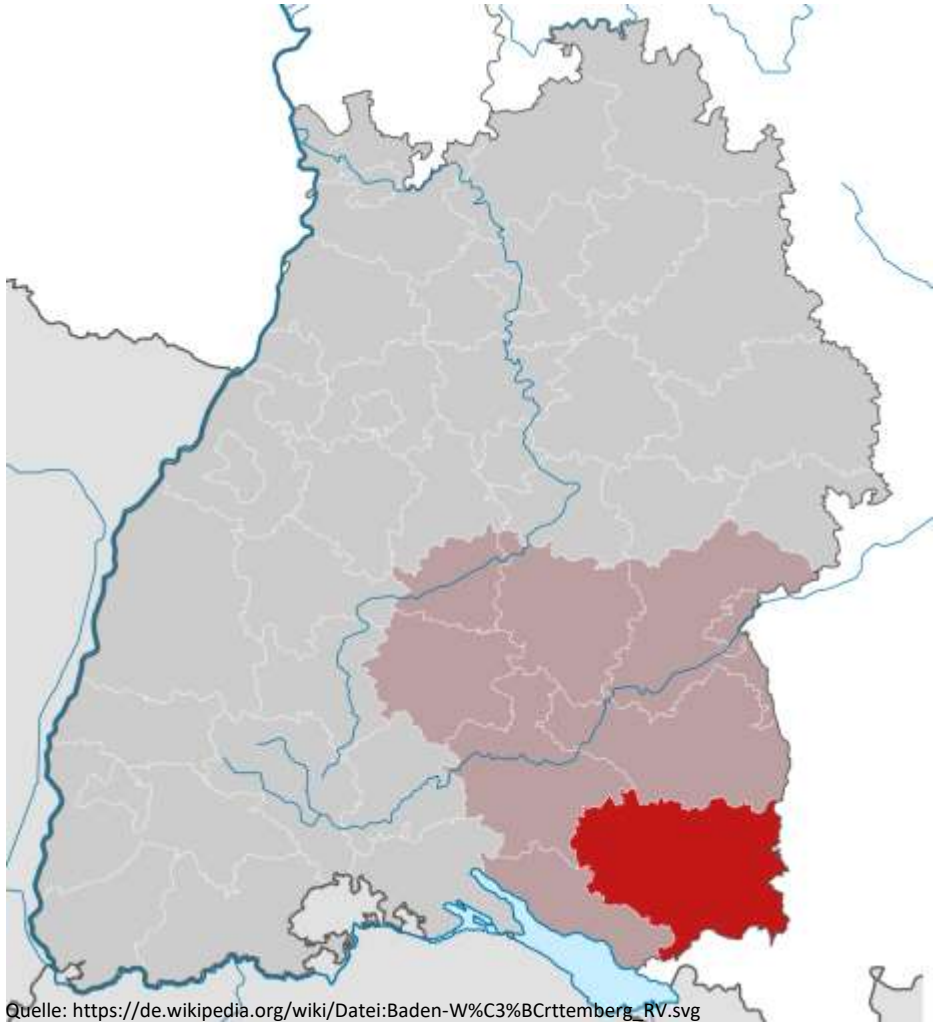
Regiobuslinien
im Landkreis Ravensburg

LANDKREIS RAVENSBURG

Der Landkreis Ravensburg



Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Baden-W%C3%BCrttemberg_RV.svg

- Zweitgrößter Landkreis in Baden-Württemberg

Fläche:	1.632,08 km²
Einwohner:	286.000
Einwohnerdichte:	175 Einwohner je km²

- Sehr unterschiedliche Regionen:
  - ⇨ Dicht besiedeltes Schussental (Ravensburg/Weingarten)
  - ⇨ Großflächige Gemeinden/Städte mit geringer Einwohnerdichte (Bad Wurzach, Leutkirch) im Allgäu und im westlichen Landkreis

- Ländlich geprägte Region in Oberschwaben im Übergang zum Allgäu mit ca. 2.500 Wohnplätzen

- Städte:

Ravensburg	50.700 Einwohner
Wangen i. A.	26.900 Einwohner
Weingarten	25.200 Einwohner

ÖPNV im Landkreis Ravensburg

Bisher:

- Ausschließlich eigenwirtschaftlich Busverkehre (außer Stadtverkehre)

- Große Angebotsunterschiede Mo - Fr und Wochenende

Deshalb Entwicklung ÖPNV-Konzept mit Zielstellung einer Ausbaustrategie des ÖPNV-Angebotes:

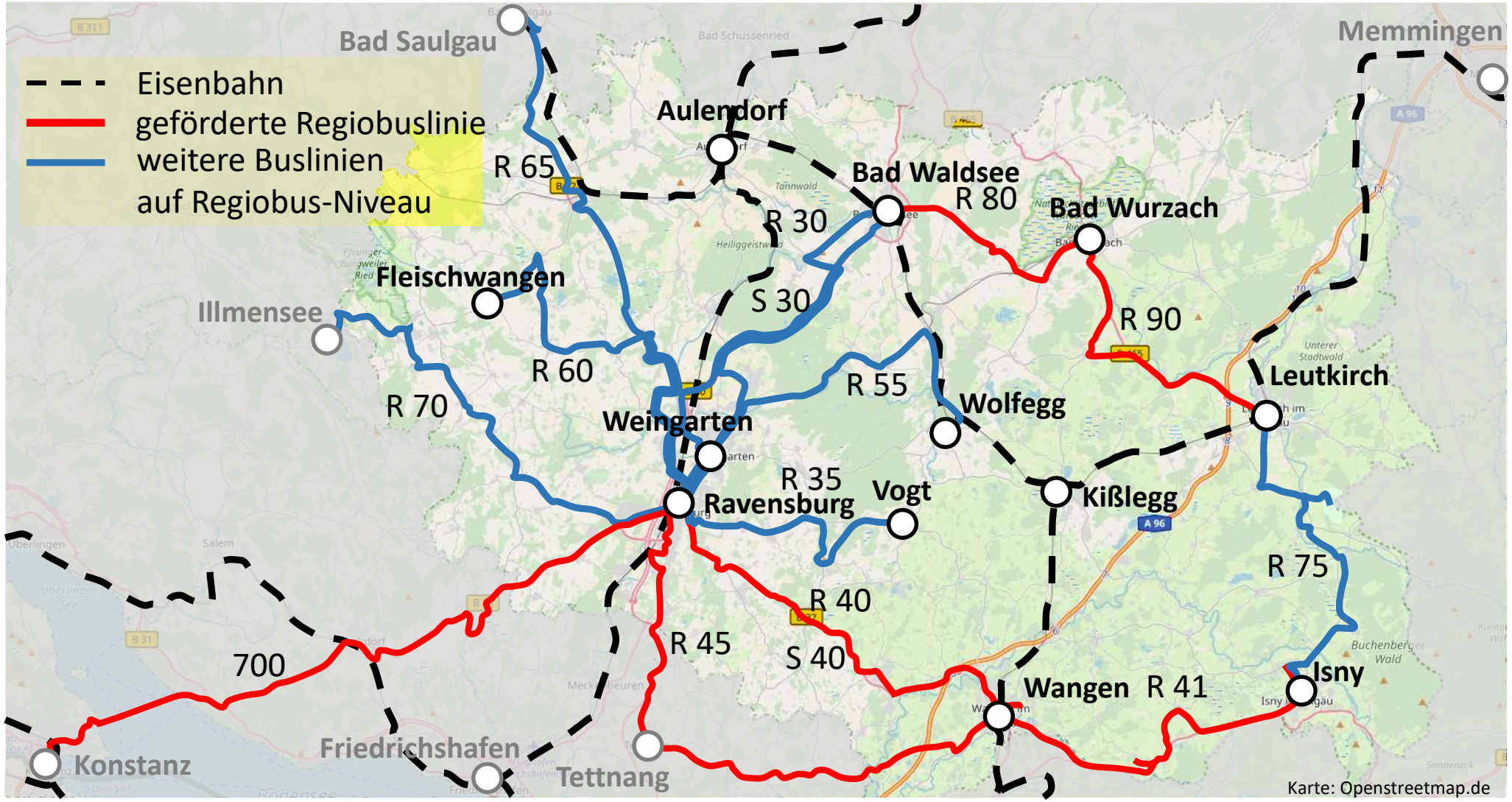
- Günstiges Umfeld durch Elektrifizierung (inkl. erheblicher Angebotsausweitung) der beiden wichtigsten Eisenbahnstrecken im Kreis (Südbahn Ulm – Friedrichshafen und München – Memmingen – Lindau)

- Konzentration auf Bildung starker Achsen (Schiene und Bus) als Rückgrat des ÖPNV (Linien der Kategorie 1+ und 1)

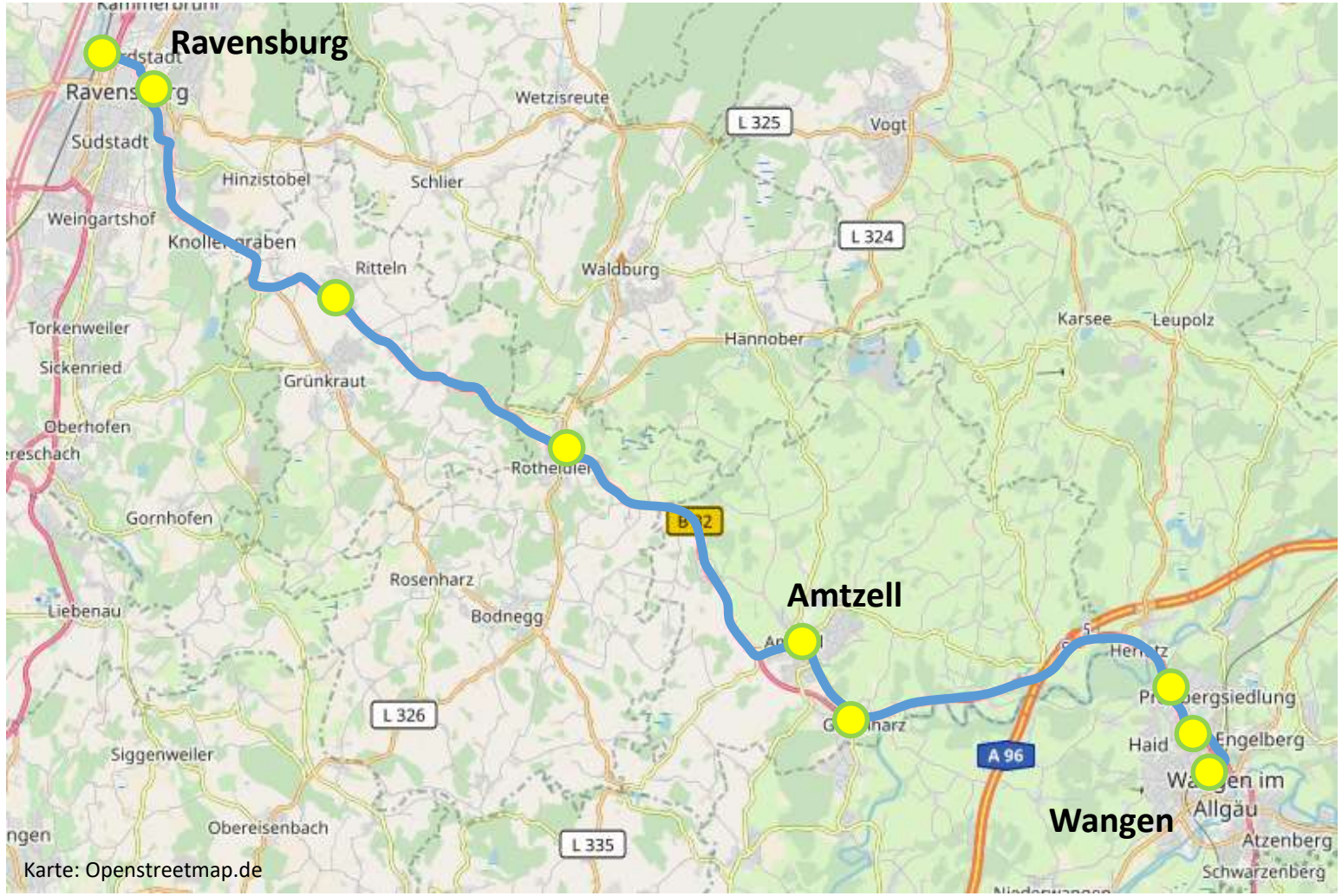
- Regiobuslinien als integraler Teil des ÖPNV-Konzeptes des Landkreises Ravensburg
  - ⇨ Einführung neuer Linien
  - ⇨ Ausbau bestehender Linien

- Übertragung der Regiobus-Angebotsstandards und des Markennamens auf andere Linien im Kreis
  - ⇨ Entscheidendes Merkmal ist die Angebotsqualität (Stundentakt)
  - ⇨ Finanzierung/Förderung für den Fahrgast irrelevant

Zielzustand Hauptliniennetz im Landkreis Ravensburg (Dez. 2023)



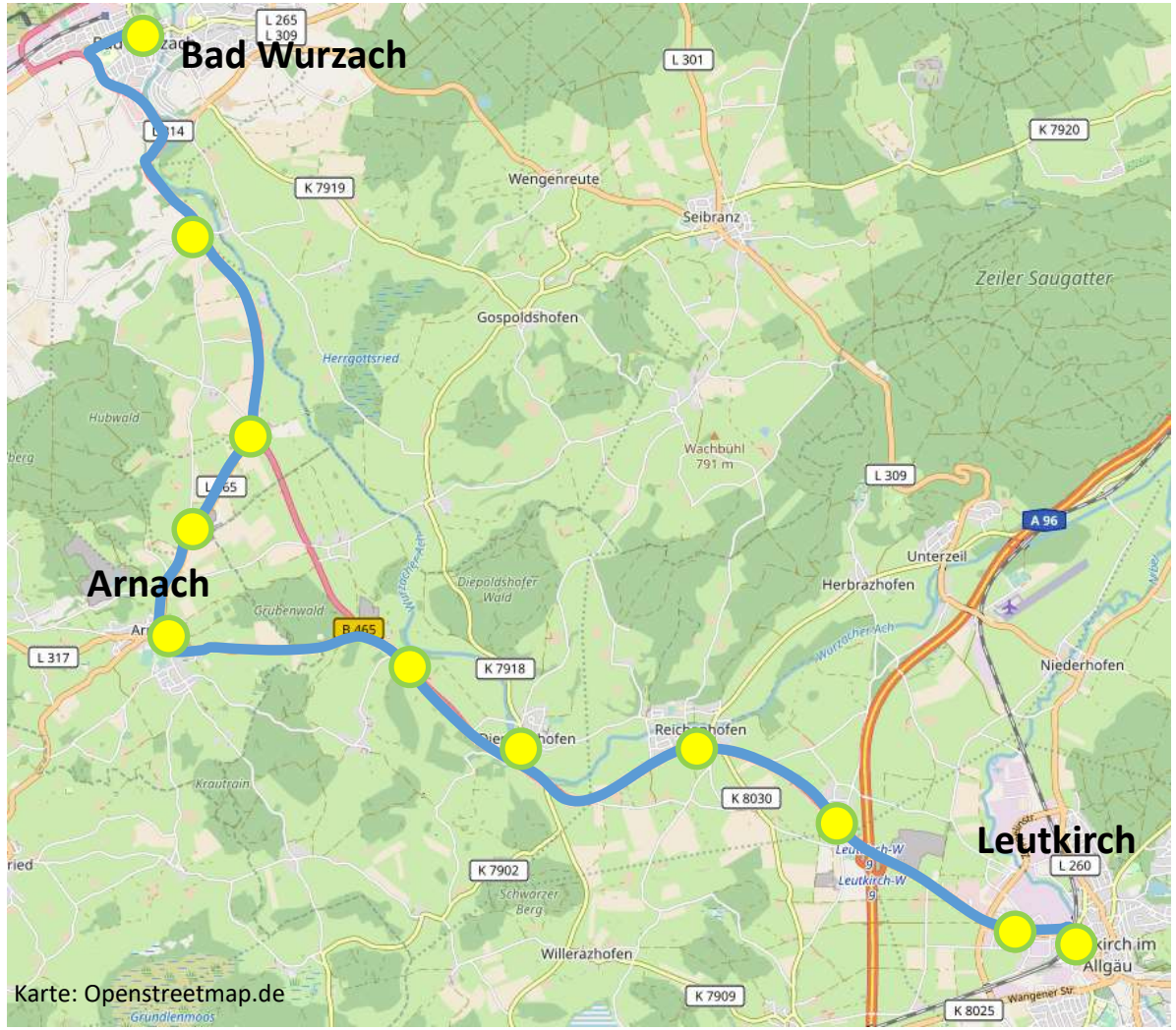
Schnellbuslinie S 40 Ravensburg – Wangen



Karte: Openstreetmap.de

- Neue Linie (ohne Nutzung Ausnahmen)
- Verbindung zwischen den zwei größten Städten des Landkreises Ravensburg
- Regiobus als Schnellbus (Vermarktung gegenüber dem Kunden!) mit nur 1/3 der Halte der Bestandslinie und attraktiver Fahrzeit
- Ergänzung mit Bestandangebot zum 30 Min-Takt
- Verdoppelung der Fahrleistung zwischen Ravensburg und Wangen
- Optimale Zuganschluss Ri. Ulm (in Ravensburg)

Regiobuslinie R 90 Leutkirch – Bad Wurzach



Karte: Openstreetmap.de

- Bestandslinie mit Nutzung der Ausnahmen im Förderprogramm
  - ⇨ Ziel: Angebotsausbau im ländlichen Raum
- Anbindung der Kurstadt Bad Wurzach an die Allgäubahn
- Verdoppelung der Fahrleistung zwischen Leutkirch und Bad Wurzach
  - ⇨ Verbesserung vor allem in Tagesrandlagen und am Wochenende
- Bus als Zubringer zum Zug
  - ⇨ Optimale Anschlüsse Ri. Memmingen/München und Lindau (Zugkreuzung in Leutkirch)
- Ab Dez. 2022 ganztägige Anbindung Kurkliniken in Bad Wurzach und Gewerbegebiet in Leutkirch in HVZ (bessere Nutzung der Standzeiten)

Regiobuslinie 700 Ravensburg - Konstanz

- Direkte Verbindung zwischen den Oberzentren Ravensburg und Konstanz mit Fährüberfahrt zwischen Meersburg und Konstanz

- Sehr hohes Potenzial:
  - ⇨ Große Städte
  - ⇨ Regelmäßige Ortschaften
  - ⇨ Viele Pendlerbeziehungen (Uni Konstanz)
  - ⇨ Freizeit (Bodensee)

- Vervierfachung der Fahrleistung zwischen Ravensburg und Konstanz

- Viele (begründete) Ausnahmen von den Regiobus-Kriterien:
  - ⇨ Abwicklungsgeschwindigkeit (Standzeit auf der Fähre)
  - ⇨ Verknüpfung zum SPNV (Fahrplan der Linie hängt am Fahrplan der Fähre)

- Hohe Betriebskosten wegen Fährenutzung zwischen Konstanz und Meersburg (Kosten der Überfahrt und Arbeitszeit)

Herausforderung grenzüberschreitende Projekte mit Bayern

- Verbindung Isny - Kempten

- Unterschiedliche Förderung:
  Baden-Württemberg
  - ⇨ Strenge Vorgaben zu Taktung, Bedienzeiten, Umwegfaktor, Abwicklungsgeschwindigkeit
  - ⇨ Dauerhafte Finanzierung

  Bayern
  - ⇨ Kaum Vorgaben zu Taktung, Bedienzeiten
  - ⇨ Anschubfinanzierung Finanzierung

- Unterschiede in der kommunalen Struktur:
  Baden-Württemberg
  - ⇨ Mittelstädte kreisangehörig

  Bayern
  - ⇨ Größere Mittelstädte kreisfrei

Design und Marketing

- Eigenes Landkreis-Design
  - ⇨ Wiedererkennungswert statt Fremdwerbung
  - ⇨ Regiobus als Markenkern des ÖPNV-Rückgrates (unabhängig von der Förderkulisse)
  - ⇨ Zu starke Einschränkungen (Fahrzeugeinsatz und -umläufe) bei Landesdesign, da Mischeinsatz erforderlich

- Neue Liniennummerierung

- Offensives Marketing mit Verbund – Fahrgast(rück)gewinnung
  - ⇨ Neue Zielgruppen notwendig (Freizeitverkehr, Einkaufs- und Besorgungsverkehr?)
  - ⇨ Verteilung des Fahrplans an alle Haushalte in den bedienten Städten und Gemeinden (über 60.000 Stück)
  - ⇨ Großflächenwerbung entlang der Linienwege ab Mai

- Wirksamkeit der ÖPNV-Förderung trotz Covid-19

Gesammelte Erfahrungen und zukünftige Herausforderungen

- Regiobus-Programm sehr hilfreich bei Ausbauvorhaben im ÖPNV – sowohl Bestands- als auch Neuverkehre

- Landkreisübergreifende Projekte in BW sehr gut umsetzbar, über BW hinaus große Hürden

- Dauerhafte Finanzierung notwendig – ÖPNV-Ausbau nur aus Eigenmitteln der Landkreise kaum umsetzbar
  - ⇨ Unsicherheit ÖPNV-Finanzierung/Mobilitätswende im aktuellen geopolitischen Kontext (Covid-19, Ukraine etc…)
  - ⇨ Dynamisierung § 15 ÖPNVG Mittel notwendig

- Durch Kostensteigerungen im ÖPNV Erhöhung der Fördersätze notwendig

- Thema CVD bisher komplett ausgeblendet ⇨ Fokus auf Angebotserweiterung
  - ⇨ Problem Elektrifizierung MIV
  - ⇨ Problem Reichweite Elektrobus
  - ⇨ Problem Netzausbau und Vorlaufzeit

- Überforderung der kommunalen Aufgabenträger durch zu viele Projekte ⇨ Fokus auf das Wesentliche

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Gemeinsam Allem gewachsen.