

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



– Endbericht –

Dezember 2011

Münchner Verkehrs- und
Tarifverbund GmbH (MVV)
MVV Consulting

Thierschstr. 2
80538 München

Inhaltsverzeichnis

1 Zielvorgaben

1.1 Anlass und Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplanes	S. 1
1.2 Vorgehen bei der Erstellung	S. 2
1.3 Finanzielle Rahmenbedingungen	S. 4

2 Rahmenbedingungen des ÖPNV

2.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung	S. 5
2.2 Siedlungsstruktur und soziodemographische Daten	S. 8
2.2.1 Einwohner	S. 8
2.2.2 Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte und Gewerbe	S. 11
2.2.3 Schulen und Schüler	S. 13
2.2.4 Freizeit- und Tourismuseinrichtungen	S. 16
2.2.5 Versorgungseinrichtungen und soziale Einrichtungen	S. 18
2.2.6 Tourismus	S. 19
2.2.7 Zusammenfassung wichtiger Rahmenbedingungen f. d. ÖPNV	S. 21
2.3 Verkehrsstrukturelle Rahmenbedingungen	S. 22
2.3.1 Individualverkehr	S. 22
2.3.2 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	S. 25
2.4 Verkehrsnachfrage - Pendleraufkommen	S. 28

3	ÖPNV-Angebot zum Analysezeitpunkt	
3.1	Angebot	S. 30
3.1.1	Linienverkehr gemäß § 42 PBefG	S. 30
3.1.2	Linienverkehr gemäß § 43 PBefG	S. 34
3.1.3	Freigestellter Schülerverkehr	S. 34
3.2	Nutzung	S. 35
3.2.1	Fahrgäste an Werktagen	S. 35
3.2.2	Fahrgäste an Wochenenden	S. 36
3.3	Schwachstellenanalyse	S. 37
3.3.1	Räumliche Erschließung der Ortsteile ab 200 Einwohner	S. 37
3.3.2	Zeitliche Erschließung der Ortsteile ab 200 Einwohner	S. 38
3.3.3	Erreichbarkeit von übergeordneten Orten	S. 39
3.3.4	Erreichbarkeit von weiterführenden Schulen	S. 45
3.3.5	Erreichbarkeit von Freizeitzielen	S. 47
3.3.6	Netz- und Fahrplanabstimmung	S. 48
3.3.7	Merkbarkeit des Angebots (Takt, Eindeutigkeit Linienweg)	S. 51
3.3.8	Tarifsituation	S. 52
3.4	Externe Anregungen und Wünsche	S. 53
3.4.1	Workshop Unterer Landkreis	S. 53
3.4.2	Workshop Oberer Landkreis	S. 54
3.4.3	Ergebnisse der Online-Befragung	S. 54

3.5 Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse	S. 55
3.5.1 Räumliche Verfügbarkeit	S. 55
3.5.2 Zeitliche Verfügbarkeit	S. 55
3.5.3 Erreichbarkeit übergeordneter Orte	S. 55
3.5.4 Erreichbarkeit der Schulen	S. 56
3.5.5 Erreichbarkeit von Freizeitzielen	S. 56
3.5.6 Anschlüsse	S. 56
3.5.7 Merkbarkeit des Angebots	S. 57
3.5.8 Tarifsituation	S. 57
4 Rahmenkonzeption	
4.1 Allgemeine Zielsetzungen	S. 58
4.2 Angebotskonzept Landkreis Lindau (Bodensee)	S. 58
4.3 Einzelziele für die ÖPNV-Erschließung	S. 62
4.4 Beschluss der Rahmenkonzeption	S. 63
5 EU-Verordnung	S. 64

6 Maßnahmenpakete

6.1 Maßnahmenpaket Planungsbereich unterer Landkreis	S. 67
6.1.1 Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen	S. 67
6.1.2 Mittel- bis langfristige Maßnahmen	S. 73
6.1.3 Weitere Maßnahmenvorschläge	S. 75
6.2 Maßnahmenpaket Planungsbereich oberer Landkreis	S. 80
6.2.1 Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen	S. 80
6.2.2 Mittel- bis Langfristige Maßnahmen	S. 91
6.2.3 Weitere Maßnahmenvorschläge	S. 92

7 Maßnahmenpakete Begleitende Maßnahmen

7.1 Vereinheitlichung der Tarife	S. 95
7.2 Infrastruktur (Busse und Haltestellen)	S. 96
7.2.1 Fahrzeugausstattung	S. 96
7.2.2 Haltestellenausstattung	S. 97
7.3 Qualitätsstandards	S. 99
7.4 Barrierefreiheit	S. 99
7.5 Verbesserung der landkreisspezifischen ÖPNV Information	S. 101
7.5.1 ÖPNV-Information im Internet	S. 101
7.5.2 Einführung von Verbindungsfahrplänen	S. 103
7.5.3 Verbesserung d. Lesbarkeit u. Verständlichkeit v. Fahrplänen	S. 104
7.5.4 Kommunikation der Anmeldeverfahren bei Bedarfsverkehren	S. 105

8 Maßnahmen im SPNV (aus Sicht des Landkreises)	S. 106
--	--------

Anhang

1 Zielvorgaben

1.1 Anlass und Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplanes

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG, Art. 12) gibt den **Aufgabenträgern** die Möglichkeit, für ihr Gebiet einen Nahverkehrsplan aufzustellen.

Der Nahverkehrsplan soll Ziele und Konzeption des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs beinhalten und hat mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, der Städteplanung und den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit überein zustimmen.

Darüber hinaus gibt das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Aufgabenträgern die Möglichkeit, mit Hilfe des Nahverkehrsplanes auf die Genehmigung von Linienverkehren durch die Bezirksregierungen als **Genehmigungsbehörde** Einfluss zu nehmen.

Gemäß PBefG § 8, Abs. 3 entsteht somit zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörde eine so genannte „Dreiecksbeziehung“.

- Der Aufgabenträger stellt den Nahverkehrsplan auf und beschließt diesen.
- Die Verkehrsunternehmen wirken bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes mit, wobei der beschlossene Nahverkehrsplan nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führen darf.
- Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs und ist von der Genehmigungsbehörde bei der Vergabe von Konzessionen zu berücksichtigen.

Somit stellt der Nahverkehrsplan ein hilfreiches Instrumentarium für die weitere Entwicklung des ÖPNV in den Landkreisen dar. Einerseits werden Zielvorstellungen und Standards definiert. Andererseits wird bei der Erstellung das Linien- und Leistungsangebot dahingehend untersucht, ob es Schwachstellen z.B. bezüglich Angebot, Nachfrage, Betriebsdurchführung bzw. Wirtschaftlichkeit aufweist.

Der Gültigkeitsbereich des vorliegenden Nahverkehrsplans umfasst das Gebiet des Landkreises Lindau (Bodensee) ohne die Große Kreisstadt Lindau (Bodensee). Diese stellt einen eigenen Nahverkehrsplan für das Stadtgebiet auf.

1.2 Vorgehen bei der Erstellung

Das Vorgehen bei der Nahverkehrsplanung beinhaltet:

- die Analyse der Rahmenbedingungen, Planungen und Entwicklungen
- die Erfassung und Analyse des vorhandenen Verkehrsangebots
- die Entwicklung von Zielen für den ÖPNV
- die Ausarbeitung von Maßnahmen zur bestmöglichen Gestaltung des ÖPNV-Angebots

Die Richtschnur der Ausarbeitung stellt eine finanzierbare Angebotsplanung dar, die auf die Wünsche der Betroffenen eingeht und bei der gegenwärtigen Finanzknappheit den Analyse- und Prognoseaufwand minimiert.

Während des Planungsprozesses wurden insgesamt vier projektbegleitende Arbeitskreise mit folgenden ständigen Mitgliedern durchgeführt:

- Landkreis Lindau (Bodensee)
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH, Bereich Consulting

Zu den Workshops wurden jeweils Vertreter der

- Gemeinden
- Schulen
- Verkehrsunternehmen und
- Interessenverbände (Senioren- und Behindertenbeauftragte)

eingeladen.

An den Workshops nahm der Behindertenbeauftragte teil, um die **Belange der Mobilitätseingeschränkten** gemäß dem Behindertengleichstellungsgesetz in die Planungen einbeziehen zu können.

Zu Beginn der Arbeiten wurden zwei Workshops für folgende Planungsbereiche durchgeführt:

Planungsbereich 1: Unterer Landkreis mit den Gemeinden Bodolz, Hergensweiler, Nonnenhorn, Sigmarzell, Wasserburg (Bodensee), Weißensberg und der Großen Kreisstadt Lindau (Bodensee)

Planungsbereich 2: Oberer Landkreis mit der Stadt Lindenberg im Allgäu, den Märkten Heimenkirch, Scheidegg und Weiler-Simmerberg sowie den Gemeinden Gestratz, Grünenbach, Hergatz, Maierhöfen, Oberreute, Opfenbach, Röthenbach (Allgäu) und Stiefenhofen.

In diesen Workshops wurden Ablauf, Grundsätze und generelle Inhalte der Nahverkehrsplanung behandelt und Anregungen sowie Kritikpunkte diskutiert.

In einer zweiten Runde nach Ausarbeitung der Maßnahmenvorschläge für die beiden Planungsbereiche wurden ausgewählte Ergebnisse der Struktur- und Schwachstellenanalyse sowie die entwickelten Maßnahmen in zwei weiteren Workshops vorgestellt.

Außerdem werden die Planungen insbesondere auf Fahrplankonzepte im Schienenpersonennahverkehr (BEG, Gespräch am 01.04.2011) und auf die Nahverkehrspläne benachbarter Landkreise abgestimmt. Zwischen den Nahverkehrsplänen des Bodenseekreises, des Landkreises Ravensburg sowie des Nahverkehrsplans für den Nahverkehrsraum Oberallgäu/Kempton und dem vorliegenden Nahverkehrsplan für den Landkreis Lindau (Bodensee) ergeben sich allgemein keine Divergenzen. Während der Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu/Kempton eine Einbeziehung des Landkreises Lindau (Bodensee) in einen möglichen neuen „Allgäu-Verbund“ anstrebt, befürworten die Nahverkehrspläne für den Bodenseekreis und den Landkreis Ravensburg eine Erweiterung des Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbunds (bodo) auf den Landkreis Lindau (Bodensee) bzw. eine entsprechende Kooperation des Landkreises mit dem bodo.

Der Nahverkehrsplan der Großen Kreisstadt Lindau (Bodensee) lag zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Nahverkehrsplans des Landkreises noch nicht vor. Über die Beteiligung der Stadt Lindau in den projektbegleitenden Workshops hinaus, wurde mit der Stadtverkehr Lindau (B) GmbH ein separates Abstimmungsgespräch durchgeführt (27.06.2011).

Für die Phase der politischen Willensbildung war es die Aufgabe von MVV Consulting, zunächst die Bestandserfassung durchzuführen, daraus die Schwachstellenanalyse abzuleiten und dem Auftraggeber einen Vorschlag für die Definition der künftigen ÖPNV-Struktur zu unterbreiten.

1.3 Finanzielle Rahmenbedingungen

Die Finanzierung der Verkehrsleistungen im Landkreis erfolgt durch staatliche ÖPNV-Zuweisungen nach Artikel 27 BayÖPNVG und durch Eigenmittel. Im Jahr 2010 betrug der Zuschussbedarf zur Defizitabdeckung der Betriebskosten des ÖPNV im Landkreis Lindau (Bodensee) 544.000 Euro.

Die geplanten Investitionsmaßnahmen für den ÖPNV im Landkreis für 2012 – 2016 sind im Detail in **Anhang 1** dargestellt.

2 Rahmenbedingungen des ÖPNV

2.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Der Landkreis Lindau (Bodensee) liegt im Westen der Planungsregion 16. Im Norden grenzt das Kreisgebiet an Baden-Württemberg, im Süden an das österreichische Bundesland Vorarlberg. Nachbarlandkreise des Landkreises Lindau (Bodensee) sind in Baden-Württemberg der Bodenseekreis sowie der Landkreis Ravensburg sowie im Osten in Bayern der Landkreis Oberallgäu im Regierungsbezirk Schwaben. Im Südwesten grenzt der Landkreis auf einer Länge von 14 Kilometern an den Bodensee.

Im *Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2006* werden die Gemeinden des Landkreises Lindau (Bodensee) in zwei Gebietskategorien eingestuft. Die Große Kreisstadt Lindau sowie die Gemeinden Bodolz, Hergensweiler, Nonnenhorn, Sigmarszell, Wasserburg (Bodensee) und Weißensberg sind im LEP als allgemeiner ländlicher Raum ausgewiesen. Die Gebietskörperschaften im Westallgäu, im Einzelnen die Stadt Lindenberg, die Märkte Heimenkirch, Scheidegg und Weiler-Simmerberg sowie die Gemeinden Gestratz, Grünenbach, Hergatz, Maierhöfen, Oberreute, Opfenbach, Röthenbach (Allgäu) und Stiefenhofen sind der Kategorie „Ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll“ zugeordnet. Die Märkte Scheidegg und Weiler-Simmerberg sowie die Gemeinde Oberreute zählen zusätzlich zum Alpengebiet (**Abbildung 2.1**).

Das zentralörtliche System des Landkreises wird von den Mittelzentren Lindau (Bodensee) und Lindenberg im Allgäu dominiert. Als Unterzentrum ist lediglich der Markt Weiler-Simmerberg ausgewiesen. Der Regionalplan der Planungsregion 16 bestimmt darüber hinaus die Märkte Heimenkirch und Scheidegg sowie die Gemeinden Röthenbach (Allgäu), Sigmarszell und Wasserburg (Bodensee) als Kleinzentren (zentrale Orte der untersten Stufe). Die Stadt Lindenberg sowie die Gemeinden Röthenbach (Allgäu) und Sigmarszell werden als bevorzugt zu entwickelnde zentrale Orte betrachtet. Entsprechend dem Regionalplan sollen in den Kleinzentren Röthenbach (Allgäu) und Sigmarszell „die noch fehlenden zentralen Einrichtungen geschaffen werden“ sowie „das Angebot an nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsplätzen und die Einzelhandelszentralität verbessert werden“ (*Regionalplan der Planungsregion Allgäu, 2007*).

Entsprechend dem Regionalplan sind die Gemeinden folgenden Nahbereichen zugeordnet:

- Gestratz, Grünenbach und Maierhöfen dem Nahbereich von **Röthenbach (Allgäu)**
- Oberreute und Stiefenhofen dem Nahbereich von **Weiler-Simmerberg**
- Hergatz und Opfenbach dem Nahbereich von **Heimenkirch**
- Hergensweiler und Weißensberg dem Nahbereich von **Sigmarszell**
- Bodolz und Nonnenhorn dem Nahbereich von **Wasserburg (Bodensee)**

Die Nahbereiche der übrigen zentralen Orte beschränken sich auf die jeweilige Gebietskörperschaft selbst. In **Abbildung 2.1** ist die Zuordnung zu Nahbereichen durch Pfeile symbolisiert. Die Mittelbereiche der beiden Mittelzentren sind wie folgt festgelegt: Der Großen Kreisstadt Lindau sind die Gemeinden Bodolz, Hergensweiler, Nonnenhorn, Wasserburg (Bodensee) und Weißensberg zugeordnet, der Stadt Lindenberg im Allgäu die übrigen Gebietskörperschaften.

Außerhalb des Landkreises sind für Teile des Kreisgebiets in Bayern überdies das Unterzentrum Oberstaufen, das Mittelzentrum Immenstadt im Allgäu – Sonthofen sowie das Oberzentrum Kempten (Allgäu) von Bedeutung. In besonderem Maße gilt dies auch in Baden-Württemberg für das Oberzentrum Friedrichshafen (mit Ravensburg/Weingarten) aber auch für das Mittelzentrum Wangen und das Unterzentrum Isny sowie für die Oberzentren Bregenz, Dornbirn und Feldkirch in Vorarlberg.

Nach LEP und Regionalplan wird der Landkreis von drei überregionalen Entwicklungsachsen durchquert. Eine Entwicklungsachse verläuft entlang der Bundesautobahn A 96 Richtung Memmingen und berührt nur einen kleinen Teil des Kreisgebiets. Die zweite Entwicklungsachse führt entlang des Bodensees Richtung Friedrichshafen in Baden-Württemberg und Bregenz in Vorarlberg. Weitgehend dem Verlauf der Bundesstraße 308 folgt die dritte Entwicklungsachse, die von Lindau über Lindenberg und Weiler-Simmerberg nach Oberstaufen und weiter Richtung Immenstadt im Allgäu führt und große Teile des Kreisgebiets berührt.

Ziele und Grundsätze des Regionalplans der Region Allgäu (16)**(Datum des Inkrafttretens: 10. Januar 2007)****Teil B IV „Technische Infrastruktur“ (Auszug)****1 Verkehr****1.1 Öffentlicher Personennahverkehr**

- (Z) Der flächendeckende öffentliche Personennahverkehr soll in allen Nahverkehrsräumen insbesondere im Hinblick auf Taktverkehre und abgestimmte Anschlüsse ausgebaut werden. Dabei sollen vor allem die Verbindungen zwischen den Gemeinden der Verflechtungsbereiche und den zentralen Orten - insbesondere zum Oberzentrum Kempten (Allgäu) und zum möglichen Oberzentrum Kaufbeuren sowie zu den zentralen Orten der Nachbarregionen - verbessert werden.
- (Z) Der vorhandene Schienenverkehr soll mit dem sonstigen Personennahverkehr zu einem integrierten Verkehrsangebot zusammengeführt werden

1.3 Schienenverkehr

- 1.3.1** (Z) Die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs in der Region soll vor allem durch den Einsatz von Zügen mit Neigetechnik gesteigert werden. Dazu sollen folgende Strecken entsprechend ausgebaut werden:
- (München -) Buchloe - Kaufbeuren - Kempten (Allgäu) - Lindau (Bodensee),
 - (Ulm -) Kempten (Allgäu) - Immenstadt i. Allgäu - Oberstdorf,
 - (Augsburg) - Buchloe,
 - Biessenhofen - Marktoberdorf - Füssen
- 1.3.2** (Z) Die Region soll noch besser an das IC- und ICE-Netz der Deutschen Bahn AG über die Knoten Ulm, Augsburg, Lindau (Bodensee) und München angebunden werden.
- (Z) Insbesondere soll auf eine direkte ICE-Verbindung von Ulm nach Kempten, abzweigend von der Transversale (Paris) - Stuttgart - Ulm - München - (Budapest), hingewirkt werden.
- (Z) Fernzüge auf der Verbindung München - Lindau (Bodensee) sollen auch über Kempten (Allgäu) geführt werden. Eine gute Schienenanbindung der Region an die Flughäfen München und Memmingerberg soll gewährleistet werden.
- (Z) Die Schienenverbindung (München) - Buchloe - (Memmingen) - Lindau (Bodensee) - (Schweiz/ Italien) soll leistungsgerecht ausgebaut werden.
- 1.3.3** (G) Die Erhaltung und der Ausbau des Personen- und Güterverkehrs einschließlich des bestehenden Schienennetzes und der sonstigen Bahninfrastruktur ist auf allen gegenwärtig in Betrieb befindlichen Strecken innerhalb der Region mit Nachdruck anzustreben. Bei nachgewiesenem Bedarf sollten bereits aufgelassene Bahnhaltstellen wieder in Betrieb genommen werden.
- 1.3.4** (Z) Die Außerfernbahn Kempten (Allgäu) - Pfronten - Reutte - Garmisch soll erhalten und in ihrer Leistungsfähigkeit ausgebaut werden.
- 1.3.5** (Z) Die Strecke Lindau (Bodensee) - Friedrichshafen soll leistungsgerecht ausgebaut werden.

2.2 Siedlungsstruktur und soziodemographische Daten

Das Landkreisgebiet (rund 323 km²) wird für die weitergehende Analyse in Verkehrszellen unterteilt. Die Abgrenzung dieser Verkehrszellen orientiert sich an den 19 Gemeinden des Landkreises, da diese einerseits homogene Räume darstellen und andererseits einheitliche Datengrundlagen existieren.

2.2.1 Einwohner

Im Jahr 2010 zählte der Landkreis Lindau etwa 80.000 Einwohner. Bei einer Fläche von 323 km² entspricht dies einer durchschnittlichen Einwohnerdichte von 248 Einwohnern je km², die deutlich über dem bayerischen Durchschnitt von 177 Einwohnern je km² liegt.

Die gemeindespezifische Betrachtung der Einwohnerzahlen und -dichten (**Abbildungen 2.2 und 2.3**) zeigt eine deutliche Konzentration der Bevölkerung im Westen und in der Mitte des Landkreises. So wohnen in der Großen Kreisstadt Lindau (24.772 Einwohner) und in der Stadt Lindenberg i. Allgäu (11.102 Einwohner) 45 % der Landkreisbevölkerung. Aufgrund der verdichteten Bebauung sind im Westen und in der Mitte des Landkreises auch die höchsten Einwohnerdichten zu registrieren. Spitzenreiter ist hier die Gemeinde Bodolz (1049 EW/km²) gefolgt von Lindenberg i. Allgäu (937 EW/km²), Nonnenhorn (844 EW/km²), Lindau (750 EW/km²) und Wasserburg (549 EW/km²).

Die übrigen Gemeinden des Landkreises besitzen zwischen 1187 (Gestratz) und 6508 Einwohnern (Markt Weiler-Simmerberg). Im Allgemeinen nimmt die Einwohnerdichte dabei von Westen nach Osten ab.

Gegenüber dem Jahr 2000 verzeichnen alle Kommunen mit Ausnahme der Stadt Lindenberg im Allgäu sowie der Gemeinde Röthenbach (Allgäu) Bevölkerungszuwächse. Besonders deutlich sind diese mit einer Zunahme von 10 % und mehr in den Gemeinden Grünenbach, Nonnenhorn, Oberreute und Wasserburg (Bodensee). Die höchsten absoluten Zuwächse weisen die Stadt Lindau (Bodensee) mit rund 900 Personen sowie Wasserburg (Bodensee) mit rund 450 Personen auf. Die Gesamteinwohnerzahl des Landkreises stieg gegenüber dem Jahr 2000 um 2663 Personen.

Für die voraussichtliche Einwohnerentwicklung bis 2020 werden weitere Bevölkerungszuwächse erwartet. Die „Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2029“ des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung erwartet für das Jahr 2020 ein Bevölkerungswachstum von rund 3 % auf etwa 82.500 Einwohner im Landkreis Lindau (Bodensee).

Tabelle 2.1 und **Abbildung 2.4** zeigen diesbezüglich die Entwicklung und die Prognose der Einwohnerzahlen für die einzelnen Landkreisgemeinden. Die prozentualen Werte der Prognosen beziehen sich auf den Einwohnerstand 2010.

	2000	2010	Prognose 2020	Prozentual zu 2010
Landkreis Lindau (B)	77106	79769	82500	3,4
Bodolz	3005	3177	3500	10,2
Gestratz	1171	1187	-	-
Grünenbach	1284	1445	leichte Erhöhung	-
Heimenkirch	3573	3644	-	-
Hergensweiler	1680	1759	leichte Erhöhung	-
Lindau (Bodensee)	23874	24772	25420	2,6
Lindenberg i. Allgäu	11505	11102	10830	-3,2
Maierhöfen	1489	1586	-	-
Nonnenhorn	1503	1663	1800	8,2
Oberreute	1492	1641	1700	3,6
Opfenbach	2202	2312	2400 - 2500	3,8 - 8,1
Röthenbach (Allgäu)	1701	1694	Stagnation	-
Scheidegg	4104	4255	4350	2,2
Sigmarszell	2544	2768	leichte Erhöhung	-
Stiefenhofen	1724	1788	1800	0,7
Wasserburg (Bodensee)	3029	3480	4000	14,9
Weiler-Simmerberg	6418	6508	6670	2,5
Weißensberg	2544	2679	leichte Erhöhung	-
Hergatz	2264	2309	2600	12,6

Tab. 2.1: Entwicklung und Prognose der Einwohnerzahlen in den Gemeinden des Landkreises Lindau (B)

Datenquelle der Einwohnerzahlen 2000 und 2010: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Stand: 31.12.2010)

Datenquelle der Prognosen: Angaben der Gemeinden, Werte in blauer Schrift: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2029

Die Gemeinden im Landkreis Lindau gehen bei ihren Prognosen für die Einwohnerzahlen im Jahr 2020 fast durchwegs von einer positiven Einwohnerentwicklung aus. Für die Städte und Gemeinden mit über 5.000 Einwohnern konnten die Daten der „Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2029“ des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung herangezogen werden. Die stärkste Bevölkerungszunahme bis 2020 wird in der Gemeinde Wasserburg (Bodensee) mit 14,9 % erwartet, relativ geringe Zuwachsraten hingegen unter anderem in Lindau, Scheidegg und Weiler-Simmerberg. Für die Stadt Lindenberg wird ein leichter Rückgang der Einwohnerzahl prognostiziert.

Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

Die **Abbildungen 2.5 und 2.6** stellen die Anteile der unter 18-Jährigen sowie der über 65-Jährigen an der Bevölkerung der Gemeinden des Landkreises Lindau (Bodensee) dar. Die höchsten Anteile unter 18-Jähriger weisen die Gemeinden Gestratz, Grünenbach und Stiefenhofen auf, in denen nahezu jeder vierte Einwohner unter 18 Jahre alt ist. Allgemein ist der Anteil dieser Altersgruppe im Westallgäu höher als in den Gemeinden am Bodensee. Diese zeichnen sich ebenso wie Lindenberg im Allgäu und Scheidegg im Gegenzug durch hohe Anteile der über 65-Jährigen aus, während diese Altersgruppe in den Gemeinden Grünenbach, Hergensweiler, Sigmarszell und Stiefenhofen unterdurchschnittlich vertreten ist.

Diagramm 2.1 stellt die Entwicklung und Prognose der Bevölkerungsstruktur bis 2020 auf Grundlage der Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung dar.

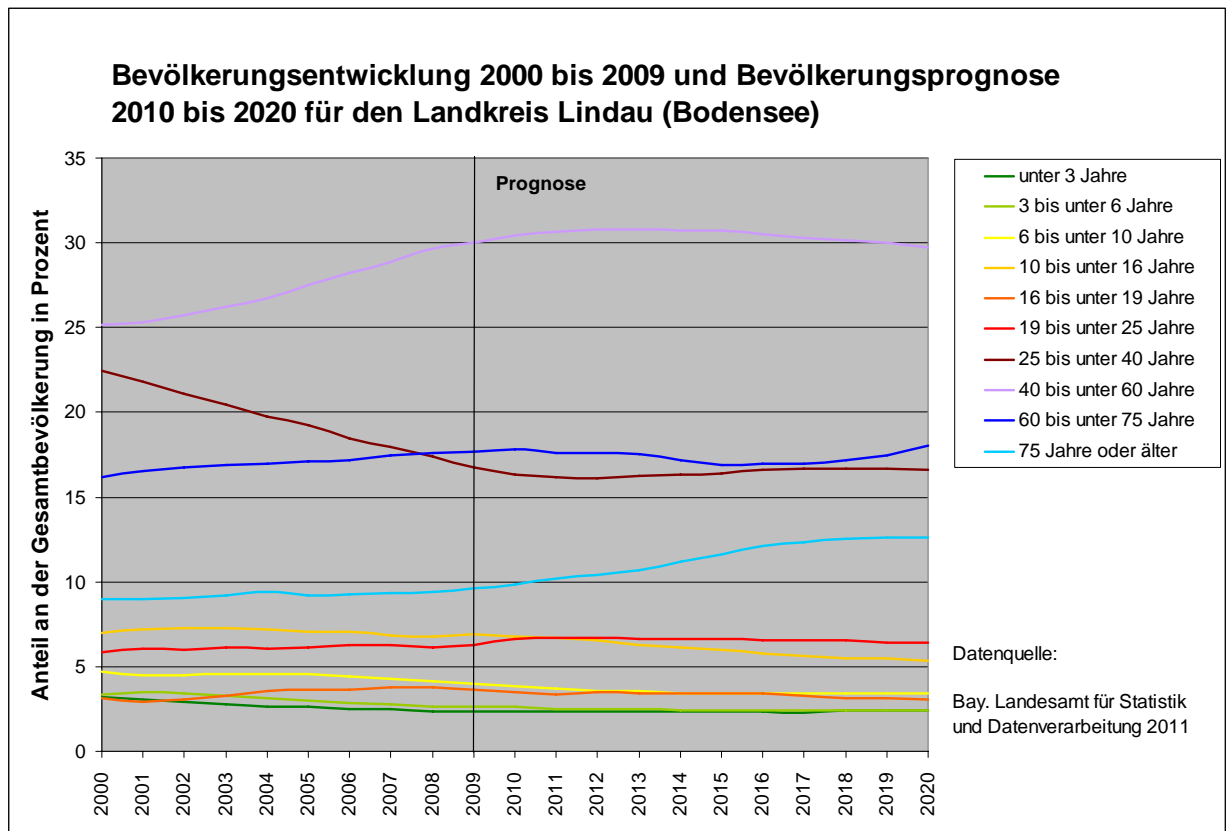


Diagramm 2.1: Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2009 und Bevölkerungsprognose 2010 bis 2020 für den Landkreis Lindau (Bodensee) nach Altersgruppen

Seit dem Jahr 2000 ist beim Anteil der Altersgruppe von 25 bis unter 40 Jahren bereits ein deutlicher Rückgang zu erkennen, während im gleichen Zeitraum der Anteil der Altersgruppe von 40 bis unter 60 Jahren zunahm. Während für diese Altersgruppen keine größeren Veränderungen des Anteils an der Gesamtbevölkerung bis 2020 vorhergesagt werden, geht die Prognose von einer markanten Zunahme des Anteils der über 75-Jährigen sowie Rückgängen des Anteils der Altersgruppen unter 19 Jahren aus.

Planungen für neue Wohngebiete:

Größere neue Wohngebiete für insgesamt rund 1.000 Einwohner sind mittel- bis langfristig in der Stadt Lindau mit dem Schwerpunkt Reutin geplant. In Lindenberg im Allgäu sind Wohngebiete im Umfang von etwa 55.000 Quadratmetern in Planung (größtenteils mittel- bis langfristig). In der Gemeinde Bodolz bestehen aktuell Planungen für insgesamt über 70 neue Wohneinheiten, während in allen anderen Gemeinden im Landkreis lediglich kleine Wohngebiete mit maximal rund 50 Wohneinheiten in Planung sind.

2.2.2 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Gewerbe

Der Landkreis Lindau (Bodensee) besaß im Jahr 2010 insgesamt 26.034 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Erwerbstätige abzüglich verbeamteter Personen, geringfügig Beschäftigte, Selbständige und mithelfende Familienangehörige). Im Vergleich zum Jahr 2000 entspricht dies einer Zunahme von 1.628 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Bei der räumlichen Verteilung dominiert mit 11.023 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten die Große Kreisstadt Lindau (Bodensee) deutlich vor der Stadt Lindenberg i. Allgäu mit 5.521 und dem Markt Weiler-Simmerberg mit 1.963 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. In allen drei Kommunen stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gegenüber 2000 deutlich an. Für das Jahr 2020 wird in Lindau ein leichter Rückgang, für Lindenberg und Weiler-Simmerberg eine Stagnation der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten prognostiziert (Prognosen der Gemeinden).

Weitere Schwerpunkte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis stellen der Markt Heimenkirch mit 1.392, sowie der Markt Scheidegg mit 1.223 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten dar. Im Gegensatz zum Markt Heimenkirch, wo die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten gegenüber 2000 um 9% abnahm, ist in Scheidegg eine Zunahme von knapp 21% zu verzeichnen. Für 2020 wird für Scheidegg eine positive Entwicklung prognostiziert. Rund 800 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gibt es in Wasserburg (Bodensee) und über 500 in Röthenbach (Allgäu) sowie Opfenbach. Ein deutlicher Zuwachs im Vergleich zum Jahr 2000 ist in der Gemeinde Opfenbach mit 49% zu verzeichnen, während in Röthenbach eine Zunahme von 29% verzeichnet wird. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Wasserburg nahm lediglich um 5% zu. Für 2020 wird in Röthenbach ein leichter Rückgang und in Wasserburg eine geringe Zunahme der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erwartet.

Die restlichen Gemeinden besitzen weniger als 500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Knapp unter 500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gibt es in Hergensweiler und Weißensberg. Gegenüber 2000 verzeichnet die Gemeinde Weißensberg einen Zuwachs um 12% und die Gemeinde Hergensweiler einen Zuwachs um 25%. Für 2020 werden jeweils positive Entwicklungen prognostiziert. Gut 300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gibt es in Maienhöfen und Sigmarszell. Beide Gemeinden konnten einen Zuwachs von knapp bzw. rund 13% gegenüber 2000 verzeichnen. Für 2020 wird in Sigmarszell eine Zunahme der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erwartet. In Bodolz, Grünenbach, Stiefenhofen, Nonnenhorn und Hergatz gibt es jeweils zwischen 150 und 300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Stiefenhofen verzeichnet einen deutlichen Zuwachs (+ 18%) gegenüber dem Jahr 2000, Nonnenhorn einen leichten Zuwachs (+ 4%). In Bodolz (- 36%), Grünenbach (- 29%) und Hergatz (- 9%) sind Rückgänge gegenüber dem Jahr 2000 zu verzeichnen. Weniger als 150 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte haben die Gemeinden Gestratz und Oberreute. Im Vergleich zum Jahr 2000 nahm die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Gestratz leicht zu (+ 2%) und in Oberreute (- 10%) ab. Bis 2020 werden in diesen Gemeinden nur geringe positive Veränderungen erwartet.

Eine Gesamtübersicht zu Stand und Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten findet sich in den **Abbildungen 2.5 und 2.6**.

	2000	2010	Prozentual zu 2000	Prognose 2020
Lindau (Bodensee) Lkr	24406	26034	6,7	
Bodolz	273	174	-36,3	Zunahme
Gestratz	134	137	2,2	210
Grünenbach	275	196	-28,7	leichte Zunahme
Heimenkirch, M	1532	1392	-9,1	-
Hergensweiler	397	497	25,2	Zunahme
Lindau (Bodensee) St	10355	11023	6,5	leichte Abnahme
Lindenberg i. Allgäu St	5126	5521	7,7	Stagnation
Maierhöfen	304	342	12,5	-
Nonnenhorn	216	225	4,2	Stagnation
Oberreute	142	128	-9,9	Stagnation
Opfenbach	339	508	49,9	Zunahme
Röthenbach (Allgäu)	450	579	28,7	leichte Abnahme
Scheidegg, M	1012	1223	20,8	1300
Sigmarszell	323	367	13,6	Zunahme
Stiefenhofen	157	185	17,8	leichte Zunahme
Wasserburg (Bodensee)	774	812	4,9	leichte Zunahme
Weiler-Simmerberg, M	1858	1963	5,7	Stagnation
Weißensberg	432	484	12,0	Zunahme
Hergatz	307	278	-9,4	leichte Zunahme

Tab. 2.2: Entwicklung und Prognose der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den Gemeinden des Landkreises Lindau (B)

Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Stand: 30.08.2011)

Gewerbe:

Vier Unternehmen im Landkreis Lindau sind gemäß der IHK Schwaben der Betriebsgrößenklasse zwischen 1.000 und 4.999 Beschäftigten zugeordnet. Neben zwei Unternehmen in der Stadt Lindau (Lindauer Dornier Gesellschaft und Metzeler) handelt es sich dabei um die Firma Liebherr Aerospace in Lindenberg im Allgäu sowie um die Hochland AG in Heimenkirch.

Weitere 11 Unternehmen mit Standorten in Heimenkirch, Hergensweiler, Lindau, Lindenberg, Scheidegg und Weiler-Simmerberg verfügen über 200 bis unter 500 Beschäftigte. In den Gemeinden Bodolz, Hergatz, Gestratz, Grünenbach, Nonnenhorn, Sigmarszell und Stiefenhofen existieren hingegen keine Betriebe mit mehr als 50 Beschäftigten.

Planungen für neue Gewerbegebiete:

Für 6 Hektar Gewerbeflächen in Lindau-Hoyren ist eine Änderung des Bebauungsplans 2010/2011 vorgesehen, für weitere 1,8 Hektar in Lindau-Schönau die Aufstellung des Bebauungsplans 2010/2011. In Reutin bestehen mittelfristige Planungen für rund 5 Hektar. In Lindenberg bestehen aktuell Planungen für rund einen Hektar Gewerbeflächen, langfristig sind im Ortsteil Weihers weitere 2,6 Hektar in Planung. Weitere Gewerbegebiete sind aktuell in den Gemeinden Weißensberg und Scheidegg (interkommunales Gewerbegebiet) in Bau bzw. Planung. In den kommenden Jahren planen darüber hinaus die Gemeinden der VG Argental die Ausweisung eines Gewerbegebiets.

2.2.3 Schulen und Schüler

Im Landkreis Lindau (Bodensee) befinden sich 25 Grund- und Hauptschulen, sechs weiterführende Schulen (3 Gymnasien, 3 Realschulen), eine Berufsschule, Berufsoberschule, Fachoberschule, mehrere Berufsfachschulen, drei sonstige Schulen (private Schule für Kranke in Scheidegg, zwei Förderzentren in Lindenberg i. Allgäu) sowie drei Musikschulen (Musikschule Lindau e.V., Sing- und Musikschule Westallgäu in Weiler-Simmerberg, städt. Sing- und Musikschule Lindenberg i. Allgäu).

Die Grundschulen zählen insgesamt etwa 3200 Schüler und sind flächendeckend im Landkreis verteilt, während sich die Standorte der Haupt- bzw. Mittelschulen mit rund 1200 Schülern auf Lindau (Bodensee), Lindenberg im Allgäu und Weiler beschränken. Die ehemaligen Hauptschulen Weiler und Lindenberg bilden seit 2010 einen Mittelschulverband. Auch die beiden Lindauer Hauptschulen wurden zu Mittelschulen ernannt.

Ab dem Schuljahr 2010/2011 sollen in der Volksschule Weißensberg Ganztagsklassen eingeführt werden. Im Fall von weiter sinkenden Schülerzahlen erachtet die Gemeinde Wasserburg (Bodensee) eine Zusammenlegung der Grundschulen Wasserburg und Nonnenhorn für denkbar.

Bei den Realschulen und Gymnasien (rund 4000 Schüler) konzentriert sich das Angebot vollständig auf die Große Kreisstadt Lindau (Bodensee) und die Stadt Lindenberg i. Allgäu. Die Schulstandorte und Schülerzahlen im Landkreis Lindau (Bodensee) sind in **Abbildung 2.9** visualisiert.

Die **Abbildungen 2.10 und 2.11** stellen die Schülerströme zu den – für den Landkreis Lindau (Bodensee) relevanten - Realschulen und Gymnasien dar. Aufgrund der Datenlage können Selbstzahler und Schüler mit Kostenerstattung in diesen Abbildungen nicht dargestellt werden, d.h. die Abbildungen umfassen nur die Schüler, die einen Anspruch auf kostenlose Beförderung besitzen. Schülerströme aus Ortsteilen mit weniger als 200 Einwohnern bzw. Ortsteilen mit weniger als 5 Schülern, die den betreffenden Schulstandort besuchen, sind in den Abbildungen auf Gemeindeebene zusammengefasst und in Form gestrichelter Linien dargestellt. Schülerströme innerhalb des Gebiets der Großen Kreisstadt Lindau sind nicht dargestellt.

Das Einzugsgebiet der beiden **Realschulen in Lindau** umfasst in erster Linie die Gemeinden Bodolz, Hergensweiler, Nonnenhorn, Sigmarszell, Wasserburg (Bodensee) und Weißensberg. Dabei konzentrieren sich die Schülerströme mit mehr als 5 Schülern weitgehend auf die Ortsteile über 200 Einwohner. Im Einzugsgebiet der **Realschule Lindenberg**, das mit Ausnahme der Gemeinden Gestratz, Hergatz und Maierhöfen den gesamten oberen Landkreis umfasst, kommt hingegen ein beträchtlicher Anteil der Schüler aus Weilern und kleinen Ortsteilen (unter 200 Einwohner). In manchen Gemeinden wie beispielsweise Oberreute oder Stiefenhofen hat sogar die deutliche Mehrzahl der Schüler, die in Lindenberg die Realschule besuchen, einen Wohnsitz außerhalb des Gemeindehauptorts. Die außerhalb des Landkreises Lindau (Bodensee) gelegenen **Realschulen in Wangen und Isny** werden hauptsächlich von Schülern aus den Gemeinden Hergatz bzw. Gestratz, Grünenbach und Maierhöfen besucht. Auch hier stammen viele Schüler aus kleineren Ortsteilen und Weilern. Die **Realschule in Kressbronn** zieht im Landkreis Lindau in erster Linie Schüler aus der Großen Kreisstadt Lindau sowie aus Wasserburg am Bodensee an.

Bei den Schülerströmen zu den **Gymnasien** ergibt sich insgesamt ein ähnliches Bild. Die Schülerströme zum **Schulstandort Lindau** sind dabei insgesamt etwas stärker ausgeprägt als bei den Realschulen, zum **Schulstandort Lindenberg** hingegen schwächer. In besonderem Maße trifft dies auf die Schülerströme aus den kleineren Ortsteilen und Weilern zu. Die

Einzugsgebiete der Gymnasien in Wangen und Isny sind etwas größer als die der Realschulen und umfassen im Fall von Wangen zusätzlich Heimenkirch und Opfenbach sowie im Fall von Isny zusätzlich Röthenbach.

Anhand der zur Verfügung stehenden Datengrundlage (keine Selbstzahler und Kostenerstattung) lassen sich folgende weitere nennenswerte Schülerströme zu weiterführenden Schulen identifizieren:

- von Lindau zur Wirtschaftsschule in Wangen
- von Lindenberg zur Wirtschaftsschule in Isny
- von Hergensweiler und Lindau zum Bildungszentrum Bodnegg

Das nachfolgende Diagramm zeigt die Entwicklung der Einwohner im Landkreis Lindau (Bodensee) im Alter von 6 bis unter 19 Jahren in den Jahren 1990 bis 2020 (ab 2010 prognostizierte Entwicklung).

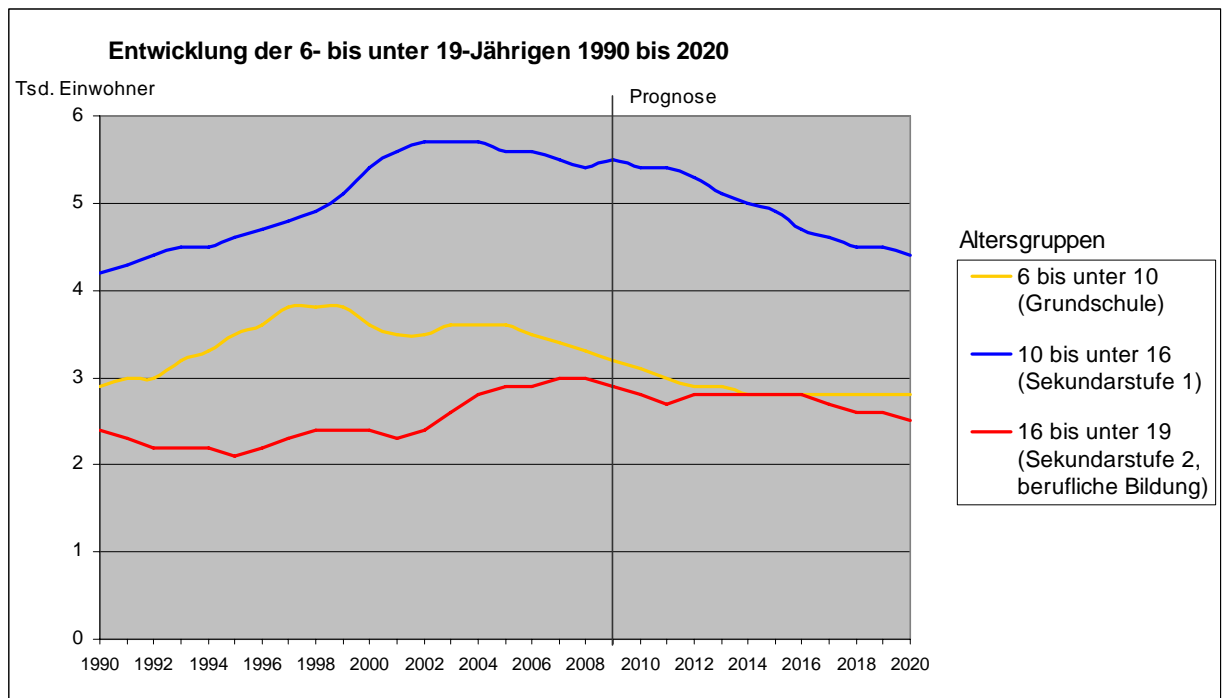


Diagramm 2.2: Entwicklung der Einwohner von 6 bis unter 19 Jahren

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2010

- In der Altersgruppe „6 bis unter 10 Jahre“ war in den letzten Jahren nach einer stärkeren Zunahme in den 90er Jahren ein Rückgang zu verzeichnen. Dieser wird sich entsprechend der Prognose des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung noch bis etwa 2014 fortsetzen, bis sich die Zahl der 6- bis unter 10-Jährigen im Landkreis Lindau (Bodensee) anschließend bei etwa 2800 Personen einpendelt.
- Die Altersgruppe der 10- bis unter 16-Jährigen (Sekundarstufe 1) ist bis 2002 stark angestiegen und anschließend nur relativ schwach zurückgegangen. Entsprechend der Prognose wird sich dieser Rückgang allerdings bis 2020 fortsetzen und ab dem Jahr 2011 noch verstärken. Für das Jahr 2020 werden nur noch ca. 4400 Personen in dieser Altersgruppe vorhergesagt.

- Die geringsten Veränderungen werden für die Altersklasse der 16- bis unter 19-Jährigen (Sekundarstufe 2, berufliche Bildung) prognostiziert, die zwischen 1990 und 2008 insgesamt durch eine Zunahme gekennzeichnet war. Nach einem leichten Rückgang bis 2010 wird eine Stagnation der Zahl der Personen in dieser Altersgruppe bis 2016 vorhergesagt. Erst danach wird die Zahl der Personen in dieser Altersklasse wieder rückläufig sein und bis 2020 auf etwa 2500 Personen sinken.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Entwicklung in den drei Altersgruppen relativ ähnlich verläuft und nur um den „natürlichen Alterungsprozess“ versetzt ist. Demnach kommt es in allen Altersgruppen zu einem Rückgang der Schülerzahlen, der sich bei den Grundschulern in den nächsten Jahren bereits abschwächen wird, während er sich bei den 10- bis unter 16-Jährigen noch verstärken wird und bei den 16- bis unter 19-Jährigen erst 2017 wieder einsetzt.

2.2.4 Freizeit- und Tourismuseinrichtungen

Neben den Schulen und den Arbeitsplätzen besitzen auch die Einrichtungen im Freizeit- und Tourismusbereich eine verkehrsanziehende Wirkung. Die überregional bedeutendste touristische Attraktion ist der Bodensee. Zudem ist der Landkreis als Gesundheits- und Wellnessregion beliebt und kann sechs prädikatisierte Kurorte vorweisen:

- Scheidegg (mit Scheffau): heilklimatischer Kurort und Kneippkurort „Premium-Class“
- Luftkurorte: Lindau, Lindenberg, Nonnenhorn, Oberreute, Wasserburg, Weiler

Kulturelle Sehenswürdigkeiten im Landkreis Lindau sind:

- Hutmuseum in Lindenberg
- Westallgäuer Heimatmuseum in Weiler-Simmerberg
- Stadtmuseum Lindau
- Museum im Malhaus, Wasserburg
- Schloss Syrgenstein in Heimenkirch
- Burgruine Altenburg, Weiler-Simmerberg
- Historische Altstadt und Hafen Lindau
- Gebetsstätte Wigratzbad

An Freizeit- und Sporteinrichtungen bietet der Landkreis Lindau (Bodensee) u.a.

- Freibäder in Lindau, Heimenkirch, Lindenberg, Oberreute, Scheidegg, Weiler und Röthenbach
- Strandbäder in Lindau, Nonnenhorn und Wasserburg
- Langlaufloipen in Gestratz, Grünenbach, Heimenkirch, Hergensweiler, Lindenberg, Maierhöfen, Oberreute, Opfenbach, Scheidegg, Sigmarszell, Stiefenhofen, Weiler-Simmerberg
- Skilifte in Scheidegg, Stiefenhofen, Maierhöfen, Oberreute und Weiler
- Kunsteisbahnen in Lindau und Lindenberg
- Touren durch das Naturschutzgebiet Eistobel, zu den Scheidegger Wasserfällen, durch die Hausbachklamm bei Weiler. Außerdem Themenwanderwege: Westallgäuer Wasserwege, Jakobusweg, Kapellenweg Scheidegg
- Zwei beliebte Fernradwege: „Bodenseeradweg“, „Bodensee-Königssee-Radweg“ sowie die „Westallgäuer Käsestraße“ führen durch die Region.
- Skywalk Allgäu in Scheidegg
- Golfplätze bei Lindau und Weißensberg sowie eine Swin-Golf Anlage in Opfenbach

- Wassersportangebote in Lindau, Nonnenhorn und Wasserburg, z.B. Segel- und Tauchschule, Bootsvermietung
- Reptilienzoo in Scheidegg

Die Freizeiteinrichtungen sind in der **Abbildung 2.13** kartiert.

Planungen für neue Freizeit- und Tourismuseinrichtungen:

Größere neue Freizeit- und Tourismuseinrichtungen sind in den nächsten Jahren nicht in Planung. Ausbau- und Erweiterungspläne bestehen für ein Schwimmbad und einen Campingplatz im Gebiet der Stadt Lindau (Bodensee) sowie das Hutmuseum in Lindenberg im Allgäu.

2.2.5 Versorgungseinrichtungen und soziale Einrichtungen

Eine verkehrsanziehende Wirkung kommt auch vielen Versorgungseinrichtungen zu. Größere Versorgungseinrichtungen in diesem Sinne sind im Landkreis Lindau (Bodensee):

- Die Rotkreuzklinik Lindenberg mit 160 Betten und die Asklepios Klinik Lindau mit 115 Betten
- die 17 Altersheime mit insgesamt 1.131 Plätzen: sechs Altersheime in Lindau (382 Plätze), jeweils zwei Altersheime in Maierhöfen (135 Plätze) und Weiler-Simmerberg (181 Plätze), jeweils ein Altersheim in Grünenbach (42 Plätze), Heimenkirch (77 Plätze), Lindenberg (100 Plätze), Opfenbach (49 Plätze), Röthenbach (38 Plätze), Scheidegg (44 Plätze) und Wasserburg (83 Plätze).
- die 42 staatlich anerkannten Kindergärten mit etwa 2700 Kindergartenplätzen
- der Caritasverband für den Landkreis Lindau e.V. in Lindau
- die Jugendzentren in Lindau und Lindenberg
- die Rehakliniken, Kur- und Gesundheitseinrichtungen in Scheidegg

An größeren Einkaufseinrichtungen ist vor allem das Einkaufszentrum Lindaupark in Lindau (Bodensee) mit 39 Geschäften zu nennen.

Planungen für neue soziale Einrichtungen und Versorgungseinrichtungen:

Neben dem Neubau des Familienzentrums in Lindau werden in den kommenden Jahren zusätzliche Kinderkrippenplätze in Lindenberg und Weiler geschaffen. In Scheidegg sind 55 neue Altenpflegeplätze vorgesehen, während in Lindenberg und Wasserburg (Hege) Einrichtungen für betreutes Wohnen realisiert werden.

In Grünenbach soll bis 2014 ein neues Dorfgemeinschaftshaus entstehen. Ein neues Einkaufszentrum ist in der Gemeinde Weißensberg in Vorbereitung, eine Sporthalle langfristig in der Gemeinde Bodolz geplant.

2.2.6 Tourismus

Im Landkreis Lindau (Bodensee) konnten im Jahr 2010 in Betrieben mit 9 oder mehr Betten sowie in Betrieben mit weniger als 9 Betten und auf Campingplätzen insgesamt 2.118.234 Gästeübernachtungen registriert werden. Im Vergleich zu 2000 sind die Übernachtungszahlen nahezu unverändert geblieben (- 1%), im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich ein Rückgang von 3,9 %. Die Gemeinden mit den höchsten Gästeübernachtungszahlen im Jahr 2010 sind die Große Kreisstadt Lindau (734.048) und der Markt Scheidegg (462.165) sowie Wasserburg (202.675) und die Stadt Lindenberg im Allgäu (137.619). Im Vergleich zum Jahr 2000 sind die Gästeübernachtungszahlen in Lindenberg (-22,4 %) gesunken, in der Großen Kreisstadt Lindau (-2,3 %) und im Markt Scheidegg (-5,1 %) leicht gesunken sowie in Wasserburg (+18,1 %) gestiegen.

Betrachtet man die Entwicklung der Anzahl der Gästeübernachtungen in den einzelnen Gemeinden, fallen Opfenbach (790,1 %) und Bodolz (36,7 %), mit einer sehr hohen Zunahme an Gästeübernachtungen im Vergleich zum Jahr 2000 auf.

Insgesamt findet man im Jahr 2010 bei 12 Gemeinden eine rückläufige Entwicklung der Gästeübernachtungen gegenüber dem Jahr 2000, vor allem in den Gemeinden Gestratz (-43,3 %), Maierhöfen (-26,1 %), Röthenbach (Allgäu) (-22,5 %), der Stadt Lindenberg i. Allgäu (-22,4 %) sowie Oberreute (-20,1 %).

Table 2.3 zeigt die Entwicklung der Anzahl der Gästeübernachtungen (Betriebe mit 9 oder mehr Betten und Betriebe mit weniger als 9 Betten und Campingplätze) in den Gemeinden des Landkreises Lindau.

	2000	2010	Prozentual zu 2000
Lindau (Bodensee) Lkr	2138930	2118234	-1,0
Bodolz	17388	23761	36,7
Gestratz	10680	6059	-43,3
Grünenbach	22456	19685	-12,3
Heimenkirch, M	9837	10309	4,8
Hergensweiler	8456	7666	-9,3
Lindau (Bodensee) St	751426	734048	-2,3
Lindenberg i. Allgäu St	177386	137619	-22,4
Maierhöfen	113568	83898	-26,1
Nonnenhorn	109730	116732	6,4
Oberreute	82433	65858	-20,1
Opfenbach	9640	85803	790,1
Röthenbach (Allgäu)	10160	7874	-22,5
Scheidegg, M	486766	462165	-5,1
Sigmarszell	18000	15000	-16,7
Stiefenhofen	34971	33872	-3,1
Wasserburg (Bodensee)	171626	202675	18,1
Weiler-Simmerberg, M	80407	82210	2,2
Weißensberg	24000	23000	-4,2
Hergatz	0	k.A.	k.A.

Tab. 2.3: Entwicklung der Anzahl der Gästeübernachtungen im Landkreises Lindau (Bodensee)
Datenquelle: Landkreis Lindau (Bodensee)

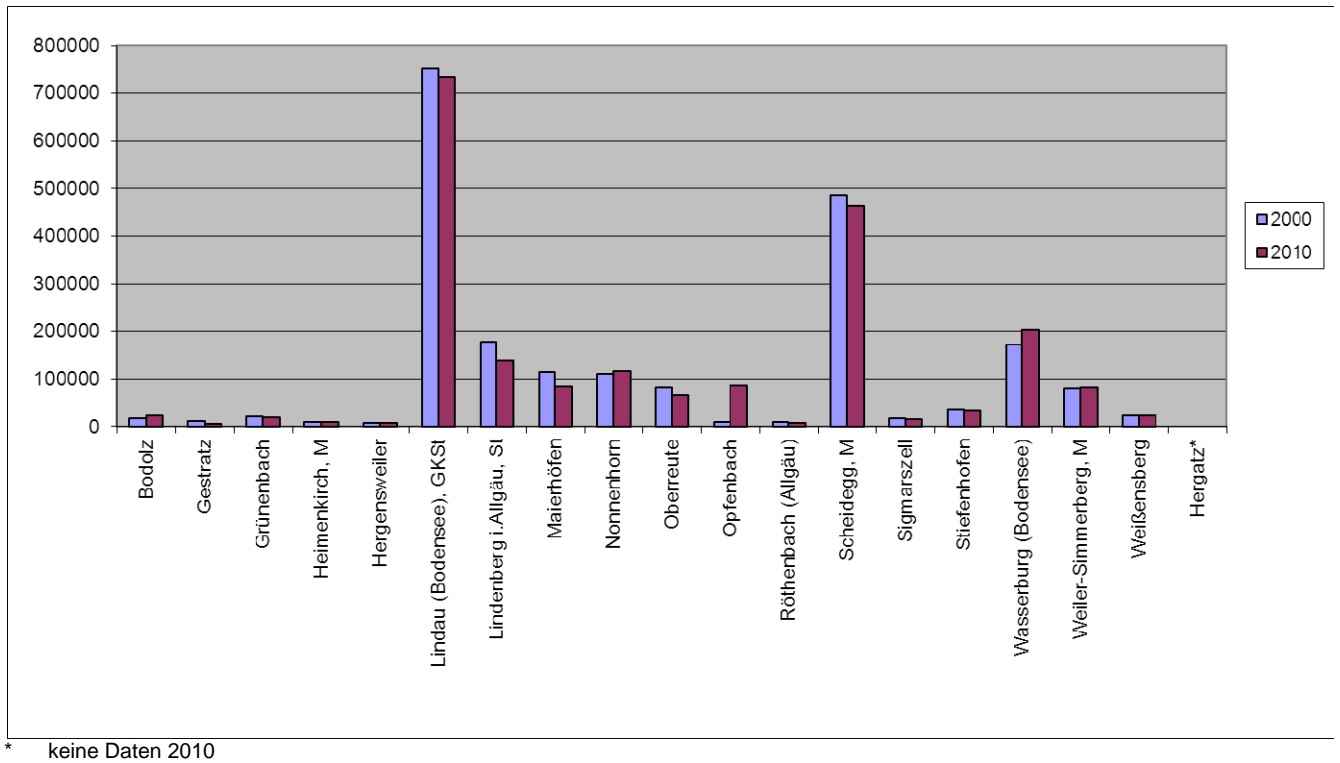


Diagramm 2.3: Entwicklung der Anzahl der Gästeübernachtungen im Landkreis Lindau (Bodensee)

Eine Betrachtung der Fremdenverkehrshalbjahre 2009/2010 anhand der Gästeübernachtungszahlen des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung zeigt, dass insgesamt die Sommermonate die deutlich wichtigere Rolle für den Tourismus im Landkreis spielen.

2.2.7 Zusammenfassung wichtiger Rahmenbedingungen für den ÖPNV

Zentrale Rahmenbedingungen für den ÖPNV im Landkreis Lindau (Bodensee), insbesondere auch im Hinblick auf die Entwicklung in den kommenden Jahren, werden nachfolgend kurz zusammengefasst.

Einwohner(-struktur) und Beschäftigte

Der Landkreis Lindau (Bodensee) ist insgesamt durch eine positive Entwicklung der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen gekennzeichnet. Bis 2020 wird ein weiterer Einwohnerzuwachs von etwa 2500 Personen erwartet. Dabei wird der Anteil der älteren Einwohner (ab 75 Jahren) deutlich zunehmen, während für den Anteil der Einwohner unter 19 Jahren an der Gesamtbevölkerung ein Rückgang vorausgesagt wird.

Schüler und Schulen

Die weiterführenden Schulen im Landkreis Lindau (Bodensee) konzentrieren sich auf die Standorte Lindau und Lindenberg. Schüler aus mehreren Gemeinden im Landkreis besuchen hauptsächlich weiterführende Schulen in den Nachbarlandkreisen (u.a. in Isny und Wangen). Für die kommenden Jahre werden deutliche Rückgänge der Schülerzahlen vorhergesagt, die sich auch auf die Schülerbeförderung auswirken werden.

Tourismus

Mit über zwei Millionen Gästeübernachtungen im Jahr spielt der Tourismus im Landkreis Lindau (Bodensee) eine wichtige Rolle. Neben einer Konzentration auf das Sommerhalbjahr ist der Tourismus im Landkreis auch durch eine ausgeprägte räumliche Konzentration geprägt. Etwa die Hälfte der Gästeübernachtungen entfällt auf die Gemeinden am Bodensee, knapp ein Viertel auf den Markt Scheidegg im Westallgäu. Zahlreiche Landkreisgemeinden weisen hingegen nur geringe Übernachtungszahlen auf.

2.3 Verkehrsstrukturelle Rahmenbedingungen

2.3.1 Individualverkehr

Straßensituation

Die verkehrsgeographische Lage des Landkreises wird durch die Grenzsituation am südwestlichen Rand Bayerns bestimmt, wobei der Bodensee eine natürliche Grenze bildet. Die Verbindungen nach Österreich sind auch in Folge der Topographie limitiert und beschränken sich im Wesentlichen auf den Bereich der Großen Kreisstadt Lindau (A 96 und B 12) sowie drei Staatsstraßen ab Oberreute, Scheidegg und Weiler.

Autobahnen und Bundesstraßen

Der Landkreis Lindau wird lediglich im Westen von der Bundesautobahn A 96 durchquert. Diese verfügt innerhalb des Landkreises zwischen der österreichischen Grenze bei Hörbranz/Lochau und dem Land Baden-Württemberg über drei Anschlussstellen (Lindau, Sigmarzell, Weißensberg).

Im übrigen Landkreisgebiet stellen insgesamt fünf Bundesstraßen den Anschluss an das Fernstraßennetz her. Weite Teile des Kreisgebiets werden dabei durch zwei Bundesstraßen erschlossen: Die Bundesstraße 12, die von der österreichischen Grenze bei Lindau-Zech durch das Stadtgebiet von Lindau und die Gemeinden Weißensberg, Hergensweiler und Hergatz Richtung Isny verläuft, sowie die Bundesstraße 308, die von der Autobahnanschlussstelle Sigmarzell vorbei an Niederstaufen, Scheidegg, Lindenberg im Allgäu, Weiler-Simmerberg sowie Oberreute Richtung Oberstaufen und Immenstadt im Allgäu führt.

In entgegengesetzter Richtung führt die B 31 ebenfalls von der Anschlussstelle Sigmarzell Richtung Friedrichshafen, ohne jedoch die Gemeinden am Bodensee (Bodolz, Wasserburg und Nonnenhorn) direkt anzubinden. Bedeutender für die Verkehrsbeziehungen innerhalb des Landkreises ist die B 32, die von Wangen über Hergatz, Opfenbach und Heimenkirch zur B 308 führt, in die sie zwischen Lindenberg im Allgäu und Weiler Simmerberg mündet. Nur den Rand des Landkreises streift die B 18, die von Weißensberg über Neuravensburg nach Wangen verläuft.

Insgesamt ist die Verkehrssituation des Landkreises Lindau am Bodensee im Hinblick auf den überregionalen Straßenverkehr dadurch gekennzeichnet, dass das Kreisgebiet von der Autobahn A 96 nur im Westen durchquert wird, während die Bundesstraßen für große Teile des Landkreises die überregionale Verkehrsanbindung gewährleisten. Zentrale Knotenpunkte des überregionalen Straßennetzes liegen in den Gemeinden Hergatz, Sigmarzell und Weißensberg sowie im Stadtgebiet der Großen Kreisstadt Lindau.

Staats- und Kreisstraßen

Für die innere Erschließung des Landkreises besitzen die Staats- und Kreisstraßen eine wichtige Bedeutung. Durch den Landkreis verlaufen elf Staatsstraßen mit einer Gesamtlänge von etwa 126 Kilometern. Sie binden vor allem die Gemeinden im Westallgäu an die Bundesstraßen an. Bundes- und Staatsstraßen zusammengenommen besitzen eine Gesamtlänge von ca. 204 Kilometern. Sie befinden sich in staatlicher Unterhaltslast.

Das überörtliche Straßennetz wird durch 14 Kreisstraßen ergänzt, deren Unterhalt und Ausbau dem Landkreis obliegen. Zusammen besitzen sie eine Länge von etwa 66 km und stellen am Bodensee sowie wie Westallgäu wichtige Verbindungen zwischen den Gemeinden her. Die Gemeinden Bodolz, Nonnenhorn und Wasserburg am Bodensee sind ausschließlich

durch die Kreisstraße LI 16 an das überregionale Straßennetz angebunden. Ausbau und Unterhalt der Kreisstraßen stellen eine der vordringlichen Pflichtaufgaben des Landkreises dar.

Gemeindestraßen

In die Zuständigkeit der Gemeinden, Märkte sowie der Großen Kreisstadt Lindau fallen die Gemeindestraßen, wozu die Gemeindeverbindungsstraßen und die gemeindlichen Innerortsstraßen zählen. Manche Ortsteile werden allein durch Gemeindeverbindungsstraßen an die größeren regionalen und überregionalen Verkehrsachsen angebunden.

Die genauen Straßenverläufe sind in **Abbildung 2.14** ersichtlich.

Verkehrsaufkommen im Straßenverkehr

Die höchsten Verkehrsbelastungen konzentrieren sich gemäß der Verkehrsmengenkarte 2010 auf den westlichen Landkreis, insbesondere auf Streckenabschnitte rund um die Große Kreisstadt Lindau. Der höchste Wert im Landkreis wird auf der Bundesautobahn A 96 mit rund 35.000 Fahrzeugen in 24 Stunden (KFZ-Gesamtverkehr) gemessen. Gegenüber 2005 nahm der Gesamtverkehr hier um 8 % zu. Bei den Bundesstraßen liegt die B 12 vor der österreichischen Grenze bei Lindau-Zech mit knapp 20.000 Fahrzeugen pro Tag an der Spitze (gegenüber 2005 nahezu unverändert), bei den Staatsstraßen die Staatsstraße 2374 in Lindau mit rund 22.000 Fahrzeugen (+ 7 % gegenüber 2005). Unter den Kreisstraßen ragt die Kreisstraße LI 16 am Bodensee mit rund 10.000 Fahrzeugen in 24 Stunden deutlich hervor (+4,7 % gegenüber 2005), während die Zahlen auf den übrigen Kreisstraßen meist deutlich unter 5.000 Fahrzeugen in 24 Stunden liegen. Im Westallgäu wird das höchste Verkehrsaufkommen auf der B 308 zwischen Scheidegg und Lindenberg mit über 11.000 Fahrzeugen in 24 Stunden registriert, dies entspricht einem Zuwachs von 7,7 % gegenüber dem Jahr 2005.

Änderungen und Planungen im Straßenverkehr

Die im überregionalen Kontext bedeutendste Änderung der verkehrsstrukturellen Rahmenbedingungen stellt der Vollausbau des Pfändertunnels auf der Rheintalautobahn in Vorarlberg dar, der 2013 abgeschlossen sein soll (Befahrbarkeit beider Tunnelröhren). Der Ausbau soll Verkehrsüberlastungen, die auch den Landkreis Lindau (Bodensee) betreffen, abbauen. Im Landkreis Lindau betrifft dies neben der Bundesautobahn A 96 auch das Teilstück der B 12 zwischen der Anschlussstelle Lindau und der österreichischen Grenze. Für den ÖPNV ist die Maßnahme insoweit von Bedeutung, als Verkehrsüberlastungen der Seeuferstraße Richtung Bregenz voraussichtlich entschärft werden können.

Innerhalb des Landkreises Lindau (Bodensee) ist als bedeutende Maßnahme der Ausbau der Kreisstraße LI 10 zwischen Bösescheidegg und Bremenried im Jahr 2010 zu nennen, der bisher bestehende Einschränkungen für den ÖPNV aufgrund der geringen Straßenbreite beseitigen soll. Weitere Planungen betreffen die Beseitigung von Bahnübergängen (Stockenweiler, Biesenberg), den Neubau von Anschlussstellen an der B 31, den Bau einer Ortsumfahrung von Auers an der B 32 sowie den Ausbau von Teilstrecken der B 31, B 32 sowie der Staatsstraße 1318 südlich von Grünenbach.

Kraftfahrzeugbestand

Im Jahr 2010 waren im Landkreis Lindau (Bodensee) insgesamt 38244 private und 5847 gewerbliche Personenkraftwagen zugelassen. Bezogen auf die Einwohnerzahl entspricht dies einer Motorisierungsquote von 479 Pkw je 1.000 Einwohner (nur private Pkw). Damit besitzen die Bewohner des Landkreises Lindau (Bodensee) mehr Pkws als der bundesweite Durchschnitt, der bei 460 Pkw pro 1000 EW liegt. Der bayerische Durchschnittswert liegt mit 486 Pkw je 1000 Einwohner etwas über der Motorisierungsquote des Landkreises.

Der Gesamt-Pkw-Bestand im Landkreis Lindau (Bodensee) hat seit 2001 kontinuierlich zugenommen. Daten zum privaten PKW-Bestand sind erst ab 2006 verfügbar, in diesem Zeitraum ergibt sich ebenfalls eine kontinuierliche Zunahme um insgesamt etwa 8 %. Seit 2008 sind vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge, deren Anteil nach Angaben des Kraftfahrtbundesamts bei etwa 12 % liegt, in der Statistik nicht mehr enthalten. In **Diagramm 2.2** ist dieser Anteil bei den Daten bis 2007 abgezogen. Da es sich aber nur um eine ungefähre Angabe handelt, sind die Daten bis 2007 und ab 2008 jedoch nicht exakt vergleichbar.

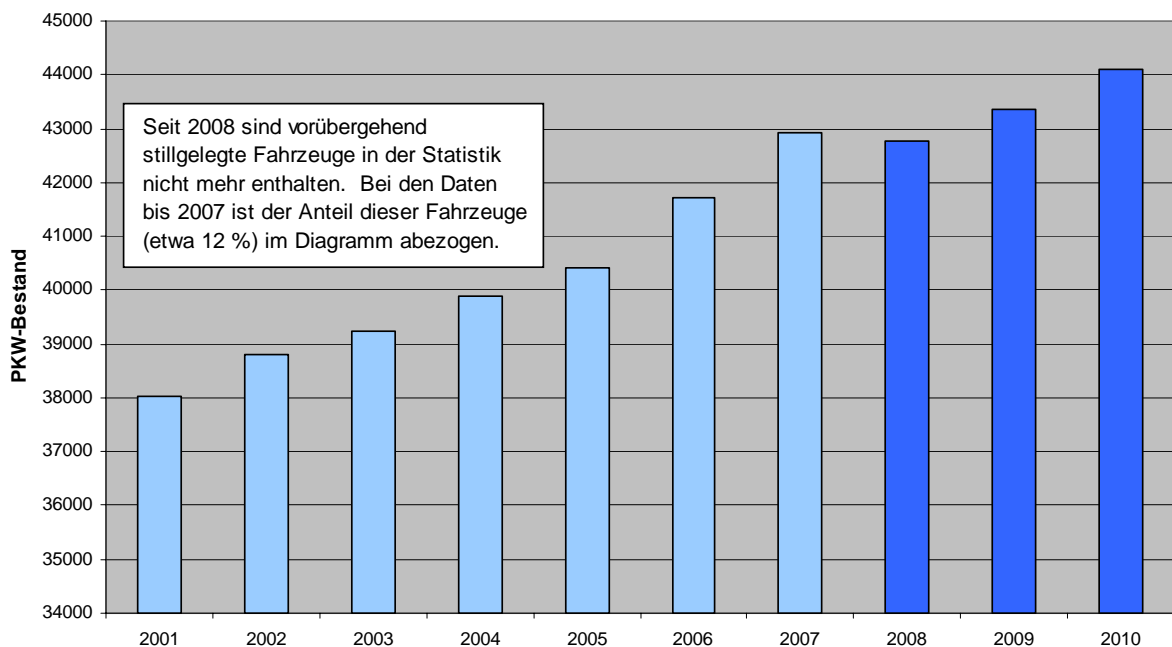


Diagramm 2.4: Entwicklung des Gesamt-PKW-Bestands im Landkreis Lindau (Bodensee)

Bei einem gemeindespezifischen Vergleich des Pkw-Bestandes im Landkreis Lindau im Jahr 2009 zeigen sich einige Unterschiede. So liegt die Motorisierungsquote der Gemeinde Maierhöfen mit 384 privaten Pkw je 1000 EW 18 % unterhalb des Durchschnitts, dagegen die der Gemeinde Sigmarzell (562 private Pkw je 1000 EW) 20 % darüber. Niedrigere Motorisierungsquoten weisen erwartungsgemäß die beiden Städte auf, während die höchsten Motorisierungsquoten in den Gemeinden Hergensweiler und Sigmarzell registriert werden, die durch starke Auspendlerströme gekennzeichnet sind. Die Motorisierungsquoten der Gemeinden sind in **Abbildung 2.15** dargestellt.

2.3.2 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stellt im Landkreis Lindau mit einem Regionalzugangebot auf vier Kursbuchstrecken das übergeordnete ÖPNV-Angebot dar, auf das der Busverkehr abgestimmt werden soll. Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV liegt dabei (mit Ausnahme der Strecke Lindau – Bregenz) beim Freistaat Bayern. Das ausführende Organ des Freistaats ist die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), die bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Zugleistungen bestellt.

Derzeitiges Leistungsangebot

Das Schienenverkehrsangebot im Landkreis Lindau (Bodensee) umfasst im Einzelnen

- die **Kursbuchstrecke 731** Radolfzell – Friedrichshafen – Lindau mit folgenden Bahnhöfen und Haltepunkten im Landkreis Lindau:
 - Lindau
 - Lindau-Aeschach
 - Enzisweiler
 - Wasserburg
 - Nonnenhorn
- die **Kursbuchstrecke 731.1** Lindau – Bregenz (A) – St. Margrethen (CH) – Bludenz (A) – (Innsbruck (A)) mit dem Bahnhof Lindau
- die **Kursbuchstrecke 970** München – Kempten – Lindau mit den Bahnhöfen Lindau, Hergatz, Heimenkirch (ab Dezember 2010) und Röthenbach
- die **Kursbuchstrecke 971** Augsburg – Memmingen – Lindau mit den Bahnhöfen Lindau und Hergatz

Die derzeitigen Betreiber des SPNV sind die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), die DB Regio Bayern AG, die Vogtlandbahn GmbH (Alex) sowie die ÖBB-Personenverkehr AG (Strecke Lindau – Bregenz). Die **Tabelle 2.4** enthält eine detaillierte Leistungsübersicht über das SPNV-Angebot im Landkreis.

Strecke	Haltepunkte im Landkreis	Fahrtenangebot	Betriebszeit
KBS 731	5	<p><u>Regionalbahnen (RB) und Regionalexpress (RE)</u></p> <p>Etwa stündlich Regionalbahnen zwischen Lindau und Friedrichshafen (in Einzelfällen bis Radolfzell), u.a. morgens zusätzliche Züge, Angebot nicht vertaktet, am Wochenende geänderte Abfahrtszeiten, Halt meist an allen Haltepunkten im Landkreis</p> <p>Zusätzlich vor allem an Werktagen einzelne Regionalexpresszüge, nur z.T. mit Halten in Wasserburg und/oder Nonnenhorn</p> <p><u>Interregioexpress (IRE)</u></p> <p>Etwa stündliches Angebot zwischen Lindau und Friedrichshafen (Züge verkehren im Wechsel weiter von/nach Stuttgart bzw. Ulm), Halt meist nur in Wasserburg oder Nonnenhorn, am Wochenende teilweise geänderte Abfahrtszeiten</p>	<p><u>Richtung Lindau (ab Nonnenhorn bzw. Wasserburg):</u></p> <p>RB: 6:13-0:02 Uhr IRE: Mo-Fr: 10:47-21:49 Uhr IRE: Sa/So: 8:46-21:49 Uhr</p> <p><u>Richtung Friedrichshafen (ab Lindau):</u></p> <p>RB: Mo-Fr: 5:13-23:34 RB: Sa/So: 6:27-23:34 IRE: Mo-Fr: 6:37-19:02 IRE: Sa/So: 6:46-19:02</p>
KBS 731.1	1	<p><u>Regional- und Regionalexpresszüge der ÖBB</u></p> <p>Tagsüber etwa halbstündliches Angebot Richtung Bregenz, kein durchgehender Takt, zusätzlich Fernverkehrszüge</p>	<p><u>Richtung Bregenz (Abfahrt):</u> Täglich: 6:31-23:32 Uhr</p> <p><u>Richtung Lindau (Ankunft):</u> Täglich: 5:56-23:04</p>
KBS 970	4 (ab Dez. 2010)	<p><u>Regionalbahnen (RB) und Regionalexpress (RE)</u></p> <p>Meist etwa ein Zug pro Stunde, einzelne Züge ab Röthenbach (Allgäu) Richtung Kempten, kein einheitlicher Takt, am Wochenende geändertes Angebot</p> <p><u>Arriva-Länderbahn-Express (ALX)</u></p> <p>Meist ungefährer 2-Stunden-Takt, einheitliches Angebot an Werktagen und Wochenenden</p> <p>Zusätzlich im Abschnitt Lindau-Hergatz Züge der KBS 971</p>	<p><u>Richtung Kempten (Abfahrt):</u> RE/RB: Mo-Fr: 4:40-21:35 Uhr RE/RB: Sa/So: 6:40-21:35 Uhr ALX: tägl.: 5:22-23:08 Uhr</p> <p><u>Richtung Lindau (Ankunft):</u> RE/RB: Mo-Fr: 6:32-23:29 Uhr RE/RB: Sa/So: 6:42-23:29 Uhr ALX: tägl.: 7:44-0:38 Uhr</p>
KBS 971	2	<p><u>Regionalbahnen Richtung Wangen</u></p> <p>An Werktagen 5/6 durchgehende Regionalbahnen von/nach Wangen, am Wochenende 6/7 durchgehende Züge, sonst Umsteigen in Hergatz</p> <p>Zwischen Lindau und Hergatz zusätzlich Züge der KBS 970</p>	<p><u>Richtung Wangen (ohne Umsteigen, Abfahrt)</u> Mo-Fr: 5:10-20:09 Uhr Sa: 6:02-20:09 Uhr So: 6:40-20:09 Uhr</p> <p><u>Richtung Lindau (ohne Umsteigen, Ankunft)</u> Mo-Fr: 7:55-22:00 Uhr Sa/So: 7:14-22:00 Uhr</p>

Tab. 2.4: Leistungsangebot SPNV im Landkreis Lindau (B) (Fahrplan 2009/2010)

Künftige Angebotsveränderungen im SPNV

Projekt „Neigetechnik Allgäu“

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 wird das Projekt „Neigetechnik Allgäu“ umgesetzt. Dadurch ergeben sich auf der Strecke Augsburg – Kempten – Lindau/Oberstdorf erhebliche Fahrzeitverkürzungen von bis zu 25 Minuten. Die Strecke nach München wird erst im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Strecke München - Memmingen – Lindau für den Neigetechnikbetrieb ausgebaut.

Die veränderten Fahrzeiten erfordern eine völlige Neugestaltung der Bahnfahrpläne im Landkreis Lindau (Bodensee). Das Angebot des ALEX bleibt abgesehen von geänderten Ankunfts- und Abfahrtszeiten weitgehend unverändert. Mittelfristig sollen alle ALX-Züge einen Wagen mit großem Fahrradabteil enthalten.

Die Zeitlagen und Durchbindungen (u.a. nach Wangen) der Regionalzüge der Deutschen Bahn AG ändern sich erheblich und erfordern umfangreiche Anpassungen der Busfahrpläne. Einheitliche Ankunfts-/Abfahrtszeiten an den Bahnhöfen und Haltepunkten im Landkreis Lindau bestehen weiterhin nur teilweise.

Elektrifizierung von Bahnstrecken

Bis voraussichtlich 2017 soll die Bahnstrecke München – Memmingen – Lindau im Abschnitt zwischen Geltendorf und Lindau elektrifiziert werden. Geplant ist weiterhin die Elektrifizierung der Südbahn zwischen Ulm und Lindau. Eine Realisierung innerhalb des Gültigkeitszeitraums des Nahverkehrsplans ist jedoch unsicher.

Zukünftiger Bahnhofsstandort in Lindau

Das künftige SPNV-Angebot wird in erheblichem Maße durch die Entscheidung über den künftigen Bahnhofsstandort in Lindau (Bodensee) beeinflusst. Ein Bürgerentscheid am 11.12.2011 ergab eine Mehrheit von rund 60 % für die sogenannte Kombilösung, die einen Verbleib des Hauptbahnhofs auf der Insel sowie zusätzlich einen Bahnhaltepunkt in Reutin vorsieht, der auch von den Fernverkehrszügen genutzt werden kann.

Im März 2012 ist ein weiterer Bürgerentscheid vorgesehen, bei dem über die bevorzugte Variante der CSU-Stadtratsfraktion abgestimmt werden soll, die eine Verlegung des Hauptbahnhofs nach Reutin mit eingeleisiger Inselanbindung vorsieht.

2.4 Verkehrsnachfrage - Pendleraufkommen

Im Landkreis Lindau (Bodensee) pendeln täglich über 16.000 Menschen aus ihrer Gemeinde zu Arbeitsstätten in andere Gemeinden oder Landkreise. Der Großteil der Auspendler (knapp 50 %) pendelt in andere Landkreise aus. Die Große Kreisstadt Lindau ist das Ziel von etwa 15 % der Auspendler, die Stadt Lindenberg von etwa 12,5 %. Auf die übrigen Landkreisgemeinden entfallen gut 25 % der Auspendler.

Den Auspendlern stehen fast exakt gleich viele Einpendler in die Landkreisgemeinden gegenüber. Dabei besitzt die Große Kreisstadt Lindau mit etwa 6.000 Einpendlern die stärkste Anziehungskraft, gefolgt von Lindenberg im Allgäu mit etwa 3.500 Einpendlern und Weiler-Simmerberg mit etwa 1.300 Einpendlern. Von den Einpendlern in die Große Kreisstadt Lindau kommen lediglich gut 40 % aus Gemeinden im Landkreis Lindau, fast ebenso viele pendeln aus Baden-Württemberg ein. Aus Österreich stammen etwa 5 % der Einpendler nach Lindau, der Anteil der Schweiz ist hingegen unbedeutend. In Lindenberg ist der Anteil der Einpendler aus dem Landkreis Lindau mit etwa 60 % größer, rund 25 % der Einpendler kommen aber auch hier aus Baden-Württemberg.

Abbildung 2.16 enthält für jede der Gemeinden im Landkreis Lindau (Bodensee) die genauen Ein-, Aus- und Binnenpendlerzahlen sowie die Anteile der Zielgemeinden. Einen deutlich positiven Pendlersaldo besitzen im Landkreis Lindau nur die Große Kreisstadt Lindau und die Stadt Lindenberg. Abgesehen von Heimenkirch und Weiler-Simmerberg mit einem relativ ausgeglichenen Pendlersaldo liegen in allen anderen Gemeinden die Auspendlerzahlen – zum Teil deutlich – über den Einpendlerzahlen.

Die Anteile der Binnenpendler (Wohn- und Arbeitsort innerhalb der gleichen Gemeinde) sind, abgesehen von Lindau und Lindenberg mit Werten von etwa 65 bzw. 50 %, eher gering. Die niedrigsten Werte mit unter 10% weisen die Gemeinden Bodolz, Gestratz, Hergatz und Weißensberg auf, die als klassische Auspendlergemeinden zu charakterisieren sind (**vgl. Abbildung 2.17**).

Die **Abbildung 2.18** stellt die Berufspendlerbeziehungen in ihren räumlichen Ausprägungen dar. Deutlich erkennbar ist, dass die stärksten Pendlerverflechtungen mit Lindau in den Gemeinden am Bodensee sowie im Bereich der Verwaltungsgemeinschaft Sigmarszell bestehen. Nach Osten nehmen die Pendlerströme in Richtung Lindau schnell ab und liegen im östlichsten Teil des Landkreises bei unter 30 Personen (Summe der Ein- und Auspendler). Im Westallgäu stellt stattdessen die Stadt Lindenberg im Allgäu den Mittelpunkt der Pendlerverflechtungen dar. Die absoluten Einpendlerzahlen nach Lindau bzw. Lindenberg sind in den **Abbildungen 2.19 und 2.20** dargestellt. Relevante Pendlerverflechtungen mit ihren Nachbargemeinden besitzen im Westallgäu auch die Märkte Scheidegg, Weiler-Simmerberg und Heimenkirch sowie die Gemeinde Röthenbach. Die Gemeinde Maierhöfen besitzt nur geringe Pendlerverflechtungen mit anderen Gemeinden im Landkreis Lindau, hier überwiegen die Verflechtungen mit Isny mit Landkreis Ravensburg (Baden-Württemberg).

Die Pendlerverflechtungen mit den Nachbarlandkreisen sind in **Abbildung 2.21** dargestellt. Die Abbildung verdeutlicht die besondere Bedeutung der Pendlerverflechtungen mit dem Landkreis Ravensburg in Baden-Württemberg, die im gesamten Gebiet des Landkreises Lindau (Bodensee) bestehen. Ausgeprägte Pendlerbeziehungen bestehen insbesondere mit den Städten Isny, Ravensburg und Wangen. Im westlichen Teil des Landkreises Lindau (Bodensee) bestehen zudem starke Pendlerverflechtungen mit dem Bodenseekreis, hier unter anderem der Stadt Friedrichshafen. Schwächer ausgeprägt sind die Pendlerbeziehungen mit

dem Landkreis Oberallgäu (hier vor allem Oberstaufen), die sich weitgehend auf das Westallgäu beschränken. Lediglich die Stadt Lindenberg mit über 300 Personen (Ein- und Auspendler) und der Markt Weiler-Simmerberg mit über 200 Personen besitzen stärkere Verflechtungen mit dem Landkreis Oberallgäu.

Zu den Pendlerverflechtungen mit Österreich liegen nur Daten zu den Einpendlern in den Landkreis Lindau vor. Der *Grenzgängerbericht 2009 im Auftrag der EURES-Grenzpartnerschaft Bodensee* gibt 509 Einpendler in den Landkreis Lindau aus dem Ausland an, davon 94 % aus Österreich. Diese konzentrieren sich vor allem auf die Große Kreisstadt Lindau (340 Einpendler). Aktuelle Zahlen zum Pendleraufkommen aus dem Landkreis Lindau nach Vorarlberg liegen nicht vor, der *Grenzgängerbericht 2009* stellt jedoch allgemein einen Pendlerstrom in der Größenordnung zwischen 500 und 1000 Pendlern dar.

3 ÖPNV-Angebot zum Analysezeitpunkt

3.1 Angebot

Das Angebot des ÖPNV im Landkreis Lindau am Bodensee gehört zum Analysezeitpunkt keinem Verkehrs- und Tarifverbund an. Die 33 Buslinien, die im Kreisgebiet verkehren, teilen sich auf folgende Konzessionäre auf: Stadtverkehr Lindau (B) GmbH mit vier Buslinien, Regionalbus Augsburg GmbH (RBA) mit 19 Buslinien, Regionalbus Isny GmbH (RBI) mit vier Buslinien, Landbus Unterland und Regionalverkehr Allgäu/„Komm mit“ GmbH mit zwei Buslinien sowie Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) und ÖBB-Postbus mit jeweils einer Buslinie.

3.1.1 Linienverkehr gemäß § 42 PBefG

Das Regionalbusangebot im Landkreis Lindau am Bodensee umfasst im Wesentlichen 15 Linien, auf denen auch an schulfreien Tagen ein Fahrtenangebot besteht und elf Linien, die nur an Schultagen verkehren. Darüber hinaus existiert eine touristische Linie, die nur in den Sommermonaten verkehrt, sowie eine Regionalbuslinie innerhalb des Verkehrsverbunds bodo, die das Kreisgebiet nur am Rande berührt. Vier weitere Linien sind reine Stadtverkehre in der Großen Kreisstadt Lindau.

12 Linien stellen grenzüberschreitende Verbindungen dar. Sechs Linien führen in den Landkreis Ravensburg in Baden-Württemberg (jeweils drei Linien nach Wangen und Isny). Vier Linien stellen Verbindungen in den Landkreis Oberallgäu her, weitere vier Linien nach Vorarlberg. Zwei Linien führen jeweils über zwei Grenzen: die Linie 733 von Isny im Landkreis Ravensburg nach Oberstaufen im Landkreis Oberallgäu sowie die Linie 18 nach Sulzberg in Vorarlberg und Oberstaufen.

Das Liniennetz im Landkreisverkehr (**Abbildung 3.1**) besteht zum einen aus Zubringerlinien in die Große Kreisstadt Lindau (Linien 14, 14a, 17, 18, 19, 21), die Lindau auch unter anderem mit Bregenz und Wangen verbinden und zum anderen aus Zubringerlinien von den Bahnhöfen Hergatz und Röthenbach nach Weiler-Simmerberg, Lindenberg und Scheidegg (Linien 11, 12, 13). Ergänzt wird das Liniennetz durch Verbindungslinien zwischen Hergatz und Wangen (Linie 15) sowie zwischen Isny und Röthenbach bzw. den Gemeinden der Verwaltungsgemeinschaft Argental (RBI-Linien). Die übrigen Linien dienen meistens schwerpunktmäßig der Schülerbeförderung innerhalb der Gemeinden sowie zu den Schulstandorten.

Fahrtenangebot

An Werktagen (Schultagen) besteht auf den vier Stadtbuslinien in Lindau (B) ein Angebot von über 30 Fahrten je Richtung, auf zwei Regionalbuslinien (13, 15) ein Angebot von über 20 Fahrten je Richtung und auf vier Linien (11, 12, 18, 731) ein Angebot von über 15 Fahrten je Richtung. Abgesehen von den Linien 14, 122 und 151 mit einem Angebot von weniger als insgesamt fünf Fahrten an Schultagen, bieten die Landkreislinien ansonsten an Schultagen mindestens 5 Fahrten (Summe beider Richtungen).

In der **vormittäglichen NVZ** (8.00-12.00 Uhr) an **Schultagen** besteht mit Ausnahme der Linien 122, 14, 16, 151, 161, 162, 163, 192 und 732 auf allen Buslinien ein Angebot. **An schulfreien Tagen** verkehren in der NVZ am Vormittag darüber hinaus auch die Linien 15 und 734 nicht, während auf der Linie 16 nur an schulfreien Tagen eine Fahrtmöglichkeit (Rufbus) angeboten wird.

In der **nachmittäglichen Normalverkehrszeit** an **Schultagen** (14.00-16.00 Uhr) besteht auf nahezu allen Buslinien im Landkreis Lindau (Bodensee) ein Fahrtenangebot. **Abbildung 3.2** zeigt die Bedienung der einzelnen Linien und Streckenabschnitte. Nicht bediente Streckenabschnitte sind als hellgraue Linien dargestellt, nur in einer Richtung bediente Abschnitte als gestrichelte Linien. An **schulfreien Tagen** ist das Angebot in der NVZ am Nachmittag erheblich reduziert und beschränkt sich im Regionalbusverkehr auf die Linien 11, 12, 13, 14 a, 14 b, 15, 18 (nur in einer Richtung), 19, 21, 731 (nur in einer Richtung) und 733.

In der **Schwachverkehrszeit** (18:30 Uhr - 6 Uhr) verkehren **am Abend** neben den Stadtbuslinien in Lindau (30 min-Takt bis nach 22 Uhr) nur die Linien 12, 14, 14 a, 15, 18, 19 in beiden Fahrtrichtungen (teilweise nur auf Teilstrecken). Meist wird nur ein Fahrtenpaar angeboten. Auf den Linien 11, 13, 14 b, 16, 17, 21, 731 und 733 existiert ein Angebot in einer Fahrtrichtung. Am Morgen **vor 6 Uhr** verkehren die Linien 11, 12, 13, 15, 731, 733 (meist nur in einer Richtung). Die Bedienung der Strecken in der Schwachverkehrszeit am Abend ist in **Abbildung 3.3** dargestellt.

Am **Wochenende** besteht außerhalb der Stadt Lindau (Bodensee) ein Fahrtenangebot auf 14 Linien, auf sieben davon nur an Samstagen (**Abbildung 3.4**). An Samstagen variiert das Angebot zwischen einer Fahrt auf den Linien 15 und 734 und einem Stundentakt am Vormittag auf den Linien 11, 12, 13 und 19. An Sonntagen variiert das Angebot zwischen einer Fahrt auf der Linie 18 und einem 2 h-Takt auf den Linien 11 und 12. Die vier Stadtbuslinien in Lindau (Bodensee) verkehren samstags und sonntags im 30 min -Takt.

Einen Überblick über das Buslinienangebot gibt die folgende Tabelle:

Li-Nr.	Linien-Name	Strecke (Start-/Endpunkt)	Verkehrsunternehmen	Fahrtenangebot	Charakteristik	Tarif
1	Stadtbus Lindau Linie 1	Oberhochsteg – Lindau Hbf	Stadtverkehr Lindau (B) GmbH	30 min -Takt	Stadtbus	Stadtbustarif
2	Stadtbus Lindau Linie 2	Unterreitnau – Lindau Hbf	Stadtverkehr Lindau (B) GmbH	30 min -Takt	Stadtbus	Stadtbustarif
3	Stadtbus Lindau Linie 3	Oberreitnau - Grenzsiedlung/Zech	Stadtverkehr Lindau (B) GmbH	30 min -Takt	Stadtbus	Stadtbustarif
4	Stadtbus Lindau Linie 4	Rehlings - Alwind	Stadtverkehr Lindau (B) GmbH	30 min -Takt	Stadtbus	Stadtbustarif
11	Westallgäuer-Linie	Röthenbach - Lindenberg - Scheidegg	RBA GmbH	Werktage + Sa Vormittage meist 1h-Takt; So meist 2h-Takt; an Schultagen 8 Fahrten zusätzlich auf Teilstrecken	Zubringer Bhf Röthenbach und Verbindung Lindenberg- Scheidegg	Westallgäuer Tarif
12	Käselinie	Röthenbach - Weiler - Lindenberg	RBA GmbH	Werktage + Sa weitgehend 1h-Takt; So 2h-Takt; an Schultagen sechs Fahrten zusätzlich	Zubringer Bhf Röthenbach Verbindung Weiler-Simmerberg-Lindenberg	Westallgäuer Tarif
122		Weiler – Simmerberg - Weiler	RBA GmbH	an Schultagen dreimal tgl.	Schülerverkehr/Rufbus	Westallgäuer Tarif
13	Sonnenscheinlinie	Hergatz - Lindenberg - Scheidegg	RBA GmbH	Werktage + Sa Vormittag weitgehend Stundentakt und zahlreiche Schülerfahrten	Zubringer Bhf Hergatz; Verbindung Opfenbach-Heimenkirch-Lindenberg-Scheidegg	Westallgäuer Tarif

131		Wohmbrechts – Opfenbach	RBA GmbH	an Schultagen 11 mal tgl., davon viermal Rufbus	Schülerverkehr/Rufbus	Westallgäuer Tarif
132		Heimenkirch - Wohmbrechts	RBA GmbH	ein Fahrtenpaar nach Wohmbrechts; vier Fahrten im Gemeindegebiet von Heimenkirch, davon einmal Rufbus	Schülerverkehr/Rufbus	Westallgäuer Tarif
133		Heimenkirch - Nadenberg - Lindenberg	RBA GmbH	an Schultagen ab Heimenkirch: drei Fahrten nach Lindenberg, drei Fahrten im Gemeindegebiet Heimenkirch, 1 Fahrt tgl. zum Bhf Röthenbach; ab Lindenberg zwei Fahrten an Schultagen	Schülerverkehr/Rufbus	Westallgäuer Tarif
14		Lindau - Bregenz - Gaißau	ÖBB-Postbus / RBA GmbH	Mo-Fr 1 Fahrt tgl.	Verbindung Lindau-Bregenz	RBA-Tarif
14a		Lindau - Bregenz	Landbus Unterland	Mo-Fr 1h-Takt; Sa/So 2h-Takt bis Lochau	Verbindung Lindau-Bregenz	VVV-Tarif
14b		Scheidegg - Hohenweiler - Hörbranz - Lindau	Landbus Unterland	Mo-Fr 2h-Takt zw. Scheidegg - Möggers Weienried (dort Umsteigen); Sa/So 2h-Takt zw. Lindau - Scheidegg	Verbindung Scheidegg-Lindau	VVV-Tarif
15	Marktklinie	Hergatz - Wangen	RBA GmbH	an Schultagen 22/17 Fahrten je Richtung, am Nachmittag weitgehend Stundentakt; an Ferientagen 8/7 Fahrten je Richtung, davon 5/4 Fahrten als Rufbus; Sa 1 Fahrt	Schülerverkehr und Anbindung Gemeinde Hergatz nach Wangen; teilweise Rufbus	Westallgäuer Tarif/ RBA-Haustarif
151		Opfenbach - Wohmbrechts	RBA GmbH	an Schultagen zweimal tgl. als Rufbus	Schülerverkehr/Rufbus	Westallgäuer Tarif
16	Gletscher-topfline	Lindenberg - Scheidegg - Scheffau - Lindenberg	RBA GmbH	an Schultagen neunmal tgl., davon zweimal Rufbus; an schulfreien Tagen viermal tgl. als Rufbus	hauptsächlich Schülerverkehr, an Ferientagen Rufbus	Westallgäuer Tarif
161		Scheidegg - Westkinberg - Scheidegg	RBA GmbH	an Schultagen dreimal tgl.	Schülerverkehr	Westallgäuer Tarif
162		Lindenberg - Ried - Scheidegg	RBA GmbH	an Schultagen sechs Fahrten, davon zwei als Rufbus	Schülerverkehr/Rufbus	Westallgäuer Tarif
163		Scheidegg - Geisau - Scheidegg	RBA GmbH	an Schultagen neunmal tgl., davon dreimal Rufbus	Schülerverkehr/Rufbus	Westallgäuer Tarif
17	Leiblachallinie	Lindau - Hergatz	RBA GmbH	an Schultagen 1h- bis 2h-Takt; an schulfreien Tagen 4 Fahrtenpaaren; Sa 2 Fahrtenpaare	Verbindung Lindau-Schlachters-Hergensweiler-Hergatz	RBA-Haustarif
18	Bodensee-Allgäu-Linie	Lindau - Lindenberg – Oberstaufen/Sulzberg	RBA GmbH	auf verschiedenen Streckenabschnitten stark variierendes Angebot; ein Großteil der Fahrten an Schultagen; Sa/So/Fe 1 Fahrt auf der Gesamtstrecke	Verbindung Lindau - Lindenberg - Oberstaufen/Sulzberg sowie Schülerverkehr	RBA-Haustarif/ Westallgäuer Tarif

181		Weiler - Oberreute - Weiler	RBA GmbH	an Schultagen viermal tgl., zweimal als Rufbus, eine Fahrt nur freitags	Schülerverkehr/Rufbus	Westallgäuer Tarif
19	Stundenlinie	Oberreitnau - Neuravensburg - Wangen	RBA GmbH	Mo-Fr 1h-Takt, 1 Fahrt Rufbus; Sa 1h-Takt bis 13:25 Uhr, 1 Fahrt Rufbus	Verbindung nach Neuravensburg und Wangen	RBA-Sonder-tarif
191		Lindau – Unterreitnau	RBA GmbH	An Schultagen 5 Fahrten	Schülerverkehr	Stadtbus-tarif
192		Lindau - Neuravensburg - Wangen	RBA GmbH	an Schultagen 11/13 Fahrten je Richtung	Schülerverkehr	RBA-Sonder-tarif
21	Seelinie	Lindau - Nonnenhorn	RBA GmbH	weitgehend 1h-Takt; an Schultagen 3 Fahrten zusätzlich; Sa 2 Fahrtenpaare	Erschließung Gemeinden Wasserburg und Bodolz; Anbindung nach Lindau	RBA-Haustarif
731	Argental-Linie	Isny – Weiler	RBI GmbH	an Schultagen 17/25 Fahrten tgl.; in den Ferien 6/8 Fahrten tgl., teilweise als Rufbus; Sa 4/5 Fahrten; So + Fe 3/5 Fahrten, einmal als Rufbus	Verbindung Isny - Maierhöfen - Gestratz - Grünenbach nach Röthenbach(Bf), teilweise nach Weiler; Schwerpunkt Schülerverkehr	RBI-Tarif
732	Kugel-Linie	Isny - Lindenberg	RBI GmbH	an Schultagen 6/8 Fahrten je Richtung	Schülerverkehr von/nach Lindenberg	RBI-Tarif
733	Eistobel-Linie	Isny - Maierhöfen - Stiefenhofen - Oberstau-fen	RBI GmbH	an Schultagen 11/12 Fahrten, 1 Fahrt als Rufbus; an Ferientagen 3 Fahrtenpaare; Sa 2 Fahrtenpaare; So + Fe 3 Fahrtenpaare	Verbindung Isny - Maierhöfen - Grünenbach - Stiefenhofen - Oberstau-fen; Schwerpunkt Schülerverkehr	RBI-Tarif
734		Röthenbach – Steinegaden – Röthenbach	RBI GmbH	an Schultagen 16 Fahrten, elfmal als Rufbus; Sa 1 Fahrt	Schülerverkehr/ Rufbus	RBI-Tarif
9796		Stiefenhofen – Oberstau-fen	RVA / Komm mit	an Schultagen 6/5 Fahrten tgl.; an schulfreien Tagen 4 Fahrten tgl.; Sa 2 Fahrtenpaare (während der Ferien 4 Fahrtenpaare)	Anbindung Stiefenhofen nach Oberstau-fen/ Schülerverkehr	Haustarif
9740	Tourismuslimie Oberstdorf – Lindau	Oberstdorf - Oberstau-fen – Lindau	RVA/ Komm mit	Im Sommer Mo-Sa ein Fahrtenpaar	Tourismuslimie	Haustarif
bodo 7542	Allgäu-Linie	Ravensburg - Isny	RAB (Alb-Bodensee)	an Werktagen 1h-Takt (Zusatzfahrten an Schultagen) Sa + So + Fe 2h-Takt; nur einzelne Haltestellen im Landkreis Lindau	Taktverkehr, am Wochenende Fahrradmitnahme, abends zum Teil Linien-Taxi	bodo-Verbund-tarif

3.1.2 Linienverkehr gemäß § 43 PBefG

Im Landkreis Lindau (Bodensee) bestehen folgende Konzessionen für Werksverkehre gemäß § 43 PBefG:

RBA Werksverkehre	Lindau - Lindenberg / Fa. Hochland
Held Werksverkehre	Lindau - Kalzhofen - Lindenberg /Lindenberger Werkstätten

3.1.3 Freigestellter Schülerverkehr

Der Schülerverkehr im Landkreis Lindau (Bodensee) – auch zu den Grund- und Hauptschulen – ist weitgehend in den ÖPNV (nach § 42 PBefG) integriert. Zum Analysezeitpunkt bestehen im Landkreis folgende freigestellte Schülerverkehre nach § 43 PBefG:

- Grundschule Bodolz (15 Schüler, Gemeinde und RBA, Ortsteile Enzisweiler, Bruggach, Taubenberg)
- Grundschule Hergensweiler (ca. 27 Schüler, Schulverband bzw. Gemeinde, Ortsteile Moltenberg, Obernützenbrugg)
- Grundschulen Nonnenhorn und Wasserburg (Bodensee) (ca. 30 Schüler, Firma RBA, Ortsteile Hengnau, Selmnau, Hattnau, Hege)
- Grundschule Lindenberg (9 Schüler, Firma Held und Taxi Frommknecht)
- Gemeinde Oberreute (40 Schüler, Firma Boso)
- Verwaltungsgemeinschaft Sigmarzell zur Volksschule Weißensberg und Mittelschule Lindau-Reutin (ca. 180 Schüler, RBA)
- Volksschule Weiler (Firma Held)

3.2 Nutzung

Nachfragedaten stehen in Form von Fahrgastzählungen der Regionalbus Augsburg GmbH (RBA) vom März, Mai und August 2009 zur Verfügung. Die Zählungen erfolgten jeweils über einen Zeitraum von 2 Wochen (2.3-15.3, 4.5-17.5, 17.8-30.8) Dabei wurden alle im jeweiligen Erhebungszeitraum verkehrenden Fahrten erhoben und Durchschnittswerte pro Fahrt für die erhobenen 10 Werktage bzw. 2 Samstage und Sonntage ermittelt. Erfasst wurde weiterhin die Zahl der Schwerbeschädigten je Fahrt. Weitergehende Daten zur maximalen Besetzung einzelner Fahrten, zu Platzausnutzungsgraden sowie zu Haltestellen- und Streckenbelastungen liegen nicht vor.

3.2.1 Fahrgäste an Werktagen

Insgesamt wurden bei den Fahrgastzählungen der RBA im Landkreis Lindau (Bodensee) an Werktagen in der Schulzeit durchschnittlich rund 8.500 Fahrgäste (Mai 2009) bzw. knapp 9200 Fahrgäste (März 2009) gezählt. Bei der Zählung im August 2009 in den Schulferien wurden hingegen – bei einem deutlich reduzierten Fahrtenangebot – durchschnittlich nur rund 1.200 Fahrgäste pro Werktag gezählt.

Fahrgäste je Werktag

Während der Erhebungstermine im März und Mai bestand das höchste Fahrgastaufkommen auf der Linie 13 mit knapp 1.100 bzw. knapp 1.000 Fahrgästen gefolgt von den Linien 192, 18 und 731 mit jeweils zwischen rund 800 und rund 900 Fahrgästen. Mindestens 600 Fahrgäste wurden darüber hinaus auf den Linien 11, 12 und 19 gezählt. In den Schulferien (Erhebung im August 2009) wurden die größten Fahrgastzahlen auf den Linien 11 und 13 mit über 250 Fahrgästen, auf der Linie 19 mit rund 200 Fahrgästen sowie auf der Linie 12 mit knapp 200 Fahrgästen registriert. Mehr als 50 Fahrgäste wurden darüber hinaus lediglich auf der Linie 18 (knapp 100 Fahrgäste) sowie auf der Linie 21 registriert.

Fahrgäste je Fahrt an Werktagen

Bei Betrachtung der durchschnittlichen Anzahl der Fahrgäste je Fahrt ergeben sich die höchsten Durchschnittswerte an Schultagen auf der Linie 192 mit rund 40 Fahrgästen im März 2009 und knapp 35 Fahrgästen im Mai 2009 sowie auf der Linie 732 mit 37 Fahrgästen im März 2009 und 27 Fahrgästen im Mai 2009. Bei beiden Linien handelt es sich um typische Schülerverkehrslinien. Relativ hohe Durchschnittswerte mit über 25 Fahrgästen im März 2009 und meist knapp 25 Fahrgästen im Mai 2009 ergeben sich auf den Linien 17, 18 und 19. Auf der Linie 16 liegt der Durchschnittswert im März zwar ebenfalls bei über 25 Fahrgästen, im Mai jedoch bei unter 20 Fahrgästen. Die übrigen Linien weisen meist Durchschnittswerte zwischen rund 10 und etwa 20 Fahrgästen auf, bei der Märzerhebung liegen die Durchschnittswerte zum Teil auch leicht darüber. Allgemein liegen die Maiwerte (zum Teil deutlich, z.B. auf der Linie 122) unter den Märzwerten. Eine Ausnahme stellt die Linie 21 mit einem höheren Durchschnittswert bei der Maierhebung dar. Durchschnittswerte von unter 10 Fahrgästen bei beiden Erhebungen besitzen lediglich die Linien 131,161,162 und 163, die der Anbindung kleiner Ortsteile und Weiler im Schülerverkehr dienen.

An Ferientagen (Erhebung im August) liegen die Durchschnittswerte auf allen Linien bei unter 10 Fahrgästen. Über 5 Fahrgäste je Fahrt weisen nur die Linien 11, 12, 13, 17, 18 und 19 auf. Auf den übrigen Linien, die an Ferientagen verkehren, werden im Durchschnitt höchstens zwei Fahrgäste je Fahrt registriert.

3.2.2 Fahrgäste an Wochenenden

An Samstagen wurden im Landkreis Lindau (Bodensee) insgesamt Fahrgastzahlen zwischen knapp 450 Fahrgästen im August 2009 und 700 Fahrgästen im März 2009 ermittelt. An Sonntagen liegen die Zahlen zwischen 175 Fahrgästen im August und knapp 300 Fahrgästen im Mai.

Fahrgäste an Samstagen und Sonntagen

An Samstagen werden die Linien 11, 12 und 13 von den meisten Fahrgästen genutzt (Fahrgastzahlen zwischen 80 und knapp 230 Personen). Die höchsten Zahlen wurden mit Ausnahme der Linie 12 (mit einem Maximum im Mai) im März 2009 registriert. Fahrgastzahlen von durchschnittlich über 50 Fahrgästen am Samstag weist darüber hinaus die Linie 19 mit einem Maximalwert von rund 130 Fahrgästen im März auf. Alle anderen an Samstagen verkehrenden Linien weisen durchschnittliche Fahrgastzahlen von deutlich unter 50 Fahrgästen auf.

An Sonntagen besitzen nur die Linien 11 und 12 über 75 Fahrgäste bei allen Erhebungsterminen, wobei die Maximalwerte hier mit knapp 150 bzw. rund 100 Fahrgästen im Mai registriert wurden. Die Linien im Argental weisen an Sonntagen jeweils unter 30 Fahrgäste auf.

Fahrgäste je Fahrt an Samstagen und Sonntagen

Durchschnittliche Fahrgastzahlen von über 10 Fahrgästen je Fahrt wurden nur in einzelnen Erhebungszeiträumen registriert: auf den Linien 11,13 und 19 im März, auf der Linie 12 im Mai und auf der Linie 18 im August. Ansonsten weisen diese Linien meist Durchschnittswerte zwischen 5 und 10 Fahrgästen je Fahrt auf, niedrigere Zahlen wurden auf der Linie 18 im März und auf der Linie 19 im Mai erhoben. Auf den übrigen Linien liegt die durchschnittliche Fahrgastzahl je Fahrt an Samstagen generell bei weniger als 5 Fahrgästen.

An Sonntagen wurden nur auf der Linie 12 im Mai durchschnittliche Fahrgastzahlen von knapp über 10 Fahrgästen je Fahrt erhoben. Ansonsten liegen die durchschnittlichen Fahrgastzahlen je Fahrt auf den Linien 11 und 12 zwischen 5 und 10 Fahrgästen. Auf den Linien im Argental liegen die Durchschnittswerte bei unter 3 Fahrgästen je Fahrt.

3.3 Schwachstellenanalyse

Die Grundlage für die Schwachstellenanalyse des ÖPNV-Angebots im Landkreis Lindau (Bodensee) bildet der Entwurf der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ (07/1998). Für die Bewertung des Angebots bezüglich der Haltestellenentfernung bzw. der räumlichen Erschließung, der Erreichbarkeit von übergeordneten Orten und der Bedienungshäufigkeit wurden die in der Leitlinie genannten Grenz- und Richtwerte herangezogen (**Anhang 2**).

3.3.1 Räumliche Erschließung der Ortsteile ab 200 Einwohner

Die räumliche Erschließung einer Teilfläche liegt laut Leitlinie zur Nahverkehrsplanung vor, wenn mindestens 80% der Einwohner im Einzugsbereich von Haltestellen liegen. Der Grenzwert für die Größe einer Teilfläche wird dabei mit 500 Einwohnern, der Richtwert mit 200 Einwohnern pro Teilfläche definiert.

Im Landkreis Lindau (Bodensee) existierten 2009 59 Orte bzw. Ortsteile über 200 Einwohnern (einschließlich Gebiet der Großen Kreisstadt Lindau). 31 davon besitzen mehr als 500, 18 über 1.000 und drei über 5.000 Einwohner. Diese 59 Orte, in denen über 90 % der Gesamtbevölkerung des Landkreises leben, wurden mit Ausnahme der Ortsteile der Großen Kreisstadt Lindau nach ihrer **räumlichen Erschließung** anhand der Kenngröße „durchschnittliche Haltestellenentfernung“ betrachtet. Durchschnittliche Haltestellenentfernung bedeutet, dass sich für mindestens 80% der Einwohner die nächste Haltestelle in der angegebenen Entfernungsklasse befindet. Die Entfernungsklassen wurden dabei in Anlehnung an die Grenz- und Richtwerte der Leitlinie für die Einzugsbereiche von Haltestellen folgendermaßen festgelegt:

- bis 400 Meter
- bis 600 Meter
- bis 800 Meter
- über 800 Meter

Die Entfernungsklasse bis 400 Meter entspricht dem Richtwert für Einzugsbereiche von Bushaltestellen in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte in Mittel- und Oberzentren bzw. zentralen Bereichen in Unter- und Kleinzentren. Ein Einzugsbereich von 600 Metern ist in der Leitlinie als Richtwert für Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte in Mittel- und Oberzentren, übrige Gebiete in Unter- und Kleinzentren sowie Verkehrsachsen definiert. Für den ländlichen Raum gibt die Leitlinie einen Richtwert von 800 und einen Grenzwert von 1000 Metern an.

Die durchschnittliche Haltestellenentfernung der einzelnen Ortsteile ist in **Abbildung 3.5** dargestellt. Mit Ausnahme von sechs Orten und Ortsteilen liegen die durchschnittlichen Haltestellenentfernungen im Landkreis Lindau (Bodensee) jeweils bei unter 400 Metern. In fünf Orten und Ortsteilen beträgt die durchschnittliche Haltestellenentfernung zwischen 400 und 600 Metern. In Nonnenhorn und Wasserburg liegen über 80 % der Einwohner gleichzeitig im 1000-Meter-Einzugsbereich der Bahnhaltepunkte. Die weiteren Ortsteile mit durchschnittlichen Haltestellenentfernungen zwischen 400 und 600 Metern, Manzen/Weiher, Ringenberg und Ruzpolz sind der Kategorie ländlicher Raum zuzuordnen, so dass auch hier der Richtwert erfüllt wird. Gleiches gilt für den einzigen Ortsteil mit einer durchschnittlichen Haltestellenentfernung zwischen 600 und 800 Metern, Thumen in der Gemeinde Sigmarzell.

Insgesamt kann die **räumliche Erschließung** im Landkreis Lindau (Bodensee) als **sehr gut bewertet** werden. Es bestehen im Sinne der Leitlinie keine nennenswerten Defizite.

3.3.2 Zeitliche Erschließung der Ortsteile ab 200 Einwohner

Neben der räumlichen Erschließung ist für die Nutzbarkeit eines ÖPNV-Angebots die **zeitliche Erschließung** ein entscheidender Qualitätsfaktor.

In Anlehnung an die Grenz- und Richtwerte der Nahverkehrsleitlinie für die Bedienungshäufigkeiten im ländlichen Raum wurde zur Beurteilung der zeitlichen Erschließung untersucht, zu welchen Verkehrszeiten die Bewohner der Ortsteile über 200 Einwohner das ÖPNV-Angebot nutzen können. Dabei wurden **Schultage** und **schulfreie Tage** unterschieden, wobei jeweils folgende Kategorien gebildet wurden:

1. Angebot HVZ, NVZ (8.00-12.00, 14.00 bis 16.00 Uhr) und SVZ (ab 18:30 Uhr)
2. Angebot nur HVZ und NVZ (8.00-12.00, 14.00 bis 16.00 Uhr)
3. Angebot nur HVZ und NVZ halbtags
4. Angebot nur HVZ
5. kein Angebot

Die **Abbildungen 3.6** und **3.7** enthalten die Ergebnisse dieser Betrachtungen.

An **Schultagen** verfügen fast alle Orte und Ortsteile mit mehr als 200 Einwohnern über ein ÖPNV-Angebot zu allen Verkehrszeiten. Vor allem in kleineren Orten und Ortsteilen ist das Angebot in der SVZ am Abend dabei allerdings auf eine Fahrtmöglichkeit beschränkt. In den Orten mit über 500 Einwohnern besteht lediglich in Niederstaußen eine Angebotslücke in der NVZ am Nachmittag (kein Angebot zwischen 14 und 16 Uhr). Ebenfalls kein Angebot am Nachmittag und zusätzlich in der SVZ besteht in Ebratshofen (Gemeinde Grünenbach). Stiefenhofen und Manzen/Weiher (Lindenberg) verfügen lediglich in der SVZ über kein Angebot, während in Lindenau und Scheffau (Scheidegg) das Angebot auf die HVZ beschränkt ist.

Insgesamt kann die **zeitliche Verfügbarkeit** des ÖPNV-Angebots an **Schultagen** als **gut bis sehr gut** beurteilt werden. Kleinere Defizite bestehen fast ausschließlich in Ortsteilen mit weniger als 500 Einwohnern. Vorrangig sollte die Angebotslücke in Niederstaußen am Nachmittag geschlossen werden sowie die Möglichkeit einer Ergänzung des Angebots in Ebratshofen, Lindenau und Scheffau geprüft werden.

An **schulfreien Tagen** ist die zeitliche Verfügbarkeit des Angebots in großen Teilen des Landkreises im Vergleich zu Schultagen eingeschränkt. Dies betrifft insbesondere die Gemeinden Gestratz, Grünenbach, Hergatz, Hergensweiler, Maierhöfen, Oberreute und Sigmarszell. Vor allem in der NVZ am Nachmittag besteht in vielen Ortsteilen kein Angebot. In der Gemeinde Gestratz beschränkt sich das Angebot auf die HVZ, in Ebratshofen (Gemeinde Grünenbach) fällt das Angebot ganz weg.

Insgesamt kann die **zeitliche Verfügbarkeit** des **ÖPNV-Angebots** an **schulfreien Tagen** im Landkreis Lindau (Bodensee) dennoch als **befriedigend** beurteilt werden, da in den meisten Orten mit größeren Einwohnerzahlen ein Angebot zu allen Verkehrszeiten existiert. Vorrangig sollten Möglichkeiten geprüft werden, ein Grundangebot für Ebratshofen einzurichten sowie bestehende Angebotslücken am Nachmittag zu schließen (u.a. im Hinblick auf Fahrtmöglichkeiten für Teilzeitbeschäftigte). In Gestratz ist zusätzlich die Einrichtung eines Fahrtenangebots am Vormittag in Betracht zu ziehen.

Die **zeitliche Verfügbarkeit** des **ÖPNV-Angebots an Wochenenden** ist in **Abbildung 3.8** dargestellt. Dabei erfolgt keine Unterteilung nach Verkehrszeiten, sondern hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeit am Samstag und Sonntag. Ein Minimalangebot von nur einem Fahrtenpaar pro Tag wird ebenso gesondert dargestellt, wie ein dichtes Angebot von mehr als 10 Fahrtenpaaren pro Tag.

Das **Wochenendangebot** im Landkreis Lindau (Bodensee) weist große Unterschiede auf. Überhaupt kein Angebot existiert zwar lediglich in den kleinen Ortsteilen Ebratshofen, Lindenau und Scheffau, viele weitere Ortsteile verfügen aber nur über ein sehr geringes Angebot. So existiert in der Gemeinde Hergatz (mit Ausnahme von Hergatz selbst) nur am Samstag ein Fahrtenpaar, während in den Gemeinden Heimenkirch, Opfenbach, Oberreute und Sigmarszell zwar am Samstag mindestens zwei Fahrtenpaare angeboten werden, am Sonntag aber ebenfalls nur ein Fahrtenpaar existiert.

Die Gemeinde Hergensweiler sowie Ortsteile von Bodolz, Sigmarszell, Wasserburg und Weißenberg besitzen nur am Samstag ein Angebot (mehrere Fahrtenpaare). Ein Angebot von über 10 Fahrtenpaaren am Tag besteht neben Orten mit SPNV-Haltepunkt oder Bedienung durch den Stadtbus Lindau lediglich in Lindenberg und Scheidegg.

Ein möglicher Ausbau des Wochenendangebots muss sich am zu erwartenden Bedarf insbesondere im Freizeit- und Tourismusverkehr orientieren.

3.3.3 Erreichbarkeit von übergeordneten Orten

(Reisezeit, Verbindungshäufigkeit, Umsteigehäufigkeit)

Ein weiteres entscheidendes Kriterium für die Qualität des ÖPNV-Angebots ist die Erreichbarkeit von übergeordneten Orten, die die größten Anziehungspunkte der Verkehrsnachfrage darstellen. Dazu wurde für alle Ortsteile über 200 Einwohner untersucht, wie sie an das jeweilige Gemeindezentrum, den jeweils nächsten zentralen Ort (Klein- oder Unterzentrum) und die Mittelzentren Lindau (Bodensee) oder Lindenberg im Allgäu angebunden sind.

Als Kenngrößen für die Beurteilung der Erreichbarkeit werden die Grenz- und Richtwerte für die Reisezeiten aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung verwendet. Laut Leitlinie ist die Erreichbarkeit von übergeordneten Orten nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt innerhalb eines Halbtages- als auch Tageszeitraumes gewährleistet sind.

Neben der *durchschnittlichen Reisezeit* wurde für jede Relation die *Anzahl der Verbindungen* pro Tag und Richtung, sowie die notwendige *Umsteigehäufigkeit*, als zusätzliches Kriterium für den Beförderungskomfort, ermittelt. Die Zahl der Verbindungen ist dabei nicht zwangsläufig identisch mit der Anzahl der Fahrten in den Zielort. Zum einen werden Fahrtmöglichkeiten, deren Reisezeiten zu stark von der durchschnittlichen Fahrzeit abweichen, nicht als Verbindung gewertet (außer wenn die Fahrt die einzige Verbindungsmöglichkeit in einem größeren Zeitabschnitt darstellt). Zum anderen werden Fahrtmöglichkeiten, deren Abfahrts- oder Ankunftszeiten innerhalb von fünf Minuten liegen (z.B. bei Verstärkerfahrten) nur als eine Verbindung gezählt. Bestehen je Fahrtrichtung unterschiedlich viele Verbindungen, ist in den folgenden Abbildungen jeweils der Durchschnittswert beider Richtungen dargestellt.

Erreichbarkeit der Gemeindezentren

Gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung sollen alle Teilflächen ab 200 Einwohnern bei mehr als 3-5 Straßenkilometern Entfernung vom Zentrum der Gemeinde mit einer Reisezeit von maximal 30 Minuten an das Gemeindezentrum angebunden sein (Richtwert).

Unabhängig von der Entfernung vom Zentrum der Gemeinde wurde die Erreichbarkeit der Gemeindezentren im Landkreis Lindau (Bodensee) für alle Ortsteile mit über 200 Einwohnern untersucht. Dabei sind hinsichtlich der **Reisezeit keine Defizite** festzustellen. Keine ÖPNV-Verbindung besteht lediglich von Hoyerberg nach Enzisweiler sowie von Ringenberg nach Maierhöfen. Angesichts einer Straßenkilometerentfernung von durchschnittlich etwa 400 bzw. 800 Metern, ist eine entsprechende Anbindung jedoch nicht erforderlich. Keine direkte ÖPNV-Verbindung besteht weiterhin zwischen Reutenen und Wasserburg (Bodensee). Da die Entfernung (Straßenkilometer) jedoch weniger als zwei Kilometer beträgt, liegt auch in diesem Fall kein Defizit vor.

Allgemein werden mindestens 5 Fahrten je Richtung angeboten, meist sogar mehr als 10 Fahrten. Weniger als 5 Fahrtmöglichkeiten existieren lediglich auf folgenden Relationen:

- Ebratshofen - Grünenbach (nur in Rückrichtung)
- Lindenau und Scheffau - Scheidegg
- Grübels, Rehlings und Rothkreuz – Weißensberg

Ein leichter Ausbau des Angebots ist in erster Linie für die beiden erstgenannten Relationen zu prüfen. Das geringe Fahrtangebot nach Weißensberg ist aufgrund der geringen Entfernungen der Ortsteile (maximal rund ein Kilometer) nicht als Defizit zu betrachten.

Alle Gemeindezentren sind umsteigefrei erreichbar. In Einzelfällen wurden bei der Analyse auch Verbindungen mit Umstieg berücksichtigt, sofern diese hinsichtlich der Fahrt- und Umsteigezeit als attraktiv zu bewerten sind. Im Einzelnen sind der Ergebnisse der Analyse in **Anhang 3** dargestellt.

Zusammenfassend kann die **Erreichbarkeit der Gemeindezentren** im Landkreis Lindau (Bodensee) als **sehr gut** beurteilt werden.

Erreichbarkeit des nächsten zentralen Ortes

Bei der Analyse der Erreichbarkeit des nächst gelegenen zentralen Ortes wurden die Richt- und Grenzwerte der Leitlinie für die Erreichbarkeit von Unterzentren verwendet. Der Richtwert für die Reisezeit liegt bei 40 Minuten, der Grenzwert bei 50 Minuten.

Die Definition des nächsten zentralen Ortes für die Erreichbarkeitsanalyse berücksichtigt neben der räumlichen Entfernung auch die tatsächlichen Verkehrsbeziehungen sowie die Hierarchiestufe und damit verbunden Anziehungskraft der zentralen Orte. In mehreren Fällen wird daher nicht die Erreichbarkeit des räumlich nächst gelegenen zentralen Ortes untersucht, sondern die Erreichbarkeit eines etwas weiter entfernten, aber in der Praxis bedeutenderen zentralen Ortes.

Dabei wurde folgende Zuordnung getroffen (jeweils auf Gemeindebasis):

- Gestratz, Grünenbach und Maierhöfen nach **Isny**
- Hergensweiler und Weißensberg nach **Schlachters (Sigmarzell)**

- Bodolz und Nonnenhorn nach **Wasserburg**
- Hergatz nach **Wangen**
- Oberreute nach **Weiler**
- Opfenbach nach **Heimenkirch**
- Stiefenhofen nach **Oberstaufen**

Die Ergebnisse der Analyse sind in den **Abbildungen 3.9** und **3.10** dargestellt. Hinsichtlich der **Reisezeiten** sind keine Defizite festzustellen. Der Richtwert der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung wird bei allen Relationen eingehalten. Die **Fahrtenhäufigkeit** nach/von **Isny** liegt mit Ausnahme von Ebratshofen (Gemeinde Grünenbach) zwischen sechs und 15 Fahrten je Richtung. In Ebratshofen bestehen nur fünf Hinfahrt- und drei Rückfahrtmöglichkeiten. Relativ wenige Fahrtmöglichkeiten bestehen nach/von **Schlachters (Sigmarszell)**. Während die Ortsteile Rothkreuz und Grübels (Gemeinde Weißensberg) mindestens zehn Fahrtmöglichkeiten je Richtung aufweisen, gibt es in Rehlings und Weißensberg nur einzelne Fahrtmöglichkeiten. Auch aus der Gemeinde Hergensweiler gibt es nur vier Fahrtmöglichkeiten, in Gegenrichtung jedoch acht Fahrtmöglichkeiten.

Aus den Gemeinden Bodolz und Nonnenhorn werden zwischen zehn und 20 Fahrtmöglichkeiten nach **Wasserburg** bzw. in Gegenrichtung angeboten. Größtenteils auf einem ähnlichen Niveau liegt die Zahl der Fahrtmöglichkeiten aus der Gemeinde Hergatz nach **Wangen** sowie aus der Gemeinde Opfenbach nach **Heimenkirch**. Auch von Oberreute nach **Weiler** sowie von Stiefenhofen nach **Oberstaufen** werden gut zehn Fahrtenpaare angeboten.

Umsteigen ist auf allen Relationen nicht oder nur in Einzelfällen notwendig. Einzige Ausnahme stellt die Verbindung Ebratshofen - Isny dar, auf der bei mehr als der Hälfte der Fahrten umgestiegen werden muss. Insgesamt ist die Erreichbarkeit des nächsten zentralen Ortes im Landkreis Lindau (Bodensee) als **gut bis sehr gut** zu beurteilen.

Die Möglichkeit der Einrichtung zusätzlicher Fahrten sollte vorrangig für die Gemeinden Hergensweiler und Weißensberg (nach Schlachters) sowie die Relation Ebratshofen – Isny geprüft werden.

Erreichbarkeit der Mittelzentren Lindau (Bodensee) und Lindenberg im Allgäu

Die Erreichbarkeit eines Mittelzentrums sollte laut der Leitlinie für die Nahverkehrsplanung in einer Reisezeit von 60 Minuten (Richtwert) möglich sein. Der Grenzwert liegt bei 90 Minuten.

Für die Gemeinden Bodolz, Hergensweiler, Nonnenhorn, Sigmarzell, Wasserburg (Bodensee) und Weißensberg wird die Erreichbarkeit der Großen Kreisstadt Lindau untersucht, für die übrigen Gemeinden im Landkreis die Erreichbarkeit von Lindenberg im Allgäu. Zur Information sind in den Abbildungen zur Erreichbarkeit von Lindau zusätzlich auch die Analyseergebnisse der übrigen Gemeinden im Landkreis sowie in den Abbildungen zur Erreichbarkeit von Lindenberg die Analyseergebnisse für die Gemeinden Hergensweiler und Sigmarzell dargestellt.

Erreichbarkeit von Lindau (Bodensee)

Als Ziel in Lindau wurde aufgrund der zentralen Lage zur Altstadt der Bahnhof definiert. Die Fahrzeiten nach Lindau sind in **Abbildung 3.11**, die Fahrten- und Umsteigehäufigkeit in **Abbildung 3.12** dargestellt.

Bei den **Gemeinden, die dem Mittelzentrum Lindau zugeordnet** sind, wird der Richtwert jeweils deutlich unterschritten. Die durchschnittlichen Fahrzeiten nach/von Lindau liegen (mit Ausnahme des Ortsteils Rupolz in der Gemeinde Hergensweiler) jeweils unter 30 Minuten.

Bei den **übrigen Gemeinden** wird der Grenzwert lediglich bei den Relationen ab Lindenu, Scheffau und Stiefenhofen knapp überschritten. Durch eine Optimierung der Anschlüsse könnten hier Verbesserungen erzielt werden. Der Richtwert wird bei den Relationen ab Brugg, Gestratz, Ebratshofen, Grünenbach, Maierhöfen, Ringenberg, Oberreute, Bremenried und Weiler nicht eingehalten. Da von diesen Ortsteilen das Mittelzentrum Lindenberg im Allgäu jedoch deutlich schneller erreicht werden kann, sind die Richtwertüberschreitungen nicht als bedeutendes Defizit zu bewerten. Ungeachtet dessen sollte auch in diesen Fällen die Optimierung von Anschlüssen zur Verkürzung der Reisezeiten geprüft werden.

Hergatz und Oberhäuser (Gemeinde Röthenbach) profitieren von der direkten Bahnanbindung, die durchschnittliche Fahrzeiten von 17 bzw. 30 Minuten ermöglicht, während die Fahrzeiten nach/von Lindau bei den umliegenden Orten zwischen 30 und 60 Minuten liegen. Die durchschnittliche Reisezeit ab Heimenkirch hat sich durch die Wiedereröffnung des Bahnhofsteilpunkts zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 ebenfalls reduziert.

In den Gemeinden, die dem Mittelzentrum Lindau zugeordnet sind, bestehen mit Ausnahme der Gemeinde Sigmarzell sowie der Ortsteile Rothkreuz und Grübels in der Gemeinde Weißensberg mehr als 10 Fahrtmöglichkeiten pro Tag nach und von Lindau. In Rothkreuz, Grübels und Schlachters gibt es in Richtung Lindau nur 9 Fahrtmöglichkeiten, in Rückrichtung hingegen ebenfalls über 10 Fahrtmöglichkeiten. Die übrigen Ortsteile der Gemeinde Sigmarzell verfügen über 6 bis 8 Fahrtmöglichkeiten je Richtung.

Aus den Gemeinden Bodolz, Hergensweiler, Nonnenhorn und Sigmarzell sowie dem Gemeindehauptort Wasserburg und den Ortsteilen Rothkreuz und Grübels in der Gemeinde Weißensberg ist Lindau überwiegend umsteigefrei erreichbar. Einen Umstieg erfordern die Stadtbusverbindungen ab Reutenen, Rehlings und Weißensberg (Umstieg am ZUP) sowie ein Teil der Fahrtmöglichkeiten von den Wasserburger Ortsteilen Hege und Hengnau.

Im übrigen Landkreis liegt die durchschnittliche Umsteigehäufigkeit bei Fahrten nach Lindau bei den meisten Ortsteilen bei einem Umstieg. Ohne Umstieg ist Lindau ab den Bahnhaltspunkten Hergatz und Röthenbach erreichbar. Durchschnittlich zwei Umsteigevorgänge sind lediglich ab den Ortsteilen Ebratshofen (Grünenbach), Manzen/Weiher (Lindenberg), Bremenried (Weiler-Simmerberg) sowie Scheffau und Lindenau (Scheidegg) erforderlich. Da diese Ortsteile alle unter 500 Einwohner aufweisen und dem Mittelzentrum Lindenberg zugeordnet sind, ist dies jedoch nicht als grundsätzliches Defizit zu bewerten. Allgemein beeinträchtigt die durchschnittliche Umsteigehäufigkeit die Erreichbarkeit von Lindau kaum und bietet nur ein eher geringes Optimierungspotential, unter anderem in Form zusätzlicher Direktfahrten von Lindenberg und Scheidegg nach Lindau.

Erreichbarkeit von Lindenberg im Allgäu

Als Ziel in Lindenberg im Allgäu wurde aufgrund der zentralen Lage der Busbahnhof definiert. Die Fahrzeiten nach Lindenberg sind in **Abbildung 3.13**, die Fahrten- und Umsteigehäufigkeit in **Abbildung 3.14** dargestellt.

Der Richtwert von 60 Minuten wird bei allen untersuchten Orten und Ortsteilen zum Teil deutlich unterschritten. Mit Ausnahme von Stiefenhofen liegt die durchschnittliche Fahrzeit von/nach Lindenberg bei allen Gemeinden, die Lindenberg zugeordnet sind, generell unter 45 Minuten. In den Gemeinden Gestratz, Heimenkirch, Oberreute, Opfenbach, Röthenbach, Scheidegg (ohne Ortsteile Scheffau und Lindenau) und Weiler-Simmerberg beträgt die durchschnittliche Fahrzeit jeweils höchstens 30 Minuten.

Mit Ausnahme der Ortsteile Ebratshofen (Grünenbach), Lindenau und Scheffau (beide Scheidegg) bestehen nach/von Lindenberg jeweils mindestens 6 Fahrtmöglichkeiten. Das größte Fahrtenangebot besteht in Scheidegg mit knapp 30 Fahrtmöglichkeiten je Richtung sowie in den Ortsteilen Riedhirsch (Heimenkirch) und Goßholz (Lindenberg) mit teilweise über 30 Fahrtmöglichkeiten durch Überlagerung mehrerer Linien. Ebenfalls ein dichtes Angebot von mehr als 15 Fahrten je Richtung besitzen die Gemeinden Opfenbach (ohne Wigratzbad), Heimenkirch und Weiler-Simmerberg (ohne Bremenried) sowie die Ortsteile Manzen/Weiher (Lindenberg) und Oberhäuser (Röthenbach). Aus der Gemeinde Hergatz sowie den Ortsteilen Wigratzbad (Opfenbach) und Bremenried (Weiler-Simmerberg) bestehen mehr als 10 Fahrtmöglichkeiten, während die übrigen Gemeinden ein Angebot von 6-10 Fahrten je Richtung aufweisen.

Durchschnittlich ein Umstieg ist aus den Gemeinden Gestratz, Grünenbach, Hergatz (ohne Ortsteil Hergatz), Maierhöfen, Oberreute, Röthenbach (ohne Ortsteil Oberhäuser) sowie den Scheidegger Ortsteilen Scheffau und Lindenau erforderlich. Mit Ausnahme weniger Ortsteile existieren jedoch in diesen Gemeinden auch umsteigefreie Verbindungen nach Lindenberg. Nur ab Stiefenhofen sind durchschnittlich zwei Umsteigevorgänge erforderlich, während aus den übrigen Gemeinden und Ortsteilen hauptsächlich umsteigefreie Verbindungen bestehen. Grundsätzlich ist hinsichtlich der Umsteigehäufigkeit kein dringender Optimierungsbedarf zu sehen. Lediglich für Ebratshofen und Stiefenhofen sollten Möglichkeiten geprüft werden, mehr Verbindungen mit nur einem Umsteigevorgang anzubieten.

Fazit der Erreichbarkeitsanalyse der Mittelzentren

Die Erreichbarkeitsanalyse der Mittelzentren Lindau (Bodensee) und Lindenberg (Allgäu) ergibt insgesamt keine gravierenden Defizite. Die Grenz- und Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für die Fahrzeiten zum jeweiligen Mittelzentrum werden in allen Fällen eingehalten. Ein leichter Ausbau des Fahrtenangebots ist teilweise für das Gebiet der VG Argental zu prüfen, vorrangig jedoch für die Gemeinde Sigmarzell sowie die Ortsteile Ebratshofen, Lindenau und Scheffau.

3.3.4 Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen

Für die weiterführenden Schulen im Landkreis Lindau (Bodensee) sowie in Isny und Wangen wurden alle relevanten Hin- und Rückfahrtmöglichkeiten analysiert. Neben den Hinfahrten zu Schulbeginn wurden die Rückfahrten zu den wichtigsten Schulschlusszeiten (6./8./10. Stunde) untersucht. Die detaillierten Analysen (Fahrplan 2009/2010) sind in **Anhang 4** dargestellt.

Realschulen im Landkreis Lindau (Bodensee):

Realschulen in Lindau:

Für Schüler der Knabenrealschule liegen die Wartezeiten bis auf wenige Ausnahmen unter 30 Minuten. In den meisten Fällen besteht eine günstige, zeitnahe Anbindung. Längere Wartezeiten treten hauptsächlich bei einem möglichen Schulschluss nach der 8. Stunde um 15:30 Uhr auf.

Die Maria-Ward-Realschule verfügt über eine ähnlich gute Anbindung. Auch nach der 8. Stunde (14:45 Uhr) sind Rückfahrten ohne längere Wartezeiten möglich. Lediglich Schüler aus Niederstaufen müssen eine längere Rückfahrt nicht auf direktem Weg sondern über Hergatz in Kauf nehmen.

Realschule Lindenberg:

Die Erreichbarkeit der Realschule Lindenberg ist insgesamt ebenfalls zufrieden stellend. Den größten Schwachpunkt stellt eine längere Wartezeit für Schüler aus Weiler von rund 45 Minuten vor Schulbeginn (aufgrund von zwei erforderlichen Fahrzeugumläufen) dar. Die Anbindung nach der 6. und 8. Stunde ist hingegen für fast alle Orte und Ortsteile ideal. Lediglich Richtung Scheffau besteht nach der 8. Stunde eine Wartezeit von rund 30 Minuten. Die Fahrzeiten sind weitgehend günstig, lediglich nach der 8. Stunde müssen Schüler aus Niederstaufen und Stiefenhofen lange Fahrzeiten in Kauf nehmen. Zwei Umstiege sind nach der 6. Stunde nach Brugg (Gestratz) sowie nach der 8. Stunde in die Gemeinden Oberreute und Stiefenhofen erforderlich.

Gymnasien im Landkreis Lindau (Bodensee):

Gymnasien in Lindau:

Die Anbindung der beiden Gymnasien in Lindau ist insgesamt sehr gut. Eine längere Wartezeit besteht lediglich nach der 10. Stunde auf den Zug nach Nonnenhorn, eine unverhältnismäßig lange Fahrzeit mit langer Wartezeit (beim Umsteigen in Schlachters) ebenfalls nach der 10. Stunde bei der Fahrt nach Niederstaufen. Hier ist allerdings die Zahl der betroffenen Schüler als relativ gering einzuschätzen.

Gymnasium Lindenberg:

Mit Ausnahme von Weiler-Simmerberg ist morgens eine zeitnahe Anbindung zum Schulbeginn gewährleistet. Die Rückfahrtmöglichkeiten nach der 6. Stunde weisen keine Defizite auf, während nach der 8. Stunde die Gemeinde Stiefenhofen nur mit zwei Umstiegen und relativ langer Fahrzeit erreichbar ist. Nach der 10. Stunde bestehen meist ebenfalls günstige Rückfahrtmöglichkeiten, allerdings sind Brugg, Gestratz und Niederstaufen nicht mehr mit dem Bus zu erreichen (Fahrtsmöglichkeiten nur bis Zwirkenberg bzw. Opfenbach).

Berufliches Schulzentrum Lindau (Bodensee):

Problematischer stellt sich aufgrund des großen Einzugsgebiets die Erreichbarkeit des Beruflichen Schulzentrums Lindau (Bodensee) dar. Die Anbindung zum Schulbeginn ist für alle Gemeinden mit über 5 Schülern mit Ausnahme von Grünenbach und Oberreute akzeptabel. Während ab Oberreute lediglich die Fahrzeit unattraktiv ist, sind ab Grünenbach zusätzlich zwei Umstiege mit langer Wartezeit erforderlich.

Nach der 6. Stunde bestehen mit Ausnahme von Grünenbach günstige Rückfahrtmöglichkeiten. Grünenbach ist allerdings mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht in angemessener Zeit erreichbar. Da das Ende der 8. Stunde eine Stunde vor den Gymnasien liegt, treten in vielen Fällen lange Wartezeiten von über einer Stunde auf. Nach Grünenbach bestehen keine sinnvollen Fahrtmöglichkeiten, nach Oberreute sind drei Umstiege erforderlich und die Fahrzeit ist unverhältnismäßig lange. Nach der 10. Stunde (16:05 Uhr) bestehen hingegen durchweg zeitnahe Anbindungen, allerdings sind die Fahrzeiten nach Grünenbach (2 Umstiege) und Oberreute (1 Umstieg) unverhältnismäßig lang.

Schulen außerhalb des Landkreises Lindau (Bodensee):**Schulen in Wangen:**

Zu Schulbeginn bestehen aus den Gemeinden Hergatz und Opfenbach zur Realschule und zum Gymnasium Wangen günstige Fahrtmöglichkeiten mit angemessenen Wartezeiten bis zum Unterrichtsbeginn. Zur 6., 8. und 10. Stunde bestehen zeitnahe Rückfahrtmöglichkeiten ab dem Gymnasium, zur 6. Stunde auch ab der Realschule. Lediglich nach der 8. Stunde der Realschule bestehen erst nach längerer Wartezeit (über 45 Minuten) Fahrtmöglichkeiten.

Schulen in Isny:

Die Schüler aus den Gemeinden im Landkreis Lindau (Bodensee) kommen rund eine halbe Stunde vor Schulbeginn an der Realschule und dem Gymnasium in Isny an. Dadurch ergeben sich morgens teilweise sehr frühe Abfahrtszeiten in den Gemeinden. Unmittelbar nach der 6. Stunde werden Rückfahrtmöglichkeiten in alle relevanten Orte und Ortsteile angeboten, nach der 8. Stunde bestehen mit Ausnahme von Röthenbach ebenfalls insgesamt zeitnahe Rückfahrtmöglichkeiten. Nach der 10. Stunde sind Ebratshofen und Stiefenhofen nicht mehr erreichbar, ansonsten treten Wartezeiten von 40-45 Minuten auf. Lange Fahrzeiten weisen die Rückfahrten nach Ebratshofen und Stiefenhofen nach der 6. Stunde, nach Röthenbach nach der 8. Stunde, sowie nach Brugg und Gestratz nach der 10. Stunde auf.

3.3.5 Erreichbarkeit von Freizeitzielen

Neben der Erreichbarkeit der zentralen Orte und weiterführenden Schulen wurde ergänzend auch die Erreichbarkeit ausgewählter wichtiger Freizeitziele im Landkreis Lindau (Bodensee) untersucht. **Anhang 5** stellt die Ergebnisse der Analyse für vier wichtige Freizeitziele im Westallgäu im Detail dar. Die relevanten Ziele innerhalb der Großen Kreisstadt Lindau und in den Gemeinden am Bodensee sind allgemein sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln angebunden. Die wichtigsten Freizeiteinrichtungen im Westallgäu sind unterschiedlich gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

Während die **Gebetsstätte Wigratzbad** und die **Swingolf Anlage Opfenbach** durch die Regionalbuslinie 13 über ein dichtes Fahrtenangebot an allen Tagen außer Sonntagen verfügen, sind der **Skywalk Allgäu** und das **Naturschutzgebiet Eistobel** je nach Tagestyp unterschiedlich gut angebunden. Während an Schultagen ein dichtes Angebot besteht, reduziert sich dieses in den Ferien und an Wochenenden deutlich. Ein Basisangebot ist jedoch immer gewährleistet. Der Eingang Schüttentobel zum Eistobel wird jedoch nur an Schultagen von Regionalbussen angefahren. Die Swingolf Anlage Opfenbach ist an Sonntagen nur mit sehr langen Fußwegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar, während der Fußweg vom Bahnhof Hergatz zur Gebetsstätte Wigratzbad relativ kurz ist.

Die erforderlichen Fußwege von den Haltestellen zu den Freizeitzielen variieren erheblich. Während die Gebetsstätte Wigratzbad und der Eistobel mit kurzen Fußwegen erreichbar sind, ist zur Swingolf Anlage Opfenbach ein Fußweg von rund einem Kilometer erforderlich und zum Skywalk Allgäu beträgt der Fußweg je nach Haltestelle zwischen einem und 1,5 Kilometern. Der Markt Scheidegg plant am Kurhaus Scheidegg die Errichtung einer Buswendepalette. Die Busse der Linien 11 und 13 werden dann alternierend das Kurzentrum bzw. das Kurhaus bedienen. Von dort soll der Skywalk Allgäu mit einem Pendelbus zu bestimmten Zeiten angebunden werden. Ansonsten ist die Einrichtung näher gelegener Haltestellen jedoch aufgrund der Straßeninfrastruktur nicht möglich bzw. erscheint unter Berücksichtigung der Besucherzahlen nicht gerechtfertigt.

Insgesamt ist die **Erreichbarkeit wichtiger Freizeitziele** als **zufriedenstellend bis gut** zu bewerten. Schwachstellen bestehen insbesondere bei der Erreichbarkeit des Eistobels an Wochenenden und in den Ferien. Problematisch ist hier insbesondere die relative Unübersichtlichkeit des Angebots in den Ferien zu bewerten. Die erforderlichen Fußwege sind unter Berücksichtigung der Zielgruppen der Einrichtungen als akzeptabel zu beurteilen.

3.3.6 Netz- und Fahrplanabstimmung

Gerade bei einer Verkehrsnachfragestruktur, die wie im Landkreis Lindau (Bodensee) von starken Strömen in die Nachbarlandkreise (v.a. Bodenseekreis und Landkreis Ravensburg) geprägt ist, ist ein wichtiges Kriterium für die ÖPNV-Qualität, wie gut das Busliniennetz und der Fahrplan aufeinander bzw. auf das übergeordnete SPNV-Angebot abgestimmt sind.

Die Qualität der Fahrplanabstimmung kann dabei (relativ einfach) anhand der Übergangszeiten zwischen den Linien an den einzelnen Verknüpfungspunkten aufgezeigt werden. Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung gibt dazu vor, dass Anschlüsse dann gegeben sind, wenn die Weiterfahrt innerhalb von 15 Minuten (Grenzwert) bzw. 10 Minuten (Richtwert) erfolgt.

Die Fahrplan- und Netzabstimmung im Landkreis Lindau (Bodensee) wird für die folgenden ÖPNV-Übergänge betrachtet:

- Regionalbus zu/von SPNV und
- Regionalbus zu/von Regionalbus

Anschlüsse zwischen Regionalbussen und SPNV

Übergangspunkte zwischen Bus und SPNV bestehen am Hauptbahnhof in Lindau sowie in Hergatz, Röthenbach und Wasserburg. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 bestehen auch am wieder eröffneten Bahnhof Heimenkirch Anschlüsse zwischen Bus und SPNV. Die übrigen Bahnhofspunkte im Landkreis weisen keine oder nur eine sehr geringe Relevanz als Übergangspunkte auf. **Abbildung 3.15** gibt einen Überblick über die Anschlusszeiten zwischen Busverkehr und SPNV im Landkreis Lindau (Bodensee) (Fahrplan 2009/2010). Neben Anschlüssen innerhalb von 10 und 15 Minuten werden zusätzlich auch Anschlüsse innerhalb von 20 Minuten sowie Anschlüsse, bei denen eine festgelegte Mindestumsteigezeit unterschritten wird, dargestellt. Als Mindestumsteigezeit werden für den Hauptbahnhof Lindau 5 Minuten und für die übrigen Bahnhofspunkte im Landkreis 3 Minuten definiert.

Den höchsten Anteil an Anschlüssen innerhalb von 20 Minuten besitzt der **Hauptbahnhof Lindau** mit über 60 % aller untersuchten Regionalbusfahrten zum/vom Bahnhof (Regionalbuslinien 17, 18, 21). Bei rund 40 % der Fahrten besteht innerhalb von 15 Minuten ein Anschluss zwischen Bus und Zug. Zwischen den in Lindau ankommenden Zügen und den Regionalbussen gibt es in fast allen Fällen günstige Anschlüsse, während von der Linie 21 Richtung Bregenz und Hergatz relativ wenige günstige Anschlüsse sowie von den Linien 17 und 18 Richtung Friedrichshafen kaum günstige Anschlüsse bestehen.

Von den übrigen Bahnhofspunkten weist **Hergatz** mit über 50 % den höchsten Anteil an Anschlüssen innerhalb von 20 Minuten auf. Bei über 40 % der untersuchten Umsteigebeziehungen bestehen schlanke Anschlüsse innerhalb von 10 Minuten, dies ist der beste Wert aller Bahnhöfe im Landkreis. Während in **Wasserburg** nur relativ wenige mögliche Anschlüsse zwischen der Buslinie 21 und den Zügen der KBS 731 existieren, gibt es am Bahnhof **Röthenbach** zahlreiche Anschlussbeziehungen. Bedingt durch das nicht einheitlich vertaktete Bahnangebot und zeitlich meist deutlich versetzte Abfahrtszeiten der Züge Richtung Lindau und Kempten, können in Röthenbach nur die Züge in/aus Richtung Kempten regelmäßig angebunden werden. Bei einer Betrachtung aller möglichen Umsteigebeziehungen ergibt sich daher ein relativ niedriger Anteil der Anschlüsse innerhalb von 20 Minuten von lediglich 40 %. Dieser Wert ist aber nicht grundsätzlich als Manko zu bewerten, da für Fahrgäste aus Lindenberg, Scheidegg und Weiler (mit Umstieg) in Hergatz günstige Anschlüsse in/aus Richtung

Lindau bestehen. Betrachtet man bei den Buslinien 11 und 12 nur die priorisierten Anschlüsse in/aus Richtung Kempten steigt der Anteil der Anschlüsse innerhalb von 20 Minuten auf über 50 % (bei gleichzeitiger Betrachtung aller Anschlüsse aus/in Richtung Argental-Gemeinden).

Zahlreiche günstige Anschlüssen zu den Zügen Richtung Oberstaufen/Kempten bestehen von den Linien 11, 12 und 731 aus Richtung Isny. Günstige Anschlüsse zu den Zügen Richtung Lindau sind aufgrund der dargestellten Situation eher selten und konzentrieren sich schwerpunktmäßig auf die Linien 731 bis 734. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei den Anschlüssen von den Zügen zu den Bussen. Während aus Richtung Oberstaufen/Kempten mit Ausnahme der Linie 731 Richtung Isny in vielen Fällen attraktive Anschlüsse hergestellt werden können, beschränken sich günstige Anschlüsse aus Richtung Lindau weitgehend auf die RBI-Linien.

Optimierungen der Anschlusssituation in Röthenbach sind infolge der dargestellten Situation im SPNV sowie den Umsteigebeziehungen zwischen den Buslinien am Busbahnhof in Lindenberg nur sehr eingeschränkt möglich. Ob Verbesserungen erzielt werden können, ist in erster Linie von Veränderungen der Abfahrts- und Ankunftszeiten im SPNV abhängig. Der Fokus sollte dabei neben einer Beibehaltung der bestehenden Anschlüsse auf der Optimierung der Anschlüsse auf den Relationen Weiler – Lindau sowie Argental – Lindau liegen. Attraktive Anschlüsse auf den Relationen von Lindenberg und Scheidegg Richtung Lindau sind zwar ebenfalls wünschenswert, jedoch bestehen hier bereits günstige Alternativen in Form der Linie 13 mit Umstieg in Hergatz sowie verschiedener direkter Busverbindungen.

Anschlüsse zwischen Regionalbussen

Regelmäßige bedeutende Umsteigemöglichkeiten zwischen den Regionalbuslinien im Landkreis Lindau (Bodensee) bestehen unter anderem am Busbahnhof in Lindenberg, am Bahnhof in Röthenbach, am Bahnhof in Hergatz sowie in Weiler und Scheidegg. Insbesondere im Schülerverkehr bestehen zahlreiche günstige Anschlüsse an weiteren Orten im Landkreis. Optimal aufeinander abgestimmt sind weiterhin die Fahrpläne der Lindauer Stadtbuslinie 3 und der Regionalbuslinie 19 mit einer Umsteigedauer von einer bzw. drei Minuten in Oberreitnau, Nord.

Am Bahnhof Hergatz kann zwischen den Linien 13, 15 und 17 umgestiegen werden. Bis auf wenige Ausnahmen existieren auf den Relationen Lindenberg-Wangen (Linie 13 und 15), Lindenberg – Hergensweiler – Lindau (Linie 13 und 17) sowie Lindau – Hergensweiler – Wangen (Linie 15 und 17) insgesamt attraktive Anschlüsse (jeweils auch in Gegenrichtung). Die Umsteigezeiten liegen häufig bei unter 10 Minuten, nur in Einzelfällen besteht erst nach 15 Minuten ein Anschluss.

Eine besondere Bedeutung als Umsteigepunkt besitzt der Busbahnhof in Lindenberg. Zwischen den im Takt verkehrenden Linien bestehen hier sehr gute Anschlüsse. Im Detail untersucht wurden folgende Umsteigebeziehungen (jeweils einschließlich Gegenrichtung):

- aus Richtung Isny/Argental (Linie 732) Richtung Scheidegg
- aus Richtung Weiler Richtung Scheidegg
- aus Richtung Weiler Richtung Hergatz
- aus Richtung Weiler Richtung Lindau (mit Linie 18)

Während auf den drei erstgenannten Relationen fast immer Anschlüsse mit kurzen Umsteigezeiten (häufig sogar unter fünf Minuten) existieren, besteht zu/von den in Lindenberg beginnenden bzw. endenden Direktfahrten der Linie 18 nach/von Lindau nur in wenigen Fällen ein

günstiger Anschluss. Hier sollte die Möglichkeit geprüft werden, zusätzliche Anschlüsse herzustellen.

Der Bahnhof Röthenbach stellt einen wichtigen Umsteigepunkt für Fahrten zwischen den Gemeinden der VG Argental und Lindenberg beziehungsweise Weiler dar. Nur in wenigen Fällen liegen die Umsteigezeiten zwischen der Linie 731 und den Linien 11 und 12 bei unter 10 Minuten. Lange Umsteigezeiten häufen sich insbesondere am Nachmittag Richtung Argental/Isny. Vorrangig zu Zeiten, zu denen keine Direktverbindungen bestehen, sollten die Möglichkeiten für eine Verkürzung der Umsteigezeiten geprüft werden. Diese werden jedoch unter anderem durch die Abfahrts- und Ankunftszeiten des SPNV in Richtung Kempten und Lindau begrenzt.

3.3.7 Merkbarkeit des Angebots (Takt, Eindeutigkeit Linienweg)

Vor allem für den Fahrgast, der das ÖPNV-Angebot nur unregelmäßig nutzt (v.a. Gelegenheitsverkehr) stellt die Merkbarkeit des Angebots ein entscheidendes Angebotsmerkmal. Diese lässt sich in den Kenngrößen „Takt“ und „Eindeutigkeit des Linienwegs“ ausdrücken. Für die Merkbarkeit von Vorteil ist dabei bereits, wenn die Abfahrtszeiten so gelegt werden, dass zumindest die Abfahrtsminuten übereinstimmen.

Von den Buslinien, die im Landkreis Lindau (Bodensee) verkehren, sind neben dem Stadtverkehr Lindau sieben Linien (11, 12, 13, 14a, 14b, 19, 21) weitgehend regelmäßig getaktet (z.T. Abweichungen und Zusatzfahrten im Schülerverkehr). Zwei weitere Linien (15, 17) bieten über mehrere Stunden hinweg ein getaktetes Angebot, wobei auf der Linie 17 zusätzlich die Abfahrtsminuten ganztägig im Sinne einer besseren Merkbarkeit weitgehend angepasst sind. Keinen Takt oder angepasste Abfahrtsminuten über mehrere Stunden hinweg besitzen, abgesehen von den Schülerverkehrslinien, die Linien 16, 18, 731 und 733.

Das Verhältnis der Linienwege zu den angebotenen Fahrten liegt bei fünf Linien unter 25 % (Linien 11, 12, 14 a, 14 b, 19). Bei weiteren fünf Linien besitzt höchstens jede zweite Fahrt einen anderen Linienweg (Linien 13, 15, 17, 21, 734). Die teilweise relativ geringen Abweichungen der Linienwege sind hier in der Regel durch den Schülerverkehr bedingt und daher nicht vermeidbar und insgesamt auch nicht als bedeutendes Defizit zu bewerten. Bei den übrigen Linien besitzen nur wenige Fahrten den gleichen Linienweg. Während dies bei Linien, die fast ausschließlich auf die Schülerbeförderung ausgerichtet sind, nicht negativ zu bewerten ist, sollten insbesondere bei den Linien 18 und 731 Möglichkeiten geprüft werden, die Linienführung unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Schülerverkehrs soweit möglich etwas zu vereinheitlichen.

3.3.8 Tarifsituation

Im Landkreis Lindau (Bodensee) existieren derzeit verschiedene Haustarife der unterschiedlichen Verkehrsunternehmen, die unterschiedlich strukturiert sind. Neben den Tarifen im SPNV kommen folgende Tarife im straßengebundenen ÖPNV zur Anwendung:

- Entfernungstarif der Regionalbus Augsburg GmbH
- Westallgäuer Tarif der Regionalbus Augsburg GmbH (Preisstufen)
- Sondertarif der Regionalbus Augsburg GmbH für den Übergang auf das Gebiet des Bodo-Verbundes
- Entfernungstarif der Regionalbus Isny GmbH
- Einheitstarif der Stadtverkehr Lindau (B) GmbH
- Tarif der RVA/„Komm mit“ Morent GmbH & Co. KG
- Zonentarif des Verkehrsverbunds Vorarlberg auf den Linien nach/durch Vorarlberg

Die unterschiedlichen Tarife beeinträchtigen die Verständlichkeit für den Fahrgast insbesondere auf Relationen mit Umstieg und in Bereichen des Landkreises, in denen mehrere Tarife zur Anwendung kommen.

Auch im Hinblick auf touristische Verkehre ist die derzeitige Tarifsituation sehr kritisch zu bewerten, zumal zwei Verkehrsverbände mit einheitlichen Preisstrukturen unmittelbar an den Landkreis Lindau (Bodensee) angrenzen. Die Landkreise Bodenseekreis und Ravensburg in Baden-Württemberg gehören dem bodo-Verkehrsverbund an, während der Vorarlberger Verkehrsverbund (VVV) das gesamte österreichische Bundesland Vorarlberg umfasst. Auch im Landkreis Oberallgäu existieren einheitliche Angebote in Form von Tages- und Urlaubskarten speziell für die Zielgruppe der Touristen.

Zumal die Preisniveaus der einzelnen Tarife teilweise nur relativ geringe Unterschiede aufweisen (Westallgäuer Tarif und RBI-Tarif), sind Vereinheitlichungen der Tarifsituation anzustreben, um die bestehende Hemmschwelle gegenüber einer Nutzung des ÖPNV-Angebots abzubauen. Die Einführung eines einheitlichen Tarifsystems war auch ein zentrales Thema in den Projekt begleitenden Workshops (siehe *Kapitel 3.4*).

Die Möglichkeiten für Tarifkooperationen im Landkreis Lindau (Bodensee) werden parallel zur Nahverkehrsplanung in einer eigener Studie untersucht, deren Ergebnisse in den Nahverkehrsplan einfließen.

3.4 Externe Anregungen und Wünsche

Im Rahmen der Nahverkehrsplanung bzw. der Analyse des ÖPNV-Angebots wurden über Projekt begleitende Workshops auch Wünsche, Anregungen und Probleme von Gemeinden, Schulen, Verkehrsunternehmen und nicht zuletzt der Behindertenvertreter aufgenommen und analysiert. Im Folgenden sind zentrale Aussagen kurz dargestellt. Eine detaillierte Übersicht geben die Protokolle der einzelnen Workshops wieder, die in **Anhang 6** zu finden sind.

Ergänzend hatten die Bürger im Juli und August 2010 die Möglichkeit, an einer kurzen Online-Befragung auf der Internetseite des Landkreises Lindau (Bodensee) teilzunehmen und in diesem Rahmen Kritikpunkte und Anregungen zu äußern.

3.4.1 Workshop Unterer Landkreis

Gemeinden

Angebotsdefizite bestehen aus Sicht der Gemeinden in Hergensweiler und Sigmarzell, hier insbesondere im Ortsteil Niederstaußen. Die Gemeinden Bodolz und Wasserburg betonen die Bedeutung der Linie 21 und weisen darauf hin, dass der Linienweg im Bereich Wasserburg für die Fahrgäste schwer verständlich ist. Zentrale Themen sind weiterhin allgemein das Angebot für den Freizeit- und Tourismusverkehr sowie die Einrichtung eines Tarifverbunds.

Weitere Anregungen des Gemeinderats Bodolz betreffen den Erhalt der Linie 21 als Minimalziel, die Beibehaltung der Schulbuslösung, die Einrichtung eines Tarifverbunds, die Ausweitung des Angebots am Abend und Wochenende sowie die Prüfung der Möglichkeit einer Stadtbusanbindung unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit. Das Energieteam der Gemeinde Wasserburg schlägt vor, eine Stadtbusverbindung zwischen den Endhaltepunkten Alwind und Unterreitnau über Wasserburg einzurichten. Die Angebotssituation und bestehende Defizite in der Gemeinde Sigmarzell wurden in einem eigenen Gespräch erörtert. Hauptkritikpunkte stellen das Fahrtenangebot an schulfreien Tagen, am Abend und am Wochenende sowie die unübersichtliche Tarifsituation (u.a. gegenseitige Anerkennung von Fahrausweisen) dar.

Schulen

Für die Maria-Ward-Realschule ist die Linienführung der Regionalbuslinien auf die Insel wichtig. Die Fahrtmöglichkeiten aus dem oberen Landkreis nach Lindau (B) aber auch am Morgen in Richtung oberer Landkreis werden weiter an Bedeutung gewinnen. In diesem Bereich bestehen noch einzelne Schwachstellen, so besteht z.B. zum Schulschluss am 17 Uhr keine direkte Rückfahrtmöglichkeit von Lindau (B) in Richtung Lindenberg. Ansonsten wird die Situation insgesamt als befriedigend beurteilt.

Beiräte

Die Vorsitzende des Seniorenbeirats weist auf Angebotslücken im Bereich Hergensweiler, die schwierige Verständlichkeit des Linienwegs der Linie 21 sowie die nicht barrierefreie Ausführung von Haltestellen (u.a. Bahnhof Nonnenhorn) hin.

3.4.2 Workshop Oberer Landkreis

Gemeinden

Zentrale Themen stellen grenzüberschreitenden Verbindungen, eine verbesserte Fahrgastinformation, Angebote im Freizeit- und Tourismusverkehr sowie die Einrichtung eines Tarifverbunds dar.

Schulen

Hauptkritikpunkt ist die frühe Ankunftszeit der Schüler aus Weiler in Lindenberg bedingt durch zwei notwendige Fahrzeugumläufe. Weiterhin regt das Gymnasium Lindenberg an, die Abstimmung bezüglich der bereitzustellenden Kapazitäten weiter zu verbessern und die Einführung einer Mobilitätsgarantie zu prüfen.

Behinderten- und Seniorenvertreter

Langfristig sollte ein behindertengerechter Ausbau der Haltestellen sowie der Einsatz entsprechender Fahrzeugen angestrebt werden. Kritikpunkte stellen Angebotslücken am Vormittag sowie schlecht lesbare bzw. komplizierte Fahrpläne dar.

3.4.3 Ergebnisse der Online-Befragung

Die Ergebnisse der Online-Befragung im Juli und August 2010 auf der Internetseite des Landkreises sind aufgrund der Stichprobenziehung und Teilnehmerzahl nicht repräsentativ, vermitteln aber einen ergänzenden Eindruck von der Einschätzung der Situation aus Bürgersicht. Insgesamt konnten rund 30 Beiträge hauptsächlich zu Schwachstellen und Kritikpunkten ausgewertet werden.

Weitgehend **positive Bewertungen** erhalten die **Linien mit Taktverkehr** (Nennungen der Linien 11,12, 13 sowie des Stadtbusses Lindau). Bemängelt wird hingegen das Fahrtenangebot im Bereich der VG Argental, in der Gemeinde Hergensweiler, zwischen Scheidegg und Lindau sowie auf der Linie 16.

Hauptkritikpunkte sind stark ausgelastete Fahrzeuge und Wartezeiten im Schülerverkehr (u.a. die frühe Ankunftszeit der Schüler aus Weiler in Lindenberg), das Angebot am Wochenende und in den Ferien sowie die Höhe und Uneinheitlichkeit der Tarife. Als **Anregungen** werden die Einführung eines Tarifverbunds, ein Ausbau des Angebots in der Schwachverkehrszeit, am Wochenende und in den Ferien sowie die Reaktivierung von Bahnhaltedpunkten genannt. Mehrfach genannt werden weiterhin zusätzliche direkte Fahrten zwischen Lindau (Bodensee) und Lindenberg sowie Scheidegg.

3.5 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.

3.5.1 Räumliche Verfügbarkeit

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

3.5.2 Zeitliche Verfügbarkeit

An Schultagen:

Die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots kann als **gut bis sehr gut** beurteilt werden. Kleinere Defizite bestehen mit Ausnahme von Niederstaußen 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.

3.5.3 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 Sigmarszell 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 und der Scheidegger Ortsteile Lindenau und Scheffau sowie die Umsteigehäufigkeit ab Ebratshofen und Stiefenhofen.

3.5.4 Erreichbarkeit der Schulen

Die Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen im Landkreis Lindau (Bodensee) zu Schulbeginn sowie die Rückfahrmöglichkeiten 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 Argentals.

3.5.5 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 Swingolf Anlage Opfenbach an Sonntagen.

3.5.6 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.

3.5.7 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.

3.5.8 Tarifsituation

Die Tarifsituation im Landkreis Lindau (Bodensee) ist durch verschiedene unterschiedlich strukturierte Tarife gekennzeichnet. Für die Fahrgäste ist teilweise kaum ersichtlich, welcher Tarif für die jeweilige Relation zur Anwendung kommt. Die verschiedenen Tarife beeinträchtigen besonders die Nutzung von Umsteigeverbindungen sowie die Nutzung des ÖPNV durch Touristen. Insgesamt ist die bestehende Tarifsituation aufgrund der Uneinheitlichkeit der Tarife als **unbefriedigend** zu bewerten.

4 Rahmenkonzeption

4.1 Allgemeine Zielsetzungen

Auf der Grundlage der Bestandsaufnahme und der Schwachstellenanalyse gilt es, die künftige ÖPNV-Struktur als Ziel-Zustand nach Art und Umfang festzulegen.

Hierzu sind eine politische Willensbildung und eine Entscheidung des Aufgabenträgers in den entsprechenden Kreisgremien erforderlich.

Nach Diskussion der Rahmenbedingungen durch die politischen Gremien bilden die festgelegten Ziele die Grundlage für die weiteren Arbeitsschritte zur Erstellung des Nahverkehrsplanes bzw. für die Erarbeitung von detaillierten, linienscharfen Maßnahmenpaketen für den Landkreis Lindau (Bodensee).

Als Basis für die ÖPNV-Konzeption dient folgendes allgemeines **Zielkonzept für den ÖPNV** im Landkreis Lindau (Bodensee):

ÖPNV als Daseinsvorsorge
unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit und
besonderer Beachtung des Schülerverkehrs sowie
Attraktivierung des Freizeit- und Tourismusverkehrs

4.2 Angebotskonzept Landkreis Lindau (Bodensee)

Als Aufgabenträger erstellt und entscheidet der Landkreis über den Rahmen und die Einzelziele für die ÖPNV-Erschließung bzw. die Planung. Entscheidungshilfen bilden dabei die **Grenz- und Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern**. Diese Werte stellen die Mindestanforderungen an ein ÖPNV-Angebot bzw. die Anforderungen für ein „gutes“ ÖPNV-Angebot dar. Den Kommunen ist eine Abweichung von den angegebenen Werten jedoch vorbehalten.

Differenzierung des Planungsgebiets

Die Strukturanalyse des Landkreises zeigt, dass der Landkreis im Wesentlichen in zwei Gebiete unterteilt werden kann, die sich hinsichtlich ihrer siedlungsstrukturellen Rahmendaten unterscheiden. Diese Aufteilung findet sich auch im Regionalplan der Planungsregion Allgäu wieder.

Zum **Planungsbereich „unterer Landkreis“** können folgende Kommunen zusammengefasst werden: Große Kreisstadt Lindau (eigener Nahverkehrsplan), Bodolz, Hergensweiler, Nonnenhorn, Sigmarszell, Wasserburg (Bodensee) und Weißensberg.

Dieser Bereich entspricht der Kategorie „Allgemeiner Ländlicher Raum“ des LEP und kann innerhalb der Nahverkehrsplanung gemäß der Leitlinie mit Ausnahme der Großen Kreisstadt

Lindau als **ländlicher Raum bis 1.000 Einwohner sowie zwischen 1.000 und 3.000 Einwohnern** bezeichnet werden.

Zum **Planungsbereich „oberer Landkreis“** zählen die Kommunen Gestratz, Grünenbach, Heimenkirch, Hergatz, Lindenberg, Maierhöfen, Oberreute, Opfenbach, Röthenbach, Scheidegg, Stiefenhofen und Weiler-Simmerberg.

Dieser Bereich entspricht der Kategorie „Ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll“ im LEP und kann in Anlehnung an die Leitlinie im Wesentlichen ebenfalls dem Gebietstyp **ländlicher Raum bis 1.000 Einwohner sowie zwischen 1.000 und 3.000 Einwohnern** zugeordnet werden (Lindenberg und Weiler der Kategorie über 3.000 Einwohner).

Festlegung der Verkehrszeiten

Eine eindeutige Festlegung für die unterschiedlichen Verkehrszeiten ist in der Leitlinie nicht enthalten. Die nachfolgende Bestimmung der Verkehrszeiten für die Erbringung der Verkehrsleistungen im Landkreis Lindau (Bodensee) erfolgte in Anlehnung an verkehrswissenschaftliche Definitionen und eine gebiets- und relationsspezifische Anpassung an die Gegebenheiten im Landkreis Lindau (Bodensee)

An Werktagen (Mo-Fr)

Hauptverkehrszeit (HVZ):	6.00 – 8.00 Uhr
	12.00 – 14.00 Uhr (Schülerverkehr)
	16.00 – 18.30 Uhr
Nebenverkehrszeit (NVZ):	8.00 – 12.00 Uhr
	14.00 – 16.00 Uhr
Schwachverkehrszeit (SVZ):	ab 18.30 Uhr

Am Wochenende

Samstag: 8.00 – 14.00 Uhr NVZ, übrige Zeit SVZ

Sonntag: generell SVZ

(Als Bemessung der Zuteilung von Fahrten gilt die Ankunftszeit.)

Anzustrebende Bedienungshäufigkeit im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienug

Entscheidender Bestandteil eines Nahverkehrsplans sind Aussagen zur Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienug im Landkreis, die sich aus den verkehrlichen Erfordernissen sowie den verkehrspolitischen Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot zusammensetzen.

Um der Bevölkerung eine **ausreichende Verkehrsbedienug** zur Verfügung zu stellen, werden die Angebotsstandards bezüglich der Bedienungshäufigkeit in Anlehnung an die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung differenziert.

Dabei wird ein **Hauptnetz** definiert, für das ein höherer Angebotsstandard als für das übrige Gebiet festgelegt wird. Dieser Angebotsstandard gilt **relationsbezogen**, d.h. für Orte und Ortsteile, die zu mehreren Relationen des Hauptnetzes gehören und/oder von weiteren Linien bedient werden ergibt sich insgesamt noch ein deutlich größeres Angebot. Für das **übrige Landkreisgebiet** werden die Angebotsstandards **orts- bzw. ortsteilbezogen** festgelegt.

Hauptnetz

Das Hauptnetz umfasst folgende Relationen¹:

- Röthenbach (Bahnhof) – Lindenberg – Scheidegg
- Röthenbach (Bahnhof) – Weiler-Simmerberg – Lindenberg
- Hergatz – Opfenbach – Heimenkirch – Lindenberg – Scheidegg
- Lindau – Bodolz – Wasserburg

Für das Hauptnetz wird unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit folgender einheitlicher Angebotsstandard im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienug für **Schultage und schulfreie Tage** definiert:

- Stundentakt in der HVZ mit bedarfsorientierten Verdichtungen im Schüler- und Berufsverkehr (min. ~ 7 Fahrtenpaare)
- Stundentakt in der NVZ (~ 6 Fahrtenpaare)
- Zwei Fahrtenpaare in der SVZ, bei Bedarf ergänzt (ggfs. Bedarfsverkehre)

Das bestehende Angebot soll, sofern es den genannten Standard übertrifft, beibehalten werden.

¹ Die Relation Lindau – Bregenz berührt in Deutschland ausschließlich das Gebiet der Großen Kreisstadt Lindau und ist daher nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans des Landkreises, sondern des Nahverkehrsplans der Stadt.

Übriges Landkreisgebiet

Für das übrige Landkreisgebiet sind in Anlehnung an die Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung jeweils unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit folgende Mindeststandards für **Schultage** anzustreben:

Orte und Ortsteile über 1.000 Einwohner:

- sechs Fahrtenpaare in der HVZ
- vier Fahrtenpaare in der NVZ
- zwei Fahrtenpaare in der SVZ

Orte und Ortsteile unter 1.000 Einwohner:

- vier Fahrtenpaare in der HVZ
- zwei Fahrtenpaare in der NVZ
- ein Fahrtenpaar in der SVZ

Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung überlässt es dem Aufgabenträger, eigene Vorgaben für das Angebot an schulfreien Tagen (Ferienzeit) festzulegen. Als Mindeststandard für das Angebot im Landkreis Lindau (Bodensee) an **schulfreien Tagen** werden die Grenzwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung definiert. Bestehende Angebote, die über diesen Standard hinausgehen, sollen soweit finanzierbar beibehalten werden.

Orte und Ortsteile über 1.000 Einwohner:

- drei bis vier Fahrtenpaare in der HVZ
- zwei Fahrtenpaare in der NVZ
- ein Fahrtenpaare in der SVZ

Orte und Ortsteile unter 1.000 Einwohner:

- zwei Fahrtenpaare in der HVZ
- ein bis zwei Fahrtenpaare in der NVZ
- eine Fahrtmöglichkeit in der SVZ

4.3 Einzelziele für die ÖPNV-Erschließung

Die Maßnahmen sind nicht als kurzfristig zu realisierendes Angebot, sondern in der Gänze als Konzept für langfristige und schrittweise anzustrebende Umsetzungen zu verstehen. Die Angebotsverbesserungen sollen dabei auch der Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr dienen.

Fahrplan und Angebot

- Das größte Fahrgastaufkommen besteht im Schüler- und Berufsverkehr. Die Zeitlagen dieser Verkehre haben sich entsprechend den Erfordernissen über Jahre entwickelt und eingespielt. Änderungen wie z.B. eine Vertaktung des Angebotes haben darauf Rücksicht zu nehmen.
- In der NVZ soll verstärkt die Möglichkeit des Einsatzes von Rufbussen geprüft werden. Die SVZ soll außerhalb des Hauptnetzes schwerpunktmäßig durch Bedarfsverkehrsangebote abgedeckt werden.
- Der Stellenwert einer direkten Verbindung zwischen den touristisch bedeutenden Gebieten im Westallgäu und der Großen Kreisstadt Lindau am Bodensee als touristischem Schwerpunkt soll bei den Planungen beachtet werden.
- Die Reaktivierung von Bahnhaltdepunkten ist bei der Netz- und Fahrplangestaltung zu berücksichtigen.

Tarif

- Anzustreben ist entweder die Einrichtung eines eigenen Tarifverbunds für den Landkreis Lindau oder die Integration in einen bestehenden Tarifverbund. Neben allen Buslinien (Stadt- und Regionalverkehre) sollten auch die Schienenstrecken einbezogen werden.
- Um die Nutzung des ÖPNV insbesondere für Touristen zu vereinfachen und attraktiver zu gestalten, sollten Möglichkeiten zur Senkung der Einstiegshürde (z.B. Gästekarten als Fahrausweis, Kombitickets) geprüft werden.

Fahrgastinformation

- Im Sinne einer besseren Übersichtlichkeit bzw. Lesbarkeit sollen die Fahrpläne optisch soweit möglich vereinfacht werden.
- Die Fahrgäste sollen verstärkt und kontinuierlich durch ein Bündel von Maßnahmen (u.a. lokale Veröffentlichungen der Gemeinden, Internetauftritte etc.) über das Angebot im öffentlichen Verkehr informiert werden.

Umsetzung

- Die Vergabe von Verkehrsleistungen richtet sich nach dem geltenden Recht. Bis zur Anpassung des PBefG an die Verordnung 1370/07, die am 03.12.2009 in Kraft getreten ist, ist im Zweifel die Verordnung unmittelbar anzuwenden.

- Bei der Erprobung neuer Verkehrsangebote sind grundsätzlich mindestens zwei Jahre vorzusehen, empfehlenswert wären 3 Jahre. Diese Pilotversuche müssen fachlich eng begleitet werden. Vor einer endgültigen Einführung ist eine Erfolgskontrolle durchzuführen.
- Für die Vergabe von Verkehrsleistungen werden Qualitätsstandards bezüglich Fahrzeug, Personal und Betrieb festgelegt.

Finanzierung

- Zur Minimierung der Betriebskosten soll eine weitgehende Optimierung der Fahrzeugumläufe beitragen.
- Angebote bzw. Angebotsforderungen, die über den Status Quo sowie den im Nahverkehrsplan definierten Standard hinausgehen werden nicht grundsätzlich abgelehnt, müssen jedoch anders (z.B. über eine Kostenbeteiligung von Gemeinden) finanziert werden.

4.4 Beschluss der Rahmenkonzeption

Der Ausschuss für Wirtschafts- und Regionalentwicklung hat der vorgelegten Rahmenkonzeption in der Sitzung am 18.11.2010 einstimmig zugestimmt und die Verwaltung beauftragt, die nächsten Schritte zur Erstellung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Lindau (Bodensee) einzuleiten.

5 EU-Verordnung

Rechtslage seit dem 03.12.2009

Am 03.12.2009 ist die Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (EU-Amtsblatt L 315 S.1) in Kraft getreten. Sie ist als EU-Verordnung unmittelbar anwendbar. Daneben gilt insbesondere das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), soweit es nicht im Widerspruch zur Verordnung 1370/07 steht. Daher hat das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie durch Bekanntmachung vom 14.08.2009 (AZ VII/2-7410/160/1) Leitlinien zur Anwendung dieser Verordnung erlassen. Die Leitlinien sind jedoch für die Aufgabenträger nicht verbindlich. Damit besteht weiterhin eine gewisse Rechtsunsicherheit, die zunächst nur durch die Rechtsprechung beseitigt werden kann.

Für die Beauftragung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten mit Bussen und Straßenbahnen gibt die Verordnung 1370/07 in Art. 5 eine klare Systematik vor: Dienstleistungsaufträge, die unter die genannten Vergaberichtlinien fallen, sind nach GWB-Vergaberecht aususchreiben, soweit die Aufträge nicht Dienstleistungskonzessionen oder sog. Inhouse-Vergaben sind. Keine öffentlichen Dienstleistungsaufträge sind auch sog. kommerzielle Verkehre, die weder nach Vergaberecht noch nach Verordnung 1370/07 zu vergeben sind. Für alle anderen Verkehre gelten die Vergaberegelungen des Art. 5 Abs. 2 bis Abs. 5 Verordnung 1370/07. Wie die einzelnen Begriffe auszufüllen sind, ist teilweise noch unklar.

Kommerzielle Verkehre sind gemäß den Bayerischen Leitlinien Verkehrsleistungen, die grundsätzlich ohne finanzielle Ausgleichsleistung betrieben werden, wobei neben den Fahrgeldeinnahmen eine Finanzierung durch Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG), Erstattung der Fahrgeldausfälle für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter (§ 145 SGB IX) oder Beihilfen nach primärem Gemeinschaftsrecht nach Art. 9 Abs. 2 der Verordnung zulässig ist.

Wann eine Dienstleistungskonzession vorliegt, ist noch nicht abschließend geklärt. Dienstleistungskonzessionen wurden zuletzt vom BGH (Beschluss vom 08.02.2011, Az. X ZB 4.10, Rn. 30 ff.) als Verträge definiert, die von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nur insoweit abweichen, als die Gegenleistung für die Erbringung der Dienstleistungen ausschließlich in dem Recht zu ihrer Nutzung oder in diesem Recht zuzüglich der Zahlung eines Preises besteht. Für die Dienstleistungskonzession sei charakteristisch, dass der Konzessionär bei der Verwertung der ihm übertragenen Leistung in der Weise den Risiken des Marktes ausgesetzt ist, dass er das damit einhergehende Betriebsrisiko ganz oder zumindest zu einem wesentlichen Teil übernimmt. Wann dies der Fall ist, hänge vom Einzelfall ab.

Das GWB-Vergaberecht ist im Übrigen regelmäßig einschlägig, wenn der Auftragswert über die gesamte Vertragslaufzeit den Schwellenwert von derzeit 193.000 € überschreitet.

Für die Vergabe der Verkehrsleistungen sind die Aufgabenträger zuständig.

Vergabe von Verkehrsleistungen

Die Vergabe von Verkehrsleistungen erfolgt (je nach Ausgestaltung und der Höhe der zu vergebenden Leistung) grundsätzlich über Direktvergabeverfahren unter der Maßgabe der Einhaltung der Kriterien für die Gewährung von Ausgleichsleistungen durch die Verkehrsunternehmer gemäß Artikel 4 und 6 der EU-Nahverkehrsordnung oder über Ausschreibungen im Wettbewerb, um diejenige Lösung zu erhalten, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit bringt. Im Einzelfall wird dies zu gegebener Zeit von den maßgeblichen Landkreisgremien entschieden.

Linienbündel im Landkreis Lindau (Bodensee)

Die Bildung von Linienbündeln im straßengebundenen ÖPNV ist ein Mittel, um das Verkehrsangebot in Teilräumen noch effektiver gestalten zu können und u.a. Synergieeffekte bei der Fahrzeug- und Fahrereinsatzplanung nutzen zu können.

Die Bildung von Linienbündeln ist im Landkreis Lindau (Bodensee) aktuell aufgrund der räumlichen Charakteristika der Linien, der Unternehmenslandschaft und des Status der Linien nach PBefG bzw. der Finanzierungssituation nicht Ziel führend.

Ausnahmen bilden die Linien 11 (Röthenbach – Scheidegg), 12 (Lindenberg – Weiler – Röthenbach) und 13 (Hergatz – Lindenberg – Scheidegg). Hier ist aufgrund der sich stark überschneidenden Bedienungsräume und der hohen Finanzierungsanteile durch den Landkreis künftig eine Vergabe dieser Leistungen im Bündel sinnvoll.

Der Landkreis Lindau (Bodensee) beabsichtigt deshalb künftig eine Vergabe der Linien 11, 12 (Konzession jeweils bis 30.06.2016) und 13 (Konzession bis 30.09.2013) im Linienbündel.

Die Bildung eines Linienbündels geht einher mit der Vereinheitlichung der Konzessionslaufzeiten. Der Landkreis Lindau (Bodensee) wird unter Hinweis auf dieses Ziel bei der Regierung von Schwaben darauf hinwirken, dass die Laufzeiten der künftigen Genehmigungen für diese Linien harmonisiert werden.

6 Maßnahmenpakete

In den Maßnahmenpaketen werden Einzelmaßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots und zur Behebung bestehender Schwachstellen in den Planungsbereichen konzipiert, die auf den Vorgaben der Rahmenkonzeption aufbauen.

Die Einteilung der beiden Planungsbereiche erfolgte in Abstimmung mit dem Landratsamt. Innerhalb der Planungsbereiche sind die einzelnen Maßnahmenvorschläge nach ihrer zeitlichen Priorität geordnet. Unterschieden werden folgende Zeiträume:

Kurzfristig = 1 bis 2 Jahre

Mittelfristig = 3 bis 4 Jahre

Langfristig = ab 5 Jahre

Gesondert dargestellt werden Maßnahmenvorschläge, deren Umsetzung (derzeit) nicht möglich ist oder nicht empfohlen werden kann. Die Festlegung der zeitlichen Prioritäten erfolgte unter anderem in Abhängigkeit der Wirkung der jeweiligen Maßnahme, des dafür erforderlichen finanziellen Aufwands, der betroffenen Einwohnerzahl sowie der Möglichkeit einer raschen Umsetzung.

Planungsbereiche	Kapitel
<p>Planungsbereich 1: Unterer Landkreis mit den Gemeinden Bodolz, Hergensweiler, Nonnenhorn, Sigmarszell, Wasserburg (Bodensee) und Weißensberg. <i>Das Gebiet der Großen Kreisstadt Lindau (Bodensee) ist nicht Inhalt des Nahverkehrsplans des Landkreises sondern wird in einem eigenen Nahverkehrsplan behandelt.</i></p>	6.1
<p>Planungsbereich 2: Oberer Landkreis mit der Stadt Lindenberg im Allgäu, den Märkten Heimenkirch, Scheidegg und Weiler-Simmerberg sowie den Gemeinden Gestratz, Grünenbach, Hergatz, Maierhöfen, Oberreute, Opfenbach, Röthenbach (Allgäu) und Stiefenhofen.</p>	6.2

Die ersten Entwürfe der Maßnahmenvorschläge wurden in einer zweiten Runde der projektbegleitenden Workshops am 24.05.2011 vorgestellt und diskutiert. Die nachfolgend dargestellten Maßnahmenvorschläge umfassen auch Anregungen, Änderungen und Ergänzungen aus diesen Workshops. Die Protokolle der beiden Workshops sind in **Anhang 8** dargestellt.

Alle Maßnahmenvorschläge sind in **Anhang 9** tabellarisch in der Übersicht dargestellt. Die Maßnahmen sind dabei nach ihrer zeitlichen Priorität geordnet.

6.1 Maßnahmenpaket Planungsbereich unterer Landkreis

6.1.1 Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen

Die kurz- bis mittelfristig empfohlenen Maßnahmen für den Planungsbereich unterer Landkreis umfassen neben einem Ausbau der Linie 18 (Verbindung Lindau – Westallgäu) insbesondere die Schließung bestehender Angebotslücken an schulfreien Tagen.

Ausbau der Linie 18 zwischen Lindau und Opfenbach/Lindenberg

Rahmenbedingungen:

Die Einführung der Neigetechnik im SPNV zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 erfordert eine Neugestaltung der Bahnanbindung im Westallgäu durch die Buslinien 11, 12 und 13 (vgl. Kapitel 6.2.1). Dabei können die bisherigen Anschlussbeziehungen zwischen den Linien 13 und 15/17 am Bahnhof in Hergatz unter der Prämisse möglichst guter Anschlüsse zum/vom SPNV in den meisten Fällen nicht aufrechterhalten werden.

Maßnahmenvorschlag Planfall 1:

Planfall 1 sieht eine Verdichtung des Angebots auf der Linie 18 zwischen Lindau und Opfenbach mit günstigen Anschlussbeziehungen in Opfenbach zur/von der Linie 13 in/aus Richtung Lindenberg vor. Um eine unnötige Parallelbedienung zwischen Opfenbach und Lindenberg durch die Linien 13 und 18 zu vermeiden und die Mehrkilometer zu begrenzen, sind die zusätzlichen Kurse nur zwischen Lindau und Opfenbach vorgesehen. Die angestrebte Bedienungshäufigkeit liegt in der Hauptverkehrszeit bei einem Stundentakt, in der Normalverkehrszeit soll mindestens ein zweistündliches Angebot eingerichtet werden. Bei einer Realisierung ist zu prüfen, ob die Standzeit der Fahrzeuge in Opfenbach evtl. für zusätzliche Fahrten bis Hergatz mit (Bahn)anschluss nach Wangen genutzt werden könnte.

Auswirkungen:

Abhängig von den Verkehrstagen (nur an Schultagen bzw. auch an schulfreien Tagen) und der genauen Ausgestaltung des Angebots ergeben sich nach einer ersten Abschätzung Mehrkilometer in Höhe von 26.000 bis 35.000 Kilometern im Jahr (ohne Leerkilometer und evtl. Fahrten nach Wangen). Ein möglicher Rahmenfahrplanentwurf findet sich in **Anhang 10**.

Die Maßnahme führt zu einer deutlichen Verbesserung der Anbindung von Opfenbach, Niederstaufen und Schlachters nach Lindau und Lindenberg. Zugleich kann die Attraktivität der Busverbindung Lindau – Lindenberg gegenüber dem Ist-Zustand erhöht werden.

Empfehlung:

Ob in Opfenbach ein sicherer und bequemer Umstieg zwischen den Linien 13 und 18 gewährleistet werden kann, ist derzeit noch unsicher. Falls hier eine Lösung gefunden werden kann, wird eine kurzfristige Umsetzung des Maßnahmenvorschlags möglichst zum Fahrplanwechsel

2012 oder 2013 empfohlen. Kann die Umsteigebeziehung nicht realisiert werden, wird die Umsetzung von Planfall 2 empfohlen.

Maßnahmenvorschlag Planfall 2:

Planfall 2 sieht einen Ausbau der Linie 18 zwischen Lindau und Lindenberg vor. Die Linienführung zwischen Opfenbach und Lindenberg sollte im Sinne einer attraktiven Direktverbindung über Ratzenberg erfolgen. Aufgrund der erheblichen Mehrkilometer und den damit verbundenen finanziellen Aufwendungen stellt ein Stundentakt in der HVZ verbunden mit einem zwei-stündlichen Angebot in der NVZ bei Planfall 2 allenfalls eine langfristige Perspektive dar.

Kurz- bis mittelfristig ist die Einrichtung zusätzlicher Fahrten vor allem in Lastrichtung sowie eine angepasste Ausweitung des bestehenden Angebots auch auf schulfreie Tage vorgesehen.

Die folgenden Fahrplantabellen geben das bisherige Direktfahrtenangebot zwischen Lindau und Lindenberg wieder.

Direkte Fahrtmöglichkeiten Lindenberg – Lindau (Bodensee)

Orange markierte Fahrten verkehren nur an Schultagen.

Linie	18	18	18	18	18 (bis Berliner Platz)
Abfahrt	6:25	6:35	8:00	13:11	14:05
Ankunft	7:20	7:35	8:45	13:58	14:40
Fahrt-dauer	0:55	1:00	0:45	0:47	0:35
Über:	Kinberg Bösen-reutin	Heimen-kirch Nieder-staufen	Kinberg Weißens-berg	Heimen-kirch Nieder-staufen	Kinberg Rothkreuz

Direkte Fahrtmöglichkeiten Lindau (Bodensee) – Lindenberg

Orange markierte Fahrten verkehren nur an Schultagen

Blau markierte Fahrt verkehrt nur an Ferientagen

Linie	18	18	18	18	18
Abfahrt	9:10	12:10	12:55	16:05	16:15
Ankunft	9:58	12:59	14:00	16:57	17:12
Fahrt-dauer	0:48	0:49	1:05	0:52	0:57
Über:	Wei-ßens-berg Kinberg	Nieder-staufen Heimen-kirch	Nieder-staufen Heimen-kirch	Nieder-staufen Heimen-kirch	Nieder-staufen Heimen-kirch

Empfehlung:

Kurz- bis mittelfristig wird empfohlen unter Berücksichtigung aktueller Fahrgastzahlen probe- weise einige Zusatzfahrten einzurichten (z.B. gegen 10 und 14 Uhr ab Lindenberg, gegen 9 Uhr an schulfreien Tagen ab Lindau). Eine langfristige Ausweitung des Angebots hin zu einem stündlichen bzw. zweistündlichen Angebot sollte abhängig vom Erfolg neu eingeführter Zu- satzfahrten sowie unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen geprüft wer- den.

Angepasster Ausbau des Angebots auf der Linie 17 an schulfreien Tagen

Die Linie 17 erschließt die Gemeinden Hergensweiler und Sigmarszell (Ortsteil Niederstaufer nur bei zwei Fahrten) und bindet sie an die Große Kreisstadt Lindau sowie den Bahnhof Her- gatz an.

An Schultagen wird teilweise ein Stundentakt mit mehreren Taktlücken angeboten. An schul- freien Tagen fällt in etwa die Hälfte der Fahrten weg. Auf Teilstrecken verkehrt zusätzlich die Linie 18.

Auch wenn die Relation Lindau – Schlachters – Hergensweiler – Hergatz aufgrund der Ein- wohnerzahlen und zu erwartenden Fahrgastnachfrage nicht als Teil des Hauptnetzes definiert ist, ist ein angemessener Ausbau des Angebots anzustreben. Vorrangig sollten Unterschrei- tungen der Grenz- und Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung behoben werden. Aufgrund der relativ geringen Einwohnerzahlen ist teilweise der Einsatz von bedarfsabhängi- gen Bedienungsformen (insbesondere Rufbussen) in Erwägung zu ziehen.

Bei der Prüfung einer Einführung zusätzlicher Fahrten ist auch der Ausbau der Linie 18 zwi- schen Lindau und Opfenbach/Lindenberg zu berücksichtigen.

Maßnahme 1: Zusätzliche Fahrt nach Lindau in der HVZ am MorgenIst-Situation:

An schulfreien Tagen besteht in der HVZ am Morgen in Hergensweiler sowie den Ortsteilen Bösenreutin, Thumen und Zeisertsweiler in der Gemeinde Sigmarszell nur eine Fahrtmöglich- keit nach Lindau (6:05 ab Hergatz). Für viele Berufstätige ist die Zeitlage dieser Verbindung nicht attraktiv, während die nächste Fahrtmöglichkeit um 8:05 ab Hergatz zu spät ist. Zugleich wird der Grenzwert für die Fahrtenhäufigkeit in der HVZ unterschritten.

Maßnahmenvorschlag:

Einführung einer zusätzlichen Fahrt möglichst im Takt um 7:05 ab Hergatz mit Linienweg über Thumen, Zeisertsweiler und Bösenreutin nach Lindau, evtl. als Rufbus.

Auswirkungen:

<i>Fahrzeugbedarf:</i>	keine
<i>Kilometerleistung:</i>	max. + 1350 km/Jahr + Leerkilometer in gleicher Höhe
<i>Fahrgastzahlen:</i>	Die Fahrgastzählungen der RBA 2009 zeigen an schulfreien Tagen ins- gesamt eine geringe Nachfrage. Daher ist die Bedienung durch einen Rufbus zu prüfen. Eine potentielle Nachfrage kann sich durch Berufstä-

tige ergeben, die bisher an schulfreien Tagen keine Fahrtmöglichkeit mit dem ÖPNV zur Arbeit besitzen und daher auch an Schultagen das Auto benutzen.

Empfehlung:

Eine Umsetzung wird möglichst kurzfristig empfohlen. Mit relativ geringem Kostenaufwand kann das Angebot für Berufspendler verbessert werden und zumindest in den Ortsteilen der Gemeinde Sigmarszell eine Einhaltung des Grenzwerts der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung erreicht werden.

Maßnahme 2: Zusätzliches Fahrtenpaar in der HVZ am Mittag

Ist-Situation:

An schulfreien Tagen besteht zwischen 11:10 und 16:10 keine Rückfahrtmöglichkeit ab Lindau für den Gelegenheitsverkehr und Teilzeitbeschäftigte.

Maßnahmenvorschlag:

Einführung einer zusätzlichen Fahrt möglichst im Takt zwischen 12 und 14 Uhr ab Lindau als Rufbus mit Rückfahrt nach Lindau.

Auswirkungen:

Fahrzeugbedarf: durch die RBA zu ermitteln

Kilometerleistung: + ca. 2.700 km/Jahr

Fahrgastzahlen: Aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage wird die Bedienung durch einen Rufbus empfohlen.

Empfehlung:

Eine Umsetzung wird möglichst kurz- bis mittelfristig empfohlen. Mit relativ geringem finanziellen Aufwand kann eine große Angebotslücke an schulfreien Tagen geschlossen werden und in Kombination mit der zuvor dargestellten Maßnahme 1 eine Einhaltung des Grenzwerts der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung auch in der Gemeinde Hergensweiler erreicht werden.

Linie 21: Zusätzliche Fahrtmöglichkeit in der SVZ am Abend ab Lindau

Ist-Situation:

Nach 18:10 sind die Orte und Ortsteile entlang der Linie 21 ohne Bahnanschluss nicht mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

Maßnahmenvorschlag:

Einrichtung einer zusätzlichen Rückfahrt ab Lindau zwischen 19 und 20 Uhr. Die Bedienung aller Haltestellen außerhalb von Lindau sollte nur bei Bedarf zum Aussteigen erfolgen. Die gewünschte Ausstiegshaltestelle kann dem Fahrer beim Einstieg innerhalb von Lindau mitgeteilt werden.

Auswirkungen:

<i>Fahrzeugbedarf:</i>	durch die RBA zu ermitteln
<i>Kilometerleistung:</i>	+ max. 3.300 Kilometer/Jahr (ohne Leerkilometer) bei theoretischer Inanspruchnahme aller Fahrten, in der Praxis ist von etwa der Hälfte sowie Leerkilometern in ähnlicher Höhe auszugehen
<i>Fahrgastzahlen:</i>	bei Fahrgastzählungen 2009 zwischen 3 und 5 Fahrgästen bei der letzten Rückfahrt um 18:10 → eher geringe Nachfrage u.a. durch Berufstätige zu erwarten

Empfehlung:

Eine Umsetzung wird kurz- bis mittelfristig empfohlen. Die Maßnahme ist mit den Vorgaben der Rahmenkonzeption in Bezug auf die ausreichende Verkehrsbedienung des Hauptnetzes konform.

Schließung kleinerer Angebotslücken auf den Linien 17 und 21

Auf den Linien 17 und 21 bestehen auch an Schultagen einzelne kleine Angebotslücken, die mit relativ geringem Aufwand geschlossen werden könnten.

Linie 17: Zusatzfahrt ab Schlachters Richtung Hergatz als Rufbus mit Anschluss von der Linie 18 an Schultagen am NachmittagIst-Situation:

Zwischen 13:00 und 15:10 besteht auf der Linie 17 Richtung Hergatz eine Taktlücke.

Maßnahmenvorschlag:

Um für die Gemeinde Hergensweiler diese Taktlücke auszugleichen, könnte ab Schlachters ein Rufbus Richtung Hergatz eingesetzt werden, der in Schlachters Anschluss von der im Dezember 2010 neu eingerichteten Fahrt 1822 der Linie 18 hat (an Schlachters 14:55). Der Rufbus könnte in Schlachters bereit stehen, während bei allen anderen Haltestellen eine vorherige Anmeldung erforderlich ist.

Auswirkungen:

<i>Fahrzeugbedarf:</i>	durch die RBA zu ermitteln
<i>Kilometerleistung:</i>	max. + ca. 2.400 km/Jahr + Leerkilometer in gleicher Höhe
<i>Fahrgastzahlen:</i>	Aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage wird die Bedienung durch einen Rufbus empfohlen.

Empfehlung:

Die Umsetzbarkeit dieser Maßnahme ist abhängig von der Fahrzeugverfügbarkeit am Nachmittag. Sofern diese gegeben ist, wird eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung empfohlen. Alternativ könnte mit höherem Finanzaufwand ein zusätzliches Fahrtenpaar ab Lindau um 14:10 und ab Hergatz um 15:05 an Schultagen und schulfreien Tagen eingerichtet werden (nur an schulfreien Tagen als Rufbus, gesamt maximal 10.000 km/Jahr zusätzlich). In diesem Fall sollte das zusätzliche Fahrtenpaar an schulfreien Tagen in der HVZ am Mittag (Maßnahme 2 an schulfreien Tagen) um 12:05 in Lindau und 13:00 bzw. 13:05 ab Hergatz verkehren.

Linie 21: Morgendliche Fahrtmöglichkeit aus dem Hinterland nach WasserburgIst-Situation:

Vor 10 Uhr besteht keine direkte Fahrtmöglichkeit von Hengnau, Selmnau und Hattnau zum Bahnhof Wasserburg. Zugleich ist die Zahl der Fahrtmöglichkeiten nach Wasserburg mit insgesamt 5 Fahrten relativ gering.

Maßnahmvorschlag:

Fahrten 2100 (S) bzw. 2102 (F) über Hengnau, Hattnau, Selmnau und Hege führen, evtl. nur nach vorheriger Anmeldung. Die Abfahrtszeit in Lindau Hbf. müsste dazu um etwa 10 Minuten vorverlegt werden.

Auswirkungen:

<i>Fahrzeugbedarf:</i>	keine
<i>Kilometerleistung:</i>	+ ca. 1.500 km/Jahr
<i>Anschlüsse:</i>	Anschluss von Linie 17 am Hauptbahnhof entfällt, günstigere Anschlusszeit aus Richtung Bregenz (Zug, 8 min an Schultagen), Anschlusszeit aus Richtung Hergatz (Zug) wird sehr knapp
<i>Fahrgastzahlen:</i>	bei Fahrgastzählungen 2009 zwischen 1 und 7 Fahrgästen, allenfalls geringe zusätzliche Nachfrage zu erwarten

Empfehlung:

Mittelfristig zu prüfende Maßnahme mit relativ geringem finanziellem Aufwand, aber auch gering zu bewertender Auswirkung auf die Fahrgastnachfrage. Zielsetzung ist in erster Linie eine Verbesserung der Anbindung von Hengnau, Selmnau und Hattnau (an schulfreien Tagen zusätzlich Hege) an den Bahnhof Wasserburg. Eine eventuelle Realisierung sollte von den aktuellen Bahnfahrplänen sowie Erfahrungswerten des Verkehrsunternehmens zu Umsteigern in Lindau abhängig gemacht werden.

6.1.2 Mittel- bis langfristige Maßnahmen

Linie 17: Zusätzliche Fahrtmöglichkeit in der SVZ am Abend ab Lindau

Ist-Situation:

Die letzte Fahrtmöglichkeit ab Lindau in die Gemeinden Sigmarszell und Hergensweiler besteht um 18:10 Uhr ab Lindau Hbf.

Maßnahmenvorschlag:

Einrichtung einer zusätzlichen Rückfahrt ab Lindau zwischen 19 und 20 Uhr. Die Bedienung aller Haltestellen außerhalb von Lindau sollte nur bei Bedarf zum Aussteigen erfolgen. Bei Bedarf sollten neben den Ortsteilen der Gemeinden Sigmarszell und Hergensweiler auch Hergatz und Opfenbach bedient werden. Die gewünschte Ausstiegshaltestelle kann dem Fahrer beim Einstieg innerhalb von Lindau mitgeteilt werden.

Auswirkungen:

Fahrzeugbedarf: durch die RBA zu ermitteln
Kilometerleistung: + max. 5.500 Kilometer/Jahr (ohne Leerkilometer) bei theoretischer Bedienung aller Haltestellen bis Hergatz, in der Praxis ist von etwa der Hälfte sowie Leerkilometern in ähnlicher Höhe auszugehen
Fahrgastzahlen: bei Fahrgastzählungen 2009 zwischen 9 und 14 Fahrgästen bei der letzten Rückfahrt um 18:10 → potentielle Nachfrage u.a. durch Berufstätige und Einkaufsverkehr zu erwarten

Empfehlung:

Eine Umsetzung wird aufgrund der relativ hohen Mehrkilometer sowie unter Berücksichtigung der Einwohnerzahlen mittel- bis langfristig empfohlen.

Linie 21: Zusätzliche Hinfahrt am Morgen vor 7 Uhr nach Lindau

Ist-Situation:

Die erste Hinfahrtmöglichkeit nach Lindau (Bodensee) besteht nach 7 Uhr. Für Berufstätige ist diese Fahrtmöglichkeit teilweise zu spät.

Maßnahmenvorschlag:

Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt ab Wasserburg nach Lindau vor 7 Uhr, Bedienung der kleinen Ortsteile bedarfsabhängig.

Auswirkungen:

Fahrzeugbedarf: durch die RBA zu ermitteln
Kilometerleistung: + max. 3.300 Kilometer/Jahr (ohne Leerkilometer, bei theoretischer Nachfrage in allen Ortsteilen von Wasserburg)

Fahrgastzahlen: tatsächliche Nachfrage unsicher, bei Fahrgastzählung im August 2009 nur sehr geringe Nachfrage bei der ersten Fahrt. Für Fahrgäste aus Wasserburg (Hauptort) ist in vielen Fällen der Zug attraktiver.

Empfehlung:

Eine Umsetzung ist nur langfristig auf Grundlage aktueller Fahrgastzahlen zu prüfen.

Ausbau des Wochenendangebots – Probetrieb in den Gemeinden Sigmarszell und Hergensweiler

Ist-Situation:

Am Wochenende werden derzeit auf der Linie 17 an Samstagen zwei Fahrtenpaare und auf der Linie 18 an Samstagen und Sonntagen jeweils ein Fahrtenpaar angeboten.

Maßnahmenvorschlag:

Einführung eines im Zweistundentakt verkehrenden Rufbusangebots mit Anbindung aller Ortsteile der Gemeinden Sigmarszell und Hergensweiler sowie Anbindung von Hergatz und Opfenbach. Für Fahrten ab Lindau kann die Anmeldung der gewünschten Ausstiegshaltestelle beim Einstieg erfolgen, für Fahrten nach Lindau ist eine telefonische Anmeldung bzw. Anmeldung per Internet erforderlich. Der Fahrtweg zwischen Schlachters und Opfenbach/Hergatz wird in Abhängigkeit der vorliegenden Anmeldungen festgelegt.

Auswirkungen:

Fahrzeugbedarf: 1 Fahrzeug (Kleinbus empfohlen)
Kilometerleistung: + max. 27.000 Kilometer/Jahr bei sechs Fahrtenpaaren am Tag und theoretischer Bedienung des gesamten Linienwegs bei allen Fahrten. In der Praxis ist von maximal 50-75 % der genannten Mehrkilometer auszugehen. Das bisherige Fahrtenangebot an Samstagen auf der Linie 17 ist bei der Berechnung der Mehrkilometer abgezogen, das bisherige Fahrtenangebot auf der Linie 18 bleibt hingegen unberücksichtigt.
Fahrgastzahlen: Auf Grundlage des bestehenden geringen Angebots kann keine zuverlässige Prognose der tatsächlichen Fahrgastnachfrage erfolgen.

Empfehlung:

Unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen wird langfristig ein Probetrieb empfohlen. Sofern dieser erfolgreich verläuft, kann eine Übertragung des Modells auf weitere Bereiche (u.a. Bedienungsgebiet der Linie 21 und evtl. Linie 15) geprüft werden.

6.1.3 Weitere Maßnahmenvorschläge

Über die dargestellten Maßnahmenvorschläge hinaus, die auf der Schwachstellenanalyse basieren, wurden weitere Maßnahmenvorschläge geprüft. Diese stammen unter anderem von der Gemeinde Wasserburg (Bodensee). Aus unterschiedlichen Gründen ist eine Umsetzung der nachfolgend dargestellten Maßnahmenvorschläge (derzeit) nicht möglich oder kann nicht empfohlen werden.

Verbindung des Lindauer Stadtbusses zwischen Alwind und Unterreitnau über Wasserburg und Nonnenhorn (Stadtbusspange)

Ist-Situation:

Die Gemeinde Wasserburg (Bodensee) ist derzeit nicht an das Lindauer Stadtbusnetz angeschlossen. Die Verbindung nach Lindau (Bodensee) wird durch die Linie 21 der RBA GmbH sowie die Regionalzüge auf der Strecke Friedrichshafen – Lindau gewährleistet.

Maßnahmenvorschlag:

Das Energieteam der Gemeinde Wasserburg (Bodensee) schlägt vor, eine Busverbindung zwischen den Stadtbushaltestellen Alwind und Unterreitnau einzurichten, die dort jeweils Anschlüsse zum Stadtbus bietet. Der Linienweg sollte ab Alwind über Reutenen, Wasserburg, Hege, evtl. Nonnenhorn, Selmnau, Hattnau, Hengnau und Rickatshofen nach Unterreitnau führen. Im Gegenzug wird vorgeschlagen, dass die Linie 21 (unter Berücksichtigung des Schülerverkehrs) entfällt. Voraussetzung für die Umsetzung des Vorschlags ist ein gemeinsamer Tarif für Regionalbus und Stadtbus.

Bewertung:

Die Fahrzeit für die Strecke Alwind – Unterreitnau über Nonnenhorn ist grob mit rund 30 Minuten zu veranschlagen. Bei dieser Fahrzeit könnten an einem Endhaltepunkt keine Anschlüsse zum Stadtbus hergestellt werden und bei einem 30 Minuten-Takt wären vier Fahrzeuge erforderlich. Eventuell könnte bei einer Streckenführung ohne Nonnenhorn eine Fahrzeit von unter 30 Minuten erreicht werden, die günstige Anschlüsse zum Stadtbus ermöglicht.

Allerdings ist die Nachfrage nach einem entsprechenden Angebot als relativ gering einzuschätzen. Ein Halbstundentakt erscheint angesichts der geringen Einwohnerzahlen außerhalb der Hauptorte Wasserburg und Nonnenhorn wirtschaftlich nicht vertretbar. Die Hauptorte verfügen durch die Regionalzugverbindung bzw. die Linie 21 bereits über ein attraktives Angebot, das sich im Vergleich zur vorgeschlagenen Umsteigeverbindung zudem durch attraktivere Fahrzeiten auszeichnet. Vorteile würden sich evtl. bei Fahrten mit Umstieg am ZUP ergeben, allerdings sind zwei erforderliche Umstiege nicht als attraktiv zu bewerten.

Die vorgeschlagene Linie stellt mit Ausnahme der Anbindung von Reutenen nach Wasserburg sowie der Verbindung nach Unterreitnau (mit Rickatshofen) keine neuen Verbindungen her. Auf dem Streckenabschnitt von Hengnau nach Unterreitnau ist von einer sehr geringen Fahrgastnachfrage auszugehen, da diese Verbindung aufgrund der Siedlungsstruktur nur für wenige Einwohner relevant erscheint.

Weiterhin ist eine vollständige Einstellung der Linie 21 als nicht möglich zu bewerten, da eine ÖPNV-Anbindung von Bodolz (mit Bettneu/Hochsträß) einschließlich der Verbindung nach Wasserburg gewährleistet sein muss.

Empfehlung:

Eine Umsetzung des Maßnahmenvorschlags kann aufgrund der geringen zu erwartenden Nachfrage, einer Verschlechterung der Verbindung nach Lindau (Bodensee) für einen Teil der betroffenen Einwohner sowie der Kosten und Wirtschaftlichkeit nicht empfohlen werden.

Verlängerung der Lindauer Stadtbuslinie 4 von Alwind nach Wasserburg

Ist-Situation:

Die Lindauer Stadtbuslinie 4 endet in Alwind. Zwischen Alwind und Wasserburg besteht keine direkte ÖPNV-Verbindung. Der Wasserburger Ortsteil Reuteneu verfügt somit über keine umsteigefreie ÖPNV-Anbindung an den Hauptort Wasserburg. Gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern stellt dies aufgrund der geringen Entfernung jedoch kein Defizit dar, das vordringlich zu beheben ist.

Maßnahmenvorschlag:

Die Gemeinde Wasserburg (Bodensee) schlägt eine Verlängerung der Stadtbuslinie 4 nach Wasserburg vor (Linienführung über Freibad Aquamarin).

Bewertung:

Das derzeitige Betriebskonzept des Lindauer Stadtbusses ermöglicht keine Verlängerung der Linie ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz, da an den Linienendpunkten keine Pufferzeiten bestehen und das Rendezvous aller Busse am ZUP gewährleistet sein muss.

Eine Verlängerung der Stadtbuslinie 4 nach Wasserburg über Alwind würde darüber hinaus eine völlige Neustrukturierung der Anbindung der Gemeinden Bodolz und Wasserburg erfordern. Die Fahrgastnachfrage erlaubt keine Anbindung von Wasserburg sowohl durch die Linie 21 als auch durch eine Stadtbuslinie. Die Linie 21 müsste in diesem Fall nach Bodolz verkürzt und evtl. in eine Stadtbuslinie umgewandelt werden, wobei die Frage einer ausreichenden Bedienung des Ortsteils Bettneu/Hochsträß zu erörtern wäre und konzessionsrechtliche Probleme zu erwarten sind. Die Ortsteile im Wasserburger Hinterland müssten durch die Stadtbuslinie mitbedient werden, wodurch sich voraussichtlich sehr knappe Umläufe ergeben würden. In jedem Fall würde die Verbindung zwischen Bodolz und Wasserburg durch die Linie 21 gekappt werden.

Empfehlung:

Aufgrund der dargestellten gravierenden Auswirkungen auf die Linie 21 sowie auf bestehende ÖPNV-Verbindungen (insbes. Bodolz – Wasserburg) kann eine Umsetzung des Maßnahmenvorschlags nicht empfohlen werden. Eine eventuelle Bedienung von Wasserburg durch eine Stadt- und eine Regionalbuslinie oder durch zwei Stadtbuslinien ist als nicht nachfragegerecht zu bewerten und kann aus wirtschaftlichen und finanziellen Gründen sowie aufgrund des Charakters eines Parallelverkehrs zur Bahnstrecke ebenfalls nicht empfohlen werden.

Anbindung von Alwind sowie der Reutener Straße durch die Linie 21 ab Wasserburg

Maßnahmenvorschlag:

Die Gemeinde Wasserburg (Bodensee) schlägt vor, die Haltestelle Alwind sowie eine weitere Haltestelle in der Reutener Straße am Aquamarin-Bad durch die Linie 21 mit zu bedienen und so eine direkte ÖPNV-Verbindung nach Wasserburg herzustellen.

Bewertung:

Die Linie 21 verfügt an beiden Linienendpunkten nur über minimale Puffer- bzw. Wendezeiten. Da die weiteren Wasserburger Ortsteile sowie Bodolz nicht vom ÖPNV abgehängt werden dürfen und somit keine nennenswerten Zeiteinsparungen realisierbar erscheinen, ist eine Ausweitung des Bedienungsgebiets mit dem bisherigen Fahrzeugeinsatz nicht möglich. Der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge ist mit erheblichen Kosten verbunden, denen eine voraussichtlich nur geringe Fahrgastnachfrage gegenüber steht.

Empfehlung:

Eine Umsetzung des Maßnahmenvorschlags kann aufgrund der hohen Kosten für ein zusätzliches Fahrzeug sowie der geringen zu erwartenden Nachfrage nicht empfohlen werden.

Anbindung von Bodolz und Wasserburg durch eine zusätzliche Stadtbuslinie

Maßnahmenvorschlag:

Die Gemeinde Wasserburg (Bodensee) schlägt die Einrichtung einer Stadtbuslinie über Bodolz nach Wasserburg vor.

Bewertung:

Eine zusätzliche Stadtbuslinie nach Wasserburg würde von der bisherigen Systematik des Lindauer Stadtbusses abweichen, sofern nicht gleichzeitig auf der neuen Linie ein weiterer Liniennast ab dem ZUP beispielsweise Richtung Sigmarzell eingerichtet wird. Diese Option ist jedoch hinsichtlich der Fahrzeiten und des daraus resultierenden Fahrzeugeinsatzes problematisch.

Bei einer ausschließlichen Bedienung der Strecke ZUP – Bodolz – Wasserburg könnte ein 30 Minuten-Takt mit einem Fahrzeug voraussichtlich nur ohne Einbindung der Ortsteile im Hinterland erfolgen. Da eine Anbindung dieser Ortsteile jedoch aufgrund der Einwohnerzahlen unbedingt erforderlich ist, wäre der Einsatz von mindestens zwei Fahrzeugen erforderlich. Mit zwei Fahrzeugen könnte voraussichtlich zusätzlich zu den bisher angebotenen Ortsteilen auch noch eine Verbindung nach Alwind eingerichtet werden.

Durch die Umstellung von der bisherigen Regionalbusverbindung auf eine Stadtbusverbindung würden die umsteigefreien Fahrtmöglichkeiten mit dem Bus auf die Lindauer Insel wegfallen.

Empfehlung:

Bei einer eventuellen Neuordnung des Lindauer Stadtbusnetzes aufgrund eines möglichen neuen Bahnhofsstandorts in Reutin könnte eine erneute Prüfung der Möglichkeit einer Stadtbuslinie nach Wasserburg erfolgen. Von einer vorherigen Umsetzung wird abgeraten, da zum einen die Linienkonzession für die Strecke bei der RBA liegt (rechtliche Problematik) und zum anderen ein Angebot im Halbstundentakt parallel zur Bahnstrecke angesichts der derzeitigen Nachfrage nicht gerechtfertigt erscheint. Ein Angebot im Halbstundentakt liegt über der im Nahverkehrsplan festgelegten ausreichenden Bedienungshäufigkeit auch für die als Hauptnetz definierte Relation Lindau – Bodolz – Wasserburg.

Kürzung der Linie 17 auf den Streckenabschnitt Schlachters/Rehlings – HergatzRahmenbedingungen:

Vor dem Hintergrund des Maßnahmenvorschlags „Ausbau der Linie 18 zwischen Lindau und Opfenbach/Lindenberg“ (vgl. *Kapitel 6.1.1*), wurde die Option einer Kürzung der Linie 17 auf den Streckenabschnitt Schlachters oder Rehlings bis Hergatz geprüft.

Maßnahmenvorschlag:

Der Maßnahmenvorschlag sieht eine Kürzung der Linie 17 auf den Streckenabschnitt Schlachters – Hergensweiler – Hergatz oder alternativ Rehlings – Hergensweiler – Hergatz vor. Davon unbenommen sind die Schülerfahrten (Kurse 1703, 1708, 1710), die weiterhin bis/ab Lindau verkehren müssen. In Schlachters ist eine zeitnahe Umsteigemöglichkeit zu einer verdichteten Linie 18 nach Lindau einzurichten. Alternativ kann auch in Rehlings ein Anschluss zum Lindauer Stadtbus hergestellt werden.

Um eine ausreichende Bedienung der Ortsteile Bösenreutin, Thumen und Zeisertsweiler sicherzustellen, muss die Linie 18 im Streckenabschnitt Lindau – Schlachters allgemein den bisherigen Linienweg der Linie 17 bedienen. Die Angebotsreduzierung in Rehlings und Weißensberg (Wegfall von Fahrten der Linie 18) kann evtl. durch eine bedarfsabhängige Bedienung durch die Linie 17 ausgeglichen werden, die zugleich eine Anbindung von Weißensberg an das Kleinzentrum Sigmarzell (mit Sitz der Verwaltungsgemeinschaft) gewährleisten könnte.

Bewertung:

Durch eine Verkürzung der Linie 17 unter Beibehaltung der bisherigen Verbindungen im Schülerverkehr können aufgrund der gleichzeitig erforderlichen Verdichtung der Linie 18 nur relativ geringe Kilometereinsparungen realisiert werden. Zwischen Schlachters und Lindau ist auch zukünftig in der HVZ ein etwa stündliches und in der NVZ ein etwa zweistündliches Angebot zu gewährleisten. Kritisch zu beurteilen ist zudem die Notwendigkeit für Fahrgäste aus Hergensweiler bei Fahrten auf die Lindauer Insel zwei Mal umzusteigen. Die Herstellung von Anschlüssen zum Stadtbus Lindau in Rehlings ist erst nach Einführung eines gemeinsamen Tarifs für Stadt- und Regionalbusse als zielführend zu betrachten. Ein Probetrieb im Sommer 2011 mit zusätzlichen Fahrten von Hergensweiler nach Rehlings mit Umsteigemöglichkeit zum Stadtbus ergab unter den derzeitigen Bedingungen nur eine sehr geringe Nachfrage.

Empfehlung:

Die Möglichkeit einer Kürzung der Linie 17 sollte vorerst zurückgestellt werden. Eine weitere Überprüfung wird erst empfohlen, wenn entweder ein deutlicher Ausbau der Linie 18 vorgesehen ist oder ein einheitlicher Tarif für Stadt- und Regionalbus realisiert werden kann. Bei einer erneuten Prüfung des Maßnahmenvorschlags ist insbesondere auch der Beförderungskomfort im Hinblick auf notwendige Umsteigevorgänge zu berücksichtigen.

6.2 Maßnahmenpaket Planungsbereich oberer Landkreis

6.2.1 Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen

Die kurz- bis mittelfristigen Maßnahmenvorschläge für den Planungsbereich oberer Landkreis umfassen neben der Schließung bestehender Angebotslücken insbesondere die Neuordnung der Bahnanbindung durch die Regionalbusse an den Bahnhöfen Hergatz und Röthenbach (Allgäu). Die Notwendigkeit dieser Maßnahme resultiert aus der Einführung der Neigetechnik auf der Bahnstrecke Augsburg – Lindau, die mit großen Fahrplanänderungen verbunden ist.

Neuordnung der Bahnanbindung im Westallgäu

Rahmenbedingungen

Die Fahrpläne der im Stundentakt verkehrenden Regionalbuslinien 11, 12 und 13 sind derzeit neben günstigen Anschlüssen zu weiteren Regionalbuslinien (u.a. 15, 17, 731) insbesondere auf gute Anschlüsse zum SPNV an den Bahnhöfen Hergatz und Röthenbach (Allgäu) ausgerichtet. In Röthenbach bestehen regelmäßig günstige Anschlüsse zum SPNV in/aus Richtung Kempten, in Hergatz in/aus Richtung Lindau und Wangen.

Die Einführung der Neigetechnik auf der Bahnstrecke Augsburg – Lindau zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 ist mit erheblichen Veränderungen des bestehenden Fahrplangefüges verbunden. Bei einer Beibehaltung der derzeitigen Busfahrpläne könnten die bisherigen Anschlussbeziehungen zu großen Teilen nicht oder nur sehr eingeschränkt aufrechterhalten werden.

Erschwert wird die Einrichtung attraktiver Anschlüsse zwischen den im Takt verkehrenden Regionalbuslinien und dem SPNV durch variierende Abfahrtsminuten der Züge insbesondere auf der Strecke nach Wangen sowie teilweise deutlich voneinander abweichende Zeitlagen der SPNV-Abfahrtszeiten je Richtung. Um optimale Anschlüsse in beide Richtungen herstellen zu können, wären daher lange Standzeiten der Busse an den Bahnhöfen erforderlich, die unter Berücksichtigung eines wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatzes nur teilweise realisierbar sind.

Planfälle

Um unter den gegebenen Rahmenbedingungen möglichst gute Anschlüsse zu gewährleisten, wurden verschiedene Planfälle untersucht. Diese basieren aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit allgemein auf dem bisherigen Fahrzeugeinsatz auf den Linien 11, 12 und 13.

Neben mehreren Planfällen mit einer (weitgehenden) Beibehaltung der bisherigen Linienstruktur wurden auch Planfälle geprüft, die eine Bedienung der Strecke Scheidegg – Bösescheidegg – Weiler durch einen Taktverkehr beziehungsweise die Einrichtung einer Rundlinie Röthenbach – Lindenberg – Scheidegg – Weiler - Röthenbach vorsehen.

Auf Anregung der Regionalbus Augsburg GmbH wurden weiterhin die Optionen eines Pendelverkehrs zwischen Röthenbach und Riedhirsch als Einfach- bzw. Doppelpendel unter Beibehaltung der bisherigen Abfahrtszeiten der Linie 13 untersucht.

Die untersuchten Planfälle sind in **Anhang 11** in der Übersicht dargestellt.

Unter den vom Aufgabenträger festgelegten Prämissen der Anbindung der Züge in Röthenbach in/aus Richtung Kempten sowie in Hergatz in/aus Richtung Lindau unter gleichzeitiger Beibehaltung der Anschlüsse zwischen den Regionalbussen in Lindenberg legten sich der Aufgabenträger und die Regionalbus Augsburg GmbH gemeinsam auf eine Prüfung der Umsetzung von Planfall 1 fest. Sollten sich bei der detaillierten Prüfung der Umsetzbarkeit und der Auswirkungen unlösbare Schwierigkeiten insbesondere im Bereich der Schülerbeförderung ergeben, kann gegebenenfalls als Übergangslösung die Einführung eines Pendelverkehrs zwischen Röthenbach und Riedhirsch in Erwägung gezogen werden.

Planfall 1

Planfall 1 sieht eine Drehung der Abfahrtszeiten der Linien 11 und 13 sowie eine Vorverlegung des Knotens in Lindenberg um 8 Minuten vor, um möglichst günstige Anschlüsse zum SPNV herzustellen. Die bisherigen Linienwege und umlauftechnischen Verknüpfungen der Linien bleiben unverändert. **Abbildung 5.1** stellt die Abfahrtszeiten und Anschlüsse des Planfalls 1 schematisch dar.

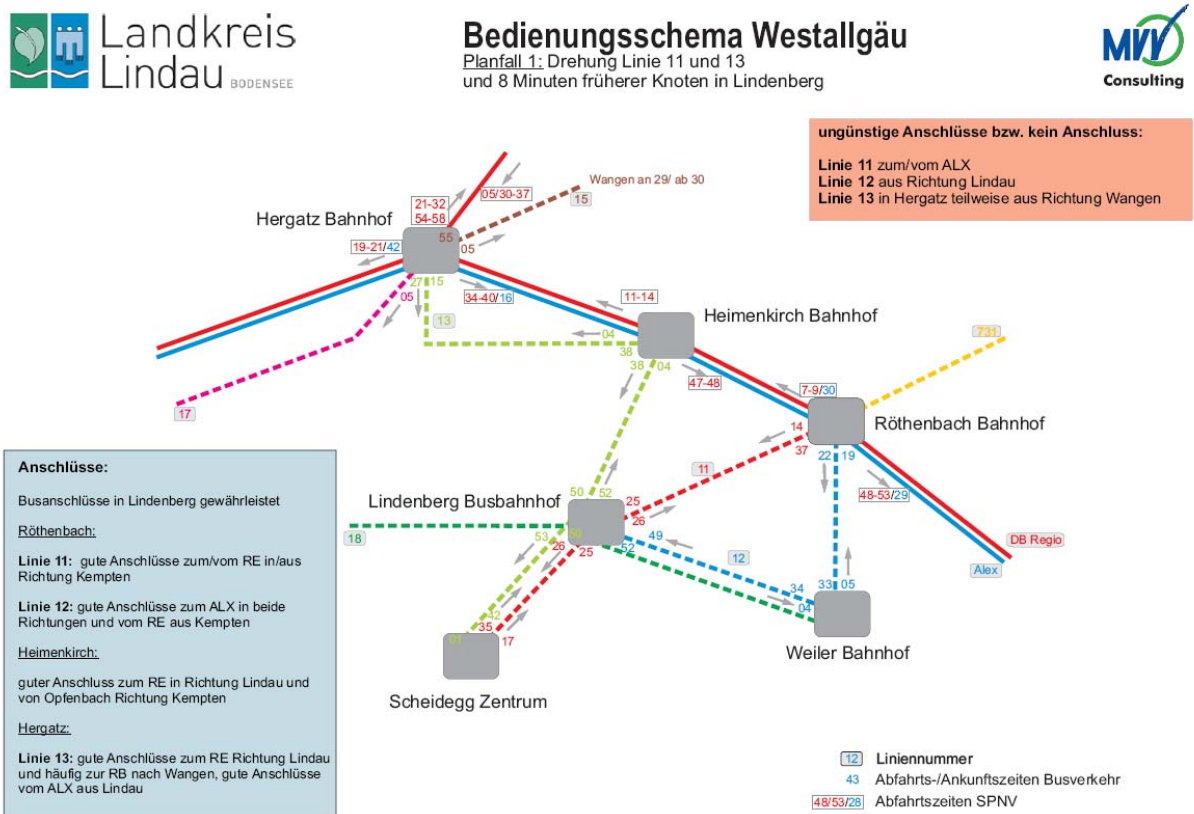


Abb. 6.1: Bedienungsschema Planfall 1

Planfall 1 ermöglicht folgende günstige Anschlüsse:

Hergatz (Linie 13):

- RE nach Lindau (4 -6 min), ALX aus Lindau (11 min)
- häufig in/aus Richtung Wangen

Heimenkirch (Linie 13):

- RE nach Lindau (7-10 min)

Röthenbach (Linie 11):

- RE nach Kempten (11-16 min) und aus Kempten (5-7 min)

Röthenbach (Linie 12):

- ALX nach Kempten (10 min) und Lindau (11 min)

- RE aus Kempten (13 -15 min)

In/aus Richtung Wangen können aufgrund der stark variierenden Abfahrts- und Ankunftszeiten der Regionalzüge nur teilweise günstige Anschlüsse hergestellt werden.

Auswirkungen

Der bisherige Fahrzeugeinsatz bleibt grundsätzlich unverändert. Anpassungsbedarf kann sich vor allem im Schülerverkehr ergeben. Insbesondere am Nachmittag sind Zusatzfahrten notwendig, deren Kilometeraufwand erst nach einer konkreten Prüfung abgeschätzt werden kann. Vor 8 Uhr morgens sollen die bisherigen Abfahrtszeiten im Schülerverkehr nach entsprechender Prüfung beibehalten werden.

Die derzeitigen Umsteigebeziehungen in Lindenberg bleiben erhalten. Die bisherigen Umsteigemöglichkeiten in Hergatz zwischen den Linien 13 und 15 sowie 13 und 17 fallen in den meisten Fällen weg, beziehungsweise verschlechtern sich. Davon unbenommen bleiben die Anschlüsse zwischen den Linien 15 und 17, die weiterhin angeboten werden können.

Als Ausgleich für die entfallenden Anschlüsse zwischen den Linien 13 und 17 ist die Verdichtung der Linie 18 (vgl. Kapitel 6.1.1) vorgesehen.

Empfehlung

Trotz der Problematik der Verschlechterung der Anschlusssituation zwischen den Regionalbussen in Hergatz sowie notwendigen Zusatzfahrten im Schülerverkehr am Nachmittag wird eine Umsetzung von Planfall 1 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 empfohlen, da dieser einen sinnvollen Kompromiss zwischen günstigen Anschlüssen zum SPNV und einer Beibehaltung der bisherigen Linienstruktur darstellt.

Ausbau der Linie 18 zwischen Lindau und Opfenbach/Lindenberg

Der Ausbau der Linie 18 zwischen Lindau und Opfenbach/Lindenberg vor dem Hintergrund der Neuordnung der Bahnanbindung und dem Wegfall bzw. der Verschlechterung der Anschlüsse zwischen den Linien 13 und 17 in Hergatz ist in *Kapitel 6.1.1* (Planungsbereich unterer Landkreis) ausführlich dargestellt.

Angepasster Ausbau des Angebots auf der Linie 16 (bedarfsabhängige Bedienung)

Ist-Situation:

Die Linie 16 bindet die Scheidegger Ortsteile Lindenau und Scheffau an das Gemeindezentrum an und bietet im Schülerverkehr Verbindungen nach Lindenberg. Teilweise wird auch die Relation Scheidegg – Weiler bedient.

An Schultagen bestehen in Lindenau und Scheffau keine Fahrtmöglichkeiten außerhalb der HVZ. An schulfreien Tagen werden insgesamt drei Rufbusfahrtenpaare am Tag angeboten. Sowohl für den Gelegenheitsverkehr als auch für Touristen mit Unterkunft im Ortsteil Scheffau ist das bestehende Angebot aufgrund der geringen Anzahl an Fahrtmöglichkeiten nur eingeschränkt nutzbar. Durch unterschiedliche Fahrzeiten sowie die Bedienung verschiedener Teilstrecken sind das bestehende Angebot der Linie 16 sowie der Fahrplan relativ unübersichtlich.

Maßnahmenvorschlag:

Um für Einwohner und Feriengäste die Nutzung des ÖPNV-Angebots attraktiver zu gestalten, ist ein angepasster Ausbau des Angebots erforderlich. Der Planfall sieht vor, die bestehenden Fahrtmöglichkeiten im Schülerverkehr beizubehalten und zusätzlich an Schultagen und schulfreien Tagen ein Basisangebot in Form eines Rufbusses einzurichten.

Das Fahrtenangebot könnte wie folgt gestaltet werden (ungefähre Zeitangaben):

7 Uhr: bestehende Schülerfahrt, neu an schulfreien Tagen Rufbus Scheidegg – Scheffau

9 Uhr: Rufbus, neu an Schultagen

12 Uhr: bestehende Schülerfahrt

13 Uhr: bestehende Schülerfahrt und bestehende Rufbusfahrt an schulfreien Tagen

15 Uhr: neue Rufbusfahrt an Schultagen und schulfreien Tagen (Anbindung 8. Schulstunde)

17 Uhr: soweit möglich Vereinheitlichung der Abfahrtszeiten ab Scheidegg

18 Uhr: evtl. neue Rufbusfahrt ab Scheidegg

Soweit möglich, sollten die Fahrzeiten so gewählt werden, dass in Scheidegg günstige Anschlüsse in/aus Richtung Lindau und Lindenberg bestehen.

Auswirkungen:

<i>Fahrzeugbedarf:</i>	durch die RBA zu ermitteln
<i>Kilometerleistung:</i>	+ ca. 2.700 km im Jahr bei 50 % nachgefragten Fahrten, + ca. 4.000 Kilometer inkl. Abendfahrt ab Scheidegg
<i>Fahrgastzahlen:</i>	nur geringe Nachfrage zu erwarten, daher bedarfsabhängige Bedienung

Empfehlung:

Um die Grenzwerte bzw. Richtwerte für die Bedienungshäufigkeit in der HVZ und NVZ zu erfüllen, wird eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung der Maßnahme empfohlen. Die Einrichtung einer zusätzlichen Rückfahrmöglichkeit ab Scheidegg wird nur empfohlen, wenn die bestehenden und neuen Rufbusfahrten entsprechend nachgefragt werden.

Begleitende Maßnahme:

Fahrten auf der Relation Weiler – Scheidegg - (Lindenberg) sollten in eigenem Fahrplan als Teilstrecke dargestellt werden, um die Übersichtlichkeit und Verständlichkeit des Fahrplans zu verbessern.

Angepasster Ausbau des Angebots an schulfreien Tagen auf den Linien 15 und 18

Auf den Linien 15 und 18 bestehen an schulfreien Tagen einzelne Angebotslücken gemäß der Schwachstellenanalyse, die mit relativ geringem Kostenaufwand geschlossen werden können.

Zusätzliches Fahrtenpaar zwischen Oberreute und Weiler am Nachmittag (Linie 18)Ist-Situation:

In der NZV am Nachmittag besteht an schulfreien Tagen kein Fahrtenangebot in Oberreute. Der Grenzwert der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung wird nicht eingehalten.

Maßnahmenvorschlag:

Zusätzliches Fahrtenpaar gegen 15 Uhr zwischen Weiler (Anschluss zur Linie 12) und Oberreute. Optional ist eine Verlängerung bis Oberstaufen möglich. Aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage sollte eine Bedienung durch einen Rufbus geprüft werden.

Auswirkungen:

<i>Fahrzeugbedarf:</i>	durch die RBA zu ermitteln
<i>Kilometerleistung:</i>	+ ca. 350 km im Jahr bei 50 % nachgefragten Fahrten, + ca. 1000 Kilometer bei Verlängerung bis Oberstaufen (50 % nachgefragte Fahrten)
<i>Fahrgastzahlen:</i>	nur geringe Nachfrage zu erwarten, daher bedarfsabhängige Bedienung

Empfehlung:

Um den Grenzwert für die Bedienungshäufigkeit zu erfüllen, wird eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung der Maßnahme empfohlen

Zusätzliches Fahrtenpaar auf der Linie 15 am Vormittag

Ist-Situation:

An schulfreien Tagen besteht in der NZV am Vormittag kein Fahrtenangebot auf der Linie 15 zwischen Hergatz und Wangen

Maßnahmenvorschlag:

Angebot eines Fahrtenpaars zwischen 10 und 11 Uhr für den Gelegenheitsverkehr. Aufgrund der geringen zu erwartenden Nachfrage wird eine bedarfsabhängige Bedienung durch einen Rufbus empfohlen.

Auswirkungen:

Fahrzeugbedarf: durch die RBA zu ermitteln
Kilometerleistung: + ca. 800 km im Jahr bei 50 % nachgefragten Fahrten
Fahrgastzahlen: nur geringe Nachfrage zu erwarten, daher bedarfsabhängige Bedienung

Empfehlung:

Da der Grenzwert für das Fahrtenangebot in der NVZ eingehalten wird, ist kein vorrangiger Handlungsbedarf zu sehen. Da jedoch mit relativ geringem Aufwand eine größere Angebotslücke geschlossen werden und gleichzeitig der Richtwert der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung erfüllt werden könnte, wird eine mittelfristige Prüfung der Umsetzung dieser Maßnahme empfohlen.

Zusätzliches Fahrtenpaar auf der Linie 15 am Mittag

Ist-Situation:

An schulfreien Tagen besteht in der HVZ am Mittag kein Fahrtenangebot in Richtung Hergatz. Zwischen 7:36 Uhr und 15:36 Uhr bestehen keine Fahrtmöglichkeiten ab Wangen.

Maßnahmenvorschlag:

Angebot eines Fahrtenpaars zwischen 12 und 13 Uhr für den Gelegenheitsverkehr. Aufgrund der geringen zu erwartenden Nachfrage wird eine bedarfsabhängige Bedienung durch einen Rufbus empfohlen.

Auswirkungen:

Fahrzeugbedarf: durch die RBA zu ermitteln
Kilometerleistung: + ca. 800 km im Jahr bei 50 % nachgefragten Fahrten
Fahrgastzahlen: nur geringe Nachfrage zu erwarten, daher bedarfsabhängige Bedienung

Empfehlung:

Da die große Angebotslücke an schulfreien Tagen Fahrten nach Wangen im Gelegenheitsverkehr bisher weitgehend ausschließt, wird eine mittelfristige Umsetzung der Maßnahme empfohlen, auch wenn für die HVZ insgesamt der Richtwert der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung eingehalten wird. Um attraktive Fahrtmöglichkeiten für den Gelegenheitsverkehr zu schaffen,

wird eine Umsetzung in Kombination der Einrichtung eines zusätzlichen Fahrtenpaars am Vormittag empfohlen.

Schließung einer Angebotslücke auf der Linie 18 am Vormittag

Ist-Situation:

In der NZV am Vormittag besteht in Oberreute zwar eine Fahrtmöglichkeit Richtung Oberstau- fen, jedoch zwischen 7:33 Uhr und 12:11 Uhr keine Fahrtmöglichkeit Richtung Weiler (außer im Sommer mit der Linie Oberstdorf-Lindau).

Maßnahmenvorschlag:

Angebot einer Fahrt von Oberreute nach Weiler mit Anschluss Richtung Lindenberg zwischen 10 und 11 Uhr. Aufgrund der geringen zu erwartenden Nachfrage wird eine bedarfsabhängige Bedienung durch einen Rufbus empfohlen.

Auswirkungen:

Fahrzeugbedarf: durch die RBA zu ermitteln

Kilometerleistung: + ca. 700 km im Jahr bei 50 % nachgefragten Fahrten (ohne Leerkilo- meter)

Fahrgastzahlen: nur geringe Nachfrage zu erwarten, daher bedarfsabhängige Bedienung

Empfehlung:

Da mit relativ geringem Aufwand eine größere Angebotslücke geschlossen werden kann, wird kurz- bis mittelfristig eine probeweise Einführung einer zusätzlichen Fahrtmöglichkeit empfohlen. Diese leistet zugleich einen Beitrag zur Einhaltung des Grenzwerts für die Bedienungshäufigkeit in der NVZ an schulfreien Tagen.

Zusatzfahrten in der SVZ am Abend

Ist-Situation:

Im Westallgäu gibt es nach 19 Uhr mit Ausnahme einer Fahrt der Linie 12 keine Fahrtmöglichkeiten mehr ab den Bahnhöfen Hergatz und Röthenbach. Die letzte Rückfahrt ab Isny Richtung Röthenbach wird derzeit um 17:52 Uhr angeboten, nach Gestratz bereits um 16:23 Uhr.

Für Berufstätige mit längeren Arbeitszeiten am Abend besteht dadurch teilweise keine Möglichkeit zur Nutzung des ÖPNV-Angebots. Gleiches gilt auch für den Gelegenheitsverkehr (u.a. Einkaufsfahrten).

Maßnahmenvorschlag:

Zu prüfen ist die Einführung einer zusätzlichen Fahrt ab Röthenbach Bhf. mit Bedienung von Lindenberg, Weiler und Scheidegg zwischen 19 und 20 Uhr. Ein zusätzliches Fahrtenangebot auf der Linie 13 erscheint hingegen nicht erforderlich, da Heimenkirch über eine direkte SPNV-Anbindung verfügt und Opfenbach mittel- bis langfristig im Rahmen einer zusätzlichen Rückfahrt ab Lindau (vgl. *Kapitel 6.1.2*) mitbedient werden kann.

Ab Isny wird die Einrichtung einer zusätzlichen Rückfahrtmöglichkeit gegen 18:30 Uhr mit bedarfsabhängiger Bedienung aller Hauptorte vorgeschlagen. Um unnötige Kilometer zu vermeiden, wird jeweils eine bedarfsabhängige Bedienung empfohlen. Am Bahnhof Röthenbach und in Isny könnte evtl. auf eine Anmeldung verzichtet werden (feste Bedienung) und die gewünschte Ausstiegshaltestelle beim Einstieg angegeben werden.

Auswirkungen:

Fahrzeugbedarf:	durch die RBA/RBI zu ermitteln
Kilometerleistung:	+ ca. 2250 km für Angebot ab Röthenbach und + ca. 2500 km für Angebot ab Isny (bei jeweils angenommener Nachfrage von 50 %, ohne Leerkilometer)
Fahrgastzahlen:	nur geringe Nachfrage zu erwarten, daher bedarfsabhängige Bedienung

Empfehlung:

Um die Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV-Angebots insbesondere für Berufstätige und für den Gelegenheitsverkehr zu verbessern, wird mittelfristig ein Probetrieb empfohlen. Von besonderer Bedeutung ist dabei eine entsprechende Kommunikation des neuen Angebots und speziell der Anmeldeöglichkeiten.

Anpassung des bestehenden Angebots an schulfreien Tagen auf den Linien 731/733 mit bedarfsabhängiger Bedienung

Ist-Situation:

An schulfreien Tagen wird die Anbindung und Erschließung der Gemeinden der Verwaltungsgemeinschaft Argental durch die Linien 731 und 733 gewährleistet. Dabei erfolgt die Bedienung der beiden Linien meist zusammen durch ein Fahrzeug.

Angebot Linie 731:

6 Fahrten Richtung Röthenbach (davon 2 als Rufbus), 8 Fahrten Richtung Isny (davon 2 als Rufbus)

In den Fahrplantabellen sind nur ausgewählte Haltestellen dargestellt!

Linie 731 Richtung Röthenbach Bhf.

	Rufbus	Rufbus				
Isny	05:30	06:46	08:20	12:30	16:25	17:52
Gestratz	05:43	06:59	08:48		16:41	
Maierhöfen			08:36	12:41		18:03
Grünenbach			08:43	12:48		18:08
Schönau				12:50		18:11
Röthenbach Ort			08:56	12:53		18:14
Röthenbach Bhf.	05:51	07:05	08:59	12:57	16:49	18:19

Linie 731 Richtung Isny

	Rufbus	Rufbus		aus Weiler	aus Weiler			
Röthenbach Bhf.	06:12	07:20	09:15	11:21	12:52	15:37	17:18	18:30
Röthenbach Ort	06:18	07:26	09:21	11:24	12:57	15:41		18:36
Schönau	06:21	07:29	09:24	11:27	13:00	15:44		18:39
Grünenbach	06:24	07:32	09:27	11:30	13:08	15:47		18:42
Maierhöfen		07:38	09:34	11:37	13:15	15:54		
Gestratz	06:28						17:25	18:46
Isny	06:45	07:50	09:45	11:48	13:26	16:05	17:39	19:00

Angebot Linie 733:

3 Fahrten Richtung Oberstaufen, 3 Fahrten Richtung Isny

Linie 733 Richtung Oberstaufen

Isny	09:46	13:55	16:40
Maierhöfen	10:01	14:07	16:55
Grünenbach	10:07	14:14	17:00
Schönau			17:03
Röthenbach Ort			17:06
Röthenbach Bhf.			17:10
Weiler Bahnhof			17:24
Stiefenhofen	10:15	14:22	17:38
Oberstaufen	10:26	14:33	17:49

Linie 733 Richtung Isny

Oberstaufen	10:45	14:45	17:50
Stiefenhofen	10:55	14:55	18:00
Weiler	11:08	15:08	
Röthenbach Bhf.			
Röthenbach Ort			
Schönau			
Grünenbach			18:08
Maierhöfen			18:15
Isny			18:25

Die Richt- und Grenzwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung werden an schulfreien Tagen teilweise nicht eingehalten. Defizite bestehen in erster Linie in der Gemeinde Gestratz (vor allem in der NVZ), in Ebratshofen (kein Angebot) sowie allgemein in der Schwachverkehrszeit.

Maßnahmenvorschlag:

Mit dem bisherigen Fahrzeugeinsatz können lediglich punktuelle Optimierungen des Angebots realisiert werden. Zumindest ein Teil der bestehenden Angebotslücken kann durch eine bedarfsabhängige Bedienung von Teilstrecken bzw. Ortsteilen geschlossen werden.

Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Angebotslücken:

Gestratz (mit Brugg): Kein Angebot in der NVZ

Grünenbach: Keine Fahrtmöglichkeit in der HVZ am Morgen nach Röthenbach Bhf.

Schönau: Keine Fahrtmöglichkeiten vor 12:50 Uhr nach Röthenbach Bhf.

Maierhöfen: Keine Fahrtmöglichkeit in der HVZ am Morgen Richtung Süden

Röthenbach Ort: Keine Fahrtmöglichkeit in der HVZ am Morgen nach Röthenbach Bhf.

Soweit möglich sollten Gestratz (ohne Brugg) und Schönau bei den Fahrten der Linie 731 generell bedarfsabhängig bedient werden. Bei der Route über Gestratz verlängert sich die Fahrzeit gegenüber der Strecke über Schönau um etwa 6 Minuten. Die Rufbusfahrten am Morgen sollten generell über Maierhöfen und Grünenbach geführt werden und auch Röthenbach Ort anfahren.

Der Wegfall der Bedienung des Streckenabschnitts Gestratz – Brugg – Dorenwaid – Isny bei Führung von Fahrten über Maierhöfen ist unter Berücksichtigung der Einwohnerzahlen als relativ unproblematisch einzuschätzen. Evtl. kann Brugg bei Bedarf als Stichfahrt ab Gestratz bedient werden. Dorenwaid und Schweinebach verfügen mit der Bodo-Linie Isny-Wangen über ein gutes Angebot.

Folgende Anpassungen werden empfohlen:

- Rufbusfahrt 3103 über Maierhöfen, Grünenbach, Gestratz und Röthenbach
- Rufbusfahrt 3111 über Maierhöfen, Grünenbach, Gestratz und Röthenbach
- Fahrt 3117 bei Bedarf (Anmeldung erforderlich) auch nach Schönau, Bedienung von Gestratz nur bei Bedarf
- Fahrt 3129 und Fahrt 3141 bei Bedarf über Gestratz

- Rufbusfahrt 3100 über Maierhöfen, geänderte Haltestellenreihenfolge
- Rufbusfahrt 3110 bei Bedarf auch nach Gestratz
- Fahrten 3116, 3124, 3132, 3140: Bedienung von Gestratz und Schönau nur bei Bedarf
- Fahrt 3160 über Maierhöfen, geänderte Haltestellenreihenfolge

Der zusätzliche Zeitbedarf erscheint bei einer bedarfsabhängigen Bedienung im Rahmen der bisherigen Umläufe vorhanden zu sein.

Empfehlung:

Eine Prüfung der Möglichkeiten zur Anpassung des Angebots im Rahmen des bisherigen Fahrzeugeinsatzes wird mittelfristig empfohlen, da mit relativ geringem Aufwand bestehende Angebotslücken teilweise geschlossen werden können und die Richt- und Grenzwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung häufiger eingehalten werden können.

6.2.2 Mittel- bis langfristige Maßnahmen

Zusätzliche Fahrt am Nachmittag (Schultage) von Grünenbach nach Röthenbach Bhf. (Linie 731)

Ist-Situation:

In der NVZ am Nachmittag besteht keine Fahrmöglichkeit von Grünenbach und Schönau Richtung Röthenbach Bahnhof.

Maßnahmenvorschlag:

Einführung einer zusätzlichen Fahrt zwischen 14 und 16 Uhr am Nachmittag, die gleichzeitig dazu genutzt werden könnte, die Angebotslücke in Ebratshofen am Nachmittag zu schließen (Bedienung durch Rufbus nur bei Bedarf).

Empfehlung:

Die bestehende Angebotslücke ist als weniger gravierendes Defizit zu bewerten. Bei der Maßnahme ist nur von einer geringen Nachfrage auszugehen. Im Sinne eines angebotsorientierten Fahrplans wird mittel- bis langfristig empfohlen, eine Umsetzung zu prüfen.

Neustrukturierung des Angebots an schulfreien Tagen auf den Linie 731 und 733

Ist-Situation:

Das bestehende Angebot auf den Linien 731 und 733 an schulfreien Tagen ist aufgrund unterschiedlicher Linienwege unübersichtlich und weist größere Angebotslücken auf. Die Unübersichtlichkeit des Angebots beeinträchtigt insbesondere auch die Nutzung des Angebots durch Touristen und Ausflügler mit dem Ziel Eistobel.

Maßnahmenvorschlag:

Für ein klar strukturiertes Angebot mit Anbindung aller Ortsteile mit über 200 Einwohnern sind zwei Fahrzeuge erforderlich. Der Planfall umfasst zwei Linien, die einzelne Orte und Ortsteile nur bei Bedarf (vorherige Anmeldung bzw. Mitteilung beim Einstieg) bedienen und im 2-Stunden-Takt verkehren (in der HVZ evtl. Zusatzfahrten). Dabei sind folgende Linienwege vorgesehen:

Linie 731: Röthenbach Bhf – Röthenbach – Gestratz und Brugg (nur bei Bedarf) – Schönau (nur bei Bedarf) – Grünenbach – Maierhöfen – Isny

Linie 733: Grünenbach – Schönau (nur bei Bedarf) – Ebratshofen (nur bei Bedarf) – Stiefenhofen – Oberstaufer

Als Umsteigehaltestelle zwischen den beiden Linien ist Grünenbach vorgesehen. Alternativ könnte die Linie 733 auch weiter nach Röthenbach Bhf. verkehren.

Eine erste Grobabschätzung der jährlichen Gesamtkilometerleistung für dieses Angebot an schulfreien Tagen bei sieben Fahrtenpaaren pro Tag auf beiden Linien ergibt zwischen knapp

25.000 und etwa 40.000 Kilometern im Jahr in Abhängigkeit von der Nachfrage in den bedarfsabhängig bedienten Orten und Ortsteilen.

Empfehlung:

Aufgrund des zusätzlichen Fahrzeugbedarfs und der geringen Nachfrage an schulfreien Tagen wird eine Prüfung der Neustrukturierung des Angebots an schulfreien Tagen nur langfristig empfohlen. Vorrangig sollen bestehende Angebotslücken durch eine bedarfsabhängige Bedienung von Orten und Ortsteilen im Rahmen des derzeitigen Fahrzeugeinsatzes geschlossen werden.

Prüfung eines angepassten Ausbaus des Wochenendangebots (Bedarfsverkehre)

In Abhängigkeit des Erfolgs eines Probetriebs in den Gemeinden Sigmarszell und Hergensweiler (mit Anbindung von Hergatz und Opfenbach, vgl. *Kapitel 6.1.2*) soll langfristig ein Ausbau des Wochenendangebots durch Rufbusverkehre auch in anderen Bereichen des Landkreises geprüft werden (u.a. Gemeinde Hergatz und Argentalgemeinden).

6.2.3 Weitere Maßnahmenvorschläge

Optimierung des Schülerverkehrs Weiler - Lindenberg am Morgen

Ist-Situation:

Die Schüler aus Weiler-Simmerberg, die in Lindenberg das Gymnasium oder die Realschule besuchen, sind derzeit am Morgen bereits etwa 45 Minuten vor Schulbeginn in Lindenberg. Die frühe Ankunftszeit der Busse ist durch zwei erforderliche Fahrzeugumläufe bedingt, die notwendig sind, um morgens alle Schüler zu den Schulen zu befördern.

Maßnahmenvorschlag:

Das Gymnasium Lindenberg bittet darum, eine zeitnahe Ankunft der Schüler als Weiler-Simmerberg in Lindenberg zu ermöglichen.

Umsetzungsmöglichkeiten:

Da im morgendlichen Schülerverkehr alle verfügbaren Fahrzeuge (und Fahrer) im Einsatz sind, müssten für eine zeitnahe Anbindung drei zusätzliche Fahrzeuge gekauft bzw. gechartert werden. Ob hierfür Fahrer auf 400 Euro-Basis gefunden werden können, erscheint unter den derzeitigen Rahmenbedingungen fraglich. Eine Grobabschätzung der Kosten für dieses Angebot geht von einem niedrigen sechsstelligen Betrag aus.

Weiterhin geprüft wurde die Option eines Einsatzes von sogenannten Bus-Zügen (Bussen mit Fahrgastanhänger, der zu Spitzenzeiten angehängt werden kann). Die Topographie im Westallgäu mit starken Steigungen und Gefällen bietet sich jedoch nicht für den Einsatz von Bus-Zügen an.

Sofern sich die Prognosen sinkender Schülerzahlen im Westallgäu in den kommenden Jahren bestätigen, kann eventuell mittel- bis langfristig durch die Einsparung von Fahrzeugen auf anderen Relationen (z.B. Scheidegg – Lindenberg) und eine Umgestaltung der Fahrpläne, eine zeitnähere Anbindung erreicht werden.

Bewertung:

Die im Vergleich zu anderen wichtigen und sinnvollen Maßnahmen sehr hohen Kosten lassen den Einsatz weiterer Fahrzeuge unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen nicht sinnvoll erscheinen. Mittel- bis langfristig sollten bei sinkenden Schülerzahlen Möglichkeiten geprüft werden, durch Umstrukturierungen der Schulanbindung am Morgen und evtl. den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs eine zeitnahe Anbindung zu gewährleisten.

Verbesserung der Anbindung von Ebratshofen nach der 6. Schulstunde in IsnyIst-Situation:

Nach der 6. Schulstunde am Gymnasium und der Realschule in Isny besteht keine direkte Rückfahrmöglichkeit nach Ebratshofen. Die betroffenen Schüler müssen an der Haltestelle Grünenbach Schule 37 Minuten auf die Weiterfahrt mit der Linie 733 nach Ebratshofen warten und sind insgesamt rund eine Stunde unterwegs.

Maßnahmenvorschlag:

Die Gemeinde Grünenbach fordert eine Verbesserung der Anbindung nach der 6. Schulstunde ohne längere Wartezeiten.

Bewertung und Empfehlung:

Die Fahrzeugumläufe erlauben derzeit nicht die Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt nach Ebratshofen, da zugleich die Anbindung der weiterführenden Schulen in Lindenberg gewährleistet werden muss. Der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs erscheint angesichts der geringen Zahl der betroffenen Schüler, die durch Nachmittagsunterricht an einzelnen Tagen weiter reduziert wird, nicht gerechtfertigt. Da nach der 5. und 8. Stunde direkte, attraktive Fahrtmöglichkeiten bestehen und die Schüler nach der 6. Stunde auf der Rückfahrt auch im Bus sitzen bleiben können, ist die derzeitige Situation aus Gutachtersicht insgesamt als akzeptabel zu bewerten. Bei möglichen Änderungen im Gefüge der Schulschlusszeiten und Fahrzeugumläufe (u.a. im Hinblick auf den neuen Bahnfahrplan) sollten jedoch Möglichkeiten zur Verkürzung der Wartezeit in Grünenbach berücksichtigt werden. Eine weitere Option stellt eine Prüfung einer möglichen Verlegung der Rückfahrt ab Weiler in Abhängigkeit der betroffenen Schülerzahlen/Fahrgastzahlen dar.

Anbindung der Schulstelle Grünenbach der Laubenbergschule nach der 6. StundeIst-Situation:

Nach der 6. Schulstunde bestehen keine Rückfahrmöglichkeiten ab der Schulstelle Grünenbach der Laubenbergschule. An Dienstagen und Donnerstagen müssen die Schüler daher sieben Schulstunden ableisten, an den übrigen Schultagen endet der Unterricht nach der 5. Stunde.

Maßnahmenvorschlag:

Der Vorsitzende des Schulverbands der Grundschule Laubenberg und Bürgermeister der Gemeinde Maierhöfen bittet um Prüfung der Möglichkeit, eine Anbindung nach der 6. Stunde einzurichten.

Bewertung und Empfehlung:

Unter Berücksichtigung der Anbindung der weiterführenden Schulen in Isny und Lindenberg erlauben die Fahrzeugumläufe derzeit keine Anbindung der 6. Stunde, ohne beträchtliche Auswirkungen auf das Gesamtsystem der Schülerbeförderung, die an anderer Stelle zu entsprechenden Verschlechterungen führen würden. Da eine siebte Stunde an zwei Wochentagen noch zumutbar erscheint, ist derzeit von einer grundlegenden Neugestaltung der gesamten Schülerbeförderung im Bereich Argental abzuraten.

Bei notwendigen Anpassungen infolge von Veränderungen der Schülerzahlen oder Schulzeiten der weiterführenden Schulen, soll eine Anbindung der 6. Stunde an der Schulstelle Grünenbach der Laubenbergsschule soweit möglich berücksichtigt werden.

7 Maßnahmenpaket Begleitende Maßnahmen

Zur Unterstützung der angebotsseitigen Komponenten (Linien, Linienwege, Fahrtenhäufigkeiten) wird ein Bündel von begleitenden Maßnahmen vorgeschlagen, das zur weiteren Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes beiträgt und die Nutzung des ÖPNV durch den Fahrgast erhöht.

Diese beinhalten insbesondere unterstützende Maßnahmen im Bereich des Tarifs, der Fahrgastinformation und der Infrastruktur (Busse und Haltestellen) sowie weitere Qualitätsstandards, die mittelfristig umgesetzt werden können.

7.1 Vereinheitlichung der Tarife

Aufgrund der in *Kapitel 3.3.7* dargestellten unübersichtlichen Tarifsituation im Landkreis Lindau (Bodensee) wurde eine eigene Voruntersuchung zu möglichen Tarifkooperationen im Landkreis Lindau (Bodensee) mit dem Ziel einer Vereinheitlichung der Tarife durchgeführt. Die zentralen Ergebnisse der Voruntersuchung werden im Anschluss kurz zusammengefasst.

- Mittelfristiges Ziel sollte aufgrund der bestehenden Verkehrsverflechtungen eine Integration des Landkreises Lindau (Bodensee) in den Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund (bodo) sein.
- Als kurzfristig umsetzbarer Zwischenschritt sollten die verschiedenen RBA/RBI-Tarife im Landkreis Lindau (Bodensee) vereinheitlicht werden. Eine Grundlage hierfür kann der bestehende Westallgäuer Tarif bilden.
- Eine Integration des Lindauer Stadtbusses ist aus Gutachtersicht unverzichtbar.
- Eine mittelfristige Integration der Schienenstrecken in das Tarifsystem ist als wichtig und sinnvoll anzusehen. Die genauen Kosten für die Integration der Schiene sind in einer eigenen Untersuchung abzuschätzen.
- Eine gemeinsame Tageskarte aller Verkehrsunternehmen im Landkreis Lindau (Bodensee) kann einen kurzfristig möglichen Einstieg in ein gemeinsames Tarifangebot darstellen.

Ausgleichszahlungen für Tarifharmonisierungen des Landkreises werden konform mit der EU-Verordnung gewährt.

7.2 Infrastruktur (Busse und Haltestellen)

7.2.1 Fahrzeugausstattung

Laut Angaben der RBA GmbH sind alle 22 vom Unternehmen im Landkreis eingesetzten Busse Niederflurfahrzeuge. Bei der RBI ist aufgrund der Bedienung kleiner Weiler (insbesondere im Schülerverkehr) und der Witterungsverhältnisse im Winter, die den Einsatz von Niederflurfahrzeugen behindern, lediglich ein Bus von acht eingesetzten Fahrzeugen mit Niederflurtechnik ausgestattet. Bei Neuanschaffungen sollen, unter Berücksichtigung der betrieblichen Anforderungen, Niederflurfahrzeuge gewählt werden.

Derzeit besitzen die Fahrzeuge der RBA und RBI Euro Norm II bis V. Neuanschaffungen sollen mindestens die Abgasnorm Euro V erfüllen.

Mittelfristig sollen sämtliche Fahrzeuge mit Funksystemen ausgestattet sein. Bereits jetzt existiert ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) für die Busse der RBA/RBI und die Verkehre sind in das DEFAS-Projekt der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (www.bayern-fahrplan.de) integriert.

Darüber hinaus soll mittelfristig eine Vereinheitlichung des Erscheinungsbilds der Fahrzeuge angestrebt werden.

7.2.2 Haltestellenausstattung

Bei den **Haltestellen im Regionalbusverkehr** sollte eine einheitliche Gestaltung und Grundausstattung gegeben sein.

Dabei ist zu unterscheiden zwischen

- dem Haltestellenmast mit seinen Fahrgastinformationen, für den der Verkehrsunternehmer in der Verantwortung steht, und
- dem Aufenthaltsbereich der Haltestelle, für den die jeweilige Gemeinde oder Stadt zuständig ist.

Jede Haltestelle bzw. jeder Haltestellenmast muss über ein Haltestellenschild verfügen. Außerdem sollten stets aktuelle Fahrpläne sowie möglichst auch Tarifinformationen aushängen. Die Fahrgastinformationen sollten zudem gegen Witterungseinflüsse geschützt sein bzw. bei Verbleichen etc. ersetzt werden. Diese Ausstattung ist durch den jeweiligen Verkehrsunternehmer zu gewährleisten.

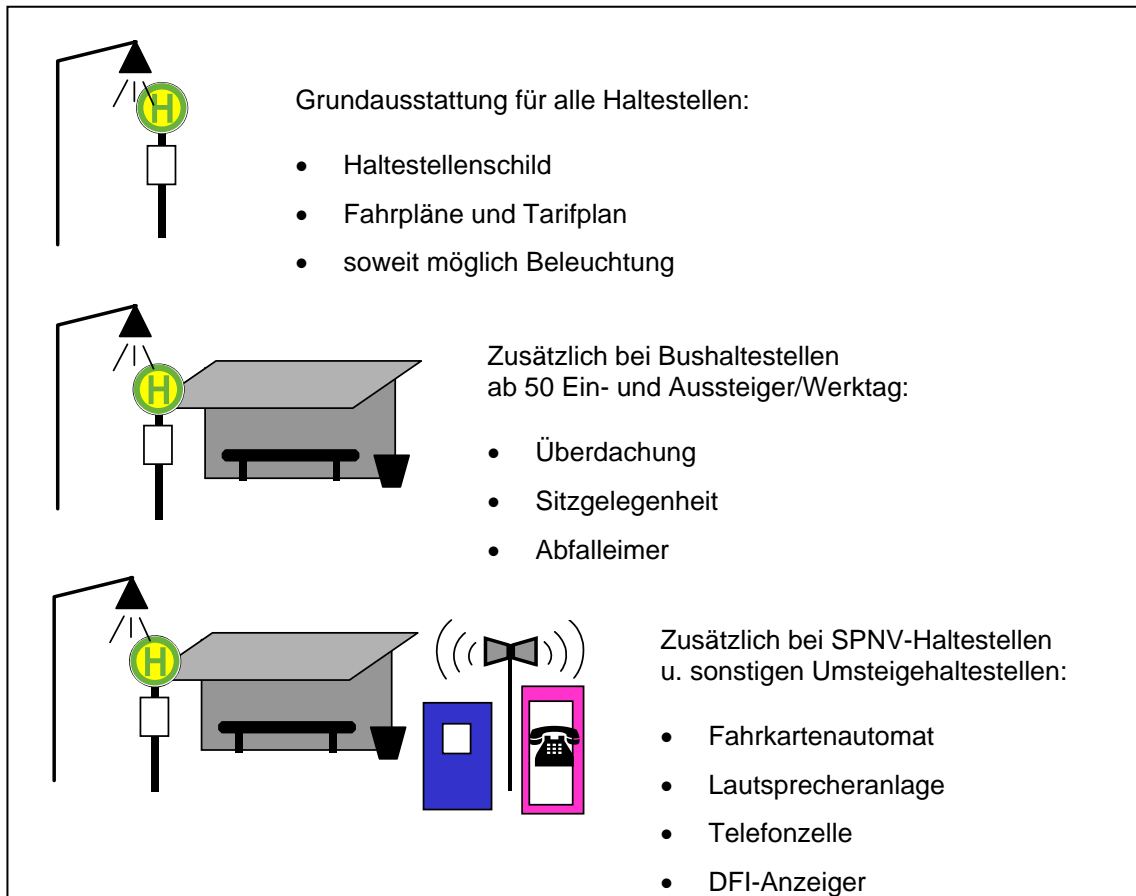
Bei Haltestellen ab ca. 50 Einsteigern/Werktag sollte eine Überdachung, Sitzgelegenheit und ein Abfalleimer vorhanden sein. Da derzeit keine Daten zur Haltestellenbelastung zur Verfügung stehen, kann an dieser Stelle keine konkrete Angabe von Haltestellen erfolgen. Zumindest ein Wetterschutz ist bei einem großen Teil der Haltestellen (auch mit wahrscheinlich niedrigeren Einsteigerzahlen) vorhanden.

Soweit möglich sollte die Haltestelle beleuchtet sein. Wichtig ist des Weiteren, dass genügend Raum als Aufstellfläche zur Verfügung steht, dieser Wartebereich befestigt ist und den Sicherheitsansprüchen genügt.

Veranlasser und Finanzier der Maßnahmen im Bereich und Umfeld der Haltestellen sind die jeweiligen Gemeinden, in deren Gebiet die Haltestellen liegen. Gemäß einem Durchschnittskostensatz wären pro Haltestellenausstattung mit Überdachung und Sitzgelegenheiten rund 4.000.- bis 5.000.- € zu investieren. Die Art der Wartehäuschen ist den Kommunen überlassen, wobei auf eine möglichst gute Einbindung in das Landschafts- bzw. Ortsbild geachtet werden sollte.

Der Bau und Ausbau von Haltestelleeinrichtungen kann durch die Regierung von Schwaben gefördert werden. Die Details der Förderung sind im Einzelnen bei der Regierung von Schwaben abzufragen.

Die relevanten Ausstattungsmerkmale sind in der nachfolgenden schematischen **Abbildung** zusammenfassend dargestellt.



7.3 Qualitätsstandards

Über die im vorherigen Kapitel dargestellten Anforderungen an Fahrzeuge und Haltestellenausstattung werden Qualitätsstandards in folgenden Bereichen definiert:

Fahrpersonal:

Das Fahrpersonal muss Auskünfte über Tarif und Fahrplan geben können und über ausreichende Ortskenntnis verfügen (z.B. die Lage und Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen und touristischer Ziele).

Ein kundenfreundlicher Umgang mit Fahrgästen sowie das Beherrschen der deutschen Sprache sind als selbstverständlich anzusehen. Weiterhin ist auf ein gepflegtes und einheitliches bzw. firmenspezifisches Erscheinungsbild des Fahrpersonals zu achten.

Anschlussicherung:

Definierte Anschlüsse zwischen Regionalbussen bzw. Regionalbussen und Zügen an wichtigen Verknüpfungspunkten sind unter Berücksichtigung der betrieblichen Erfordernisse soweit möglich zu gewährleisten. Dies gilt insbesondere für Linien mit geringer Fahrtenzahl sowie die letzte Verbindung des Tages. Über das vorhandene RBL hinaus sollen alle Fahrzeuge mit Funksystemen ausgestattet werden.

Service und Vertrieb:

Für den Fahrgast soll eine einheitliche Servicetelefonnummer zur Verfügung stehen. Die Internetseite des Landkreises soll alle relevanten Informationen zum ÖPNV im Landkreis umfassen und zu den einzelnen Verkehrsunternehmen verlinken. Langfristig ist die Einrichtung einer Mobilitätszentrale in Lindau zur weiteren Verbesserung der Fahrgastinformation und des Vertriebs zu prüfen.

7.4 Barrierefreiheit

Gemäß Artikel 3 des Grundgesetzes, darf niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. Das im Jahr 2002 verabschiedete Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) hat zum Ziel, „(...) die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen“ (Art. 1 BGG).

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) enthält dazu folgende Bestimmungen: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger soweit vorhanden anzuhören“ (§ 8 Abs. 3 Sätze 3 PBefG).

Barrierefreiheit im ÖPNV betrifft neben den Beförderungsmitteln, den baulichen Anlagen und der Verkehrsinfrastruktur insbesondere auch die Fahrgastinformation. Ein barrierefreies ÖPNV-Angebot kann nur im Zusammenwirken der zuständigen Kommunen, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger erreicht werden. Aufgrund des erheblichen finanziellen Aufwands entsprechender Maßnahmen muss die Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebots schrittweise erhöht werden.

Die Nutzbarkeit des ÖPNV-Angebots durch Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen soll durch folgende Maßnahmen verbessert werden:

Haltestelleneinzugsbereiche und Linienführungen

Mittelfristig sollen die Haltestelleneinzugsbereiche im Umfeld relevanter Einrichtungen wie Krankenhäusern sowie Senioren- und Behinderteneinrichtungen eingehend untersucht werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, inwieweit die ÖPNV-Anbindung für die jeweilige Einrichtung in der Praxis von Bedeutung ist. Unter Berücksichtigung der Erschließungsmöglichkeiten sollen gegebenenfalls neue Haltestellen eingerichtet werden, sofern die Entfernung zur Haltestelle 250 Meter überschreitet sowie – falls erforderlich - Anpassungen der Linienwege geprüft werden.

Haltestellenausstattung

Neu- und Umbaumaßnahmen von Haltestellen sollen – soweit räumlich und finanziell möglich – barrierefrei ausgeführt werden. Die Städte, Märkte und Gemeinden im Landkreis sind über die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen zu informieren.

Fahrzeuge

Entsprechend *Kapitel 7.2.1* soll der Anteil an Niederflurfahrzeugen unter Berücksichtigung der betrieblichen Anforderungen sukzessive weiter erhöht werden. In den Fahrzeugen sollen Abstellflächen für Rollstühle und Kinderwägen mit entsprechenden Sicherungsmöglichkeiten vorhanden sein.

7.5 Verbesserung der landkreisspezifischen ÖPNV-Information (Marketing)

7.5.1 ÖPNV-Information im Internet

Die Homepage des Landkreises informiert umfangreich über das ÖPNV-Angebot im Landkreis und stellt den Bürgern aktuelle Informationen, Fahrpläne, das Liniennetz sowie verschiedene Links zur Verfügung. Weitere Informationen stehen den Fahrgästen auf den Internetseiten einiger Gemeinden sowie der Verkehrsunternehmen zur Verfügung.

Internetauftritt des Landkreises

Der Internetauftritt des Landkreises enthält die meisten wichtigen Informationen zum ÖPNV-Angebot im Landkreis. Die Rubrik „Öffentlicher Nahverkehr“ ist gut auffindbar (zwei Klicks ab der Startseite) und klar strukturiert. Zur Auswahl stehen die Unterrubriken aktuelle Informationen, Liniennetz, Bus- und Zugfahrpläne, Fahrplanauskunft, Ansprechpartner, Bahnhofspläne (mit direkten Verlinkungen zur Stationsdatenbank der BEG) und Gesamtbericht Busverkehr. Insgesamt ist das derzeitige Informationsangebot positiv zu bewerten.

Empfohlen werden folgende Anpassungen und Ergänzungen:

- Mittelfristig Informationen zu Tickets und Tarifen (eigene Unterrubrik)
- Angabe des Einstellungsdatums bei aktuellen Informationen und deutlichere Trennung der einzelnen Neuigkeiten
- Weitergehende Angaben zum Angebot der verlinkten Fahrplanauskünfte
- Informationen zu Bedarfsverkehren (Anmeldeverfahren) und zur Barrierefreiheit.

Internetauftritte der Gemeinden

Die Internetseiten der Städte, Märkte und Gemeinden im Landkreis stellen ein geeignetes Medium dar, um Bürger und Touristen über das gemeindespezifische ÖPNV-Angebot zu informieren.

Das detaillierte Ergebnis einer Analyse der ÖPNV-Informationen auf den Internetseiten der Gemeinden ist in **Anhang 12** dargestellt. Auffällig ist, dass auf etwa der Hälfte der Internetseiten keine Informationen vorhanden waren bzw. diese nicht gefunden wurden. Auch auf den übrigen Internetseiten sind die Informationen zum ÖPNV-Angebot häufig schwierig zu finden und es sind oftmals mehr als zwei Klicks erforderlich, um zur entsprechenden Rubrik zu gelangen.

Informationen zum gemeindespezifischen ÖPNV-Angebot sollten auf allen Gemeindeinternetauftritten auf der Startseite verlinkt bzw. mit maximal zwei Klicks erreichbar sein. Als Mindestangebot werden aktuelle Fahrpläne der relevanten Linien zum Download sowie Links zu den Fahrplanauskünften der RBA und BEG vorgeschlagen. Optional sind weitere Informationen zum Angebot, zu Haltestellen und speziellen Angeboten möglich. Sofern Bedarfsverkehre angeboten werden, sollen Informationen zu den Anmeldeöglichkeiten leicht auffindbar dargestellt werden. Die auf vielen Internetseiten der Gemeinden vorhandenen Rubriken „Bürger“ und „Tourismus“ sollten jeweils um einen Link zur ÖPNV-Rubrik ergänzt werden

Internetauftritte öffentlicher Einrichtungen

Die Internetauftritte öffentlicher Einrichtungen sollen Informationen zur Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie eine Link zur elektronischen Fahrplanauskunft enthalten. Als ideal ist eine Eingabemaske der EFA unter der Rubrik Erreichbarkeit anzusehen, in der die Zielhaltestelle bereits voreingestellt ist.

Anzustreben ist dieser Service unter anderem für:

- Behörden
- Freizeiteinrichtungen und Sehenswürdigkeiten
- Jugendeinrichtungen (Jugendzentren)
- Seniorenheime
- Krankenhäuser

Um die Nutzung des ÖPNV im Freizeit- und Tourismusverkehr zu fördern, sind bei wichtigen Freizeit- und Tourismuseinrichtungen umfassende Informationen zur Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzustreben. Derzeit sind entsprechende Informationen nur zum Teil vorhanden bzw. lückenhaft (vgl. **Anhang 5**)

7.5.2 Einführung von Verbindungsfahrplänen für wichtige Relationen

Für viele nachgefragte Relationen genügt es nicht, den Fahrplan einer Linie zu kennen, da entweder die Relation durch mehrere Linien bedient wird, oder die Verbindung nur mit einem Umsteigevorgang zwischen zwei oder mehreren Linien bewerkstelligt werden kann. Ein eigentlich gutes ÖPNV-Angebot wird daher von den Fahrgästen teilweise nicht wahrgenommen.

In diesen Fällen bietet es sich an, zusätzlich zu den herkömmlichen Fahrplänen verbindungs-spezifische Fahrpläne zu erstellen, in denen die Linien- und Fahrplaninformationen linien-übergreifend in einer Fahrplantabelle zusammengefasst sind.

Relationen, für die der Einsatz solcher Verbindungsfahrpläne sinnvoll ist, sind exemplarisch in der folgenden Tabelle aufgelistet:

Relation		Linien
Lindau Hbf	Lindenberg	13,17,18, Zug
Lindau Hbf	Scheidegg	18, 14b
Scheidegg	Lindenberg	11, 13, 16, 18
Lindenberg	Röthenbach	11, 731-733
Lindenberg	Heimenkirch	13, 18
Lindenberg	Weiler	12, 18
Lindenberg	Wangen	13, 15, 18
Isny	Lindenberg	731-733,11
Oberstaufen	Lindenberg	18, 12, 733
Wasserburg	Lindau	21, Zug
Schlachters	Lindau	17, 18
Niederstaufen	Lindau	17, 18

Diese zusätzliche Form des Fahrplanangebots erleichtert dem Fahrgast die Information und macht das Gesamtspektrum des Angebots auf bestimmten Relationen deutlich.

7.5.3 Verbesserung der Lesbarkeit und Verständlichkeit von Fahrplänen

In den projektbegleitenden Workshops wurden in mehreren Fällen die Lesbarkeit und Verständlichkeit der Fahrpläne bemängelt. Beeinträchtigt wird diese unter anderem durch unterschiedliche Verkehrstage (Schultage und schulfreie Tage) und unterschiedliche Linienwege. Auch lange Linienwege mit vielen Haltestellen und Ringlinien beeinträchtigten die Lesbarkeit und Verständlichkeit der Fahrpläne.

Zur Verbesserung der Lesbarkeit und Verständlichkeit werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Aufteilung von Fahrplänen in Schultage und schulfreie Tage zur Verbesserung der Übersichtlichkeit (z.B. Linie 731)
- Aufteilung von Fahrplänen in Teilstrecken (z.B. Linie 18)
- Darstellung von unterschiedlichen Linienwegen in gesonderten Fahrplänen (z.B. Linie 13, Linie 16, Linie 18)
- Hinweis bei Linie 21 am Bahnhof Wasserburg: „weiter nach Lindau Hbf“ mit Angabe der Ankunftszeit in Lindau mit der Zielsetzung Verständnisprobleme bezüglich der Linieneinführung (teilweise Rundlinie) und der Fahrtmöglichkeiten nach Lindau abzubauen

Die genannten Maßnahmen tragen dazu bei, dass der Umfang von Fahrplänen mit sehr großem Inhalt reduziert und dafür im Gegenzug die Schriftgröße erhöht und damit die Lesbarkeit verbessert werden kann. Der Kostenaufwand für zusätzliche Seiten im Fahrplanheft ist verglichen mit dem Nutzen dieser Maßnahme sehr gering.

7.5.4 Kommunikation der Anmeldeverfahren bei Bedarfsverkehren

Voraussetzung für eine entsprechende Nutzung von Bedarfsverkehren ist eine umfassende Kommunikation des Prinzips der Bedarfsverkehre und insbesondere der Anmeldeverfahren.

Darzustellen sind neben dem Prinzip der Bedarfsverkehre die jeweiligen Anmeldefristen und die Anmeldemöglichkeiten (via Telefon und Internet). Diese Informationen sollen in allen Fahrplanmedien (Fahrplanheft des Landkreises, Internetseiten des Landkreises und der Gemeinden) prominent platziert werden. Weitere wichtige Medien stellen Gemeindeanzeiger und lokale Zeitungen dar. Vor allem bei der Einführung neuer Angebote können entsprechende Veröffentlichungen in der Lokalpresse einen wichtigen Beitrag zur Information der Bürger leisten.

8 Maßnahmen im SPNV (aus Sicht des Landkreises)

Wenngleich der SPNV in die Aufgabenträgerschaft des Freistaats Bayern fällt und Aussagen bzw. Forderungen im Nahverkehrsplan des Landkreises Lindau (Bodensee) keine rechtswirksame Bedeutung haben, sollen an dieser Stelle dennoch die wesentlichen Erfordernisse aus Sicht des Landkreises Lindau (Bodensee) zusammengestellt werden, die zur Stärkung des ÖPNV langfristig zur Umsetzung kommen sollten.

1. Reaktivierung von Haltepunkten

Der Landkreis Lindau (Bodensee) strebt die Reaktivierung stillgelegter Bahnhaltepunkte an. Außerhalb des Stadtgebiets der Großen Kreisstadt Lindau (Bodensee) handelt es sich dabei um folgende Bahnhaltepunkte an der Strecke zwischen Lindau und Hergatz (KBS 970/971):

- Rehlings
- Schlachters
- Hergensweiler

Darüber hinaus strebt die Große Kreisstadt Lindau (Bodensee) die Reaktivierung von folgenden weiteren Haltepunkten im Stadtgebiet an:

- Bahnhof Reutin
- Haltestelle Aeschach (KBS 970/971)
- Haltestelle Zech
- Bahnhof Oberreitnau

Der Landkreis Lindau (Bodensee) unterstützt die Bestrebungen der Stadt Lindau (B) insbesondere den Halt von Zügen auf der KBS 970/971 in Lindau-Aeschach im Hinblick auf den Schülerverkehr zu ermöglichen.

Die Möglichkeiten zur Reaktivierung der genannten Haltepunkte sind abhängig von der Standortentscheidung des zukünftigen Lindauer Bahnhofs bzw. der zukünftigen Lindauer Bahnhöfe.

2. Elektrifizierung von Bahnstrecken

Der Landkreis Lindau (Bodensee) befürwortet die Elektrifizierung der Bahnstrecken Geltendorf – Memmingen – Lindau sowie Ulm – Friedrichshafen – Lindau.

3. Ausbau KBS 731

Der Landkreis Lindau unterstützt die Bestrebungen des Bodenseekreises zum Ausbau der KBS 731. Durch die Elektrifizierung soll die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h auf 160 km/h erhöht werden. Die IRE-Sprinter aus Richtung Singen sollen anschließend wieder nach Lindau verkehren und dort Anschlüsse Richtung Allgäu und Vorarlberg herstellen.

Die Forderung des Bodenseekreises nach einem stündlichen IRE-Angebot auf der Bodenseegürtelbahn wird befürwortet. Dazu ist ein abschnittsweiser Ausbau der gesamten Bodenseegürtelbahn im Bereich Radolfzell – Friedrichshafen – Lindau erforderlich (Doppelspurabschnitte und zusätzliche Kreuzungsgleise) erforderlich. Eine Realisierung ist ggf. stufenweise mittel- bis langfristig anzustreben. Wasserburg und Nonnenhorn sollen stündliche Systemhalte der IRE-Linie Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen – Lindau werden.

4. Weitere Vertaktung des Angebots

Anzustreben ist die weitere Vertaktung des SPNV-Angebots auf allen Bahnstrecken im Landkreis. Die Abfahrtsminuten der Züge sollen möglichst einheitlich sein, um gute Anschlüsse zu den im Takt verkehrenden Buslinien insbesondere im Westallgäu zu ermöglichen.

Um negative Auswirkungen auf den Regionalbusverkehr zu vermeiden, soll der zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 eingeführte Bahnfahrplan (Neigetechnikkonzept) in den folgenden Jahren nur kleinere Detailanpassungen erfahren.