



Nahverkehrsplan Landkreis Sigmaringen

Hartmut Jaißle, Dietmar Maier
Nahverkehrsberatung Südwest
April 2009

NahverkehrsBeratung Südwest

Nahverkehrsplan Landkreis Sigmaringen

Auftraggeber:

Landkreis Sigmaringen
Leopoldstraße 4
72488 Sigmaringen

Auftragnehmer:

HARTMUT JAISSLE
NAHVERKEHRSBERATUNG
Engelhofstr. 6
73252 Lenningen
Tel.: (07026) 95 98 62
Fax: (07026) 95 98 63
E-Mail: jaissle@nahverkehrsberatung.de

DIETMAR MAIER
NAHVERKEHRSBERATUNG
Im Blumenwinkel 56
76227 Karlsruhe
Tel.: (0721) 94 14 961
Fax: (0721) 94 14 960
E-Mail: maier@nahverkehrsberatung.de

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Anforderungsprofil Ausbildungsverkehr	2
2.1	Bedienungsumfang nach Schultyp	2
2.2	Kapazitätsanforderungen	3
2.2.1	Staffelung der Unterrichtszeiten	3
2.2.2	Staffelung der Kapazitäten	4
2.3	Erschließungskriterien	5
2.4	Schienenverkehr	5
3	Anforderungsprofil Jedermannverkehr	7
3.1	Bedienungsumfang nach Orten	9
3.2	Weitere Anforderungen	10
3.3	ÖPNV-Einzugsbereiche der Zentren	11
3.4	Umsteigevorgänge	12
3.5	Erschließungskriterien	12
4	Weitere Anforderungen	13
4.1	Besondere Anforderungen mobilitätsbeeinträchtigter Personen	13
4.2	Fahrzeuge	13
4.3	Tarif	13
4.4	Haltestellen	14
4.5	Anschlussicherung und Fahrplanauskunft	14
4.6	Fahrrad und ÖPNV	14
4.7	Park & Ride	15

5	Analyse und Prognose	16
5.1	Strukturdaten	16
5.1.1	Bevölkerung	16
5.1.2	zentralörtliche Gliederung	17
5.1.3	Verkehrsinfrastruktur Straße	17
5.1.4	Schieneinfrastruktur	17
5.2	Verflechtungsdaten	19
5.3	Verkehrsmarkt	20
5.4	Angebot des öffentlichen Nahverkehrs.....	21
5.4.1	Verfügbarkeit.....	21
5.4.2	Schieneverkehr	21
5.4.3	Straßengebundener öffentlicher Nahverkehr	24
5.5	Ausbildungsverkehr	25
5.5.1	Entwicklung der Schülerzahlen.....	25
5.5.2	Entwicklung der Schulstandorte	26
5.6	Finanzierung, Kostenanalyse.....	27
5.7	Erhebung in den Gemeinden.....	31
6	Maßnahmendefinition.....	32
6.1	Angebotsmaßnahmen.....	32
6.1.1	Schieneverkehr	32
6.1.2	Straßengebundener öffentlicher Nahverkehr	35
6.2	Soll-Ist-Abgleich Anforderungsprofil – Status Quo	38
6.3	Strategische Umweltprüfung (SUP)	39

1 Einleitung

Nach dem Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) vom 08.06.1995 sind die Landkreise in Baden-Württemberg verpflichtet, einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen. Gemäß § 12 (7) dieses Gesetzes sind die Nahverkehrspläne spätestens nach 5 Jahren zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Grundlage für die Erstellung des NVP sind insbesondere die §§ 11 und 12 ÖPNVG und der § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

Der bestehende Nahverkehrsplan wurde vor 10 Jahren erstellt und im Mai 1999 durch den Kreistag verabschiedet. Nach zwei vom Gesetz vorgesehenen Überprüfungsperioden wird nun der Bedarf für eine Fortschreibung gesehen.

In der letzten Zeit ist der ÖPNV insbesondere durch die Diskussion um die Erhöhung der Eigenanteile in der Schülerbeförderung stärker in den Fokus der Betrachtung gerückt. Unter anderem steht die Frage im Raum, ob und wie der Schülerverkehr effizienter abgewickelt werden kann, wobei auch die bisherigen Linienführungen und Unternehmensgrenzen wie auch die Unterrichtszeiten der Schulen kein Tabu sein sollen.

Außerdem soll der ÖPNV angesichts steigender Sprit-Kosten zukünftig eine stärkere Rolle im Gesamtverkehr spielen können. Dafür muss das Angebot auch für Fahrgäste außerhalb des Schülerverkehrs attraktiver gestaltet werden.

Der Nahverkehrsplan soll den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vorgeben. Das heißt, er soll Zielvorstellungen formulieren und Eckpunkte festlegen, innerhalb derer die Unternehmen die Detailplanung und Ausgestaltung des ÖPNV vornehmen, die Genehmigung nach dem PBefG beantragen und den Verkehr durchführen. Die Genehmigungsbehörde muss den Nahverkehrsplan bei der Erteilung von Konzessionen berücksichtigen.

Zentrales Anliegen des Nahverkehrsplans ist daher die Festlegung eines Anforderungsprofils. Hierbei werden nur an wenigen Stellen verbindliche Vorgaben getroffen, in der Regel werden anzustrebende Zielwerte definiert, denen sich der ÖPNV unter den gegebenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen möglichst weit annähern soll.

Eine besondere Rolle kommt dem Nahverkehrsplan im Falle eines Konzessionswettbewerbs zu, bei dem sich mehrere Unternehmen um die gleiche Linie bewerben. Die Auswahlentscheidung des Unternehmers durch die Genehmigungsbehörde erfolgt unter Beachtung der Vorgaben des Nahverkehrsplans. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, die Anforderungen an die ÖPNV-Bedienung hinreichend konkret zu fassen, um die jeweilige Angebotsqualität bewerten zu können. Andererseits soll der Nahverkehrsplan die Unternehmen bei der Ausgestaltung des Verkehrs nicht zu sehr einschränken.

Das Anforderungsprofil steht aufgrund seiner Bedeutung am Beginn des Nahverkehrsplans. Der Nahverkehrsplan unterscheidet Anforderungen im Bereich Ausbildungsverkehr (Kapitel 2), im Jedermannverkehr (Kapitel 3) sowie sonstige Anforderungen (Kapitel 4). In Kapitel 5 wird die dem Anforderungsprofil zugrunde liegende Bestandsanalyse und eine Prognose dargestellt. In Kapitel 6 werden schließlich die zu treffenden Maßnahmen abgeleitet.

2 Anforderungsprofil Ausbildungsverkehr

Als Grundlage des Ausbildungsverkehrs werden **Schülerbeförderungsstandards definiert**. Diese regeln im Sinne einer Qualitätspartnerschaft das Zusammenwirken von schulischen Belangen und den Möglichkeiten des ÖPNV im Ausbildungsverkehr. Den Schülerbeförderungsstandards liegt die Erkenntnis zu Grunde, dass tragende Säulen für einen qualitativ guten und gleichzeitig kostengünstigen Ausbildungsverkehr die zeitliche Abstimmung der Unterrichtszeiten an den Schulstandorten (zeitl. Staffelung) sowie eine Entzerrung der Nachfragespitzen (Kapazitäten-Staffelung) sind. Die Prinzipien werden unten näher erläutert.

Die Folge sind ein rationeller Fahrzeugeinsatz und abgestimmte Transportketten von den Wohnorten auch zu den weiterführenden Schulen.

2.1 Bedienungsumfang nach Schultyp

In Abhängigkeit vom Schultyp und dessen spezifischen Anforderungen sollen zu den angegebenen Schulstunden Anfahrten bzw. Heimfahrten für die Schüler im ÖPNV-Einzugsbereich der Schulen gemäß nachfolgenden Festlegungen vorgehalten werden. In der Tabelle ebenfalls angegeben ist **die Anzahl der maximal zulässigen Umsteigevorgänge** zwischen Wohnort und Schule.

Bedienungsumfang nach Schultyp			
	Grundschulen	Haupt- und Realschulen	Gymnasien, Berufsschulen
Anfahrten			
Vormittags 1. Anfahrt	X	X	X
Vormittags 2. Anfahrt	(X)	X	(X)
Nachmittags 1 Anfahrt	(X)	X	(X)
Rückfahrten			
1. Rückfahrt	X	X	X
2. Rückfahrt	(X)	X	X
3. Rückfahrt	(X)	X	X
4. Rückfahrt	--	(X)	X
5. Rückfahrt	--	(X)	(X)
max. Anzahl Umstiege			
	0*	1	2

* = in Ausnahmefällen ist 1 Umstieg an geeigneten Orten zulässig

(X) = teilweise Angebotseinschränkung möglich.

Im Falle von Verbindungen von/zu nicht nächstgelegenen Schulen des Schultyps kann ein Angebot auf der Basis eines verminderten Angebotsstandards vorgesehen werden. Dies beinhaltet folgende Punkte:

- Anbindung nur zur 1. und nach der 6. Stunde;
- Inkaufnahme längerer Wartezeiten;
- Anbindung am Nachmittag nur im Rahmen von ohnehin bestehenden Verbindungen;
- Ggf. längere Wartezeiten beim Umsteigen und häufigeres Umsteigen;
- Inkaufnahme von Umwegen.

Vorschlag für Schülerbeförderungsstandards:

- Vormittags 1 - 2 Anfahrten
- Nachmittags 1 Anfahrt
- Insgesamt 2 - 3 Rückfahrten
- Weiterführende Schulen: 4 – 5 Rückfahrten
- ÖPNV-Erschließung nur für Orte ab insgesamt 10 Schülern
- nur innerhalb Schulbezirk bzw. nächstgelegene Schule

Die Erreichbarkeit von mindestens einer Schule eines jeden Schultyps aus den Bereichen Grundschule - Hauptschule - Realschule - Gymnasium - Berufsschule ist sicherzustellen. Dabei sollen historisch gewachsene Verflechtungen und nennenswerten Verbindungen auch zu nicht nächstgelegenen Schulen berücksichtigt werden.

Eine ÖPNV-Erschließung kleiner Ortsteile/Weiler wird erst ab einem Gesamtaufkommen von 10 Schülern und nur bei Anfahrbarkeit des Ortes durch Standardbusse eingerichtet. Auch bei Ortsteilen/Weilern mit insgesamt weniger als 10 Schülern wird die Schülerbeförderung sichergestellt. Dies kann auch auf andere Weise als mit dem Linienbus erfolgen und wird im Einzelfall von der Landkreisverwaltung geprüft.

Im erweiterten Einzugsbereich von Privatschulen erfolgt die Einrichtung einer ÖPNV-Verbindung erst ab einem Aufkommen von 10 Schülern je Ortsteil/Weiler und nur im verminderten Angebotsstandard.

2.2 Kapazitätsanforderungen

2.2.1 Staffelung der Unterrichtszeiten

Zur Entzerrung der Spitzenbelastung ist eine Abstimmung / Staffelung der Unterrichtszeiten zwischen den verschiedenen Schulstandorten unerlässlich. Als zumutbares Zeitfenster wird dabei ein Schulanfang zwischen 7:20 und 8:10 Uhr angesehen, was der heute im Landkreis Sigmaringen vorhandenen Spanne des morgendlichen Schulbeginns entspricht.

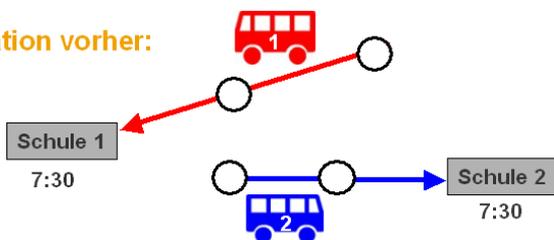
- *Anlage 1 zeigt kartografisch den Unterrichtsbeginn zur 1. Stunde an den Schulen im Landkreis Sigmaringen*
- *Anlage 2 stellt alle Unterrichtszeiten der Schulen tabellarisch dar*

Schülerbeförderungsstandards

schulseitige Voraussetzungen zur Erfüllung:

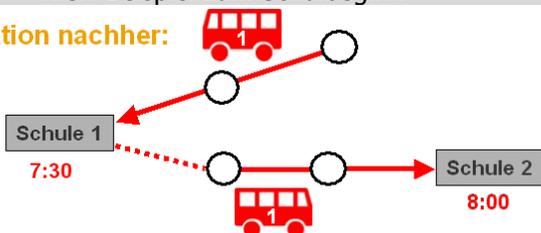
1. Staffelung der Unterrichtszeiten Beginn 1. Std. zwischen 7.20 und 8.10 Uhr

Situation vorher:



Hier: Beispiel zum Schulbeginn

Situation nachher:



- Ein Bus kann nacheinander verschiedene Schulen bedienen.
- Kreisweite Transportketten zu weiterführenden Schulen entstehen.

2. Staffelung der Kapazitäten: zur 1. Std. kommen max. 50% der Grundschüler, 80% der Haupt- und Realschüler und bis zu 100% der Gymnasiasten und Berufsschüler.

5. Std.	10 S.	kein Bus
6. Std.	110 S. +10 S.	

S = Schüler

Hier: Beispiel nach Schulschluss

5. Std.	35 S.	
6. Std.	85 S.	

- Ein Bus kann nacheinander verschiedene Schulstunden bedienen.
- Bessere Nutzung der vorhandenen Busse und Fahrpersonale.
- Voraussetzung für moderne Fahrzeuge, ausgebildetes Stammpersonal und Vermeidung subjektiver „Überfüllung“

2.2.2 Staffelung der Kapazitäten

In Abhängigkeit vom Schultyp sollen zu den angegebenen Zeiten die oben dargestellten Kapazitäten – gerechnet in Prozent der nominellen Schülerzahl – vorgehalten werden. Die Kapazitätenstaffelung steht unter dem Vorbehalt, dass aufgrund bildungspolitischer Vorgaben die angestrebte Staffelung morgens nicht mehr haltbar ist. In diesem Falle müssten zusätzliche Kapazitäten eingeplant und entsprechend höhere Kosten für die Schülerbeförderung einkalkuliert werden.

- *Anlage 3: Anzahl der derzeit zu Schulbeginn eingesetzten Busse (ohne im Fahrplan nicht erkennbare Verstärkerbusse)*

2.3 Erschließungskriterien

Es sollen grundsätzlich für den Schülerverkehr als Planungsgrundlage auch die im Anforderungsprofil Jedermannverkehr genannten Erschließungskriterien gelten (siehe Kapitel 3). Bei geringem Schüleraufkommen (vereinzelte Schüler zu nicht nächstgelegener Schule, Nachmittagsunterricht, Unterrichtsende 4. Stunde) und bei weiterführenden Schulen ist am Schulort ein Fußweg zwischen Haltestelle und Schule zumutbar, sofern der Grenzwert von ca. 800 m eingehalten wird.

2.4 Schienenverkehr

Die Angebote und Kapazitäten der Bahnlinien sind im Sinne einer sparsamen Mittelverwendung in die Erfüllung der Anforderungen des Ausbildungsverkehrs weitestgehend einzubeziehen. Hierzu erfolgt eine Abstimmung mit dem Aufgabenträger des Schienenverkehrs (Land Baden-Württemberg), um die Angebote auf der Schiene im Rahmen einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit insbesondere in den Stoßzeiten des Ausbildungsverkehrs optimal einbinden zu können. Obwohl der schienengebundene ÖPNV nicht der unmittelbaren Zuständigkeit des Landkreises unterliegt, sind die auf den vorangegangenen Seiten definierten Anforderungen an das Angebot im Ausbildungsverkehr auch für die durch Schienenverkehre erschlossenen Ortschaften zu erfüllen.

Schienenparallele Busverkehre sollen auf die Schiene verlagert werden, die hier wegfallenden Busleistungen sind in verdichtete Fahrpläne auf den Zubringerlinien zu reinvestieren.

Um dies konsequent umsetzen zu können, sind zwei Voraussetzungen zu erfüllen:

1. Damit schienenparallele Busfahrten entfallen können, ist es erforderlich, alle an der Schiene gelegenen Orte auch durch dieselbe zu erschließen. Das bedingt den Bau neuer bzw. die Reaktivierung früherer **Haltepunkte**
 - a) an der Donautalbahn in **Scheer** und **Ennetach**
 - b) an der Zollernbahn in **Ober-** und **Unterschmeien** und **Laiz**
2. Um auch die nicht an der Schiene gelegene Orte soweit möglich zur Bahn zubringen zu können, ist es erforderlich, dass die Schulen am Zielort fußläufig zu erreichen sind. Sonst entstehen auf relativ kurzer Strecke zwei Umsteigevorgänge, die Verbindung braucht viel Zeit, was erfahrungsgemäß wenig Akzeptanz findet, ganz abgesehen vom Kosten- und Organisationsaufwand der Transferfahrten am Schulort.

Fußweg-Entfernungen Bahnhof - Schule		
Bad Saulgau	Berufsschulzentrum	700 m
	RS, FöS, Gymn.	1.000 m
Mengen	Schulzentrum	1.400 m
	Gymnasium	900 m
Sigmaringen	Schulzentrum Hohenzollernstr.	1.000 m
	Liebfrauenschule	1.000 m

Nur die Berufsschulen in Bad Saulgau liegen mit 700 m fußläufiger Entfernung vom Bahnhof noch im akzeptablen Bereich. Alle anderen sind mit 900 m oder mehr so weit vom Bahnhof entfernt, dass dies als Fußweg kaum mehr akzeptiert wird.

Allerdings ließe sich diese Entfernung am Schulstandort Sigmaringen, verkürzen:

- auf ca. 500 m zum Schulzentrum Hohenzollernstraße durch den Bau eines direkten Weges von der Wilhelmstraße auf den Mühlberg (neuer Fußweg, Treppe, Brücke über B 32, Aufzug, ...) oder eines zusätzlichen Bahnhofpunkts beim Landratsamt.
- auf 600 m zum Schulzentrum Hohenzollernstraße durch den Bau eines neuen Haltepunktes an der HzL-Strecke bei der Straßenbrücke „Am Schönenberg“
- auf 350 m zur Liebfrauenschule vom selben neuen Haltepunkt aus
- auf 700 m zur Liebfrauenschule durch die Herstellung eines neuen, direkteren Weges zwischen Bahnhof und Schule

- *Anlage 4: Vorschlag neuer Fußweg zum Schulzentrum auf dem Mühlberg*
- *Anlage 5: Vorschlag neuer Fußweg zur Liebfrauenschule*

Auch in **Bad Saulgau** wäre eine Verkürzung der Fußwege zu den Schulen möglich, wenn im Bereich des Bahnübergangs Lindenstraße ein zusätzlicher Bahnhofpunkt erstellt werden könnte, und zwar auf

- ca. 500 m zur Realschule und zur Förderschule, und
- ca. 700 m zum Gymnasium.

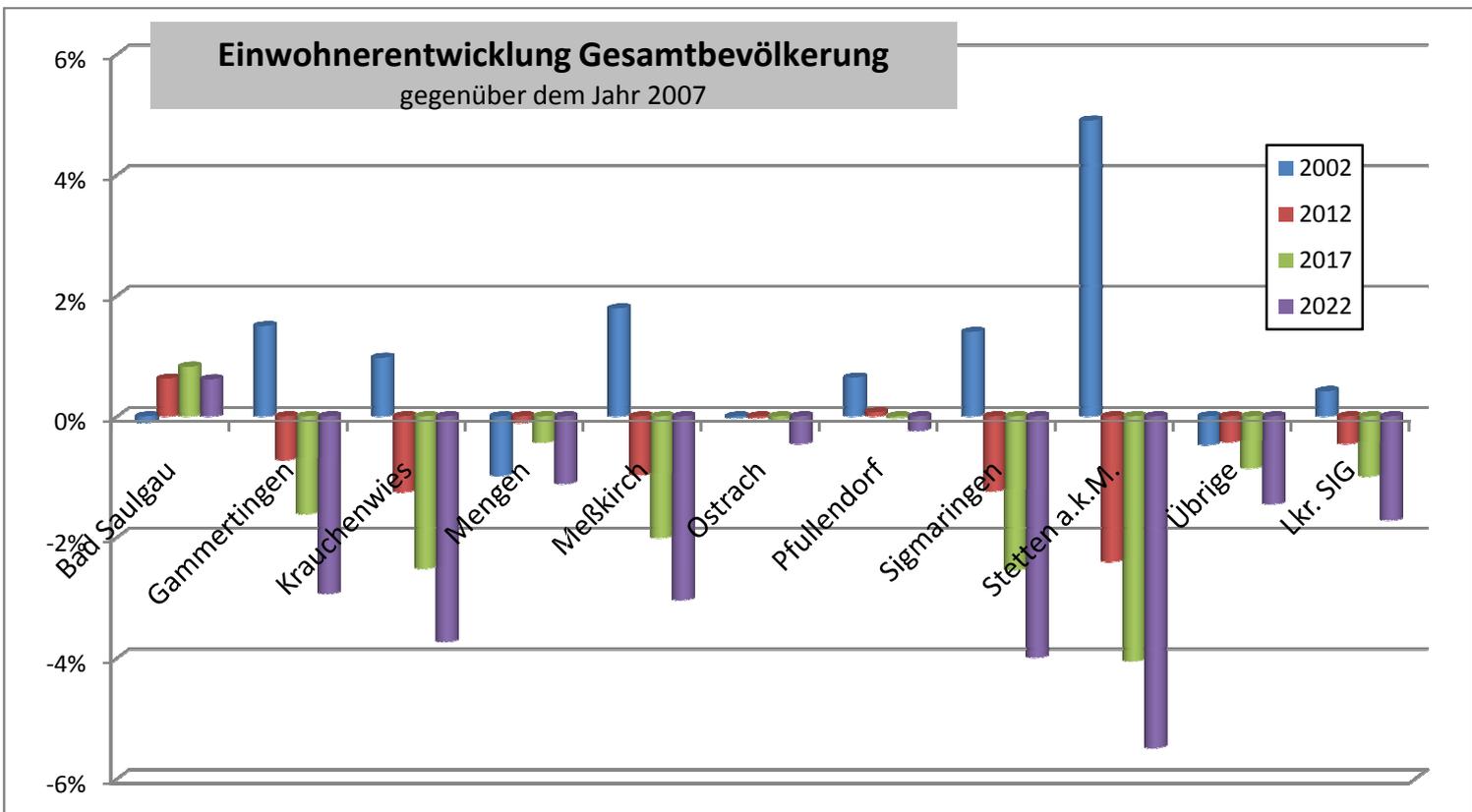
3 Anforderungsprofil Jedermannverkehr

Das baden-württembergische ÖPNV-Gesetz definiert in § 1 als Zielsetzung:

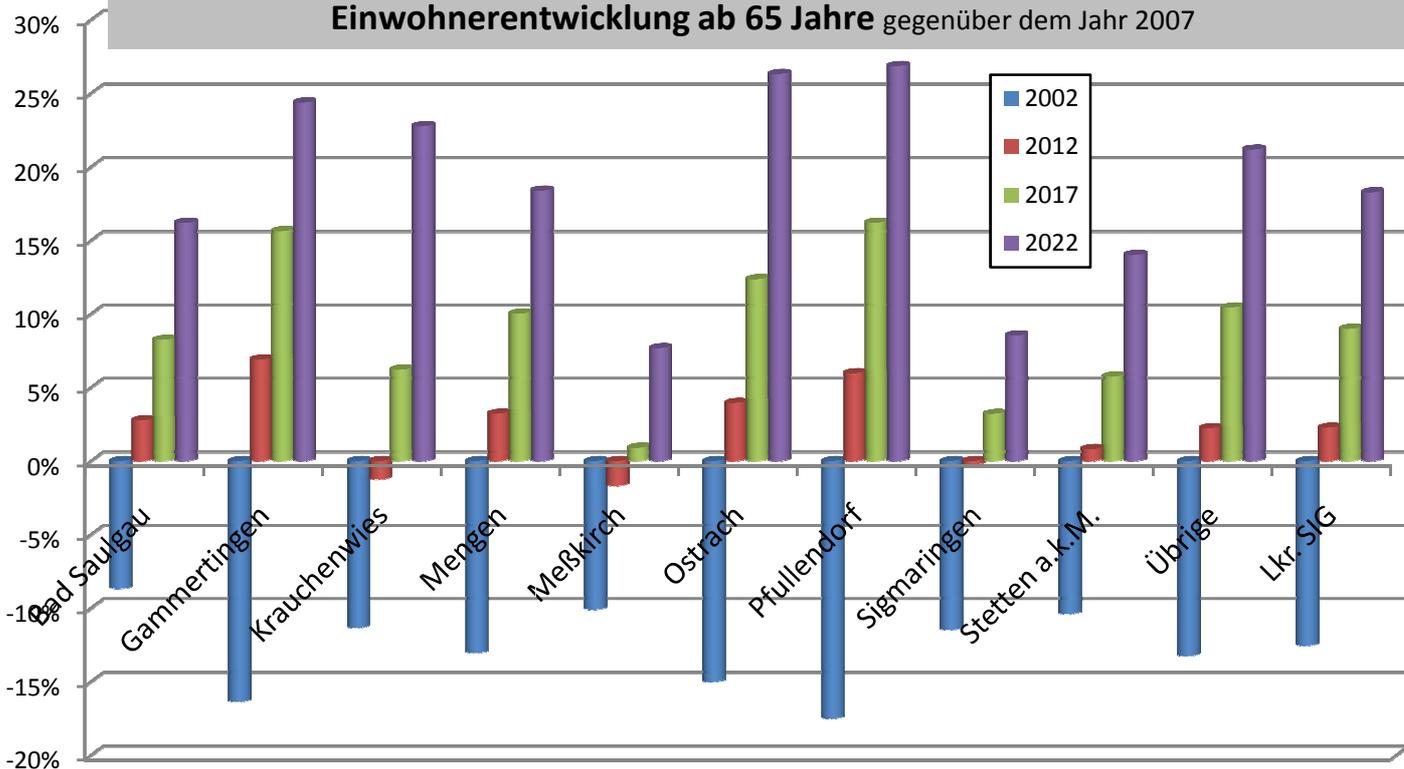
„Öffentlicher Personennahverkehr soll im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines **integrierten Gesamtverkehrssystems** als eine **vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr** zur Verfügung stehen. Er soll dazu beitragen, daß die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg gesichert und verbessert sowie den Belangen des Umweltschutzes, der Energieeinsparung und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird. Jedes Verkehrsmittel im öffentlichen Personennahverkehr soll im Rahmen seiner besonderen Vorteile eingesetzt werden. Das Eisenbahnnetz soll für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung erhalten und ausgebaut werden. Ferner ist anzustreben, daß auf diesem Netz ein attraktives und nach Möglichkeit vertaktetes Angebot im Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung steht.“

In Gebieten mit ungünstigen Randbedingungen, wie sie in den ländlichen Gebieten des Landkreises Sigmaringen überwiegend vorliegen, ist dabei zunächst die Sicherung der Grundmobilität auch der nicht-motorisierten Bevölkerung das vorrangige Ziel. Je günstiger sich jedoch die Randbedingungen für den ÖPNV darstellen, desto stärker tritt auch die Zielsetzung in den Vordergrund, der Bevölkerung die im ÖPNV-Gesetz geforderten attraktiven Alternativen zum Pkw anzubieten.

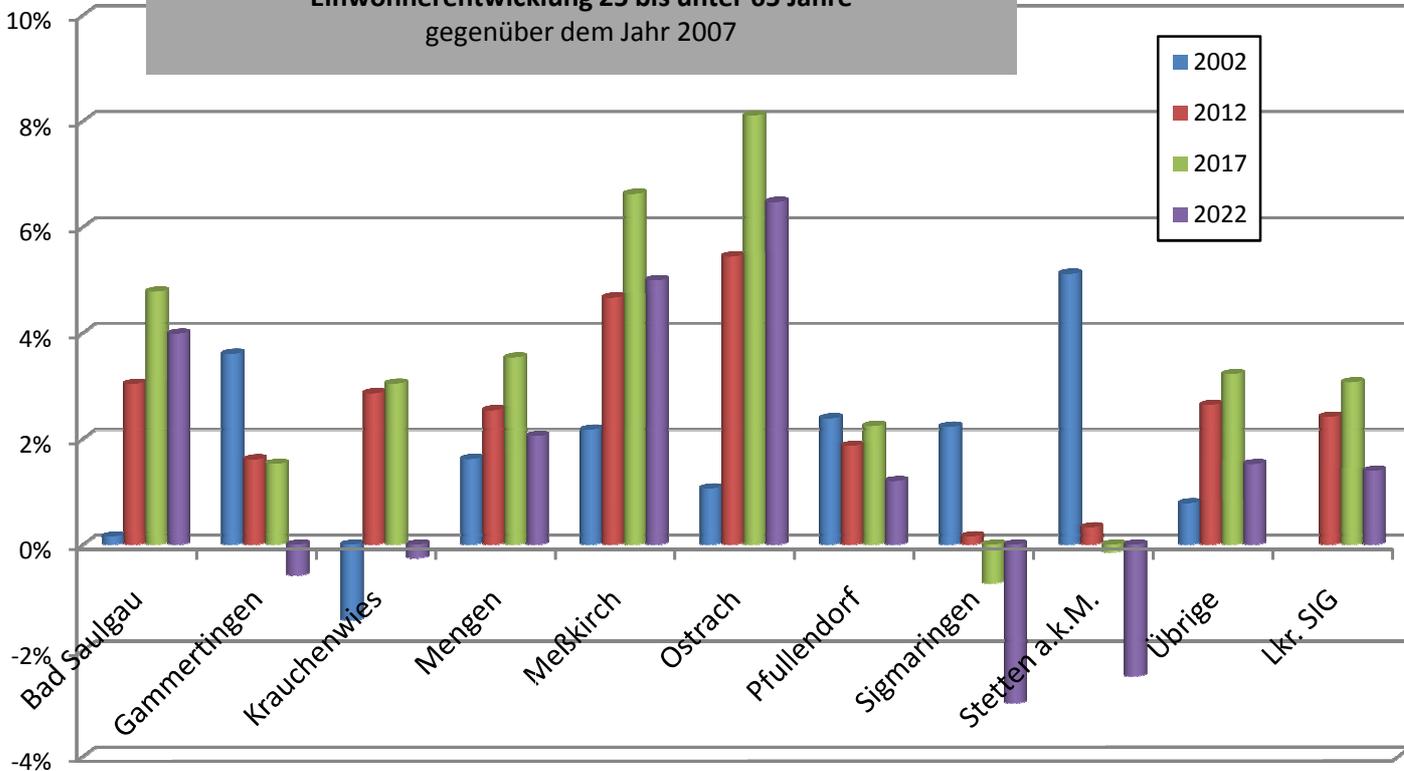
Wie nachfolgende Grafiken zeigen, ist zwar in den nächsten Jahren einerseits mit einer leicht rückläufigen Bevölkerungszahl zu rechnen (knapp 2% Rückgang), andererseits jedoch mit einer starken Zunahme der älteren Generation über 65 Jahre (18%).



Einwohnerentwicklung ab 65 Jahre gegenüber dem Jahr 2007



Einwohnerentwicklung 25 bis unter 65 Jahre gegenüber dem Jahr 2007



3.1 Bedienungsumfang nach Orten

Im Folgenden werden 4 Bedienstungsstandards definiert, mit denen alle Ortschaften der genannten Größe an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sein sollen:

Angebotsstufe „G“ Grundversorgung

► Orte ab 250 Einwohner

Montag – Freitag:

6...18 Uhr: 7 Fahrtenpaare, ca. 2stdl.

Angebotsstufe „eG“ Erweiterte Grundversorgung

► Orte ab 1.000 Einwohner

Montag – Freitag:

6...18 Uhr: 7 Fahrtenpaare ca. 2stdl.

6...8 Uhr: Verdichtung ca. 1stdl.

15...17 Uhr: Verdichtung ca. 1stdl.

18...23 Uhr: 2 Fahrtenpaare

Samstag u. Sonntag:

8...18 Uhr: 4 Fahrtenpaare

18...23 Uhr: 2 Fahrtenpaare

Angebotsstufe „H“ Hauptlinienstandard

► Orte ab 3.000 Einwohner

Montag – Freitag:

6...19 Uhr: 14 Fahrtenpaare ca. 1stdl

6...8 Uhr: Verdichtung ca. ½ stdl.

15...17 Uhr: Verdichtung ca. ½ stdl.

19...23 Uhr: 2 Fahrtenpaare

Samstag u. Sonntag:

8...19 Uhr: 4 Fahrtenpaare
 19...23 Uhr: 2 Fahrtenpaare

Nacht Fr/Sa und Sa/So:

zusätzlich: 1 Fahrtenpaar bis 01 Uhr

Angebotsstufe „I“ Innerortsverkehr

- ▶ geschlossene Siedlungsgebiete ab 9.000 Einwohner (auch gemeindegrenzenübergreifend)
- ▶ optional für Orte ab 4.500 Einwohner

Montag – Freitag:

6...19 Uhr: halbstündlich
 19...23 Uhr: stündlich

Samstag u. Sonntag:

8...19 Uhr: stündlich
 19...23 Uhr: stündlich

Nacht Fr/Sa und Sa/So:

zusätzlich: stündlich bis 01 Uhr

- *Anlage 6 zeigt die konkrete Zuordnung jeder Ortschaft zum nächsten Zentrum und den dafür vorgesehenen Bedienungsstandard.*

3.2 Weitere Anforderungen

Die genannten Vorgaben zur Fahrtenzahl liegen vielerorts deutlich über dem heutigen Niveau. Möglich wird dies dadurch, dass die überwiegende Mehrzahl der zusätzlichen Fahrten als bedarfsgesteuerte Fahrten angeboten werden können (vgl. nachfolgende Tabelle). Diese Fahrten werden nur dann durchgeführt, wenn tatsächlich ein Fahrtwunsch vorliegt, der hier zuvor telefonisch angemeldet werden muss. Eingesetzt werden i.d.R. keine Linienbusse, sondern Kleinbusse oder Pkw/Taxis.

Desweiteren sind in nachfolgender Tabelle die Fahrtenabstände und die Wartezeiten beim Umsteigen konkretisiert.

	Innerorts- verkehr	Hauptlinien- standard	erweiterte Grundver- sorgung	Grundver- sorgung
	I	H	eG	G
Fahrtenfolge				
max. Abstand	0:40	1:30	3:00	3:00
min. Abstand*	0:15	0:20	0:45	0:45
Zulässigkeit von Rufbus-Bedienung				
Mo-Fr 6 - 19 Uhr	nein	nein	ja	ja
tägl. nach 19 Uhr	ja	ja	ja	--
Wochenende	Sa ab 14:00	Sa ab 14:00	ja	--
<i>nur bei Fahrten mit regelmäßig unter 9 Fahrgästen (bei 80% der Fahrten)</i>				
max. Wartezeit je Umsteigevorgang				
Richtwert (80% der Fälle)	--	0:10	0:15	0:15
Grenzwert (= Maximum)	--	0:20	0:20	0:20

* = sonst Wertung als eine Fahrt

Wartezeiten von mehr als 20 Minuten gelten nicht mehr als Anschluss.

3.3 ÖPNV-Einzugsbereiche der Zentren

Um die Anforderungen an das in den einzelnen Orten vorzuhaltende ÖPNV-Angebot vollständig zu definieren, ist neben dem Bedienungsumfang auch festzulegen, welche örtlichen Verflechtungen durch den ÖPNV abzubilden sind.

Hierzu wurde in der Tabelle in Anlage 6 nicht nur der Angebotsstandard festgelegt, sondern auch, zu welchen zentralen Orten von den einzelnen Wohnorten aus ÖPNV-Verbindungen vorhanden sein sollen. Entsprechend dem Zentrale-Orte-System aus der Raumordnung erfolgt dabei eine Zuordnung zum jeweils zugehörigen Unterzentrum und Mittelzentrum. In Fällen, in denen eine nennenswerte doppelte Orientierung der Verkehrsströme gegeben ist, wird neben einem Hauptziel noch ein Nebenziel angegeben. Für das Nebenziel gilt dabei ein geminderter Bedienungsstandard (eine Angebotsstufe unter der für das Hauptziel maßgebenden Angebotsstufe).

Liegt ein Ort in enger verkehrlicher Verflechtung zu einem Mittelzentrum, so übernimmt dieses für den betreffenden Ort zugleich die Funktion des Unterzentrums. Der zentrale Ort wird dann unter beiden Kategorien geführt.

Auf die Aufnahme eines Nebenzieles in der Liste wurde verzichtet, wenn die verkehrliche Verflechtung marginal ist und der Aufwand zur Herstellung einer adäquaten ÖPNV-Verbindung nicht im Verhältnis zur Nachfrage steht. Es wird dabei auf den Aspekt hingewiesen, dass die Aufgabe der Daseinsvorsorge bereits als erfüllt betrachtet werden kann, wenn jeweils eines der für die entsprechenden Versorgungsfunktionen zuständigen Zentren mit dem ÖPNV entsprechend den Standards des Nahverkehrsplans erreicht werden kann.

3.4 Umsteigevorgänge

Umsteigevorgänge bedeuten stets einen Komfort- und Reisezeitverlust. Andererseits ist es aus wirtschaftlichen Gründen unausweichlich, dass zur Erreichung entfernterer Ziele ein Verkehrsmittelwechsel zulässig sein muss, insbesondere wenn es sich um den Umstieg in das von der Bevölkerung als höherwertig empfundene Verkehrsmittel Eisenbahn handelt. Die Tabelle in Anlage 6 gibt Auskunft darüber, wie viele Umsteigevorgänge bis zur Erreichung des jeweiligen Zielortes als zumutbar gelten.

Um den Komfort- und Zeitverlust zu begrenzen, wird eine verkehrsmittelübergreifende Anschlussplanung und eine aktive Anschlusssicherung angestrebt. Dabei sollen die Wartezeiten beim Umsteigen im Regelfall 10 Minuten in der Hauptanschlussrichtung nicht überschreiten (Richtwert: soll in 80% der Fälle eingehalten werden), der Grenzwert liegt bei 20 Minuten. Verbindungen, deren Wartezeiten beim Umsteigen über 20 Minuten liegen, werden nicht mehr als Verbindungen zur Erfüllung der Verbindungsstandards gewertet.

3.5 Erschließungskriterien

Alle innerhalb der in nachstehender Tabelle genannten Radien gelegenen Siedlungsgebiete gelten als hinreichend erschlossen. Die mit dieser Regelung verbundenen Zuwege werden als zumutbar betrachtet. Dabei soll in 80% der Fälle der Richtwert eingehalten werden.

Einzugsradien um Haltestellen

	Richtwert 80%	Grenzwert 100%	
Innerortslinien	300	500	Meter
Überlandlinien	600	800	Meter
Bahnlinien	800	1200	Meter

4 Weitere Anforderungen

4.1 Besondere Anforderungen mobilitätsbeeinträchtigter Personen

Zur Gruppe der mobilitätsbeeinträchtigten Personen gehören u. a. ältere Menschen, Körperbehinderte, Sehbehinderte, Personen mit Lasten (Koffern, Einkaufstaschen) oder Menschen mit Kleinkindern im Kinderwagen. Bei der Gestaltung des Verkehrsangebots, der Haltestellen und der Fahrzeuge, aber auch bei der Fahrgastinformation (insbesondere an Haltestellen und Fahrzeugen) ist auf die Belange dieser Personengruppen zu achten. Nach Artikel 51 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) sind die Belange Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, dass für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit erreicht wird. § 4 des BGG definiert: "Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, ..., wenn sie für behinderte Menschen ... ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind."

Als Querschnittsthema fließen die Anforderungen des BGG in alle Kapitel des Nahverkehrsplans ein. Viele Anforderungen dienen gleichzeitig dem Komfortgewinn für alle Fahrgäste. Aus Kostengründen sowie auf Grund der topografischen Gegebenheiten in den ländlichen Gebieten und der damit verbundenen flexiblen Einsatzmöglichkeit von Bussen können jedoch nicht alle Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllt werden (z.B. vollständige Niederflurigkeit der Fahrzeuge).

4.2 Fahrzeuge

Auf den **Haupt-** und **Innerortslinien** sollen Niederflurbusse bzw. Low-Entry-Busse eingesetzt werden. Diese Fahrten sollen im Fahrplan als solche gekennzeichnet werden. Haupt- und Innerortslinien dienen der Erschließung und Verbindung der Einwohnerschwerpunkte und damit von nominell 47% der Kreiseinwohnerschaft. Da auch Orte, die unterhalb der für den Hauptlinien-Standard erforderlichen Zahl von 3.000 Einwohnern liegen, mit dem entsprechenden Standard bedient werden, sobald sie an einer Verbindung zu einem Ort liegen, der die 3000-Einwohner-Bedingung erfüllt, liegt die Anzahl der nach diesem Standard bedienten Kreiseinwohnerschaft in der Praxis höher.

Im Rahmen der **Grundversorgung** und **erweiterten Grundversorgung** sollen Omnibusse mit maximaler Fußbodenhöhe von 860 mm, möglichst mit doppelbreiter, mindestens jedoch mit 70 cm breiter Mitteltür und Kinderwagenplatz eingesetzt werden.

4.3 Tarif

Seit 2002 gilt ein einheitlicher Tarif: die Landkreise Sigmaringen, Zollernalb, Tübingen und Reutlingen und die dort tätigen Verkehrsunternehmen haben sich zum Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (Naldo) zusammengeschlossen. Dadurch wurde das Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln verschiedener Verkehrsunternehmen erheblich erleichtert, was sich in deutlich gestiegenen Fahrgastzahlen gezeigt hat. Mehrere Erweiterungen und Kooperationen mit Nachbarverbänden sind seither dazugekommen, erst jüngst wurde z.B. Riedlingen in den Naldo integriert, und im Süden des Landkreises Sigmaringen sind Kooperationsvereinbarungen mit dem Verkehrsverbund Bodo in Kraft getreten. Das System, mit einem Fahrschein im gesamten Ver-

bundgebiet alle Verkehrsmittel benutzen zu können, soll beibehalten werden. Deshalb **ist auch künftig auf allen Linien im Binnenverkehr des Landkreises Sigmaringen der Naldotarif anzuwenden**. Dies gilt auch, evtl. zuzüglich eines Zuschlags, für bedarfsgesteuerte Systeme wie z.B. Rufbusse oder Anruf-Sammel-Taxis.

4.4 Haltestellen

Die Haltestelle ist Zugangspunkt zum System „öffentlicher Nahverkehr“ und als solcher dessen Visitenkarte. Dementsprechend sollten Haltestellen so gestaltet und ausgestattet sein, dass man sich einerseits dort wohlfühlt, andererseits auch alle notwendigen Informationen erhält. Der aktuell gültige Fahrplan aller Linien, die hier halten, muss bereits laut PBefG ausgehängt werden. Für alle weiteren, die Aufenthaltsqualität steigernden Merkmale ist die jeweilige Kommune zuständig.

4.5 Anschlusssicherung und Fahrplanauskunft

Wenn man im öffentlichen Nahverkehr nicht nur mit seiner Haus-Linie zum nächstgrößeren Ort fahren möchte, sondern ihn als attraktives, in sich vernetztes System nutzen will, muss man zwangsläufig auch umsteigen. Diese Umsteigevorgänge sind ein sehr sensibler Bereich: der Kunde sollte sicher sein können, dass sein Anschluss auch funktioniert. Dazu ist es erforderlich, im Verspätungsfall diese Verspätung kommunizieren zu können, sei es durch Funkkontakt untereinander, über eine Zentrale, oder über Ampeln oder Anzeigetafeln, die an Bahnhöfen auf verspätete Züge hinweisen. Bei manchen Verkehrsunternehmen funktioniert das vorbildlich, im Einzelfall warten sogar Züge auf Busse. Leider wurden seitens der DB in den letzten Jahren viele vorhandene Anlagen abgebaut bzw. werden nicht mehr bedient.

Verkehrsträgerübergreifende Anschlusssicherungssysteme werden in den kommenden Jahren an Gewicht gewinnen. Dafür sind Echtzeitinformationen unabdingbar, die möglichst automatisch und nicht nur über direkten Funkkontakt zwischen Busfahrern o.ä. übertragen werden sollten. Bei einer fälligen Neuanschaffung von Elektronischen Fahrausweisdruckern sind deshalb die Fahrzeuge mit Geräten auszustatten, die auch eine Ortungs- und Übertragungsfunktion besitzen.

Sowohl für eine aktuelle elektronische Fahrplanauskunft als auch für ein automatisiertes Anschlussmanagementsystem sind aktuelle Fahrplansolldaten zwingend erforderlich. Jegliche Fahrplanänderungen während einer laufenden Fahrplanperiode, auch geringfügige, sind deshalb mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf an den Verkehrsverbund zu melden.

4.6 Fahrrad und ÖPNV

Eine optimale Vernetzung des ÖPNV mit dem Fahrrad ist ein wesentlicher Baustein für die Sicherstellung eines attraktiven Mobilitätsangebots als Alternative zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs. Beide Verkehrsträger können in der Ergänzung ihre jeweiligen Stärken perfekt ausspielen und unterstützen sich dabei gegenseitig. In der Kombination aus Bike&Ride gewährleistet das Fahrrad im Vor- und Nachtransport des ÖPNV eine ideale Feinerschließung, führt zu einer beträchtlichen Erweiterung des Einzugsgebietes sowie zu einer erheblichen Beschleunigung der Tür-zu-Tür-Reisegeschwindigkeit.

Um das Potenzial einer optimierten Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV nutzen zu können, muss die Schnittstelle zwischen beiden Verkehrsträgern verbessert werden. Es ist daher anzustreben, dass insbesondere an allen Haltestellen des SPNV bedarfsgerecht nutzerfreundliche

und sichere Fahrradabstellanlagen zur Verfügung stehen sowie dass die Zugänglichkeit zu den Bike&Ride-Anlagen problemlos gewährleistet ist. Durch den Ausbau der Fahrradabstellanlagen soll neben dem Nutzerkomfort auch Wetter-, Diebstahl- und Vandalismusschutz verbessert werden. Je nach Bedarf gehören damit nicht nur moderne einfache Abstellanlagen zur Grundausstattung einer SPNV-Haltestelle, sondern in geringerer Anzahl auch Fahrradboxen und zugangskontrollierte Fahrradparker. Maßgebend für den Bedarf an Fahrradabstellanlagen sind nicht die derzeitigen Bike&Ride-Nutzer, sondern die erzielbaren Potenziale, die neben den bisherigen Kapazitäten und Auslastungen für die Bedarfsabschätzung herangezogen werden sollen.

Im Landkreis Sigmaringen sind an folgenden Bahnhaltdepunkten Bike&Ride-Anlagen vorhanden (Quelle: Erhebung DB Station & Service AG 2006):

Bad Saulgau	20 Plätze
Beuron	8 Plätze
Herbertingen	14 Plätze
Herbertingen Ort	25 Plätze
Mengen	15 Plätze
Sigmaringen	45 Plätze
Sigmaringendorf	12 Plätze

Keine Fahrradabstellplätze vorhanden sind in Hausen i.T. und Storzigen.

Außerhalb der Verkehrsspitze (Schülerverkehr) sollte eine Fahrradmitnahme auch im Bus möglich sein.

4.7 Park & Ride

Auch die Kombination von motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV wird gerne genutzt. Dazu sind an den Bahnhaltdepunkten Bahnsteig-nahe Parkplätze erforderlich. Nach Angaben der DB sind Parkplätze an folgenden Haltepunkten vorhanden (im Internet zu finden unter www.bahnhof.de/site/bahnhoefe/de/bahnhofssuche_deutschland/bahnhofssuche/bahnhofsdaten_filter.html):

Bad Saulgau
Herbertingen
Mengen
Sigmaringen
Sigmaringendorf
Storzigen

5 Analyse und Prognose

5.1 Strukturdaten

5.1.1 Bevölkerung

Die Bevölkerungszahl des Landkreises Sigmaringen liegt bei 133.295 Einwohnern (2007). Bei einer Fläche von 1.204,4 km² ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 111 Einwohnern je km². Dies ist die niedrigste Bevölkerungsdichte aller umliegenden Landkreise:

Landkreis Konstanz:	336 Einwohner je km ²
Bodenseekreis:	312 Einwohner je km ²
Landkreis Reutlingen:	258 Einwohner je km ²
Zollernalbkreis:	210 Einwohner je km ²
Landkreis Ravensburg:	169 Einwohner je km ²
Landkreis Tuttlingen:	184 Einwohner je km ²
Landkreis Biberach:	134 Einwohner je km ²

Die Bevölkerung des Landkreises Sigmaringen ist in den vergangenen Jahren langsam, aber stetig gewachsen (1996 bis 2007 um + 1,6%). Während 1996 der Landkreis Sigmaringen nur gut 131.000 Einwohner zählte, leben auf dem 1.204 km² großen Gebiet inzwischen gut 133.000 Einwohner, was einer Einwohnerdichte von 111 Ew/km² entspricht. Die Bevölkerungsvorausschätzung des statistischen Landesamtes Baden-Württemberg geht ab 2007 von einem leichten, aber stetigen Rückgang der Bevölkerung bis 2025 aus (Bevölkerungsrückgang 2007 bis 2025 um 2,2% auf ca. 130.000 Einwohner).

Deutlicher als die Bevölkerungszahl verändert sich die Altersstruktur: während 1996 noch ¼ der Bevölkerung im Landkreis Sigmaringen Kinder und Jugendliche waren (= unter 20 Jahre alt), waren dies 2007 nur noch 23%, bis 2025 wird ein Rückgang auf 18% prognostiziert. Umgekehrt dagegen die Entwicklung der Anzahl der älteren Menschen: 1996 waren 14% der Bevölkerung über 65 Jahre alt, 2007 waren es bereits 18%, bis 2025 sollen es 24% sein (siehe auch Grafiken zur Bevölkerungsentwicklung unter Punkt 4).

Mögliche Folgen für den öffentlichen Nahverkehr können sein:

- Eine Zunahme älterer Fahrgäste, und damit auch die Notwendigkeit, sich in der Angebotsplanung mehr auf diese Kundenschicht einzustellen. Die oben formulierten Standards sind ein Vorschlag in diese Richtung.
- Die Abnahme der Schülerzahlen kann zu unterschiedlichen Effekten führen:
 - Einnahmerückgang im Bereich der Schülermonatskarten, die zusammen mit den daran gekoppelten Zuschüssen nach § 45a PBefG den größten Teil der Einnahmen im Busverkehr ausmachen.
 - Kostensteigerungen, wenn durch Schulschließungen oder Kooperationen (v.a. von Hauptschulen) viele zusätzliche Schüler pendeln müssen, die heute noch wohnortnah unterrichtet werden, und dadurch zusätzliche Busse benötigt werden.

Einwohnerzahlen größerer Kommunen im Landkreis Sigmaringen:

Bad Saulgau	17.640	Sigmaringen	16.541	Pfullendorf	13.144
Mengen	10.155	Meßkirch	8.452	Ostrach	6.830
Gammertingen	6.770	Stetten a.k.M.	5.338	Krauchenwies	5.041

5.1.2 zentralörtliche Gliederung

Die im Regionalplan definierten Entwicklungsachsen sind in

➤ *Anlage 7* dargestellt.

Im Landkreis Sigmaringen kreuzen sich die Landesentwicklungsachsen vom Doppelzentrum Reutlingen/Tübingen über Hechingen – Balingen – Albstadt – Sigmaringen – Mengen – Bad Saulgau nach Weingarten/Ravensburg/Friedrichshafen und von Ulm/Neu-Ulm über Ehingen – Riedlingen – Mengen – Krauchenwies – Meßkirch nach Tuttlingen – Freiburg. Diese werden ergänzt durch regionale Entwicklungsachsen in Nord-Süd-Richtung von Engstingen und Hechingen über Gammertingen – Sigmaringen – Krauchenwies – Pfullendorf nach Überlingen und von Meßkirch nach Stockach, sowie in Ost-West-Richtung von Meßkirch über Pfullendorf nach Weingarten/Ravensburg/Friedrichshafen und von Bad Saulgau nach Aulendorf.

5.1.3 Verkehrsinfrastruktur Straße

➤ *Anlage 8* (Auszug aus der Landkarte des Landesvermessungsamtes) zeigt die Straßeninfrastruktur im Landkreis Sigmaringen.

Entlang den Landesentwicklungsachsen verlaufen Bundesstraßen, ebenso entlang den regionalen Entwicklungsachsen zwischen Sigmaringen und Meßkirch – Stockach sowie zwischen Sigmaringen und Gammertingen – Reutlingen/- Hechingen. In Sigmaringen, Mengen, Krauchenwies und Meßkirch sind periphere Umfahrungen der Zentren vorhanden. Alle anderen Verbindungen werden durch Kreisstraßen hergestellt.

Im laufenden und den kommenden Jahren sind nach Angaben der Kommunen folgende Veränderungen geplant:

2008-09	Verbindungsstraße Kreisverkehr Otterswanger Straße bis Gemeindeverbindungsstraße Otterswang - Litzelbach
2009	Kernortentlastung Rulfingen
2009	Verbindung Industriegebiet Meßkirch Mitte mit Einkaufszentrum Bahngelände
2009-11	Kernstadtentlastung Bad Saulgau
2009-12	Ortsumgehung Herbertingen
2011-13	Nordostumfahrung Pfullendorf

5.1.4 Schieneninfrastruktur

Das Gebiet des Kreises Sigmaringen wird durch vier sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr aktive Eisenbahnstrecken erschlossen. Vier stillgelegte und teilweise abgebaute Strecken dienten früher ebenfalls dem Schienenpersonenverkehr.

➤ *Anlage 9* zeigt die entsprechende Karte.

Zu den Strecken im Einzelnen:

5.1.4.1 Donautalbahn Titisee-Neustadt - Sigmaringen - Ulm

Zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen: DB Netz AG

Derzeit beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen: DB Regio AG, DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB), HzL (Hohenzollerische Landesbahn)

Zwischen Sigmaringen und Ulm wurde die Strecke in den letzten Jahren mit hohem finanziellem Aufwand ausgebaut. Es wurden zahlreiche Bahnübergänge beseitigt sowie die Strecke für das Befahren mit Neigetechnikzügen hergerichtet. Ziel ist eine Fahrzeit Sigmaringen - Ulm von 59 Minuten, welche aus fahrplantechnischen Gründen derzeit noch nicht erreicht wird.

Der Infrastrukturausbau im Abschnitt Sigmaringen - Neustadt wurde zurückgestellt im Hinblick auf die dort sehr umfangreichen Gleiserneuerungsarbeiten, die für den Neigetechnikeinsatz notwendig sind, und die nur zu Lasten von Erneuerungsarbeiten zur Sicherstellung der Verfügbarkeit auf anderen Strecken möglich gewesen wären.

5.1.4.2 Zollernalbbahn 1 Tübingen – Sigmaringen - Aulendorf

Zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen: DB Netz AG

Derzeit beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen: Hohenzollerische Landesbahn (HzL) und DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB).

Auch diese Strecke wurde in den letzten Jahren komplett saniert bzw. abschnittsweise neu gebaut und ebenfalls für Neigetechnikzüge ausgerüstet. Die auch hier geplante Fahrzeit von 59 Minuten zwischen Sigmaringen und Tübingen wurde im Jahr 2001 umgesetzt. Im Jahr 2004 mussten jedoch aus folgenden Gründen Ersatzkonzepte entwickelt und umgesetzt werden: zuerst verhinderten Probleme mit den eingesetzten Fahrzeugen das Einhalten des Fahrplans, dann eine ungewöhnliche Häufung von Langsamfahrstellen (Hangrutschung und Vorgaben des Eisenbahnbundesamtes aus Sicherheitsgründen), in Verbindung mit unerwartet stark angestiegenen Fahrgastzahlen, die dazu führten, dass inzwischen bei den Regionalbahnen der HzL zu allen Tageszeiten das Bedienen sämtlicher Bedarfshalte notwendig ist. Dies erfordert mehr Zeit als ursprünglich im Fahrplan vorgesehen war. Eine Anpassung war notwendig. Die Folge ist, dass auf Grund deringleisigkeit der Strecke und mit den vorhandenen Kreuzungsbahnhöfen das ursprüngliche Betriebskonzept und damit die geplante Fahrzeit des Neigetechnikzuges von 59 Minuten zwischen Tübingen und Sigmaringen ohne massiven weiteren Streckenausbau (z.B. neue Kreuzungsbahnhöfe bzw. Doppelspurinseln, Elektrifizierung) nicht realisierbar ist.

5.1.4.3 Zollernalbbahn 2 Sigmaringen-Gammertingen-Hechingen

Zuständiges Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen: Hohenz. Landesbahn

Die Strecke ist als Nebenbahn konzessioniert mit z.T. engen Kurven (Radius ab 200 m) und einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 60 km/h (im Zollernalbkreis bis zu 80 km/h).

5.1.4.4 Gammertingen – Kleinengstingen

Zuständiges Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen: Hohenz. Landesbahn

Nachdem die Strecke über 20 Jahre im Personenverkehr planmäßig nicht mehr bedient wurde, nahm die HzL im Jahr 2000 mit dem „Rad-Wander-Shuttle“ Tübingen – Gammertingen – Kleinengstingen – Sigmaringen und zurück Sonn- und Feiertags in der Sommersaison den planmäßigen Betrieb wieder auf. Inzwischen verkehrt außerdem an Schultagen in der Frühe ein durchgehender Zug Gammertingen – Münsingen (Zuführung des Münsinger Schülerzuges aus der Übernachtung in Gammertingen) und am Nachmittag wieder zurück. Weiterhin ist auf dieser Strecke der bundesweit erste und bislang soweit bekannt auch einzige „Anrufzug“ unterwegs: er verkehrt drei Mal täglich (Montag - Freitag) von Gammertingen nach Trochtelfingen-Albgold und zurück, jedoch nur nach vorheriger Anmeldung.

5.1.4.5 Hanfertal – Bingen – Sigmaringendorf

Zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen: Hohenz. Landesbahn

Über diese Strecke werden schwere Güterzüge vom Netz der HzL ins DB-Netz überführt. Personenverkehr findet nicht mehr statt.

5.1.4.6 Hegau-Ablachtal-Bahn

Zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen: Ablachtalbahnhof GmbH

Die Strecke wurde Ende der sechziger/Anfang der siebziger Jahre abschnittsweise für den Personenverkehr stillgelegt. Nach Stilllegung auch im Güterverkehr durch die DB im Jahr 2004 ging die Infrastruktur an den neuen Betreiber Ablachtalbahnhof GmbH in Konstanz über, der die Strecke teilweise wieder eröffnet hat. Derzeit ist die Strecke zwischen Mengen und Krauchenwies für den Güterverkehr befahrbar.

5.1.4.7 Altshausen – Pfullendorf - Schwackenreute

Zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen bis zur Gesamtstilllegung: DB Netz AG

Der Abschnitt Schwackenreute – Pfullendorf ist seit 1971 für den Personenverkehr und seit 1983 für den Gesamtverkehr stillgelegt, auf dem Abschnitt Altshausen - Pfullendorf wurde 1964 der Personenverkehr und 2004 auch der Güterverkehr eingestellt. Letzterer ist Teil des innovativen Konzepts „Bodensee-S-Bahn“.

5.1.4.8 Sigmaringen–Krauchenwies

Die Strecke wurde 1969 für den Gesamtverkehr stillgelegt und abgebaut.

5.2 Verflechtungsdaten

Eine Auswertung der Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit lässt die Verkehrsströme im Berufsverkehr erkennen:

➤ *Anlage 10.*

Die meisten Einpendler weisen auf:

Sigmaringen	5.165,
Pfullendorf	3.296,
Bad Saulgau	2.782,
Mengen	1.667,
Gammertingen	1.465,
Sigmaringendorf	1.296 und
Meßkirch	1.000.

Die Verkehrsströme im motorisierten Individualverkehr zeigt die amtliche Verkehrsmengenkarte:

➤ *Anlage 11.*

Auch hier sind die Landesentwicklungsachsen als die am stärksten befahrenen Straßen im Landkreis Sigmaringen erkennbar. Stark befahren ist außerdem die regionale Achse Sigmaringen – Meßkirch.

Der Motorisierungsgrad der Bevölkerung im Landkreis Sigmaringen stieg von 536 Pkw/1.000 Einwohner im Jahr 1996 auf 603 im Jahr 2007, das sind 80.351 Pkw (Quelle: stat. Landesamt Baden-Württemberg). Dies entspricht einem Zuwachs um 13%. Andererseits bedeutet dies, dass immerhin knapp 40 Prozent der Einwohnerschaft nicht oder nicht unmittelbar über einen Pkw verfügen. Zieht man hiervon die unter Sechsjährigen und die über 80-jährigen ab, so verbleibt ein Wert von etwa einem Drittel der Kreiseinwohnerschaft, für die ein angemessenes ÖPNV-Angebot einen wesentlichen Beitrag zur selbstständigen Teilnahme am gesellschaftlichen Leben darstellt.

5.3 Verkehrsmarkt

Im Landkreis Sigmaringen sind die Voraussetzungen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), sich im Wettbewerb mit dem sogenannten motorisierten Individualverkehr (MIV) am Markt zu behaupten, besonders schwierig: Geringe Einwohnerdichte, ein feinmaschiges, gut ausgebautes, weitgehend staufreies Straßennetz und disperse Verkehrsverflechtungen bieten dem lokalen ÖPNV wenig Ansatzpunkte, gegen den MIV in der Gunst der Kunden zu „punkten“.

Verhältnismäßig gute Marktchancen hat der öffentliche Verkehr vor allem in der Verbindung der bevölkerungsreicheren Achsen entlang der Schienenstrecken. Angesichts der Engpässe im Straßennetz im Zulauf auf die Zentren stellen vor allem die modernisierten und beschleunigten Bahnstrecken mit den Neigetechnikzügen eine attraktive Alternative zum Pkw dar.

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land Baden-Württemberg, unterstützt von der zu diesem Zweck gegründeten Nahverkehrsgesellschaft. Der SPNV ist in diesem Nahverkehrsplan daher nur nachrichtlich behandelt. Er ist die Basis, auf der der straßengebundene Nahverkehr mit dem Bus aufbaut, entsprechend der Vorgabe des baden-württembergischen ÖPNV-Gesetzes § 4 Absatz 5: *„Soweit schienengebundene Verkehre bestehen oder ausgebaut werden, sollen sie als Grundangebot ausgestaltet und die übrigen Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr darauf ausgerichtet werden.“* Gegenstand des vorliegenden Nahverkehrsplanes ist schwerpunktmäßig der straßengebundene ÖPNV, für den dem Landkreis die Aufgabenträgerschaft obliegt.

Eine attraktive Angebotsdichte erreicht der ÖPNV mit dem Bus nur auf den Innerortslinien in Sigmaringen. In den übrigen Bereichen konzentriert sich das ÖPNV-Angebot überwiegend auf die Bedürfnisse des Ausbildungsverkehr (Verbindungen zwischen Wohnort und Schulort) und die Grundversorgung der nicht unmittelbar motorisierten Bevölkerung. Das Ziel des Nahverkehrsplans ist es, die Mobilität insbesondere dieser Bevölkerungsgruppen zu erhöhen. Durch Verbesserung der Angebote für Kinder, Jugendliche und Senioren können auch motorisierte Familienmitglieder von Hol- und Bringdiensten entlastet und Pkw-Fahrten vermieden werden.

5.4 Angebot des öffentlichen Nahverkehrs

5.4.1 Verfügbarkeit

Zu einem guten Angebot des öffentlichen Nahverkehrs gehört sowohl die räumliche Verfügbarkeit (Linie und Haltestelle) als auch die zeitliche (Fahrtenhäufigkeit).

Im Landkreis Sigmaringen wird der Schülerverkehr fast ausschließlich über den öffentlichen Nahverkehr abgewickelt. Da aus nahezu jedem Wohnplatz Schüler zu befördern sind, kann damit das Vorhandensein einer ausreichenden Anzahl an Linien und Haltestellen unterstellt werden. In den Fragebögen an die Kommunen wurden diesbezüglich auch nur von Sigmaringendorf Anregungen für zusätzliche Haltestellen eingebracht; die Einrichtung neuer Linien wurde nicht vorgebracht (lediglich die dichtere Bedienung vorhandener).

Ganz anders sieht es mit der zeitlichen Verfügbarkeit des öffentlichen Nahverkehrsangebots aus. Die Tabellen in

➤ *Anlage 12* zeigen diese für die Landes- und die regionalen Entwicklungsachsen.

Sehr gut bedient ist der von zwei sich überlagernden Bahnstrecken bediente Abschnitt Sigmaringen – Herbertingen mit 35 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (auch an schulfreien Tagen) und 31 Fahrtenpaaren am Wochenende, was etwa einem Halbstundentakt entspricht.

Gut bedient werden auch die übrigen Achsen entlang von Schienenstrecken, die (außer der Donautalbahn Sigmaringen – Tuttlingen) alle stündlich bedient werden.

Die ausgewiesene Landesentwicklungsachse Mengen – Tuttlingen verläuft über Krauchenwies – Meßkirch. Diese Relation ist im öffentlichen Verkehr nicht vorhanden, es gibt nur Fahrten auf Teilstrecken, und hier teilweise extrem wenige; Anschlüsse sind nur teilweise vorhanden. Im öffentlichen Verkehr verläuft die Achse in Richtung Tuttlingen als Bahnlinie durchs Donautal mit ca. 10 Fahrtenpaaren pro Tag. Allerdings bleiben dabei die an der Landesentwicklungsachse gelegenen Orte Krauchenwies und Meßkirch außen vor.

Abgesehen von der letztgenannten sind damit alle Landesentwicklungsachsen im öffentlichen Nahverkehr ausreichend bedient.

Auch bei den regionalen Achsen fällt eine gute Bedienung dort auf, wo ein Bahnangebot vorhanden ist.

5.4.2 Schienenverkehr

Im Folgenden ist das aktuelle Angebotskonzept im Landkreis Sigmaringen beschrieben (alle Züge fahren täglich, wenn nicht anders angegeben):

5.4.2.1 Allgäu-Zollernbahn

Im Zweistundentakt verkehren schnelle Neigetechnikzüge von Aulendorf über Sigmaringen - Albstadt - Balingen - Hechingen - Mössingen - Tübingen - Reutlingen nach Stuttgart, zwischen Aulendorf und Mengen mit allen, ab Mengen nur mit den genannten Zwischenhalten. Die Fahrzeit beträgt zwischen Sigmaringen und Tübingen 1 Std. 8 Minuten, zwischen Sigmaringen und Stuttgart 1 Std. 54 Minuten.

Stündlich versetzt, ebenfalls im Zweistundentakt, fahren Nahverkehrszüge der HzL von Aulendorf über Sigmaringen nach Tübingen, die alle Unterwegshalte bedienen.

5.4.2.2 Donautalbahn

Die Regionalexpresslinie Ulm - Sigmaringen - Tuttlingen - Donaueschingen – Neustadt/Schwarzwald (Anschluss nach Freiburg) verkehrt im Zweistundentakt. Auf dem Abschnitt Ulm - Sigmaringen ist sie verdichtet zum Stundentakt.

Die Fahrzeit von Sigmaringen nach Ulm beträgt 1 Std. 10 Minuten, von Sigmaringen nach Tuttlingen 40 Minuten, und von Sigmaringen nach Freiburg 2 Std. 48 Minuten.

Durch die Überlagerung mit der Allgäu-Zollernbahn ergibt sich auf dem Abschnitt Sigmaringen - Herbertingen ein etwa halbstündliches Fahrtenangebot.

Im Sommer verkehrt zusätzlich an Wochenenden der Naturparkexpress von Sigmaringen über Tuttlingen - Immendingen bis Blumberg-Zollhaus mit Anschluss dort zu den Dampfzügen der Wutachtalbahn. Diese Züge haben besonders viel Kapazität für Fahrräder und halten auch an den kleineren Stationen im Donautal, die vom regulären Taktverkehr nicht bedient werden. Weitere zusätzliche Züge verkehren im Sommer, teilweise auch unter der Woche, zur Erschließung des Naturparks Obere Donau für Wanderer und Radfahrer.

5.4.2.3 Zollernalbbahn 2

Diese Strecke gehört der HzL, das Angebot wird hier nicht, wie auf den DB-Strecken, vom Land bestellt, sondern von der HzL in eigener (auch finanzieller) Verantwortung getragen.

Montag - Freitag verkehren etwa stündlich Nahverkehrszüge mit Halt an allen Stationen, mit einzelnen Lücken, insbes. an schulfreien Tagen, und Taktabweichungen (v.a. im Schülerverkehr). Am Wochenende verkehrt ein Bus als Schienenersatzverkehr im Zweistundentakt. Die Aufgabe des Schienenersatzverkehrs und Wiederaufnahme des Schienenverkehrs am Wochenende ist zu prüfen.

Im Sommer verkehrt sonntags zusätzlich der Radwandershuttle Tübingen - Gammertingen - Kleinengstingen - Sigmaringen und zurück. Er hat in Kleinengstingen Anschluss zum und vom „Ulmer Spatz“ der Schwäbischen Albahn sowie in Sigmaringen zum/vom Naturparkexpress, sodass über diese Verknüpfungen mittlerweile ein ganzes Netz an Bahnstrecken bereist werden kann, die landschaftlich sehr reizvoll sind und teilweise im regulären Alltagsbetrieb nicht oder fast nicht mehr bedient werden.

5.4.2.4 Verknüpfung

Anders als beim Straßenbau reicht es beim Schienenverkehr nicht, dass verschiedene Schienenstränge aufeinandertreffen: auch der Fahrplan muss so gestaltet sein, dass Anschlussverbindungen bestehen.

Die beiden „großen“ Linien Allgäu-Zollernbahn und Donautalbahn verkehren in Sigmaringen als Durchmesserlinien, sodass i.d.R. zwischen Zollernalb und Allgäu und zwischen Oberem Donautal und Ulm nicht umgestiegen werden muss. Die beiden Linien verkehren in etwa halbstündlichem Abstand. Das hat den Vorteil des dichten Angebots auf dem von beiden bedienten Abschnitt Sigmaringen – Herbertingen, hat aber andererseits den Nachteil, dass beim Umstieg von einer auf die andere Linie in Sigmaringen etwa eine halbe Stunde gewartet werden muss. Das betrifft, jeweils in beiden Fahrtrichtungen, die Relationen Zollernalb - Ulm, Zollernalb - Tuttlingen sowie Tuttlingen - Aulendorf. Sehr gut funktioniert dagegen der Umstieg in Herbertingen von Bad Saulgau Richtung Ulm und zurück.

5.4.2.5 Perspektiven

5.4.2.5.1 Konzept „Integraler Taktfahrplan“ des Landes Baden-Württemberg:

Die Planung des Landes geht derzeit noch von folgender Konzeption aus:

- Beschleunigung der Neigetechnikzüge zwischen Tübingen und Sigmaringen auf 59 Minuten, Weiterführung nach Ulm (statt heute Aulendorf) in ebenfalls 59 Minuten. Zweistundentakt.
- Ausbau für Neigetechnikeinsatz zwischen Sigmaringen und Titisee und Beschleunigung um ½ Stunde auf 1½ statt 2 Stunden. Zweistundentakt Ulm – Titisee, verdichtet zwischen Ulm und Sigmaringen zum Stundentakt.
- Einsatz zusätzlicher Züge zwischen Sigmaringen und Tuttlingen, die den Fahrplan der Neigetechnikzüge zum Stundentakt verdichten und 8 Mal unterwegs halten.

Vorteile:

Ausbau und Beschleunigung sowie Stundentakt auch im Oberen Donautal sind grundsätzlich zu begrüßen. Sigmaringen soll zu einem sog. Nullknoten werden, wo sich immer zur vollen Stunde alle Züge treffen.

Kritische Punkte:

- Das Erreichen der notwendigen Fahrzeit von 59 Minuten zwischen Tübingen und Sigmaringen erscheint fraglich, da erheblich gestiegene Fahrgastzahlen auf der eingleisigen Zollernbahn eine Anpassung des Fahrplans erforderlich gemacht haben. Um das Ziel dennoch zu erreichen, wären weitere hohe Investitionen erforderlich.
- Das Erreichen der notwendigen Fahrzeit von 59 Minuten zwischen Sigmaringen und Ulm verbietet einen Halt in Herbertingen. Für Bad Saulgau und Herbertingen besteht dann nur noch die Möglichkeit über Aulendorf nach Ulm zu fahren. In Herbertingen halten nur noch die Züge der Allgäu-Zollern-Bahn.
- Die Eckanschlüsse in Sigmaringen vom Oberen Donautal Richtung Tübingen und umgekehrt sind mit 2 Minuten extrem knapp. Schon bei geringster Verspätung ist der Anschluss verloren, man muss eine Stunde warten.
- In Ulm wird der ICE in Richtung München erreicht, in Richtung Stuttgart jedoch im Gegensatz zu heute weder ICE noch IRE. Hier steht nur ein IC (mit knappen 6 Min. Übergangszeit) bzw. ein RE zur Verfügung.
- Das Funktionieren des sehr engen Fahrplankonstrukts auf den eingleisigen Strecken erscheint fraglich, da sich jede kleine Verspätung eines Zuges an den vorgegebenen Kreuzungspunkten auf den Gegenzug überträgt, mit der Folge von Anschlussverlusten in Ulm und Stuttgart.
- Nachdem im letzten Jahr vom Land Baden-Württemberg Züge abbestellt wurden, ist im Moment nicht mit der Bestellung zusätzlicher Zugleistungen im Oberen Donautal zu rechnen.

5.4.2.5.2 Stuttgart 21

Nach dem Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhof zu einem unterirdischen Durchgangsbahnhof („Stuttgart 21“) wird es nicht mehr möglich sein, mit Dieselfahrzeugen diesen Bahnhof zu befahren. Wenn Sigmaringen den heute mit Dieselfahrzeugen betriebenen umsteigefreien Direktzug nach Stuttgart nicht verlieren will, ist eine Elektrifizierung der Zollernbahn unumgänglich. Verbunden damit wäre ein abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau sinnvoll, um durch die elektrische Traktion gewonnene Fahrzeitvorteile nicht an den Kreuzungsbahnhöfen wieder abzumeln zu müssen.

5.4.2.5.3 Regional Stadt Bahn Neckar-Alb

Das Herzstück dieses Projektes ist, nach Karlsruher Vorbild, das Befahren der Stadtzentren von Tübingen und Reutlingen umsteigefrei von den Bahnstrecken aus. Auch eine Reaktivierung der Echaztalbahn bis auf die Alb nach Engstingen - Gammertingen ist Teil des Konzepts. Für das straßenbahnmäßige Durchfahren der Innenstädte sowie für die Bewältigung der Steigungen (in Tübingen, Honauer Steige) sind elektrische Stadtbahnfahrzeuge erforderlich. Die o.a. Elektrifizierung ist somit nicht nur für den Regionalverkehr auf der Zollernbahn, sondern auch für den dortigen Nahverkehr sowie auf den HzL-Strecken Sigmaringen – Gammertingen – Engstingen bzw. – Hechingen sinnvoll bzw. - je nach Fahrzeugeinsatz - erforderlich.

5.4.2.5.4 Achse Sigmaringen – Bodensee

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist der westliche Bodenseeraum mit Überlingen, Radolfzell, Konstanz und Singen nicht nur vom Raum Sigmaringen aus, sondern auch von Albstadt und den anderen Orten entlang der Zollernbahn sowie der Bahnstrecke nach Gammertingen aus nur sehr beschwerlich bzw. nicht in zumutbarer Zeit zu erreichen. Die Fahrt von Albstadt nach Radolfzell dauert zwischen 2½ und über 3 Stunden, es gibt 3 mögliche Wege: über Balingen – Rottweil, über Sigmaringen – Tuttlingen oder über Aulendorf – Friedrichshafen. Sinnvoll wäre, die Nord-Süd-Achse der Zollernbahn nach Süden weiterzuführen bis Radolfzell (- Singen). Dazu müsste die noch fast vollständig vorhandene Trasse Sigmaringen – Krauchenwies wieder mit Gleisen versehen sowie die Strecke Krauchenwies – Stockach ertüchtigt werden. Gedacht ist bei diesem Vorschlag weniger an ein Nahverkehrsangebot mit Feinerschließung (dazu ist das Gebiet zu dünn besiedelt, was auch die SMA-Studie¹ des Regionalverbandes gezeigt hat), sondern an eine Achse Tübingen – westlicher Bodensee für den regionalen Verkehr, mit Halten im Landkreis Sigmaringen nur in Krauchenwies und Meßkirch.

Fazit: Der Landkreis Sigmaringen sollte darauf bedacht sein, in der Euphorie um Stuttgart 21 nicht ins Hintertreffen zu geraten und darauf achten, dass er als nicht direkt Betroffener nicht von den Vorteilen und Chancen dieses neuen Bahnhofs „abgehängt“ wird. Man sollte die Entwicklungen wachen Auges beobachten und regelmäßig daran erinnern, dass nicht zu viele Finanzmittel nach Stuttgart fließen, sondern auch sonst im Land großer Bedarf besteht für eine Weiterentwicklung im Schienenverkehr.

5.4.3 Straßengebundener öffentlicher Nahverkehr

Das Liniennetz der ÖPNV-Linien im Landkreis Sigmaringen ist in

- *Anlage 13* dargestellt. Die verschiedenen Linien sind farblich gekennzeichnet.
- *Anlage 14* zeigt die Linien farblich unterschieden nach Busunternehmen.

Beide Darstellungen beziehen sich auf den Stand vom September 2008.

Die im Nahverkehrsplan von 1999 festgestellten Bedienstungsdefizite bestehen überwiegend weiterhin. Offenbar ist es sehr schwierig, innerhalb des Rahmens des bestehenden Systems mit vertretbaren Kosten zusätzliche Angebote zu schaffen.

¹ SMA und Partner AG, Zürich: Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Stockach Mengen, Potentialabschätzung und Angebotskonzept, Juni 2001

5.5 Ausbildungsverkehr

Eine wichtige Aufgabe, die dem ÖPNV im Landkreis Sigmaringen zukommt, ist die Befriedigung der unter dem Begriff „Ausbildungsverkehr“ zusammengefassten Verkehrsbedürfnisse.

Im Schuljahr 2006/07 gab es im Landkreis Sigmaringen 81 öffentliche und 9 private allgemeinbildende Schulen mit insgesamt 18.767 Schülern.

Landkreis Sigmaringen - Schuljahr 2006/07						
Schularten	Insgesamt		Öffentliche Schulen		Private Schulen	
	Schulen ¹⁾	Schüler	Schulen ¹⁾	Schüler	Schulen ¹⁾	Schüler
	Anzahl					
Grundschulen	42	6.225	41	6.197	1	28
Hauptschulen	17	2.749	17	2.749	-	-
Sonderschulen	14	886	9	521	5	365
Realschulen	9	3.881	8	3.365	1	516
Gymnasien	8	5.026	6	3.733	2	1.293
Gesamtschulen	-	-	-	-	-	-
Waldorfschulen	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	90	18.767	81	16.565	9	2.202

1) Angegeben wird nicht die Anzahl der organisatorischen Einheiten einer Schulart, sondern die Anzahl der jeweils vorhandenen Schulgliederungen.

Tag für Tag sind im Landkreis Sigmaringen über 10.000 Schüler von ihrem Wohnort zur Schule und wieder zurück zu befördern.

5.5.1 Entwicklung der Schülerzahlen

Aus den Gemeinde-scharfen Prognosen des statistischen Landesamts lässt sich die Entwicklung der Zahl der Fahrschüler ableiten:

- *Anlage 15* Einwohnerentwicklung der 10-19- und 20-29-Jährigen
- *Anlage 16* Einwohnerentwicklung der Kinder (6 – 10 Jahre)

Es wird deutlich, dass die Entwicklung der Zahl der Kinder und Jugendlichen in den letzten Jahren schon gesunken ist und in den kommenden Jahren noch deutlich weiter abnehmen wird. Dasselbe belegt auch nachfolgende Tabelle, die in einer Auswertung von Daten des statistischen Landesamtes die Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Sigmaringen zeigt:

	Schülerzahl 2007/2008	Veränderung ggü. 2007/08	
		2011/2012	2015/2016
insgesamt	19.290	-10%	-20%
Grundschule	5.905	-15%	-20%
Hauptschule	2.565	-15%	-26%
Realschule	3.830	-5%	-16%
Gymnasium	5.045	-4%	-20%
berufl. Schulen	1.945	0%	-4%

Eine Abnahme der Schülerzahlen von 10% in den nächsten 5 und sogar von 20% in den kommenden 10 Jahren wird für den Landkreis Sigmaringen festgestellt. Die beruflichen Schulen sind davon noch kaum betroffen, die Hauptschule deutlich stärker mit minus 15 (innerhalb von 5 Jahren) bzw. 25% (innerhalb von 10 Jahren). Grafisch dargestellt ist die Entwicklung der Schülerzahlen in Anlage 18 (Auswertung von Daten des stat. Landesamtes).

Der stärkere Rückgang der Hauptschüler und der weniger starke Rückgang der Realschüler ist auch darauf zurückzuführen, dass die Übergangsquote von der Grundschule auf die Hauptschule nach Jahren der Konstanz zwischen 30 und 35% seit dem Schuljahr 2004/05 stark zurückgegangen ist und momentan nur noch ca. 27% beträgt, wie Anlage 17 zeigt (bis Schuljahr 2007/08: Daten des stat. Landesamtes; Prognose ab Schuljahr 2008/09: Hochrechnung von Nahverkehrsberatung Südwest unter der Annahme, dass die Entwicklung sich unverändert fortsetzt). Detailliert sind die Übergangsquoten in Anlage 19 (Daten des stat. Landesamtes) nach Gemeinden aufgeschlüsselt. Anlage 20 zeigt, abgeleitet aus der Entwicklung der Schülerzahlen, die vsl. Entwicklung der Anzahl der Fahrschüler (Berechnung von Nahverkehrsberatung Südwest auf der Basis von Daten des stat. Landesamtes). In 5 Jahren werden demnach 7% weniger, in 10 Jahren 17% weniger Fahrschüler zu verzeichnen sein. Abgemildert werden diese Zahlen durch neu hinzukommende Fahrschüler in Folge von Schulschließungen.

- *Anlage 17* Übergangsquoten auf weiterführende Schulen
- *Anlage 18* Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Sigmaringen
- *Anlage 19* Übergangsquoten auf weiterführende Schulen nach Orten (Schuljahr 2007/08)
- *Anlage 20* Entwicklung der Anzahl der Fahrschüler im Landkreis Sigmaringen

5.5.2 Entwicklung der Schulstandorte

Die gegenwärtigen Schulstandorte und ihre jeweiligen Einzugsbereiche zeigen die Karten in den Anlagen 21 – 25.

- *Anlage 21* Karte Schülerströme Grund- und Hauptschulen
- *Anlage 22* Karte Schülerströme Realschulen
- *Anlage 23* Karte Schülerströme Gymnasien
- *Anlage 24* Karte Schülerströme Förderschulen
- *Anlage 25* Karte Schülerströme berufliche Schulen

Viele Orte haben in jüngster Zeit eine Ganztagsbetreuung an ihren Schulen eingeführt bzw. bereiten diese vor. Die Spitze des Schülerverkehrs nach der 6. Stunde verteilt sich dadurch bis in den Nachmittag. Auf manchen Linien ist dadurch nachmittags mit zusätzlichem Fahrtenbedarf zu rechnen.

Weitere derzeit absehbare bzw. neu umgesetzte Änderungen der Schullandschaft (Stand September 2008) sind:

- 2008: Kooperation der bisher selbstständigen Hauptschulen Hettingen und Inneringen – Folge: neuer Schülerverkehr zwischen beiden Ortschaften.
- Bad Saulgau: Erweiterung der gewerblichen Schule
- Gammertingen: Hauptschulkooperation mit Veringenstadt
- Hohentengen: Kooperation mit Hauptschule Herbertingen
- Wald: Kooperation mit Hauptschule Meßkirch
- Scheer: evtl. Schließung Grundschule Heudorf ab 2010
- Sigmaringen: Schulbezirksänderungen
- Sigmaringendorf: Schließung der Hauptschule, Schüler fahren nach Sigmaringen.
- Stetten a.k.M.: Frohnstetten kommt ab 2009 zum Schulbezirk Stetten. Evtl. bis 2012 weitere Nutzung des Schulgebäudes in Frohnstetten.

Schulschließungen und -kooperationen führen zu neuen, zusätzlichen Schülerverkehren, d.h. zu zusätzlichen Einnahmen für den ÖPNV, und möglicherweise auch zu hohen Sprungkosten, wenn in der Spitze zum Beginn der ersten Stunde dadurch zusätzliche Busse gebraucht werden.

5.6 Finanzierung, Kostenanalyse

Die finanziellen Mittel, die den Verkehrsunternehmen zur Verfügung stehen, speisen sich aus einer Reihe von Quellen, zu denen neben Fahrgeldeinnahmen auch verschiedene Zuschüsse und staatliche Ausgleichleistungen zählen. Die wichtigsten Quellen sind:

- Eigenanteile Schülerzeitkarten

Schüler bzw. Eltern zahlen in der Regel nur einen Teil des Fahrpreises einer Schülerzeitkarte selbst. Die Fahrkarten werden auf Basis einer vom Landkreis beschlossenen Schülerbeförderungssatzung ganz oder teilweise durch den Kreis finanziert.

Im Landkreis Sigmaringen beträgt der Eigenanteil bei Haupt- und Förderschülern (ab Kl. 5) die Hälfte des Fahrpreises einer Schülermonatskarte der 1. Preisstufe des Verkehrsverbundes Nal-do. Berufsschüler mit Teilzeitunterricht bezahlen einen fixen Betrag von derzeit 30,50 € pro Monat. Alle übrigen Schüler bezahlen den Fahrpreis einer Schülermonatskarte der ersten Nal-do-Preisstufe. Bei Grundschulern, Sonder- und Förderschülern (Klasse 1-4) sowie Kindern in Grundschulförderklassen und in Härtefällen wird der gesamte Fahrpreis durch den Landkreis ausgeglichen. Für Schüler, die nicht die nächstgelegene Schule besuchen, bestehen Sonderregelungen. Aufgrund der stark gestiegenen Ausgaben des Kreises wurden die Eigenanteile im letzten Jahr erhöht. Der Anteil der Eigenanteile an der gesamten ÖPNV-Finanzierung liegt bei etwa 17 %.

- Kreiszuschüsse zu den Schülerzeitkarten

Die Kreiszuschüsse zu den Schülerzeitkarten stellen die Komplementärmittel zu den Eigenanteilen dar. Zusammen ergeben sie den Fahrpreis der Schülermonatskarten. 25% der gesamten ÖPNV-Finanzierung erfolgt über die Bezuschussung der Schülermonatskarten durch den Landkreis. Er erhält hierfür einen pauschalen Zuschuss durch das Land.

- Ausgleichszahlungen nach § 45a BPefG

Für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr erhalten die Verkehrsunternehmen einen Ausgleich, der sich aus der Zahl der ausgegebenen Ausbildungs-Zeitkarten (insb. Schülermonatskarten), dem Fahrkartenpreis und einem pauschal ermittelten Aufwand errechnet. Die Pauschalbeträge sollen nur bei größeren Änderungen der Verkaufszahlen von Schülermonatskarten angepasst werden. Dadurch werden die Beträge von der Entwicklung der Schülerzahlen zunächst entkoppelt. Kürzungen dieser Pauschalbeträge durch das Land können aber für die

Zukunft nicht ausgeschlossen werden. Da die Mittel nach § 45a heute etwa ein Drittel der gesamten ÖPNV-Finanzierung ausmachen, wirken sich Änderungen der Pauschalbeträge sehr stark aus. Die Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG sind derzeit zunächst für 5 Jahre festgeschrieben.

- Erstattungen nach § 148 SGB IX

Für die unentgeltliche Beförderung schwer behinderter Menschen erhalten die Verkehrsunternehmen ebenfalls einen Ausgleich, der sich aus den Fahrgeldeinnahmen und einem landesweit festgelegten oder alternativ individuell nachzuweisenden Anteil dieser Fahrgäste ergibt. Auch diese Zahlungen wurden in den letzten Jahren gekürzt, weitere Kürzungen sind zurzeit nicht abzusehen.

- Verbundabmangel

Das Kreisgebiet ist dem Verkehrsverbund Naldo angeschlossen. Die Ergiebigkeit des Verbundtarifs ist geringer als diejenige der vorher angewandten Haustarife. Die Differenz wird durch den Landkreis und das Land jeweils hälftig ausgeglichen. Der seit dem 01.01.2002 geltende Verbundvertrag läuft bis zum 31.12.2009. Das Land senkt in diesem Zeitraum seinen Anteil degressiv. Ab 2010 ist ein neuer Verbundvertrag erforderlich, die dann gültigen Konditionen sind noch nicht bekannt. Von Seiten des Naldo werden keine Änderungen erwartet.

- Zuschussverträge

Der Landkreis finanziert auf verschiedenen Linien zusätzliche Fahrten im Rahmen eines Schülerverkehrsvertrages.

- Einnahmen frei verkaufte Fahrkarten

Mit „Jedermann-Einnahmen“ werden die Fahrgelderlöse bezeichnet, die aus dem übrigen Fahrscheinverkauf ohne Schüler- und Ausbildungszeitkarten erzielt werden. Diese Einnahmen sind nicht bekannt und werden hier pauschal auf ca. 25 % der Tarifeinnahmen geschätzt. Das entspricht 14 % der gesamten hier aufgeführten Einnahmen. Dieser Anteil zeigt, dass auch eine deutliche Zunahme der Nachfrage im Jedermann-Verkehr nur zu einer bescheidenen Verbesserung der Finanzausstattung der Unternehmen führen kann.

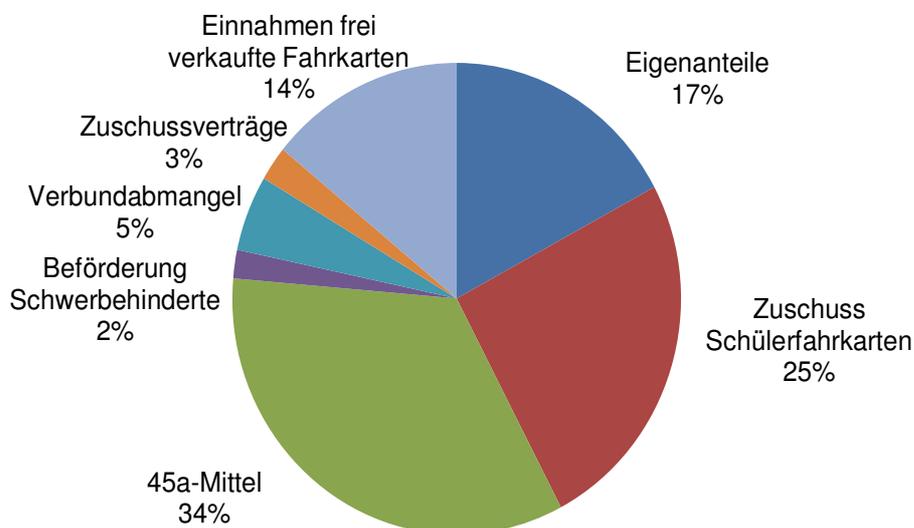
Zusätzlich zu den hier genannten Punkten bestehen noch weitere öffentliche Zuschüsse, insbesondere für den Bau von Betriebshöfen oder Zuschüsse einzelner Kommunen, die nicht in die Betrachtung eingeflossen sind.

Nachfolgende Abbildung zeigt qualitativ die Zusammensetzung der ÖPNV-Finanzierung im Jahr 2007.

Einige zugrunde liegende Zahlen sind nur den Verkehrsunternehmen bekannt und wurden abgeschätzt (s.o.). In der Summe beträgt das Finanzvolumen nach dieser Rechnung ca. 10 Mio. € pro Jahr.

Finanzierungsmodell 2008

Zusammensetzung der ÖPNV-Finanzierung (Bus)
im Landkreis Sigmaringen (teilw. geschätzt)



Es zeigt sich die Dominanz öffentlicher Mittel. Die meisten Zuschüsse stellen Fahrpreisbezuschussungen und -ergänzungen dar, deren Umfang sich an der Zahl der verkauften Fahrkarten bemisst. Aufgrund ihres hohen Anteils an der Gesamtfinanzierung (69%) stellen sie eine wesentliche Stütze des bestehenden Angebotsniveaus dar.

Nur 31 % der Einnahmen werden direkt von Kunden gewonnen, 17 % als Eigenanteile von Schülern und 14 % aus dem sog. Jedermann-Verkehr. Inklusive Fahrkarten-Zuschuss werden 42 % der Einnahmen aus Schülerfahrkarten erzielt. Zählt man auch die Ausgleichleistungen nach § 45a dazu, ergeben sich 76 %, die direkt aus dem Schülerverkehr erzielt werden. Da auch die Verbundförderung zum Großteil auf den Schülerverkehr entfällt und teilweise auch die Busförderung und der Schwerbehindertenausgleich, kommen weit über drei Viertel der Einnahmen aus dem Schülerverkehr.

Entwicklung der ÖPNV-Finanzierung:

Die Frage nach den in der Zukunft zur Verfügung stehenden Finanzmitteln ist von zentraler Bedeutung für die Ausarbeitung des Nahverkehrsplans. Da eine Prognose nur schwer möglich ist, wurde für das Jahr 2012 eine Abschätzung der Entwicklung in zwei Szenarien durchgeführt. Dabei wurde die Entwicklung jeder einzelnen der oben beschriebenen Finanzierungsquellen betrachtet.

- Optimistisches Szenario:

Es kommt zu keinen weiteren Kürzungen öffentlicher Mittel über das heute bereits bekannte Maß hinaus. Daneben entwickeln sich die Tarife und die Nachfrage positiv.

- Pessimistisches Szenario:

Aufgrund der Haushaltslage werden weitere Kürzungen öffentlicher Mittel beschlossen. Daneben lassen sich am Markt nur moderate Tariferhöhungen durchsetzen, die Gesamtnachfrage ist rückläufig.

Die Abschätzung geht von folgenden Entwicklungen aus (2012 gegenüber 2007):

	optimistisch	pessimistisch
Entwicklung Erlössätze p.a.	+3%	+2%
Entwicklung Erlössätze kumuliert 2012 ggü. 2007	+19%	+13%
Eigenanteile Schüler	+5%	-1%
Zuschuss Schüler	+3%	-3%
45a-Mittel (Pauschale)	0%	-13%
Beförderung Schwerbehinderte	0%	-30%
Verbundabmangel	0%	0%
Änderung Verkehrsmehrleistungen	0%	-100%
Jedermann-Nachfrage	+10%	-10%
Jedermann-Einnahmen	+21%	+11%
Einnahmenentwicklung kumuliert 2007-2012	+2%	-7%
Kostenentwicklung p.a.	+2%	+3%
Kostenentwicklung 2007 - 2012	+13%	+19%
Delta Kostenentw. – Einnahmenentw.	-10%	-26%

Für die beiden Szenarien wurden folgende Annahmen getroffen:

- Tarifentwicklung: Im optimistischen Szenario (optimistisch im Sinne der ÖPNV-Finanzierung) wurde angenommen, dass sich jährliche Erlössteigerungen aus Tarifierhöhungen von 3 % am Markt durchsetzen lassen. Kumuliert über 6 Jahre bis 2012 ergibt das eine Steigerung um 19 %. Im pessimistischen Szenario wurde eine jährliche Steigerung um 2 % angenommen, d.h. 13 % in 6 Jahren.
- Eigenanteile der Schüler: Die Entwicklung der Eigenanteile der Schüler der einzelnen Schularten ergibt sich aus der Entwicklung des Verbundtarifs (erste Preisstufe) und der Zahl der zukünftig zu befördernden Schüler.
- Zuschuss Schüler: Der Kreiszuschuss steigt wie die Eigenanteile mit der Naldo-Tarifentwicklung. Außerdem erhöht sich der Zuschuss durch den steigenden Trend zu Gymnasien und Berufsschulen und damit zu längeren Schulwegen. Der Rückgang der Schülerzahlen insgesamt, insbesondere bei den voll bezuschussten Grundschulern, wird aber tendenziell zu einem sinkenden Zuschussbedarf führen. Insgesamt ergibt die detaillierte Berechnung im optimistischen Szenario eine Steigerung der Zuschüsse um 3 %, im pessimistischen Szenario ein Rückgang um den gleichen Betrag. Es wurde jeweils angenommen, dass keine weiteren politischen Veränderungen der derzeitigen Regelungen vorgenommen werden.
- Da die § 45a-Mittel zukünftig pauschaliert sein werden, sind sie von der Entwicklung der Schülerzahlen im hier errechneten Umfang entkoppelt. Im optimistischen Szenario wurde daher keine Veränderung der Zuschusshöhe unterstellt. Im pessimistischen Szenario wurde aber angenommen, dass das Land die Zuschüsse bis 2013 um 13 % (entspr. der prognostizierten Entwicklung der Stückzahlen) senken wird.
- Beim Schwerbehindertenausgleich wurde im optimistischen Szenario ebenfalls keine Veränderung unterstellt. Hier wurde angenommen, dass sich der Rückgang der Schülerzahlen (damit Verringerung der Fahrgelderlöse) und die Zunahme der älteren Bevölkerung und damit des Anteils von Personen mit Schwerbehinderten-Ausweisen (dies hat eine Erhöhung des Ausgleichsatzes zur Folge) die Waage halten. Im pessimistischen Szenario wurde aber angenommen, dass beim Schwerbehindertenausgleich Kürzungen von 30 % vorgenommen werden.
- Beim Verbundabmangel wurde jeweils keine Veränderung angenommen. Hier wird davon ausgegangen, dass die Naldo-Landkreise Kürzungen bei den Landeszuschüssen ausgleichen.
- Für die Jedermann-Nachfrage wurde im optimistischen Szenario eine Steigerung um 10 % angenommen, im pessimistischen Szenario ein Rückgang um 10 %. Kumuliert mit der Ta-

rifentwicklung ergibt sich eine Zunahme der Einnahmen um 21 % bzw. 11 %. Die Entwicklung im Jedermann-Verkehr wird vor dem Hintergrund der Entwicklung der Treibstoffpreise und einer eher verhaltenen Einkommensentwicklung breiter Bevölkerungskreise (Stichwort Altersarmut) vor allem davon abhängen, ob es gelingt, ein Angebotsniveau und eine Angebotsstruktur anbieten zu können, die neue Kunden zum Umstieg auf den ÖPNV motivieren.

Die Addition all dieser Effekte führt im optimistischen Szenario zu einer Steigerung der Einnahmen um 2 %, im pessimistischen Szenario sinken die Einnahmen hingegen um 7 %. Beachtet man eine voraussichtliche Kostensteigerung von 13 % bis 19 % im gleichen Zeitraum (Annahme: 2 bzw. 3 % pro Jahr), so zeigt sich eine Finanzierungslücke zwischen 10 % und 26 %, in absoluten Zahlen etwa 1 bis 2,6 Mio. Euro.

Trotz einiger notwendiger Annahmen und Vereinfachungen zeigen die Zahlen, dass sich der Trend der vergangenen Jahre, nämlich eine spürbare Mittelverknappung, in den nächsten Jahren fortsetzen und noch verstärken wird. Die Größenordnung zeigt, dass weder der Fahrgast noch der Landkreis in der Lage sein werden, die Finanzierungslücke zu decken. Umso dringlicher ist es daher, alle Effizienzpotenziale – insbesondere bei der Schülerbeförderung – auszuschöpfen.

In der Flächenbedienung außerhalb der Schulzeiten können neue Rufauto-Systeme eine Alternative zur Busbedienung sein. Gleichzeitig sollte aber auch die Erschließung neuer Kunden nicht aus den Augen verloren werden. Auf den Hauptachsen besteht vielfach ein hinreichendes Nachfragepotenzial. Steigende Benzinpreise und sinkende Realeinkommen erhöhen die Bereitschaft, den ÖPNV zu nutzen.

5.7 Erhebung in den Gemeinden

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Sigmaringen sollte auch die konkreten Probleme vor Ort in den Kommunen aufnehmen. Aus diesem Grund wurde ein Fragebogen entworfen, den alle Städte und Gemeinden erhielten (Anlage 26). In Anlage 27 sind die genannten Punkte zusammenfassend dargestellt.

- *Anlage 26* Fragebogen
- *Anlage 27* Ergebnisse der Befragung der Kommunen

An verschiedenen Stellen sind neue Wohngebiete geplant, die beiden größten sind in Pfullendorf für 260 und 175 Einwohner vorgesehen, weitere in Sigmaringendorf ebenfalls für 175 Einwohner, in Bronnen für 150, in Sigmaringen für 150 und in Laiz für 140 Einwohner.

Neue Gewerbegebiete planen Herbertingen in der Größenordnung von 500-700 Arbeitsplätzen, Sauldorf für 400, Pfullendorf für 350 und 300, Gammertingen und Meßkirch für je ca. 200 Arbeitsplätze.

Die unter Straßen- und Schulplanung genannten Punkte sind im Detail in den jeweiligen Kapiteln aufgelistet.

Vielfach werden die vorhandenen Angebote des öffentlichen Nahverkehrs sowohl im Schülerverkehr als auch an schulfreien Tagen als unzureichend empfunden und es wird um Verbesserungen gebeten, teilweise auch nur resignativ um Vermeidung weiterer Fahrtenstreichungen. Die einzelnen Vorschläge sollten bei der konkreten Überplanung der Teilräume in die Planungen mit einbezogen werden.

Einige im Schülerverkehr anstehende Veränderungen sind bereits zum Schuljahresbeginn in Kraft getreten, die dafür angemahnten Busverbindungen wurden eingerichtet. Ebenso wurden vorgeschlagene tarifliche Erleichterungen mit den Nachbarverbänden vom Naldo zum 1.1.2009 umgesetzt.

6 Maßnahmendefinition

Nach Analyse, Prognose und Formulierung der Anforderungen sind jetzt konkrete Maßnahmen zu definieren, um die o.a. Ziele zu erreichen. Die konsequente Umorientierung der Busverkehre weg vom teilweise schienenparallelen hin zum Bahnzubringerverkehr bringt große Umstrukturierungen mit sich, die nur sukzessive umgesetzt werden können.

6.1 Angebotsmaßnahmen

Entsprechend der Größe und Zuordnung der Orte in Anlage 6 wurden Achsen gebildet für den Standard „Hauptlinien“ und „erweiterte Grundversorgung“:

- *Anlage 28* kartografische Darstellung der Orte nach Größenklassen
- *Anlage 29* Achsen aus Hauptlinien und erweiterten Grundversorgungslinien

Der einzige Ort, der trotz einer Einwohnerzahl von knapp über 1.000 nicht an einer der dargestellten Achsen liegt, ist Inneringen. Hier sind verschiedene Möglichkeiten denkbar, die näher untersucht werden müssen: einerseits wäre eine Linie nach Hettingen als Gemeindehauptort sinnvoll, andererseits nach Veringenstadt, weil sich dort meist die Züge beider Richtungen kreuzen und Anschluss nach Gammertingen und Sigmaringen besteht, oder auch eine direkte Anbindung nach Gammertingen und/oder Sigmaringen über die vorhandene Linie 2. Alternativ ist auch eine Zuordnung von Inneringen zur Kategorie der „Grundversorgung“ möglich, da die Einwohnerzahl nur knapp über tausend liegt.

6.1.1 Schienenverkehr

Das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sah im Rahmen der Umsetzung des landesweiten integralen Taktfahrplans („3-Löwen-Takt“) den Ausbau der Zollern- und der Donautalbahn für bogenschnelles Fahren mit NeiTech-Zügen vor. Die Abschnitte Tübingen – Sigmaringen und Ulm – Sigmaringen sind abgeschlossen, die Strecke Sigmaringen – Tuttlingen steht noch aus.

Das geplante ITF-Konzept mit durchgehenden Neigetechzügen von Stuttgart über Tübingen – Sigmaringen nach Ulm ist auf absehbare Zeit nicht umsetzbar, da die notwendige Fahrzeit von einer Stunde zwischen Tübingen und Sigmaringen, wie oben dargestellt, nicht realisiert werden kann. Die zwischen Sigmaringen und Ulm vorgesehene Beschleunigung hätte zur Folge, dass in Herbertingen nicht mehr gehalten werden könnte (womit dort auch kein Anschluss von Bad Saulgau mehr möglich wäre), und in Ulm viele heute vorhandene Anschlüsse nicht mehr erreichbar wären.

Es wird empfohlen, bzgl. dieser Thematik sowie der nachfolgend dargestellten, den Schienenverkehr betreffenden Punkte in Strategiegespräche mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg einzutreten, um hier Klarheit über das künftige Angebotskonzept zu bekommen sowie die Interessen des Landkreises Sigmaringen einzubringen.

6.1.1.1 Verlagerung Schülerverkehr, zusätzliche Haltepunkte

Es wurde bei verschiedenen Ortschaften die Reaktivierung früher vorhandener bzw. der Bau neuer Haltepunkte vorgeschlagen. **Für alle diese Haltepunkte sollte eine Potenzialanalyse erstellt werden**, welche Voraussetzung für die Zustimmung und Förderung durch das Land ist. Das Ergebnis der Analyse wird zeigen, für welche Haltepunkte ein positives Ergebnis erreicht wird bzw. in welcher Dringlichkeit die Maßnahmen in Angriff genommen werden sollten.

6.1.1.1.1 Laiz

Auf Grund der Größe der Ortschaft Laiz mit 2.856 Einwohnern und der Nähe der Schienenstrecke zum Ortskern sollte der Bau eines neuen Haltepunktes näher untersucht werden. Nach dem Bau der Haltepunkte in Ober- und Unterschmeien ist dieser zugleich Zielpunkt des Schülerverkehrs von dort zur Grund- und Hauptschule in Laiz.

6.1.1.1.2 Ennetach

In Ennetach (1.686 Einwohner) verläuft die Schiene mitten durch den Ort. Auch hier sollte der Bau eines neuen bzw. die Reaktivierung des früher vorhandenen Haltepunktes näher untersucht werden. 25 Schüler nach Sigmaringen und 6 nach Bad Saulgau können auf die Schiene verlagert werden.

6.1.1.1.3 Sigmaringen Schönenberg

Ein zusätzlicher Haltepunkt an der HzL-Strecke „ZAB 2“ im Bereich der Straßenbrücke „Am Schönenberg“ würde, wie weiter oben dargestellt, den Fußweg zwischen Bahn und den öffentlichen und privaten weiterführenden Schulen in Sigmaringen erheblich verkürzen. Evtl. könnten auch im Einzelfall Züge von der Zollernbahn über Sigmaringen hinaus bis zu diesem Haltepunkt weitergeführt werden. Dies würde eine Verlagerung der Schüler aus dem Bereich Schwenningen/Stetten a.k.M./Frohnstetten auf die Schiene ermöglichen, der mit 228 Schülern das vermutlich kreisweit größte Verlagerungspotenzial bietet, bei gleichzeitig derzeit unbefriedigender Anbindung der dort beheimateten über 6.000 Einwohner an den öffentlichen Verkehr.

6.1.1.1.4 Sigmaringen Landratsamt

Sollte die Verkürzung der Fußwege zwischen dem Sigmaringer Bahnhof und den Schulen wie oben vorgeschlagen nicht realisierbar sein, so wäre alternativ die Einrichtung eines Haltepunktes am Landratsamt zu prüfen, von dem aus die Schulen auf dem Mühlberg fußläufig zu erreichen wären.

6.1.1.1.5 Scheer

In Scheer liegt die Schiene nicht so günstig wie z.B. in Ennetach. Gleichwohl sollte auch hier für die immerhin 1.979 Einwohner die Wiedereinrichtung eines Bahnhaltepunktes überprüft werden. In Scheer können 53 Schüler nach Sigmaringen und 7 nach Bad Saulgau auf die Schiene verlagert werden, vom Stadtteil Heudorf weitere 23. Die Einrichtung der Haltepunkte Scheer und Ennetach ist Voraussetzung für die Einstellung des schienenparallelen Busverkehrs.

6.1.1.1.6 Oberschmeien

Nur 434 Einwohner sind in Oberschmeien zu erschließen, 65 Schüler nach Laiz und Sigmaringen können auf die Schiene verlagert werden. Dieser Haltepunkt hat eine herausragende touristische Bedeutung in der Erschließung des Schmeientales, das derzeit mit dem Zug nicht erreichbar ist, da es ohne Halt durchfahren wird.

6.1.1.1.7 Unterschmeien

Hier gibt es 263 Einwohner und 36 auf die Schiene zu verlagernde Schüler. Bzgl. der touristischen Bedeutung gilt dasselbe wie für Oberschmeien.

6.1.1.1.8 Bad Saulgau Lindenstr.

Um auch Gymnasiasten und Realschüler in Bad Saulgau auf die Schiene verlagern zu können, wäre ein zusätzlicher Haltepunkt beim Bahnübergang Lindenstraße erforderlich, der die Fußwege zu den Schulen auf ein zumutbares Maß von max. 700 m verkürzen würde.

6.1.1.1.9 Schülerverkehr Gammertingen

Gammertingen weist starke Schülerströme aus dem Nachbarlandkreis Reutlingen auf. In Gammertingen liegen die Schulen alle in fußläufiger Entfernung zum Bahnhof. Es wird daher empfohlen, zusammen mit dem Landkreis Reutlingen die Verlagerung des Schülerverkehrs auf die Schiene zu prüfen. Von den an der Schiene gelegenen Ortschaften ließen sich folgende Schüler-

zahlen auf die Bahn verlagern: Engstingen 2, Trochtelfingen 168 (evtl. in Verbindung mit einem Stadtverkehr als Zubringerlinie), Mägerkingen 67 und Bronnen 37, in der Summe also 274 Schüler. Wenn man die Schüler aus Hohenstein nach Trochtelfingen zum Zug bringt, kommen weitere 110 Kinder dazu. - Auch das Schulzentrum in Engstingen liegt direkt an der Schiene, evtl. könnte auch dieser Verkehr mit der Bahn abgewickelt werden. In Trochtelfingen und Mägerkingen sind Haltepunkte vorhanden, die derzeit nur im Schülerverkehr nach Münsingen und im Ausflugsverkehr genutzt werden. In Bronnen und evtl. Engstingen Schule wären neue Haltepunkte zu bauen.

6.1.1.2 Ablachtalbahn

Laut dem bereits erwähnten Gutachten der SMA Zürich kann die Ablachtalbahn im Nahverkehr nur wenige Funktionen übernehmen, bedingt durch die geringe Bevölkerungsdichte und die nicht den Verkehrsströmen im Nahverkehr entsprechende Führung nach Mengen statt Sigmaringen.

Nicht untersucht wurde jedoch, soweit bekannt, die mögliche Bedeutung der Strecke für den Regionalverkehr. Hier könnten vermutlich durchaus Potenziale aktiviert werden in den Relationen Ulm – Donautal – Radolfzell (- Singen/Schweiz/westlicher Bodensee) und Tübingen – Zollernbahn – Radolfzell (- Singen/Schweiz/westlicher Bodensee). Betrieblich könnte dies so aussehen, dass die von Tübingen kommenden HzL-Züge in Mengen ihren zweiten Wagen abhängen, der dort den Anschluss von Ulm aufnimmt und anschließend sofort nach Stockach – Radolfzell weiterfährt, und entsprechend umgekehrt wieder zurück. Für die Strecke Mengen – Aulendorf ist der verbleibende Solo-Triebwagen ausreichend. Ohne Investitionen in zusätzliche Triebwagen könnte die Strecke auf diese Weise im Zweistundentakt betrieben werden. Allerdings müsste sie vorher überarbeitet und für diesen Verkehr hergerichtet werden.

6.1.1.3 Altshausen – Pfullendorf

Um den Weg zu dem zukunftsgerichteten, bereits vorhandenen Konzept einer Bodensee-S-Bahn von Friedrichshafen über Aulendorf bis Pfullendorf offen zu halten, sollte versucht werden, diese Strecke zu sichern. Zu prüfen wäre vorerst, ob nicht mit einfachen Mitteln eine Betriebsfähigkeit mit niedrigem Standard wiederhergestellt werden könnte, um am Wochenende im Sommer einen Freizeitverkehr anzubieten.

6.1.1.4 Ausflugsverkehr

Verschiedene Freizeitnetze erfreuen sich seit Jahren starker Beliebtheit, was sich in stetig steigenden Fahrgastzahlen zeigt. Im Landkreis Sigmaringen ist der Rad-Wander-Shuttle der Hohenzollerischen Landesbahn von Kleinengstingen (dort Anschluss vom „Ulmer Spatz“) verknüpft mit dem Naturparkexpress nach Blumberg, wo man wiederum in die Wutachtal-Dampfbahn umsteigen kann.

6.1.1.4.1 Donautalbahn

Seit dem Wegfall des Haltes in Inzigkofen ist für den Naturparkexpress zwischen Sigmaringen und Thiergarten ein 12 km langer Abschnitt ohne Halt entstanden. Diesen zu überbrücken ist für Radfahrer kein Problem, für weniger geübte Wanderer jedoch eine Herausforderung. Sinnvoll wäre ein Halt zwischen beiden Stationen. In Frage kämen dafür Gutenstein (512 Einwohner) oder Dietfurth (33 Einwohner).

6.1.1.4.2 Ablachtalbahn

Über die Ablachtalbahn könnte das vorhandene Freizeitnetz von HzL-Radwandershuttle und Naturparkexpress um einen Ast an den Bodensee sinnvoll ergänzt werden. Außerdem liegen

entlang der Strecke neben schöner Landschaft und sehenswerten Ortschaften auch mehrere Badeseen, die so mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden könnten. Dieser Freizeitverkehr könnte auch ein erster Schritt sein, um die Infrastruktur zu sichern. Der Ausbaustandard für diesen Verkehr kann deutlich niedriger sein als bei einem regulären Betrieb, wie man z.B. bei der Schwäbischen Albbahn sieht. Betrieblich ist dasselbe Konzept denkbar wie oben beschrieben. Durchgehende Fahrten Tübingen – Zollernbahn – Bodensee wären am Wochenende ein attraktives Ausflugsangebot!

6.1.1.4.3 Pfullendorf

Betrieblich vermutlich relativ unproblematisch wäre am Wochenende die Verlängerung einiger vorhandener BOB-Fahrten über Aulendorf hinaus bis Pfullendorf, sofern die Strecke wieder betriebsfähig hergerichtet werden kann. Sinnvoll wäre dann auch eine Bus-Verknüpfung mit der Ablachtalbahn, sodass für Bodenseeurlauber eine Rundfahrt durchs Hinterland möglich wird: Friedrichshafen/Bodensee – Aulendorf – Pfullendorf – Meßkirch – Stockach – Radolfzell/Bodensee.

6.1.2 Straßengebundener öffentlicher Nahverkehr

Die Verkehre sollen weiterhin vorrangig eigenwirtschaftlich durch die Verkehrsunternehmen erbracht werden. Die weiter oben formulierten Standards sind als Ziele zu verstehen, die der Landkreis Sigmaringen anstrebt. Im Falle eines Konzessionswettbewerbs wird dies die Messlatte sein, an Hand derer die verschiedenen Anträge bewertet werden. Genehmigungsanträge führen jedoch nicht automatisch in die Gemeinwirtschaftlichkeit (bzw. nach neuer Gesetzgebung: zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag), wenn diese Standards nicht erreicht werden. In den meisten Fällen sind ohnehin zum Erreichen der Standards nicht zusätzliche Busleistungen erforderlich, sondern es reichen bedarfsgesteuerte Systeme aus, die häufig nicht von Busunternehmen, sondern von Taxi- oder Mietwagenfirmen durchgeführt werden.

Alle genannten Standards und Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierung sowie unter dem Vorbehalt der konkreten Überplanung des Angebots in einzelnen Teilräumen. Eine solche Überplanung in Teilräumen ist ausdrücklich vorgesehen, sie kann als Nachtrag dem Nahverkehrsplan hinzugefügt werden.

Wenn für verkehrliche Verbesserungen finanzielle Mittel erforderlich sind, wird von den Kommunen, die davon profitieren, eine angemessene Beteiligung erwartet.

Folgende Teilräume werden zur Überplanung vorgeschlagen:

6.1.2.1 Herbertingen – Bad Saulgau

Zwischen Herbertingen und Bad Saulgau soll der Schülerverkehr auf die Schiene verlagert werden. Dies ist auch schon möglich, solange der schulnähere Haltepunkt in Bad Saulgau noch nicht gebaut ist, es müsste einstweilen ein Bustransfer zwischen Bahnhof und Schule eingerichtet werden.

6.1.2.2 Raum Stetten a.k.M./Schwenningen/Oberes Donautal

Stetten (ohne Storzigen) und Schwenningen haben zusammen über 6.200 Einwohner, sind aber wesentlich besser an Albstadt-Ebingen angebunden (9 Fahrten an Schultagen, 7 an schulfreien Tagen, 4 samstags und 3 sonntags) als an die eigene Kreisstadt Sigmaringen, wo es nur 6 akzeptable Verbindungen (d.h. Fahrzeit unter 1 Stunde) an Schultagen gibt, nur 3 an schulfreien Tagen, und an Wochenenden gar keine, abgesehen von den Soldatenfahrten am Abend zwischen 21 und 24 Uhr. Ziel wäre, statt wenige durchgehende Busfahrten nach Sigmaringen

regelmäßige Fahrten zum Zug am Bahnhof Storzinger anzubieten. Das würde gleichzeitig die Schiene sowie den Haltepunkt Storzinger stärken und für Schweningen und Stetten ein größeres Fahrtenangebot ermöglichen. Komplette inkl. Schülerverkehr umgesetzt werden kann dieses Konzept erst nach der Lösung des Schulwegproblems in Sigmaringen (direkter Fußweg zu den Schulen bzw. neuer Bahn-Haltepunkt Landratsamt und Schönenberg). Da ein Teil der Konzessionen in diesem Raum 2010 enden, wird empfohlen, vorab schon eine Teilumsetzung zu realisieren, bei der die direkten Busfahrten in den Spitzen des Schülerverkehrs noch verbleiben, ansonsten jedoch bereits eine Umstellung des Fahrplans auf Zuganschluss in Storzinger erfolgt. Allerdings kann dabei die bei einer kompletten Umstellung eintretende Ersparnis durch die Einsparung von Fahrzeugen im Busbereich noch nicht realisiert werden.- Eine gemeinsame Betrachtung mit der parallelen Linie im Oberen Donautal erscheint sinnvoll, evtl. lassen sich dadurch Synergien aktivieren.

6.1.2.3 Bereich Pfullendorf/Wald/Herdwangen-Schönach/Illensee

Es ist kein Schienenverkehr tangiert, der zuvor angepasst werden müsste, somit ist eine Umsetzung jederzeit möglich. Ein Teil der Konzessionen läuft im Jahr 2010 aus. Alle Schulen, auch in den Teilorten, beginnen derzeit 7:45/7:50 Uhr mit dem Unterricht. Es besteht die Möglichkeit, dass bei einer Verschiebung der Unterrichtszeiten an einer oder an beiden der kleineren Schulen in Ach-Linz und Denkingen evtl. weniger Busse benötigt werden. Es wäre sinnvoll, diese sehr dünn besiedelte Gegend außerhalb des Schülerverkehrs mit einem bedarfsgesteuerten System zu bedienen.

6.1.2.4 Nördliches Kreisgebiet (Laucherttal und Umgebung)

Die Gemeinden im Laucherttal zwischen Sigmaringen und Gammertingen sind durch das vorhandene Angebot ausreichend bedient. Eine Überplanung der nicht an der Schiene gelegenen Ortschaften im Raum Gammertingen ist wegen der schulischen Verflechtungen nur gemeinsam mit dem Nachbarlandkreis Reutlingen sinnvoll (siehe unten, Punkt 6.1.2.10.1). Möglicherweise lässt sich der Schülerverkehr optimieren, die Schulen in Neufra, Gammertingen und Feldhausen beginnen derzeit fast gleichzeitig um 7:40/7:45 Uhr. - Übrig bleibt Inneringen, das von seiner Größe her ein besseres Angebot haben sollte. Verkehrlich sinnvoll wäre eine Anbindung an Vödingenstadt, da hier meist gleichzeitig in beiden Richtungen Zuganschlüsse bestehen. Da die Fahrzeit nur 7 Minuten beträgt, ist jedoch ein Bus/Fahrer mit diesem Shuttle-Dienst nicht ausgelastet bzw. extrem unwirtschaftlich. Vielleicht lassen sich hier, natürlich nur außerhalb des Schülerverkehrs, Lösungen mit bedarfsgesteuerten Systemen finden. Ein Bürgerbus könnte hier das passende Angebot sein.

6.1.2.5 Bad Saulgau/Hohentengen/Herbertingen/Mengen

Zwischen Mengen und Bad Saulgau über Hohentengen sollten die verschiedenen vorhandenen Linien zu einer regelmäßigen Bedienung auf direktem Weg, mit Bedienung der kleinen, etwas abseits gelegenen Ortschaften nur bei Bedarf (z.B. Richtungsbandbetrieb) integriert werden, in den Hauptverkehrszeiten wie bisher mit dem Bus (im Schülerverkehr ist der Bedarf ja bekannt und auch regelmäßig vorhanden), in den schwächer frequentierten Zeiten mit einem bedarfsgesteuerten System. Die neue Linie Herbertingen – Hohentengen sollte in dieses System mit einbezogen werden, ebenso im Freizeitverkehr der Badesees „Siebener Säge“.

6.1.2.6 Bad Saulgau – Ostrach - Pfullendorf

Die Verbindung von Pfullendorf und Ostrach nach Bad Saulgau sollte erheblich verbessert werden, zum einen wegen der vorhandenen Schulbeziehungen nach Bad Saulgau, zum anderen weil

dort jede Stunde in beiden Richtungen Zuganschlüsse bestehen und somit eine gute Anbindung an das Nahverkehrsnetz gegeben wäre. In der Gegenrichtung soll die Erreichbarkeit von Pfullendorf als drittgrößte Kommune des Landkreises mit etwa 6.000 Arbeitsplätzen verbessert werden.

6.1.2.7 Südlich der Donau (Sigmaringen – Inzigkofen/Leibertingen/Meßkirch/Sauldorf/Krauchenwies/Pfullendorf Nord)

Dieses Gebiet ist unabhängig von möglichen neuen Bahnhaltepunkten oder umzugestaltenden Fußwegen überplanbar. Die Firmen SBG, RAB, KVB, Beck und Reisch haben hier mehrere abschnittsweise parallel laufende Linien, sodass eine integrierte Planung sinnvoll erscheint, um mögliche Synergieeffekte aufzuspüren und zu aktivieren. In Meßkirch beginnen alle Schulen, auch in den Teilorten, um 7:55 Uhr, in Sauldorf und Teilorten um 7:30 Uhr. Möglicherweise ist durch eine Staffelung der Unterrichtszeiten eine effizientere Bedienung möglich.

6.1.2.8 Donautal Herbertingen – Sigmaringen und Umgebung

Nach dem Bau neuer Bahnhaltepunkte in Ennetach und Scheer können die bahnparallelen Buslinien aufgeben und der Verkehr auf die Schiene verlagert werden. Die wegfallenden Busleistungen werden in die Verbesserung der Zubringerlinien zur Schiene verlagert. Es ist darauf zu achten, als wichtige Ziele des Freizeitverkehrs die Heuneburg und die Schwarzachtalseen mit einzubinden.

6.1.2.9 Schmeiental

Nach dem Bau neuer Bahnhaltepunkte in Oberschmeien, Unterschmeien und Laiz sowie der Verkürzung der Fußwege zu den Schulen in Sigmaringen kann der Schülerverkehr auf die Schiene verlagert und die Buslinie nach Sigmaringen ganz eingestellt oder zumindest stark reduziert werden.

6.1.2.10 Kreisüberschreitende Projekte:

6.1.2.10.1 Bahn-Reaktivierung Gammertingen – Engstingen für Schülerverkehr

Zusammen mit dem Landkreis Reutlingen könnte eine Verlagerung der starken Schülerverkehre zwischen Gammertingen und Engstingen auf die Schiene vorgenommen werden. An beiden Endpunkten befinden sich mehrere Schulen, die alle von der Schiene aus fußläufig gut erreichbar sind. In Engstingen müsste dazu ein neuer Haltepunkt neben der Schule gebaut werden. Die Buslinien müssten als Zubringer zur Schiene umorganisiert werden, mehrere Fahrzeuge könnten vsl. eingespart werden.

6.1.2.10.2 Gammertingen – Neufra – Albstadt

Hier geht es um eine Verbesserung der Verbindung zwischen den zentralen Orten Gammertingen und Ebingen, die heute nur 6 Fahrten (Montag – Freitag) aufweist. Die umwegigen Verbindungen mit dem Zug über Hechingen sind zahlreicher, jedoch mit mindestens 1¼ Stunden deutlich mehr als doppelt so lang und damit in dieser Relation unattraktiv.

6.1.2.10.3 Achse nach Tuttlingen über Donautal/Meßkirch

Es ist zu prüfen, ob eine Stärkung der Landesentwicklungsachse (Mengen-) Krauchenwies – Meßkirch – Tuttlingen auch im öffentlichen Nahverkehr parallel zu der vorhandenen Bahnverbindung durchs Donautal sinnvoll ist.

6.1.2.10.4 Meßkirch – Stockach

Die vorhandene Fahrtenanzahl bleibt nur geringfügig hinter dem gesteckten Ziel zurück, eine Überarbeitung in diesem Bereich ist daher nachrangig zu betrachten.

6.1.2.10.5 Pfullendorf – Illensee/Ostrach – Wilhelmsdorf – Ravensburg

Die Achse Pfullendorf/Ostrach – Ravensburg wird im öffentlichen Nahverkehr über Aulendorf (Bahn) angeboten, diese sollte durchaus noch verstärkt werden (siehe oben, Punkt 6.1.1.10). Die sonst innerhalb des Landkreises Sigmaringen an der Strecke Pfullendorf/Ostrach – Wilhelmsdorf liegenden Ortschaften sind allesamt kleiner als 1.000 Einwohner und rechtfertigen keine Verdichtung im Busverkehr. Sinnvoll wäre eine Verbesserung in Richtung Erreichen der Standards mittels bedarfsgesteuerter Systeme, möglichst kreisüberschreitend bis Wilhelmsdorf. Die Anbindung des Königseggsees (Hoskircher Sees) sollte in der Sommersaison berücksichtigt werden.

6.1.2.10.6 Bad Saulgau – Bad Buchau

Eine Verbesserung der Verbindung zwischen Bad Saulgau und Bad Buchau würde nicht nur den 12.000 (Bad Saulgau) bzw. 4.000 Einwohnern (Bad Buchau) nutzen, sondern auch das wichtige Touristikziel Bad Buchau mit dem Federsee von Westen her besser erreichbar machen.

6.1.2.10.7 Stetten a.k.M.- Albstadt

Die vorhandene Fahrtenanzahl bleibt nur geringfügig hinter dem gesteckten Ziel zurück, eine Überarbeitung in diesem Bereich ist daher nachrangig zu betrachten.

6.2 Soll-Ist-Abgleich Anforderungsprofil – Status Quo

Wie realistisch sind die formulierten Ziele? Sind die formulierten Anforderungen zu hoch? Um das festzustellen, wurde für jede Achse die Anzahl der Fahrten heute ermittelt und mit dem definierten Soll verglichen. Unter der Voraussetzung, dass die Verlagerung bahnp paralleler Busverkehre auf die Schiene gelingt, werden hier Fahrleistungen „übrig“, die auf anderen Linien reinvestiert werden sollen.

- *Anlage 30* Soll-Ist-Vergleich Hauptlinien
- *Anlage 31* Soll-Ist-Vergleich Linien der erweiterten Grundversorgung
- *Anlage 32* Grafik Soll-Ist-Vergleich

Bei der Betrachtung nur der Hauptlinien fehlen ca. 100.000 km/Jahr. Dabei ist zu berücksichtigen, dass hier die Achse Ostrach – Bad Saulgau als fast vollständig neu aufzubauende Linie mit einkalkuliert ist, die ca. 150.000 Zusatz-km/Jahr verbraucht. Diese Linie wäre sinnvoll, um den Bahnknoten in Bad Saulgau mit Zuganschlüssen in beiden Richtungen zu erreichen. Betrachtet man die Zusammenstellung ohne diese neue Linie, sind in der Summe bei den Hauptlinien ca. 50.000 km „übrig“, mit denen die Linien der erweiterten Grundversorgung ausgebaut werden können.

Bei den Linien der erweiterten Grundversorgung fehlen zum Erreichen des Standards bei Linien innerhalb des Landkreises ca. 250.000 km/Jahr, bei kreisüberschreitenden Linien weitere 235.000 km/Jahr (nur der im Landkreis Sigmaringen gelegene Anteil). Das sieht auf den ersten Blick aus wie horrenden Zahlen, die realistischer Weise niemals finanzierbar sind. Bezogen auf zusätzlich einzukaufende Busleistungen ist dies auch richtig. Das wäre jedoch für den relativ dünn besiedelten Flächenlandkreis Sigmaringen das falsche Angebot. Ein den Verhältnissen angepasstes Angebot sollte mit einem bedarfsgesteuerten System geschaffen werden. Diese sind bekannt z.B. als Rufbus, Rufauto, Anruf-Linien-Verkehr, Anruf-Sammel-Taxi oder -Bus, oder als Bürgerbus. Letzterer wird im Rahmen von ehrenamtlichem Engagement von Bürgern gefahren, organisiert im Rahmen eines Vereins oder direkt von der Kommune. Es gilt ein vorgegebener Fahrplan, hier entsprechend den definierten Standards. Möchte jemand mitfahren,

muss dieser Fahrtwunsch rechtzeitig vorher telefonisch angemeldet werden, je nach örtlichen Möglichkeiten sind 20 – 120 Minuten üblich. Wenn, was häufig der Fall ist, die Fahrten von vorhandenen Taxi- bzw. Mietwagenfirmen mit übernommen werden können, fallen i.d.R. keine Kosten für die Bereitstellung an, es müssen nur die tatsächlich gefahrenen km bezahlt werden. Aus der Erfahrung in anderen Räumen wurde eine grob überschlägige Kalkulation für einen Rufauto-Verkehr im Landkreis Sigmaringen erstellt:

➤ *Anlage 33* Rufauto-Kalkulation

Das Ergebnis zeigt: um den gewünschten Standard auf den Hauptlinien und den Linien der erweiterten Grundversorgung innerhalb des Landkreises mittels Rufauto-Angeboten (oder anderen bedarfsgesteuerten Systemen) zu erreichen, wäre nach erster überschlägiger Kalkulation ein Aufwand von ca. 100.000 € erforderlich. Sollen auch die vorgeschlagenen kreisüberschreitenden Linien mit einbezogen werden, wofür der jeweils beteiligte Nachbarlandkreis zur Mitfinanzierung gewonnen werden müsste, sind hier weitere 65.000 €/Jahr erforderlich.

Die Finanzierung dieser Verkehre seitens des Landkreises Sigmaringen wäre zwar gegenüber bisher eine zusätzliche Leistung, läge jedoch gleichwohl in der Höhe noch weit unter dem, was manche anderen Landkreise für die Verbesserung ihres öffentlichen Nahverkehrs ausgeben, und würde eine annähernd flächendeckende Erschließung ermöglichen, auch außerhalb des Schülerverkehrs.

6.3 Strategische Umweltprüfung (SUP)

Eine strategische Umweltprüfung ist in Nahverkehrsplänen nur dann erforderlich, wenn sie Aussagen mit erheblichen Umweltauswirkungen enthalten, wie z.B. den Bau neuer SPNV-Strecken. Dies ist hier nicht der Fall. Damit ist der vorliegende Nahverkehrsplan nicht SUP-pflichtig.

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Unterrichtsbeginn aller Schulstandorte (Karte)
- Anlage 2 Unterrichtszeiten aller Schulen komplett (Tabelle)
- Anlage 3 Anzahl Busse in der Schülerspitze am Morgen (ohne Verstärker)
- Anlage 4 Vorschlag neuer Fußweg Sigmaringen Bf.- Schulzentrum
- Anlage 5 Vorschlag neuer Fußweg Sigmaringen Bf.- Liebfrauenschule
- Anlage 6 geplanter Bedienungsumfang (alle Ortschaften)
- Anlage 7 Regionalplan: Entwicklungsachsen
- Anlage 8 Straßeninfrastruktur
- Anlage 9 Schieneninfrastruktur
- Anlage 10 Pendlerströme
- Anlage 11 Verkehrsmengenkarte
- Anlage 12 zeitlich Verfügbarkeit des ÖPNV entlang der Entwicklungsachsen
- Anlage 13 Busliniennetz
- Anlage 14 Busunternehmensnetze
- Anlage 15 Einwohnerentwicklung 10 - 18 und 18 - 25 Jahre
- Anlage 16 Einwohnerentwicklung 6 - 10 Jahre
- Anlage 17 Übergangsquoten auf weiterführende Schulen
- Anlage 18 Entwicklung Schülerzahlen im Landkreis Sigmaringen
- Anlage 19 Übergangsquoten auf weiterführende Schulen nach Orten
- Anlage 20 Entwicklung der Fahrschülerzahlen
- Anlage 21 Karte Schülerströme Grund- und Hauptschulen
- Anlage 22 Karte Schülerströme Realschulen
- Anlage 23 Karte Schülerströme Gymnasien
- Anlage 24 Karte Schülerströme Förderschulen
- Anlage 25 Karte Schülerströme berufliche Schulen
- Anlage 26 Fragebogen
- Anlage 27 Auswertung der Fragebögen
- Anlage 28 Orte nach Größenklassen
- Anlage 29 Achsen
- Anlage 30 Soll- Ist - Vergleich Hauptlinien
- Anlage 31 Soll- Ist - Vergleich Linien "erweiterte Grundversorgung"
- Anlage 32 Grafik Soll-Ist-Vergleich
- Anlage 33 Rufauto-Kalkulation

Anlage 2 Unterrichtszeiten der Schulen

	Beginn 1. Std.	Beginn 2. Std.	Beginn Nachm.	Beginn Nachm.	Ende 4. Std.	Ende 5. Std.	Ende 6. Std.	Ende Nachm.	Ende Nachm.	Ende Nachm.	Ende Nachm.
Bad Saulgau	7:35	8:25	13:30	14:20		11:45	12:40	15:55	16:45		
BS	7:35	8:20	13:00	13:50	10:55	11:50	12:40	14:35	15:30	16:20	
GS Renhardsweiler	7:55	8:45	14:20		11:25	12:10		15:55			
Beuron	hat keine Schule										
Bingen GS	7:45	8:35	13:45		11:10	12:05		15:20			
Gammertingen Gymn.	7:45	8:35	14:10	15:00	11:10	12:00	12:50	14:55	15:45	16:45	
RS							12:55				
HS, Fö.	7:40	8:25	14:10	15:00	11:10	12:00	12:55	15:45	16:45		
Feldhausen GS	7:40		14:00			12:05		15:30			
Marienberg	keine Informationen eingegangen										
Herbertingen	7:30	8:20	13:50			11:55	12:40	16:15			
Herdwangen -	Kinder werden von einem privaten Kleinbus in den Weilern eingesammelt										
Schönach	8:00	8:50			11:30	12:20					
Hettingen	7:55			14:15		12:20		15:50			
Inneringen	7:55	8:45		14:20		12:20		15:55			
Hohentengen GHWRS	8:00		13:50			12:10		16:15			
und Völkofen GS											
Illmensee GHS	7:20	8:10	14:00		10:45	11:45	12:30	15:35			
Inzigkofen GS	7:30	8:15	14:00	16:00		11:45	12:30	16:00	Mi 17:30	Do 18:00	
und GS Vilsingen											
Krauchenwies GHS	7:45	8:35	14:00			12:10	13:00	14:45		16:25	
und GS Ablach											
Göggingen GS	8:10		13:50		11:35	12:30		14:20			
Leibertingen GS	7:20	8:10	15:00			11:40	12:30	16:30			
Mengen HS + RS:	7:35		14:15				12:40	16:45			
Gymn.+ Fördersch.	7:30		13:30				12:40	16:40			
Meßkirch alle Schulen											
Rengetsweiler GS	7:55		14:05			12:15	13:05	15:35	16:25	17:10	18:00
Rohrdorf GS											
Neufra GS	7:45					12:05					
Ostrach GHS + RS	7:35	8:25	14:15	15:00	11:05	11:55	12:45	15:00	15:50	16:45	
Magenbuch GS	8:00	8:50			11:25	12:15					
Burgweiler GS	8:05	8:50	14:15		11:20	12:15		15:50			
Pfullend. GS Am Härle	7:45	8:35	14:15		11:15	12:05	12:55	15:50			
GHS Sechslinden	7:45	8:25	13:45	14:30	11:15	12:05	12:55	15:15	16:00		
Förderschule	7:45	8:30	14:30		11:15	12:00		16:00			
RS	7:45	8:35	13:30	14:20	11:10	12:05	12:55	15:05	15:55		
Gymnasium	7:40	8:30	13:55	14:45	11:15	12:05	12:55	15:30	16:20	17:10	
GS Aach-Linz	7:45	8:30	14:00		11:15	12:05	12:55	15:30			
GS Denkingen	7:45	8:40	13:30		11:15	12:00	12:55	15:00			
Sauldorf: HS Rast, GS	7:30	8:20	?			11:50	12:35	15:50/1			
Krumbach+Bichtlingen								6:00			
Scheer GS	7:30		14:00			11:45		15:30			
Schwenningen GS	7:30	8:15			11:05	11:55	12:50				
Sigmaringen RS	7:50	8:40	14:00	14:50	11:15	12:05	12:55	15:35	16:25		
Hohenzollerngymn.	7:45	8:35	14:00	14:50	11:10	12:05	12:50	15:35	16:25	17:15	
Liebfrauenschule	7:50	8:35	13:55	14:40	11:05/10	12:05	12:50	15:25	16:15	17:00	
SIG GHS	7:55	8:40	14:00	15:30	11:15	12:15	13:00	15:30	16:15	17:00	
Laiz GHS	7:30	8:20	14:45			11:55	12:40	16:20			
Jungnau GS	7:30		14:15				12:45	15:50			
Sigmaringendorf GS	7:50	8:35				12:05					
Stetten GHS, RS, Fö.	7:30	8:20	14:15			11:50	12:40	15:50	16:40		
Frohnstetten GS	7:35		14:20			11:55		15:45			
Veringenstadt GHWRS	7:30	8:20				11:55	12:45				
Wald GHWRS	7:25		14:15				12:25	15:45			
Klosterschule Mo-Fr	8:00					12:15	13:00	16:15	17:00		
Samstag	8:00					12:15					

Anlage 3

Anzahl Busse in der Spitze zur ersten Schulstunde						
Linie	Anzahl Busse für	Anzahl Busse für	Anzahl Busse für		Summe	
2	Sigmaringen	4	Gammertingen	1		5
6	Gammertingen	2	Neufra	1		3
8	Veringenstein 1, anschl. zweiter Einsatz					0
9	Jungingen	1				1
12+20*	Bad Saulgau	2	Bad Saulgau + Hohentengen		2	4
17						0
40	Wilhelmsdorf + Ostrach			3		3
41	Illmensee	2				2
50	Sigmaringen	2				2
54						0
63						0
70	Bad Saulgau	1				1
90	<i>(siehe 7427, Fahrten sind doppelt veröffentlicht)</i>					0
101	Sigmaringen	1	Laiz + SIG	1		2
102	Pfullendorf	1	Laiz + SIG	4	Meßk.+ Vilsg.	7
103	Pfullendorf	1	Krauchenwies	2	Sigmaringen	8
104	Sigmaringen	2	Ostrach	1		3
105	Wald/Pfullend.	1	Ostrach	1		2
106	Aach-Linz	1	Wald	1		2
270 ²	Bad Saulgau	1				1
280	Bad Saulgau	1				1
290	Bad Saulgau	1				1
390	Sigmaringen	1				1
393	Sigmaringen	2	Mengen	1		3
400	Gammertingen	5				5
400	Feldh./Gamm.	2				2
416	Mengen	2				2
418	Hohentengen	1				
419	Mengen	2	Herbertingen	2	Bad Saulgau	5
641/667	Meßkirch	2	Schwenningen	1	Sigmaringen	4
7367	Pfullendorf	2	Schönach	0,5	(mit Rengoldshs.)	2,5
7378	Pfullendorf	1				1
7380	Pfullendorf	1				1
7391	Sigmaringen	1	Meßkirch	1		2
7392						0
7422	Sigmaringen	3				3
7425						0
7426	Meßkirch	1				1
7427	Sigmaringen	3	Stetten a.k.M.	1		4
7538	Pfullendorf	1				1
7556						0
7557	Scheer	1				1
7558	Ostrach	1				1
7566	Bad Saulgau	3				3
7567	Pfullendorf	1	Ostrach/B.Saulg.	3		4
7570	Bad Saulgau	1				1
7573						0
Summe (ohne Stadtverkehre)						95,5

* = seit 1.3.2009 sind die Linien 12 und 20 zur neuen Linie 415 zusammengefasst.

² = auf dem Abschnitt Reichenbach - Bad Saulgau ist die Linie 25 der Fa. Reisch in Linie 270 integriert (mit Betriebsübertragung auf Fa. Diesch)

Anlage 4

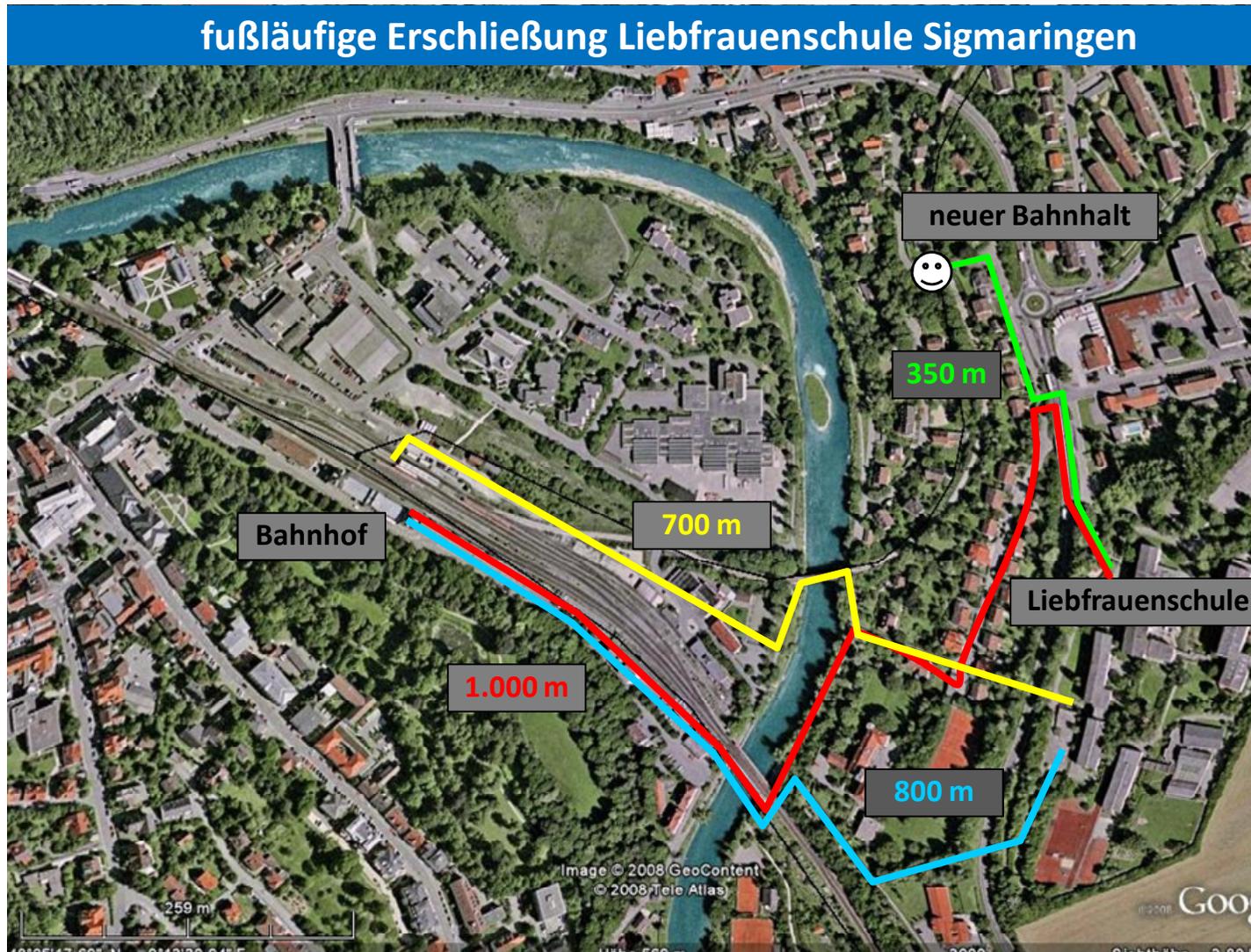


Rot = heutiger Fußweg

hellblau = möglicher neuer Fußweg

grün = Fußweg zu möglichem neuen Bahnhofpunkt

Anlage 5



Rot = heutiger Fußweg

hellblau = möglicher neuer Fußweg

grün = Fußweg zu möglichem neuen Bahnhaltepunkt

Anlage 6

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner	Innerortsverkehr	Hauptlinienstandard	erweiterte Grundversorgung	Grundversorgung	nur Schulverkehr	Unterzentrum		Mittelzentrum	
			I	H	eG	G	S	Hauptziel	Nebenziel	Hauptziel	Nebenziel
			27%	47%	69%	94%	100%	0	1	1	2
	erschl. Einwohner										
	max. Anzahl Umstiege										
Bad Saulgau	Bad Saulgau	11580	X	X				B.Saulg.		B.Saulg.	
	Bierstetten + Steinbronnen	600				X		B.Saulg.		B.Saulg.	
	Bolstern + Heratskirch	415				X		B.Saulg.		B.Saulg.	
	Bondorf	335				X		B.Saulg.		B.Saulg.	
	Braunenweiler	549				X		B.Saulg.		B.Saulg.	
	Friedberg	403				X		B.Saulg.		B.Saulg.	
	Fulgenstadt	671				X		B.Saulg.		B.Saulg.	
	Groß- + Kleintissen	379				X		B.Saulg.		B.Saulg.	
	Bogenweiler + Haid + Sießen	879				X		B.Saulg.		B.Saulg.	
	Hochberg + Luditsweiler	583				X		B.Saulg.		B.Saulg.	
	Lampertsweiler	299				X		B.Saulg.		B.Saulg.	
	Moosheim	329				X		B.Saulg.		B.Saulg.	
	Renhardsweiler	270				X		B.Saulg.		B.Saulg.	
	Wolfartsweiler	283				X		B.Saulg.		B.Saulg.	
	Beuron	Beuron	172					X	SIG		SIG
Hausen im Tal		328				X		SIG		SIG	
Langenbrunn		65					X	SIG		SIG	
Neidingen		73					X	SIG		SIG	
Thiergarten		115					X	SIG		SIG	
Bingen	Bingen	2112			X			SIG		SIG	
	Hitzkofen	479				X		SIG		SIG	
	Hochberg	136					X	SIG		SIG	
	Hornstein	109					X	SIG		SIG	
Gammertingen	Gammertingen	4841		X				Gamm.		SIG	Albstadt
	Harthausen	246					X	Gamm.		SIG	Albstadt
	Bronnen	366				X		Gamm.		SIG	Albstadt
	Marienberg	456				X		Gamm.		SIG	Albstadt
	Feldhausen	441				X		Gamm.		SIG	Albstadt
	Kettenacker	298				X		Gamm.		SIG	Albstadt
Herbertingen	Herbertingen	3302		X				B.Saulg.	Mengen	B.Saulg.	SIG
	Hundersingen	854				X		B.Saulg.	Mengen	B.Saulg.	SIG
	Marbach	568				X		B.Saulg.	Mengen	B.Saulg.	SIG
	Mieterkingen	242					X	B.Saulg.	Mengen	B.Saulg.	SIG
Herdwangen-Schönach	Herdwangen	1115			X			Pfull.df.	Überlg.	Pfull.df.	Überlg.
	Alberweiler	60					X	Pfull.df.	Überlg.	Pfull.df.	Überlg.
	Breitenerlen	10					X	Pfull.df.	Überlg.	Pfull.df.	Überlg.
	Ebratsweiler	130					X	Pfull.df.	Überlg.	Pfull.df.	Überlg.
	Heggelbach	40					X	Pfull.df.	Überlg.	Pfull.df.	Überlg.
	Mühlhausen	30					X	Pfull.df.	Überlg.	Pfull.df.	Überlg.
	Oberndorf	50					X	Pfull.df.	Überlg.	Pfull.df.	Überlg.
	Spießhof	10					X	Pfull.df.	Überlg.	Pfull.df.	Überlg.
	Schwende	50					X	Pfull.df.	Überlg.	Pfull.df.	Überlg.
	Vorstadt	40					X	Pfull.df.	Überlg.	Pfull.df.	Überlg.
	Waldhof	15					X	Pfull.df.	Überlg.	Pfull.df.	Überlg.
	Waldsteig	30					X	Pfull.df.	Überlg.	Pfull.df.	Überlg.

Anlage 6

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner	Innerortsverkehr	Hauptlinienstandard	erweiterte Grundversorgung	Grundversorgung	nur Schulverkehr	Unterzentrum		Mittelzentrum	
			I	H	eG	G	S	Hauptziel	Nebenziel	Hauptziel	Nebenziel
			27%	47%	69%	94%	100%	0	1	1	2
	erschl. Einwohner		27%	47%	69%	94%	100%				
	max. Anzahl Umstiege							0	1	1	2
(Herdwangen-Schönach)	Großschönach	1015			X			Pfull.df.	Überlg.	Pfull.df.	Überlg.
	Lautenbach mit Dorfg.	220					X	Pfull.df.	Überlg.	Pfull.df.	Überlg.
	Aftholderberg	250				X		Pfull.df.	Überlg.	Pfull.df.	Überlg.
	Adriatsweiler	15					X	Pfull.df.	Überlg.	Pfull.df.	Überlg.
	Egg	70					X	Pfull.df.	Überlg.	Pfull.df.	Überlg.
	Sohl	50					X	Pfull.df.	Überlg.	Pfull.df.	Überlg.
Hettingen	Hettingen	914				X		Gamm.		SIG	
	Inneringen	1011			X			Gamm.		SIG	
Hohentengen	Hohentengen	2326			X			Mengen	B.Saulg.	B.Saulg.	
	Bremen	278				X		Mengen	B.Saulg.	B.Saulg.	
	Eichen	178					X	Mengen	B.Saulg.	B.Saulg.	
	Enzkofen	230					X	Mengen	B.Saulg.	B.Saulg.	
	Günzkofen	250				X		Mengen	B.Saulg.	B.Saulg.	
	Ölkofen	491				X		Mengen	B.Saulg.	B.Saulg.	
	Ursendorf	342				X		Mengen	B.Saulg.	B.Saulg.	
	Völlkofen	440				X		Mengen	B.Saulg.	B.Saulg.	
Illmensee	Illmensee	942				X		Pfull.df.	Wilh.df.	Pfull.df.	Überlg.
	Ruschweiler	908				X		Pfull.df.	Wilh.df.	Pfull.df.	Überlg.
	Illwangen	231					X	Pfull.df.	Wilh.df.	Pfull.df.	Überlg.
Inzigkofen	Inzigkofen	1406			X			SIG	Meßk.	SIG	
	Vilsingen	795				X		SIG	Meßk.	SIG	
	Dietfurt	33					X	SIG	Meßk.	SIG	
	Engelswies	620				X		SIG	Meßk.	SIG	
Krauchenwies	Krauchenwies	2390			X			SIG	Mengen	SIG	Pfull.d.
	Ablach	665				X		SIG	Mengen	SIG	Pfull.d.
	Bittelschieß	326				X		SIG	Mengen	SIG	Pfull.d.
	Ettisweiler	55					X	SIG	Mengen	SIG	Pfull.d.
	Göggingen	896				X		SIG	Mengen	SIG	Pfull.d.
	Hausen	803				X		SIG	Mengen	SIG	Pfull.d.
Leibertingen	Leibertingen	691				X		Meßk.	SIG	SIG	Tuttli.
	Kreenheinstetten	630				X		Meßk.	SIG	SIG	Tuttli.
	Thalheim	661				X		Meßk.	SIG	SIG	Tuttli.
	Altheim	252				X		Meßk.	SIG	SIG	Tuttli.
Mengen	Mengen	5887		X				Mengen		SIG	B.Saulg.
	Beuren	264				X		Mengen		SIG	B.Saulg.
	Blochingen	913				X		Mengen		SIG	B.Saulg.
	Ennetach	1686			X			Mengen		SIG	B.Saulg.
	Rosna	287				X		Mengen		SIG	B.Saulg.
	Rulfingen	1173			X			Mengen		SIG	B.Saulg.
Meßkirch	Meßkirch	5752		X				Meßk.		SIG	Tuttli.
	Dietershofen	152					X	Meßk.		SIG	Tuttli.
	Heudorf	339				X		Meßk.		SIG	Tuttli.
	Langenhart	241					X	Meßk.		SIG	Tuttli.
Neufra	Neufra	1660			X			Gamm.		SIG	Albstadt
	Freudenweiler	258				X		Gamm.		SIG	Albstadt

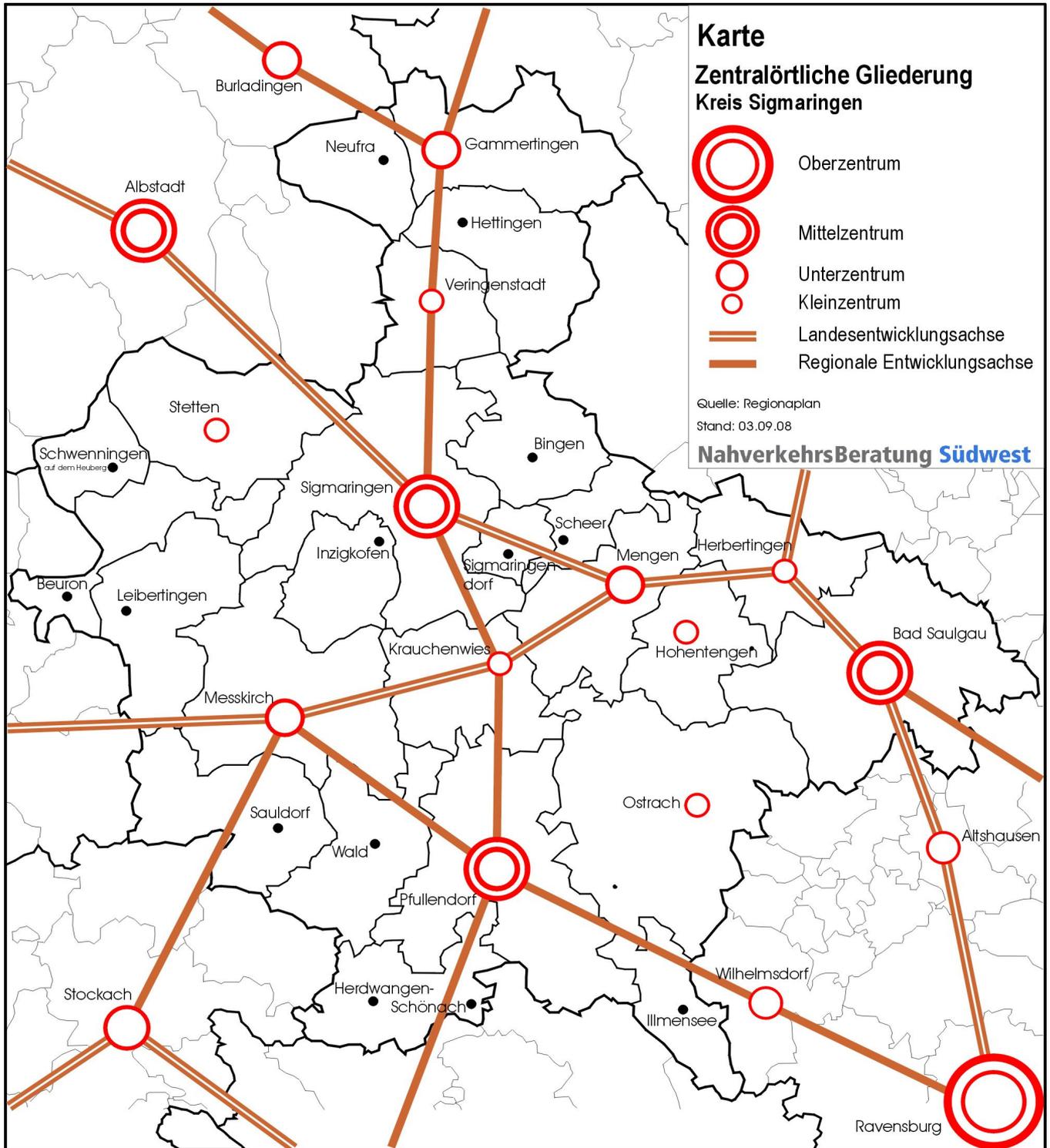
Anlage 6

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner	Innerortsverkehr	Hauptlinienstandard	erweiterte Grundversorgung	Grundversorgung	nur Schulverkehr	Unterzentrum		Mittelzentrum	
			I	H	eG	G	S	Hauptziel	Nebenziel	Hauptziel	Nebenziel
			erschl. Einwohner	27%	47%	69%	94%	100%	0	1	1
	max. Anzahl Umstiege										
Ostrach	Burgweiler	401				X		Pfull.df.		Pfull.df.	
	Egelreute	39					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Hahnennest	40					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Mettenbuch	37					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Oberochsenbach	22					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Ochsenbach	276				X		Pfull.df.		Pfull.df.	
	Ulzhausen	20					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Waldbeuren	173					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Einhart	388				X		Pfull.df.	B.Saulg.	Pfull.df.	B.Saulg.
	Habsthal	131					X	Pfull.df.	B.Saulg.	Pfull.df.	B.Saulg.
	Jettkofen	262				X		B.Saulg.		B.Saulg.	
	Kalkreute	96					X	Pfull.df.		Pfull.df.	B.Saulg.
	Laubbach	99					X	B.Saulg.		B.Saulg.	
	Oberweiler	30					X	B.Saulg.		B.Saulg.	
	Unterweiler	96					X	B.Saulg.		B.Saulg.	
	Levertzweiler	297				X		Pfull.df.	B.Saulg.	Pfull.df.	B.Saulg.
	Magenbuch	272				X		Pfull.df.		Pfull.df.	
	Ostrach	3644		X				B.Saulg.		B.Saulg.	
	Dichtenhausen	17					X	Pfull.df.		Pfull.df.	B.Saulg.
	Spöck	134					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
Tafertzweiler	153					X	B.Saulg.		B.Saulg.		
Bachhaupten	75					X	B.Saulg.		B.Saulg.		
Eschendorf	33					X	B.Saulg.		B.Saulg.		
Gunzenhausen	14					X	B.Saulg.		B.Saulg.		
Wirnsweiler	19					X	B.Saulg.		B.Saulg.		
Wangen	157					X	Pfull.df.	B.Saulg.	Pfull.df.	B.Saulg.	
Pfullendorf	Pfullendorf	9584	X	X				Pfull.df.		Pfull.df.	
	Am Andelsbach	74					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Brunnhäusern	45					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Aach-Linz	1174			X			Pfull.df.		Pfull.df.	
	Reute	16					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Sahlenbach	84					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Denkingen	712				X		Pfull.df.		Pfull.df.	
	Andelsbach	11					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Hilpensberg	57					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Langgassen	79					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Straß	71					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Gaisweiler	74					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Tautenbronn	50					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Großstadelhofen	184					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Kleinstadelhofen	67					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Krähenried	11					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Sylvenstal	62					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
Wattenreute	67					X	Pfull.df.		Pfull.df.		
Mottschieß	140					X	Pfull.df.		Pfull.df.		

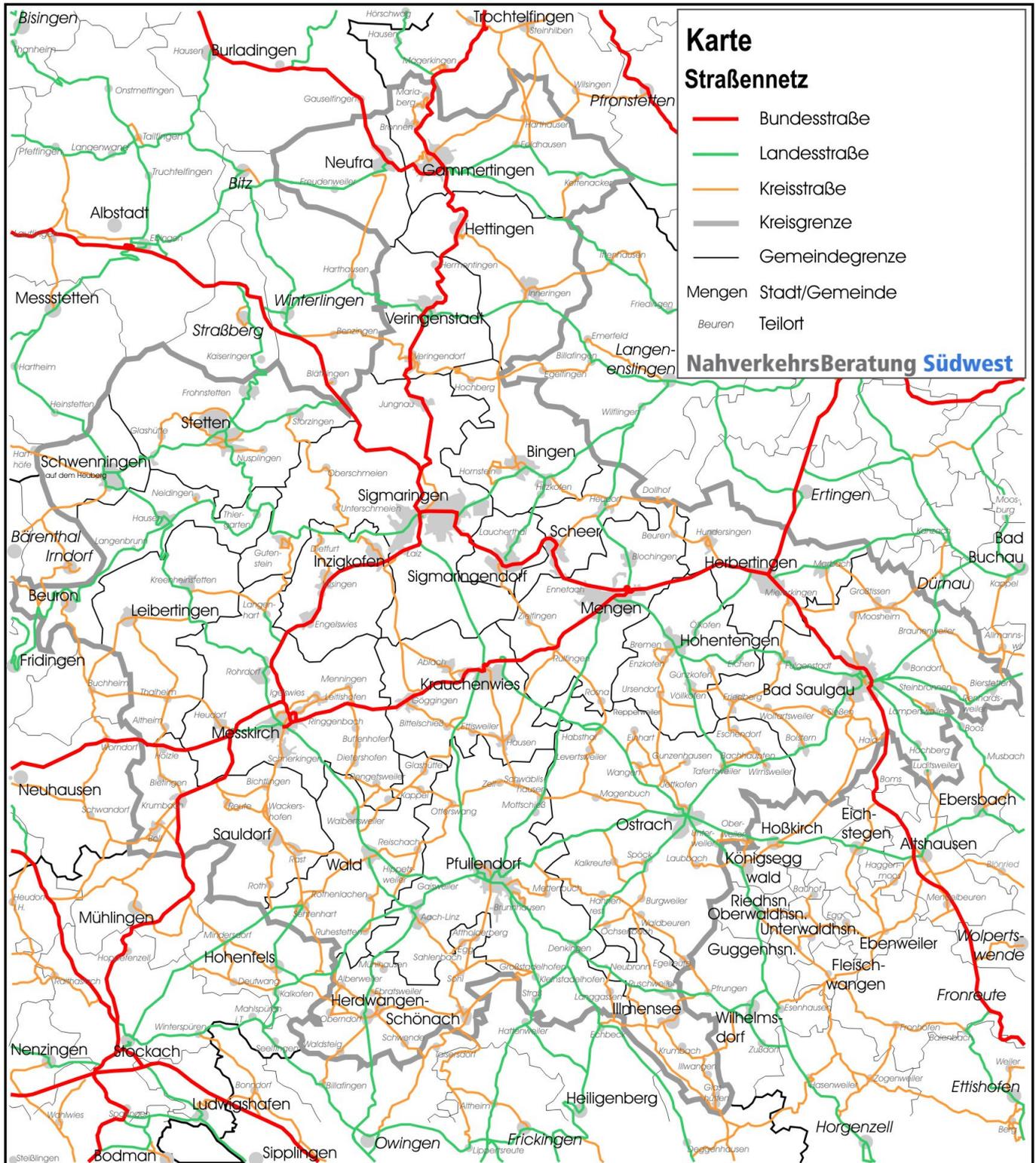
Anlage 6

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner	Innerortsverkehr	Hauptlinienstandard	erweiterte Grundversorgung	Grundversorgung	nur Schulverkehr	Unterzentrum		Mittelzentrum	
			I	H	eG	G	S	Hauptziel	Nebenziel	Hauptziel	Nebenziel
			27%	47%	69%	94%	100%	0	1	1	2
	erschl. Einwohner		27%	47%	69%	94%	100%				
	max. Anzahl Umstiege							0	1	1	2
(Pfullendorf)	Otterswang	164					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Litzelbach	23					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Weihwang	18					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Zell am Andelsbach	125					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
	Schwäblishausen	119					X	Pfull.df.		Pfull.df.	
Sauldorf	Sauldorf	525				X		Meßk.		Pfull.df.	
	Roth	70					X	Meßk.		Pfull.df.	
	Bietingen	175					X	Meßk.		Pfull.df.	
	Hölzle	49					X	Meßk.		Pfull.df.	
	Böll	404				X		Meßk.		Pfull.df.	
	Krumbach	290				X		Meßk.		Pfull.df.	
	Rast	448				X		Meßk.		Pfull.df.	
	Wasser-Bichtlingen	408				X		Meßk.		Pfull.df.	
	Wasser-Wackershofen	78					X	Meßk.		Pfull.df.	
Wasser-Reute	56					X	Meßk.		Pfull.df.		
Scheer	Scheer	1979			X			Mengen	SIG	SIG	B.Saulg.
	Heudorf	572				X		Mengen	SIG	SIG	B.Saulg.
Schwenningen	Schwenningen	1539			X			SIG	Meßst.	SIG	Albstadt
Sigmaringen	Sigmaringen	11758	X	X				SIG		SIG	
	Unterschmeien	263				X		SIG		SIG	
	Oberschmeien	434				X		SIG		SIG	
	Jungnau	740				X		SIG		SIG	
	Gutenstein	512				X		SIG		SIG	
	Laiz	2856	X		X			SIG		SIG	
Sigmaringend.	Sigmaringend.	3143		X				SIG		SIG	
	Laucherthal	593				X		SIG		SIG	
Stetten a.k.M.	Stetten a.k.M.	2982		(X)	X			SIG	Albstadt	SIG	Albstadt
	Nusplingen	242					X	SIG	Albstadt	SIG	Albstadt
	Frohnstetten	1108			X			SIG	Albstadt	SIG	Albstadt
	Storzigen	369				X		SIG	Albstadt	SIG	Albstadt
	Glashütte	345				X		SIG	Albstadt	SIG	Albstadt
Veringenstadt	Veringenstadt	1612			X			Gamm.		SIG	
	Veringendorf	516				X		Gamm.		SIG	
	Hermentingen	150					X	Gamm.		SIG	
Wald	Wald	1000			X			Pfull.df.	Meßk.	Pfull.df.	Überlg.
	Hippetsweiler	182					X	Pfull.df.	Meßk.	Pfull.df.	Überlg.
	Glashütte	107					X	Pfull.df.	Meßk.	Pfull.df.	Überlg.
	Kappel	111					X	Pfull.df.	Meßk.	Pfull.df.	Überlg.
	Reischach	68					X	Pfull.df.	Meßk.	Pfull.df.	Überlg.
	Riedetsweiler	85					X	Pfull.df.	Meßk.	Pfull.df.	Überlg.
	Rothelachen	43					X	Pfull.df.	Meßk.	Pfull.df.	Überlg.
	Ruhstetten	177					X	Pfull.df.	Meßk.	Pfull.df.	Überlg.
	Sentenhart	353				X		Pfull.df.	Meßk.	Pfull.df.	Überlg.
	Walbertsweiler	643				X		Pfull.df.	Meßk.	Pfull.df.	Überlg.

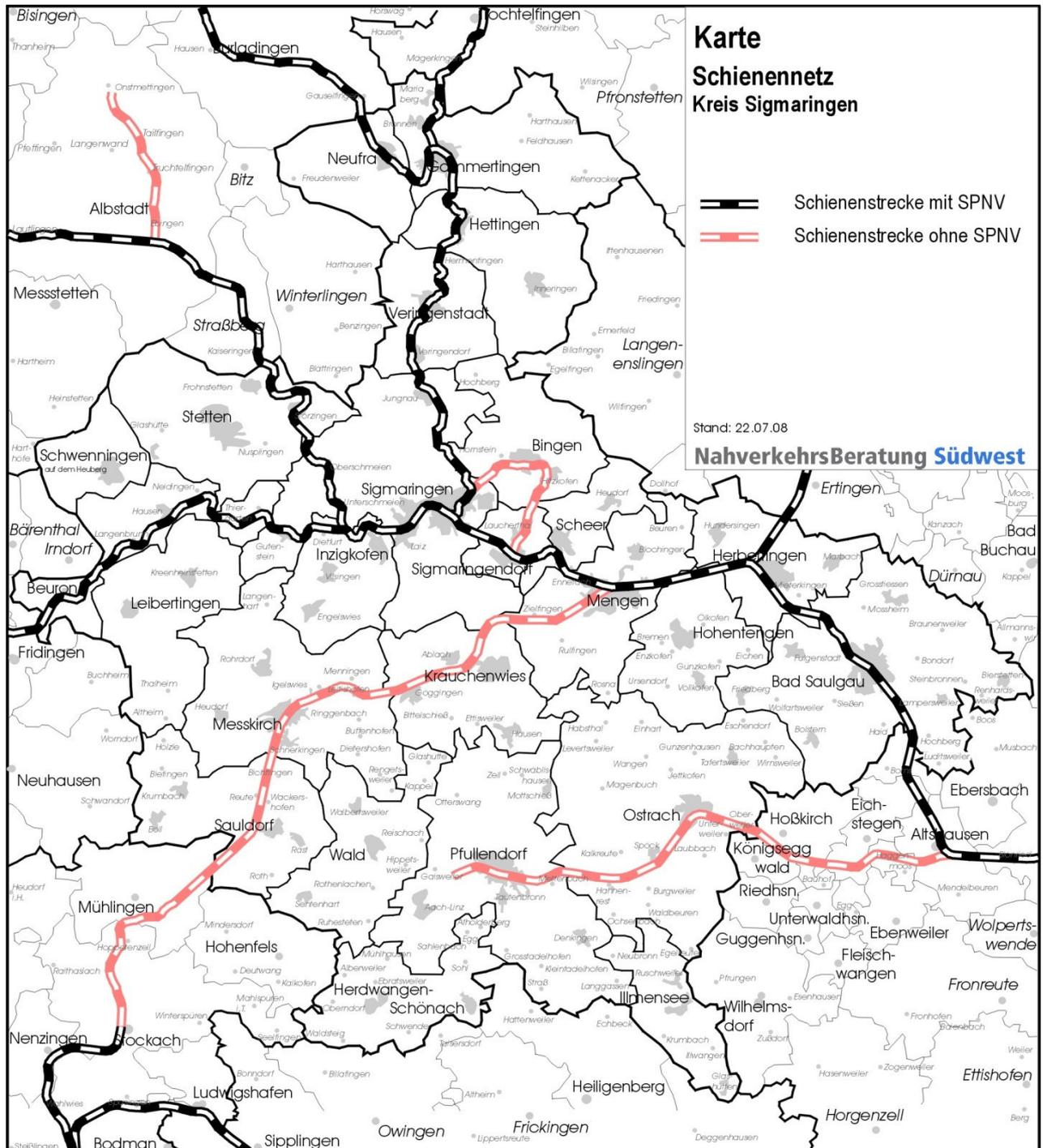
Entwicklungsachsen



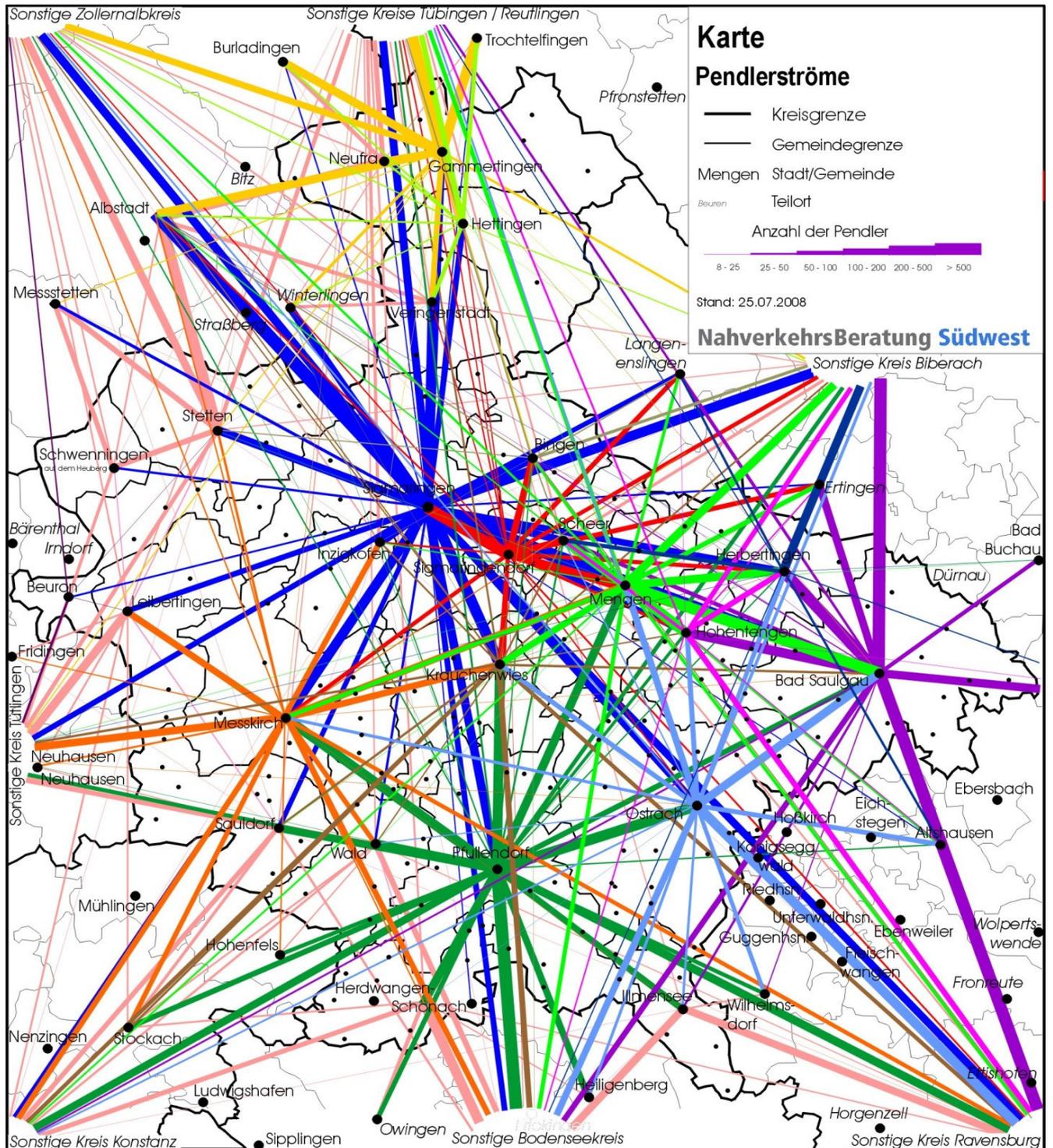
Straßeninfrastruktur im Landkreis Sigmaringen



Schieneinfrastruktur im Landkreis Sigmaringen



Pendlerströme nach Daten der Bundesagentur für Arbeit



Verkehrsmengenkarte



Bedienungsqualität der Landesentwicklungsachsen

Landesentwicklungsachsen		Schultage																		Samstag																														
		vor 6:30		6:30-8:30				8:30 - 12:00				12:00-14:00				14:00-16:00				16:00-19:00				nach 19:00		total		vor 9:00		9:00-14:00		14:00-19:00		nach 19:00		total														
		H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R																	
Albstadt	Sigmaringen			2		3	2	2	1	3		4		2	2	1	2		2		3		2	1	3		3		18	20	2		2		5		6		5		4		3		3		15	15		
Sigmaringen	Mengen	2	2	1	2	4	1	3	1	7	3	7	3	4	2	4	1	4	1	4		6	3	6	3	5		9		44	44	6		3		10	2	10	2	10		10		5		8		33	33	
Mengen	Herbertingen	2		1	2	4	2	3		7		7	1	4	1	4	1	4	1	4		6		6		5		9		36	38	6		3		10		10		10		10		5		8		31	31	
Herbertingen	Riedlingen	1	1		1	2	1	1	1	4	1	3	2	2	1	2	2	2	1	2		3	2	4	1	1		3		22	22	4		1		5		5		6		1		3		15	15			
Herbertingen	Bad Saulgau	1	2	1	3	2	2	2	1	3		4		2	1	2	1	2	1	2		3	1	3	3	4		5		24	28	2	1	2	1	5	1	5	1	5		5		4		4		18	18	
Bad Saulgau	Altshausen	1	4	1	1	1	1	3	2	4	1	3	2	2	3	2	2	2	1	2		3	3	3	4	4		5		30	31	2	1	2		5	2	5	2	5		5		4		4		19	18	
Sigmaringen	Tuttlingen	1		1	1	1	2	1		2	1	2	1	1	1	1		1		1	1	1	2	1		1		1	1	14	11	1/2		1	1	3/4	1	3/4	1	2/3	2	2/4	1	1		1		10/13	10/13	
Mengen	Krauchenwies		1						2				1		2		2					2		1					6	6			1		1		1		1						2		2		2	
Krauchenwies	Meßkirch				2		2		1		1		2				1					2		1		2		1		7	9					1		2		1				2		2		2		
Meßkirch	Tuttlingen		2					1		1				1		1						1		3					5	5			1		1		1		1						2		2		2	

Landesentwicklungsachsen		schulfreie Tage																		Sonn- und Feiertag																															
		vor 6:30		6:30-8:30				8:30 - 12:00				12:00-14:00				14:00-16:00				16:00-19:00				nach 19:00		total		vor 14:00		14:00-19:00		nach 19:00		total																	
		H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R																		
Albstadt	Sigmaringen			2		3		2		3		4		2		2		2		3		2		3		3		16	17	7	1	8		5		4	1	4		3		17	16								
Sigmaringen	Mengen	2	2	1	2	4	1	3	1	7	3	7	3	4	2	4	1	4	1	4		6	3	6	3	5		9		44	44	15		13		10		10		6		8		31	31						
Mengen	Herbertingen	2		1	2	4	1	3		7		7	1	4	1	4	1	4	1	4		6		6		5		9		35	38	15		13		10		10		6		8		31	31						
Herbertingen	Riedlingen	1	1		1	2	1	1	1	4	1	3	2	2	1	2	1	2	1	2		3	2	4	1	1		3		21	21	8		6		5		6		1		3		14	15						
Herbertingen	Bad Saulgau	1	2	1	2	2	1	2	1	3		4		2		2		2	1	2		3	1	3	3	4		5		22	26	7		7		5		5		5		4		17	16						
Bad Saulgau	Altshausen	1	4	1	1	1	1	3		4	1	3	2	2	2	2	2	2	1	2		3	3	3	4	4		5		29	29	7		7		5		5		5		5		17	17						
Sigmaringen	Tuttlingen	1		1	1	1	1	1	1	2	1	2	2	1	2	1		1		1	1	1	2	1		1		1	1	14	13	4/6	1	4/5	2	2/3	2	2/4	1	2		2		11/14	11/14						
Mengen	Krauchenwies						1		1		1		1									1							3	2															0		0		0		
Krauchenwies	Meßkirch				2		2		1		1		2				1					2		1		2		1		7	8			1		2		1		1		1		3		3		3			
Meßkirch	Tuttlingen		1					1		1				1								1		3					4	4																4		4		4	

rote Schrift = Zugverbindungen

2/4: erste Zahl = Winter-, 2. Zahl = Sommersaison

schwarze Schrift = Busverbindungen

grüne Schrift = Anrufbus

H = Hinfahrt

R = Rückfahrt

Bedienungsqualität der regionalen Entwicklungsachsen

Regionale Entwicklungsachsen		Schultage																Samstag													
		vor 6:30		6:30-8:30		8:30 - 12:00		12:00-14:00		14:00-16:00		16:00-19:00		nach 19:00		total		vor 9:00		9:00-14:00		14:00-19:00		nach 19:00		total					
		H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R				
Engstingen	Gammertingen			1	3	1	2	5	2	2	2	1	2	1	4	3	2		16	15							6	6			
Burladingen	Gammertingen	1	4	3	2	1	3	2	2	3	2	1	3	3	3	3		18	15							7	6				
Gammertingen	Sigmaringen	2		1	2	1	3	4	2	1	1	1	2	2	1	3		13	13	1/2						6/7	7/8				
Sigmaringen	Krauchenwies		1		4	3	4	3	1	1	2	3	4	3				16	13							6	6				
Krauchenwies	Pfullendorf		1		1	3	3	4	2	3	1	2	3	3				11	15							4	4				
Pfullendorf	Überlingen			1	2	1		1	1	2		2	3	2				6	9							2	2				
Stockach	Meßkirch		2	3		2	2	2	1	1	2	1	2	2	2	1		11	12							3	3				
Meßkirch	Pfullendorf		1	1	3	3	1	2	3	2	1	1	3	3				12	12							5	4				
Pfullendorf	Ravensburg		1	1	1		1	1	1	1		1	1	1				4	4							1	1				
Bad Saulgau	Aulendorf	1	1	1	1	3	1	4	3	2	1	2	1	2	3	1	3	4	5	21	21	2	2	5	1	5	5	4	4	17	16

Regionale Entwicklungsachsen		schulfreie Tage																Sonn- und Feiertag												
		vor 6:30		6:30-8:30		8:30 - 12:00		12:00-14:00		14:00-16:00		16:00-19:00		nach 19:00		total		vor 14:00		14:00-19:00		nach 19:00		total						
		H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R	H	R					
Engstingen	Gammertingen			2	1	2	3	2	1	1	1	2	4	3	2		12	12	0/1	2/3	0/1	3/4	0/1	2	0/1	2			5/7	5/8
Burladingen	Gammertingen	1	4	1	1	1	1	2	3	1	1	3	3	3	3		12	12	0/1	2	0/1	3	2	0/1	2	1/2	1	6/8	5/7	
Gammertingen	Sigmaringen	2		1	2	1	1	2	2	1	1	2	2	1	2		11	10	1/3	1		2	3	0/1	2		2/3	5/7	6/8	
Sigmaringen	Krauchenwies		1		2	3	2	2	2	1	1	2	4	2				12	10									0	0	
Krauchenwies	Pfullendorf		1		1	2	3	2	2	2		1	3	2				10	9									0	0	
Pfullendorf	Überlingen			1	1			1	1		1	1	3	2				4	5									0	0	
Stockach	Meßkirch		2	2		1	2	2	1	1	1	1	2	2	1	1		9	10				2	2		1	3	3		
Meßkirch	Pfullendorf		1	1	3	2	1	2	2	1	1	1	2	3				10	10									0	0	
Pfullendorf	Ravensburg		1									1	1					2	1						1	0	1			
Bad Saulgau	Aulendorf	1	1	1	1	3	4	3	2	1	2	1	2	3	1	3	4	5	20	20	7	7	5	5	5	5	17	17		

rote Schrift = Zugverbindungen

2/4: erste Zahl = Winter-, 2. Zahl = Sommersaison

schwarze Schrift = Busverbindungen

grüne Schrift = Anrufbus

H = Hinfahrt

R = Rückfahrt

ÖPNV - Fahrtenangebot

Landesentwicklungsachsen		Schultag		schulfrei		Samstag		Sonntag	
		H	R	H	R	H	R	H	R
Albstadt	Sigmaringen	18	20	16	17	15	15	17	16
Sigmaringen	Mengen	44	44	44	44	33	33	31	31
Mengen	Herbertingen	36	38	35	38	31	31	31	31
Herbertingen	Riedlingen	22	22	21	21	15	15	14	15
Herbertingen	Bad Saulgau	24	28	22	26	18	18	17	16
Bad Saulgau	Altshausen	30	31	29	29	19	18	17	17
Sigmaringen	Tuttlingen	14	11	14	13	10/ 13	10/ 13	11/ 14	11/ 14
Mengen	Krauchenwies	6	6	3	2	2	2	0	0
Krauchenwies	Meßkirch	7	9	7	8	2	2	3	3
Meßkirch	Tuttlingen	5	5	4	4	2	2	0	0

H = Hinfahrt

R = Rückfahrt

2/4: erste Zahl = Winter-, 2. Zahl = Sommersaison

ÖPNV - Fahrtenangebot

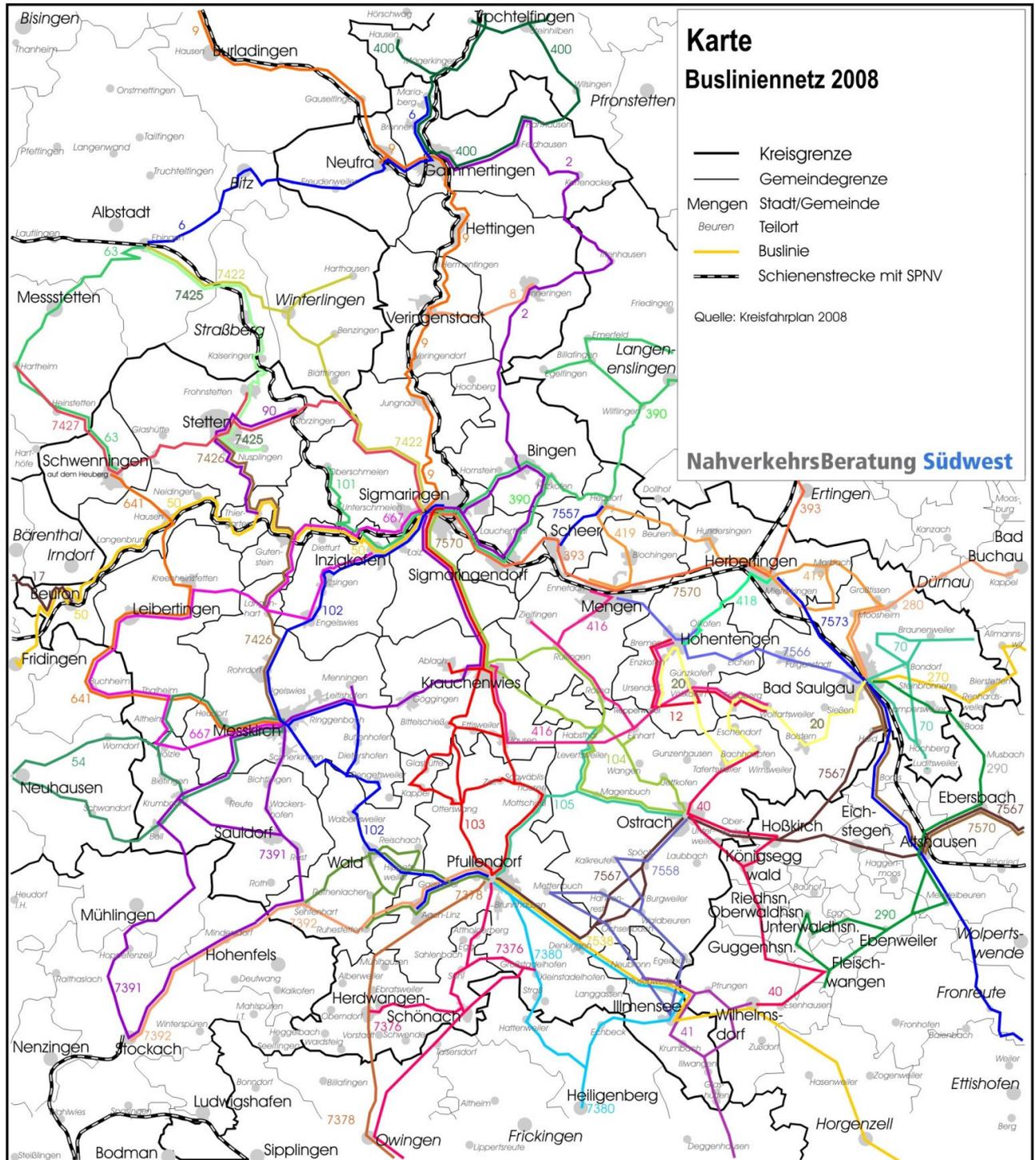
Regionale Entwicklungsachsen		Schultag		schulfrei		Samstag		Sonntag	
		H	R	H	R	H	R	H	R
Engstingen	Gammertingen	16	15	12	12	6	6	5/7	5/8
Burladingen	Gammertingen	18	15	12	12	7	6	6/8	5/7
Gammertingen	Sigmaringen	13	13	11	10	6/7	7/8	5/7	6/8
Sigmaringen	Krauchenwies	16	13	12	10	6	6	0	0
Krauchenwies	Pfullendorf	11	15	10	9	4	4	0	0
Pfullendorf	Überlingen	6	9	4	5	2	2	0	0
Stockach	Meßkirch	11	12	9	10	3	3	3	3
Meßkirch	Pfullendorf	12	12	10	10	5	4	0	0
Pfullendorf	Ravensburg	4	4	2	1	1	1	0	1
Bad Saulgau	Aulendorf	21	21	20	20	17	16	17	17

H = Hinfahrt

R = Rückfahrt

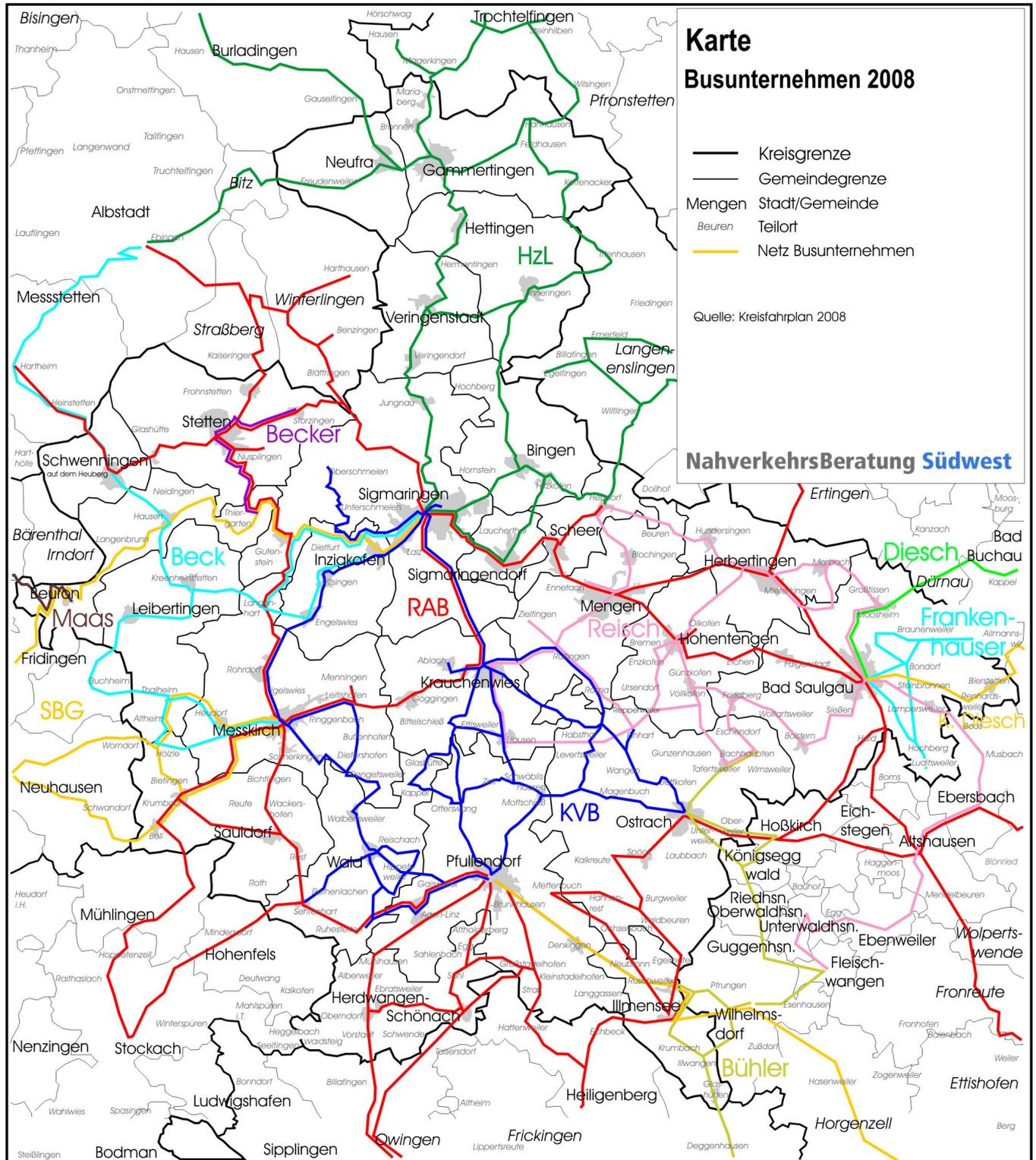
2/4: erste Zahl = Winter-, 2. Zahl = Sommersaison

Buslinien im Landkreis Sigmaringen

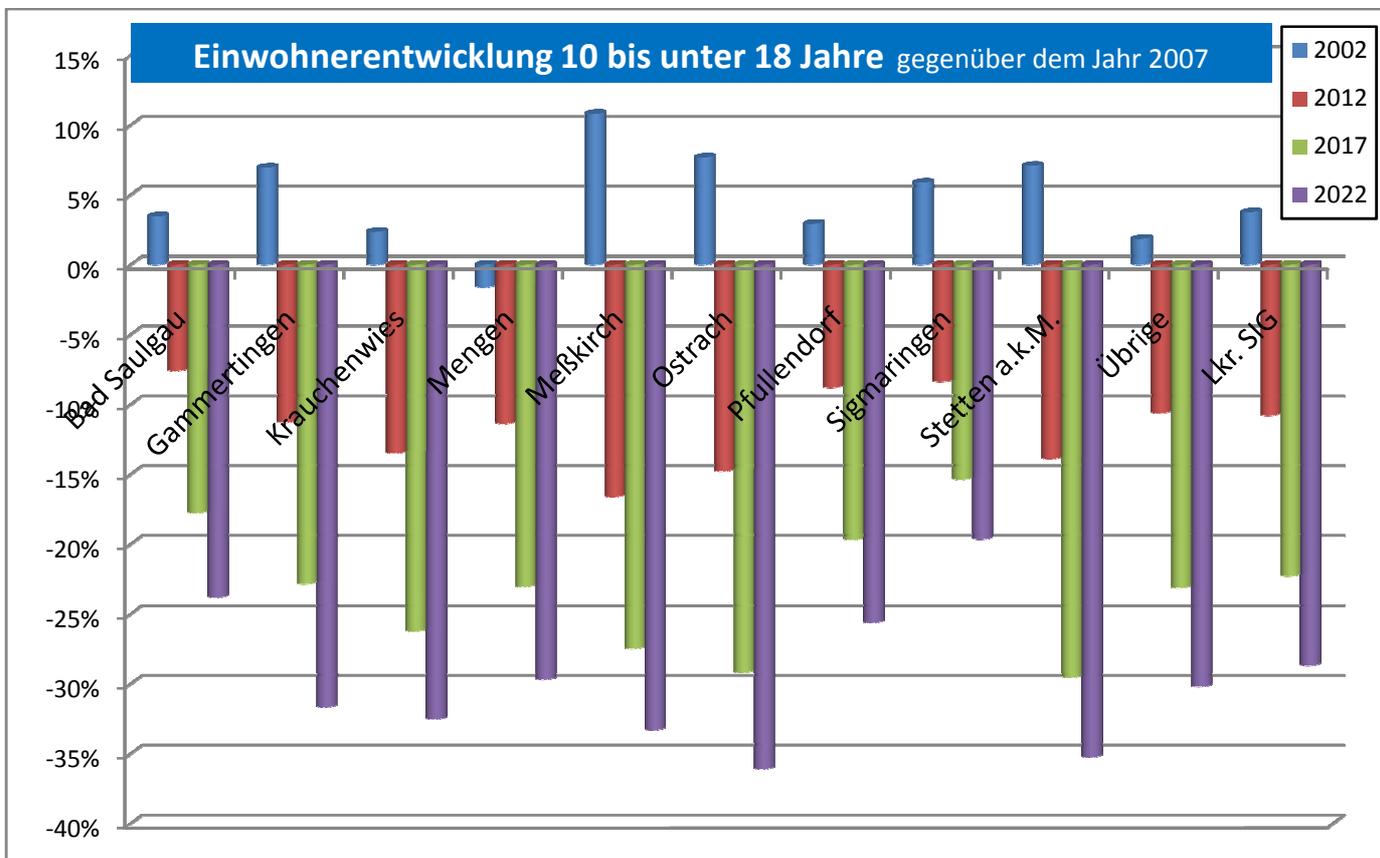
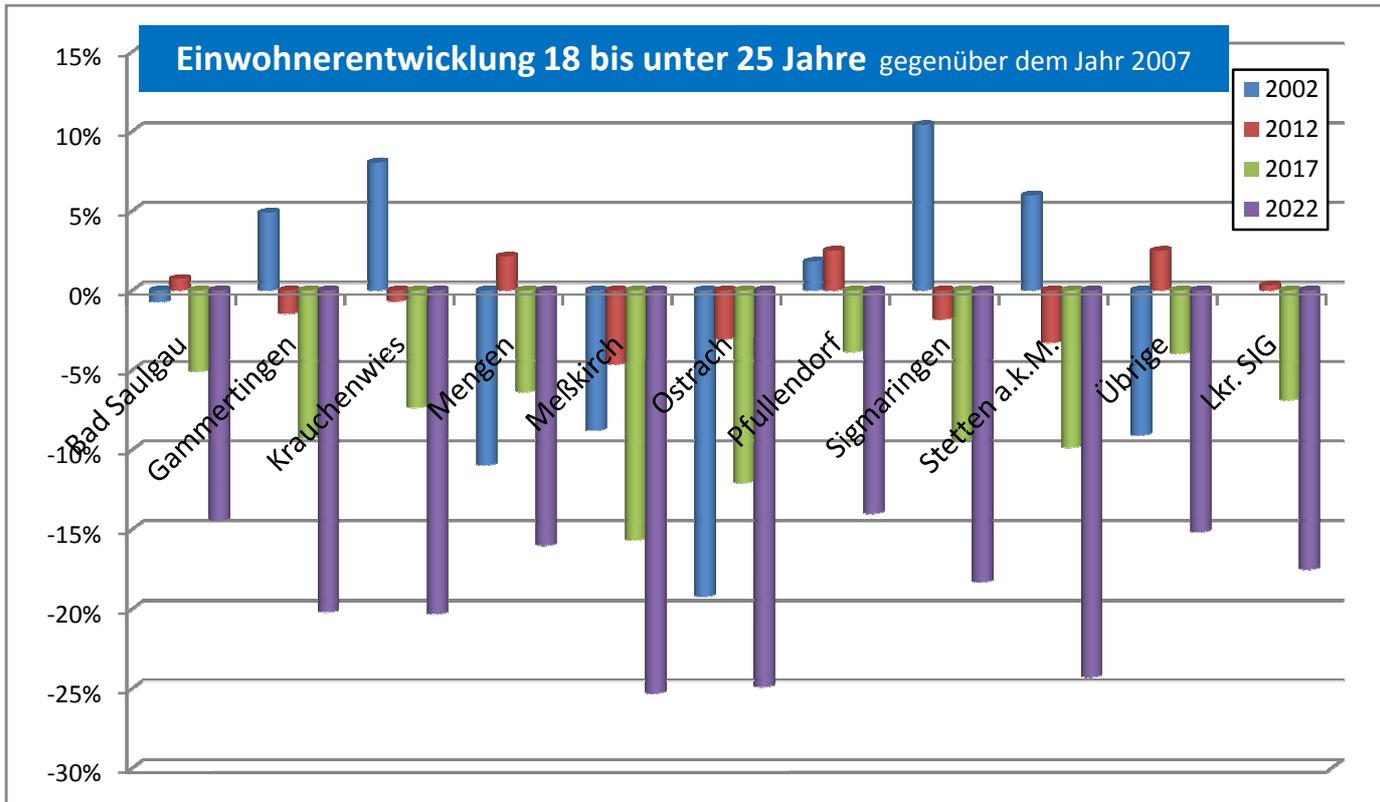


Linien 12 und 20 sind seit 1.3.2009 zur neuen Linie 415 zusammengefasst,
 Linie 270 umfasst auf dem Abschnitt Reichenbach – Bad Saulgau auch die Linie 25 der Fa. Reisch
 (Betriebsübertragung auf Fa. Diesch)

Busunternehmensnetze im Landkreis SIG

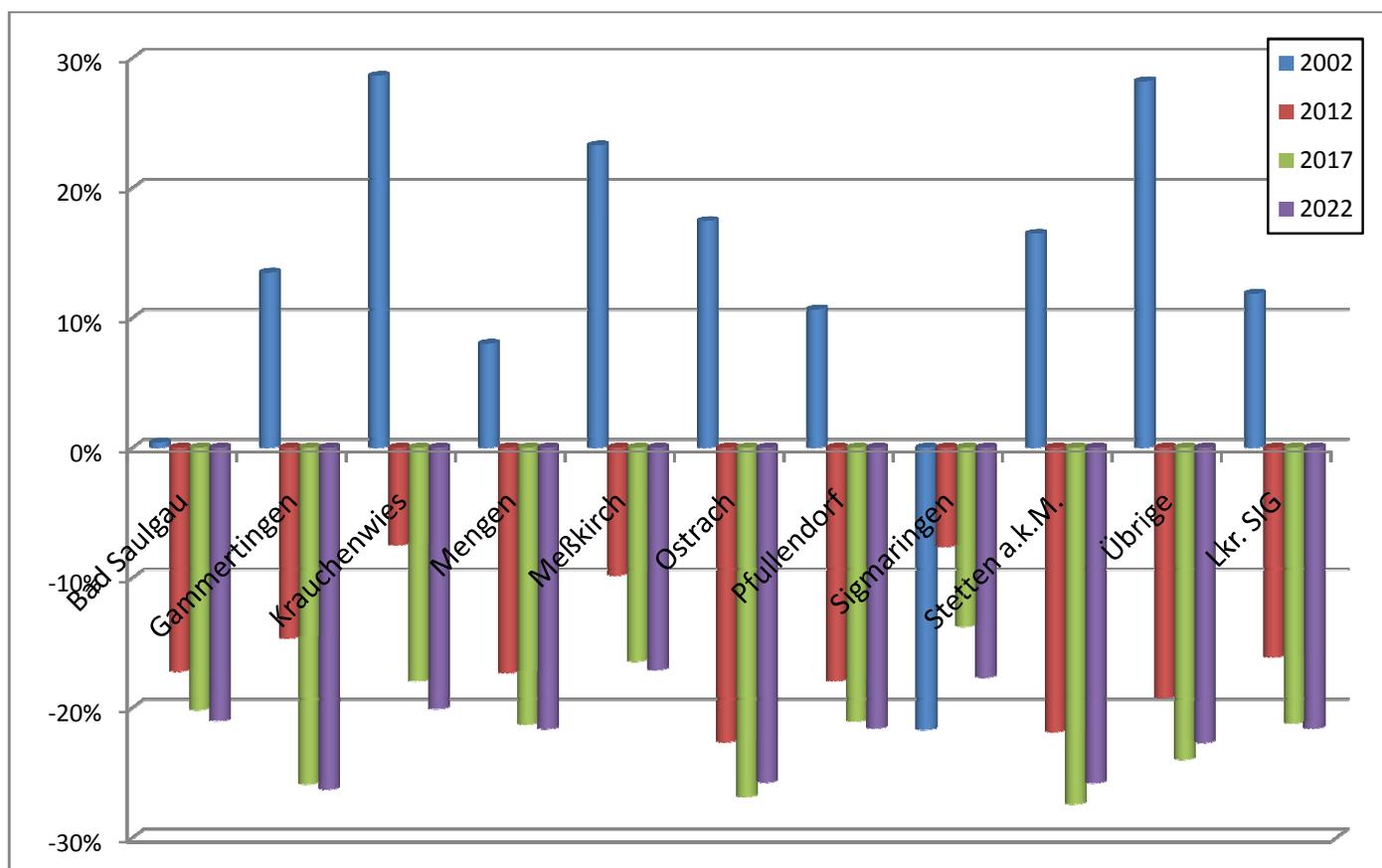


Anlage 15



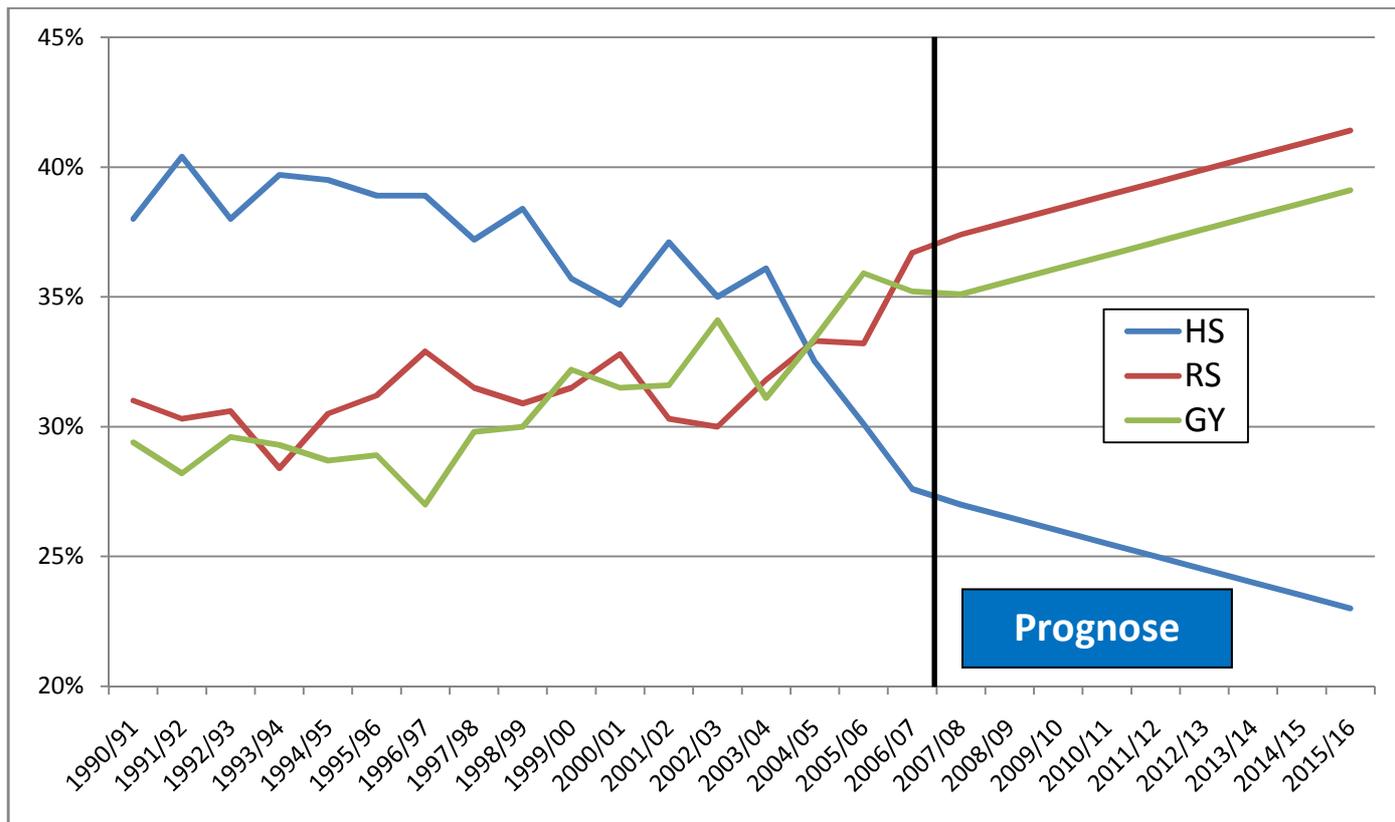
Anlage 16

Einwohnerentwicklung 6 bis unter 10 Jahre gegenüber dem Jahr 2007



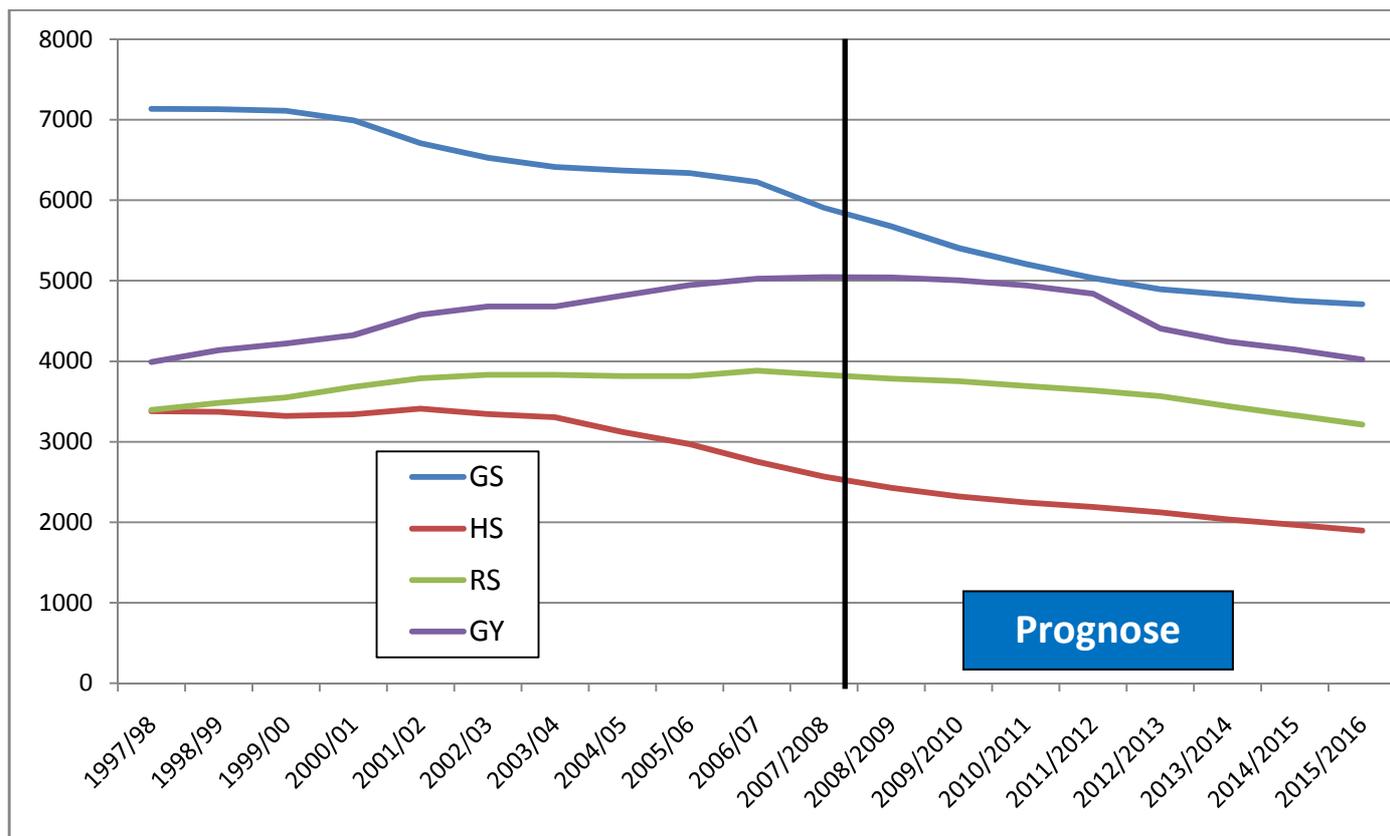
Anlage 17

Übergangsquote auf weiterführende Schulen im Landkreis Sigmaringen (ab Schuljahr 2008/09 Prognose)

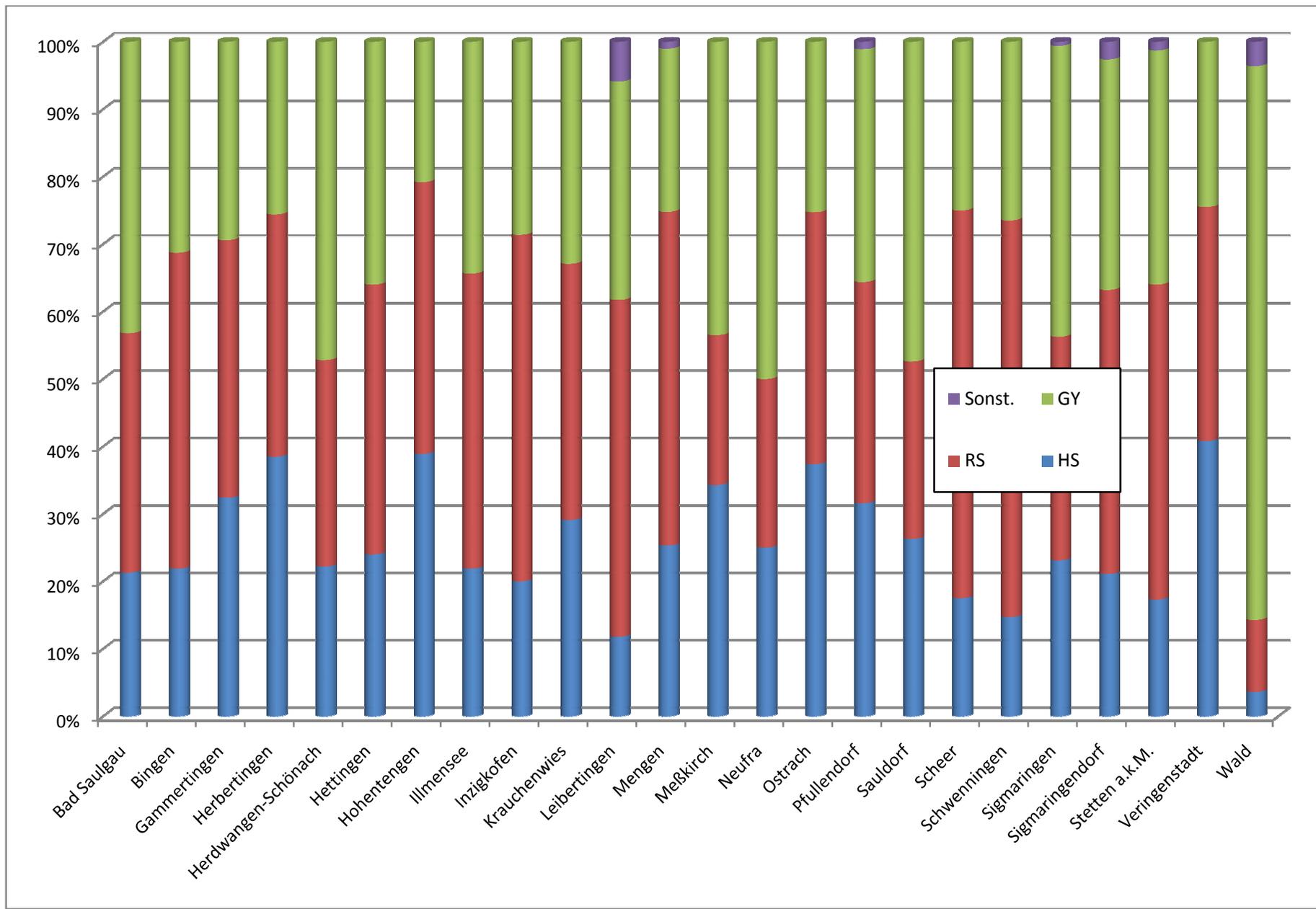


Anlage 18

Schülerzahlen im Landkreis Sigmaringen an öffentlichen und privaten allgemeinbildenden Schulen



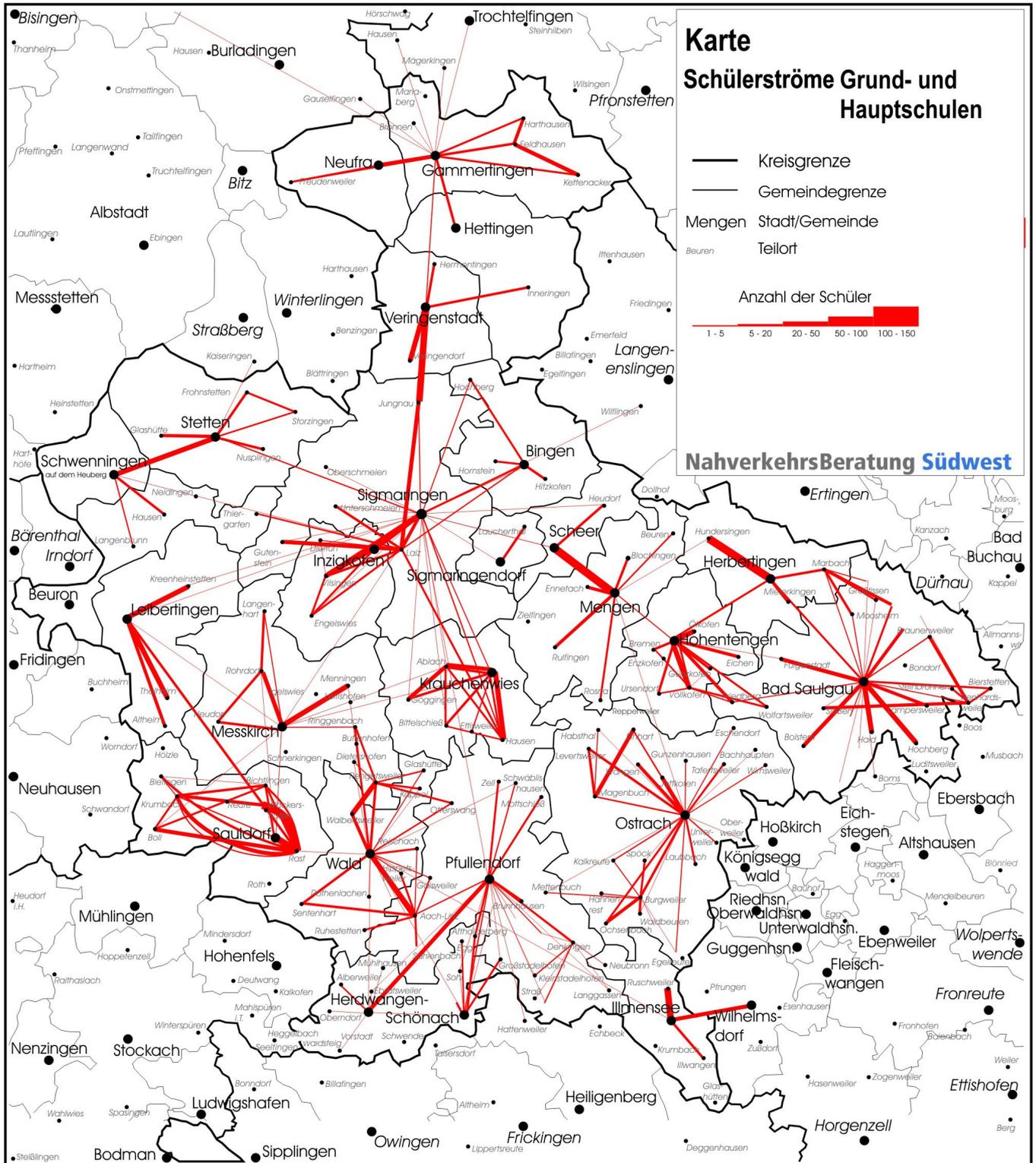
Übergangsquote auf weiterführende Schulen im Landkreis Sigmaringen



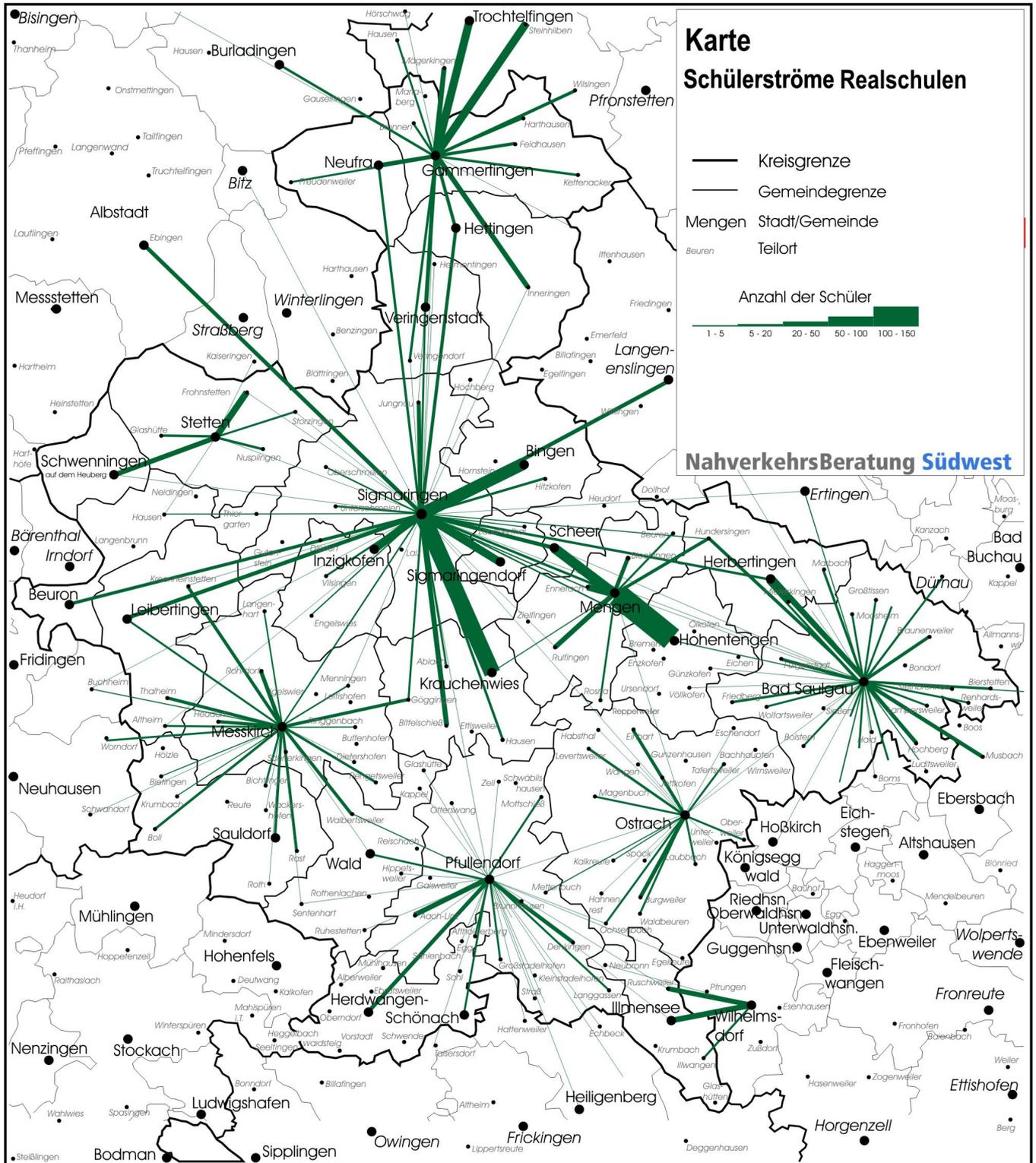
Anlage 20: Entwicklung der Anzahl der Fahrschüler

	Schülerzahl 2007/2008	Anteil Fahr- schüler 07/08	Schülerzahl 2011/2012	Anteil Fahr- schüler 11/12	Schülerzahl 2015/2016	Anteil Fahr- schüler 15/16
insgesamt	19.290		17.455		15.381	
Grundschule	5.905	27% = 1.594	5.030	27% = 1.358	4.705	27% = 1.270
Hauptschule	2.565	47% = 1.201	2.190	47% = 1.025	1.895	47% = 887
Realschule	3.830	58% = 2.220	3.635	58% = 2.107	3.210	58% = 1.861
Gymnasium	5.045	62% = 3.137	4.840	62% = 3.010	4.020	62% = 2.500
berufl. Schulen	1.945	82% = 1.605	1.950	82% = 1.609	1.867	82% = 1.540
Fahrschüler		51% = 9.757		52% = 9.109		52% = 8.058
Rückgang um				7%		17%

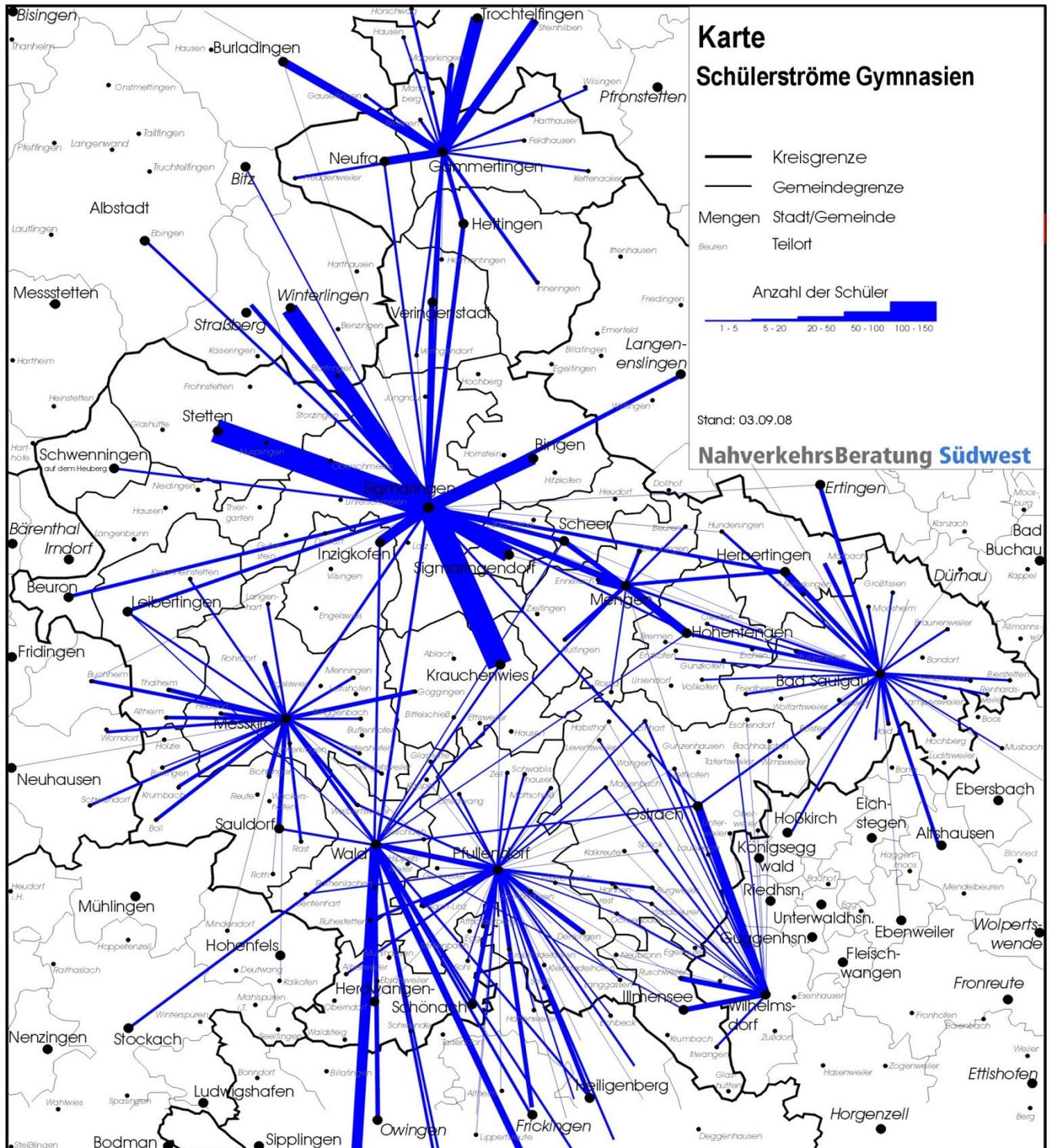
Schülerströme Grund- und Hauptschulen



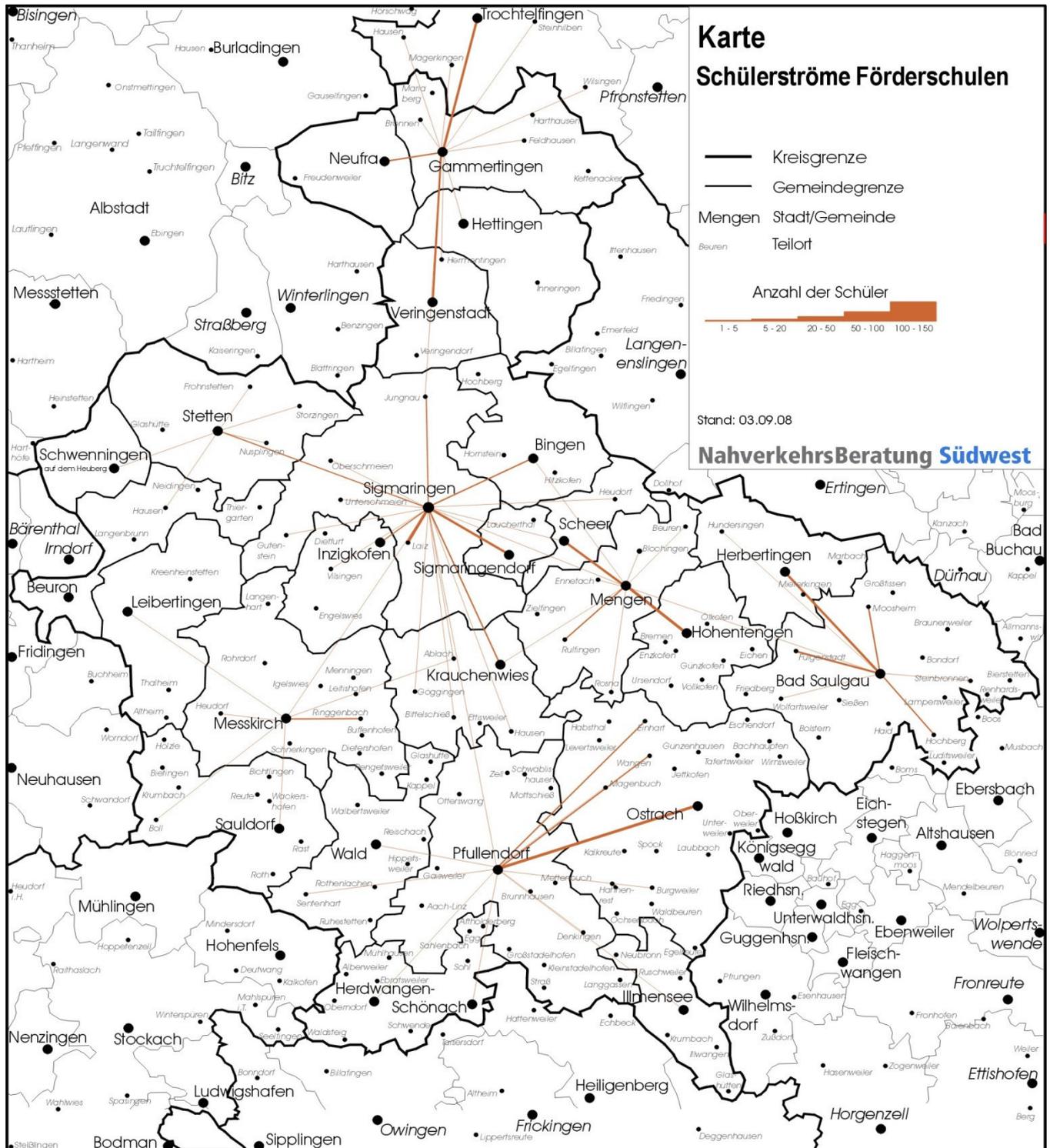
Schülerströme Realschulen



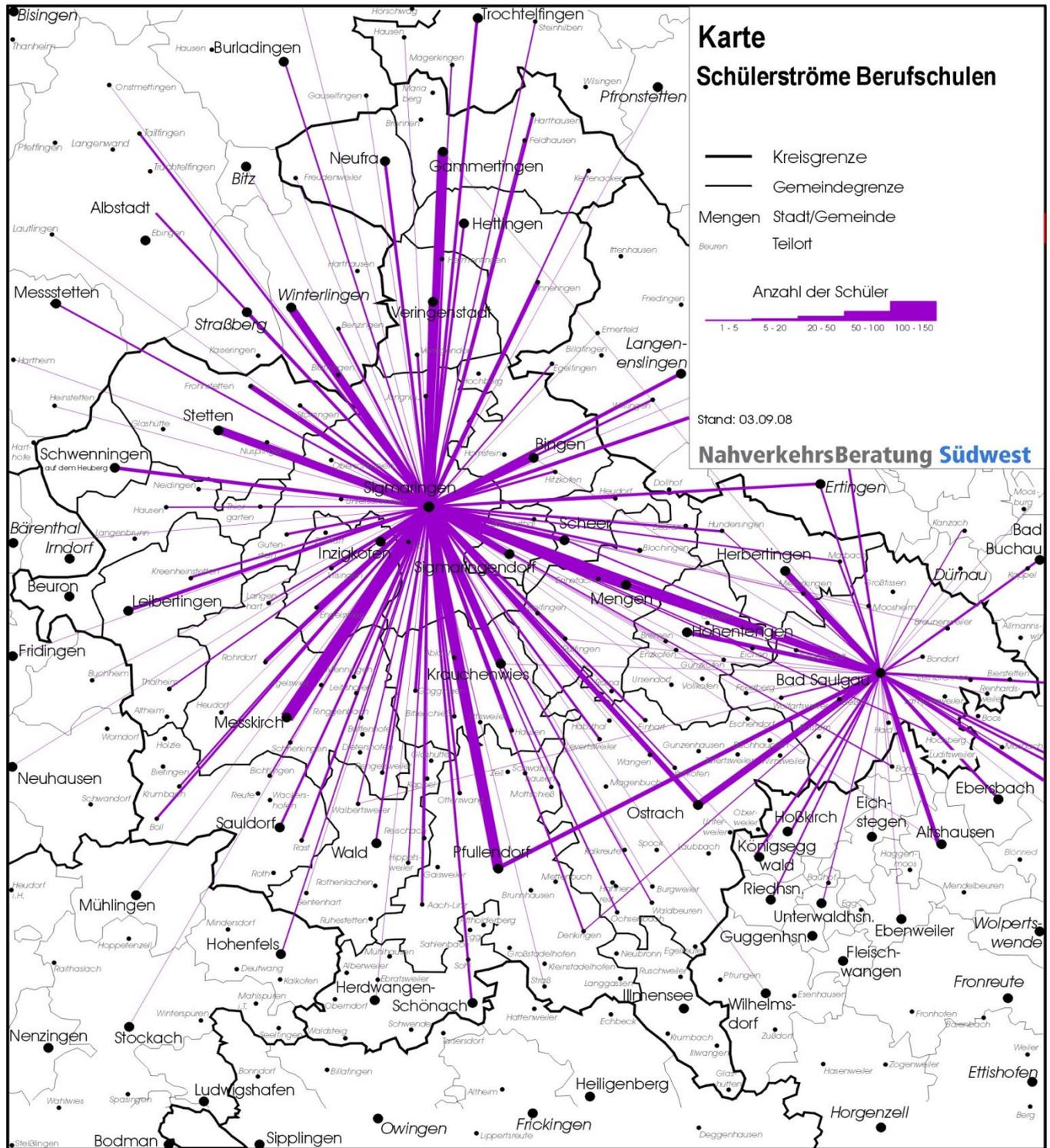
Schülerströme Gymnasien



Schülerströme Förderschulen



Schülerströme berufliche Schulen



Anlage 26: Fragebogen

Nahverkehrsplan Landkreis Sigmaringen 2008

Zur Erstellung des Nahverkehrsplans bitten wir um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche ÖPNV-relevanten bzw. -interessanten Ziele gibt es in Ihrem Ort?

a. Große Arbeitgeber (jeweils möglichst incl. Anzahl Beschäftigte ca.): _____

b. soziale Einrichtungen (z.B. Altersheime): _____

c. Einkaufszentren: _____

d. Freizeiteinrichtungen: _____

e. Sonstige: _____

2. Planen Sie neue Wohngebiete? Mit wie vielen Einwohnern? Wo sind sie geplant? Wann ist etwa mit der Realisierung zu rechnen? _____

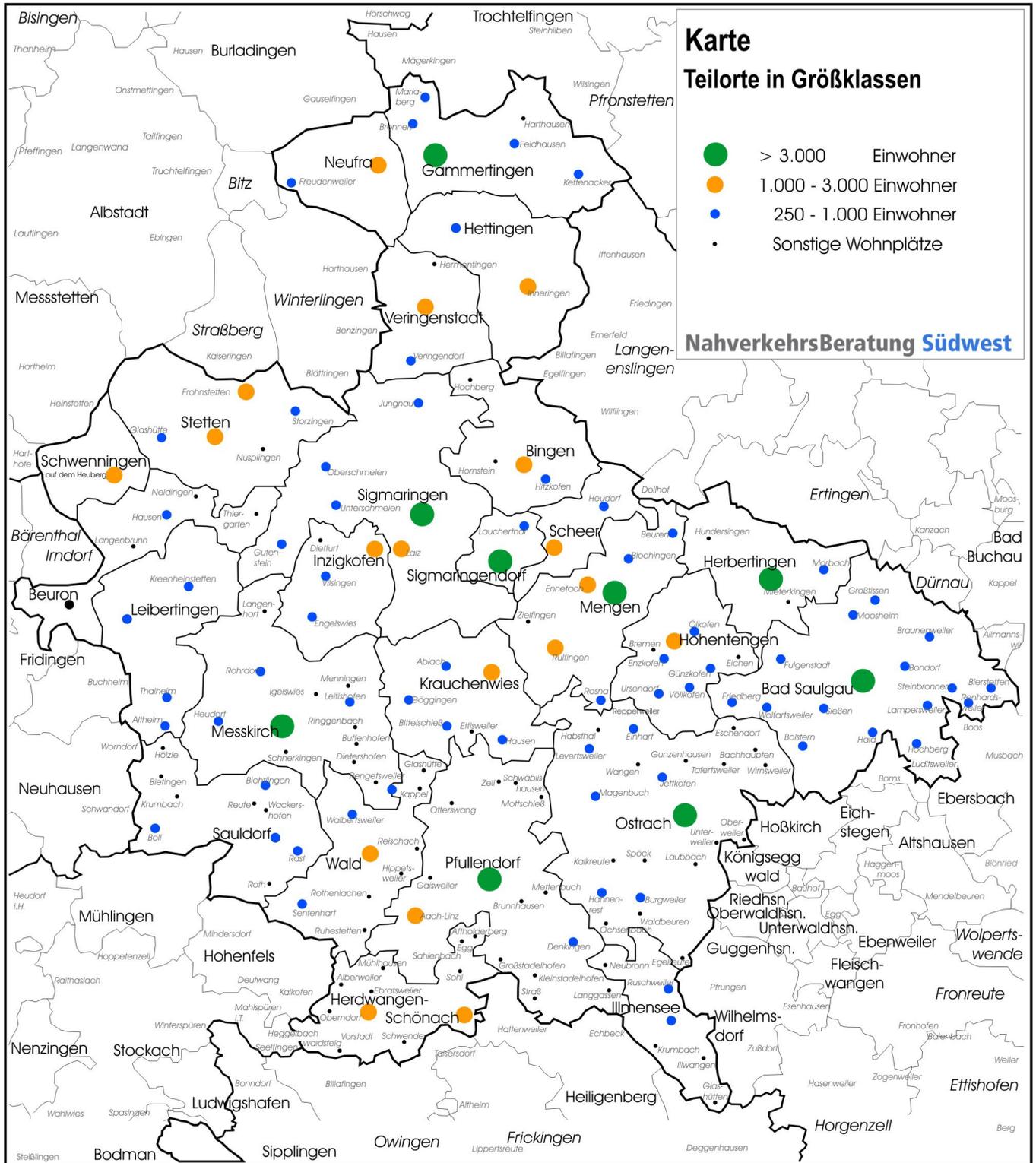
3. Planen Sie neue Gewerbegebiete? Wann? Mit wie vielen neuen Arbeitsplätzen wird gerechnet? _____

Anlage 27: Auswertung Fragebögen

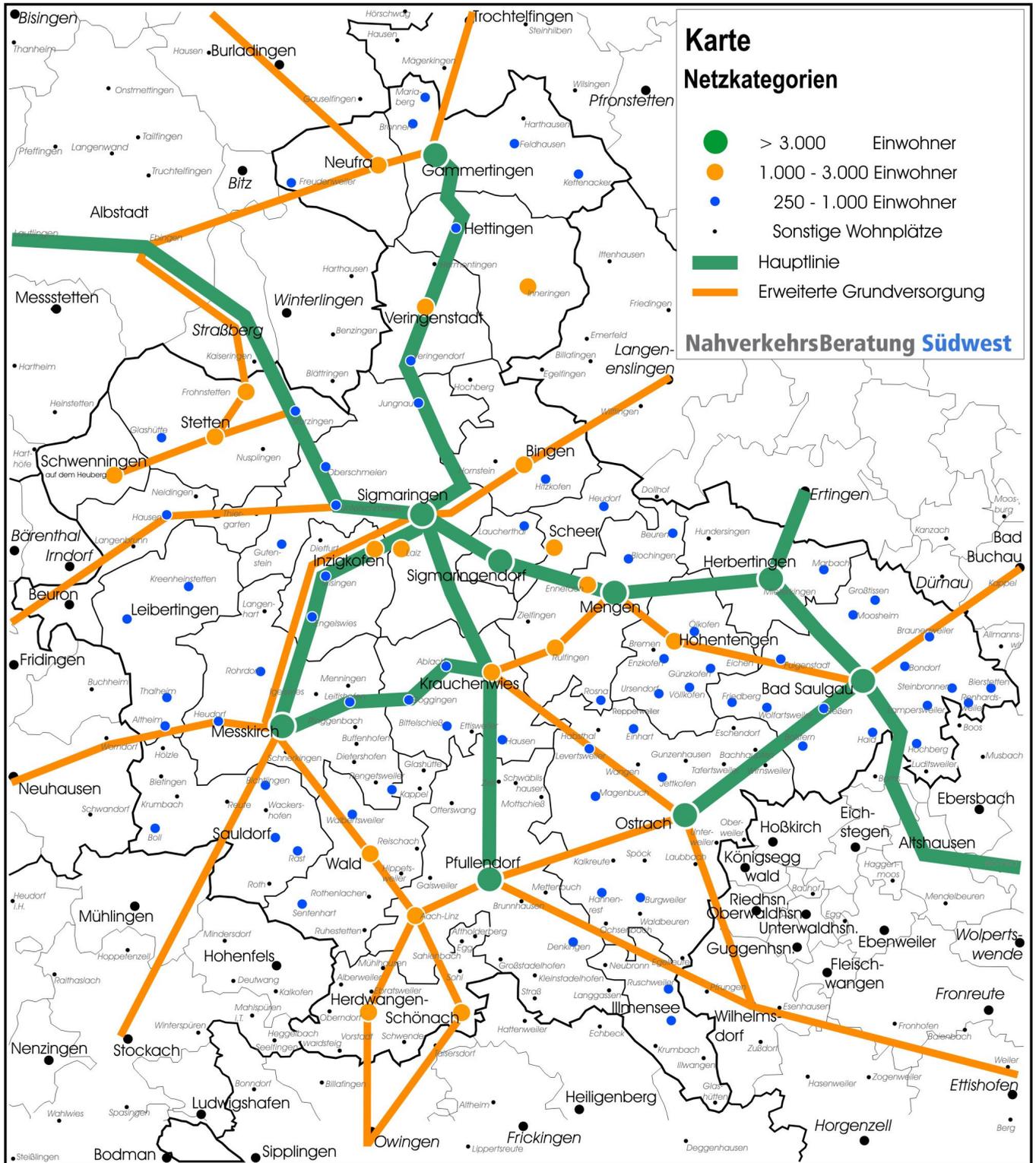
	ÖPNV-relevante Ziele						neue Wohngebiete			neue Gewerbegebiete		Straßenplanungen		Änderungen Schule	Probleme im ÖV/ Vorschläge/Wünsche	
	gr. Arb.geber	Beschäftigte	soziale Einrichtungen	Einkaufszentren	Freizeiteinrichtg.en	Sonstige	wo	vsI. Einw.	wann	wo	vsI. Arb.pl.	wann	wo			wann
Bad Saulgau	Fa. Claas Fa. Knoll	700 700	Altersheim Kreiskrankenhaus Reha-Klinik Psychos. Klinik geplant Suchtklinik geplant	Kaufland Aldi Lidl Salgo	Golfplatz Siefesener Säge (Badeseesee)	Flugplatz	Roßgarten		zeitnah	Mackstraße			Kernstadt-entlastung	2008	Ganztagsbetreuung Ausbau gew. Schule	ÖPNV darf nicht weiter ausgedünnt werden, v.a. Nachm.
Beuron					Haus der Natur, Kloster, Wandergeb.											
Bingen	Fa. Wiehl	35													HS neu nach SIG	Stadtbus SIG bis Bingen
Gammertingen	Mariaberg Reifen-Göggel	500 200	Altenheim Eichertstr. Mariaberg Wendelsteinklinik	SIG-Str. Süd Europastr. Sigm. Str.	Sport/Schwimmhalle Freizeitanlage a.d.L. Sportanlage im Loh	Schulzentr. BS Mariabg.	Bronnen Ri. Mariaberg	150		Gamm.-Neufra	200		Kreisverk. Europastr.		Ganztagssschule an 4 Nachmittagen HS-Koop. mit V'stadt Anbindg. Harthausen	Waben zu klein Verbesserg. Altstadt - Gammert. - Mariaberg
Herbertingen	Fa. Zollern Fuchs Treppen Re-zentrum	400 200 90	Altenpflegeheim Seniorenwohnanlage	Ortskern II Netto-Markt Treff-Markt	Heuneburgmuseum Schwarzachtalseen Mehrzw.-/Sporth.		Marbach	60-70	2008	?	5-700	2008	Ortsumgehung	09-12		Haltest. Fabrik und Bierhalle (beide Bf.str.) öfters bedienen Bus Heunebrug + Schw. seen
Herdwangen - Schönach	Herdwg. Dorfgemeinsch. Lautenbach Aftholderb.	80 200 70														überfüllte Schulbusse AST wieder anbieten Abstimmung BODO + naldo
Hettingen	Fa. Trumpf Langensteig	500 130			Fastnachtsmuseum Puppenmuseum Sport-/Freizeitpark					Langensteig	50		Hett.-Innerg.	08/09	Zs.legung GS Hettg. + Innerg. ab 2008	Verbindg. Hettingen - Inneringen für GS
Hohentengen	Bundeswehr	800	Pflegeheim, betr. Wohnen	Treff-Markt			Kesselwag Ölkofen	75 90		Bachäcker 6 ha frei Flugplatz 9 ha frei	? ?				Ganztagssschule Kooperation mit HS Herb.	neue Linie nach Herberf. f. HS L. 12 + 20 zusammenführen
Illmensee	Seefreibad		Seniorenwohnanlage Hauptstr. 19		Seefreibad		Ruschweiler "Auf d. Höh"	15-20							Neubau mit Ganz- tagsbetreuung	Verbesserg. Verbindg. zum Bodensee (Überlingen etc.)
Inzigkofen	Fa. Kendrion	120													Erweiterg. Ganztagsbetreu.	Busse überfüllt
Krauchenwies	Tegometall Kr. Tox Ablach VEMA Gögg. Frick Krauch.	270 100 50 80	Seniorenwohnanlage Krauch. Hausener Str. 5	Bittelsch. Str. 20	Strandbad fürstl. Park (bis SIG)	Sportplätze Tennis Skilift Angelgewässer	in allen Ortsteilen	je 30- 40	2008- 2010	Krauchenwies		2008- 2010			GHS ist ausgebaut zu GHWRS + Ganztagsbetrieb keine Schließungen zu erwarten	Schülerbuss sollten nicht so überfüllt sein
Leibertingen	Fa. Mahle Fa. Peschke	250 80			Freibad Thalheim JH Burg Wildenstein										Ganztagsbetreuung geplant	Angebot zu gering, v.a. nach SIG, Meßkirch, TUT + z.Bf.
Mengen	Fa. Buck Fa. Schlösser Fa. Schenk Stadtverwaltg.	100 250 220 150	Seniorenh. Reiserstr. 18a Werkstatt f. Beh., Saarstr. 1	Eisenbahn-/ Ablachtalstr.	Zielfinger Seen Freibad Hallenbad + Sauna Römermuseum Enn.	Ablachhalle Jugendhaus				Neiderbol-Ost			Kernortentlastg. Rulfingen	2009		Schulverbindungen von Krau- chenwies, Weithart + Ostrach zum Gymnasium Mengen
Meßkirch	Fa. Bizerba Fa. Schako Fa. Bix Fa. Irßlinger Fa. Berendsen Fa. Alber Fa. Oschwald	150 80 120 60 110 50 60	Conrad-Gröber-Haus Heilig-Geist-Spital	Netto-Markt Edeka-Markt Takko dm Lidl Sky-Markt	Schloss Meßkirch Kunstgalerie des Lkr. Oldtimermuseum M.-Heidegger-Mus. Hallenbad Fitness-Center		Rengetsweiler Heudorf Meßkirch	40 60 80	2008/ 2008/9 09/10	Interkomm. Gew. Meßk./Leibert./Sauld.	1-300	2010/12	Verbindg. Ind.g. Mitte mit Eink.- zentrum Bahn- gelände	2008		Anfahrt Gymn. durch Linie 102 Neuhausen ob Eck, Worndorf und Schwandorf besser auf Schulstandort Meßkirch aus- richten
Neufra	Fa. CeMed Fa. Blickle Fa. Kanz	34 40 20														
Ostrach	Torfweg Heiligenb. Str.	200 260	Altenheim (16 Betten)	Hohenzollernstr. + Hauptstr.	Grenzsteinmuseum Burgweiler + Ried- + Vermessungslehrrp.										weiterer Ausbau Ganztags- schule 2011	

	ÖPNV-relevante Ziele						neue Wohngebiete			neue Gewerbegebiete		Straßenplanungen		Änderungen Schule	Probleme im ÖV/ Vorschläge/Wünsche	
	gr. Arb.geber	Beschäftigte	soziale Einrichtungen	Einkaufszentren	Freizeiteinrichtg.en	Sonstige	wo	vsl. Einw.	wann	wo	vsl. Arb.pl.	wann	wo			wann
Pfullendorf	Geberit, Theuerb. Kramer, Theuer. ALNO, Hl.berg.str. Escad, Escadstr. Kliniken Stadtverwaltung	1.400 500 700 280 120 120	Alten-/Pflegeh. Alte Postgasse Tagespflegeeinr., Pfarrhofg. alteng. Wohnen, Am Gaisbühl Sozialstation, Überlinger Str. 1	Bergwaldstr. Äußerer Mühlw. Otterwangerstr.	Seepark Linzgau Waldfreibad Sportanl. im Tiefental Halle am Jakobsweg	BW-Kaserne Ausb.zentrum	Berghof 3. BA Hohkreuzerlänge	175 260	2009 2013	Theuerbach Mengener Str.	350 300	2008 2009	Verb.str. Kreisv. Ottersw.Str. bis Gde.verb.str. Ottersw. - Litzelb Nordostumfahrg.	08/09 10/11	Ganztagsbetreuung GS Im Härle ab 2010/11	Ausbau Schülerbeförderg., u.a. 15:30 Richtg. Überlingen Verbesserg. Anbindg. n./v. RV Überlg., Mengen (auch an F) Verbesserg. Anbindg. Ortsteile Verbesserg. Anbindg. BW
Sauldorf	Krumbach Tegometall Sauld.	220 140	Kath. Kindergarten Sauldorf Kath. Kindergarten Boll		Camping Sauldorf Ultraleichtflugpl. Boll	Naturschutzgeb.	Bauplätze vorhanden			Reitsportzentrum Krumbach	400				Ganztagssschule Rast Koopertaion mit HS Wald	Bahn-Reaktivierung Anpassg. Schülerverkehr Verbesserg. Richtg. TUT, Stockach, Pfullend.+ Überlg.
Scheer	Fa. Späh Fa. OKA Fa. Schütz+Musch	300 30 25	Altenpflegeheim (30 Plätze) OWB Wohnheim Kindergärten Scheer + Heud.	Hofgartencenter			Siechensteigle Ri. Blochg.	30	10/12						evtl. Schließg. GS Heudorf ab 2010	Hst. Stadthalle + Schaalstr. regelmäßig anfahren (Schüler!)
Schwenningen	Fa. Stingel Fa. Conzelmann	75 30			Heuberghalle Schwimmbad Sportgelände											Linienverkehr nach SIG sollte erweitert werden (Lücken!)
Sigmaringen	Stadtverwaltung Fa. Gühring Fa. Schäfer Fa. Steidle weitere. Ämter	240 400 140 200	Josefinenstift, Kreiskrankenh., Sen.wohnanl. Fideliswiesen Sen.wohnanl. Strohd.Str. 20	Kaufland E-Center TOOM In der Au	Freibad, Klettergarten, Minigolf, Prinzen-garten, Kneipp-Anlage, Fußballstadion Gorheim		Laizer Ergat (Laiz) Schafswiese II (SIG)	140 150							Ganztagesangebot RS Schulbezirksänderungen	Stadtbus bewusst nicht an Zug angepasst gestiegene Anforderg. Schülerverk. Gesamtkonzept Schülerbeförd. mit allen Beteiligten erarbeiten!
Sigmaringendorf	Zoller Laucherthal Fa. Schaal Fa. Holzhauser Fa. Beiter Fa. Spörl	900 180 150 50 100	Alten- und Pflegeheim Haus Löwen, Weingartenstr. 4		Naturtheater Wald-bühne, Rulfg.Str.		Lehmgruben-Sturren	175	08-12	Scheerer Str.	75	10-12			Aufhebung HS, Schüler nach SIG (Bilharz-HS) GS-Standort SIG'dorf mit 130 Kindern gesichert	Bushaltestellen für "Laizer Öschle/Friedhof" und "Lehmgruben-Sturren" prüfen
Stetten a.k.M.	Bundeswehr Primion Technology Backhaus Mahl Schütz Hemden Holzbau Braun Beil & Benkler Lorch Storzinger Hartec Frohnst.	373 105 93 45 32 30 120 32	Pflegeheime Schwenninger und Hauptstraße	Edeka + Norma Lagerstr. 6 + 31	Skilift Hallenbad Nordic-Walking-Park					Einkaufsmarkt Albstr.		z.Zt.			ab 2009 kommt Frohnstetten zum Schulbezirk Stetten. Evtl. Nutzung des Schulgebäudes in Frohnstetten bis 2012.	Busverbindungen an schulfreien Tagen nicht zufriedenstellend
Veringenstadt	Fa. Kastell Fa. Nawa	150 60			Sehenswürdigk.											Verbindg. n. Winterlg. incl. Teilorte
Wald	Heimschule Sentenhardt	80 80	Pflegeheim St. Bernhard		keltischer Baumkreis, Sportanlagen, Halle	Kloster Wald	Wald Walbertsweiler Sentenhardt Wald	30 50 100 100	2008 2008 2009 2010				evtl. Radweg Ri. Bodensee	Umstellg. Heimschule + HS auf Ganztagessschule; Koop. HS mit Sauldorf-Rast	Koop. naldo-bodo, Anbindg. Schülerverkehr nach Süden Schulbus v. Mengen, Scheer, SIG nach Wald Verbindg. z. Einkaufsort Pfull.	

Orte nach Größen



Achsen



Anlage 30: Soll-Ist-Vergleich Hauptlinien

Schultage		Entf. (km)	Fahrten Schultage hin					Tage	km/ Jahr	davon Bus (km/J.)	Fahrten Schultage rück					Tage	km/ Jahr	davon Bus (km/J.)	
			Ist			Soll	Diff.				Ist			Soll	Diff.				
			Bahn	Bus	Σ						Bahn	Bus	Σ						
Albstadt	Sigmaringen	27,9	16	2	18	20	-2	190	-10.602		17	3	20	20	0	190			
Sigmaringen	Mengen	10,3	32	12	44	20	24	190	46.968	23.484	34	10	44	20	24	190	46.968	19.570	
Mengen	Herbertingen	6,0	32	4	36	20	16	190	18.240	4.560	34	4	38	20	18	190	20.520	4.560	
Herbertingen	Riedlingen	11,2	15	7	22	20	2	190	4.256	4.256	15	7	22	20	2	190	4.256	4.256	
Herbertingen	Bad Saulgau	9,0	17	7	24	20	4	190	6.840	6.840	19	9	28	20	8	190	13.680	13.680	
Bad Saulgau	Altshausen	10,5	17	13	30	20	10	190	19.950	19.950	19	12	31	20	11	190	21.945	21.945	
Gammertingen	Sigmaringen	23,1	13	0	13	20	-7	190	-30.723		12	1	13	20	-7	190	-30.723		
Sigmaringen	Krauchenwies	9,2	16	16	32	20	-4	190	-6.992	-6.992	13	13	26	20	-7	190	-12.236	-12.236	
Krauchenwies	Pfullendorf	12,5	11	11	22	20	-9	190	-21.375	-21.375	15	15	30	20	-5	190	-11.875	-11.875	
Ostrach	Bad Saulgau	16,2	5	5	10	20	-15	190	-46.170	-46.170	5	5	10	20	-15	190	-46.170	-46.170	
Meßkirch	Sigmaringen	19,2	18	18	36	20	-2	190	-7.296	-7.296	19	19	38	20	-1	190	-3.648	-3.648	
Saldo (schwarz = km übrig, rot = km fehlen)									-22.743		-9.918								

schulfreie Tage		Entf. (km)	Fahrten schulfr. Tage hin					Tage	km/ Jahr	davon Bus (km/J.)	Fahrten schulfr. Tage rück					Tage	km/ Jahr	davon Bus (km/J.)	
			Ist			Soll	Diff.				Ist			Soll	Diff.				
			Bahn	Bus	Σ						Bahn	Bus	Σ						
Albstadt	Sigmaringen	27,9	16	0	16	20	-4	63	-7.031		17	0	17	20	-3	63	-5.273		
Sigmaringen	Mengen	10,3	32	12	44	20	24	63	15.574	7.787	34	10	44	20	24	63	15.574	6.489	
Mengen	Herbertingen	6,0	32	3	35	20	15	63	5.670	1.134	34	4	38	20	18	63	6.804	1.512	
Herbertingen	Riedlingen	11,2	15	6	21	20	1	63	706	706	15	6	21	20	1	63	706	706	
Herbertingen	Bad Saulgau	9,0	17	5	22	20	2	63	1.134	1.134	19	7	26	20	6	63	3.402	3.402	
Bad Saulgau	Altshausen	10,5	17	12	29	20	9	63	5.954	5.954	19	10	29	20	9	63	5.954	5.954	
Gammertingen	Sigmaringen	23,1	11	0	11	20	-9	63	-13.098		9	1	10	20	-10	63	-14.553		
Sigmaringen	Krauchenwies	9,2	12	12	24	20	-8	63	-4.637	-4.637	10	10	20	20	-10	63	-5.796	-5.796	
Krauchenwies	Pfullendorf	12,5	10	10	20	20	-10	63	-7.875	-7.875	9	9	18	20	-11	63	-8.663	-8.663	
Ostrach	Bad Saulgau	16,2	3	3	6	20	-17	63	-17.350	-17.350	4	4	8	20	-16	63	-16.330	-16.330	
Meßkirch	Sigmaringen	19,2	18	18	36	20	-2	63	-2.419	-2.419	19	19	38	20	-1	63	-1.210	-1.210	
Saldo (schwarz = km übrig, rot = km fehlen)									-15.567		-13.936								

Samstag		Entf. (km)	Fahrten Samstag hin					Tage	km/ Jahr	davon Bus (km/J.)	Fahrten Samstag rück					Tage	km/ Jahr	davon Bus (km/J.)	
			Ist			Soll	Diff.				Ist			Soll	Diff.				
			Bahn	Bus	Σ						Bahn	Bus	Σ						
Albstadt	Sigmaringen	27,9	15	0	15	7	8	52	11.606		15	0	15	7	8	52	11.606		
Sigmaringen	Mengen	10,3	31	2	33	7	26	52	13.926	1.071	31	2	33	7	26	52	13.926	1.071	
Mengen	Herbertingen	6,0	31	0	31	7	24	52	7.488		31	0	31	7	24	52	7.488		
Herbertingen	Riedlingen	11,2	15	0	15	7	8	52	4.659		15	0	15	7	8	52	4.659		
Herbertingen	Bad Saulgau	9,0	16	2	18	7	11	52	5.148	936	16	2	18	7	11	52	5.148	936	
Bad Saulgau	Altshausen	10,5	16	3	19	7	12	52	6.552	1.638	16	2	18	7	11	52	6.006	1.092	
Gammertingen - SIG Winter		23,1	1	5	6	7	-1	52	-1.201	-1.201	2	5	7	7	0	52	0		
Gammertingen - SIG Sommer		23,1	2	5	7	7	0	52	0		3	5	8	7	1	52	1.201	1.201	
Sigmaringen	Krauchenwies	9,2	6	6	12	7	-1	52	-478	-478	6	6	12	7	-1	52	-478	-478	
Krauchenwies	Pfullendorf	12,5	4	4	8	7	-3	52	-1.950	-1.950	4	4	8	7	-3	52	-1.950	-1.950	
Ostrach	Bad Saulgau	16,2				7	-7	52	-5.897	-5.897				7	-7	52	-5.897	-5.897	
Meßkirch	Sigmaringen	19,2	7	7	14	7	0	52	0	0	7	7	14	7	0	52	0	0	
Saldo (schwarz = km übrig, rot = km fehlen)									-5.881		-4.025								

Sonn-/Feiertag		Entf. (km)	Fahrten Sonn-/Feiert. hin					Tage	km/ Jahr	davon Bus (km/J.)	Fahrten Sonn-/Feiert. rück					Tage	km/ Jahr	davon Bus (km/J.)	
			Ist			Soll	Diff.				Ist			Soll	Diff.				
			Bahn	Bus	Σ						Bahn	Bus	Σ						
Albstadt	Sigmaringen	27,9	16	1	17	6	11	60	18.414	1.674	15	1	16	6	10	60	16.740	1.674	
Sigmaringen	Mengen	10,3	31	0	31	6	25	60	15.450		31	0	31	6	25	60	15.450		
Mengen	Herbertingen	6,0	31	0	31	6	25	60	9.000		31	0	31	6	25	60	9.000		
Herbertingen	Riedlingen	11,2	14	0	14	6	8	60	5.376		15	0	15	6	9	60	6.048		
Herbertingen	Bad Saulgau	9,0	17	0	17	6	11	60	5.940		16	0	16	6	10	60	5.400		
Bad Saulgau	Altshausen	10,5	17	0	17	6	11	60	6.930		17	0	17	6	11	60	6.930		
Gammertingen - SIG Winter		23,1	1	4	5	6	-1	60	-1.386	-1.386	2	4	6	6	0	60	0		
Gammertingen - SIG Sommer		23,1	3	4	7	6	1	60	1.386	1.386	4	4	8	6	2	60	2.772	2.772	
Sigmaringen	Krauchenwies	9,2	0	0	0	6	-6	60	-3.312	-3.312	0	0	0	6	-6	60	-3.312	-3.312	
Krauchenwies	Pfullendorf	12,5	0	0	0	6	-6	60	-4.500	-4.500	0	0	0	6	-6	60	-4.500	-4.500	
Ostrach	Bad Saulgau	16,2				6	-6	60	-5.832	-5.832				6	-6	60	-5.832	-5.832	
Meßkirch	Sigmaringen	19,2	3	3	6	6	-3	60	-3.456	-3.456	3	3	6	6	-3	60	-3.456	-3.456	
Saldo (schwarz = km "übrig", rot = km fehlen)									-17.100		-14.328								

Saldo alle Tage (schwarz = km "übrig", rot = km fehlen)									-61.292		-42.206								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	---------	--	---------	--	--	--	--	--	--	--	--

Summe alle Tage je Linie	Hauptlinien	
3.348 km/Jahr	Albstadt	Sigmaringen
59.472 km/Jahr	Sigmaringen	Mengen
11.766 km/Jahr	Mengen	Herbertingen
9.923 km/Jahr	Herbertingen	Riedlingen
26.928 km/Jahr	Herbertingen	Bad Saulgau
56.532 km/Jahr	Bad Saulgau	Altshausen
2.772 km/Jahr	Gammertingen - SIG	
-37.242 km/Jahr	Sigmaringen	Krauchenwies
-62.688 km/Jahr	Krauchenwies	Pfullendorf
-149.477 km/Jahr	Ostrach	Bad Saulgau
-21.485 km/Jahr	Meßkirch	Sigmaringen
-103.498 km/Jahr	Summe alle Linien	

schwarz = km "übrig"

rot = km "fehlen"

Anlage 31: Soll-Ist-Vergleich erweiterte Grundversorgung

Schultage		Entf. (km) 1)	Fahrten Schultage hin					Tage	km/ Jahr	davon Bus (km/J.)	Fahrten Schultage rück					Tage	km/ Jahr	davon Bus (km/J.)
			Ist			Soll	Diff.				Ist			Soll	Diff.			
			Bahn	Bus	Σ						Bahn	Bus	Σ					
Bingen	Sigmaringen	5,5		11	11	11	0	190	0	0		11	11	11	0	190	0	0
Krauchenwies	Meßkirch	10,0	0	7	7	11	-4	190	-7.600	-7.600	0	9	9	11	-2	190	-3.800	-3.800
Krauchenwies	Ostrach	13,3		10	10	11	-1	190	-2.527	-2.527		10	10	11	-1	190	-2.527	-2.527
Mengen - Hohent.-	B. Saulgau	18,0		9	9	11	-2	190	-6.840	-6.840		8	8	11	-3	190	-10.260	-10.260
Mengen	Krauchenwies	9,0	0	6	6	11	-5	190	-8.550	-8.550	0	6	6	11	-5	190	-8.550	-8.550
Meßkirch	Pfullendorf	18,0	0	12	12	11	1	190	3.420	3.420	0	12	12	11	1	190	3.420	3.420
Pfullendorf	Ostrach	11,1		7	7	11	-4	190	-8.436	-8.436		7	7	11	-4	190	-8.436	-8.436
Schwenningen	Sigmaringen	25,0		2	2	11	-9	190	-42.750			5	5	11	-6	190	-28.500	
neu:	bis Bf. Storzg.	11,0		6	6	11	-5	190	-10.450	-10.450		8	8	11	-3	190	-6.270	-6.270
Summe Linien innerhalb des Kreises									-40.983									
Bad Saulgau	Bad Buchau	8,0		7	7	11	-4	190	-6.080	-6.080		7	7	11	-4	190	-6.080	-6.080
Gammertingen	Albstadt	10,0		6	6	11	-5	190	-9.500	-9.500		5	5	11	-6	190	-11.400	-11.400
Gammertingen	Burladingen	7,0	17	1	18	11	7	190	9.310	1.330	14	1	15	11	4	190	5.320	1.330
Gammertingen	Engstingen	4,5	1	15	16	11	5	190	4.275	4.275	1	14	15	11	4	190	3.420	3.420
Meßkirch	Tuttlingen	8,0	0	5	5	11	-6	190	-9.120	-9.120	0	5	5	11	-6	190	-9.120	-9.120
Meßkirch	Stockach	12,0	0	11	11	11	0	190	0	0	0	12	12	11	1	190	2.280	2.280
Ostrach	Wilhelmsdorf	10,5		10	10	11	-1	190	-1.995	-1.995		11	11	11	0	190	0	0
Pfullendorf	Ravensburg	13,5	0	4	4	11	-7	190	-17.955	-17.955	0	4	4	11	-7	190	-17.955	-17.955
Pfullendorf	Überlingen	13,5	0	6	6	11	-5	190	-12.825	-12.825	0	9	9	11	-2	190	-5.130	-5.130
(SIG-) Bingen	Langenenslingen	5,9		3	3	11	-8	190	-8.968	-8.968		4	4	11	-7	190	-7.847	-7.847
Sigmaringen	Tuttlingen	30,0	8	6	14	11	3	190	17.100	17.100	8	3	11	11	0	190	0	0
Stetten a.k.M.	Albstadt	5,0		9	9	11	-2	190	-1.900	-1.900		8	8	11	-3	190	-2.850	-2.850
Summe kreisüberschreitende Linien									-53.352									

1) = bei kreisüberschreitenden Linien nur der im Landkreis Sigmaringen gelegene Streckenanteil

schulfreie Tage		Entf. (km) 1)	Fahrten schulfreie Tage hin					Tage	km/ Jahr	davon Bus (km/J.)	Fahrten schulfreie Tage rück					Tage	km/ Jahr	davon Bus (km/J.)
			Ist			Soll	Diff.				Ist			Soll	Diff.			
			Bahn	Bus	Σ						Bahn	Bus	Σ					
Bingen	Sigmaringen	5,5		5	5	11	-6	63	-2.079	-2.079		8	8	11	-3	63	-1.040	-1.040
Krauchenwies	Meßkirch	10,0	0	7	7	11	-4	63	-2.520	-2.520	0	8	8	11	-3	63	-1.890	-1.890
Krauchenwies	Ostrach	13,3		6	6	11	-5	63	-4.190	-4.190		7	7	11	-4	63	-3.352	-3.352
Mengen - Hohent.-	B. Saulgau	18,0		4	4	11	-7	63	-7.938	-7.938		3	3	11	-8	63	-9.072	-9.072
Mengen	Krauchenwies	9,0	0	3	3	11	-8	63	-4.536	-4.536	0	2	2	11	-9	63	-5.103	-5.103
Meßkirch	Pfullendorf	18,0	0	10	10	11	-1	63	-1.134	-1.134	0	10	10	11	-1	63	-1.134	-1.134
Pfullendorf	Ostrach	11,1		5	5	11	-6	63	-4.196	-4.196		5	5	11	-6	63	-4.196	-4.196
Schwenningen	Sigmaringen	25,0		2	2	11	-9	63	-14.175			2	2	11	-9	63	-14.175	
neu:	bis Bf. Storzg.	11,0		2	2	11	-9	63	-6.237	-6.237		2	2	11	-9	63	-6.237	-6.237
Summe Linien innerhalb des Kreises									-32.829									
Bad Saulgau	Bad Buchau	8,0		3	3	11	-8	63	-4.032	-4.032		3	3	11	-8	63	-4.032	-4.032
Gammertingen	Albstadt	10,0		6	6	11	-5	63	-3.150	-3.150		5	5	11	-6	63	-3.780	-3.780
Gammertingen	Burladingen	7,0	12	0	12	11	1	63	441	284	12	0	12	11	1	63	441	284
Gammertingen	Engstingen	4,5	0	12	12	11	1	63	284	284	0	12	12	11	1	63	284	284
Meßkirch	Tuttlingen	8,0	0	4	4	11	-7	63	-3.528	-3.528	0	4	4	11	-7	63	-3.528	-3.528
Meßkirch	Stockach	12,0	0	9	9	11	-2	63	-1.512	-1.512	0	10	10	11	-1	63	-756	-756
Ostrach	Wilhelmsdorf	10,5		3	3	11	-8	63	-5.292	-5.292		3	3	11	-8	63	-5.292	-5.292
Pfullendorf	Ravensburg	13,5	0	2	2	11	-9	63	-7.655	-7.655	0	1	1	11	-10	63	-8.505	-8.505
Pfullendorf	Überlingen	13,5	0	4	4	11	-7	63	-5.954	-5.954	0	5	5	11	-6	63	-5.103	-5.103
(SIG-) Bingen	Langenenslingen	5,9		1	1	11	-10	63	-3.717	-3.717		1	1	11	-10	63	-3.717	-3.717
Sigmaringen	Tuttlingen	30,0	8	6	14	11	3	63	5.670	5.670	8	5	13	11	2	63	3.780	3.780
Stetten a.k.M.	Albstadt	5,0		8	8	11	-3	63	-945	-945		6	6	11	-5	63	-1.575	-1.575
Summe kreisüberschreitende Linien									-32.225									

1) = bei kreisüberschreitenden Linien nur der im Landkreis Sigmaringen gelegene Streckenanteil

Samstag		Entf. (km) 1)	Fahrten Samstag hin					Tage	km/ Jahr	davon Bus (km/J.)
			Ist			Soll	Diff.			
			Bahn	Bus	Σ					
Bingen	Sigmaringen	5,5		3	3	6	-3	52	-858	-858
Krauchenwies	Meßkirch	10,0	0	2	2	6	-4	52	-2.080	-2.080
Krauchenwies	Ostrach	13,3		3	3	6	-3	52	-2.075	-2.075
Mengen - Hohent.-	B. Saulgau	18,0		0	0	6	-6	52	-5.616	-5.616
Mengen	Krauchenwies	9,0	0	2	2	6	-4	52	-1.872	-1.872
Meßkirch	Pfullendorf	18,0	0	5	5	6	-1	52	-936	-936
Pfullendorf	Ostrach	11,1		0	0	6	-6	52	-3.463	-3.463
Schwenningen	Sigmaringen	25,0		0	0	6	-6	52	-7.800	↘
neu:	bis Bf. Storzg.	11,0		0	0	6	-6	52	-3.432	-3.432
Summe Linien innerhalb des Kreises									-20.332	
Bad Saulgau	Bad Buchau	8,0		0	0	6	-6	52	-2.496	-2.496
Gammertingen	Albstadt	10,0		0	0	6	-6	52	-3.120	-3.120
Gammertingen	Burladingen	7,0	1	6	7	6	1	52	364	364
Gammertingen	Engstingen	4,5	0	6	6	6	0	52	0	0
Meßkirch	Tuttlingen	8,0	0	2	2	6	-4	52	-1.664	-1.664
Meßkirch	Stockach	12,0	0	3	3	6	-3	52	-1.872	-1.872
Ostrach	Wilhelmsdorf	10,5		1	1	6	-5	52	-2.730	-2.730
Pfullendorf	Ravensburg	13,5	0	1	1	6	-5	52	-3.510	-3.510
Pfullendorf	Überlingen	13,5	0	2	2	6	-4	52	-2.808	-2.808
(SIG-) Bingen	Langenenslingen	5,9		0	0	6	-6	52	-1.841	-1.841
Sigmaringen - Tuttlingen Sommer		30,0	10	3	13	6	7	25	5.250	2.250
Sigmaringen - Tuttlingen Winter		30,0	7	3	10	6	4	27	3.240	2.430
Stetten a.k.M.	Albstadt	5,0		5	5	6	-1	52	-260	-260
Summe kreisüberschreitende Linien									-15.257	

Fahrten Samstag rück					Tage	km/ Jahr	davon Bus (km/J.)	
Ist			Soll	Diff.				
Bahn	Bus	Σ						
		3	3	6	-3	52	-858	-858
0	2	2	6	-4	52	-2.080	-2.080	
	3	3	6	-3	52	-2.075	-2.075	
0	0	0	6	-6	52	-5.616	-5.616	
0	2	2	6	-4	52	-1.872	-1.872	
0	4	4	6	-2	52	-1.872	-1.872	
0	0	0	6	-6	52	-3.463	-3.463	
0	0	0	6	-6	52	-7.800	↘	
0	0	0	6	-6	52	-3.432	-3.432	
Summe Linien innerhalb des Kreises							-21.268	
	0	0	6	-6	52	-2.496	-2.496	
	0	0	6	-6	52	-3.120	-3.120	
0	6	6	6	0	52	0	0	
0	6	6	6	0	52	0	0	
0	2	2	6	-4	52	-1.664	-1.664	
0	3	3	6	-3	52	-1.872	-1.872	
	2	2	6	-4	52	-2.184	-2.184	
0	1	1	6	-5	52	-3.510	-3.510	
0	2	2	6	-4	52	-2.808	-2.808	
	0	0	6	-6	52	-1.841	-1.841	
10	3	13	6	7	25	5.250	2.250	
7	3	10	6	4	27	3.240	2.430	
	5	5	6	-1	52	-260	-260	
Summe kreisüberschreitende Linien							-15.075	

1) = bei kreisüberschreitenden Linien nur der im Landkreis Sigmaringen gelegene Streckenanteil

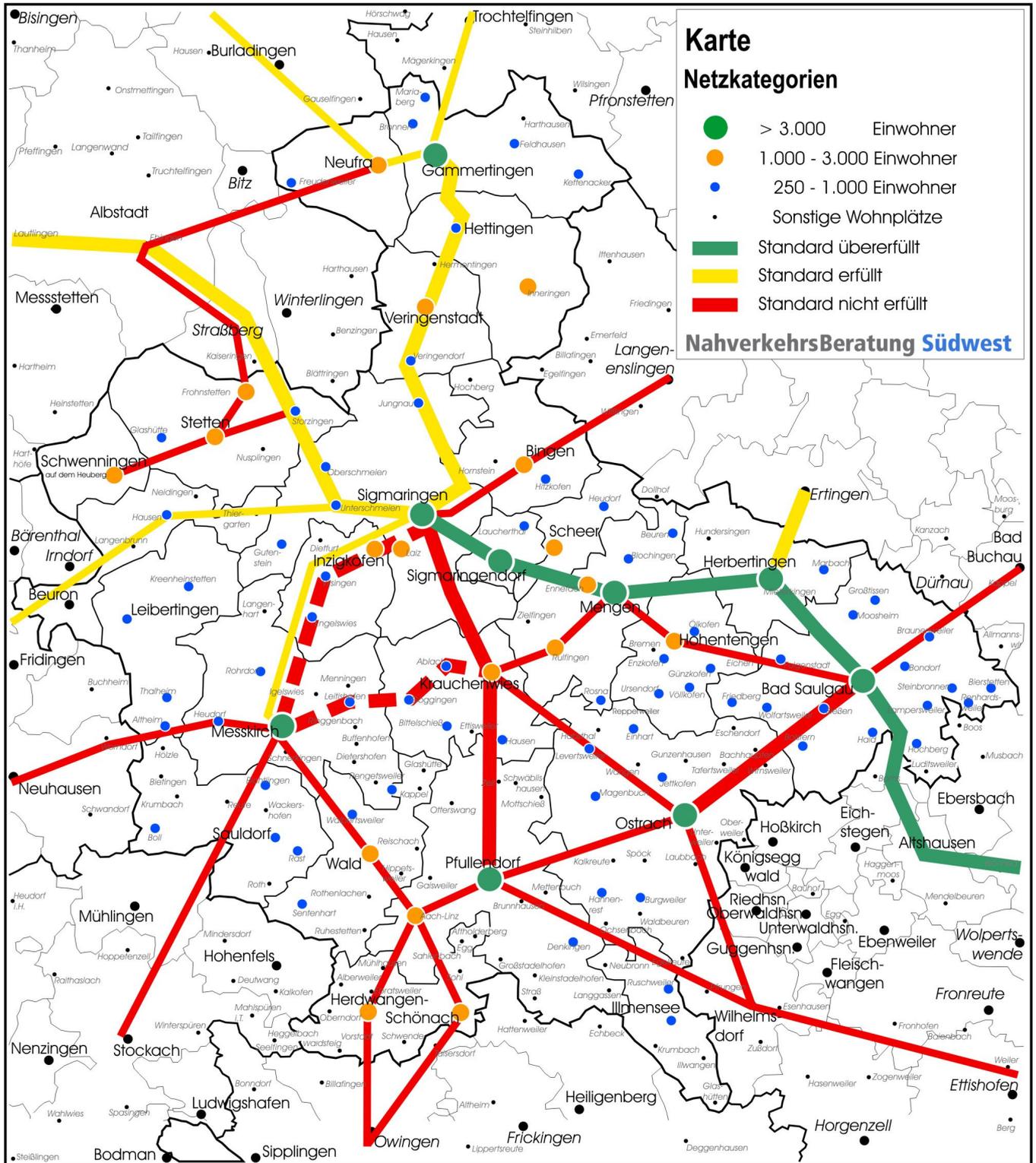
Sonn-/Feiertag		Entf. (km) 1)	Fahrten Sonn-/Feiert. hin					Tage	km/ Jahr	davon Bus (km/J.)
			Ist			Soll	Diff.			
			Bahn	Bus	Σ					
Bingen	Sigmaringen	5,5		0	0	11	-11	60	-3.630	-3.630
Krauchenwies	Meßkirch	10,0	0	3	3	6	-3	60	-1.800	-1.800
Krauchenwies	Ostrach	13,3		0	0	6	-6	60	-4.788	-4.788
Mengen - Hohent.-	B. Saulgau	18,0		0	0	6	-6	60	-6.480	-6.480
Mengen	Krauchenwies	9,0	0	0	0	6	-6	60	-3.240	-3.240
Meßkirch	Pfullendorf	18,0	0	0	0	6	-6	60	-6.480	-6.480
Pfullendorf	Ostrach	11,1		1	1	6	-5	60	-3.330	-3.330
Schwenningen	Sigmaringen	25,0		0	0	6	-6	60	-9.000	↘
neu:	bis Bf. Storzg.	11,0		0	0	6	-6	60	-3.960	-3.960
Summe Linien innerhalb des Kreises									-33.708	
Bad Saulgau	Bad Buchau	8,0		0	0	6	-6	60	-2.880	-2.880
Gammertingen	Albstadt	10,0		0	0	6	-6	60	-3.600	-3.600
Gammertg.-	Burladingen Sommer	7,0	3	5	8	6	2	29	406	406
Gammertg.-	Burladingen Winter	7,0	1	5	6	6	0	31	0	0
Gammertg.-	Engstingen Sommer	4,5	2	5	7	6	1	29	131	131
Gammertg.-	Engstingen Winter	4,5	0	4	4	6	-2	31	-279	-279
Meßkirch	Tuttlingen	8,0	0	0	0	6	-6	60	-2.880	-2.880
Meßkirch	Stockach	12,0	0	3	3	6	-3	60	-2.160	-2.160
Ostrach	Wilhelmsdorf	10,5		0	0	6	-6	60	-3.780	-3.780
Pfullendorf	Ravensburg	13,5	0	0	0	6	-6	60	-4.860	-4.860
Pfullendorf	Überlingen	13,5	0	0	0	6	-6	60	-4.860	-4.860
(SIG-) Bingen	Langenenslingen	5,9		0	0	6	-6	60	-2.124	-2.124
Sigmaringen - Tuttlingen Sommer		30,0	11	3	14	6	8	29	6.960	2.610
Sigmaringen - Tuttlingen Winter		30,0	8	3	11	6	5	31	4.650	2.790
Stetten a.k.M.	Albstadt	5,0		3	3	6	-3	60	-900	-900
Summe kreisüberschreitende Linien									-22.387	

Fahrten Sonn-/Ftg. rück					Tage	km/ Jahr	davon Bus (km/J.)	
Ist			Soll	Diff.				
Bahn	Bus	Σ						
		0	0	11	-11	60	-3.630	-3.630
0	3	3	6	-3	60	-1.800	-1.800	
	0	0	6	-6	60	-4.788	-4.788	
0	0	0	6	-6	60	-6.480	-6.480	
0	0	0	6	-6	60	-3.240	-3.240	
0	0	0	6	-6	60	-6.480	-6.480	
	2	2	6	-4	60	-2.664	-2.664	
0	0	0	6	-6	60	-9.000	↘	
0	0	0	6	-6	60	-3.960	-3.960	
Summe Linien innerhalb des Kreises							-33.042	
	0	0	6	-6	60	-2.880	-2.880	
	0	0	6	-6	60	-3.600	-3.600	
2	5	7	6	1	29	203	203	
0	5	5	6	-1	31	-217	-217	
2	6	8	6	2	29	261	261	
0	5	5	6	-1	31	-140	-140	
0	0	0	6	-6	60	-2.880	-2.880	
0	3	3	6	-3	60	-2.160	-2.160	
	0	0	6	-6	60	-3.780	-3.780	
0	1	1	6	-5	60	-4.050	-4.050	
0	0	0	6	-6	60	-4.860	-4.860	
	0	0	6	-6	60	-2.124	-2.124	
11	3	14	6	8	29	6.960	2.610	
8	3	11	6	5	31	4.650	2.790	
	4	4	6	-2	60	-600	-600	
Summe kreisüberschreitende Linien							-21.427	

1) = bei kreisüberschreitenden Linien nur der im Landkreis Sigmaringen gelegene Streckenanteil

Summe alle Tage je Linie	erweiterte Grundversorgung	
-12.095 km/Jahr	Bingen	Sigmaringen
-23.570 km/Jahr	Krauchenwies	Meßkirch
-26.321 km/Jahr	Krauchenwies	Ostrach
-58.302 km/Jahr	Mengen - Hohent.- B. Saulgau	
-36.963 km/Jahr	Mengen	Krauchenwies
-11.196 km/Jahr	Meßkirch	Pfullendorf
-38.184 km/Jahr	Pfullendorf	Ostrach
	Schwenningen	Sigmaringen
-43.978 km/Jahr	neu:	bis Bf. Storzg.
-250.608 km/Jahr	Summe Linien innerhalb des Kreises	
-30.976 km/Jahr	Bad Saulgau	Bad Buchau
-41.270 km/Jahr	Gammertingen	Albstadt
3.416 km/Jahr	Gammertg.- Burladingen	
8.235 km/Jahr	Gammertg.- Engstingen	
-34.384 km/Jahr	Meßkirch	Tuttlingen
-8.052 km/Jahr	Meßkirch	Stockach
-25.053 km/Jahr	Ostrach	Wilhelmsdorf
-68.000 km/Jahr	Pfullendorf	Ravensburg
-44.348 km/Jahr	Pfullendorf	Überlingen
-32.179 km/Jahr	(SIG-) Bingen	Langenenslingen
46.710 km/Jahr	Sigmaringen - Tuttlingen	
-9.290 km/Jahr	Stetten a.k.M.	Albstadt
-235.190 km/Jahr	Summe kreisüberschreitende Linien	
-485.798 km/Jahr	Summe alle Linien	

Grafik Soll-Ist-Vergleich



Anlage 33 Rufauto-Kalkulation

Saldo km:

Hauptlinien -103.498 km

erw. Grundversorgung	Schultage	-77.406 km	} Linien innerhalb Landkreis
	schulfreie Tage	-64.852 km	
	Samstag	-41.600 km	
	Sonn- und Feiertag	-66.750 km	
	Summe	-250.608 km	

	Schultage	-98.990 km	} kreisüberschreitende Linien
	schulfreie Tage	-62.055 km	
	Samstag	-30.332 km	
	Sonn- und Feiertag	-43.813 km	
	Summe	-235.190 km	

AST auf Linien innerhalb des Landkreises:		Summe Hauptlinien + eG:
	-354.106 km	
Kosten Rufauto:	1 € je km	
	1/3 der Fahrten werden \emptyset abgerufen und verursachen Kosten:	
	-118.035 € pro Jahr	
Einnahmen Rufauto:	2 € Zuschlag je Fahrt	
	11.804 Fahrten geschätzt (\emptyset Reiseweite 10 km)	
	23.607 € Einnahmen pro Jahr durch AST-Zuschlag	
	? € Einnahmen pro Jahr durch Fahrkartenverkauf (naldo-Tarif)	
Zu finanzieren:	-94.428 € pro Jahr	

AST auf kreisüberschreitenden Linien:	
	-235.190 km
Kosten Rufauto:	1 € je km
	1/3 der Fahrten werden \emptyset abgerufen und verursachen Kosten:
	-78.397 € pro Jahr
Einnahmen Rufauto:	2 € Zuschlag je Fahrt
	7.840 Fahrten geschätzt (\emptyset Reiseweite 10 km)
	15.679 € Einnahmen pro Jahr durch AST-Zuschlag
	? € Einnahmen pro Jahr durch Fahrkartenverkauf (naldo-Tarif)
Zu finanzieren:	-62.717 € pro Jahr