.23	11.23	13.23	15.23	17.23	19.23
<i>von Oberstaufen</i>	<i>an</i>	07.18	09.18	11.18	13.18	15.18	17.18	19.18
Röthenbach Bhf	<i>ab</i>	07.23	09.23	11.23	13.23	15.23	17.23	19.23
Röthenbach	<i>ab</i>	07.28	09.28	11.28	13.28	15.28	17.28	19.28
Grünenbach	<i>ab</i>	07.33	09.33	11.33	13.33	15.33	17.33	19.33
Maierhöfen	<i>ab</i>	07.45	09.45	11.45	13.45	15.45	17.45	19.45
Isny	<i>an</i>	07.56	09.56	11.56	13.56	15.56	17.56	19.56

L Weiler - Simmerberg - Oberstaufen / Sulzberg

Mo - Sa

Stand: 10.4.2018

		Mo - Fr							Mo - Fr					
von Scheidegg Linie H	an								14.28	15.28	16.28	17.28	18.28	
von Lindenberg Linie A	an	06.23	07.23	08.23	09.23	10.23	11.23	12.23	13.23	14.23	15.23	16.23	17.23	18.23
Weiler	ab	06.24	07.24	08.24	09.24	10.24	11.24	12.24	13.24	14.36	15.36	16.36	17.36	18.36
Simmerberg	ab	06.28	07.28	08.28	09.28	10.28	11.28	12.28	13.28	14.40	15.40	16.40	17.40	18.40
Oberreute Adler	an	06.34	07.34	08.34	09.34	10.34	11.34	12.34	13.34	14.46	15.46	16.46	17.46	18.46
Oberreute	ab			08.34		10.34		12.34		14.46		16.46		
Sulzberg	an			08.46		10.46		12.46		14.58		16.58		
Oberreute Adler	ab	06.34	07.34		09.34		11.34		13.34		15.46		17.46	18.46
Oberstaufen Bhf	an	06.46	07.46		09.46		11.46		13.46		15.58		17.58	18.58
nach Kempten	an	06.51	07.51		09.51		11.51		13.51					

		Mo - Fr							Mo - Fr					
von Kempten	an								14.08		16.08		18.08	19.08
Oberstaufen Bhf	ab	07.01	08.01		10.01		12.01		14.13		16.13		18.13	19.13
Oberreute Adler	ab	07.13	08.13		10.13		12.13		14.25		16.25		18.25	19.25
Sulzberg	ab			09.01		11.01		13.01		15.13		17.13		
Oberreute	an			09.13		11.13		13.13		15.25		17.25		
Oberreute Adler	ab	07.13	08.13	09.13	10.13	11.13	12.13	13.13	14.25	15.25	16.25	17.25	18.25	19.25
Simmerberg	ab	07.18	08.18	09.18	10.18	11.18	12.18	13.18	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30	19.30
Weiler	an	07.23	08.23	09.23	10.23	11.23	12.23	13.23	14.35	15.35	16.35	17.35	18.35	19.35
nach Lindenberg Linie A	ab	07.33	08.33	09.33	10.33	11.33	12.33	13.33	*	*	*	*	*	*
nach Scheidegg Linie H	ab	07.31	08.31	09.31	10.31	11.31	12.31	13.31						

* evtl. Umstieg an der Haltestelle Weiler Hirsch Keller

Anhang 5: Fahrplanentwürfe Sonntag**A Lindau Reutin Bhf - Hörbranz - Scheidegg - Lindenberg - Weiler**

So

Stand: 10.4.2018

<i>Lindau Insel</i>	<i>ab</i>	07.23	09.23	11.23	13.23	15.23	17.23
<i>Lindau Reutin</i>	<i>an</i>	07.26	09.26	11.26	13.26	15.26	17.26
Lindau Reutin Bhf	ab	07.33	09.33	11.33	13.33	15.33	17.33
Hörbranz	<i>an</i>	07.43	09.43	11.43	13.43	15.43	17.43
<i>von Bregenz Linie 19</i>	<i>an</i>	07.42	09.42	15.42	15.42	15.42	17.42
Hörbranz	<i>ab</i>	07.44	09.44	11.44	13.44	15.44	17.44
Scheidegg Zentrum	<i>an</i>	08.03	10.03	12.03	14.03	16.03	18.03
Scheidegg Zentrum	<i>ab</i>	08.03	10.03	12.03	14.03	16.03	18.03
Lindenberg	<i>an</i>	08.11	10.11	12.11	14.11	16.11	18.11
Lindenberg	<i>ab</i>	08.12	10.12	12.12	14.12	16.12	18.12
Weiler	an	08.23	10.23	12.23	14.23	16.23	18.23

Weiler	ab	06.33	08.33	10.33	12.33	14.33	16.33
Lindenberg	<i>an</i>	06.46	08.46	10.46	12.46	14.46	16.46
Lindenberg	<i>ab</i>	06.47	08.47	10.47	12.47	14.47	16.47
Scheidegg Zentrum	<i>an</i>	06.55	08.55	10.55	12.55	14.55	16.55
Scheidegg Zentrum	<i>ab</i>	06.55	08.55	10.55	12.55	14.55	16.55
Hörbranz	<i>an</i>	07.13	09.13	11.13	13.13	15.13	17.13
<i>nach Bregenz Linie 10</i>	<i>ab</i>	07.14	09.14	11.14	17.14	17.14	17.14
Hörbranz	<i>ab</i>	07.14	09.14	11.14	13.14	15.14	17.14
Lindau Reutin Bhf	an	07.25	09.25	11.25	13.25	15.25	17.25
<i>Lindau Reutin</i>	<i>ab</i>	07.33	09.33	11.33	13.33	15.33	17.33
<i>Lindau Insel</i>	<i>an</i>	07.36	09.36	11.36	13.36	15.36	17.36

B Lindau Reutin Bhf - Bösenreutin - Schlachters - Niederstauften - Opfenbach

So

Stand: 10.4.2018

<i>Lindau Insel</i>	<i>ab</i>	06.23	07.23	08.23	09.23		15.23	16.23	17.23	18.23
<i>Lindau Reutin</i>	<i>an</i>	06.26	07.26	08.26	09.26		15.26	16.26	17.26	18.26
Lindau Reutin Bhf	ab	07.33	08.33	09.33	10.33		15.33	16.33	17.33	18.33
Bösenreutin	<i>ab</i>	07.41	08.41	09.41	10.41		15.41	16.41	17.41	18.41
Schlachters	<i>ab</i>	07.46	08.46	09.46	10.46	<i>alle 60 Min.</i>	15.46	16.46	17.46	18.46
Niederstauften	<i>ab</i>	07.50	08.50	09.50	10.50		15.50	16.50	17.50	18.50
Opfenbach	an	07.58	08.58	09.58	10.58		15.58	16.58	17.58	18.58
Opfenbach	<i>ab</i>	07.00	08.00	09.00	10.00	11.00		16.00	17.00	18.00
Niederstauften	<i>ab</i>	07.07	08.07	09.07	10.07	11.07	<i>alle 60 Min.</i>	16.07	17.07	18.07
Schlachters	<i>ab</i>	07.11	08.11	09.11	10.11	11.11		16.11	17.11	18.11
Bösenreutin	<i>ab</i>	07.16	08.16	09.16	10.16	11.16		16.16	17.16	18.16
Lindau Reutin Bhf	an	07.25	08.25	09.25	10.25	11.25		16.25	17.25	18.25
<i>Lindau Reutin</i>	<i>ab</i>	07.33	08.33	09.33	10.33	11.33		16.33	17.33	18.33
<i>Lindau Insel</i>	<i>an</i>	07.36	08.36	09.36	10.36	11.36		16.36	17.36	18.36

E Hergatz Bhf - Heimenkirch - Lindenberg ZOB

So

Stand: 10.4.2018

<i>von Lindau</i>	<i>an</i>	<i>07.58</i>	<i>09.58</i>	<i>11.58</i>	<i>13.58</i>	<i>15.58</i>	<i>17.58</i>
<i>von Wangen</i>	<i>an</i>	<i>07.59</i>	<i>09.59</i>	<i>11.59</i>	<i>13.59</i>	<i>15.59</i>	<i>17.59</i>
Hergatz Bhf	ab	08.04	10.04	12.04	14.04	16.04	18.04
Opfenbach	<i>ab</i>	<i>08.08</i>	<i>10.08</i>	<i>12.08</i>	<i>14.08</i>	<i>16.08</i>	<i>18.08</i>
Heimenkirch Bhf	<i>ab</i>	<i>08.16</i>	<i>10.16</i>	<i>12.16</i>	<i>14.16</i>	<i>16.16</i>	<i>18.16</i>
Riedhirsch	<i>ab</i>	<i>08.20</i>	<i>10.20</i>	<i>12.20</i>	<i>14.20</i>	<i>16.20</i>	<i>18.20</i>
Lindenberg ZOB	an	08.27	10.27	12.27	14.27	16.27	18.27

Lindenberg ZOB	ab	07.30	09.30	11.30	13.30	15.30	17.30
Riedhirsch	<i>ab</i>	<i>07.37</i>	<i>09.37</i>	<i>11.37</i>	<i>13.37</i>	<i>15.37</i>	<i>17.37</i>
Heimenkirch Bhf	<i>ab</i>	<i>07.41</i>	<i>09.41</i>	<i>11.41</i>	<i>13.41</i>	<i>15.41</i>	<i>17.41</i>
Opfenbach	<i>ab</i>	<i>07.49</i>	<i>09.49</i>	<i>11.49</i>	<i>13.49</i>	<i>15.49</i>	<i>17.49</i>
Hergatz Bhf	an	07.54	09.54	11.54	13.54	15.54	17.54
<i>nach Wangen</i>	<i>ab</i>	<i>08.00</i>	<i>10.00</i>	<i>12.00</i>	<i>14.00</i>	<i>16.00</i>	<i>18.00</i>
<i>nach Lindau</i>	<i>ab</i>	<i>08.01</i>	<i>10.01</i>	<i>12.01</i>	<i>14.01</i>	<i>16.01</i>	<i>18.01</i>

F Röthenbach Bhf - Lindenberg - Scheidegg Kurhaus

So

Stand: 10.4.2018

<i>von Kempten</i>	<i>an</i>	<i>07.18</i>	<i>09.18</i>	<i>11.18</i>	<i>13.18</i>	<i>15.18</i>	<i>17.18</i>
Röthenbach Bhf	<i>ab</i>	07.23	09.23	11.23	13.23	15.23	17.23
Riedhirsch	<i>ab</i>	07.26	09.26	11.26	13.26	15.26	17.26
Lindenberg ZOB	<i>an</i>	07.33	09.33	11.33	13.33	15.33	17.33
<i>von Hergatz Linie E</i>	<i>an</i>						
Lindenberg ZOB	<i>ab</i>	07.34	09.34	11.34	13.34	15.34	17.34
Scheidegg Zentrum	<i>an</i>	07.42	09.42	11.42	13.42	15.42	17.42
Scheidegg Zentrum	<i>ab</i>	07.43	09.43	11.43	13.43	15.43	17.43
Scheidegg Kurhaus	<i>an</i>	07.45	09.45	11.45	13.45	15.45	17.45
Scheidegg Skywalk*	<i>an</i>	07.50	09.50	11.50	13.50	15.50	17.50
Scheidegg Skywalk*	<i>ab</i>	08.09	10.09	12.09	14.09	16.09	18.09
Scheidegg Kurhaus	<i>ab</i>	08.14	10.14	12.14	14.14	16.14	18.14
Scheidegg Zentrum	<i>ab</i>	08.16	10.16	12.16	14.16	16.16	18.16
Scheidegg Zentrum	<i>ab</i>	08.17	10.17	12.17	14.17	16.17	18.17
Lindenberg ZOB	<i>an</i>	08.25	10.25	12.25	14.25	16.25	18.25
<i>nach Hergatz Linie E</i>	<i>ab</i>						
Lindenberg ZOB	<i>ab</i>	08.26	10.26	12.26	14.26	16.26	18.26
Riedhirsch	<i>ab</i>	08.33	10.33	12.33	14.33	16.33	18.33
Röthenbach Bhf	<i>an</i>	08.36	10.36	12.36	14.36	16.36	18.36
<i>nach Kempten</i>	<i>ab</i>	<i>08.41</i>	<i>10.41</i>	<i>12.41</i>	<i>14.41</i>	<i>16.41</i>	<i>18.41</i>

* nur zeitweise / saisonal

Bemerkung:

60-Min.-Takt zusammen mit der Linie H zwischen Lindenberg und Scheidegg

G Röthenbach Bhf - Simmerberg - Weiler

So

Stand: 10.4.2018

<i>von Kempten*</i>	<i>an</i>	<i>08.18</i>	<i>10.18</i>	<i>12.18</i>	<i>14.18</i>	<i>16.18</i>	<i>18.18</i>
<i>von Lindau</i>	<i>an</i>	<i>08.40</i>	<i>10.40</i>	<i>12.40</i>	<i>14.40</i>	<i>16.40</i>	<i>18.40</i>
Röthenbach Bhf	ab	08.44	10.44	12.44	14.44	16.44	18.44
Ellhofen	<i>ab</i>	<i>08.48</i>	<i>10.48</i>	<i>12.48</i>	<i>14.48</i>	<i>16.48</i>	<i>18.48</i>
Simmerberg	<i>ab</i>	<i>08.52</i>	<i>10.52</i>	<i>12.52</i>	<i>14.52</i>	<i>16.52</i>	<i>18.52</i>
Weiler Bhf	an	08.57	10.57	12.57	14.57	16.57	18.57

Weiler Bhf	ab	07.00	09.00	11.00	13.00	15.00	17.00
Simmerberg	<i>ab</i>	<i>07.04</i>	<i>09.04</i>	<i>11.04</i>	<i>13.04</i>	<i>15.04</i>	<i>17.04</i>
Ellhofen	<i>ab</i>	<i>07.08</i>	<i>09.08</i>	<i>11.08</i>	<i>13.08</i>	<i>15.08</i>	<i>17.08</i>
Röthenbach Bhf	an	07.13	09.13	11.13	13.13	15.13	17.13
<i>nach Lindau</i>	<i>ab</i>	<i>07.19</i>	<i>09.19</i>	<i>11.19</i>	<i>13.19</i>	<i>15.19</i>	<i>17.19</i>
<i>nach Kempten</i>	<i>ab</i>	<i>07.41</i>	<i>09.41</i>	<i>11.41</i>	<i>13.41</i>	<i>15.41</i>	<i>17.41</i>

H Lindenberg - Scheidegg - Weiler

So

Stand: 10.4.2018

Lindenberg ZOB	<i>ab</i>	08.34	10.34	12.34	14.34	16.34	18.34
Scheidegg	<i>an</i>	08.42	10.42	12.42	14.42	16.42	18.42
Scheidegg	<i>ab</i>	08.43	10.43	12.43	14.43	16.43	18.43
Panoramahaus	<i>ab</i>	08.46	10.46	12.46	14.46	16.46	18.46
Weiler	<i>an</i>	08.58	10.58	12.58	14.58	16.58	18.58

Weiler	<i>ab</i>	09.01	11.01	13.01	15.01	17.01	19.01
Panoramahaus	<i>ab</i>	09.13	11.13	13.13	15.13	17.13	19.13
Scheidegg	<i>an</i>	09.16	11.16	13.16	15.16	17.16	19.16
Scheidegg	<i>ab</i>	09.17	11.17	13.17	15.17	17.17	19.17
Lindenberg ZOB	<i>an</i>	09.25	11.25	13.25	15.25	17.25	19.25

Bemerkung:

60-Min.-Takt zusammen mit der Linie F zwischen Lindenberg und Scheidegg

I Isny - Grünenbach - Röthenbach Bhf - Lindenberg ZOB

Sa - So

Stand: 10.4.2018

Isny	<i>ab</i>	07.03	09.03	11.03	13.03	15.03	17.03
Maierhöfen	<i>ab</i>	07.14	09.14	11.14	13.14	15.14	17.14
Grünenbach	<i>ab</i>	07.26	09.26	11.26	13.26	15.26	17.26
Röthenbach	<i>ab</i>	07.31	09.31	11.31	13.31	15.31	17.31
Röthenbach Bhf	<i>an</i>	07.36	09.36	11.36	13.36	15.36	17.36
<i>nach Oberstaufen</i>	<i>ab</i>	07.41	09.41	11.41	13.41	15.41	17.41
Röthenbach Bhf	<i>ab</i>	07.36	09.36	11.36	13.36	15.36	17.36
Riedhirsch	<i>ab</i>	07.39	09.39	11.39	13.39	15.39	17.39
Lindenberg ZOB	<i>an</i>	07.46	09.46	11.46	13.46	15.46	17.46
<i>nach Lindau Linie A</i>	<i>ab</i>						
<i>von Lindau Linie A</i>	<i>ab</i>	08.11	10.11	12.11	14.11	16.11	18.11
Lindenberg ZOB	<i>ab</i>	08.13	10.13	12.13	14.13	16.13	18.13
Riedhirsch	<i>ab</i>	08.20	10.20	12.20	14.20	16.20	18.20
Röthenbach Bhf	<i>an</i>	08.23	10.23	12.23	14.23	16.23	18.23
<i>von Oberstaufen</i>	<i>an</i>	08.18	10.18	12.18	14.18	16.18	18.18
Röthenbach Bhf	<i>ab</i>	08.23	10.23	12.23	14.23	16.23	18.23
Röthenbach	<i>ab</i>	08.28	10.28	12.28	14.28	16.28	18.28
Grünenbach	<i>ab</i>	08.33	10.33	12.33	14.33	16.33	18.33
Maierhöfen	<i>ab</i>	08.45	10.45	12.45	14.45	16.45	18.45
Isny	<i>an</i>	08.56	10.56	12.56	14.56	16.56	18.56

Sonntags kein Anschluss mit Linie A

Anhang 6: Vergleich Schulzeiten - Fahrplan

Lindau – ÖPNV-Konzept

Stand: 10.4.2018

Vergleich Schulzeiten - Fahrplan
Direktverbindungen

Korridor	Schulzeit	Fahrplan 2018										Zus. Schulk. heute	Neues Konzept 2021										Zus. Schulk. neu	Bemerkungen					
		Linie heute	7.00	7.30	8.00	12.30	13.00	15.00	15.30	17.00	17.30		Linie neu	7.00	7.30	8.00	12.30	13.00	13.30	15.00	15.30	17.00			17.30				
	Schulzentrum Lindau (Berliner Platz)			7.55		12.55		15.20		17.00				7.55		12.55		15.20		17.00									
	Weiler - Lindenberg - Scheidegg - Hörbranz <i>Separate Schulkurse</i>	18	7.29			13.04								A	7.25								13.33		15.33		17.33	1	S: Nur für Lindenberg Evtl. zusätzlicher "passender" Morgenkurs?
	Opfenbach - Schlachters - Bösenreutin <i>Separate Schulkurse</i>	18	7.29					16.22						B	7.25								13.33		15.33		17.33		
	Schlachters <i>Separate Schulkurse</i>	17				13.09		15.22		17.17				B	7.25								13.33		15.33		17.33	1	Evtl. zusätzlicher "passender" Morgenkurs?
	Wangen - Oberreitnau (- Stadtbuss ZUP) <i>Separate Schulkurse</i>	19 / 3		7.37		13.10				17.10				C / 3	7.37							13.10				17.10		Linie 19 unverändert als Linie C	
	Nonnenhorn / Wasserburg <i>Separate Schulkurse (Nonnenhorn)</i>	21		7.30		13.03		15.28		17.10				D	7.25							13.03			15.33		17.33	2	Zwei Lücken vormittag und nachmittags S: unverändert wie heute
	Zusätzliche Schulkurse Lindau		1	1		1									1							3						4	

Korridor	Schulzeit	Fahrplan 2018										Zus. Schulk. heute	Neues Konzept 2021										Zus. Schulk. neu	Bemerkungen							
		Linie heute	7.00	7.30	8.00	12.30	13.00	13.30	15.00	15.30	17.00		17.30	Linie neu	7.00	7.30	8.00	12.30	13.00	13.30	15.00	15.30			17.00	17.30					
	Schulzentrum Lindenberg (ZOB)			8.00		13.00		15.20		17.00				8.00		13.00		15.20		17.00											
	Hergatz - Opfenbach - Heimenkirch <i>Separate Schulkurse</i>	13		7.47				13.52		15.52				E	7.27								13.30		15.30		17.30	1			
	<i>Separate Schulkurse via Ratzenberg</i>					13.20				15.30													13.15					1			
	Weienried - Scheidegg (heute Landbus)													A	7.11								13.47		15.47		17.47		Alternative mit Linien F bzw. H Durch Verlängerung Linie F: noch zu klären		
	Scheffau - Scheidegg	16		7.51		13.05				17.15															15.34		17.19				
	Kurhaus - Scheidegg <i>Separate Schulkurse</i>	11						15.25		17.25				F	7.25							13.04		13.34		15.34		17.19	3	S heute: via Schulzentrum Verstärkerkurse wie heute S heute: via Schulzentrum	
	Panoramahaus - Scheidegg <i>Separate Schulkurse</i>	13		7.51		13.00				15.51		17.51										13.04				15.34		17.19			
	Röthenbach Bhf <i>Separate Schulkurse</i>	11		7.49		13.00																						1			
	Röthenbach Bhf <i>Separate Schulkurse</i>	11		7.25		13.27		15.30		17.25																		1	Kurs um 15.30h: 5 Min. später als Takt Siehe übernächste Zeile		
	Weiler - Simmerberg - Röthenbach Bhf <i>Separate Schulkurse</i>	12		7.46										G / F	7.33							13.26		15.26		17.26		3	Nachmittagskurs an S heute: Abfahrt um 15.30h		
	Weiler - Alpenstrasse <i>Separate Schulkurse</i>	12		7.46		13.05		15.30		17.12				A	7.48							13.11			15.34		16.12	17.12	1		
	Weiler - Börserscheidegg - Panoramahaus <i>Separate Schulkurse</i>					13.05		15.30		17.12				H	7.55							13.04				15.32		16.04	17.04	1	Siehe Linie F Kurhaus - Scheidegg *: Regelkurs um 5 Min. verschieben?
	Isny - Grünenbach - Röthenbach <i>Separate Schulkurse</i>	732				13.00		15.28						I								13.13				15.34		*	1		
	(Oberstaufer -) Oberreute - Weiler <i>Separate Schulkurse</i>	18												L / A	7.46							13.12				15.28		17.13	2	Morgenkurs als Verdichtung des 2h-Takts	
	Zusätzliche Schulkurse Lindenberg		1			4		2		2					4							3		1	3		1		12		

Linie mit Taktfahrplan

13.12 Schulzeit ideal mit Taktkurs abgedeckt: Wartezeit 10 - 15 Min.
 13.20 Wartezeit mit Taktkurs akzeptabel (16 - 30 Min.)
 13.35 Wartezeit mit Taktkurs über 30 Min.
 15.26 Vermutlich knappe Übergangszeit

15.30 Nur während der Schulzeiten
 15.30 Separater Schulkurs, ideal auf Schulzeiten ausgelegt

Anhang 7: Fahrzeiten

Landkreis Lindau - ÖPNV-Konzept
18.12.2017/SO

Fahrzeitentabelle

Linie	Fahrroute	Länge Google km	Fahrzeit Google Min.	Fahrzeit Bus heute Min.	Bus neu	V Beförd. km/h
Ab Lindau Berliner Platz nach						
Scheidegg						
12	- via Hörbranz - Bad Diezlings - Weienried (Landbus L. 12)	16.6		28.5		34.9
	- via Hörbranz - Weienried	15.5			30	31.0
Lindenberg ZOB						
A	- via Hörbranz - Weienried - Scheidegg	19.6	31		38	30.9
	- via Bösenreutin - B308 - Scheidegg (Stichfahrt)	22.9	32		40	34.4
	- via Rickenbach - Bösenreutin - B308 - Heimenkirch	27.2	35		42	38.9
	- via Rickenbach - Bösenreutin - B308 - Opfenbach	21.9	28		35	37.5
Opfenbach						
B	- via Rickenbach - Bösenreutin - B308 - Schlachters	15.9	22		25	38.2
Wangen Bhf						
C	- ab Oberreitnau Wendeplatz	18.0		27	27	40.0
	- ab Berliner Platz					
Wasserburg Bhf						
	- ab Lindau ZUP (Anheggerstrasse) via Bodolz			12		
	- Schlaufe Selmnuu			15		
D	- ab Berliner Platz via Bodolz	7.1		16.5	17	25.1
Ab Lindenberg ZOB nach						
Scheidegg						
11/13	- Zentrum direkt	4.2	6	7.5	8	31.5
11/13	- über Westpark			12		
H	Weiler, via Scheidegg und Panoramahaus	11.2			24	28.0
Weiler Bhf						
A	- via Lindauerstrasse (Nord)	7.1	9	11.5	12	35.5
	- via Börserscheidegg	5.8	9		10	34.8
Ab Hergatz Bhf nach						
Lindenberg ZOB						
	- direkt über Ratzenberg	8.7	11		12	43.5
E	- via Heimenkirch - Riedhirsch	14.1	17	21.5	23.5	36.0
Ab Röthenbach Bhf nach						
Lindenberg ZOB						
11	- via Grossholzerstrasse (Nord)	6.4	8	10	10	38.4
	- via Alpenstrasse	7.2	8			
Scheidegg						
F	- via Grossholzerstrasse (Nord) bis Zentrum	10.6	14		19	33.5
F	- via Grossholzerstrasse bis Kurhaus	11.4			22	31.1
Weiler Bhf						
	- direkt	6.4	7			
12/G	- via Simmerberg	6.7	10	12.5	13	30.9
Isny Busbahnhof						
I	- via Röthenbach - Grünenbach - Riedholz (Gh. Adler) - Maierhöfen	18.6	31	33	33	33.8
	- via Röthenbach - Grünenbach - Maierhöfen - Grünenbach	15.7	21	26	28	33.6
K	- via Gestratz	13.5	16			
Ab Weiler nach						
L	Oberstaufen	15			22	40.9
	Sulzberg	11.5			22	31.4

metron

**Stahlrain 2
Postfach**

**5201 Brugg
Schweiz**

**info@metron.ch
www.metron.ch**

**T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00**