



Wo der Süden am schönsten ist.

Nahverkehrsplan des Landkreises Ravensburg 2025
- **Entwurf vom 13.12.2024** -

Auftraggeber/-in:

Landkreis Ravensburg
Friedenstraße 6
88212 Ravensburg

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Karlsruhe, Datum

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan des Landkreises Ravensburg 2025
Auftraggeber/-in	Landkreis Ravensburg
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
Autor/-in	Simon Oelschläger, Johannes Prinzler
Erstellungsdatum	28.11.2024
zuletzt gespeichert	13.12.2024

Inhalt

1	Einführung	7
2	Übergeordnete Rahmenbedingungen	8
2.1	Rechtsrahmen	8
2.2	Regionalplan Bodensee-Oberschwaben	9
2.3	Vorgaben des Landkreises Ravensburg	9
2.4	Rückblick Nahverkehrsplan 2011	9
3	Bestandsaufnahme	11
3.1	Daten- und Planungsgrundlagen	11
3.2	Strukturdaten und Strukturdatenentwicklung	11
3.2.1	Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung	11
3.2.2	Anforderungen an den Schülerverkehr	14
3.2.3	Berufspendelnde	15
3.3	Raumordnungspolitische Vorgaben	17
3.4	ÖPNV-Angebot	18
3.4.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	18
3.4.2	Ausblick SPNV	18
3.4.3	Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo)	19
3.4.4	Linienetzgliederung im Landkreis Ravensburg	19
3.5	Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose	20
4	Anforderungsprofil – Ziele und Rahmenvorgaben	22
4.1	Bedienungsstandards im ÖPNV	22
4.1.1	Erschließungsqualität – Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen	22
4.1.2	Beförderungszeiten – Erreichbarkeit wichtiger Zentren	23
4.1.3	Umsteigehäufigkeit zu wichtigen Zentren	23
4.1.4	Netzhierarchie und Fahrtenhäufigkeit	24
4.1.4.1	Angebotsstandards	24
4.1.4.2	Schnellbusse	26
4.2	Anforderungen an Haltestellen	28
4.2.1	Barrierefreiheit	28

4.2.2	Haltestellenkategorisierung.....	28
4.2.3	Ausstattungsmerkmale von Haltestellen	30
4.2.4	Priorisierung des Haltestellenumbaus	32
4.2.5	Mobilstationen.....	33
4.3	Anforderungen an Fahrzeuge	33
4.3.1	Standards in der Kommunikation	37
4.4	Standards im Betrieb.....	37
4.4.1	Betriebsleitstelle	37
4.4.2	LSA-Beeinflussung.....	37
4.4.3	Pünktlichkeit	38
4.4.4	Anschlusssicherung	38
4.4.5	Personal	39
4.4.6	Sicherheit	39
4.4.7	Sauberkeit	39
4.4.8	Einnahmensicherung durch Fahrscheinkontrollen	39
4.4.9	Fahrgastzählung	40
4.5	Fahrgastinformation, Tarif, Vertrieb und Kundenkommunikation	40
4.5.1	Online-Echtzeitauskunft:.....	40
4.5.2	Anliegenmanagement.....	41
4.5.3	Vertrieb & Tarif	41
5	Schwachstellenanalyse des bestehenden ÖPNV-Angebots	42
5.1	Methodik und Ergebnisse der Schwachstellenanalyse	42
5.2	Analyse Erschließungsqualität.....	42
5.2.1	Methodik.....	42
5.2.2	Erschließungslücken.....	43
5.3	Analyse der Beförderungszeiten	46
5.4	Analyse Umsteigehäufigkeit.....	48
5.5	Analyse der Bedienungshäufigkeit	50
6	Maßnahmenentwicklung	52
6.1	Maßnahmen zur Angebotsverbesserung im Taktverkehr	52
6.2	Flexible On-Demand-Verkehre.....	52

6.3	Nachtbusnetz	52
7	Definition von Linienbündeln	54
7.1	Grundlegendes zur Linienbündelung	54
7.2	Linienauswahl.....	55
7.3	Kriterien der Linienbündelung	55
7.4	Darstellung der Linienbündel	56
8	Anlagen	57
8.1	Kategorisierung und Priorisierung der Bushaltestellen im Landkreis für den barrierefreien Umbau.....	57
8.2	Linienliste mit Zuordnung zu Linienkategorie und Linienbündel	92

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Mindeststandards der Erschließung im Landkreis _____	23
Tabelle 2:	Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten je Linienkategorie von Montag bis Freitag _____	25
Tabelle 3:	Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten je Linienkategorie am Samstag, Sonn- und Feiertag _____	26
Tabelle 4:	Haltestellenkategorisierung im Landkreis Ravensburg _____	29
Tabelle 5:	Ausstattungsmerkmale von Haltestellen im Landkreis Ravensburg _____	31
Tabelle 6:	Anforderungen an Fahrzeuge _____	36
Tabelle 7:	Linienbündel im Landkreis Ravensburg einschließlich Harmonisierungsdatum _____	56
Tabelle 8:	Haltestellen im Landkreis Ravensburg mit Kategorisierung und Priorisierung _____	91
Tabelle 9:	Zuordnung der bestehenden Linien im Landkreis Ravensburg in Linienbündel _____	95

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Bevölkerungsvorausberechnung nach Altersklassen im Landkreis Ravensburg bis 2040 _____	12
--------------	--	----

Abbildung 2:	Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner je Stadt und Gemeinde im Landkreis Ravensburg _____	13
Abbildung 3:	Ein- und Auspendler im Landkreis Ravensburg. Grundlage Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Stand 2018. Insgesamt rund 25.490 Ein- und 71.230 Auspendler _____	16
Abbildung 4:	Regionalplan Bodensee Oberschwaben – Strukturkarte, Stand: 30.10.2023 _____	17
Abbildung 5:	Zuordnung der Linien in Angebotskategorien _____	24
Abbildung 6:	Anzahl der Haltestellen je Kategorie _____	30
Abbildung 7:	Übersicht Einzugsbereiche je Haltestelle ab fünf Abfahrten am Schultag (Fahrplan Stand 2024) _____	43
Abbildung 8:	Übersicht Erschließungslücken im Landkreis Ravensburg _____	44
Abbildung 9:	Fahrzeiten von allen Haltestellen im Landkreis Ravensburg in die Mittel- und Oberzentren an einem Werktag zwischen 07:00 - 10:00 Uhr _____	47
Abbildung 10:	Direktfahrten und Anzahl Umstiege in die Ober- und Mittelzentren von allen Haltestellen im Landkreis Ravensburg an einem Werktag zwischen 07:00 - 10:00 Uhr _____	49
Abbildung 11:	Anzahl Fahrten der Stadt- und Regionalbuslinien am Tag im Landkreis Ravensburg _____	50

1 Einführung

Der Landkreis Ravensburg ist gemäß § 11 Abs. 1 ÖPNVG verpflichtet, einen *Nahverkehrsplan* zu erstellen. Der letzte Nahverkehrsplan wurde 2011 beschlossen und 2018 hinsichtlich der Barrierefreiheit aktualisiert. Der nun vorliegende Nahverkehrsplan wurde am **##.##.2025** vom Kreistag beschlossen.

Ziel des Nahverkehrsplans ist die Festlegung verbindlicher Standards für das ÖPNV-Angebot der kommenden Jahre. Dazu zählen die Kategorisierung der Linien, die Festlegung von Bedienungshäufigkeiten zu verschiedenen Verkehrszeiten je Linienkategorie, sowie die Einzugsbereiche der Haltestellen. Lücken in der Erschließung sollen geschlossen und Schwachstellen in der Versorgung beseitigt werden, um eine systematische Bedienung im gesamten Landkreis sicherzustellen. Neben dem Leistungsangebot stehen die Qualität der Fahrzeuge, der Infrastruktur und die Barrierefreiheit im Mittelpunkt.

Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs im Landkreis Ravensburg sind für den *Schienerpersonennahverkehr* (SPNV) das Land Baden-Württemberg, unterstützt durch die *Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg* (NVBW), und für den straßengebundenen *öffentlichen Personennahverkehr* (ÖPNV) der Landkreis Ravensburg. Alle Linien in Zuständigkeit des Landkreises sind in den *Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund* (bodo) integriert und gemäß § 42 oder § 43 *Personenbeförderungsgesetzes* (PBefG) genehmigt. Der Schulverkehr ist größtenteils in den Linienverkehr integriert, einzelne, von den jeweiligen Schulträgern organisierte freigestellte Schulverkehre sind jedoch aus dem Geltungsbereich des PBefG ausgenommen und gehören nicht zum Geltungsbereich des Nahverkehrsplans.

Das am 30.03.2021 vom Kreistag beschlossene ÖPNV-Konzept für den Landkreis Ravensburg dient als verkehrliche Grundlage des Nahverkehrsplans und sieht Veränderungen in der Netzstruktur und eine schrittweise Ausweitung des Angebots vor. Damit wird der Wille zu einer umfassenden Angebotsverbesserung im ÖPNV deutlich und die Funktion des ÖPNV im Landkreis gestärkt. Die Standards des ÖPNV-Konzeptes gehen daher in den Nahverkehrsplan ein. Die Umsetzung des Nahverkehrsplans hängt grundsätzlich jedoch von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln ab.

2 Übergeordnete Rahmenbedingungen

Der Nahverkehrsplan legt die Qualitätsstandards des ÖPNV im Landkreis fest, insbesondere hinsichtlich räumlicher und zeitlicher Abdeckung sowie geplanter Maßnahmen. Diese ergeben sich aus den gesetzlichen Vorgaben, der regionalen Struktur, zukünftigen Entwicklungen und dem finanziellen Handlungsspielraum des Landkreises.

2.1 Rechtsrahmen

Der Nahverkehrsplan und die Vergabe von Verkehrsleistungen orientieren sich insbesondere an den Vorgaben des PBefG auf Bundesebene und des *Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs* (ÖPNVG) auf Landesebene. Wichtige Bestimmungen umfassen:

- Die Erstellung eines Nahverkehrsplans ist nach § 6 Abs. 1 ÖPNVG BW eine weisungsfreie Pflichtaufgabe des jeweiligen Aufgabenträgers.
- Der ÖPNV zählt zur freiwilligen Daseinsvorsorge, wobei eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung sicherzustellen ist.
- Der Nahverkehrsplan muss bei Vergabeverfahren von der Genehmigungsbehörde (Regierungspräsidium Tübingen) berücksichtigt werden.
- Vorgaben über zu beteiligende Institutionen bei der Erstellung des Nahverkehrsplans
- Möglichkeiten zur Genehmigung von On-Demand-Verkehren als Bedarfs- oder Linienbedarfsverkehre
- Regelungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV

Ergänzend bieten die *Verordnung* (EG) Nr. 1370/2007, das *Regionalisierungsgesetz* (RegG), das *Straßenverkehrsgesetz* (StVG), die *Straßenverkehrsordnung* (StVO) und das *Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz* (SaubFahrzeugBeschG) weitere wichtige Regelungen und Gestaltungsmöglichkeiten. Diese werden durch landesspezifische Gesetze ergänzt.

2.2 Regionalplan Bodensee-Oberschwaben

In der Fortschreibung des *Regionalplans* des *Regionalverbands Bodensee-Oberschwaben* (RVBO) mit Beschluss am 25.10.2023 werden die Grundsätze und Ziele für die räumliche Ordnung und Entwicklung der Region genannt. Unter anderem wird die regionale Siedlungsstruktur mit ihren Raumkategorien, zentralen Orten und Entwicklungsachsen definiert. Diese Strukturen dienen bei der Analyse und Festlegung von Angebotsstandards im Nahverkehrsplan als eine wichtige Grundlage und werden in Kapitel 3.3 *Raumordnungspolitische Vorgaben* behandelt.

2.3 Vorgaben des Landkreises Ravensburg

Am 30.03.2021 hat der Kreistag das *ÖPNV-Konzept* beschlossen. Dieses sieht Anpassungen in der Netzstruktur und eine schrittweise Anhebung und Ausdehnung des Angebotsumfangs vor. Diese Vorgaben finden Eingang in den Nahverkehrsplan und werden als Maßnahmen in Kapitel 6 *Maßnahmenentwicklung* festgehalten.

Der Gemeindeverband Mittleres Schussental (GMS) hat einen *integrierten Verkehrsentwicklungsplan* mit Wirkung bis 2030 aufgestellt. Ziel ist es, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen auf möglichst nachhaltige Weise und im Sinne der Lebensqualität zu decken. Es wurden Empfehlungen in Form eines vorläufigen Maßnahmenplans gemeinsam mit den Verbandsgemeinden erarbeitet. Dabei wurden auch Gespräche mit dem Landkreis Ravensburg über mögliche Anpassungen im ÖPNV in den Bereichen mit gemeinsamen Berührungspunkten geführt.

Der GMS wurde vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg in einer ersten Pilotphase bei der Erstellung eines *Klimamobilitätsplans*¹ begleitet. Diese Maßnahmen wirken sich auf einen Großteil des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Ravensburg mit Bezug zum GMS aus.

2.4 Rückblick Nahverkehrsplan 2011

Der bisherige Nahverkehrsplan wurde 2011 verabschiedet und 2018 zum Thema Barrierefreiheit fortgeschrieben. Dabei wurden Kriterien aufgestellt und die Haltestellen identifiziert, die für einen zeitnahen barrierefreien Ausbau vorgesehen sind.

Bei der Bewertung der Linien im Nahverkehrsplan 2011 wurde deutlich, „*dass insbesondere bei den Regionallinien noch ein Handlungsbedarf bei der Vertaktung und Vernetzung sowie bei der Übersichtlichkeit des Angebots und dem Fahrtenangebot, insbesondere an Wochenenden und in den Abendstunden, besteht. (...) Nach themenbezogenen, grundsätzlichen Zielsetzungen wird zum Fahrtenangebot ein anzustrebender Bedienungsumfang dargestellt, der auf einer Netzkategorisierung aufbaut und nach Verkehrszeiten differenziert ist.*

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

¹ Quelle: <https://gmschussental.de/klimamobilitaetsplan/> zuletzt aufgerufen am 17.10.2024

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

Für den Schienenpersonenverkehr, der nicht in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises liegt, sind eine Reihe von Maßnahmen aufgeführt, die aus Sicht des Landkreises von Bedeutung sind und deren Umsetzung weiterverfolgt werden sollte.“ (Zitat: Nahverkehrsplan Landkreis Ravensburg 2011, Kapitel 7 Zusammenfassung).

Grundsätzlich wurden Ziele beschrieben, aber keine konkreten Maßnahmen zur Umsetzung definiert.

3 Bestandsaufnahme

3.1 Daten- und Planungsgrundlagen

Zur räumlichen und zeitlichen Darstellung sowie Analyse des ÖPNV-Angebots wurde ein Verkehrsmodell aufgebaut, das den Anforderungen zur Erarbeitung des Nahverkehrsplans entspricht. Als Basisdaten wurden das Straßennetz, die Einwohnerzahlen mit Stand 30.09.2024 je Gemeinde und mit Stand Zensus 2022 je Hektar sowie aktuelle Fahrplandaten aufgenommen. Darüber hinaus wurden Pendlerdaten aus der Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Kfz-Ströme aus dem bundesweiten Verkehrsmodell PTV Validate und Schülerzahlen mit Wohnort und Schulstandort in das Verkehrsmodell integriert und ausgewertet. Darüber hinaus wurden weitere Studien, Planungsgrundlagen und Informationen gesichtet und berücksichtigt, beispielweise der integrierte Verkehrsentwicklungsplan und der Klimamobilitätsplan des GMS oder der Regionalplan Bodensee-Oberschwaben.

3.2 Strukturdaten und Strukturdatenentwicklung

Im Folgenden werden die Raumstruktur und die Bevölkerung im Zusammenhang mit den zu erwartenden Entwicklungen in der ÖPNV-Nachfrage beleuchtet.

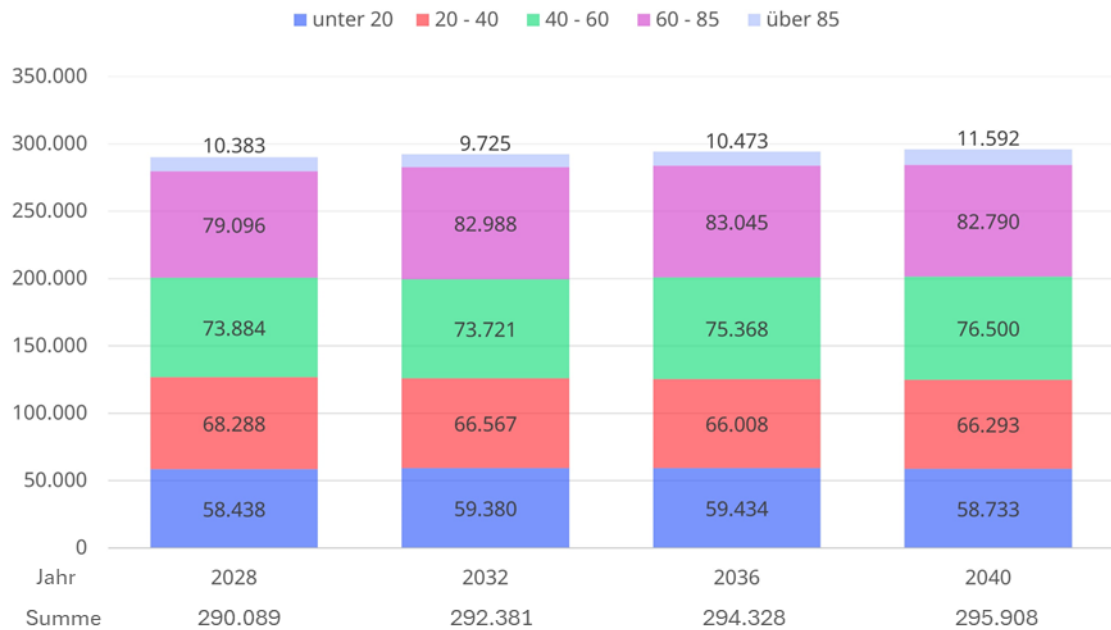
3.2.1 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

Der Landkreis Ravensburg ist mit 1.632 km² nach dem Ortenaukreis der zweitgrößte Flächenlandkreis in Baden-Württemberg und hat 286.131 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand 30.09.2024), die sich über rund 2.500 Wohnplätze im Sinne einer räumlich geschlossenen, dauerhaft bewohnten Siedlung verteilen. Besonders hervorzuheben ist die Siedlungsstruktur im mittleren Schussental, die durch das Siedlungsband mit Baidt, Baienfurt, Berg, Weingarten und Ravensburg, geprägt ist. Daneben bestehen als größere Siedlungskonzentrationen die Städte Aulendorf, Bad Waldsee, Bad Wurzach, Isny im Allgäu, Leutkirch im Allgäu und Wangen im Allgäu.

Der Osten und Süden des Landkreises, insbesondere das Allgäu, ist durch eine Vielzahl von kleinen Einzelgehöften geprägt. Neben der Verteilung der Bevölkerung im Landkreis sind auch die Flächen der Städte und Gemeinden sehr unterschiedlich, was einen Vergleich zwischen den Städten und Gemeinden erschwert. Die Spanne reicht von 4 km² (Unterwaldhausen) bis 182 km² (Bad Wurzach). Die kleinsten Gemeinden befinden sich im Gemeindeverwaltungsverband Altshausen. Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg geht in seiner Bevölkerungsvorausrechnung für die kommenden Jahre von einem weiteren, sich zukünftig etwas abschwächenden Bevölkerungswachstum im Landkreis Ravensburg aus (Zunahme bis 2028 um 3.958 Einwohnerinnen und Einwohner (1,4 %) Basis 2020). Im Jahr 2040 werden laut Statistischem Landesamt Baden-Württemberg aufgrund von Zuwanderungen voraussichtlich rund 295.900 Menschen im Landkreis Ravensburg leben.

Abbildung 1 zeigt die erwartete Entwicklung der Altersstruktur im Landkreis Ravensburg: Der Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner unter 20 Jahren wird konstant bei ca. 20 % bleiben, während gleichzeitig der Anteil über 60 Jahren von ca. 29 % auf ca. 32 % steigen soll. Diese Entwicklung spiegelt den in Deutschland

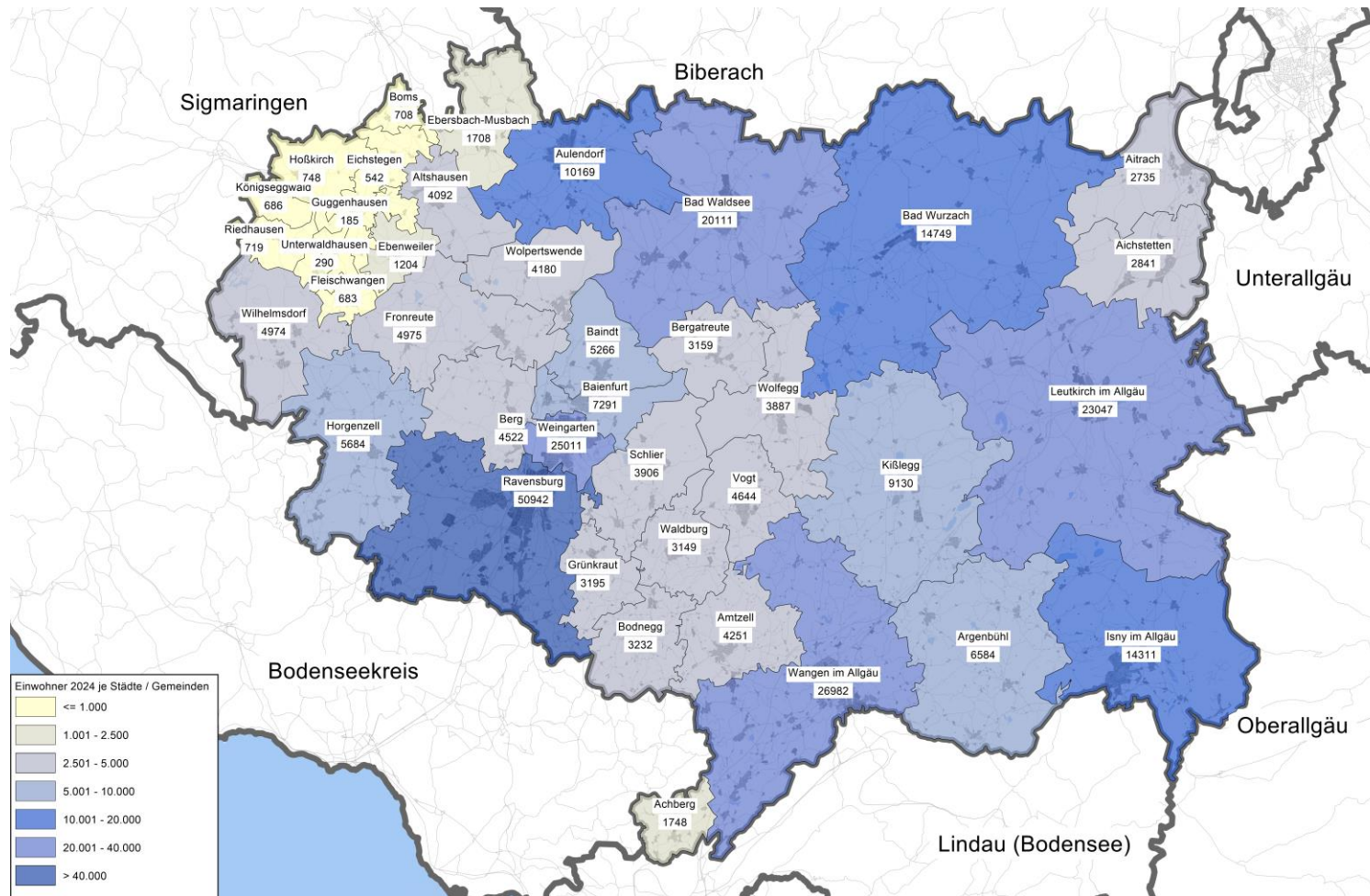
erwarteten demografischen Trend zu einer älter werdenden Bevölkerung wider. Dennoch lag das Durchschnittsalter zum Jahresende 2023 um ca. 0,2 Jahre unter dem Landesdurchschnitt². Die steigende Anzahl älterer Menschen kann eine erhöhte Nachfrage an barrierefreiem ÖPNV mit sich bringen. Ältere Personen reisen zudem häufiger außerhalb der typischen Stoßzeiten, was zu einer höheren Nachfrage nach flexiblen Mobilitätsangeboten führen kann. Aufgrund der konstanten Anzahl an Personen im jungen und mittleren (erwerbstätigen) Alter kann erwartet werden, dass die Pendlerströme in ihrer Größenordnung ähnlich bleiben, es jedoch zu leichten räumlichen Verschiebungen kommen kann (siehe auch Kapitel 3.2.3 *Berufspendelnde*).



Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung; obere Variante auf Basis der Bevölkerungsfortschreibung des Jahres 2020 mit Wanderungen (Stichtag 31.12.2020)

Abbildung 1: Bevölkerungsvorausberechnung nach Altersklassen im Landkreis Ravensburg bis 2040

² Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stand: 31.12.2023



Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stand 30.09.2024

Abbildung 2: Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner je Stadt und Gemeinde im Landkreis Ravensburg

3.2.2 Anforderungen an den Schülerverkehr

Der größte Anteil der im ÖPNV erbrachten Beförderungsleistung wird durch die Beförderung von Schülerinnen und Schülern induziert. Zur Analyse wurde die Anzahl der Schülerinnen und Schüler mit den jeweiligen Wohn- und Schulorten als Ströme aufbereitet und in das Verkehrsmodell eingespeist.

Die Standorte der kreiseigenen (beruflichen) Schulen befinden sich in Ravensburg, Leutkirch, Aulendorf und Wangen. Aufgrund der wenigen Standorte und der Tatsache, dass je nach Berufsausbildung eine bestimmte Schule besucht werden muss, sind die Schülerströme durch weite, teilweise disperse und häufig Kreisgrenzen überschreitende Wege gekennzeichnet. Da diese Schülerinnen und Schüler (insgesamt rund 9.750) nicht täglich die Schule besuchen, fallen deren Wege nicht kontinuierlich jeden Tag an und werden häufig auch mit anderen Verkehrsmitteln als mit dem ÖPNV zurückgelegt.

Die Schülerinnen und Schüler der übrigen, nicht kreiseigenen Schulen besuchen Grundschulen, Gemeinschaftsschulen, Real- und Werkrealschulen, Gymnasien, Sonderpädagogische Bildungs- und Beratungszentren und weitere Schultypen. Die Ströme sind im Vergleich mit den Schülern der beruflichen Schulen deutlich kleinteiliger, die Wege sind kürzer und die Kreisgrenze wird dabei seltener überschritten. Insgesamt handelt es sich um deutlich mehr Schülerinnen und Schüler (rund 16.000), die an den Schultagen regelmäßig den ÖPNV nutzen. Für diese wird ein wesentlicher Teil des ÖPNV geplant und angeboten. Es handelt sich dabei um spezielle Angebote, die auf die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler, der Schulen und der Stundenpläne ausgerichtet sind und laufend angepasst werden.

Die schulbedingten Verkehre bedienen auch kleinste Ortschaften und Weiler und finden morgens, mittags sowie nachmittags statt. Aufgrund von Wochenenden und Ferien finden sie nicht ganzjährig statt. Sie sind in erster Linie auf die Schulen und nur nachrangig auf Zentren und Verknüpfungspunkte ausgerichtet. In kleinen Ortschaften abseits der großen Verkehrsachsen ist der Schülerverkehr meistens das einzige ÖPNV-Angebot und wird in der Kategorisierung der Linien in die Kategorien 5 und 6 eingeteilt (siehe Kapitel 4.1.4 *Netzhierarchie und Fahrtenhäufigkeit*). In dichten besiedelten Gebieten oder entlang wichtiger Verkehrsachsen wird das Taktangebot im „Jedermann-Verkehr“ durch zusätzliche Schüler- / Verstärkerfahrten ergänzt.

Derzeit sind keine größeren Umstrukturierungen bei den Schulstandorten bekannt. Die Bevölkerungsvorberechnung prognostiziert für die Gruppe der unter 20-Jährigen für die nächsten Jahre nach einer leichten Abnahme nur eine sehr geringe Zunahme (siehe Kapitel 3.2.1 *Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung*).

Die Planung der einzelnen Schülerfahrten ist nicht Aufgabe des Nahverkehrsplans. Jedoch ist grundsätzlich sicherzustellen, dass die Schülerinnen und Schüler rechtzeitig zu den nächstgelegenen Schulen befördert werden. Die zumutbaren Wartezeiten richten sich nach der Satzung des Landkreises Ravensburg über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten³.

³ Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten in der Fassung vom 3. Juli 1986, geändert durch die Änderungssatzungen vom 6. Mai 1993, 12. Dezember 1996, 27. September 2001, 17. März 2005, 20. Juli 2010, 15. Dezember 2011, 15. November 2012, 20. Oktober 2020, 13. Juli 2021 und 12. Januar 2023.

3.2.3 Berufspendelnde

Die Pendeldenzahlen der Bundesagentur für Arbeit stellen eine gute Grundlage zur Abschätzung der Potenziale zwischen den Städten und Gemeinden dar, da es sich um regelmäßig wiederkehrende Wege handelt, die in dieser Form täglich zurückgelegt werden. Die Zahlen liegen auf Gemeindeebene vor. Einzelne Berufsgruppen sind nicht enthalten, dennoch lassen sich wichtige Achsen identifizieren, auf denen eine gebündelte und damit für den ÖPNV geeignete Nachfrage existiert (siehe nachfolgende Abbildung 3).

Deutlich zu erkennen ist, dass Ravensburg mit Weingarten das Zentrum im Landkreis darstellt (Mehrfachoberzentrum siehe Kapitel 3.3 *Raumordnungspolitische Vorgaben*). Nahezu alle großen Ströme sind auf Ravensburg ausgerichtet, die umliegenden Gemeinden sind meist vollständig nach Ravensburg orientiert. Daneben fallen vor allem die ringförmig angeordneten Ströme über Aulendorf, Bad Waldsee, Bad Wurzach, Leutkirch, Isny, Wangen und auch über Kißlegg auf.

Die leicht steigende Bevölkerungsentwicklung (siehe Kapitel 3.2.1 *Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung*) lässt für die Zukunft vermuten, dass die Ströme der Pendelnden ähnliche Größenordnungen beibehalten werden, wobei sich aufgrund der alternden Bevölkerung leichte örtliche und zeitliche Verschiebungen ergeben können.

Ströme über die Landkreisgrenze sind vor allem ausgerichtet auf:

- Bodenseekreis: Friedrichshafen (siehe auch Kapitel 3.3 *Raumordnungspolitische Vorgaben*), Meckenbeuren, Tettnang, Markdorf
- Landkreis Sigmaringen: Ostrach, Bad Saulgau, Pfullendorf
- Landkreis Biberach: Bad Schussenried, Biberach an der Riß
- Bayern: Memmingen, Kempten und Lindau

Ergänzend wurden die Pkw-Ströme aus dem deutschlandweiten Verkehrsmodell PTV Validate für den Landkreis Ravensburg aufbereitet und analysiert. Diese zeigen modellhaft die täglichen Pkw-Verkehre im Landkreis und stellen damit eine gute Grundlage zur Plausibilisierung der Rückschlüsse dar, die aus den Pendlerströmen abgeleitet wurden. Soweit die Ströme von Pkw und Pendelnden vergleichbar sind, stimmen die grundsätzlichen Richtungen und Dimensionen überein.

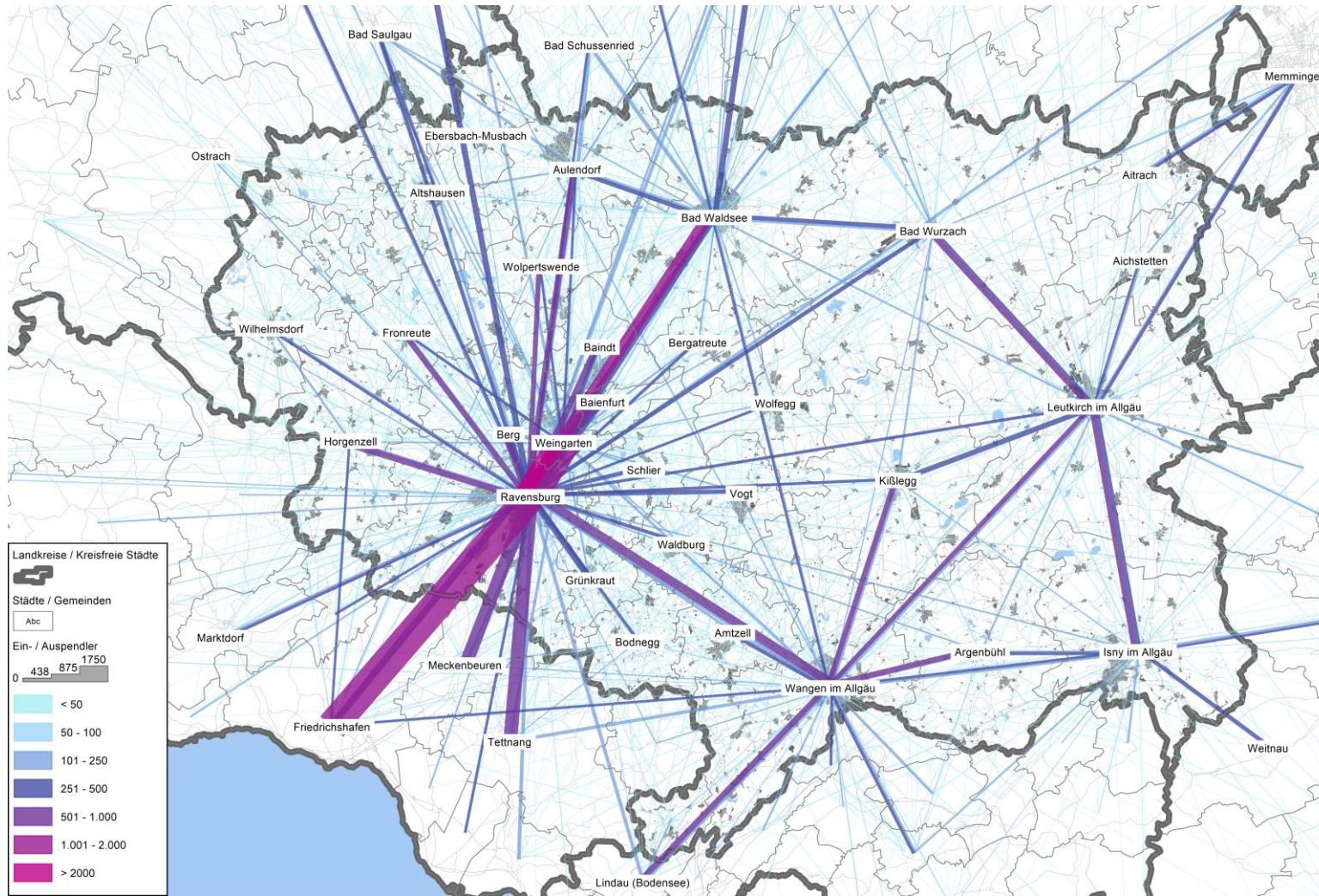


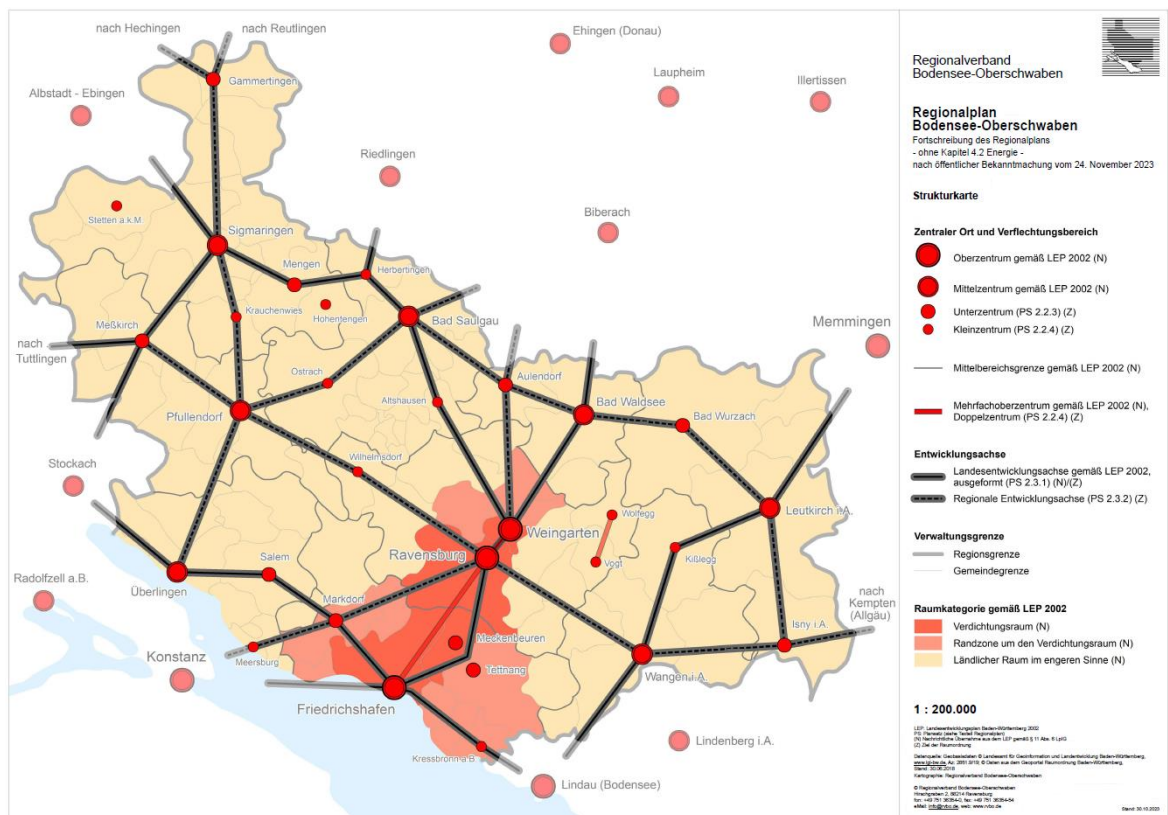
Abbildung 3: Ein- und Auspendler im Landkreis Ravensburg. Grundlage Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Stand 2018. Insgesamt rund 25.490 Ein- und 71.230 Auspendler

3.3 Raumordnungspolitische Vorgaben

Der Regionalplan Bodensee-Oberschwaben mit Beschluss am 25.06.2021 definiert unter anderem Raumkategorien, zentrale Orte und Verflechtungsbereiche sowie Entwicklungsachsen für den Landkreis Ravensburg (siehe Abbildung 4). In diesem werden der Bereich entlang der Achse Weingarten – Ravensburg – Friedrichshafen als Verdichtungsraum (Schussental) und die Städte als Mehrfachoberzentrum beschrieben. Die Entwicklungsachsen verlaufen, ebenso wie die Pendelnden- und Pkw-Ströme, auf Ravensburg und Weingarten zu und werden durch den Ring über die Städte

- Aulendorf (Unterzentrum),
- Bad Waldsee (Mittelzentrum),
- Bad Wurzach (Unterzentrum),
- Leutkirch (Mittelzentrum),
- Isny (Unterzentrum),
- Wangen (Mittelzentrum) und auch über Kißlegg (Kleinzentrum) ergänzt.

Wolfegg und Vogt werden als Doppel-Kleinzentrum bezeichnet, mit dem Ziel eine einheitliche Entwicklung sicherzustellen und gemeinsame Einrichtungen zu schaffen. Die Kleinzentren Altshausen und Wilhelmsdorf vervollständigen diese Struktur.



Quelle: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Abbildung 4: Regionalplan Bodensee Oberschwaben – Strukturkarte, Stand: 30.10.2023

Die Vielzahl der angrenzenden Landkreise mit unterschiedlichen Strukturen und Verkehrsverflechtungen ist bei der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen und abzustimmen.

3.4 ÖPNV-Angebot

3.4.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der SPNV stellt aufgrund seiner Bedienungshäufigkeit, der hohen Reisegeschwindigkeit und des hohen Komforts das Rückgrat des ÖPNV im Landkreis Ravensburg dar. Alle Städte außer Isny und Bad Wurzach (nur Freizeitverkehre der Moorbahn) sowie einige weitere Ortschaften werden vom SPNV bedient. Ein Teil der wichtigen Relationen wird durch den SPNV direkt oder mit Umstieg abgedeckt, dazu zählt insbesondere die Südbahn (Ulm – Biberach – Aulendorf – Ravensburg – Friedrichshafen). Außerdem werden wichtige Verbindungen in die Städte außerhalb des Landkreises (Bad Saulgau, Memmingen, Lindau) durch die Schiene im ÖPNV abgedeckt. Folgende Bahnstrecken verlaufen ganz oder teilweise im Landkreis Ravensburg, dargestellt mit jeweiliger Kursbuchstreckenummer (KBS), den dort verkehrenden Linien des SPNV, deren Taktungen und aktuellen Betreiber:

- KBS 751 Ulm – Aulendorf – Ravensburg – Friedrichshafen – Lindau (*Südbahn*, elektrifiziert)
 - RE3 Ulm – Aulendorf – Ravensburg – Friedrichshafen – Lindau (stündlich, DB Regio AG)
 - RE5 Stuttgart – Ulm – Aulendorf – Ravensburg – Friedrichshafen (stündlich, DB Regio AG)
 - RB91 Aulendorf – Ravensburg – Friedrichshafen (stündlich, Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH)
- KBS 752 Aulendorf – Bad Waldsee – Bad Wurzach (*Moorbahn*)
 - RB52 Aulendorf – Bad Waldsee – Bad Wurzach (Saisonverkehr, DB Regio AG)
- KBS 753 Sigmaringen – Aulendorf – Kißlegg – Wangen/Leutkirch (*Württemberg-Allgäu-Bahn*)
 - RE6 Stuttgart – Tübingen – Sigmaringen – Aulendorf (zweistündlich, DB Regio AG)
 - RB53 Sigmaringen – Aulendorf (zweistündlich, DB Regio AG)
 - RB53 Aulendorf – Kißlegg – Wangen/Leutkirch (stündlich, DB Regio AG)
- KBS 754 Aulendorf – Pfullendorf (*Räuberbahn*)
 - RB54 Aulendorf – Pfullendorf (Saisonverkehr, DB Regio AG)
- KBS 971 Lindau – Wangen (Allgäu) – Kißlegg – Memmingen – München (elektrifiziert)
 - RE96 München – Memmingen – Leutkirch – Kißlegg – Wangen – Lindau
 - RB92 Memmingen – Leutkirch – Kißlegg – Wangen – Lindau (beide zweistündlich, beide Arverio Bayern GmbH).

Der Nahverkehrsplan des Landkreises hat grundsätzlich keine bindende Wirkung für den SPNV.

3.4.2 Ausblick SPNV

Das Zielkonzept 2025 für den SPNV des Landes Baden-Württemberg wurde für den Landkreis Ravensburg nahezu vollständig umgesetzt. Mit Inbetriebnahme des Bahnprojekts Stuttgart – Ulm soll der Regionalexpress Friedrichshafen – Stuttgart beschleunigt über die Schnellfahrstrecke verkehren, sodass sich ab den

Bahnhöfen Ravensburg und Aulendorf attraktivere Verbindungen in die Landeshauptstadt und darüber hinaus ergeben.

Ringzug Bodensee-Oberschwaben

Das SPNV-Angebot aus dem württembergischen Allgäu in Richtung Schussental und Bodensee bedingt heute oft Umstiege in Kißlegg, Aulendorf oder Friedrichshafen. Die Betriebsqualität leidet unter Verspätungen, Anschlussverlusten und Ausfällen. Um das Angebot verlässlicher und attraktiver zu gestalten, arbeiten die bodo-Landkreise Lindau, Bodenseekreis und Ravensburg gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg und dem Regionalverband Bodensee-Oberschwaben unter dem Projekttitel *bodo-Ringzug* zurzeit an einer Machbarkeitsstudie, die Verbesserungsansätze aufzeigen soll. Neben der Idee eines Ringzugs innerhalb des bodo-Gebietes sollen insbesondere zusätzliche Nahverkehrsangebote zur Erfüllung des Landesstandards, Maßnahmen zur Steigerung der Betriebsqualität und eine mögliche Elektrifizierung und infrastrukturelle Stärkung der Württembergischen Allgäubahn geprüft werden. Die Realisierung zusätzlicher Verkehre und Maßnahmen zur wesentlichen Verbesserung der Betriebsqualität werden einen Infrastrukturausbau benötigen. Über diesen wird die Region gemeinsam mit dem Land nach Abschluss der Machbarkeitsstudie im Jahr 2025 beraten.

Reaktivierung der Bahnstrecke Isny – Leutkirch

Die Stadt Isny lässt in einer Machbarkeitsstudie aktuell prüfen, ob und gegebenenfalls, wie eine Anbindung Isnys an den SPNV möglich und sinnvoll ist.

3.4.3 Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo)

Der Verkehrsverbund bodo verbindet die Angebote von Bus und Bahn in den Landkreisen, Ravensburg, Lindau und im Bodenseekreis und bietet den Fahrgästen unter anderem durch das einheitliche Tarif- und Ticketsystem eine Reihe von Vorteilen. Der bodo-Tarif gilt in der gesamten Verbundregion und ermöglicht eine einheitliche und transparente Preisgestaltung für alle Verkehrsmittel im Nahverkehr, einschließlich Bus und Bahn. Dieser Tarif wird von den Verkehrsunternehmen angewendet, um den Fahrgästen eine reibungslose und unkomplizierte Nutzung des gesamten ÖPNV-Netzes in der Region zu gewährleisten, unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel oder der Fahrstrecke. Neben Einzelfahrscheinen, Tages- und Gruppentarife sowie *Deutschlandticket* und *bwtarif* können die *eCard* und die App *deinbodo* genutzt werden. Bei der Erarbeitung dieses Nahverkehrsplans wurde der bodo eingebunden.

3.4.4 Liniennetzgliederung im Landkreis Ravensburg

Die derzeitigen Linienverkehre im Landkreis werden fast ausschließlich als eigenwirtschaftliche Verkehre von circa 20 Verkehrsunternehmen in unterschiedlichen Konstellationen erbracht, Aufgabenträger ist der Landkreis Ravensburg. Daneben existieren eigenwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Stadtbusverkehre, die von unterschiedlichen Verkehrsunternehmen und Stadtwerken betrieben werden. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans existierten folgende Stadtbusverkehre:

- Stadtbus Ravensburg Weingarten
- Stadtbus Wangen

- Citybus Bad Waldsee
- Stadtbus Leutkirch
- Stadtverkehr Isny

Die Stadtbusverkehre weisen sehr große Unterschiede im Leistungsangebot auf, was in erster Linie auf die Größe und Struktur der Städte zurückzuführen ist.

Ergänzend werden Rufbusse in unterschiedlicher Ausprägung, teilweise auch unter der Marke emma des bodo oder als Bürgerbus, angeboten.

Der bodo hat eine Kategorisierung der Linien im Verbund vorgenommen, die durch das ÖPNV-Konzept erweitert wurde. Im Zuge der vorgesehenen Angebotsverbesserungen (siehe Kapitel 6.1 *Maßnahmen zur Angebotsverbesserung im Taktverkehr*) soll diese weiter angepasst werden. Derzeit existiert folgende Einteilung:

- Kategorie 1+ (Regionalbuslinie mit Verbindungsfunktion und sehr hoher Nachfrage)
- Kategorie 1 (Bahn- und Regionalbuslinie mit Verbindungsfunktion)
- Kategorie 2 (Regionalbuslinie mit Zubringer- und Verbindungsfunktion)
- Kategorie 3 (Regionalbuslinie mit Erschließungsfunktion (auch als Ergänzungsnetz bezeichnet))
- Kategorie S (Stadtbuslinie mit Erschließungs- und Zubringerfunktion)

3.5 Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose

Zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Nahverkehrsplans liegen keine umfassenden Angaben zur Anzahl der Fahrgäste, die den ÖPNV im Landkreis Ravensburg nutzen, vor. Dennoch stellen die verfügbaren Daten (siehe auch Kapitel 3.2.3 *Berufspendelnde*) eine geeignete Grundlage zur Erarbeitung des Nahverkehrsplans dar (siehe auch ÖPNV-Konzept).

Der Landkreis Ravensburg besitzt eine Pkw-Dichte von 635 gemeldeten Fahrzeugen pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner im Jahr 2022⁴. Das bedeutet, dass fast zwei Drittel aller Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Ravensburg im Besitz eines Pkws sind. Bundesdeutscher Durchschnitt sind 583 Fahrzeuge⁵. Damit liegt Ravensburg über dem Durchschnitt der Bundesrepublik. Im Vergleich innerhalb Baden-Württembergs, welches eine Pkw-Dichte von 606 Fahrzeugen je 1.000 Einwohnern besitzt, liegt der Landkreis Ravensburg im Mittelfeld⁴. Daher besitzt der Landkreis Ravensburg einen vergleichbar hohen Motorisierungsgrad.

Im Landkreis Ravensburg kann in den kommenden Jahren eine Zunahme bei der Fahrgastnachfrage im ÖPNV erwartet werden, was auf mehrere Faktoren zurückzuführen ist. Einerseits wird die Alterung der Bevölkerung prognostiziert, was die Nachfrage nach barrierefreien und gut zugänglichen ÖPNV-Angeboten erhöhen dürfte, da ältere Menschen, je nach persönlicher und räumlicher Situation, tendenziell stärker auf den ÖPNV angewiesen sind. Gleichzeitig zeigen die Zulassungszahlen von Pkw in den letzten Jahren zwar einen

⁴ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Statistische Berichte Baden-Württemberg; 2022 https://www.statistik-bw.de/Service/Veroeff/Statistische_Berichte/356322001.pdf); eigene Berechnungen PTV

⁵ Statistisches Bundesamt: Pkw-Dichte im Jahr 2022 erneut auf Rekordhoch; 2023 ([https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/09/PD23_N048_46.html#:~:text=Wie%20das%20Statistische%20Bundesamt%20\(Destatis,bundesweit%20noch%20bei%20534%20gelegen.\)](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/09/PD23_N048_46.html#:~:text=Wie%20das%20Statistische%20Bundesamt%20(Destatis,bundesweit%20noch%20bei%20534%20gelegen.)))

anhaltenden Anstieg, was auf eine starke Autonutzung hindeutet, doch könnte dieser Trend durch das Deutschlandticket abgeschwächt werden. Das Deutschlandticket, das seit 2023 ein kostengünstiges und attraktives ÖPNV-Angebot für weite Teile der Bevölkerung bietet, hat bereits zu einem vermehrten Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel geführt und dürfte diese Entwicklung weiter fördern⁶. Zusätzlich wird für den Landkreis Ravensburg ein deutlicher Zuzug erwartet, was zu einer wachsenden Nachfrage nach Mobilitätslösungen, insbesondere in städtischen und suburbanen Gebieten, führen wird.

Ab 2027 sollen automatische Fahrgastzählssysteme (AFZS) im ÖPNV eingeführt werden, die eine präzisere Erfassung der tatsächlichen Fahrgastzahlen ermöglichen, was zu einer optimierten Angebotsplanung führen wird.

Insgesamt deutet der erwartete Bevölkerungszuwachs sowie der allgemeine Trend zu umweltfreundlicher Mobilität auf eine steigende Nutzung des ÖPNV im Landkreis Ravensburg hin, wobei der Bedarf an zuverlässigen, schnellen, flexiblen und nachhaltigen Mobilitätsangeboten weiter zunehmen wird. Die bereits erfolgte und geplante Umsetzung von maßgeblichen Angebotsverbesserungen wird diesen Trend weiter bestärken.

⁶ Siehe hierzu: https://www.iml.fraunhofer.de/de/presse_medien/pressemitteilungen/studie-deutschlandticket.html zuletzt aufgerufen am 17.10.2024

4 Anforderungsprofil – Ziele und Rahmenvorgaben

Mit der Festlegung des Anforderungsprofils wird der Zielzustand für den ÖPNV ab dem Jahr 2025 definiert. Teile der folgenden Mindeststandards wurden mit dem ÖPNV-Konzept 2021 beschlossen und teilweise bereits umgesetzt, diese wurden nun weiterentwickelt. Darüber hinaus werden nun Anforderungen an Qualitätskriterien zur Erfüllung der Barrierefreiheit im Landkreis Ravensburg formuliert. **Die dargestellten Anforderungen an den zukünftigen ÖPNV sind verbindlich und von den Verkehrsunternehmen einzuhalten.** Ziel ist die Weiterentwicklung und Sicherung eines ÖPNV im Landkreis Ravensburg mit einer hohen Bedienungs- und Beförderungsqualität und einer für den Landkreis tragfähigen Wirtschaftlichkeit.

Dazu werden im Folgenden verkehrliche Ziele und Angaben zur angestrebten ÖPNV-Qualität definiert. Auf dieser Basis werden die Bedienungsstandards differenziert nach Räumen und Verkehrszeiten und insbesondere in Abhängigkeit von der Raumstruktur und der Gesamtverkehrsstärke festgelegt. Darüber hinaus wird ein Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge definiert.

Im PBefG wird gefordert, dass eine vollständige Barrierefreiheit für sensorisch- und mobilitätseingeschränkte Personen erreicht wird. Dies wird durch die nachfolgenden Anforderungen sichergestellt.

Das Anforderungsprofil muss operational und damit überprüfbar sein, um das derzeitige ÖPNV-Angebot im Kapitel 5 *Schwachstellenanalyse des bestehenden ÖPNV-Angebots* auf die Vorgaben zu überprüfen und aus den Ergebnissen Maßnahmen ableiten zu können, die Eingang in das Kapitel 6 *Maßnahmenentwicklung* finden.

4.1 Bedienungsstandards im ÖPNV

Die Merkmale umfassen die Vorgaben zur Erschließungs- und zur Verbindungsqualität, die im Folgenden beschrieben werden.

4.1.1 Erschließungsqualität – Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen

Um ein ÖPNV-Angebot grundsätzlich nutzen zu können, ist die Erreichbarkeit der Haltestellen eine wesentliche Grundvoraussetzung. Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für die Einzugsradien der Haltestellen definiert. Hierbei bleiben zunächst topographische Besonderheiten unberücksichtigt, die trotz eines geringen Einzugsradius ein schnelles Erreichen der Haltestelle verhindern (beispielsweise Steigungen, umwegige Fußwegführung, Querung von Bahnlinien- oder Flussläufen). Dies muss bei der Umsetzung von Maßnahmen im Einzelfall geprüft werden. Auch eine Mindestanzahl von Abfahrten pro Haltestelle ist zu beachten. Folgende Einzugsradien um die Haltestellen sollen für den Landkreis Ravensburg gelten, um die Erschließung ausreichend zu gewährleisten:

Raumtyp und Verkehrssystem	Einzugsradien (Luftlinie) in Meter
Bushaltestelle im innerstädtischen Raum	300
Bushaltestelle im verdichteten Raum	400
Bushaltestelle im ländlichen Raum	600
Bahnhaltepunkt / Bahnhof	1.000

80% der Einwohnerschaft sollen über die Haltestellen erschlossen werden.

Im Einzelfall ist über die Erschließungsnotwendigkeit in Abhängigkeit von der Siedlungsdichte und Nutzung der Fläche zu entscheiden, Ausnahmen sind daher möglich.

Tabelle 1: Mindeststandards der Erschließung im Landkreis

In Kapitel 5.2 *Analyse Erschließungsqualität* wird erläutert, wie die Vorgaben aus obenstehender Tabelle zur Überprüfung der Erschließung angewendet werden und welche Ergebnisse ermittelt werden.

4.1.2 Beförderungszeiten – Erreichbarkeit wichtiger Zentren

Von den Gemeindehauptorten aus soll **ein Ober- oder Mittelzentrum in maximal 45 Minuten erreichbar** sein. Maßgeblich ist die Beförderungszeit tagsüber, bestehend aus Fahrzeit zwischen Quell- und Ziel-Haltestelle einschließlich der notwendigen Umsteigezeit. In sehr gering besiedelten Bereichen und in Einzelfällen sind Überschreitungen bei den Fahrzeiten möglich.

4.1.3 Umsteigehäufigkeit zu wichtigen Zentren

Alle wichtigen Verkehrsbeziehungen sollten möglichst direkt sein. Umsteigevorgänge können jedoch insbesondere erforderlich werden, wenn ein Wechsel zwischen Verkehrssystemen nötig ist. Dies ist zum Beispiel immer dann der Fall, wenn Zubringerlinien zu Hauptlinien bestehen. Daher wird festgelegt, dass **aus allen Ortsteilen ein Ober- oder Mittelzentrum möglichst direkt, jedoch mit maximal einem Umstieg, zu erreichen ist**. In Einzelfällen, wie beispielweise Richtungshaltestellen oder ähnlichen Situationen, sind Ausnahmen zulässig.

4.1.4 Netzhierarchie und Fahrtenhäufigkeit

4.1.4.1 Angebotsstandards

Alle Buslinien im Landkreis Ravensburg wurden abhängig von ihrer Funktion und verkehrlichen Wirkung in Linienkategorien eingeteilt:

		Kategorie	Funktion	Anbindung	Planungsvorgaben	Kriterium	
Kernnetz	Schnellbus S-Nummer	S	Verbindung	Konkurrenz zum MIV	definierte Schnellbuslinien mit konkreter Beschreibung des Angebots	Nachfragepotenzial durch Reisezeitgewinn	
	Regiobus R-Nummer	1		Alternative zum MIV	sehr wichtige Achsen, die nicht durch den SPNV abgedeckt werden		<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Linienwege • direkte Linienführung • hohe (bzw. bei S sehr hohe) Beförderungsgeschwindigkeit • kein Rufbus möglich
		2	wichtige Achsen		Anzahl täglicher Pendler		
		3	Verbindung und Zubringer	Zubringer zu Achsen oder Verbindung schwächerer Relationen		500 - 1.000	
		4	Verbindung und Erschließung	untergeordnete Verbindungsfunktion zwischen Zentren oder Anbindung größerer Gemeinden an ein Zentrum	Orientierung Linienführung und Bedienungszeitraum an Nachfrage und Belange der Erschließung	verkehrsplanerische Einschätzung:	
	5	Grundangebot / -versorgung	Anbindung Gemeinden an das nächst größere Zentrum, vorrangig lokale Funktion	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl Einwohner • Anbindung an Zentrum • Anbindung an SPNV 			
6	ausschließlich Ausbildungsverkehr		auf Schulzeiten ausgerichtet				

Abbildung 5: Zuordnung der Linien in Angebotskategorien

Das Kernnetz, bestehend aus den Linien der Kategorien S, 1 und 2, bildet, neben dem SPNV, das Rückgrat des ÖPNV und stellt mit seinem Angebot eine Konkurrenz, beziehungsweise Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) dar, sodass signifikante bestehende und zukünftige Verkehrsströme im „Jedermann-Verkehr“ (siehe Abschnitt 3.5) umweltfreundlich mit dem ÖPNV bedient werden können.

Für einen erfolgreichen ÖPNV, der signifikante Anteile am Modal Split einer Relation hält, gelten als Erfolgsfaktoren insbesondere:

- dichter Takt mit leicht merkbaren, einheitlichen Taktfahrplänen auf den nachfragestarken Achsen. Um eine echte Konkurrenz zum MIV darzustellen, ist mindestens ein 30-min-Takt notwendig. Ein 60-min-Takt wird als mögliche Alternative zum MIV wahrgenommen.
- hohe Beförderungsgeschwindigkeit auf direkten und einheitlichen Linienwegen.

Daher sind diese Anforderungen Grundlage für die Gestaltung der Linien des Kernnetzes, sollen aber auch als Orientierung für alle anderen Linien dienen.

Auf allen Linienkategorien sind zudem systematische und gesicherte Anschlüsse von und zu anderen Linien des ÖPNV elementar, um durchgehende Reiseketten anbieten zu können. Anschlüsse sind in erster Linie von und zu den Linien des SPNV zu planen. Zwischen den Linien des Regionalbusverkehrs sind sie entsprechend Abbildung 5 abgestuft zu realisieren, sodass die höherwertige Linie keine zusätzliche Wartezeit durch die Anschlussgewährung erhält. Überlagern sich Linien auf einem Abschnitt, so gibt es fahrplanerisch oft mehrere Varianten: Entweder die Linien verkehren zeitlich in möglichst gleichmäßigem Abstand, oder aber beide Linien verkehren in ähnlicher Zeitlage, um einen Anschluss von der bzw. zur selben höherwertigen Linie

herzustellen. Im Zweifelsfall müssen die beiden Ziele „Anschlussgewährung“ und „gleichmäßige Verteilung der Fahrten“ gegeneinander abgewogen werden.

Im Folgenden werden die Angebotsstandards der verschiedenen Linienkategorien, bestehend aus Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten, in Abhängigkeit der Verkehrszeiten dargestellt. Je nach Tagesart werden unterschiedliche Verkehrszeiten definiert, diese sind Hauptverkehrszeit (HVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ). Die Angebotsstandards entsprechen einer gleichwertigen Bedienung nach § 8 Abs. 3 PBefG und stellen eine verbindliche Angebotszusage des Landkreises dar. Ein darüberhinausgehendes Angebot kann bei Finanzierung durch Dritte eingerichtet werden.

Taktzeit [min]		Montag - Freitag					
		SVZ	HVZ	NVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Linien-kategorie	von	04:00	06:00	09:00	15:00	19:00	21:00
	bis	05:59	08:59	14:59	18:59	20:59	23:59
Regiobus (R-Nummer)	1	60	30	60	30	60	60
	2	Lastrichtungsabhängig bis zu zwei Fahrtenpaare	60	60	60	60	120
	3	Lastrichtungsabhängig bis zu einer Fahrt	60	120	60	120	Lastrichtungsabhängig bis zu einer Fahrt
	4	Lastrichtungsabhängig bis zu einer Fahrt	60	120 (Rufbus möglich)	60	Kein Angebot	
	5	Schultage: schulbedarfsorientiert 4-7 Fahrtenpaare Ferientage: Grundangebot 4-7 Fahrtenpaare (Rufbus möglich)					
	6	schulbedarfsorientiert 3–6 Fahrten (lastrichtungsabhängig möglich) nach den Maßstäben der Schülerbeförderungssatzung kein Ferienangebot					

Tabelle 2: Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten je Linienkategorie von Montag bis Freitag

Taktzeit [min]		Samstag			Sonn- und Feiertag		
		SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ
Linien- kategorie	von	06:00	08:00	21:00	06:00	09:00	19:00
	bis	07:59	20:59	23:59	08:59	18:59	23:59
Regiobus (R-Nummer)	1	60	60	60	120	60	120
	2	120	60	120	120	60	120
	3	Lastrichtungs- abhängig bis zu einer Fahrt	120	Lastrichtungs- abhängig bis zu einer Fahrt	Kein Angebot	120	Kein Angebot
	4	Kein Angebot					
	5						
	6						
6							

Tabelle 3: Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten je Linienkategorie am Samstag, Sonn- und Feiertag

Alle dargestellten Uhrzeiten beziehen sich auf die Abfahrtszeit an der Starthaltestelle.

Darüber hinaus gelten folgende Bestimmungen:

- Auf Linien der Kategorien 1 bis 4 sind zusätzliche Schulfahrten möglich. Außerdem ist ein außer Takt legen von einzelnen Taktfahrten zur Schulbedienung möglich.
- Verstärkerfahrten im Schulverkehr sind aus Kapazitätsgründen möglich.
- Eine Veröffentlichung betriebsnotwendiger Leerfahrten ist zulässig, auch wenn sich dadurch die Betriebszeiten erweitern.
- Einzelne Abweichungen sind möglich, um effiziente und wirtschaftliche Umlauf- und Dienstpläne erstellen zu können, oder um Anschlüsse von und zu anderen Linien bzw. dem SPNV adäquat bedienen zu können.
- Freigestellte Schulverkehre können unabhängig vom oben dargestellten Schema weiterhin stattfinden.
- Für Stadtverkehre im Landkreis, die durch die jeweiligen Gemeinden (aktuell Ravensburg/Weingarten, Wangen, Leutkirch und Isny) selbst eingerichtet und finanziert werden, werden keine Vorgaben durch den Landkreis gemacht.

4.1.4.2 Schnellbusse

Schnellbuslinien zeichnen sich im Vergleich zu herkömmlichen Buslinien durch deutlich kürzere Fahrzeiten aus und kommen so näher an das Niveau von Pkw-Reisezeiten heran. Dies wird erreicht, indem sie nur wenige, strategisch wichtige Haltestellen bedienen und auf direkten und schnelleren Routen verkehren. Dadurch bieten sie insbesondere Pendelnden und Vielfahrenden eine attraktive Alternative zum Individualverkehr.

Der Einsatz von Schnellbussen ist besonders dort geeignet, wo eine hohe und gebündelte Nachfrage zu erwarten ist, etwa auf Hauptverkehrsachsen zwischen größeren Städten oder in dicht besiedelten Gebieten.

Die im Folgenden beschriebenen Schnellbusse sind im Zuge der Umsetzung der oben beschriebenen Standards vorgesehen. Sie sollen möglichst vertaktet verkehren und ergeben mit den dazugehörigen parallel verkehrenden Regiobuslinien ein Gesamtverkehrskonzept:

- **Ravensburg – Bad Waldsee (S30 und R30):**

Zwischen Ravensburg und Bad Waldsee wird der Verkehr gemeinsam durch die Schnellbuslinie S30 und die Regiobuslinie R30 erbracht. Hierbei verkehrt die Linie S30 vom Ravensburger St. Elisabethen-Klinikum zum Ravensburger Bahnhof und von dort über die B30 nach Gaisbeuren und weiter nach Bad Waldsee. Am Bahnhof Bad Waldsee ist sie verkehrlich und betrieblich umsteigefrei auf die Linie R80 Richtung Bad Wurzach durchgebunden. Die Linie R30 bedient Gaisbeuren auch Weingarten, Baienfurt, Baidt und Reute.

Die Linie S30 verkehrt dabei grundsätzlich im Stundentakt, von Montag bis Freitag von 5 Uhr bis 24 Uhr und am Wochenende von 6 Uhr bis 24 Uhr. Die ergänzende Bedienung mit der Linie R30 erfolgt von Montag bis Freitag stündlich von 5 Uhr bis 20 Uhr, am Samstag stündlich zwischen 7 Uhr und 20 Uhr und am Sonntag zweistündlich zwischen 9 Uhr und 19 Uhr.

- **Ravensburg – Wangen (S40 und R40):**

Zusammen mit der Linie R40 bildet der Schnellbus der Linie S40 ein gemeinsames Verkehrskonzept zwischen Ravensburg und Wangen. Die Linie S40 verkehrt dabei grundsätzlich im Stundentakt, von Montag bis Freitag von 5 Uhr bis 24 Uhr, an Samstagen von 6 Uhr bis 24 Uhr und an Sonntagen von 7 Uhr bis 24 Uhr. Ergänzt wird dieses Angebot von der Linie R40. Diese verkehrt von Montag bis Freitag stündlich von 5 Uhr bis 19 Uhr, an Samstagen zweistündlich von 7 Uhr bis 20 Uhr und an Sonntagen auch zweistündlich im Zeitraum von 9 Uhr bis 20 Uhr. Die Linien S40 und R40 verkehren möglichst halbstündlich versetzt.

In Ravensburg stellen die Linien S40 und die R40 attraktive Anschlüsse von und zu den schnellen Regionalverkehrszügen Richtung Ulm her.

- **Wangen – Isny (S41 und R41)**

Die Linie R41 wird Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit stündlich von der Schnellbuslinie S41 verstärkt, welche Wangen und Isny mit gegenüber der Linie R41 deutlich verkürzter Fahrzeit verbindet. Die Fahrten der Linie S41 sind in Wangen von und auf die Linie S40 durchgebunden, sodass eine attraktive Reisezeit zwischen Isny und Ravensburg erreicht werden kann.

- **Isny – Leutkirch (S95 und 7551):**

Die Linie S95 ergänzt die Linie 7551 von Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit stündlich und verkehrt auf dem direkten Linienweg zwischen Isny und Leutkirch. Lastrichtungsabhängige Abweichungen der Fahrtenanzahl sind hierbei umlaufbedingt zulässig.

- **Ravensburg – Kißlegg:**

Die Schnellbuslinie von Kißlegg über Wolfegg, Unterankenreute und Weingarten nach Ravensburg verkehrt von Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit stündlich. Lastrichtungsabhängige Abweichungen der Fahrtenanzahl sind hierbei umlaufbedingt zulässig. Zwischen Schlier-Hintermoos, Wolfegg und Kißlegg ersetzt sie Fahrten der Linien 7534 und 7543, um eine direkte und schnelle Anbindung Wolfeggs und Kißleggs mittels Schnellbus an Weingarten und Ravensburg zu realisieren.

Diese neu definierten Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten wurden auf Grundlage der mit dem ÖPNV-Konzept von 2021 beschlossenen Angebotsausweitungen festgelegt und entsprechend der aktuellen Entwicklungen angepasst. Die dargestellten Bedienungsstandards stellen gegenüber dem Stand von vor 2021 einen spürbaren Angebotsausbau dar.

4.1.4.3 bwregiobusse

Durch Inanspruchnahme einer Förderung aus dem Förderprogramm Regiobuslinien des Landes Baden-Württemberg können einzelne förderfähige Linien mit einem über den oben beschriebenen Angebotsstandards liegenden Angebot ausgestattet werden.

4.2 Anforderungen an Haltestellen

Jenseits der Angebotsstandards werden Mindestanforderungen an die Ausstattung und Bauweise von Haltestellen definiert. Ziel ist ein einheitliches Leistungsniveau und Erscheinungsbild im Landkreis sowie im bodo-Verkehrsverbund und die Herstellung der vorgeschriebenen Barrierefreiheit.

4.2.1 Barrierefreiheit

Das *Bundesbehindertengleichstellungsgesetz* (BGG) definiert Barrierefreiheit unter anderem als „Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Einrichtungen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe.“ Die Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeuge und die Verkehrsangebote im ÖPNV sollen nach diesen Vorgaben deshalb so geplant und gestaltet werden, dass eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit erreicht wird. Dies betrifft insbesondere die Zugänglichkeit von Haltestellen und Fahrzeugen sowie die Bereitstellung von Informationen zur Nutzung der Angebote. Die Barrierefreiheit nimmt hier auch ältere oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen, werdende Mütter, Kinder und Fahrgäste mit kleinen Kindern, Kinderwagen, Fahrrädern oder Personen mit Traglasten in den Fokus.

Das PBefG fordert, eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Im Nahverkehrsplan 2025 des Landkreises Ravensburg werden daher Maßnahmen zur Erreichung dieser vollständigen Barrierefreiheit definiert.

4.2.2 Haltestellenkategorisierung

Im Landkreis Ravensburg werden im Jahr 2024 1.187 Bushaltestellen im laufenden Betrieb angefahren. Diese Haltestellen liegen weit überwiegend in der Straßenbaulastträgerschaft der jeweiligen Gemeinden. Dazu kommen Haltestellen in Straßenbaulastträgerschaft des Bundes, des Landes Baden-Württemberg und des Landkreises.

Kategorie	Kriterien	Kommentar
A	<ul style="list-style-type: none"> ■ zentrale Haltestelle in größeren Städten, mit verdichtetem Busangebot <i>(Richtlinie 15-Minuten-Takt oder besser an einer Haltestelle)</i> ■ Haltestellen mit vielen Umsteigern Bus-Bahn & Bus-Bus 	
B	<ul style="list-style-type: none"> ■ wichtige zentrale Bushaltestelle ■ an Hauptstraßen im verdichteten Raum oder in dicht bebauten Wohngebieten ■ in der Nähe von wichtigen Einrichtungen im fußläufigen Bereich der Haltestellen* ■ ohne Funktion als Umsteigehaltestelle (siehe Kategorie A) 	<p><i>* wichtige Einrichtungen im fußläufigen Bereich (z.B. Rathäuser, Stadthallen, Kranken- und Arzthäuser, Behinderteneinrichtungen, größere Arbeitgeber)</i></p>
C	<ul style="list-style-type: none"> ■ zentral in kleineren geschlossenen Ortschaften ■ Bushaltestelle im zusammenhängenden Siedlungsgebiet ohne zentrale Lage* 	<p><i>* ohne wichtige Einrichtungen im fußläufigen Bereich, Gewerbegebiete</i></p>
D	<ul style="list-style-type: none"> ■ Haltestellen mit geringer angrenzender Bebauung <i>z.B. Gehöfte, Weiler, Haltestellen am Straßenrand im ländlichen Raum</i> ■ Haltestellen mit sehr geringem Angebot 	

Tabelle 4: Haltestellenkategorisierung im Landkreis Ravensburg

Alle Haltestellen im Landkreis wurden nach einem einheitlichen Schema in vier Klassen eingeteilt, abhängig von ihrer verkehrlichen Bedeutung. Dabei wurde die Abfahrtsfrequenz, die Einwohnerzahl im fußläufigen Umkreis, die zentrale Lage im Ort, besondere Einrichtungen und die Verknüpfung von Verkehrsträgern berücksichtigt. Diese Einteilung ist notwendig, um abgestufte Mindestausstattungsmerkmale je Haltestelle definieren zu können, sodass ein sinnvolles Verhältnis zwischen verkehrlicher Bedeutung und finanziellen Auswirkungen verschiedener Ausstattungsmerkmale gewährleistet ist. Die Kategorisierung wurde auf Ebene der Haltestellen vorgenommen, eine haltestellenscharfe Betrachtung wurde nicht vorgenommen. In den allermeisten Fällen kann davon ausgegangen werden, dass alle Steige einer Haltestelle dieselbe verkehrliche Relevanz aufweisen.

Von den 1.187 Haltestellen im Landkreis wurden 13 Haltestellen in Kategorie A eingeteilt (ca. 1%), 117 Haltestellen in Kategorie B (10%). Zusammen bilden diese Haltestellen die verkehrlich wichtigsten Haltestellen im Landkreis, sie sollen mit den höchsten Ausstattungsmerkmalen ausgestattet sein. In den Kategorien C und D finden sich die meisten Haltestellen des Landkreises (319 Haltestellen bzw. 27% in Kategorie C und 732 Haltestellen, bzw. 62% in Kategorie D). Im Landkreis Ravensburg als zweitgrößtem Landkreis in Baden-Württemberg ist eine solche Verteilung auf die Kategorien sinnvoll, insbesondere aufgrund der teilweise zersiedelten Struktur und der Vielzahl kleiner Gehöfte und Weiler mit eigenen Bushaltestellen.

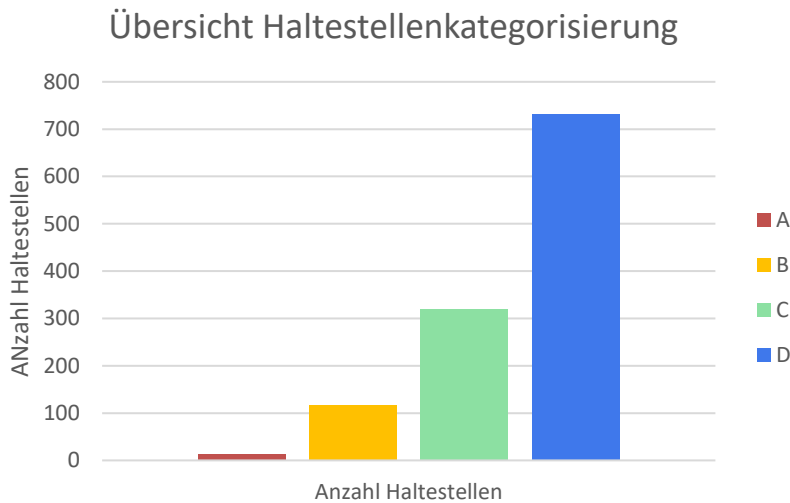


Abbildung 6: Anzahl der Haltestellen je Kategorie

Eine Zuteilung jeder Haltestelle im Landkreis zu einer Haltestellenkategorie kann Kapitel 8 *Anlagen* entnommen werden.

4.2.3 Ausstattungsmerkmale von Haltestellen

Folgende Ausstattungsmerkmale sollen an den Haltestellen im Landkreis mindestens hergestellt werden:

Ausstattungsmerkmal	Haltestellenkategorie			
	A	B	C	D
Grundlegende Anforderungen	A	B	C	D
<p>Lage</p> <ul style="list-style-type: none"> - Haltestellen sind so anzulegen, dass sich im Linienweg der betreffenden Linien bzw. Fahrweg der Busse kein Umweg ergibt und keine Stichfahrten notwendig sind. Daher sind sie vorzugsweise an den Hauptverkehrsstraßen anzusiedeln, Haltestellen in Seitenstraßen sind zu vermeiden. - Buskaps oder Haltepunkte am Fahrbahnrand sind abhängig von der verkehrlichen Situation gegenüber Busbuchten zu bevorzugen. - Räumliche Nähe und gleiche Benennung von Halteplätzen und Haltestellen in Hin- und Gegenrichtung sind wichtig für eine leichte Orientierung. - Der Aus-, Umbau oder die Neuanlage von Haltestellen ist im Vorfeld mit dem Aufgabenträger, vertreten durch die <i>Stabsstelle Nachhaltige Mobilität</i> des Landratsamtes Ravensburg, abzustimmen. Künftige Planungen des Aufgabenträgers können so berücksichtigt oder bestehende Mängel behoben werden. Dies betrifft insbesondere die konkrete Lage und den Aufbau der Haltestelle, wie z. B. die Anzahl und Größe an Bussteigen, Schleppkurven, etwaige Abstellmöglichkeiten für Busse oder Pausenmöglichkeiten und Toiletten für das Fahrpersonal. Somit ist sichergestellt, dass Betrieb und Infrastruktur gut verzahnt werden und die für den wirtschaftlichen Betrieb des ÖPNV wichtige Infrastruktur geschaffen werden kann. Die Straßenbaulastträger sind in der Verantwortung, hierfür eine wirtschaftliche Lösung zu finden. <p>Bauweise</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alle Ausführungen sind nach einschlägigen DIN-Normen (gegenwärtig 18040) vorzunehmen. - Als erklärende Handreichung zur detaillierten Ausgestaltung der Barrierefreiheit dient den Straßenbaulastträgern der „Leitfaden Haltestellen“ des bodo. Dieser kann direkt beim bodo bezogen werden. 				

<p>Erreichbarkeit von Haltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Zugang zur Haltestelle ist von mindestens einer Seite barrierefrei zu gewährleisten (Beachtung von Stufen, Rampen, Quer- und Längsneigung, Bemessung des Verkehrsraumes, Hindernissen, Bodenbelägen). - Sichere Überquerungsstellen führen zu den Haltestellen (z.B. durch Lichtsignalanlagen). Die entsprechenden Lichtsignalanlagen sind mit Blindensignalgebern auszustatten. <p>Fahrgastunterstände / Überdachungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Überdachungen sind möglichst auf separaten Warteflächen aufzustellen, um die fußläufige Erschließung nicht zu beeinträchtigen. Überdachungen sollten ausreichend dimensioniert sein, um Sitzgelegenheiten, Rangierflächen für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen komplett zu überdachen. - Seiten- und Rückwände sind transparent und mit visuellen Elementen zur Erkennbarkeit gekennzeichnet. - Seitenwände reichen bis auf Bodenniveau herunter bzw. weisen nur einen geringen Abstand zum Boden auf, da freischwebende Seitenwände ein Gefährdungspotenzial insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen darstellen. - Einbauten und Möblierungen wie zum Beispiel Haltestellenschilder, Fahrradständer, Abfallbehälter etc. sollten so angeordnet sein, dass sie keine Verkehrs- und Sicherheitsräume und Bodenindikatoren verstellen und somit kein Hindernis für mobilitätseingeschränkte Personen bilden. <p>Anordnung von Fahrgastinformation</p> <p>Fahrgastinformationen sowie sämtliche Bedieneinrichtungen einer Haltestelle sollten barrierefrei erreichbar, lesbar und bedienbar sein. Wichtig sind unter anderem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stufenlose Erreichbarkeit von Fahrgastinformationsvitrienen und Bedieneinrichtungen. - Wendefläche sollte mindestens 1,50 m x 1,50 m vor den einzelnen Elementen betragen, soweit der verfügbare Platz dies zulässt. - Hinweistafeln, Fahrpläne und Aushänge, die eine mittlere Sichthöhe von 1,30 m aufweisen (Ausnahme bei Anbringung in Vitrinen). 				
Beschilderung	A	B	C	D
<p>Mastschild nach bodo-Vorgabe im Verbunddesign mit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Haltestellenzeichen nach StVO - Haltestellenname - Liniennummern und Linienziele - bevorzugt im vorderen Bereich der Haltestelle - Kennzeichnung bei angeordneter Warnblinkpflicht gemäß Verbundvorgabe (drei gelbe Markierungen an der Kante des Schildes) 	Typ 1	Typ 1 oder 2, je nach Anzahl Linien	Typ 2 oder 3, je nach Anzahl Linien	Typ 3
Wegweisung zu Bussteigen, Anschlussverkehrsmitteln und weiteren wichtigen Zielen der Umgebung	nach Bedarf, insbesondere bei unübersichtlicher Anlagengestaltung			
Ausstattung	A	B	C	D
<ul style="list-style-type: none"> - Fahrgastunterstand (mind. in Lastrichtung, einsehbar durch das Fahrpersonal, z. B. Seitenwand aus Glas, Innenbeleuchtung) - Fahrradabstellanlage 		ja		wenn baulich möglich
<ul style="list-style-type: none"> - Geeignete Sitzgelegenheit - Abfallbehälter - Beleuchtung (Anzahl separater Leuchtmasten in Abhängigkeit der Länge der Haltestelle und der Ausleuchtung der Straßenbeleuchtung) 		ja		nach Bedarf

Tabelle 5: Ausstattungsmerkmale von Haltestellen im Landkreis Ravensburg

Die dargestellten Anforderungen stellen Mindestanforderungen dar. Die Straßenbaulastträger sind aufgerufen weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrgastinformation und des Komforts umzusetzen. Der bodo-Verkehrsverbund gibt hierzu im *Leitfaden Haltestellen* fachliche Empfehlungen ab, die gemeinsam mit Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern im Verbund entwickelt wurden. Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen lassen sich weitere Fahrgäste gewinnen – ein Ziel, an dem Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, Verbund und Aufgabenträger aufgrund ihrer gemeinsamen Verantwortung gemeinsam arbeiten.

Der Verbund und seine Gesellschafter entwickeln gemeinsam die Fahrgastinformation weiter, um passgenaue, zielgerichtete, leicht verständliche und einheitliche Informationsmedien zur Verfügung zu stellen. Hierbei geht es sowohl um statische Medien wie Liniennetzpläne, Umgebungspläne, Steigbelegungspläne und weitere, also auch dynamische Fahrgastinformation mittels entsprechender, an bestimmten Haltestellen aufzubauender Geräte. Zu diesen Themen wurde ein Konzept erarbeitet, welches in den *Leitfaden Haltestellen* integriert wird.

4.2.4 Priorisierung des Haltestellenumbaus

Alle Haltestellen wurden nach ihrer verkehrlichen Bedeutung vier unterschiedlichen Kategorien zugewiesen. Anschließend wurden alle Straßenbaulastträger gebeten, eine Priorisierung des Haltestellenumbaus aller Haltestellen in ihrer Zuständigkeit vorzunehmen. Die Kategorisierung soll dabei ein Anhaltspunkt für die Festlegung der Priorisierung sein. Der Landkreis nimmt hierzu im Rahmen des Nahverkehrsplans eine fachlich beratende und koordinierende Rolle ein. Folgende Möglichkeiten zur Priorisierung wurden vorgegeben:

- ein barrierefreier Umbau ist bereits erfolgt
- die Haltestelle wird kurzfristig (bis 2030) umgebaut
- die Haltestelle wird mittelfristig (bis 2035) umgebaut
- die Haltestelle wird langfristig (nach 2035) umgebaut
- es wird eine Ausnahme definiert, warum die Haltestelle nicht barrierefrei umgebaut wird:
 - Haltestelle ist nicht mehr in Betrieb oder wird ohnehin zeitnah außer Betrieb genommen
 - die Haltestelle wird nur in Ausnahmen angefahren
 - die Umgebung kann nicht für einen barrierefreien Zugang hergestellt werden (örtliche Begebenheiten, z.B. Wanderhaltestelle am Berg)
 - ein barrierefreier Umbau steht in keinerlei Verhältnis zur Wirtschaftlichkeit (z.B.: extrem geringe Nachfrage, Haltestelle wird nur Bedarf angefahren)

Mit dieser Vorgehensweise wird sichergestellt, dass die Vorgaben des PBefG umgesetzt werden.

Der Landkreis Ravensburg empfiehlt den jeweils zuständigen Stellen, insbesondere den Kommunen, Planungen für entsprechende Ausbauten der priorisierten Haltestellen frühzeitig vorzunehmen und mit der Stabsstelle *Nachhaltige Mobilität* des Landratsamtes abzustimmen. Die Priorisierung der Haltestellen ist der Aufstellung im Kapitel 8 *Anlagen* zu entnehmen. In dieser Aufstellung sind auch bereits barrierefrei (teil-) ausgebaute Haltestellen enthalten. Die Angaben beziehen sich auf die Haltestelle im Gesamten, nicht auf einzelne Steige.

Straßenbaulastträger sind verpflichtet den Umbau einer Haltestelle dem bodo-Verkehrsverbund anzuzeigen. So kann sichergestellt werden, dass die Fahrgäste über die Möglichkeiten der Barrierefreiheit in Echtzeit über die Fahrplanauskunft informiert sind.

Von den 1.187 Haltestellen im Landkreis Ravensburg wurden zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans 101 Haltestellen (entspricht 8,5 %) als bereits barrierefrei umgebaut angegeben. Kurzfristig (bis 2030) sollen weitere 64 Haltestellen barrierefrei hergestellt werden (entspricht 5,4 %). Für 576 Haltestellen (entspricht 48,5 %) wurde eine Ausnahme definiert, diese Haltestellen werden nicht barrierefrei ausgebaut. Ein stets aktueller Überblick über den Ausbauzustand im Landkreis ist beim bodo erhältlich.

4.2.5 Mobilstationen

Mobilstationen sollen aus Sicht des ÖPNV eine Anschlussmobilität gewährleisten. Der Umstieg zwischen verschiedenen ÖPNV-Linien und zu anderen Verkehrsmitteln wie Fahrrad, E-Scooter oder Carsharing soll möglichst komfortabel erfolgen. So können neue Wegeketten aufgebaut oder bestehende attraktiver gestaltet werden. Aus Sicht des ÖPNV sind folgende Haltestellen sinnvolle Mobilstationen:

- Bahnhaltstellen an Bahnhöfen weisen meist ein hohes Fahrgastaufkommen, einen großen Einzugsbereich und lange Standdauern von beispielweisen Fahrrädern auf, so dass hier entsprechend große und qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen benötigt werden.
- Bushaltstellen der Kategorie A: Dies sind zentrale Bushaltstellen in größeren Städten mit gutem Busangebot und/oder Umsteigehaltestellen Bus-Bahn (siehe Haltestellenkategorisierung). Aufgrund des guten Busangebotes sind alle Haltestellen dieser Kategorie als mögliche Mobilstationen relevant.
- Bushaltstellen der Kategorie B: Diese wichtigen zentralen Bushaltstellen in größeren Orten befinden sich an Hauptstraßen, in dicht bebauten Wohngebieten oder in der Nähe von wichtigen Einrichtungen. Insbesondere in Ortschaften ohne Haltestellen der Kategorie A haben diese Haltestellen eine große Bedeutung als mögliche Mobilstationen. In Gemeinden mit vielen Haltestellen dieser Kategorie sind strategisch günstige Haltestellen auszuwählen. Mögliche Auswahlkriterien sind eine große Entfernung zur nächsten Mobilstationen oder das Potenzial für einen erweiterten Einzugsbereich, das heißt, dass wichtige Ziele oder Siedlungsbereiche erschlossen werden können.
- Bushaltstellen der Kategorie C: Diese Kategorie umfasst Haltestellen in kleineren Ortschaften. Einzelne Haltestellen können eine wichtige Bedeutung für die jeweilige Ortschaft haben, so dass dann ein Ausbau zur Mobilstation sinnvoll sein kann.

4.3 Anforderungen an Fahrzeuge

Bestandsschutz gilt für Fahrzeuge bis Genehmigungsende der aktuellen Genehmigung und darüber hinaus bis zum Harmonisierungszeitpunkt des Linienbündels. Es gelten folgende Mindestausstattungsmerkmale in Abhängigkeit von der Kategorie der Linie:

Merkmal	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie K	Kategorie E
Linienkategorie	S, 1, 2, 3	4, 5, 6, sowie Verstärker bei S, 1, 2, 3	3, 4, 5, 6	auf allen Linien als Ersatzbus, nur wenn kein anderes Fahrzeug der Kategorien A,B oderK verfügbar ist
Barrierefreiheit	durchgängig barrierefreie Fahrzeuge: Im Fahrgastraum besteht zumindest zwischen Vorder- und Mitteltür ein stufenfreier Fahrgastraum (Low-Entry-Konzept), Sitzpodeste sind zulässig		ein von einer Tür barrierefrei aus erreichbarer Bereich	keine Anforderung
max. Einstiegshöhe (mit Kneeling)	315 mm			keine Anforderung
Maximales Fahrzeugalter	12 Jahre	12m: 16 Jahre 15m: 16 Jahre 18m: 20 Jahre	12 Jahre	keine Anforderung
Retrofitting	Sicherheitsstandards und alle genannten Kriterien (außer Fahrzeughöchstalter) müssen einem maximal 12 Jahre alten Fahrzeug entsprechen	Sicherheitsstandards und alle genannten Kriterien (außer Fahrzeughöchstalter) müssen einem maximal 16 Jahre (bei 18m: 20 Jahre) alten Fahrzeug entsprechen	Sicherheitsstandards und alle genannten Kriterien (außer Fahrzeughöchstalter) müssen einem maximal 12 Jahre alten Fahrzeug entsprechen	keine Anforderung
Abgasnorm	mind. Euro 6	mind. Euro 5	mind. Euro 6	keine Anforderung
max. zulässige Geschwindigkeit	bei S30: 100 km/h sonst mind. 80 km/h	mind. 80 km/h		
Fahrzeuglänge	12m: mind. 11,9 m 15m: mind. 14,4 m 18m: mind. 17,9 m		mind. 6 m	keine Anforderung
Türen (Mindestanzahl Türflügel)	12m: 1+2 15m: 1+2+1 (bei, S30, R80, R90 auch 1+2 zulässig) 18m: 1+2+2	12m: 1+2 15m: 1+2, ab 2031: 1+2+1 18m: 1+2+2	1, ausreichend breit für Einstieg von Rollstühlen	1+1
Sondernutzungsfläche	12m: 1x Mindestlänge 2.000 mm 15m: 1x Mindestlänge 2.000 mm 18m: 1x im Vorderwagen Mindestlänge 2.000 mm, 1x im Hinterwagen Haltestange mit Halteschlaufen über der Sondernutzungsfläche	Ja, rollstuhltauglich; 12m: ab 2031 wie bei Kat. A 15m: ab 2031 wie bei Kat. A 18m: mind. 1x im Vorderwagen bei Sondernutzungsfläche mit mind. 2.000 mm Länge Haltestange mit Halteschlaufen über der Sondernutzungsfläche	Ja, rollstuhltauglich	keine Anforderung
Rollstuhlstellplatz	mind. 1, erreichbar über Tür 2; innerhalb der	mind. 1; innerhalb der	keine Anforderung	

Merkmal	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie K	Kategorie E
Linienkategorie	S, 1, 2, 3	4, 5, 6, sowie Verstärker bei S, 1, 2, 3	3, 4, 5, 6	auf allen Linien als Ersatzbus, nur wenn kein anderes Fahrzeug der Kategorien A,B oder K verfügbar ist
	Sondernutzungsfläche zulässig	Sondernutzungsfläche zulässig		
Eingetragene Sitzplatzanzahl (Mindestanzahl, ohne Fahrersitz)	12m: 37, davon max. 2 Klappsitze 15m: 49, davon max. 2 Klappsitze 18m: 49, davon max. 2 Klappsitze	12m: 37, davon max. 2 Klappsitze 15m: 49, davon max. 2 Klappsitze 18m: 40, davon max. 2 Klappsitze	mind. 7	keine Anforderung
Bestuhlung	Überlandbestuhlung - Höhe der Rückenlehne gemessen von der Sitzfläche mind. 600 mm - Polsterstärke der Sitzfläche mind. 60 mm - Polsterstärke der Rückenlehne mind. 30 mm	12m und 15m: Überlandbestuhlung - Höhe der Rückenlehne gemessen von der Sitzfläche mind. 600 mm - Polsterstärke der Sitzfläche mind. 60 mm - Polsterstärke der Rückenlehne mind. 30 mm 18m: Stadtbusbestuhlung zulässig	Überlandbestuhlung - Höhe der Rückenlehne gemessen von der Sitzfläche mind. 600 mm - Polsterstärke der Sitzfläche mind. 60 mm - Polsterstärke der Rückenlehne mind. 30 mm	keine Anforderung
Klapprampe	an Tür 2		ja	keine Anforderung
Gesamtplatzanzahl (Mindestwert)	12m: 80 15m: 95 18m: 135		mind. 8	mind. 50 % der Gesamtkapazität des sonst vorgesehenen Fahrzeugs, in jedem Fall mind. 40 Plätze
	-		-	
Heizung	Heizleistung mind. 30 kW		Ja	
Klimaanlage	Kälteleistung mind. 30 kW		Ja	keine Anforderung
USB-Steckdosen	je Doppelsitz mind. 2, davon mind. 1x USB-C	12m und 15m: ab 2026 je Doppelsitz mind. 2, davon mind. 1x USB-C	Kategorie 3: je Sitzreihe mind. 1x USB-C	keine Anforderung
WLAN	nur bei bwregiobus-Linien	keine Anforderung		
Innenanzeige	TFT-Bildschirm mit Perlschnuranzeige, mind. 18,5"; Anzeige von Anschlussverbindungen mit Echtzeitinformation an Haltestellen der Kat. A	einzeilige Anzeige 12m + 15m: Vorne 18m: Vorne + Mitte	Kategorie 3: TFT-Bildschirm mit Perlschnuranzeige, mind. 18,5"; Anzeige von Anschlussverbindungen mit	keine Anforderung

Merkmal	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie K	Kategorie E
Linienkategorie	S, 1, 2, 3	4, 5, 6, sowie Verstärker bei S, 1, 2, 3	3, 4, 5, 6	auf allen Linien als Ersatzbus, nur wenn kein anderes Fahrzeug der Kategorien A,B oderK verfügbar ist
	12m: Vorne 15m: Vorne + Mitte 18m: Vorne + nach dem Gelenk		Echtzeitinformation an Haltestellen der Kat. A Kategorie 4-6: einzeilige Anzeige	
Außenanzeigen	vorne und seitlich zwei-zeilig, hinten Liniennummer, alphanumerische Liniennummern, Zwischenhalte verschwinden nach Vorbeifahrt an Haltestelle	vorne und seitlich zwei-zeilig, hinten Liniennummer, Zwischenhalte verschwinden nach Vorbeifahrt an Haltestelle	vorne mind. einzeilig, hinten Liniennummer	mind. vorne, Papierschilde mit Liniennummer mind. DIN A4 zulässig
Haltewunschknöpfe	vom Mittelgang erreichbar an mind. jeder zweiten Sitzreihe auf mind. einer Seite, sowie im Türbereich für Kinder gut erreichbar		vom Mittelgang erreichbar an mind. jeder zweiten Sitzreihe auf mind. einer Seite	keine Anforderung
Digitale Haltestellenansage	Ja			keine Anforderung
Fahrscheindrucker	Ja			keine Anforderung, Ersatzfahrblock ist mitzuführen
Zahltablett mit Geldwechsler	Ja	keine Anforderung		
Check-In/Check-Out-Terminals für bodo-eCard	mind. 1 je Ein- und Ausstiegsbereich, Funktion kann im Fahrscheindrucker integriert sein			keine Anforderung
ITCS-Anbindung	Ja			keine Anforderung
LSA-Beeinflussung	bei Linien, die LSA befahren, welche mit LSA-Beeinflussung ausgerüstet sind; bei Nachrüstung von LSA-Beeinflussung ist Nachrüstung aller dort eingesetzten Fahrzeuge durch VU obligatorisch		keine Anforderung	
AFZS	Umsetzung der Vorgaben des Landes			keine Anforderung
Außenwerbung am Fahrzeug	zulässig, max. 20 % der Fensterfläche mit Lochfolie beklebt, nicht zulässig: Werbung für Alkohol, Tabakwaren, E-Zigaretten, Vapes, Glücksspiel, Autos/Autohäuser/Motorräder			keine Anforderung
Innenwerbung	zulässig nur an Trennwand hinter Fahrersitz; nicht zulässiges s. o.; bevorzugt bodo-Produktwerbung oder Eigenwerbung			keine Anforderung

Tabelle 6: Anforderungen an Fahrzeuge

4.3.1 Standards in der Kommunikation

Verkehrsunternehmen schaffen durch die Einrichtung eines geeigneten rechnergestützten Betriebsleitsystems, auch *Intermodal Transport Control System (ITCS)*, alle technischen und organisatorischen Voraussetzungen dafür, dass stets korrekte Echtzeitdaten von allen im Fahrplan vorgesehenen Fahrten zu Zwecken der Fahrgastinformation, Anschlusssicherung sowie zur Darstellung auf *Dynamischen Anzeigegeräten* (Dynamische Fahrgastinformation: DFI) der Öffentlichkeit und den Betreibern von Anschlussverkehrsmitteln und DFI-Anzeigern im Bediengebiet erzeugt werden und unentgeltlich in Echtzeit zur Verfügung gestellt werden (Datendrehscheibe NVBW & DEFAS Bayern).

Das vom Verkehrsunternehmen eingesetzte ITCS muss in der Lage sein, dem Aufgabenträger zu ermöglichen, auf wichtige – die Qualität betreffende – Informationen mandantenbasiert inklusive in Form einer GIS-Karte mit Echtzeitposition zugreifen zu können. Der Zugriff des Aufgabenträgers auf das ITCS muss jederzeit kostenfrei möglich sein. Das ITCS verfügt über Schnittstellen gemäß den VDV-Standards und ist flächendeckend vorhanden.

4.4 Standards im Betrieb

Die im bodo-Qualitätshandbuch vorgesehenen Qualitätsstandards sollen durch die Verkehrsunternehmen eingehalten werden. Außerdem sollen die Verkehrsunternehmen am Qualitätsreporting des bodo teilnehmen.

4.4.1 Betriebsleitstelle

Zur Sicherung einer qualitativ hochwertigen und zuverlässigen Betriebsführung betreiben Verkehrsunternehmen eine Betriebsstätte für den Busverkehr und Bedarfsverkehre (Rufbusse, Anruf-Sammel-Taxen, u.a.) im bedienten Verkehrsgebiet. Das Verkehrsgebiet umfasst das Bediengebiet der jeweiligen Linien zuzüglich maximal einer Stunde Anfahrt (nur im Landkreis Ravensburg oder einem angrenzenden Landkreis, inklusive der kreisfreien Stadt Kempten). Diese Betriebsstätte umfasst Aufenthalts- und Sozialräume für das Fahrpersonal, geeignete Abstellmöglichkeiten und Einrichtungen zur Reinigung und Wartung von Fahrzeugen. Am Ort der Betriebsstätte ist ein für den Verkehr verantwortlicher Betriebsleiter nach § 4 BOKraft oder eine Person mit vergleichbaren Fach-, Entscheidungs- und Handlungskompetenzen während der gesamten Betriebszeit zu bestellen und dem Aufgabenträger zu benennen. *Der Betriebsleiter muss gegenüber allen im Fahrdienst des gegenständlichen Verkehrs eingesetzten Personalen als weisungsbefugter Vorgesetzter fungieren.*

4.4.2 LSA-Beeinflussung

Für eine zuverlässige Betriebsdurchführung ist eine Bevorrechtigung des ÖPNV (ÖV-Beschleunigung) an Lichtsignalanlagen (LSA) unerlässlich. Folgende Anforderungen zur LSA-Beeinflussung sind vom Verkehrsunternehmen zu erbringen:

- Auf Linien, die über Lichtsignalanlagen mit ÖV-Beschleunigung führen, muss diese ÖV-Beschleunigung bedient werden. Wird an einer LSA eine ÖV-Beschleunigungsanlage nachgerüstet, müssen auch die dort verkehrenden Fahrzeuge entsprechend ausgerüstet sein.

- An der ÖPNV-Beschleunigung teilnehmende Fahrzeuge sind mit einer technischen Ausrüstung auszustatten, die einen störungs- und fehlerfreien Zugang zu den Anlagen der LSA-Beeinflussung ermöglichen.
- Lagetoleranz der Meldepunkte gegenüber der Planung: unter 5 m
- Erreichbarkeit der LSA fahrzeugseitig (Empfangswahrscheinlichkeit): größer 99 %.
- Verwendung des Datentelegramms R 09.18 nach aktuellem VDV-Standard.

4.4.3 Pünktlichkeit

Ein attraktiver ÖPNV zeichnet sich dadurch aus, dass

- alle im Fahrplan stehenden Fahrten zuverlässig verkehren und
- die Verkehrsmittel pünktlich fahren, sodass auch Anschlüsse zwischen verschiedenen Linien und verschiedenen Verkehrsträgern erreicht werden können.

Durch eine vorausschauende Planung und eine rechtzeitige Information der Fahrgäste sollen Beeinträchtigungen, die durch Baumaßnahmen entstehen, minimiert oder vermieden werden. In Vorbereitung auf den jährlichen Fahrplanwechsel werden die Fahrzeiten überprüft und an die realen Bedingungen bestmöglich angepasst.

Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ist über LSA-Beeinflussungen und eine Anbindung an ein zentrales ITCS über eine laufende Verfolgung und Steuerung des Betriebs systematisch zu messen und auszuwerten. Ausagekräftige Ergebnisse können als Orientierungshilfe für künftige Zielsetzungen zum Beispiel Anpassung von Fahrplänen und auch zur Identifikation notwendiger Maßnahmen dienen.

Fahrpläne sind so zu gestalten, dass ein pünktliches Fahren grundsätzlich ermöglicht wird. Verfrühte Abfahrten sind zu vermeiden. Gegebenenfalls ist hierfür an einer geeigneten Haltestelle (kein Fahrbahnhalt) die planmäßige Abfahrtszeit abzuwarten. Das Fahrverhalten ist an die aktuelle Pünktlichkeit und Verkehrslage anzupassen.

Bei Fahrtausfällen sind umgehend geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Fahrgast zu informieren (Ausfallgrund/Fahrtalternative) und Ersatzfahrten anzubieten. Besonders wichtig ist dies in Schwachverkehrszeiten und im Nachtverkehr, wenn durch einzelne ausgefallene Fahrten unzumutbare Wartezeiten entstehen. Die Verkehrsunternehmen wirken aktiv und vollumfänglich am Ereignis-Management-System (EMS) des bodo-Verkehrsverbundes mit.

Nach Eingang einer Störungsmeldung müssen Ersatzfahrer- und Ersatzfahrzeuge in betriebsnotwendiger Anzahl ausrücken.

4.4.4 Anschlusssicherung

Im Zu- und Abbringerverkehr sind an wichtigen Verknüpfungspunkten die Fahrpläne des Bus- und Bedarfsverkehrs auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der übergeordneten Verkehrslinien (Schienenpersonenverkehr oder höherkategorisierte Linien des Regionalbusverkehrs) abzustimmen und automatisierte technische Anschlusssicherung zu gewährleisten. Durch ein automatisiertes System muss dem Fahrpersonal vor planmäßiger Abfahrt mitgeteilt werden, ob und ggfs. wie lange auf ein Zubringerverkehrsmittel gewartet werden muss.

Insbesondere im Spätverkehr ist der Anschlusssicherung hohe Priorität in der Planung und höherer als der Pünktlichkeit (im Betrieb) einzuräumen.

4.4.5 Personal

Das Verkehrsunternehmen stellt beim eingesetzten Fahrpersonal sicher, dass das Fahrpersonal den Anforderungen eines attraktiven ÖPNV mit umfassender Dienstleistungs- und Kundenorientierung gerecht wird. Das Fahr- und Kontrollpersonal hat deshalb insbesondere nachstehende Anforderungen zu erfüllen:

- Es wird ausschließlich ausgebildetes, kompetentes, kundenfreundliches und zuvorkommendes Fahrpersonal eingesetzt.
- Das Personal ist insbesondere in der Ortskenntnis im Landkreis Ravensburg und in den Inhalten des bodotarifs besonders geschult (sowie in relevanten landes- und deutschlandweit gültigen Tarifen, Übergangstarifen in angrenzende Verbundgebiete).
- Es ist sicherzustellen, dass das Fahrpersonal über ein angemessenes Sprachniveau verfügt.
- Das Fahrpersonal im Einsatz ist angemessen bekleidet.
- Das Personal ist bei Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich, zu schulen.
- Das Fahrpersonal sollte Auskunft über relevante Anschlussverbindungen und ggf. deren Erreichbarkeit geben können

Die Rahmenvorgaben zur Fahrgastbetreuung sind als Mindeststandards anzusehen. Über den genannten zuvorkommenden Umgang mit Fahrgästen hinaus muss eine gute Fahrgastbetreuung sichergestellt werden.

4.4.6 Sicherheit

Es ist vom Verkehrsunternehmen ein hohes Maß an objektiver und subjektiver Sicherheit zu gewährleisten durch

- geschultes und hilfsbereites Personal,
- hohe technische Standards der Fahrzeuge.

4.4.7 Sauberkeit

Die Fahrzeuge sind in einem sauberen und gepflegten Zustand zu halten. Sie sind regelmäßig außen und innen zu reinigen. Gravierende Beschädigungen oder Verschmutzungen sind während des Betriebs zu beheben.

4.4.8 Einnahmensicherung durch Fahrscheinkontrollen

Das Verkehrsunternehmen hat sicher zu stellen, dass nur Fahrgäste mit einem gültigen Fahrschein zusteigen. Dies soll über Kontrollen des Fahrpersonals und unangekündigten Kontrollen während der Fahrt durch Kontrollpersonal erfolgen. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, Dritten, die von der Einnahmensicherung

durch eine Aufteilung der Einnahmen im Verkehrsverbund betroffen sind, nachzuweisen, wie es die Einnahmensicherung umsetzt.

4.4.9 Fahrgastzählung

Um belastbare Fahrgastzahlen ermitteln zu können, strebt das Land die Einführung von automatischen Fahrgastzählssystemen (AFZS) an.

Der Aufgabenträger oder der Verkehrsverbund sind jederzeit berechtigt, Verkehrszählungen und Fahrgastbefragungen in den Fahrzeugen durchzuführen. Das Verkehrsunternehmen gewährt dem Erhebungspersonal jederzeit entgeltfreien Zugang zu seinen Fahrzeugen. Vorbereitung und Durchführung der Erhebung ist durch Offenlegung der dazu notwendigen Daten (z.B. Wageneinsätze) und die entgeltfreie Mitnahme von Erhebungspersonal (auch auf Ausrück-, Umsetzer, und Einrückfahrten) zu unterstützen.

Auf Wunsch des Aufgabenträgers hat das Verkehrsunternehmen entgeltfrei durch sein Fahrpersonal Zählungen der Fahrgäste durchzuführen, insbesondere zur Nutzung durch Schwerbehinderte zur Sicherung der damit verbundenen Einnahmen.

Zudem erhebt das Verkehrsunternehmen auf Wunsch des Auftraggebers mittels Zählungen durch das Fahrpersonal anlassbezogen einzelne Fahrten entgeltfrei und teilt diese Ergebnisse unverzüglich mit.

4.5 Fahrgastinformation, Tarif, Vertrieb und Kundenkommunikation

Auch die Fahrgastinformation ist ein Teil der Barrierefreiheit und für viele ÖPNV-Nutzer ein Qualitätskriterium. Entsprechend dem Zwei-Sinne-Prinzip müssen nicht nur der reguläre Fahrplan, sondern auch temporäre Änderungen oder aktuelle Störungen wie beispielweise Umleitungen, Baustellen oder Ersatzverkehre rechtzeitig kommuniziert werden. Der ÖPNV wird von den unterschiedlichsten Personengruppen mit einer Vielzahl an Präferenzen und Fähigkeiten bezüglich der Nutzung von Informationsmedien und des Informationsbedarfs genutzt. Speziell für beispielsweise geistig behinderte Menschen sind andere Bereitstellungsmöglichkeiten relevant wie für gehbehinderte Menschen oder blinde Menschen.

4.5.1 Online-Echtzeitauskunft:

Das Verkehrsunternehmen muss für die Information der Fahrgäste folgende Informationen jederzeit, unverzüglich, aktiv und kostenfrei bereitstellen:

- Versorgung mit Soll-Daten für eine Fahrplanperiode an Bodo
- Tagesaktuelle Lieferung von Fahrplanänderungen und laufende Übertragung der Echtzeitdaten zum Verkehrsverbund bodo
- Frühzeitiger Hinweis in Echtzeitauskunft bei Fahrtausfall
- Für die Fahrgastinformation über Änderungen des Leistungsangebots, insbesondere über nicht geplante oder kurzfristige Änderungen wie Straßensperrungen oder Unfälle nutzt das Verkehrsunternehmen das von bodo im Rahmen des betriebenen Fahrgastinformationssystems zentral eingesetzte Ereignis-

Managementsystem. Zusätzlich können die Störungsinformationen online auf eigener Homepage (z.B. Echtzeitkarte) sowie in Social Media zur Verfügung gestellt werden.

- Bereitstellung der Daten per Anbindung an die Datendrehscheiben (Datendrehscheiben EFA-BW/NVBW & DEFAS Bayern).

Bei der Information der Fahrgäste besteht ein enger Zusammenhang mit den in Kapitel 4.3.1 *Standards in der Kommunikation* definierten Anforderungen.

4.5.2 Anliegenmanagement

- Kundenanliegen sind vom Verkehrsunternehmen schriftlich (postalisch wie elektronisch), mündlich vor Ort (innerhalb des Verkehrsgebiets gemäß Definition in Kapitel 4.4.1 *Betriebsleitstelle*) und telefonisch entgegenzunehmen.
- Alle Anliegen sind innerhalb von fünf Werktagen zu bearbeiten und zu beantworten, außer der Kunde lehnt dies ausdrücklich ab. Sollte die Bearbeitung längere Zeit in Anspruch nehmen, ist ein Zwischenbescheid zu versenden.
- Darüber hinaus erhält das Verkehrsunternehmen Anliegen und Beschwerden über den digitalen Feedbackkanal des bodo. Diese behandelt es wie die ihm direkt zugegangenen.
- Das Beschwerdemanagement muss regelmäßige Meldung an die zuständigen Stellen weitergeben, damit diese daraus Qualitätsverbesserungen vornehmen und sicherstellen können.
- Über die eingegangenen Beschwerden ist eine Statistik zu führen. Auf Anforderung ist dem Aufgabenträger unter Wahrung des Datenschutzes Einblick in die Statistik zu gewähren und eine Auswertung zur Verfügung zu stellen.

4.5.3 Vertrieb & Tarif

Alle Linien- und Bedarfsverkehre im Landkreis Ravensburg sind in den Tarif des bodo integriert.

Daher muss das Fahrpersonal in der Lage sein, alle im Bodo-Tarif zum Bordverkauf vorgesehenen Fahrscheine über den Fahrscheindrucker zu verkaufen. Bei Einführung von bargeldlosem Bezahlen durch Bodo sind die technischen Systeme entsprechend aufzurüsten. Der in Tabelle 6 geforderte Zahlstisch mit Geldwechsler ist solange einzusetzen, solange seitens des Bodo Barbezahlung im Bus vorgesehen ist.

Zudem müssen sämtliche nach Bodo-Tarif gültigen Fahrscheine auf Sicht kontrolliert werden, und sofern es sich um digitale Fahrscheine handelt (Chipkarte oder QR-Code), müssen diese elektronisch vom Fahrscheindrucker auf Gültigkeit geprüft werden können. Mit zunehmender Digitalisierung steigen die Erwartungen an den Self-Service beim Fahrscheinerwerb. Daher wird festgelegt:

- Ausbau der digitalen Online-Vertriebskanäle
- Der bargeldlose Verkauf wird intensiviert

5 Schwachstellenanalyse des bestehenden ÖPNV-Angebots

5.1 Methodik und Ergebnisse der Schwachstellenanalyse

Der Gesamtuntersuchungsraum Landkreis Ravensburg wird auf die im Anforderungsprofil genannten Merkmale der ÖPNV-Qualität untersucht. Dabei werden die definierten Standards für die Schwachstellenanalyse zugrunde gelegt. Ziel ist die Ausweisung von Schwachstellen im ÖPNV-Angebot als Grundlage für die Definition von Maßnahmenvorschlägen zur Behebung dieser Mängel.

Nicht jeder festgestellte Mangel muss zu Maßnahmen führen. So kann insbesondere eine Erschließung durch weitere Haltestellen wirtschaftlich unverhältnismäßig sein oder den verkehrlichen Anforderungen einer Linie (beispielsweise Reisezeit, Schulbedienung, Anschlussverbindungen) entgegenstehen.

Grundsätzlich wurde für alle Mindestanforderungen eine Untersuchung im Verkehrsmodell durchgeführt. Bei Mängeln folgte eine Einzelfallprüfung, ob die Einhaltung des Anforderungsprofils mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich und in Abwägung mit anderen Zielen verkehrlich sinnvoll ist. Im Folgenden werden das Vorgehen und die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse beschrieben.

5.2 Analyse Erschließungsqualität

5.2.1 Methodik

Die Untersuchung der fußläufigen Haltestelleneinzugsbereiche wurde entsprechend den Vorgaben im Anforderungsprofil anhand von Luftlinienradien um die Haltestellen im Verkehrsmodell dargestellt (siehe Abbildung 7). Zur Berücksichtigung eines Grundangebotes im ÖPNV wurden nur Haltestellen mit mindestens fünf Abfahrten am Werktag berücksichtigt. Zur Identifikation und Einschätzung nicht erschlossener Bereiche wurden die Luftlinienradien mit den Siedlungsflächen aus OpenStreetMap und den feinträumigen Einwohnerzahlen (je Hektar Stand Zensus 2022) verschnitten und mit Luftbildern abgeglichen. Siedlungsgebiete, Industrie- oder Gewerbegebiete, die nicht ausreichend erschlossen sind, wurden hinsichtlich ihrer Größe, Nutzung, Einwohnerzahl, Erschließung und Befahrbarkeit genauer geprüft.

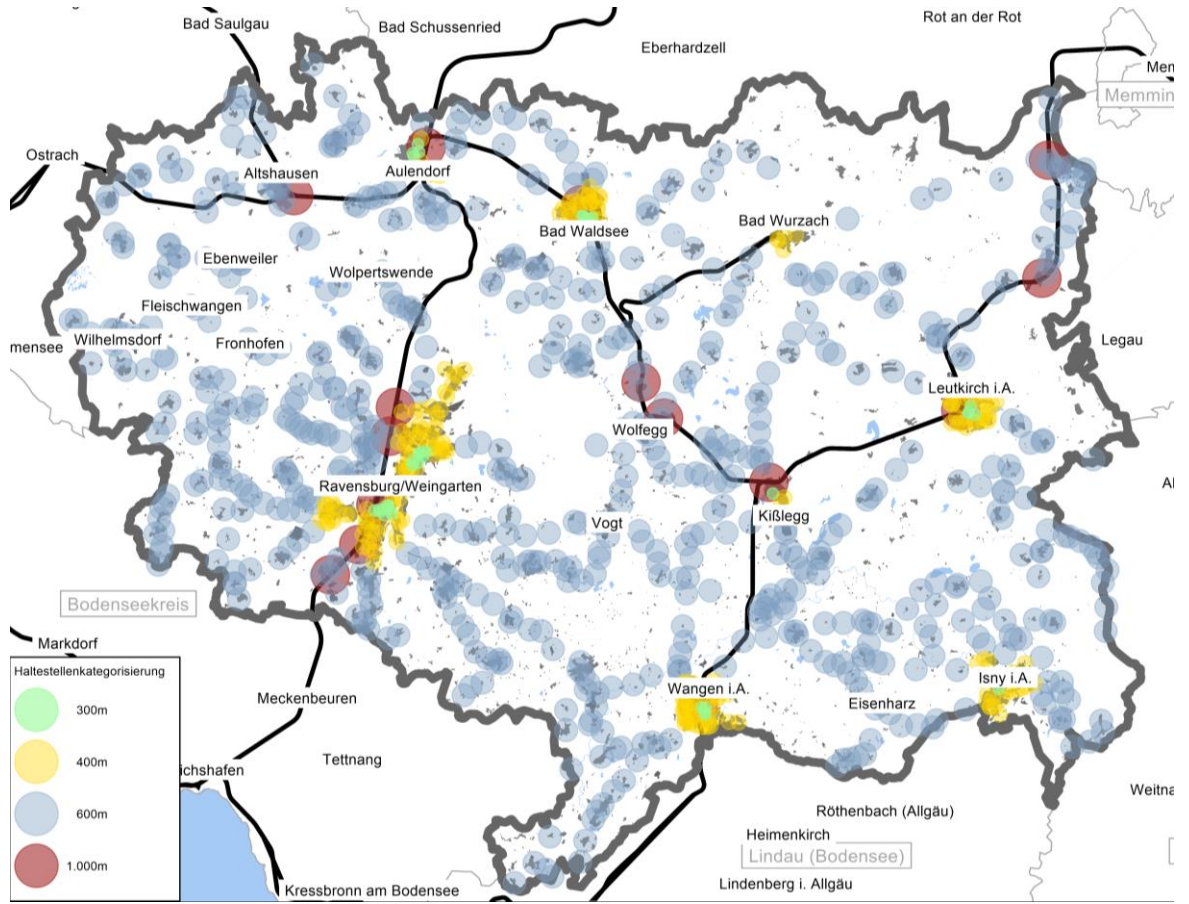


Abbildung 7: Übersicht Einzugsbereiche je Haltestelle ab fünf Abfahrten am Schultag (Fahrplan Stand 2024)

5.2.2 Erschließungslücken

Die detaillierte Untersuchung der Einzugsbereiche ergab eine Vielzahl an Erschließungslücken. Anzahl und Verteilung dieser kann nachstehender Abbildung 8 entnommen werden.

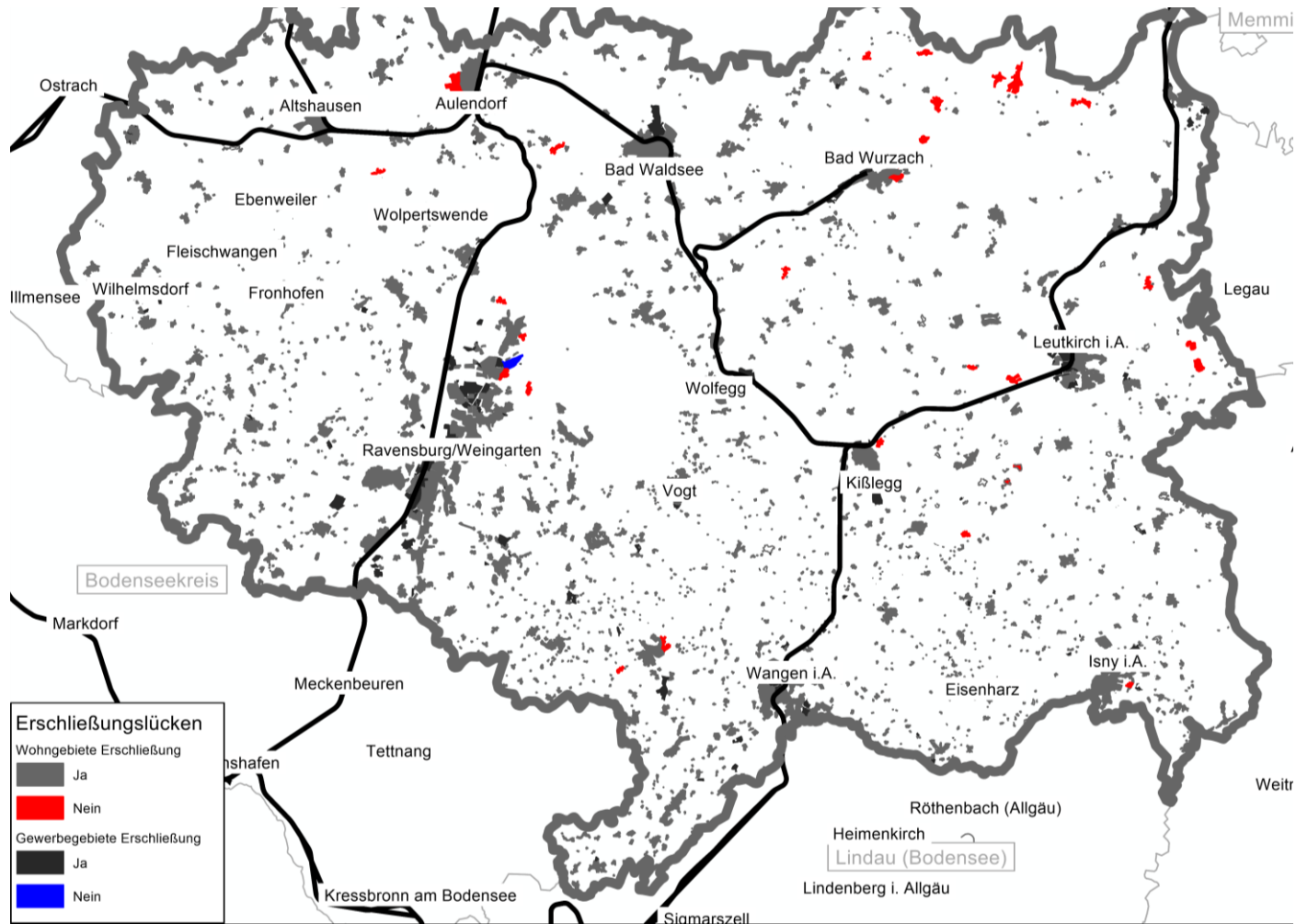


Abbildung 8: Übersicht Erschließungslücken im Landkreis Ravensburg

Häufig handelt es sich bei den Erschließungslücken um sehr kleine Siedlungen, die auch zukünftig nicht im Linienbetrieb angebunden werden können, da dies mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden wäre. Stattdessen wird in solchen Fällen ein besonderes Augenmerk auf eine verbesserte Anbindung und Verknüpfung mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot gelegt, beispielweise mittels attraktiver Fahrradabstellmöglichkeiten oder der Einrichtung von Mobilstationen. In einigen Fällen ist eine Erschließung nur durch den SPNV gegeben, dies betrifft Teile von Aulendorf, Kißlegg und der Stadt Ravensburg. Allen identifizierten Bereichen wurde jeweils ein Handlungsbedarf zugeordnet:

- Gering (rund > 500 Bereiche): weniger als rund 100 Einwohnerinnen und Einwohner, oft sehr kleinteilig und abseits derzeitiger Linienwege. Eine Erschließung ist oft wirtschaftlich nicht möglich, wird jedoch bestmöglich versucht einzurichten.
- Mittel (< 20 Bereiche): 100 – 200 Einwohnerinnen und Einwohner, häufig geringes Angebot an bestehenden Haltestellen oder nur teilweise erschlossen
- Hoch (6 Bereiche): > 200 Einwohnerinnen und Einwohner, größere Gebiete, teilweise mit zu geringem Angebot an bestehenden Haltestellen oder nicht erschlossen. Diese Bereiche werden im Folgenden, einschließlich einer jeweils geeigneten Erschließungsform, dargestellt.

In allen beschriebenen Fällen, in denen Handlungsbedarf festgestellt wurde, soll gemeinsam mit der jeweiligen Kommune eine Vorgehensweise zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung erarbeitet werden. Für alle unten aufgeführten Fälle ist auch die Einrichtung einer Mobilstationen an der im Siedlungsgebiet höchst kategorisierten Haltestelle zu untersuchen, da eine Erschließung im Linienverkehr bislang wirtschaftlich unverhältnismäßig ist.

Kißlegg

Der komplette Ortsteil von Kißlegg südlich des Zellersees mit ca. 700 Einwohnerinnen und Einwohner hat keine ÖPNV-Anbindung.

Bad Wurzach

Im Norden der Gemeinde Bad Wurzach liegt zwischen den Straßen Riedhalde und der L265 ein unerschlossenes Wohngebiet mit ca. 400 Einwohnerinnen und Einwohner. Darüber hinaus ist auch der östliche Rand der Kernstadt teilweise nicht erschlossen, insbesondere zwischen der Memminger Straße und der L314. Dies betrifft ca. 500 Einwohnerinnen und Einwohner.

Amtzell

Der Nordosten des Kernortes der Gemeinde Amtzell ist nicht durch den ÖPNV erschlossen, hier wohnen ca. 250 Einwohnerinnen und Einwohner.

Aulendorf

Der südwestliche Rand von Aulendorf entlang der Althausener Straße, Saulgauer Straße und Conchesstraße ist nicht erschlossen beziehungsweise mit lediglich zwei bis vier Fahrten/Werktag durch einen Bürgerbus. Entsprechend haben ca. 1.500 Einwohnerinnen und Einwohner keine ausreichende ÖPNV-Erschließung.

5.3 Analyse der Beförderungszeiten

Zur Ermittlung der Beförderungszeiten wurden die Fahrzeiten von allen Haltestellen zu wichtigen Zielen analysiert. Nachfolgende Abbildung 9 stellt exemplarisch die Fahrzeiten von Haltestellen zu den Mittel- oder Oberzentrum an einem Werktag zwischen 07:00 - 10:00 Uhr dar. Es ist zu erkennen, dass von der Mehrzahl der Haltestellen innerhalb von 30 Minuten ein Mittel- oder Oberzentrum erreicht werden kann. Die im Kapitel 4 *Anforderungsprofil – Ziele und Rahmenvorgaben* geforderten maximalen 45 Minuten werden bis auf wenige Ausnahmen eingehalten. Auch bei einem guten ÖPNV-Angebot sind grundsätzlich für weite Entfernungen lange Fahrzeiten notwendig. Räume, in denen die geforderten Fahrzeiten überschritten werden, sind:

- Aus Isny und Umgebung ergeben sich lange Fahrzeiten nach Wangen und Leutkirch, insbesondere wenn vorher ein Teilweg mit Umstieg in der Stadt Isny notwendig ist. Die Relation Isny – Leutkirch wird meist mit Erschließung der Ortschaften (Linie 7551) bedient und benötigt für die Relation ca. 45 Minuten (gegenüber 25 Minuten Pkw). Die in der Hauptverkehrszeit verkehrende Linie S95 erreicht allerdings schnellere Fahrzeiten von ca. 27 Minuten. Von Isny nach Wangen benötigt die Linie R41 41 Minuten (gegenüber 25 Minuten Pkw), da die anliegenden Orte ebenfalls bedient werden.
- Der Bereich nordöstlich von Bad Wurzach weist lange Fahrzeiten zu den Mittel- und Oberzentren auf. Dies liegt zunächst an den großen Distanzen, jedoch auch am geringen Fahrplanangebot auf der Linie 60, deren Fahrten für den Schulbetrieb optimiert sind. Von Bad Wurzach aus sind wiederum schnelle Fahrzeiten nach Bad Waldsee durch die Linie R80 gegeben (22 Minuten). Schnellere Fahrzeiten nach Bad Waldsee wären für die Teilorte von Bad Wurzach nur durch die Ausweitung des Fahrtenangebots der Linien 60 und 110 und eine schnelle Verknüpfung mit der Linie R80 in Bad Wurzach möglich.
- An einigen Haltestellen existiert in dem analysierten Zeitraum kein Fahrtenangebot beziehungsweise nur in die entgegengesetzte Richtung oder es fehlt an geeigneten Verknüpfungen zur Weiterfahrt. Häufig handelt es sich um Einzelfälle, die nicht als grundsätzlicher Mangel zu werten sind. Dennoch sollte eine Verbesserung angestrebt werden.

In Bereichen mit sehr niedrigen und dispersen Einwohnerzahlen muss die Notwendigkeit von Maßnahmen abgewogen werden. Um gegenüber dem Pkw attraktiv zu sein, sind grundsätzlich kurze Fahrzeiten anzustreben. Dies kann unter anderem durch eine Ergänzung und Ausweitung der bereits vereinzelt existierenden Schnellbusfahrten geschehen.

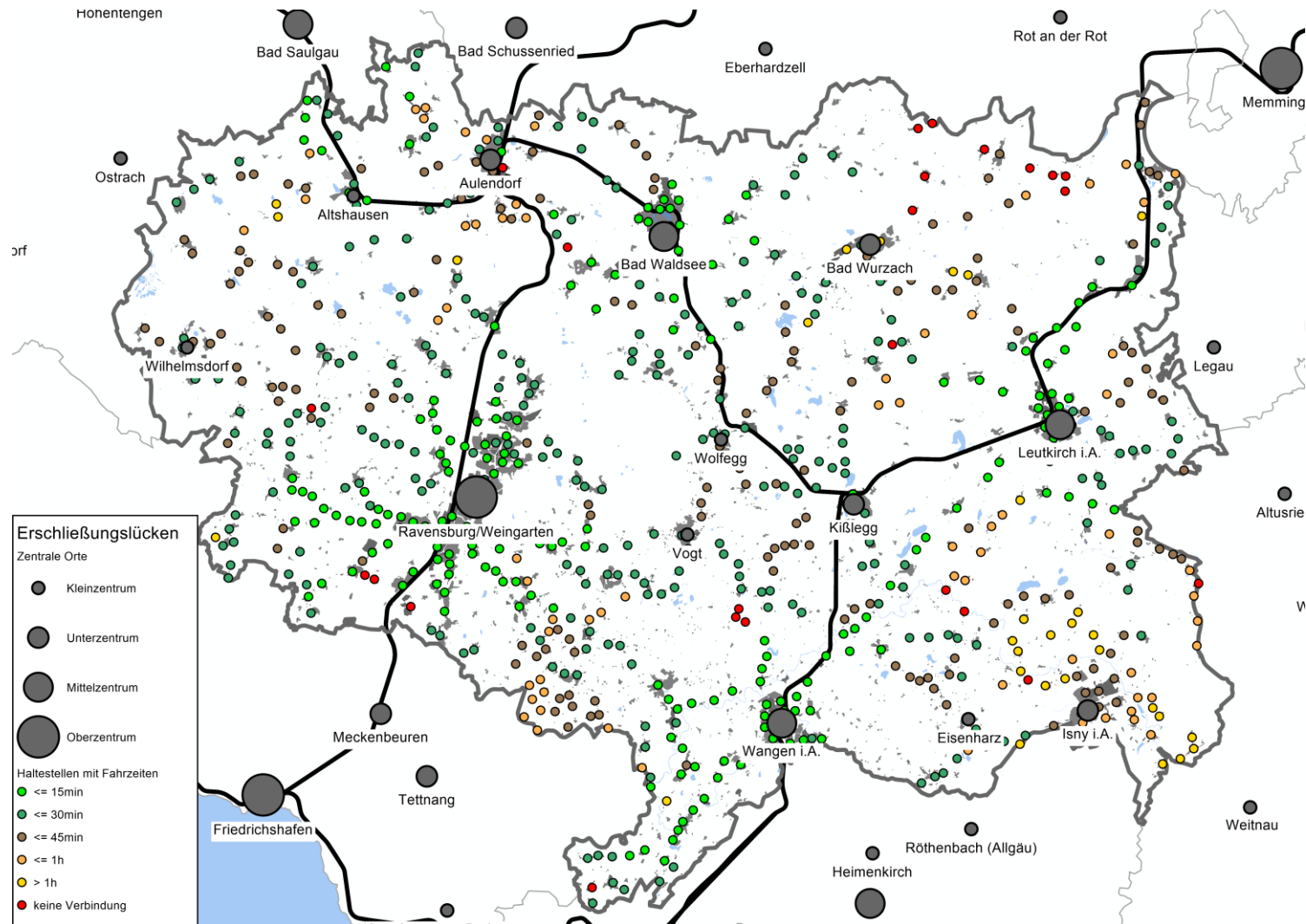


Abbildung 9: Fahrzeiten von allen Haltestellen im Landkreis Ravensburg in die Mittel- und Oberzentren an einem Werktag zwischen 07:00 - 10:00 Uhr

5.4 Analyse Umsteigehäufigkeit

Zur Analyse der Umsteigehäufigkeit wurde, wie bei der Ermittlung der Beförderungszeiten je Haltestelle das Fahrtenangebot zu unterschiedlichen Zielen und Zeiträumen berechnet. In nachstehender Abbildung 10 werden die Anzahl der Umstiege je Haltestelle dargestellt, die notwendig sind, um das nächste Mittel- oder Oberzentrum zu erreichen (gemäß Vorgaben in Kapitel 4 *Anforderungsprofil – Ziele und Rahmenvorgaben*). In dem betrachteten Zeitraum existiert von nahezu jeder Haltestelle aus eine Direktfahrtemöglichkeit. Daneben gibt es einige wenige Haltestellen, bei denen aufgrund der Struktur der Buslinien mindestens ein Umstieg notwendig ist. Dabei handelt es sich um die gleichen Haltestellen, die zuvor bei der Ermittlung der Beförderungszeiten durch sehr lange Fahrzeiten aufgefallen sind. In einzelnen, sehr wenigen Fällen, sind mehrere Umstiege zum Erreichen eines Mittel- oder Oberzentrums notwendig, oder es gibt an der Haltestelle kein ÖPNV-Angebot im betrachteten Zeitraum. So fehlt an einigen Haltestellen im Gemeindegebiet Bad Wurzach ein entsprechendes Angebot oder die notwendige Ausrichtung und Verknüpfung der Fahrten. Teilweise können mit den in Kapitel 6 *Maßnahmenentwicklung* vorgesehenen Maßnahmen, Verbesserungen erzielt werden. Die wenigen identifizierten Haltestellen stellen keinen grundsätzlichen Mangel dar.

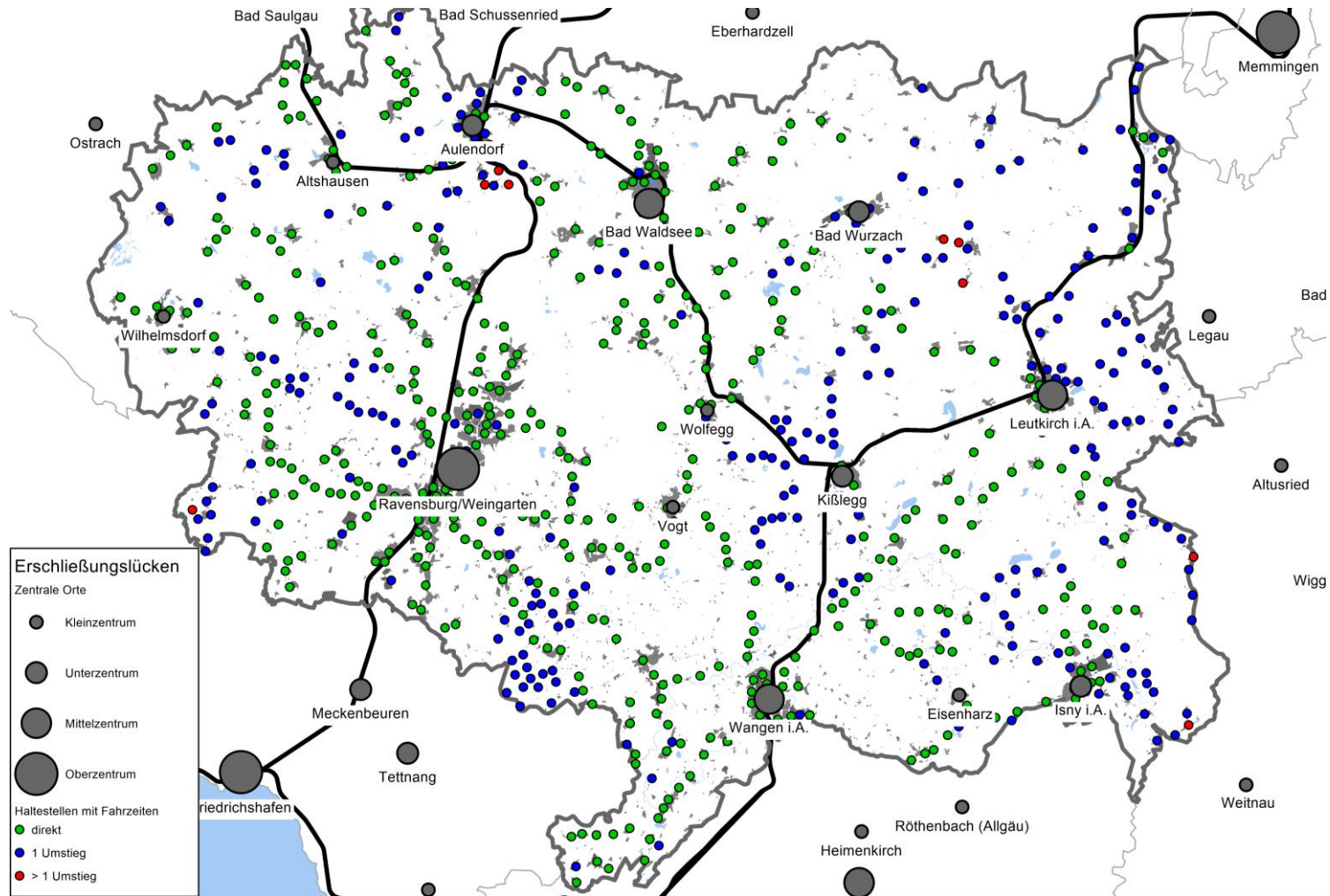


Abbildung 10: Direktfahrten und Anzahl Umstiege in die Ober- und Mittelzentren von allen Haltestellen im Landkreis Ravensburg an einem Werktag zwischen 07:00 - 10:00 Uhr

5.5 Analyse der Bedienungshäufigkeit

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

Vor 2021 orientierte sich der ÖPNV im Landkreis Ravensburg in erster Linie an verkehrsstarken Verbindungen und dem Schülerverkehr. Mit Umsetzung der festgelegten Maßnahmen aus dem ÖPNV-Konzept von 2021 wurde ein ÖPNV-Angebot aufgebaut, das über die reine Daseinsvorsorge hinaus als Alternative und möglichst auch als Konkurrenz zum Pkw wahrgenommen und genutzt werden soll. Dadurch sollen neue Fahrgäste gewonnen werden. Hierzu wurden Potenziale anhand von Pendler- und Pkw-Strömen ermittelt. Diese wurden mit der 2021 bestehenden Netzstruktur und dem Fahrtenangebot abgeglichen. Es wurden Bereiche mit Handlungsbedarf identifiziert und geeignete Umsetzungsformen geplant. Die Umsetzung der Planungen orientiert sich an der Laufzeit der Konzessionen und erfolgt entsprechend bis 2031.

Insgesamt wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis Ravensburg von 109 Stadt- und Regionalbuslinien (Stand 19.03.2024) erbracht. An den unterschiedlichen Verkehrstagen verkehren jeweils die folgende Anzahl an Linien (Stand Fahrplan 2024):

- Schultag: 109 Linien
- Ferientag: 77 Linien
- Samstag: 58 Linien
- Sonntag: 36 Linien

An einem Schultag werden 3.135 Fahrten angeboten. Das Angebotsniveau ist an den Ferientagen sowie samstags und sonntags entsprechend Abbildung 11 deutlich verringert. Dabei ist das Verhältnis von Anzahl Fahrten zur Kilometerleistung vergleichbar.

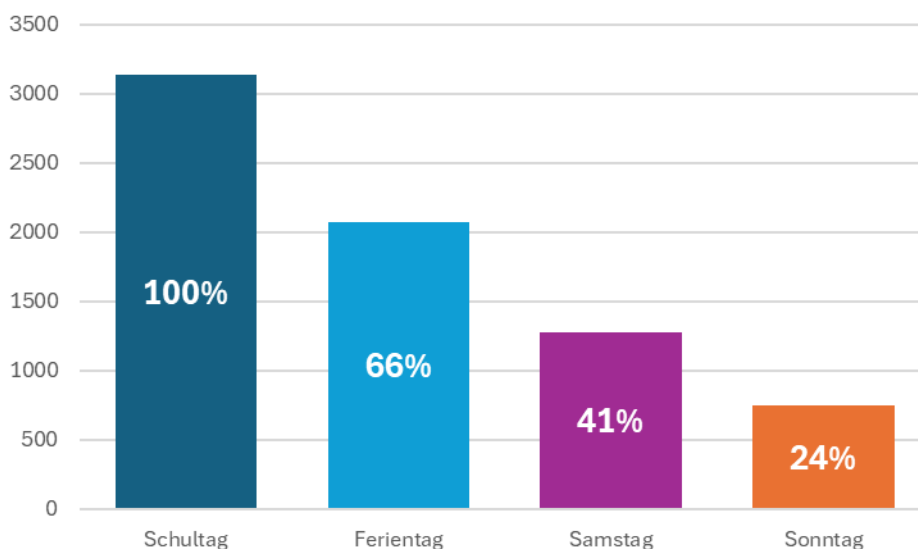


Abbildung 11: Anzahl Fahrten der Stadt- und Regionalbuslinien am Tag im Landkreis Ravensburg

Gegenüber dem Fahrplanstand 2019 wurde das Fahrtenangebot im Landkreis Ravensburg deutlich ausgebaut. Während 2019 täglich 2.372 Fahrten je Schultag angeboten wurden, weist nun das Fahrplanangebot ca. 32 % mehr Fahrten je Schultag auf. Auch das Wochenendangebot wurde deutlich verbessert, 2019 entsprachen das Samstags-/Sonntags-Angebot lediglich 39 % bzw. 19 % des Schultags-Angebots, nun liegt dies sichtbar höher. Damit hat sich zum Beispiel das Sonntagsangebot in einem Zeitraum von fünf Jahren um 67 % gesteigert.

Das bisherige Angebot ist besonders durch folgende Merkmale geprägt:

- Ausrichtung der Schulbuslinien auf Beginn und Ende der Schulzeiten.
- Regionalbuslinien besitzen teilweise ein durchgehendes, getaktetes Angebot über den Tag.
- An einem Schultag ist das Angebot flächendeckend im Landkreis Ravensburg vorhanden.
- Entsprechend der Auswertung in Abbildung 11 ist das Fahrtenangebot an einem Sonntag im Vergleich zum Schultag signifikant reduziert, es werden rund 24 % der Leistung eines Schultages erbracht. Allerdings wurde das Angebot durch den Ausbau zwischen 2019 und 2024 erheblich gesteigert.
- In den Städten und auf den wichtigen Achsen zwischen diesen findet entsprechend der Nachfrage eine hohe Anzahl an Fahrten statt.
- In den Bereichen dazwischen, vor allem auf den Regionalbuslinien der Kategorien 4 bis 6, wird in erster Linie ein Angebot für die Schülerinnen und Schüler erbracht, welches auf manchen Linien um zusätzliche Fahrten erweitert wird. In den Zeiträumen mit üblicherweise geringerer Nachfrage am Werktag außerhalb der Hauptverkehrszeiten ist das Fahrtenangebot ausgedünnt.

6 Maßnahmenentwicklung

Für die Bereiche und Relationen, für die im Rahmen der durchgeführten Analysen Handlungsbedarf identifiziert wurde, ist in den jeweiligen Kapiteln 5.2 *Analyse Erschließungsqualität* und 5.3 *Analyse der Beförderungszeiten* eine individuelle Vorgehensweise beschrieben, um die identifizierten Defizite gezielt zu beheben und das ÖPNV-Angebot nachhaltig zu verbessern. Grundsätzlich steht die Umsetzung des Nahverkehrsplans unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit finanzieller Mittel.

6.1 Maßnahmen zur Angebotsverbesserung im Taktverkehr

Das ÖPNV-Konzept wurde am 30.03.2021 im Kreistag beschlossen. Die darin enthaltenen Planungen haben zum Ziel, dass der ÖPNV zukünftig über die reine Daseinsvorsorge hinaus als Alternative und möglichst auch als Konkurrenz zum Pkw wahrgenommen und genutzt wird. Es sollen neue Fahrgäste gewonnen werden. Neben den unterschiedlichen Umsetzungsformen wie Regio-, Schnellbussen und On Demand Verkehren sind die Anpassungen in der Netzstruktur und die grundlegende Überarbeitung und deutliche Ausweitung sowie durchgängige Vertaktung der Bedienungshäufigkeiten (siehe Kapitel 4.1.4) die zentralen Kernelemente des zukünftigen ÖPNV im Landkreis Ravensburg. Durch die Aufnahme in den Nahverkehrsplan werden diese Vorgaben verbindlich.

6.2 Ausblick

6.2.1 Flexible On-Demand-Verkehre

Flexible On-Demand-Verkehre bieten ein Potenzial zur verkehrlichen Weiterentwicklung im Landkreis Ravensburg, da sie insbesondere in ländlichen und weniger dicht besiedelten Gebieten bedarfsgerechte Mobilitätslösungen ermöglichen können. Die Einrichtung und der Ausbau solcher Verkehre werden grundsätzlich befürwortet, da sie eine sinnvolle Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot darstellen und zu einer besseren Erreichbarkeit und Flexibilität beitragen könnten. Derzeit ist eine Umsetzung jedoch aus wirtschaftlichen Gründen für den Landkreis nicht realisierbar. Mittelfristig sollen, sobald eine wirtschaftliche Machbarkeit gegeben ist, die Möglichkeiten für die Einführung von On-Demand-Verkehren vertieft untersucht werden, um deren Potenzial voll auszuschöpfen und das Mobilitätsangebot im Landkreis weiter zu verbessern.

6.2.2 Nachtbusnetz

Ein Nachtbusangebot würde im Landkreis Ravensburg ebenfalls eine wertvolle Ergänzung des bestehenden ÖPNV darstellen und das Mobilitätsangebot insbesondere in den Abend- und Nachtstunden verbessern. Es könnte nicht nur die Erreichbarkeit für Pendelnde und Nachtschwärmer erhöhen, sondern auch zur Verkehrssicherheit und Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs beitragen. Die Einrichtung und der Ausbau eines solchen Angebots werden daher grundsätzlich befürwortet, sind jedoch derzeit aus wirtschaftlichen Gründen für den Landkreis nicht umsetzbar. Mittelfristig wird, sobald eine wirtschaftliche Realisierbarkeit absehbar ist, eine vertiefte Untersuchung der Möglichkeiten angestrebt, um ein bedarfsgerechtes Nachtbusangebot im Landkreis Ravensburg zu etablieren.

6.2.3 Vervollständigung Taktangebot

Bei Verfügbarkeit zusätzlicher finanzieller Mittel sollten neben in den Abschnitten 6.2.1 und 6.2.2 genannten Punkten auch einzelne Maßnahmen Vervollständigung des Taktangebots geprüft werden.

Auf den sehr erfolgreichen Achsen Ravensburg – Wangen und Ravensburg – Bad Waldsee ergibt sich aktuell am Wochenende nur ein unausgeglichenes Angebot. Zur sinnvollen Vervollständigung des Angebots können daher dienen:

- Samstags und sonntags ganztägiger Halbstundentakt auf der Achse Ravensburg – Wangen durch Verdichtung der Linie R40 zum Stundentakt. Auf dieser im Landkreis sehr wichtigen Achse sollte angestrebt werden, ein dem SPNV vergleichbares Angebot zu schaffen. Hierfür fehlt aktuell der klare Takt am Wochenende.
- Sonntags ganztägiger Halbstundentakt auf der Achse Ravensburg – Bad Waldsee durch Verdichtung der Linie R30 zum Stundentakt

7 Definition von Linienbündeln

Soweit es die Zielsetzung von § 8 PBefG erfordert, können Linienverkehrsgenehmigungen für eine oder mehrere Linien gemäß § 9 Absatz 2 PBefG gebündelt erteilt werden.

7.1 Grundlegendes zur Linienbündelung

Ziel der Linienbündelung ist es, eine integrierte und wirtschaftliche Verkehrsbedienung zu erreichen. Mit der Bündelung können Synergien im Betrieb erreicht werden und für ein Verkehrsgebiet attraktive auf den Fahrgast abgestimmte und betreiberunabhängige Angebote geschaffen werden. Innerhalb eines Bündels findet ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen ertragsstärkeren und ertragschwächeren Linien statt.

Unter anderem wurden folgende Kriterien beim Zuschnitt der Linienbündel berücksichtigt:

Räumliche Kriterien:

- verkehrliche Orientierungen der Bevölkerung,
- Grenzen bzw. Zuständigkeit des Landkreises.

Verkehrliche Kriterien:

- Enge verkehrliche Verknüpfung von Linien (z.B. durch Bedienung desselben Gebiets oder Anfahrt desselben Ziels),
- verkehrliche Funktionen und Aufgaben der Linien, die aufeinander abgestimmt sind (Haupt-/ Ergänzungslinien, Anschlussicherung).

Wirtschaftliche / betriebliche Kriterien:

- Betrieblich optimale Verkehrsbedienung (Umlauf-, Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung) und potenzielle wirtschaftliche Verflechtung zwischen Linien durch gemeinsame Umläufe,
- Wirtschaftlichkeit einzelner Linien und wirtschaftlicher Querausgleich zwischen starken und schwachen Linien.

Kriterien der integrierten Bedienung:

- Regie-, Organisations- und Koordinationsaufwand,
- Kundenservice, Marketing,

Darüber hinaus ist bei der Festlegung von Anzahl und Größe der Linienbündel auf folgende Aspekte zu achten:

- Angemessene Berücksichtigung der Interessen von mittelständischen Unternehmen,
- Schaffung eines nachhaltigen Wettbewerbsumfeldes, das die Bildung von Monopolen verhindert,
- Linienbündel sollen daher weder zu klein oder zerrissen sein, noch darf durch zu große Bündel mittelständischen Unternehmen der Marktzugang erschwert werden.

Da derzeit eine Vielzahl von Linienkonzessionen noch für unterschiedliche Zeiträume Gültigkeit hat, verfolgt die Linienbündelung für die kommenden Jahre das Ziel, eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten zu

erwirken. Für jedes Linienbündel bestimmt die am längsten laufende Genehmigung den Harmonisierungszeitpunkt. Beim Auslaufen einer Genehmigung vor diesem Zeitpunkt, kann die Laufzeit der folgenden Genehmigung dann nur noch bis zum Harmonisierungszeitpunkt des Bündels festgelegt werden beziehungsweise erfolgt eine gestaffelte Betriebsaufnahme des Linienbündels.

7.2 Linienauswahl

Im Landkreis Ravensburg sollen 79 Linien gebündelt werden. Diese Linien liegen in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Ravensburg und verkehren im gesamten Gebiet des Landkreises und teilweise im Gebiet der benachbarten Landkreise. Dies sind alle Linien, für die der Landkreis Ravensburg als Aufgabenträger Verantwortung trägt. Dadurch ist ein einheitliches Vorgehen im gesamten Landkreis sichergestellt und die Effekte der Linienbündelung (siehe Kapitel 7.1) können zur Geltung kommen.

Die Linien der Stadtverkehre Ravensburg/Weingarten, Wangen, Bad Waldsee, Leutkirch und Isny werden von den jeweiligen Gemeinden selbst finanziert und werden (ebenso wie Bürgerbusse) nicht in die Linienbündelung einbezogen.

7.3 Kriterien der Linienbündelung

Aufgrund der Größe des Landkreises als zweitgrößter Landkreis in Baden-Württemberg und der entsprechend großen Anzahl der zu bündelnden Linien, sollen die Verkehre im Landkreis Ravensburg in 14 Linienbündel geordnet werden. Dabei wurde ein besonderes Augenmerk auf folgende Aspekte gelegt:

Verkehrliche Synergien:

- Ein zentraler Aspekt bei der Linienbündelung ist der Fahrgastnutzen. Diesem wird durch die Betrachtung zusammenhängender Verkehrsräume Rechnung getragen. Diese zeichnen sich durch optimierte ÖPNV-Angebote und Umsteigebeziehungen sowie Informationen aus einer Hand aus.
- Auch auf eine räumliche Geschlossenheit des Verkehrsgebietes wurde Wert gelegt. Damit können Leerfahrten vermieden und damit der Betrieb der unterschiedlichen Linienbündel von dezentral gelegenen Betriebsstandort wirtschaftlich erbracht werden.

Ausreichende Bündelgrößen und einfacher Marktzugang:

- Um den Marktzugang von Verkehrsunternehmen verschiedener Größen zu erleichtern, wurden im Landkreis Ravensburg Linienbündel verschiedener Größen definiert.
- Die wenigen größeren Linienbündel sind notwendig, um das geforderte Angebot auf diesen Linien betrieblich verlässlich und wirtschaftlich zu ermöglichen. Meist ergibt sich die Größe der Linienbündel auch aus einzelnen Linien mit sehr hoher Fahrleistung (Kategorie S, 1, 2) und langen Umläufen durch die geforderten Durchbindungen. Damit wird den verkehrlichen Notwendigkeiten Rechnung getragen, die sich aus den Nachfrageströmen ergeben. Diese wiederum ergeben sich aus der räumlichen Größe, den Siedlungsstrukturen, der Lage der Städte und dem SPNV-Angebot im Landkreis.

7.4 Darstellung der Linienbündel

Es wurde auf eine zeitlich sinnvolle gestaffelte Betriebsaufnahme Wert gelegt. Dadurch wird sichergestellt, dass in der Laufzeit des Nahverkehrsplans die Harmonisierung der Laufzeiten bestehender Linien gewährleistet werden kann, ebenso wie die jeweilige Betriebsaufnahme als Linienbündel. Folgende Linienbündel sind geplant:

Name Linienbündel	Harmonisierungsdatum
Ost_2	30.06.2026
Nordwest_1	31.12.2026
Nordwest_2	31.12.2026
Nordost_1	31.05.2027
Mitte_1	31.05.2027
Mitte_2	31.05.2027
Mitte_3	31.05.2027
Nordost_3	31.08.2028
West_2	30.09.2028
Nordwest_3	30.09.2028
Ost_1	10.06.2029
West_1	30.09.2029
Nordost_2	31.05.2031
Ost_3	31.05.2031

Tabelle 7: Linienbündel im Landkreis Ravensburg einschließlich Harmonisierungsdatum

Eine vollständige Liste aller Linien, ihrer Linienkategorien, des Linienwegs und ihrer Zuordnung zu den Linienbündeln wird im nachfolgenden Kapitel 8 *Anlagen* zur Verfügung gestellt.

8 Anlagen

8.1 Kategorisierung und Priorisierung der Bushaltestellen im Landkreis für den barrierefreien Umbau

Die folgende Tabelle enthält die Haltestellen im Landkreis Ravensburg einschließlich der gemäß Kapitel 4.2.2 *Haltestellenkategorisierung* erarbeiteten Kategorisierung. Im Zuge der Erarbeitung des vorliegenden Nahverkehrsplans, wurden die Inhalte vom jeweiligen Straßenbaulastträger (Kommunen, Landkreis, Regierungspräsidium Tübingen) überprüft, angepasst und um den Eintrag zur Priorisierung ergänzt. Es handelt sich damit um einen ersten Stand, der zukünftig weiter abgestimmt, ergänzt und aktualisiert wird.

Erläuterung Priorisierung:

0: Umbau ist bereits erfolgt (mindestens Hochbord, Leitstreifen)

1: wird kurzfristig (bis 2030) umgebaut

2: wird mittelfristig (bis 2035) umgebaut

3: wird langfristig (nach 2035) umgebaut

4.1: Ausnahme: die Umgebung kann nicht für einen barrierefreien Zugang hergestellt werden

4.2: Ausnahme: Haltestelle nicht mehr in Betrieb (bzw. zeitnah)

4.3: Ausnahme: Haltestelle wird nur in Ausnahmen angefahren

4.4: Ausnahme: Umbau steht in keinerlei Verhältnis zur Wirtschaftlichkeit

4.5: Ausnahme: Sonstige Gründe

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Achberg Baidt	Land BW	D	4.5
Achberg Doberatsweiler	Achberg	C	2
Achberg Esseratsweiler	Achberg	B	1
Achberg Isigatweiler	Land BW	D	4.5
Achberg Liebenweiler	Achberg	D	4.4
Achberg Pechtensw. Englitzweg	Kreis	D	4.1
Achberg Pechtensweiler	Achberg	C	4.1
Achberg Siberatsweiler	Achberg	D	4.4
Achberg Siberatsweiler Königsbühl	Achberg	D	4.1
Aichstetten Abzw. Rieden	Kreis	D	4.4
Aichstetten Altmannshofen	Land BW	C	

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Aichstetten Altmannshofen, Waizenhof	Land BW	D	4.5
Aichstetten Bahnhof	Land BW	C	
Aichstetten Breitenbach	Land BW	D	4.5
Aichstetten Eschach	Kreis	D	4.4
Aichstetten Schule	Aichstetten	C	3
Aichstetten Sparkasse	Aichstetten	B	
Aichstetten Stockbauer Weg	Land BW	C	
Aichstetten Ziegelbrunnen	Land BW	D	4.5
Aitrach Abzw. Lautrach	Land BW	D	4.5
Aitrach Am Wirthsfeld	Aitrach	D	3
Aitrach Burghalde	Land BW	D	4.5
Aitrach Ferthofen, Garni	Aitrach	D	0
Aitrach Hauptstraße	Aitrach	C	3
Aitrach Hof Schenk	Kreis	D	4.4
Aitrach Kirchplatz	Aitrach	B	2
Aitrach Marstetten, Löwen	Aitrach	C	3
Aitrach Memminger Straße	Land BW	D	4.5
Aitrach Mooshausen Haslacher Str	Aitrach	C	3
Aitrach Mooshausen, Pfarrhaus	Aitrach	D	3
Aitrach Neue-Welt-/ Ringstr.	Aitrach	C	3
Aitrach Oberhausen, Reitstall	Kreis	D	4.4
Aitrach Oberhauser Weg	Aitrach	D	3
Aitrach Treherz, Poststation	Land BW	D	
Aitrach Wald 1	Land BW	D	4.5
Bad Wurzach Rotengrund	Land BW	D	4.5
Marstetten-Aitrach Bahnhof	Aitrach	C	0
Altshausen Abzw. Ingenhart	Altshausen	D	
Altshausen Abzw. Mendelbeuren	Altshausen	D	
Altshausen Bahnhof	Altshausen	C	1
Altshausen Dornahof	Land BW	D	4.5
Altshausen Ebenweiler Straße	Altshausen	C	
Altshausen Kapellen	Altshausen	C	3
Altshausen Kindergarten	Altshausen	D	3
Altshausen Mendelbeuren Mitte	Altshausen	D	
Altshausen Rathaus	Altshausen	B	1

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Altshausen Schönenberg	Altshausen	C	3
Altshausen Schule	Altshausen	C	2
Altshausen Stuben Ortsmitte	Altshausen	D	
Altshausen Weiher	Altshausen	C	3
Amtzell Abzw. Pfärrich	Land BW	D	4.5
Amtzell Fohlenweide	Amtzell	C	4.1
Amtzell Geiselharz	Amtzell	B	2
Amtzell Hinterholz	Kreis	D	2
Amtzell Karbach	Land BW	D	4.5
Amtzell Kirche	Amtzell	B	1
Amtzell Korb	Land BW	D	4.5
Amtzell Reichsdose	Land BW	D	4.5
Amtzell Schattbuch	Amtzell	D	4.1
Amtzell Waldburger Straße	Amtzell	D	0
Amtzell Wiesflecken	Land BW	D	4.5
Neukirch Ebersberg	Amtzell	D	
Argenbühl Abzw. Burg B12	Land BW	D	4.5
Argenbühl Albris	Kreis	D	4.4
Argenbühl Alperts	Kreis	D	4.4
Argenbühl Artisberg	Land BW	D	4.5
Argenbühl Aufreute	Kreis	D	4.4
Argenbühl Baldenhofen	Land BW	D	4.5
Argenbühl Buchweiher	Kreis	D	
Argenbühl Christazhofen	Argenbühl	C	3
Argenbühl Davids	Kreis	D	
Argenbühl Eglofs	Argenbühl	B	4.1
Argenbühl Eglofs, Feriendorf	Argenbühl	C	0
Argenbühl Eglofstal	Argenbühl	C	3
Argenbühl Eisenharz, Eglofser Str.	Argenbühl	C	4.1
Argenbühl Eisenharz, Isnyer Str.	Argenbühl	C	3
Argenbühl Eisenharz, Ort	Argenbühl	B	2
Argenbühl Enkenhofen	Argenbühl	D	3
Argenbühl Gaischachen	Land BW	D	4.5
Argenbühl Gaischachen Geray	Land BW	D	4.5
Argenbühl Göttlishofen Feuerwehrhaus	Land BW	D	4.5

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Argenbühl Göttlishofen Kapelle	Land BW	D	4.5
Argenbühl Göttlishofen Siedlung	Land BW	D	4.5
Argenbühl Göttlishofen, Au	Land BW	D	4.5
Argenbühl Gottrazhofen	Land BW	D	
Argenbühl Haizen	Kreis	D	
Argenbühl Kreuzbühl	Land BW	D	
Argenbühl Matzen	Kreis	D	4.4
Argenbühl Mittelried	Kreis	D	4.4
Argenbühl Moorbad	Land BW	D	4.5
Argenbühl Ratzenr. Abzw. Rehmen	Kreis	D	
Argenbühl Ratzenried Am Finkenherd	Argenbühl	D	0
Argenbühl Ratzenried Ortsmitte	Argenbühl	B	3
Argenbühl Ratzenried Schloss	Argenbühl	C	3
Argenbühl Reute	Land BW	D	4.5
Argenbühl Sägenweiher	Land BW	D	4.5
Argenbühl Sandraz	Kreis	D	4.4
Argenbühl Schaulings	Land BW	D	4.5
Argenbühl Seehalde	Land BW	D	4.5
Argenbühl Siggen	Argenbühl	D	4.1
Argenbühl Siggen, Kirche	Argenbühl	D	3
Argenbühl Siggener Höhe	Kreis	D	4.4
Argenbühl Steig	Land BW		4.5
Argenbühl Untervorholz	Land BW	D	4.5
Isnerberg Abzw.	Bayern	D	
Aulendorf (Württ), Spiegelr	Aulendorf	D	4.4
Aulendorf (Württ), Vogelplatz	Aulendorf	D	4.4
Aulendorf (Württ), Zollenreute, Fundschmid	Aulendorf	D	4.4
Aulendorf Abzw. Bühlstraße Bstg 1	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Abzw. Galgenbühlstr. Bstg 1	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Alte Kiesgr. E.Zentrum Bstg 1	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Alter Rathausplatz Bstg 1	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Auf der Steige (Norma) Bstg 1	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Bahnhof	Aulendorf	B	0
Aulendorf Bändelstockweg	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Blönried	Aulendorf	D	3

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Aulendorf Blönried KiGa	Aulendorf	D	3
Aulendorf Blönried, St.Johann	Aulendorf	C	
Aulendorf Booser Str. Bstg 1	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Conches Straße Bstg 1	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Dobelmühle	Kreis	D	4.4
Aulendorf Ebisweiler Bstg 1	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Ebisweilerstraße	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Esbach	Aulendorf	D	4.4
Aulendorf Esbach Ort Bstg 1	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Friedhof	Aulendorf	C	0
Aulendorf Friedhof Haupteingang Bstg 1	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Geblisberg	Aulendorf	D	4.4
Aulendorf Grundschule	Aulendorf	C	2
Aulendorf Hasengärtlestraße (Edeka) Bstg 1	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Haslach	Kreis	D	4.4
Aulendorf Haslach, L275	Land BW	D	4.5
Aulendorf Hauptstraße	Aulendorf	C	2
Aulendorf Hexeneck Bstg 1	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Lippertsweiler	Kreis	D	4.4
Aulendorf Lohren	Aulendorf	D	4.1
Aulendorf Münchenreute Abzw. Haller	Aulendorf	D	4.4
Aulendorf Münchenreute Dreieck	Aulendorf	D	4.4
Aulendorf Münchenreute Schulbus Bstg 1	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Röhren	Aulendorf	D	4.1
Aulendorf Rugetsweiler	Aulendorf	D	4.4
Aulendorf Sandweg Bstg 1	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Schillerstraße Bstg 1	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Schlossplatz	Aulendorf	C	2
Aulendorf Schönstatt Bstg 1	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Schwaben-Therme	Aulendorf	C	0
Aulendorf Steinenbach Ort	Aulendorf	D	4.4
Aulendorf Steinenbach, Bahnübergang	Aulendorf	C	3
Aulendorf Steinenbach, Schmidbauer	Kreis	D	4.4
Aulendorf Tannhausen	Aulendorf	C	1
Aulendorf Unterrauhen	Land BW	D	4.5

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Aulendorf Vogelsang	Aulendorf	D	4.4
Aulendorf Wallenreute	Aulendorf	D	4.4
Aulendorf Wohnpark St. Vinzenz Bstg 1	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Zieglerschen/Therme	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Zollenreute Ambergstraße	Aulendorf	D	4.1
Aulendorf Zollenreute Feuerwehrhaus	Aulendorf	C	3
Aulendorf Zollenreute Im Obstgarten Bstg 1	Aulendorf	D	4.5
Aulendorf Zollenreute, Kapelle	Aulendorf	D	2
Bad Waldsee Hinterweiherhaus	Kreis	D	4.4
Bad Walds. Haisterkirch Kirche	Bad Waldsee	B	2
Bad Waldsee Abt-Moser-Straße	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Am Kloster Reute	Bad Waldsee	C	3
Bad Waldsee Ankenreute	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Arisheim	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Atzenreute	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Baby-Walz	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Bahnhof	Bad Waldsee	A	0
Bad Waldsee Bahnhofstraße Bstg 1	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Bahnhofstraße Burghalde	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Ballenmoos Getränkemarkt	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Ballenmoos Kaufmarkt	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Beim Hagebaumarkt	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Biberacher Str./Steinstraße	Bad Waldsee	D	2
Bad Waldsee Biberacher Straße / Hymer	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Bleiche/Stadthalle	Bad Waldsee	B	0
Bad Waldsee Bleiche/Vötschenturm	Bad Waldsee	B	0
Bad Waldsee Dinnenried	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Döchtbühlstadion	Bad Waldsee	C	0
Bad Waldsee Drosselweg	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Enzisreute	Land BW	D	4.5
Bad Waldsee Ernährungszentrum	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Eschlestraße	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Eugen-Bolz-Schule Bstg 1	Bad Waldsee	C	0
Bad Waldsee Fa. Mast/ Holzstr.	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Frauenbergstraße	Bad Waldsee	B	1

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Bad Waldsee Friedhof Am Schorren	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Friedhofstraße	Bad Waldsee	D	1
Bad Waldsee Gaisbeuren B30	Bad Waldsee	B	1
Bad Waldsee Gaisbeuren Raiba	Bad Waldsee	B	0
Bad Waldsee Gaisbeuren Sportplatz	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Greut	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Haisterkirch Kindergarten	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Haslanden	Land BW	D	4.5
Bad Waldsee Hittelkofen	Bad Waldsee	D	2
Bad Waldsee Hittisweiler	Kreis	D	4.4
Bad Waldsee Hittisweilerstr./ Badstraße	Bad Waldsee	D	4.1
Bad Waldsee Hofgut Elchenreute	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Hopfenweilerw./Krankenhaus	Bad Waldsee	C	2
Bad Waldsee Hymer Museum	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee K7943 Abzw. Aspen	Kreis	D	4.4
Bad Waldsee K7943 Abzw. Eichenstegen	Kreis	D	4.4
Bad Waldsee Kümmerzhofen	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Kümmerzhofen Altdorfer Straße	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Kümmerzhofen, Römergasse	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Lenatweiler Bstg 1	Kreis	D	4.4
Bad Waldsee Lortzingstr/Sportzentrum P+R	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Magenhaus	Land BW	D	4.5
Bad Waldsee Maxibad / Schwimmhalle	Bad Waldsee	D	0
Bad Waldsee Mayenbad-Therme	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Mennisweiler	Bad Waldsee	D	3
Bad Waldsee Michelwinnaden Ortsmitte	Bad Waldsee	C	2
Bad Waldsee Mittelurbach Lilienstraße	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Mittelurbach Rathaus	Bad Waldsee	C	2
Bad Waldsee Neu-Urbach	Land BW	D	4.5
Bad Waldsee Neuurbacher Straße	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Oberurbach	Land BW	D	4.5
Bad Waldsee Osterhofen	Bad Waldsee	D	2
Bad Waldsee Osterhofen Grabener Str.27	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Parkplatz Therme	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Penny	Bad Waldsee	D	

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Bad Waldsee Pfändle	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Rädlesbach	Bad Waldsee	B	4.2
Bad Waldsee Ravensburger Tor	Bad Waldsee	D	1
Bad Waldsee Reute L285	Bad Waldsee	B	1
Bad Waldsee Reute Schule	Bad Waldsee	D	1
Bad Waldsee Richard Wagnerstr.	Bad Waldsee	D	2
Bad Waldsee Richard-Wagner-Str./Silcherweg	Bad Waldsee	C	3
Bad Waldsee Richard-Wagner-Straße geg. Stadion	Bad Waldsee	D	2
Bad Waldsee Rotkreuzweg / Robert-Schumann-Straße	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Rotkreuzweg/Lortzingstraße	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Schlupfen Bstg 1	Land BW	D	4.5
Bad Waldsee Schützenstraße Freibad	Bad Waldsee	C	2
Bad Waldsee Schützenstraße Krankenhaus	Bad Waldsee	C	2
Bad Waldsee Schützenstraße/Dachsweg	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Spätenhof	Land BW	D	4.5
Bad Waldsee Stadtfriedhof	Bad Waldsee	D	0
Bad Waldsee Steinach Birkenstr.	Bad Waldsee	C	3
Bad Waldsee Steinach Reutestraße	Bad Waldsee	C	1
Bad Waldsee Steinenberg	Kreis	D	4.4
Bad Waldsee Steinenberger Straße	Bad Waldsee	D	1
Bad Waldsee Tannweiler	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Untermöllenbronn	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Unterurbach	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Volkertshaus	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Weidenstraße	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee Wohnpark am Schloss	Bad Waldsee	D	
Bad Waldsee, Graben Zanker	Bad Waldsee	D	
Bad Wurzach Ehrensberg	Bad Waldsee	D	
Arnach Ortsmitte	Bad Wurzach	B	0
Arnach Paradies	Land BW	D	4.5
Bad Wurzach Abzw. Rohr	Land BW	D	4.5
Bad Wurzach Albers	Bad Wurzach	D	3
Bad Wurzach Albers	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Am Gewerbepark	Land BW	C	
Bad Wurzach Bauhofen	Bad Wurzach	D	4.4

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Bad Wurzach Bechtinger	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Beutels	Land BW	D	4.5
Bad Wurzach Brugg, Kapelle	Land BW	D	4.5
Bad Wurzach Christbrand	Kreis	D	4.4
Bad Wurzach Dietmanns	Bad Wurzach	C	1
Bad Wurzach Dietrichsholz	Land BW	D	4.5
Bad Wurzach Eggmannsried	Bad Wurzach	C	2
Bad Wurzach Ehrmann Reisen	Bad Wurzach	D	1
Bad Wurzach Eintürnen Ort	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Eintürnen, Weitpr. Str.	Bad Wurzach	C	0
Bad Wurzach Frauenlob	Land BW	D	4.5
Bad Wurzach Freipürsch	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Gspoldshofen	Bad Wurzach	D	1
Bad Wurzach Grundschule	Bad Wurzach	C	3
Bad Wurzach Haasen	Land BW		4.5
Bad Wurzach Haid	Kreis	D	4.4
Bad Wurzach Haidgau, Brand	Land BW	D	4.5
Bad Wurzach Haidgau, Kimpfler	Land BW	D	4.5
Bad Wurzach Haidgau, Schule	Bad Wurzach	B	0
Bad Wurzach Hauerz	Bad Wurzach	C	0
Bad Wurzach Herrgotts	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Hochmoosweg	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Iggenau	Land BW	D	4.5
Bad Wurzach Linden	Land BW	D	4.5
Bad Wurzach Metzisweiler	Land BW	D	4.5
Bad Wurzach Mürses	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Obergreut	Land BW	D	4.5
Bad Wurzach Oberpfauzenwald	Kreis	D	4.4
Bad Wurzach Oberschwanden	Kreis	D	4.4
Bad Wurzach Ravensburger Str.	Bad Wurzach	B	3
Bad Wurzach Reute	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Rohr	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Rohrbach	Bad Wurzach	D	0
Bad Wurzach Rohrbach, Haidweg	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Rupprechts	Bad Wurzach	D	4.4

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Bad Wurzach Salvatorkolleg	Bad Wurzach	A	2
Bad Wurzach Schrenkes	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Schulzentrum Bstg 1	Bad Wurzach	C	3
Bad Wurzach Seibranz, Ösch	Land BW	D	4.5
Bad Wurzach Seibranz, Rathaus	Bad Wurzach	C	2
Bad Wurzach Seibranz, Schule	Bad Wurzach	C	4.4
Bad Wurzach Seibranz, Unwerte	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Söldenhorn	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Starkenh. Alte Schule	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Starkenh. Wendeplatte	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Steinental am Berg	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Steinental, Ort	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Truilz, Allgaier	Land BW	D	4.5
Bad Wurzach Truilz, Ort	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Truschwende, B 465	Land BW	D	4.5
Bad Wurzach Truschwende, Ort	Bad Wurzach	D	0
Bad Wurzach Unterschwarzach	Land BW	B	
Bad Wurzach Waldburgstr./Glash	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Weidet	Land BW	D	4.5
Bad Wurzach Weitprechts	Bad Wurzach	C	3
Bad Wurzach Wengenreute	Bad Wurzach	D	4.4
Bad Wurzach Ziegelbach	Bad Wurzach	B	0
Bad Wurzach Zingerlesmühle	Kreis	D	4.4
Bad Wurzach Zwings	Land BW	D	4.5
Bad Wurzach, Willis	Land BW		
Bad Wurzach, Willis	Land BW		4.5
Kißlegg Immenried, Pfenders	Land BW	D	4.5
Baienfurt Achtalschule	Baienfurt	B	0
Baienfurt Briach	Kreis	D	4.4
Baienfurt Butzenberg	Kreis	D	4.4
Baienfurt Feuerwehrhaus	Baienfurt	B	0
Baienfurt Köpfingen	Baienfurt	D	1
Baienfurt Niederbiegen	Baienfurt	C	1
Baienfurt Post	Baienfurt	C	1
Baienfurt Rainpadent	Kreis	C	3

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Baienfurt Schacherösch	Baienfurt	C	4.1
Baienfurt Weidenösch	Baienfurt	C	1
Niederbiegen Bahnhof	Baienfurt	C	1
Weingarten Hochschule	Weingarten	B	
Baindt Abzw. Sulpach	Land BW	D	4.5
Baindt Boschstraße	Baindt	C	1
Baindt Friesenhäusle	Baindt	C	4.4
Baindt Gartenstraße	Baindt	B	0
Baindt K7951 Abzw. Schachen	Kreis	C	2
Baindt Marsweiler	Baindt	C	0
Baindt Rathaus	Baindt	B	0
Baindt Schachen	Kreis	C	3
Baindt Schachen Ort	Baindt	D	4.4
Baindt Sulpach	Baindt	D	4.4
Baindt Wickenhaus/Dachser	Kreis	D	4.4
Baindt Zeppelinstraße	Baindt	C	2
Berg (Kr Ravensburg) Abzw. Großbaumgarten	Kreis	D	4.4
Berg (Kr Ravensburg) Abzw. Kleintobel	Berg	D	4.4
Berg (Kr Ravensburg) Abzw. Unterloch	Berg	D	4.4
Berg (Kr Ravensburg) Abzw. Kernen	Land BW	D	4.5
Berg (Kr Ravensburg) Aichach	Land BW	D	4.5
Berg (Kr Ravensburg) Aichach Abzw. Matzenhofen	Berg	D	4.4
Berg (Kr Ravensburg) Bachmaier	Land BW	D	4.5
Berg (Kr Ravensburg) Baien	Berg	D	4.4
Berg (Kr Ravensburg) Basenberg	Kreis	D	4.4
Berg (Kr Ravensburg) Brunnenplatz	Land BW	B	0
Berg (Kr Ravensburg) Dietenhofen	Land BW	D	4.5
Berg (Kr Ravensburg) Ettishofen	Berg	C	1
Berg (Kr Ravensburg) Goldehub	Kreis	D	4.4
Berg (Kr Ravensburg) Großtoblerstraße	Berg	C	0
Berg (Kr Ravensburg) Horrach	Berg	D	4.4
Berg (Kr Ravensburg) Inntobel	Berg	D	4.4
Berg (Kr Ravensburg) Kasernen	Berg	C	0
Berg (Kr Ravensburg) Kasernen Hauptstraße	Berg	C	1
Berg (Kr Ravensburg) Kindergarten Panoramastraße	Berg	C	2

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Berg (Kr Ravensburg) Kleintobel Im Schorren	Berg	D	4.1
Berg (Kr Ravensburg) Kleintobel Martinstraße	Berg	D	4.4
Berg (Kr Ravensburg) Kleintobler Höhe	Berg	D	3
Berg (Kr Ravensburg) Matzenhofen	Berg	D	4.4
Berg (Kr Ravensburg) Oberbelzenhofen	Kreis	D	4.4
Berg (Kr Ravensburg) Rafi	Land BW	C	0
Berg (Kr Ravensburg) Ramsee	Berg	D	4.4
Berg (Kr Ravensburg) Rosenhäusle	Berg	D	4.4
Berg (Kr Ravensburg) Schule	Berg	D	4.1
Berg (Kr Ravensburg) Sonntagen	Berg	D	4.4
Berg (Kr Ravensburg) Straß	Kreis	D	4.4
Berg (Kr Ravensburg) Tiergarten	Kreis	D	4.4
Berg (Kr Ravensburg) Unterlupberg	Berg	D	4.4
Berg (Kr Ravensburg) Vockenweiler	Kreis	D	4.4
Berg (Kr Ravensburg) Weiler	Berg	C	1
Berg (Kr Ravensburg) Weilerhalde	Kreis	C	1
Berg (Kr Ravensburg) Wilhelm-Gindele-Straße Steig 1	Land BW	C	4.1
Berg KiGa Wilhelm-Gindele-Str	Land BW	C	0
Bergatreute Abetsweiler	Bergatreute	D	
Bergatreute Am Pfaffenberg	Bergatreute	C	
Bergatreute Bergatreute Feuerwehrhaus	Bergatreute	C	
Bergatreute Bolanden	Land BW	D	4.5
Bergatreute Engetweiler	Bergatreute	D	
Bergatreute Friedhofstraße	Bergatreute	D	
Bergatreute Furt	Land BW	D	4.5
Bergatreute Gambach	Bergatreute	D	
Bergatreute Gwigg	Bergatreute	D	
Bergatreute Löffelmühle	Land BW	D	4.5
Bergatreute Oberstocken	Kreis	D	4.4
Bergatreute Rathaus	Bergatreute	B	
Bergatreute Sommers	Land BW	D	4.5
Bergatreute Waldseer Straße	Bergatreute	D	
Bodnegg Abzw. Wollmarshofen	Land BW	D	4.5
Bodnegg Allisreute	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Bildungszentrum Festhalle	Bodnegg	C	2

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Bodnegg Billen	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Boselberg	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Bruderhof	Land BW	D	4.5
Bodnegg Büchel	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Dorfgemeinschaftshaus	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Eggenberg	Land BW	D	4.5
Bodnegg Emmelhofen	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Engel	Bodnegg	B	0
Bodnegg Gutmannshof	Land BW	D	4.5
Bodnegg Hemmern	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Hinterhargarten	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Hinterreute	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Hirscher Abzw. Schönberg	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Ippenried	Land BW	D	4.5
Bodnegg Kammerhof	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Kammersteig	Land BW	D	4.5
Bodnegg Kerlenmoos	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Kofeld 1	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Kofeld 2	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Langacker	Land BW	D	4.5
Bodnegg Laubern	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Linden	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Oberwagenbach	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Raihen	Land BW	D	4.5
Bodnegg Rosenharz	Bodnegg	B	0
Bodnegg Rotheidlen	Bodnegg	C	2
Bodnegg Rotheidlen B32	Land BW	B	
Bodnegg Schönberg	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Schule	Bodnegg	C	2
Bodnegg Seers	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Steinhaus	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Tobel	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Unterwagenbach	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Vorderhargarten	Bodnegg	D	4.4
Bodnegg Widdum	Bodnegg	C	2

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Bodnegg Wollmarshofen	Bodnegg	D	4.4
Grünkraut Abzw. Kofeld	Land BW	D	4.5
Tettngang Buch	Bodnegg	D	4.4
Boms B32	Boms	C	
Boms Glochen	Boms	D	
Boms Litzelbach	Boms	D	
Boms Schwarzenbach B32	Land BW	D	4.5
Boms Schwarzenbach Ortsmitte	Boms	D	
Ebenweiler Fleischwanger Straße	Ebenweiler	C	
Ebenweiler Gropbach L289	Ebenweiler	D	
Ebenweiler Kornstraße	Ebenweiler	C	
Ebenweiler Oberholz K7963	Kreis	D	4.4
Ebenweiler Oberweiler	Ebenweiler	D	
Ebenweiler Rathaus	Ebenweiler	C	
Ebersb. Ried Abzw. Strehle-Hof	Land BW	D	4.5
Ebersb. Ried, Abzw. Tobelhof	Land BW	D	4.5
Ebersbach (Kr RV), Oberer Strehle	Ebersbach-Musbach	D	4.4
Ebersbach Abzw.Geigelbach	Land BW	D	4.5
Ebersbach Altshauer Straße	Ebersbach-Musbach	C	4.4
Ebersbach Aulendorfer Straße	Ebersbach-Musbach	D	4.4
Ebersbach Geigelbach Ort Bstg 1	Ebersbach-Musbach	D	4.4
Ebersbach Seebachhalle	Ebersbach-Musbach	D	4.4
Ebersbach, Holzmühleäcker	Ebersbach-Musbach	C	4.4
Ebersbach-Musb. Oberatzenberg	Ebersbach-Musbach	D	4.4
Ebersbach-Musbach (Kr RV) Raiba	Ebersbach-Musbach	C	4.4
Ebersbach-Musbach (Kr RV) Ried Abzw. Irrenberg	Land BW	D	4.5
Ebersbach-Musbach (Kr RV) Ried Mitte	Ebersbach-Musbach	D	4.4
Ebersbach-Musbach Schwemme	Ebersbach-Musbach	D	4.4
Ebersbach-Musbach Schwemme	Ebersbach-Musbach	D	4.4
Musbach Boos, Mitte	Ebersbach-Musbach	C	4.4
Musbach Mitte	Ebersbach-Musbach	D	4.4
Musbach Ramsenhof/ Abzw. Menzenweiler	Ebersbach-Musbach	D	4.4
Eichstegen	Eichstegen	D	4.4
Eichstegen Abzw. Meisterhof	Kreis	D	4.4
Eichstegen Abzw. Reute	Land BW	D	4.5

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Eichstegen Baltshaus	Eichstegen	D	4.4
Eichstegen Hangen	Land BW	D	4.5
Eichstegen Hirscheegg B32	Land BW	D	4.5
Eichstegen Kreenried	Eichstegen	D	4.4
Eichstegen Ragenreute	Eichstegen	D	4.4
Fleischwangen Bachstraße	Fleischwangen	D	4.4
Fleischwangen Kirche	Fleischwangen	B	3
Fronhofen Reutestraße	Fronreute	C	
Fronreute Baienbach	Fronreute	D	
Fronreute Baienbach Blitzenreuter Str.	Fronreute	D	
Fronreute Bettenreute	Fronreute	D	
Fronreute Blitzenr. Grundschule	Fronreute	D	
Fronreute Blitzenreute B32	Fronreute	B	
Fronreute Blitzenreute Biegenburg	Fronreute	D	
Fronreute Blitzenreute, Raiba	Fronreute	D	
Fronreute Feldmoos	Fronreute	D	
Fronreute Fronhofen Kirche	Fronreute	B	
Fronreute Fronhofen Rathaus	Fronreute	D	
Fronreute Fronhofen Rathaus	Fronreute	D	
Fronreute Geratsreute	Fronreute	D	
Fronreute Geratsreute	Fronreute	D	
Fronreute Möllenbronn	Fronreute	D	
Fronreute Obelhofen	Kreis	D	4.4
Fronreute Oberspringen	Kreis	D	4.4
Fronreute Ruprechtsbruck	Fronreute	D	
Fronreute Staig	Fronreute	B	
Fronreute Staig, Mochenwanger Str	Fronreute	D	
Bodnegg Schrengsberg	Grünkraut	D	4.4
Grünkraut Abzw. Arneggen	Grünkraut	D	4.4
Grünkraut Abzw. Kenzler	Land BW	D	4.5
Grünkraut Bechenried	Land BW	D	4.5
Grünkraut Dangrindeln	Grünkraut	D	4.4
Grünkraut Festhalle	Grünkraut	C	0
Grünkraut Gommetsweiler	Land BW	D	4.5
Grünkraut Groppach	Grünkraut	D	4.4

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Grünkraut Gullen Abzw. Ritteln	Grünkraut	D	4.4
Grünkraut Gullen Gewerbegebiet	Grünkraut	D	4.5
Grünkraut Gullen Kindt	Land BW	C	0
Grünkraut Gullen Sonnenhof	Land BW	B	0
Grünkraut Herrenfeld	Grünkraut	C	0
Grünkraut Hübschenberg	Land BW	D	4.5
Grünkraut Kenzler	Grünkraut	D	4.4
Grünkraut Ortsmitte	Grünkraut	B	0
Grünkraut Ottershofen	Grünkraut	D	4.4
Grünkraut Rößlerhalde	Grünkraut	C	4.5
Grünkraut Schleiferhaus / Wallenhaus	Grünkraut	D	4.4
Grünkraut Sigmarshofen	Land BW	D	4.5
Grünkraut Staig	Land BW	D	4.5
Guggenhausen (Kr RV) Bauhof	Guggenhausen	D	
Guggenhausen (Kr RV) Egg K7963	Guggenhausen	D	
Guggenhausen (Kr RV) Guggenhausen	Guggenhausen	D	
Deggenhausertal Fuchstobel	Horgenzell	D	3
Horgenzell Abzw. Beckenweiler	Land BW	D	4.5
Horgenzell Abzw. Frauenacker	Kreis	D	4.4
Horgenzell Abzw. Geigerstobel	Kreis	D	4.4
Horgenzell Abzw. Ludisreute	Horgenzell	D	4.4
Horgenzell Abzw. Megetsweiler	Kreis	D	4.4
Horgenzell Abzw. Nehmetsweiler	Kreis	D	4.4
Horgenzell Abzw. Wälde	Horgenzell	D	3
Horgenzell Abzw. Schmalzhafen	Horgenzell	D	4.4
Horgenzell Baumgarten	Land BW	D	4.5
Horgenzell Bettenweiler, Ort	Horgenzell	D	4.4
Horgenzell Boscherhof	Kreis	D	4.4
Horgenzell Danketsweiler	Horgenzell	C	4.4
Horgenzell Firmetsweiler	Horgenzell	D	4.4
Horgenzell Furth	Kreis	D	4.4
Horgenzell Gattenhof	Horgenzell	D	4.4
Horgenzell Geigen	Kreis	D	4.4
Horgenzell Görtbild	Kreis	D	4.4
Horgenzell Gossetsweiler	Horgenzell	D	1

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Horgenzell Hasenweiler	Horgenzell	C	2
Horgenzell Haslachmühle	Horgenzell	C	1
Horgenzell Kappel	Horgenzell	D	2
Horgenzell Kappel Kindergarten	Horgenzell	D	4.4
Horgenzell Klitzistobel	Horgenzell	D	4.4
Horgenzell Kornstraße	Horgenzell	C	2
Horgenzell Ludisreute	Horgenzell	D	4.4
Horgenzell Luft	Horgenzell	D	4.4
Horgenzell Oberwaldhausen	Horgenzell	D	4.4
Horgenzell Ringenhausen	Horgenzell	D	3
Horgenzell Ringgenweiler	Horgenzell	C	2
Horgenzell Rolgenmoos	Horgenzell	D	2
Horgenzell Russmaier	Horgenzell	C	2
Horgenzell Sattelbach	Horgenzell	C	2
Horgenzell Schachen	Kreis	D	3
Horgenzell Schlotten	Horgenzell	D	4.4
Horgenzell Schule	Horgenzell	B	2
Horgenzell Sießen	Horgenzell	D	4.4
Horgenzell Tepfenhart	Horgenzell	D	4.4
Horgenzell Unterschoren	Horgenzell	D	4.4
Horgenzell Wechsetsweiler	Horgenzell	D	4.4
Horgenzell Wilhelmskirch	Horgenzell	C	1
Horgenzell Winterbach	Horgenzell	D	3
Horgenzell Wolketsweiler	Horgenzell	D	2
Horgenzell Zogenweiler	Horgenzell	C	4.4
Hoßkirch Bahnübergang	Kreis	D	4.4
Hoßkirch Hüttenreute, Ort	Hoßkirch	D	
Hoßkirch Kindergarten	Hoßkirch	C	
Hoßkirch Ort	Hoßkirch	C	
Hoßkirch Ratzenreute	Land BW	D	4.5
Hoßkirch Sandhaus	Land BW	D	4.5
Argenbühl Ried	Land BW	D	4.5
Isny Abzw. Kleinhaslach	Land BW	D	4.5
Isny Abzw. Kleinholzleute	Land BW	D	4.5
Isny Achen	Isny im Allgäu	D	4.4

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Isny Achener Weg	Isny im Allgäu	C	3
Isny Aigeltshofen	Land BW	D	4.5
Isny Am Moos	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Ammannstraße	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Argen	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Beuren, Abzw. Seeweg	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Beuren, Ort	Isny im Allgäu	C	3
Isny Blockwiesen	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Bolsternang, Gasthof	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Bolsternang, Toracker	Kreis	D	4.4
Isny Buchenstock	Kreis	D	4.4
Isny Burkwang	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Dorenwaid	Land BW	D	4.5
Isny Dürrenbach	Kreis	D	4.4
Isny Felderhalde	Isny im Allgäu	C	4.1
Isny Friedhof	Isny im Allgäu	C	3
Isny Gewerbegebiet Bühlberg	Isny im Allgäu	C	4.4
Isny Großholzleute	Land BW	C	
Isny Großholzleute Siedlung	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Großholzleute, Mader	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Gumpeltshofen	Kreis	D	4.4
Isny Gwatweg	Isny im Allgäu	C	0
Isny Haubach	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Haubach, Unterweiher	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Karl-Wilhelm-Heck-Straße	Isny im Allgäu	B	0
Isny Käsküche	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Kleinhasl. Abzw. Burkwang	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Kleinhaslach	Isny im Allgäu	C	3
Isny Krummen	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Kurhaus, Busbahnhof	Isny im Allgäu	A	2
Isny Lexenhof	Kreis	D	4.4
Isny Lindauer Straße	Isny im Allgäu	C	0
Isny Menelzhofen	Isny im Allgäu	D	4.1
Isny Neumössingen Abzw. Jägerh	Kreis	D	4.4
Isny Neutrauch. Klinik Alpenblick	Isny im Allgäu	C	0

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Isny Neutrauchb. Abzw.Dengeltsh.	Land BW	D	4.5
Isny Neutrauchburg, Haldenhof	Land BW	D	4.5
Isny Neutrauchburg, Schule	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Neutrauchburg, Sonne	Isny im Allgäu	B	2
Isny Neutrauchburger Straße	Isny im Allgäu	B	3
Isny Oberspießwengen	Land BW	D	4.5
Isny Rainsporthalle	Isny im Allgäu	C	4.4
Isny Ratzenhofen	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Rengers (Beschler)	Kreis	D	4.4
Isny Rengers (L318)	Land BW	D	4.5
Isny Rohrdorf	Isny im Allgäu	C	3
Isny Rohrdorf, Grundschule	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Rotenbach	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Schultesberg	Isny im Allgäu	D	4.2
Isny Schwanden	Kreis	D	4.4
Isny Schweinebach	Land BW	D	4.5
Isny Sommerbach	Kreis	D	4.4
Isny Spitalhofweg	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Stephanuswerk	Isny im Allgäu	B	0
Isny Stockach	Kreis	D	4.4
Isny Überruh	Isny im Allgäu	C	3
Isny Vorstadt Adler	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Vorstadt Friedhof	Isny im Allgäu	C	4.4
Isny Wehrlang	Kreis	D	4.4
Isny Zell	Isny im Allgäu	D	4.4
Isny Zell, Argental	Isny im Allgäu	D	4.4
Neutrauchburg Fuchsbauer	Isny im Allgäu	D	4.4
Argenbühl Neumühle	Kreis	D	4.4
Bad Wurzach Rahmhaus	Kißlegg	D	
Kißlegg Abzw. Rempertshofen	Kreis	D	4.4
Kißlegg Abzw. Arrisried	Kißlegg	D	2
Kißlegg Abzw. Bühlsee	Land BW	D	4.5
Kißlegg Abzw. Eberharz	Land BW	D	4.5
Kißlegg Abzw. Mooshof	Kreis	D	4.4
Kißlegg Abzw. Mündelshof	Land BW	D	4.5

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Kißlegg Abzw. Sigrazhofen	Kreis	D	4.4
Kißlegg Abzw. Straß	Kißlegg	D	2
Kißlegg Bahnhof	Kißlegg	A	0
Kißlegg Bärenweiler	Kreis	D	4.4
Kißlegg Bietenweiler	Kißlegg	D	2
Kißlegg Boscherhof	Kreis	D	4.4
Kißlegg Brauerei Farny	Kreis	D	4.4
Kißlegg Dettishofen, Kreuzung	Kißlegg	D	2
Kißlegg Dürren	Kreis	D	4.4
Kißlegg Eggen Abzw. Wolfgelts	Land BW	D	4.5
Kißlegg Emmelhofer Straße	Kißlegg	B	2
Kißlegg Furtmühle	Kreis	D	4.4
Kißlegg Hahensteig	Land BW	D	4.5
Kißlegg Hilpertschhofen	Kißlegg	D	2
Kißlegg Hinterhub	Kißlegg	D	2
Kißlegg Holdenreute	Kreis	D	4.4
Kißlegg Immenried Brunner Str.	Kißlegg	C	1
Kißlegg Immenried, Hauptstraße	Kißlegg	C	1
Kißlegg Immenrieder Straße 50	Kißlegg	D	2
Kißlegg Knittelsbach	Kißlegg	D	2
Kißlegg Krumbach	Kißlegg	D	2
Kißlegg Lutzhof	Land BW	D	4.5
Kißlegg Matzenweiler	Kißlegg	D	2
Kißlegg Oberhorgen	Land BW	D	4.5
Kißlegg Oberriedgarten	Kißlegg	D	2
Kißlegg Obersammisweiler	Kreis	D	4.4
Kißlegg Obertiefental	Land BW	D	4.5
Kißlegg Rain	Kreis	D	4.4
Kißlegg Rempertshofen, Ort	Land BW	D	4.5
Kißlegg Reute	Land BW	D	4.5
Kißlegg Riehlings 1	Kreis	D	4.4
Kißlegg Riehlings 2	Kißlegg	D	2
Kißlegg Riehlings 3	Kißlegg	D	2
Kißlegg Riehlingshöhe	Kißlegg	D	
Kißlegg Scheiben	Land BW	D	4.5

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Kißlegg Schulzentrum	Kißlegg	C	1
Kißlegg Sigrazhofen 2	Kreis	D	4.4
Kißlegg Unterhorgen	Kißlegg	D	2
Kißlegg Unterriedgarten	Kißlegg	D	2
Kißlegg Untertiefental	Land BW	D	4.5
Kißlegg Vorderhub	Kißlegg	D	2
Kißlegg Walterssh., Grundschule	Kißlegg	C	1
Kißlegg Waltersshofen Kirchstr.	Kißlegg	C	1
Kißlegg Wangener Straße	Kißlegg	C	1
Kißlegg Weilers	Kreis	D	4.4
Kißlegg Wiggenreute	Kreis	D	4.4
Kißlegg Zaisenh. Raiffeisenstr.	Kißlegg	D	2
Kißlegg Zaisenhofen	Kißlegg	C	1
Kißlegg Zaisenhofen OWB	Kißlegg	D	2
Waltershofen Abzw. Wuhrmühle	Kißlegg	D	2
Königseggwald Fa. Michel	Königseggwald	C	
Königseggwald Rathaus	Königseggwald	C	
Leutkirch Abzw, Walkenberg	Land BW		
Bad Wurzach Abzw. Arnach	Land BW	D	4.5
Bad Wurzach Sebastiansaul	Land BW	D	4.5
Kemptener Str./ Balterazh. Str	Leutkirch im Allgäu	C	2
Leutkirch Abzw. Allmishofen	Land BW	D	4.5
Leutkirch Adalbert-Stifter-Str.	Leutkirch im Allgäu	C	3
Leutkirch Adrazhofen Milchwerk	Leutkirch im Allgäu	C	0
Leutkirch Adrazhofen, Rathaus	Leutkirch im Allgäu	C	0
Leutkirch Albrecht, L308	Land BW	D	4.5
Leutkirch Albrecht-Dürer-Str.	Leutkirch im Allgäu	C	1
Leutkirch Allmishofen, Ort	Leutkirch im Allgäu	D	3
Leutkirch Am Repsweiher	Leutkirch im Allgäu	C	4.1
Leutkirch Auenhofen	Leutkirch im Allgäu	D	3
Leutkirch Ausnang	Leutkirch im Allgäu	D	3
Leutkirch Ausnang Nord	Leutkirch im Allgäu	C	1
Leutkirch Bahnhof	Leutkirch im Allgäu	A	0
Leutkirch Bahnhofsarkaden	Leutkirch im Allgäu	B	4.1
Leutkirch Balterazhofen	Leutkirch im Allgäu	D	4.2

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Leutkirch Bartelshof	Kreis	D	4.4
Leutkirch Bettelhofen, Kapelle	Kreis	D	4.4
Leutkirch Beyschlechts, Kreuzung	Leutkirch im Allgäu	D	4.4
Leutkirch Bimmlings, Ortsmitte	Kreis	D	4.4
Leutkirch Blaichstraße	Leutkirch im Allgäu	C	4.1
Leutkirch CenterParcs Market Dome	Leutkirch im Allgäu	B	0
Leutkirch Centerparcs Süd	Kreis	D	4.4
Leutkirch Danziger Straße	Leutkirch im Allgäu	C	2
Leutkirch Diepoldshofen	Leutkirch im Allgäu	C	1
Leutkirch Eisenbrechtshofen Nibelhöfe	Land BW	D	4.5
Leutkirch Ellmeney	Land BW	D	4.5
Leutkirch Ellmeney K 7913	Kreis	D	4.4
Leutkirch Emerlanden	Leutkirch im Allgäu	D	3
Leutkirch Emerlander Mühle	Land BW	D	4.5
Leutkirch Emerlander Weiher	Land BW	D	4.5
Leutkirch Engelboldshofen	Leutkirch im Allgäu	D	3
Leutkirch Engerazhofen	Leutkirch im Allgäu	D	0
Leutkirch Erlenweg/ Birkenweg	Leutkirch im Allgäu	C	2
Leutkirch Festhalle	Leutkirch im Allgäu	B	2
Leutkirch Friesenhofen, Bf'wirtschaft	Land BW	D	4.5
Leutkirch Friesenhofen, Kreuz	Leutkirch im Allgäu	C	2
Leutkirch Friesenhofen, Schule	Leutkirch im Allgäu	D	2
Leutkirch Gebrazhofen Schule	Leutkirch im Allgäu	C	1
Leutkirch Gebrazhofen, Adler	Leutkirch im Allgäu	C	2
Leutkirch Gebrazhofen, Zollstr	Leutkirch im Allgäu	C	4.1
Leutkirch Gerber	Land BW	D	4.5
Leutkirch Goethe-/Uhlandstraße	Leutkirch im Allgäu	C	2
Leutkirch Goethestr./KiGarten	Leutkirch im Allgäu	C	2
Leutkirch Grund	Kreis	D	4.4
Leutkirch Grünenbach	Leutkirch im Allgäu	D	4.1
Leutkirch Haid	Land BW	D	4.5
Leutkirch Haselburg Allgäuallee	Leutkirch im Allgäu	D	0
Leutkirch Haselburg, Rößle	Leutkirch im Allgäu	D	2
Leutkirch Hasenberg, Koch	Kreis	D	4.4
Leutkirch Hasenberg, Mendler	Kreis	D	4.4

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Leutkirch Hasenberg, Mitte	Kreis	D	4.4
Leutkirch Hasenberg, Rauh	Kreis	D	4.4
Leutkirch Herbrachhofen	Leutkirch im Allgäu	D	3
Leutkirch Herlathhofen, Dorfplatz	Leutkirch im Allgäu	C	2
Leutkirch Hinzang	Leutkirch im Allgäu	D	1
Leutkirch Hofs	Leutkirch im Allgäu	D	2
Leutkirch Holbeinstr.	Leutkirch im Allgäu	C	2
Leutkirch Hundhöfe	Kreis	D	4.4
Leutkirch Im Anger	Leutkirch im Allgäu	C	1
Leutkirch Im Anger/ Schubertstr.	Leutkirch im Allgäu	C	3
Leutkirch Isgazhofen, Udora	Land BW	D	4.5
Leutkirch Isnyer Straße	Leutkirch im Allgäu	C	1
Leutkirch Krählohweg/ Skt. Katharina	Leutkirch im Allgäu	C	1
Leutkirch Kreishaus	Leutkirch im Allgäu	C	1
Leutkirch Landwirtschaftsamt	Leutkirch im Allgäu	C	2
Leutkirch Lauben	Land BW	D	4.5
Leutkirch Liezenhofen, Kapelle	Kreis	D	4.4
Leutkirch Löwenzentrum	Leutkirch im Allgäu	B	4.1
Leutkirch Mailand, Kirche	Leutkirch im Allgäu	C	3
Leutkirch Martinshof, K7913	Kreis	D	4.4
Leutkirch Memminger Straße	Leutkirch im Allgäu	C	4.1
Leutkirch Merazhofen	Leutkirch im Allgäu	D	1
Leutkirch Nachtigallenweg	Leutkirch im Allgäu	C	4.1
Leutkirch Nadlerstr./St. Gallushilfe	Leutkirch im Allgäu	D	2
Leutkirch Nadlerstr./Stephanus	Leutkirch im Allgäu	D	2
Leutkirch Nibelweg	Leutkirch im Allgäu	C	4.3
Leutkirch Niederhofen	Leutkirch im Allgäu	C	2
Leutkirch Obere Vorstadtstraße	Leutkirch im Allgäu	C	0
Leutkirch Ottmannshofen Fleischer	Kreis	D	4.4
Leutkirch Ottmannshofen Ortsmitte	Leutkirch im Allgäu	D	1
Leutkirch Ottmannshofer Str.	Leutkirch im Allgäu	C	2
Leutkirch Reichenhofen	Land BW	B	
Leutkirch Reichenhofen Richostr.	Leutkirch im Allgäu	D	4.3
Leutkirch Riedlings	Land BW	D	4.5
Leutkirch Rimmeldingen	Land BW	D	4.5

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Leutkirch Rimpach	Leutkirch im Allgäu	D	3
Leutkirch Rinnebühl 1	Kreis	D	4.4
Leutkirch Salzstadel	Leutkirch im Allgäu	C	2
Leutkirch Säntisstraße	Leutkirch im Allgäu	C	1
Leutkirch Schlesische Straße	Leutkirch im Allgäu	C	4.1
Leutkirch Schloss Zeil Bstg 1	Leutkirch im Allgäu	D	2
Leutkirch Schmidsfelden	Kreis	D	4.4
Leutkirch Schulen/Ringweg	Leutkirch im Allgäu	C	1
Leutkirch Schulzentrum	Leutkirch im Allgäu	C	1
Leutkirch Spechtschmiede	Leutkirch im Allgäu	C	1
Leutkirch Spitalriedhöfe	Kreis	D	4.4
Leutkirch Spitalriedhöfe/Berghof	Kreis	D	4.4
Leutkirch Stadtweiher	Leutkirch im Allgäu	D	2
Leutkirch Steinbeisstr./myonic	Leutkirch im Allgäu	C	2
Leutkirch Sudetenstraße	Leutkirch im Allgäu	C	1
Leutkirch Tautenhofen	Leutkirch im Allgäu	C	2
Leutkirch Toberazhofen	Leutkirch im Allgäu	D	0
Leutkirch Übendorf	Leutkirch im Allgäu	D	1
Leutkirch Unterösch	Leutkirch im Allgäu	D	4.4
Leutkirch Unterzeil Herbrazhofer Str.	Kreis	D	4.4
Leutkirch Unterzeil Im Alten Dorf	Leutkirch im Allgäu	D	2
Leutkirch Unterzeil, Achbrücke	Land BW	C	
Leutkirch Unterzeil, Attenhof	Kreis	D	4.4
Leutkirch Urlaub Süd	Leutkirch im Allgäu	D	2
Leutkirch Urlaub, Hochlandhof	Leutkirch im Allgäu	C	2
Leutkirch Uttenhofen Bildstock	Kreis	D	4.4
Leutkirch Uttenhofen, Kapelle	Kreis	D	4.4
Leutkirch Vesterhof	Land BW	D	4.5
Leutkirch Waldfriedhof	Leutkirch im Allgäu	D	0
Leutkirch Weiherweg	Leutkirch im Allgäu	C	1
Leutkirch Weißenbauren	Leutkirch im Allgäu	D	4.2
Leutkirch Wielazhofen	Leutkirch im Allgäu	D	2
Leutkirch Winterstetten	Leutkirch im Allgäu	D	2
Leutkirch Winterstetten Jörger	Land BW	D	4.5
Leutkirch Wolferazhofen	Leutkirch im Allgäu	D	2

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Leutkirch Wuchzenhofen	Leutkirch im Allgäu	C	2
Leutkirch Wuchzenhofen, Remlinger	Leutkirch im Allgäu	D	3
Leutkirch Wuchzenhofen, Schule	Leutkirch im Allgäu	D	2
Leutkirch Wurzacher Straße	Leutkirch im Allgäu	B	2
Leutkirch Zeppelinstraße Süd	Leutkirch im Allgäu	C	2
Leutkirch Zeppelinstraße Nord	Leutkirch im Allgäu	C	2
Leutkirch Ziegelstadel	Land BW	D	4.5
Horgenzell Reichertmühle	Land BW	D	4.5
Ravensburg Abzw. Flappach	Ravensburg	D	2
Ravensburg Abzw. Hinzistobel	Ravensburg	B	0
Ravensburg Abzw. Hochstätt	Kreis	D	4.4
Ravensburg Abzw. Riesenhof	Land BW	C	
Ravensburg Adolf-Aich	Ravensburg	C	0
Ravensburg Alberskirch	Ravensburg	C	2
Ravensburg Alberskirch Eggartsk. Str.	Ravensburg	D	3
Ravensburg Albertshofen	Land BW	D	4.5
Ravensburg Am Mühlbach	Ravensburg	C	3
Ravensburg Am Sonnenbüchel	Ravensburg	C	2
Ravensburg Bahnhof	Ravensburg	A	0
Ravensburg Bavend., Haus Bayer	Land BW	D	4.5
Ravensburg Bavendorf Abzw. Schaufelhof	Kreis	D	4.2
Ravensburg Bavendorf Bremhag	Ravensburg	D	2
Ravensburg Bavendorf Ortsmitte	Ravensburg	B	1
Ravensburg Bavendorf, Oberweiler	Kreis	D	4.2
Ravensburg Bernhofen	Kreis	D	4.4
Ravensburg Bildungszentrum St.Konrad	Ravensburg	C	2
Ravensburg Blaues Haus	Ravensburg	C	3
Ravensburg Bottenreute	Kreis	D	4.4
Ravensburg Brunnenhäusle	Ravensburg	C	3
Ravensburg BSZ St.Martinus-Str.	Ravensburg	C	2
Ravensburg Dreiländerring	Ravensburg	C	2
Ravensburg Dürnast	Ravensburg	C	2
Ravensburg Dürnast Landvogtei	Ravensburg	D	2
Ravensburg Ebertstraße	Ravensburg	B	2
Ravensburg Eichamt	Ravensburg	C	3

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Ravensburg Erbenweiler	Land BW		
Ravensburg Frauentor	Ravensburg	A	0
Ravensburg Friedhof	Ravensburg	C	1
Ravensburg Gänsbühl	Ravensburg	B	0
Ravensburg Geratsberg	Land BW	D	4.5
Ravensburg Geratsberg K7975	Kreis	D	4.4
Ravensburg Gewerbegebiet Erlen	Land BW	C	
Ravensburg Gewerbegebiet Karrer	Kreis	D	4.4
Ravensburg Gewerbegebiet Mariatal	Ravensburg	D	3
Ravensburg Goetheplatz	Ravensburg	B	2
Ravensburg Gornhofen	Ravensburg	C	3
Ravensburg Gymnasien	Ravensburg	B	0
Ravensburg Hagenbach	Kreis	C	3
Ravensburg Hallenbad	Ravensburg	D	2
Ravensburg Hegaustraße	Ravensburg	C	2
Ravensburg Heilig-Geist-Spital	Ravensburg	B	2
Ravensburg Henri-Dunant-Straße	Ravensburg	B	0
Ravensburg Hinzistobel 2, Haus Senn	Land BW	D	4.5
Ravensburg Hirschgraben	Ravensburg	B	1
Ravensburg Hochbergstraße	Ravensburg	B	0
Ravensburg Hofgut	Ravensburg	C	2
Ravensburg Huberesch	Ravensburg	B	0
Ravensburg Hübscher	Land BW	D	4.5
Ravensburg Hüttenberg	Ravensburg	B	2
Ravensburg Jugendtr. Hochberg	Ravensburg	B	3
Ravensburg Karl-Erb-Ring	Ravensburg	B	0
Ravensburg Karlstraße	Ravensburg	B	2
Ravensburg Knollengraben	Land BW	D	4.5
Ravensburg Königin-Katharina-Straße	Ravensburg	B	2
Ravensburg Konzerthaus	Ravensburg	A	0
Ravensburg Lortzingstraße	Ravensburg	C	3
Ravensburg Marienplatz	Ravensburg	A	2
Ravensburg Meersburger Brücke Bstg 1	Ravensburg	B	1
Ravensburg Meersburger Straße	Ravensburg	B	0
Ravensburg Mocken	Land BW	D	4.5

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Ravensburg Mühlbruck	Ravensburg	B	1
Ravensburg Nessenbach	Land BW	D	4.5
Ravensburg Neuhagenbach	Kreis	D	4.4
Ravensburg Obereschach Gornhofener Str	Ravensburg	C	2
Ravensburg Obereschach Herrengut	Ravensburg	C	2
Ravensburg Obereschach, Ort	Ravensburg	C	1
Ravensburg Oberhofen	Ravensburg	B	1
Ravensburg Oberzell Bachbrücke	Ravensburg	B	0
Ravensburg Oberzell Sportplatz	Ravensburg	C	3
Ravensburg Oberzell, Franz-Schubert-St	Ravensburg	C	3
Ravensburg Oberzell, Schule	Ravensburg	C	1
Ravensburg Okatreute	Kreis	C	4.4
Ravensburg Polizeipräsidium Bstg 1	Ravensburg	B	1
Ravensburg Raiffeisenstraße	Ravensburg	C	3
Ravensburg Rümelinplatz	Ravensburg	B	2
Ravensburg Rümelinstraße	Ravensburg	B	2
Ravensburg Schlegel	Land BW	D	4.5
Ravensburg Schlierer Straße	Ravensburg	C	3
Ravensburg Schmalegg Ortsmitte	Ravensburg	B	1
Ravensburg Schmalegg, Schmiede	Ravensburg	C	3
Ravensburg Schmalegg, Schmiede	Ravensburg	C	3
Ravensburg Schornreute	Ravensburg	C	0
Ravensburg Schussenstraße	Ravensburg	B	0
Ravensburg Seniorenzentrum Weststadt	Ravensburg	C	2
Ravensburg Sickenried	Ravensburg	B	2
Ravensburg St. Elisabeth-Klinikum Pforte	Kreis	C	
Ravensburg St. Elisabethen-Klinikum	Ravensburg	B	2
Ravensburg Taldorf	Ravensburg	D	3
Ravensburg Torkenweiler	Ravensburg	B	0
Ravensburg Trutzenweiler	Kreis	D	4.4
Ravensburg Ulmer Str.	Ravensburg	B	2
Ravensburg Untereschach	Ravensburg	B	0
Ravensburg Unterwaldhausen	Land BW	D	4.5
Ravensburg Waldorfschule	Ravensburg	B	2
Ravensburg Weinberg	Ravensburg	B	0

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Ravensburg Weingartshof	Ravensburg	B	2
Ravensburg Weißenau, Bahnhof	Ravensburg	C	2
Ravensburg Weißenau, Gebizostraße	Ravensburg	B	0
Ravensburg Weißenau, P+R Platz	Ravensburg	B	1
Ravensburg Weißenau, Torplatz - ZFP	Ravensburg	A	0
Ravensburg Weißenauer Straße	Ravensburg	B	2
Ravensburg Wernsreute	Ravensburg	D	2
Ravensburg Westfriedhof	Ravensburg	C	2
Ravensburg Wilhelm-Hauff-Straße	Ravensburg	C	2
Ravensburg-Eggartskirch	Kreis	D	4.4
Riedhausen (Württ) Adler	Riedhausen	C	
Riedhausen (Württ) Lourdeskapelle	Riedhausen	C	
Riedhausen Schule	Riedhausen	C	
Schlier Abzw. Mühlenreute	Land BW	D	4.5
Schlier Anwesen Hillebrand	Land BW	D	4.5
Schlier Erbisreute	Schlier	D	3
Schlier Fenken	Schlier	C	3
Schlier Fohren	Land BW	D	4.5
Schlier Hintermoos	Land BW	C	0
Schlier Oberankenreute	Land BW	C	
Schlier Ort	Schlier	B	0
Schlier Steinrausen	Kreis	D	4.4
Schlier U-ankenr., Alte Raiba	Schlier	C	3
Schlier U-ankenr., Linsenberg	Schlier	C	0
Schlier Unterankenreute Linzgauweg	Schlier	C	0
Schlier Unterankenreute Wolfegger Str.	Schlier	D	3
Schlier Wetzisreute Ort	Schlier	C	3
Schlier Wetzisreute Turnhalle	Schlier	D	3
Guggenhausen (Kr RV) Wendenreute	Kreis	D	4.4
Oberwaldhausen, Abzw. Bauhof	Unterwaldhausen	D	
Unterwaldhausen	Unterwaldhausen	D	
Unterwaldhausen Oberwaldhausen	Unterwaldhausen	D	
Unterwaldhausen Rathaus	Unterwaldhausen	C	
Vogt Abzw. Reich	Land BW	D	4.5
Vogt Heißen	Land BW	C	

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Vogt Höferwiesen	Land BW	C	
Vogt Holzmühle	Land BW	D	4.5
Vogt Küchel	Land BW	D	4.5
Vogt Moser	Vogt	D	
Vogt Mosisgreut	Land BW	D	4.5
Vogt Ravensburger Straße	Vogt	B	
Vogt Reckendürren	Land BW	D	4.5
Vogt Schützenweg	Vogt	B	
Vogt Stocken	Vogt	D	
Vogt Unterhalden	Land BW	D	4.5
Vogt Windbühl/Hag	Land BW	D	4.5
Vogt Ziegelei	Land BW	D	4.5
Waldburg Abzw. Ausseredensbach	Kreis	D	4.4
Waldburg Abzw. Greut	Land BW	D	4.5
Waldburg Ausseredensbach	Waldburg	D	4.1
Waldburg Blauensee	Land BW	D	4.5
Waldburg Edensbach	Waldburg	D	4.1
Waldburg Feld	Land BW	D	4.5
Waldburg Forstenhausen	Waldburg	D	4.4
Waldburg Frankenberg	Kreis	D	4.4
Waldburg Greut	Waldburg	D	3
Waldburg Hannover	Waldburg	D	4.1
Waldburg Neuwaldburg	Kreis	D	4.4
Waldburg Schafmeier	Land BW	D	4.5
Waldburg Schlierer Straße	Waldburg	C	3
Waldburg Schule	Waldburg	C	0
Waldburg Sieberatsreute	Waldburg	D	4.1
Waldburg Waldburg	Waldburg	B	0
Niederwangen, Wendeplatz	Wangen im Allgäu	D	4.1
Wangen Allewinden	Wangen im Allgäu	D	4.4
Wangen Alpenstraße	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Am Waltersbühl	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Bahnhofstr/Tiefgarage	Wangen im Allgäu	B	1
Wangen Baumannstraße	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Boelckestraße	Wangen im Allgäu	C	4.4

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Wangen Bregenzer Str. / Am Klösterle	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Burgeliz	Wangen im Allgäu	D	4.4
Wangen Busbahnhof	Wangen im Allgäu	A	4.5
Wangen Dabetsweiler	Wangen im Allgäu	D	4.4
Wangen Deuchelried Untere Dorfstr. GS	Wangen im Allgäu	B	0
Wangen Engelitz	Kreis	D	4.4
Wangen Englisweiler	Kreis	D	4.2
Wangen Epplings	Wangen im Allgäu	C	3
Wangen Fachklinik	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Feld	Land BW	C	
Wangen Frauentor	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Friedhof	Wangen im Allgäu	D	4.4
Wangen Gaisbühl	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Gewerbegebiet Atzenberg	Wangen im Allgäu	D	4.4
Wangen Grüntenweg / Feldbergweg	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Grüntenweg / Hädrichweg	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Gustav-Freytag-Straße	Wangen im Allgäu	D	4.4
Wangen Hagmühle	Kreis	D	4.2
Wangen Haslach	Wangen im Allgäu	C	0
Wangen Hatzenweiler	Land BW	C	
Wangen Hauffweg	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Herfatz B32	Land BW	C	
Wangen Herfatz, Hirsch	Wangen im Allgäu	D	4.4
Wangen Hiltensweiler	Land BW	D	4.5
Wangen Immelmannstr./Tiefgarage	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Isnyer Str. / Waldhofplatz	Wangen im Allgäu	B	0
Wangen Isnyer Straße/Sigmanns	Wangen im Allgäu	C	3
Wangen Johannes-Jung-Str.	Wangen im Allgäu	B	4.4
Wangen Käferhofen/Ahegg	Land BW	D	4.5
Wangen Karl-Speidel-Straße	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Karpfenbachweg	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Karsee Rathaus	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Karsee, Schule	Wangen im Allgäu	D	4.4
Wangen Kernaten	Kreis	D	4.4
Wangen Kindergarten	Wangen im Allgäu	D	4.4

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Wangen Kocherbauer	Land BW	D	4.5
Wangen Kolpingstraße	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Kreuzplatz	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Kühler Brunnen	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Langhalden	Kreis	D	4.4
Wangen Leupolz Ort	Wangen im Allgäu	C	3
Wangen Leupolzbauhof	Land BW	D	4.5
Wangen Leutkircher Straße	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Lindauer Str./ Wohnp. v.Maril	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen LindauerStr./Waldorfsch.	Wangen im Allgäu	B	1
Wangen Lindauerstraße / Landratsamt	Wangen im Allgäu	B	0
Wangen Lottenmühle	Land BW	D	4.5
Wangen Maria-Cath.-Reich-Straße	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Mauthausweg	Wangen im Allgäu	D	4.4
Wangen Mindbuch	Kreis	D	4.2
Wangen Mittenweiler	Land BW	D	4.5
Wangen Mörikeweg	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Müllern	Land BW	D	4.5
Wangen Neurav. Abzw. Kellerbühlstr.	Wangen im Allgäu	C	3
Wangen Neuravensburg Böckelerstadel	Wangen im Allgäu	C	3
Wangen Neuravensburg, Reute	Land BW	D	4.5
Wangen Niederwangen	Wangen im Allgäu	C	1
Wangen Niederwangen Gewerbegebiet	Land BW	C	
Wangen Niederwangen Wendepalte	Wangen im Allgäu	D	4.1
Wangen Oberhof	Kreis	D	4.2
Wangen Oflings	Wangen im Allgäu	D	4.4
Wangen OSK Haupteingang	Wangen im Allgäu	C	4.1
Wangen Pfügelberg, Löwen	Land BW	D	4.5
Wangen Praßberger	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Praßbergerstraße	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Praßbergerschule	Wangen im Allgäu	D	4.4
Wangen Primisweiler Grundschule	Wangen im Allgäu	D	4.4
Wangen Primisweiler Rathaus	Wangen im Allgäu	B	0
Wangen Primisweiler Siedlung	Wangen im Allgäu	C	3
Wangen R.-Steinerstr./ Waldorfschule	Wangen im Allgäu	C	4.4

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Wangen Rembrechts	Wangen im Allgäu	D	4.4
Wangen Rindalphornweg	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Roggenzell	Wangen im Allgäu	C	3
Wangen Roggenzell Faustin-Mennel-Str.	Wangen im Allgäu	D	4.4
Wangen Ruzenweiler	Kreis	D	4.2
Wangen Saumarkt	Wangen im Allgäu	C	4.1
Wangen Schauwies	Kreis	D	4.4
Wangen Scherrichmühl./ Schulen Bstg 1	Wangen im Allgäu	C	3
Wangen Schmiedstraße	?	C	4.1
Wangen Schomburg 1	Kreis	D	4.4
Wangen Schomburg 2	Kreis	D	4.4
Wangen Schönhalde	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Schwarzenbach	Wangen im Allgäu	B	3
Wangen Schweinberg	Land BW	D	4.5
Wangen Siebenbürgenstraße	Wangen im Allgäu	D	4.4
Wangen Siemensstraße	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Sommers	Land BW	D	4.5
Wangen Spinnereistraße	Wangen im Allgäu	D	4.4
Wangen St. Vinzenz	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen St. Vinzenz / Garagen	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Steinberg Bstg 1	Wangen im Allgäu	D	4.4
Wangen Südring / Am Gehrenberg	Wangen im Allgäu	D	4.4
Wangen Südring / Auwiesenweg	?	C	0
Wangen Südring / Bregenzerstr.	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Uhlandweg	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Ungerhaus	Land BW	D	4.5
Wangen Unteregg	Land BW	D	4.5
Wangen Unterholz	Land BW	D	4.5
Wangen Weiler	Land BW	D	4.5
Wangen Westallgäuklinikum	Wangen im Allgäu	B	0
Wangen Wittwais, B32	Wangen im Allgäu	B	0
Wangen Wittwaisstraße	Wangen im Allgäu	C	4.4
Wangen Wohnmobilstellplatz	Wangen im Allgäu	C	4.4
Baienfurt Haselhaus	Weingarten	D	2
Ravensburg Berufsschulzentrum	Stadt Ravensburg	B	4.5

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Weingarten (Württ) Ettishofer Straße	Weingarten	C	2
Weingarten / Berg Bahnhof	Weingarten	C	1
Weingarten Adolf-Gröber-Haus	Weingarten	C	1
Weingarten Alemannenstraße	Weingarten	C	1
Weingarten Bahnhofstraße	Weingarten	B	0
Weingarten Blumenau	Weingarten	C	1
Weingarten Charlottenplatz	Weingarten	A	3
Weingarten Corbellinstraße	Weingarten	C	1
Weingarten Doggenriedstraße	Weingarten	C	0
Weingarten Dörfle	Weingarten	C	2
Weingarten Evang. Stadtkirche	Weingarten	C	4.2
Weingarten Friedrich-Seifritz-Str.	Weingarten	D	2
Weingarten Gertrud-Luckner-Str	Weingarten	D	4.2
Weingarten Geschwister-Scholl-Str.	Weingarten	C	1
Weingarten Gewerbegebiet	Land BW	D	4.5
Weingarten Greisingstraße	Weingarten	C	1
Weingarten Haasstraße	Weingarten	B	0
Weingarten Heinrich-Hertz-Str.	Weingarten	D	2
Weingarten Hl.-Geist-Kirche	Weingarten	B	0
Weingarten Hoyerstraße	Weingarten	C	1
Weingarten Josef-Bayer-Str.	Weingarten	D	2
Weingarten Konrad-Huber-Straße	Weingarten	C	2
Weingarten Köpfinger Straße	Weingarten	C	0
Weingarten Krankenhaus 14 Nothelfer	Weingarten	B	3
Weingarten Lerchenfeld	Weingarten	B	0
Weingarten Linse	Weingarten	B	3
Weingarten Longinusbrunnen	Weingarten	B	0
Weingarten Löwenplatz	Weingarten	C	0
Weingarten Marienfriedhof	Weingarten	C	1
Weingarten Marienkirche	Weingarten	C	1
Weingarten Post	Weingarten	B	0
Weingarten Richard-Mayer-Str	Weingarten	C	0
Weingarten Schulzentrum	Weingarten	B	0
Weingarten St.-Konrad-Straße	Weingarten	C	1
Weingarten TeleData-Stadion	Kreis	D	3

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Weingarten Thumbstraße	Weingarten	C	1
Weingarten Trauben	Weingarten	C	1
Weingarten Weiherweg	Weingarten	B	0
Weingarten Welte	Weingarten	D	2
Weingarten Welte Nord/ Bechters	Weingarten	C	2
Weingarten Wildeneggstraße	Weingarten	C	0
Wilhelmsdorf Bildungszentrum	Wilhelmsdorf	C	
Wilhelmsdorf Esenhausen Raiffeisenweg	Wilhelmsdorf	C	
Wilhelmsdorf Esenhausen Rathaus	Wilhelmsdorf	C	
Wilhelmsdorf Friedenstr.	Wilhelmsdorf	C	
Wilhelmsdorf Hasenhaus Stephan	Kreis	D	4.4
Wilhelmsdorf Hasenhaus, Pferdt	Kreis	D	4.4
Wilhelmsdorf Höhreute	Wilhelmsdorf	D	
Wilhelmsdorf kath. Kirche	Wilhelmsdorf	C	
Wilhelmsdorf Pfrungen	Wilhelmsdorf	C	
Wilhelmsdorf Pfrungen Abzw. Feriendorf	Wilhelmsdorf	D	
Wilhelmsdorf Pfrungen, Schule	Wilhelmsdorf	D	
Wilhelmsdorf Saalplatz	Wilhelmsdorf	A	
Wilhelmsdorf Tafern	Land BW	D	4.5
Wilhelmsdorf Ziegelhütte	Wilhelmsdorf	D	
Wilhelmsdorf Zußdorf	Wilhelmsdorf	B	
Wilhelmsdorf Zußdorf, Kinderheim	Land BW	C	
Wilhelmsdorf Zußdorfer Straße	Wilhelmsdorf	C	
Vogt Abzw. Grund im Wald	Land BW	D	4.5
Vogt Grund	Land BW	D	4.5
Wolfegg Abzw. Bahnhof	Land BW	C	
Wolfegg Alttann Waldseer Straße	Wolfegg	C	0
Wolfegg Bauernhaus-Museum	Land BW	C	
Wolfegg Berg, Abzw. L317	Land BW	D	4.5
Wolfegg Gaishaus	Land BW	D	4.5
Wolfegg Hofgarten	Wolfegg	B	0
Wolfegg Molpertshaus	Wolfegg	D	1
Wolfegg Oppenreute Abzw. L315	Land BW	D	4.5
Wolfegg Poppenhaus	Land BW	D	4.5
Wolfegg Ravensburger Str.	Wolfegg	C	4.3

Name Haltestelle	Baulastträger	Kategorie	Priorisierung
Wolfegg Roßberg L316	Land BW	D	4.5
Wolfegg Rötenbach Wolfeg. Str.	Wolfegg	C	0
Wolfegg Schule	Wolfegg	C	2
Wolfegg Stadels	Land BW	D	4.5
Wolfegg Wassers	Wolfegg	C	4.1
Wolfegg Zürnen Abzw. L315	Land BW	D	4.5
Wolpertswende Abzw. Hatzenturm	Kreis	D	4.4
Wolpertswende Badwirtschaft	Wolpertswende	D	4.4
Wolpertswende Bauhof	Wolpertswende	D	4.4
Wolpertswende Bruggen	Wolpertswende	D	4.4
Wolpertswende Mochenwangen Adler	Wolpertswende	C	2
Wolpertswende Mochenwangen Alte Kirche	Wolpertswende	B	2
Wolpertswende Mochenwangen Jäger	Wolpertswende	C	1
Wolpertswende Mochenwangen Krummensbach	Wolpertswende	D	4.4
Wolpertswende Mochenwangen Schule	Wolpertswende	D	3
Wolpertswende Niedersweiler 1	Kreis	D	4.4
Wolpertswende Rathaus	Wolpertswende	B	3
Wolpertswende Steinhausener Weg	Kreis	D	4.4
Wolpertswende Stroppel	Kreis	D	4.4
Wolpertswende Vorsee Abzw. B32	Land BW	D	4.5
Wolpertswende Vorsee Ort	Wolpertswende	D	4.4

Tabelle 8: Haltestellen im Landkreis Ravensburg mit Kategorisierung und Priorisierung

8.2 Linienliste mit Zuordnung zu Linienkategorie und Linienbündel

Linie	Linienweg	Linien- kategorie	Genehmi- gungsdauer	Zuordnung Bündelung
41	Deggenhausertal - Wilhelmsdorf	6	30.09.2029	keine Bündelung durch Landkreis RV
46	Wilhelmsdorf - Überlingen	6	30.09.2029	keine Bündelung durch Landkreis RV
216	Biberach - Ummendorf - Eberhardzell - Bad Wurzach	3	31.05.2025	keine Bündelung durch Landkreis RV
700	Ravensburg - Markdorf - Meersburg - Konstanz	1	31.05.2024	keine Bündelung durch Landkreis RV
7381	Überlingen - Salem - Deggenhausertal - Horgenzell	5	30.09.2029 (42/7538) / 02.12.2029 (7381)	keine Bündelung durch Landkreis RV
7537	Ravensburg - Oberteuringen - Markdorf - Stetten - Meersburg	6	30.06.2025	keine Bündelung durch Landkreis RV
7547	Friedrichshafen - Tettngang - Wangen	3	31.05.2031	keine Bündelung durch Landkreis RV
7567	Bad Saulgau - Ostrach - Pfullendorf	5	31.12.2026	keine Bündelung durch Landkreis RV
R45	Ravensburg - Meckenbeuren Liebenau – Tettngang - Friedrichs- hafen	2	31.05.2031	keine Bündelung durch Landkreis RV
272	Riedlingen - Bad Buchau - Bad Schussenried - Aulendorf	5	31.05.2026	keine Bündelung durch Landkreis RV
470	Bad Saulgau - Bad Saulgau Hochberg	6	31.08.2027	keine Bündelung durch Landkreis RV
66	Kempton - Leutkirch	3	31.07.2027	keine Bündelung durch Landkreis RV
50	Isny - Kempton	3	30.06.2026	keine Bündelung durch Landkreis RV
15	Wangen - Hergatz Maria-Thann - Hergatz Wohmbrechts - Her- gatz	6	10.12.2033	keine Bündelung durch Landkreis RV
731	Isny - Röthenbach - Weiler im Allgäu	3 (in Kombi- nation 733)	30.09.2023	keine Bündelung durch Landkreis RV
732	Isny - Lindenberg	6	30.09.2023	keine Bündelung durch Landkreis RV
733	Isny - Maierhöfen - Röthenbach - Oberstaufer	3 (in Kombi- nation 731)	30.09.2023	keine Bündelung durch Landkreis RV
222	Tettngang - Tettngang Obereisenbach - Bodnegg	6	30.09.2029	keine Bündelung durch Landkreis RV
227	Tettngang - Meckenbeuren Liebenau - Meckenbeuren - Kau - Tettngang	6	30.09.2029	keine Bündelung durch Landkreis RV

Linie	Linienweg	Linien- kategorie	Genehmi- gungsdauer	Zuordnung Bündelung
7535	Ravensburg - Schlier - Waldburg - Vogt	1	31.05.2027	Mitte_1
21	Ravensburg - Grünkraut - Bodnegg	1	31.12.2026	Mitte_1
7535	Vogt - Wangen	4	31.05.2027	Mitte_1
7544	Kißlegg - Wangen Leupolz - Wangen Allewinden	6	31.05.2027	Mitte_1
101	Bodnegg - Vogt - Schlier Oberankenreute - Schlier - Bodnegg	6	31.05.2027	Mitte_2
102	Bodnegg - Wolfegg - Vogt - Waldburg - Bodnegg	6	31.05.2027	Mitte_2
103	Bodnegg - Bodnegg Wollmarshofen - Tettngang Prestenberg - Bodnegg	6	31.05.2027	Mitte_2
104	Bodnegg - Tettngang Tannau - Neukirch - Wangen Haslach - Amtzell - Bodnegg	6	31.05.2027	Mitte_2
105.1	Bodnegg - Hergensweiler - Wangen Neuravensburg - Bodnegg	6	31.05.2027	Mitte_2
105.2	Wangen - Wangen Niederwangen - Wangen Primisweiler - Bodnegg	6	31.05.2027	Mitte_2
7534	Ravensburg - Weingarten - Schlier Hintermoos	3	31.07.2026	Mitte_3
7534	Schlier Hintermoos - Wolfegg - Bad Wurzach	5	31.07.2026	Mitte_3
7543	Kißlegg - Wolfegg	6	31.05.2027	Mitte_3
neu	Ravensburg - Weingarten - Wolfegg - Kißlegg	5	31.07.2026	Mitte_3
32	Wolfegg Roßberg - Bergatreute - Bad Waldsee	5	30.09.2026	Mitte_3
31	Ravensburg - Bergatreute - Alttann - Wolfegg (- Vogt Grund)	2	31.05.2027	Mitte_3
7569	Leutkirch - Aichstetten - Aitrach Mooshausen	5	14.12.2024	Nordost_1
7554.2	Bad Wurzach Haidgau - Bad Wurzach	6	31.05.2027	Nordost_1
R80	Bad Waldsee - Bad Wurzach	2	31.05.2027	Nordost_1
R90	Bad Wurzach - Leutkirch	2	31.05.2027	Nordost_1
60	Bad Wurzach - Bad Wurzach Hauerz - Rot Ellwangen	5	20.09.2025	Nordost_1
110	Bad Wurzach - Bad Wurzach Seibranz	5	20.09.2025	Nordost_1
134	Leutkirch - Bad Wurzach Seibranz - Bad Wurzach Hauerz	5	26.04.2025	Nordost_1
S30	Ravensburg - Bad Waldsee	5	31.05.2027	Nordost_1
7552	Bad Wurzach - Aitrach - Aichstetten	6	11.08.2027	Nordost_1 Zusatz
111	Bad Wurzach Arnach - Bad Wurzach Seibranz	6	11.08.2027	Nordost_1 Zusatz
7571	Leutkirch - Leutkirch Gebrazhofen - Leutkirch Herlazhofen - Leutkirch	6	31.05.2031	Nordost_1 Zusatz
7549	Bad Wurzach - Bad Wurzach Arnach - Kißlegg - Kißlegg Waltershofen	4	31.03.2024	Nordost_2
7550	Leutkirch - Kißlegg - Wangen (Allgäu)	4	31.05.2031	Nordost_2
34	Bad Waldsee Ehrensberg - Bad Waldsee Mennisweiler - Bad Waldsee	5	31.08.2028	Nordost_3

Linie	Linienweg	Linien- kategorie	Genehmi- gungsdauer	Zuordnung Bündelung
30/1	Bad Waldsee - Bad Waldsee Gaisbeuren - Bad Waldsee Enzisreute	6	31.05.2027	Nordost_3
R30	Ravensburg - Bad Waldsee	2	31.05.2027	Nordost_3
7554	(Altshausen - Aulendorf Blönried -) Aulendorf - Bad Waldsee	4	31.05.2027	Nordost_3
7554.1	Aulendorf - Aulendorf Tannhausen	6	31.05.2027	Nordost_3
7573.1	Aulendorf - Aulendorf Zollenreute	6	31.12.2026	Nordost_3
33/8	Bad Waldsee - Bad Waldsee Michelwinnaden - Bad Waldsee	6	30.09.2033	Nordost_3_Zusatz
7573.1	Aulendorf Blönried - Fronreute/Wolpertswende - Baintdt	6	31.12.2026	Nordwest_1
R65	Ravensburg - Fronreute Blitzenreute - Altshausen	2	31.12.2026	Nordwest_1
R65	Altshausen - Bad Saulgau	3	31.12.2026	Nordwest_1
20	Ravensburg - Wolpertswende Mochenwangen - Wolpertswende	3	31.12.2026	Nordwest_1
12	Berg Baien - Berg Straß - Berg Kleintobel - Berg	6	31.12.2026	Nordwest_2
61	Ravensburg - Berg Vorberg	4	31.12.2026	Nordwest_2
R60	Ravensburg - Berg - Fronreute - Fleischwangen	2	31.12.2026	Nordwest_2
7567	Aulendorf - Altshausen	5	31.12.2026	Nordwest_3
7570	Aulendorf - Altshausen - Bad Saulgau - Herbertingen	6	31.12.2026	Nordwest_3
7567.1	Altshausen - Eichstegen - Riedhausen	6	31.12.2026	Nordwest_3
7570.1	Aulendorf Blönried - Bad Saulgau	6	31.12.2026	Nordwest_3
290	Altshausen - Bad Saulgau	5	30.09.2028	Nordwest_3
R40	Ravensburg - Wangen	2	13.12.2025	Ost_1
R41	Wangen - Isny	2	13.12.2025	Ost_1
S40	Ravensburg - Wangen	5	13.12.2025	Ost_1
S41	Wangen - Isny	5	13.12.2025	Ost_1
80/81	Isny - Isny Beuren - Argenbühl Christazhofen - Isny	5	02.05.2026	Ost_1_Zusatz
90	Wangen - Argenbühl Ratzenried - Argenbühl Christazhofen	4	31.05.2026	Ost_2
19	Lindau Oberreitnau - Wangen Neuravensburg - Wangen	3	30.06.2026	Ost_2
192	Lindau - Wangen	6	30.06.2026	Ost_2
7551	Leutkirch - Isny Eisenbach	6	31.05.2031	Ost_3
7551	Leutkirch - Leutkirch Friesenhofen - Isny	2	31.05.2031	Ost_3
7572	Argenbühl Eglofs - Argenbühl Ratzenried - Leutkirch	6	31.03.2025	Ost_3
S95	Leutkirch - Isny	5	31.05.2031	Ost_3
135	Leutkirch - Leutkirch Ausnang - Leutkirch Wuchzenhofen - Leutkirch	6	26.04.2025	Ost_3

Linie	Linienweg	Linien- kategorie	Genehmi- gungsdauer	Zuordnung Bündelung
7539	Ravensburg - Horgenzell - Horgenzell Danketsweiler - Wilhelmsdorf	5	30.09.2029	West_1
7537.1	Ravensburg Bavendorf - Horgenzell - Ravensburg	6	30.06.2025	West_1
R70	Ravensburg - Horgenzell - Wilhelmsdorf	1	30.09.2029	West_1
R70	Wilhelmsdorf - Illmensee - Pfullendorf	3	30.09.2029	West_1
40	Wilhelmsdorf - Ostrach	4	31.03.2026	West_2
44	Wilhelmsdorf - Wilhelmsdorf Pfrungen - Wilhelmsdorf Zußdorf - Wilhelmsdorf	6	31.03.2026	West_2
240	Wilhelmsdorf - Fleischwangen - Altshausen	5	30.09.2028	West_2

Tabelle 9: Zuordnung der bestehenden Linien im Landkreis Ravensburg in Linienbündel