

# Teilfortschreibung Linienbündelungs- konzept 2022

Der Nahverkehrsplan (2009) des Landkreises Sigmaringen wird zum Thema „Linienbündelung“ fortgeschrieben.



Landkreis  
**Sigmaringen**

# 1 Einleitung

„Linienbündelung“ ist ein Verwaltungsbegriff im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Er wurde im Zuge der Regionalisierung (1993) und Schaffung von Wettbewerbsbedingungen nach EU-Recht (2009) eingeführt.

Allgemein werden in Nahverkehrsplänen die Linienverläufe regional geordnet und zu „Bündeln“ zusammengefasst (Linienbündelung). Es können beispielsweise alle Linien im Umland einer größeren Stadt oder innerhalb eines Kreisgebietes zusammengefasst werden, oder Linien in einem Teilbereich (z.B. NO/NW/Süd). Zuständig für die Aufstellung eines Nahverkehrsplans ist der Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr. In Baden-Württemberg sind das die Landkreise.

## 2 Ziele der Linienbündelung

Die meisten Linien im Landkreis Sigmaringen werden derzeit noch „eigenwirtschaftlich“ betrieben. Das bedeutet, dass, abgesehen von den nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gesetzlich zustehenden Zuschüssen, der Busförderung des Landes und den Zuwendungen des Landkreises in der Schülerbeförderung (was in der Summe bereits einen großen Teil der Einnahmen ausmacht), keine weiteren Haushaltsmittel des Landkreises an das Verkehrsunternehmen fließen. Im aktuell gültigen Nahverkehrsplan des Landkreises Sigmaringen aus dem Jahr 2009 ist auf Seite 9 ff. festgelegt, in welchem Bedienungsumfang jeder Ort an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sein soll. Dieser Zielvorgabe ist das Angebot in den letzten Jahren deutlich nähergekommen, insb. durch Einfügen zusätzlicher Kurse/Fahrten (u.a. Anmeldeverkehre) im Fahrplan.

Das Linienbündelungskonzept verfolgt das Ziel, bestehende linienübergreifende Produktionsformen genehmigungsrechtlich abzusichern und weitere Integrationen zu schaffen, soweit dies vom Landkreis als Aufgabenträger als sinnvoll und für eine wirtschaftliche Produktion für erforderlich erachtet wird. Derzeit sind die den Landkreis Sigmaringen berührenden Linien in über 50 Einzelgenehmigungen aufgeteilt.

Bezüglich der Wirtschaftlichkeit bestehen im Landkreis Sigmaringen Unterschiede zwischen den verschiedenen Linien. Während die Linien auf den Hauptzulaufachsen zu den Mittelzentren Bad Saulgau, Pfullendorf und Sigmaringen sowohl im Schüler- als auch im Jedermannverkehr eine starke wirtschaftliche Basis aufweisen, besteht auf vielen anderen Linien nur eine geringe Nachfrage. Durch die demografische Entwicklung sind gerade die ohnehin schon schwachen Linien gefährdet. Aufgrund der derzeitigen Genehmigungsstruktur kann ein Ausgleich zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Linien nur teilweise erfolgen, d.h. nur wenn die Genehmigungen von beiden beim selben Unternehmen liegen.

Vor diesem Hintergrund wurden in anderen Regionen in den letzten Jahren Liniene genehmigungen nur noch verkürzt beantragt, teilweise ist auch ein Rückzug von Unternehmen aus ländlichen Räumen zu beobachten.

Durch eine Linienbündelung soll daher ein Ausgleich zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Linien hergestellt werden: beide werden in einem Bündel zusammengefasst. So kann verhindert werden, dass auf einzelnen, schwachen Linien die ÖPNV-Grundversorgung vom Aufgabenträger bestellt und finanziert werden muss, während gleichzeitig andere Linien eigenwirtschaftlich betrieben werden können. Gewinne aus „guten“ Linien sollen die Verluste „schlechter“ Linien ausgleichen.

Die Zusammenfassung mehrerer Linien zu einem Linienbündel ermöglicht zudem eine unternehmensunabhängige, linienübergreifende und systematische Überplanung des jeweiligen Verkehrsraumes. Linienübergreifender Buseinsatz, der heute an den Unternehmensgrenzen oft endet, wird dadurch möglich. Dies kann zu einem insgesamt wirtschaftlicheren Ergebnis führen. Beispiel: nördlich und südlich des Donautals zwischen Beuron und Sigmaringen werden alle Linien von einem Unternehmen bedient. Die Donautallinie, die mitten durch dieses Bedienungsgebiet führt, wird jedoch von einem anderen Unternehmen bedient.

Die Linienbündelung dient zunächst dazu, die Genehmigungslaufzeiten innerhalb der einzelnen Linienbündel zu harmonisieren. Nach Festlegung des Harmonisierungszeitpunkts können alle auslaufenden Liniengenehmigungen durch die Genehmigungsbehörde auf diesen Zeitpunkt befristet werden.

Eine Entscheidung über die zukünftige Vergabeart ist damit nicht verbunden: Direktvergaben sind bis zu einem bestimmten Schwellenwert möglich. Vor einer Vergabe ist dann grundsätzlich eine Vorabkennzeichnung im EU-Amtsblatt erforderlich, mit der Verkehrsunternehmen aufgefordert werden, für den zur Vergabe anstehenden Verkehr eigenwirtschaftliche Angebote einzureichen. Nur wenn kein eigenwirtschaftliches Angebot eingeht, erfolgt anschließend eine ebenfalls europaweite Ausschreibung.

Nicht in allen Fällen ist eine Bündelung von Linien erforderlich. Besteht ein isoliertes Verkehrsgebiet und betrieblich günstige Voraussetzungen, können Linien auch weiterhin einzeln genehmigt werden. So ist es z.B. möglich, reine Stadtverkehre (Stadtbus) aus einer Bündelung herauszuhalten. So entstehen „Stadtbusstädte“ (z.B. Sigmaringen) und Regionalnetze (Regionalbus). Oft handelt es sich im Stadtbereich um Eigenbetriebe in öffentlicher Hand (Stadtwerke).

### 3 Grundsätze des Linienbündelungskonzepts

Die Linienbündel im Landkreis Sigmaringen wurden unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben auf der Basis folgender Kriterien gebildet:

#### Betriebliche und wirtschaftliche Verbundenheit von Linien

- Es bestehen einheitliche Anforderungen an die Produktion (z. B. Fahrzeuganforderungen)
- Parallele oder aneinander angrenzende Linien sind betrieblich verflochten, d. h. Fahrzeuge können linienübergreifend eingesetzt werden. Bei einer isolierten Produktion der einzelnen Linien entstünde ein unwirtschaftlicher Fahrzeugeinsatz bzw. ein Fahrzeugmehrbedarf
- Starke und schwache Linien innerhalb eines Bündels sollen wirtschaftlich ausgeglichen werden

#### Verkehrliche Verbundenheit von Linien

- Werden Ortschaften durch zwei oder mehr Linien miteinander verbunden und ergänzen sich diese Linien in ihrem Angebot, sollten diese zum selben Bündel gehören. Dies kann z.B. bei der notwendigen Fahrzeugkapazität zu den Spitzenzeiten oder der Verzahnung der Angebote in den Normal- und Schwachverkehrszeiten (Fahren auf „Lücke“) sein.
- Es besteht eine enge Verbundenheit von Zubringer- und Hauptlinie, so dass Anschlussverbindungen oder durchgehende Fahrten angeboten werden sollen.
- Es besteht ein durchgehendes Verkehrsbedürfnis, insbesondere im Schülerverkehr.
- Es ist erforderlich, einen Raum flächenhaft zu erschließen. Dies kann in Stadtverkehren, aber auch in Flächengemeinden der Fall sein.

#### Größe der Linienbündel

In der Regel ist eine eigenverantwortliche und wirtschaftlich effiziente Leistungserstellung eines isolierten Bündels erst ab einer bestimmten Mindestgröße möglich. Je größer ein Linienbündel ist, desto größer sind die planerischen Freiheitsgrade zur Verkehrsgestaltung und zur Anpassung an sich ändernde Rahmenbedingungen und desto leichter kann auf Veränderungen der Nachfragestruktur (z. B. der Schullandschaft und der Schülerströme) reagiert werden. Gerade vor dem Hintergrund steter Weiterentwicklung der Schullandschaft ist es wichtig, dass Veränderungen der Schülerströme innerhalb eines Bündels aufgefangen werden können.

Dadurch werden die wirtschaftlichen Folgen (ggf. Verlagerung von Einnahmen auf andere Bündel) minimiert.

Bei zu großen Bündeln besteht jedoch die Gefahr, dass es mittelständischen Betreibern nicht mehr möglich ist, die Leistungen zu erbringen. Im Rahmen von Kooperationen ist ein gemeinsamer Betrieb der Linienbündel bis zu einer gewissen Größe durch die vorhandenen mittelständischen Unternehmen weiterhin möglich. Im „Bündnis für den Mittelstand im ÖPNV in Baden-Württemberg“<sup>1</sup> wird eine Bündelgröße von 200.000 bis 700.000 Fahrplankilometern pro Jahr empfohlen.

Sinnvollerweise wird bei einer Neuvergabe der bisherige Fahrplan nicht unverändert vergeben, vielmehr wird das Gebiet vorab neu überplant und an aktuelle Bedürfnisse und Rahmenvorgaben angepasst. Dies ist insbesondere mit Blick auf das Ziel der Mobilitätsgarantie - die Erreichbarkeit aller Orte von 5 Uhr früh bis Mitternacht mit dem öffentlichen Nahverkehr - sowie das Zielkonzept 2030, die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr zu verdoppeln, erforderlich.

### **Bildung von Losen, Los- bzw. Zuschlagslimitierung**

Der Gesetzgeber sieht vor, die Bündel in Lose aufzuteilen (§ 8 a Abs. 4 PBefG). Ein Los kann aus Teilbündeln zweier oder mehrerer Linien, aus nur einer Linie, oder insbesondere bei linienübergreifendem Wageneinsatz, auch aus einzelnen Busumläufen bestehen. Dadurch werden auch bei großen Bündeln die mittelständischen Interessen gewahrt. In diesem Fall wird der Verkehr durch den Aufgabenträger ausgestaltet und eine integrierte Bedienung gewährleistet. Das Verkehrsunternehmen trägt – z.B. im Rahmen eines Bruttovertrags – kein Erlösrisko, sodass eine Vergabe in kleineren, ggf. auch rein betrieblich getrennten Einheiten (z.B. Wagenumläufen) möglich ist.

Um sicherzustellen, dass nicht ein Unternehmen sich über den ganzen Landkreis ausbreitet und den gesamten Verkehr an sich zieht, sondern auch künftig ein Markt mit mehreren Anbietern vorhanden ist, bietet sich eine Loslimitierung an. D.h. jeder Bieter kann dann nur eine begrenzte Zahl von Losen und/oder Zuschlägen gewinnen, auch wenn er auf alle das wirtschaftlichste Angebot abgegeben hat. Dies ist umso wichtiger, je mehr gleichzeitig vergeben wird.

### **Harmonisierungszeitpunkte**

Linienbündel sollten frühestens auf den Zeitpunkt des Auslaufens der längsten bestehenden Liniengenehmigung innerhalb des Bündels harmonisiert werden. Ausnahmsweise können dabei einzelne, für die Funktionsfähigkeit des Bündels untergeordnete Linien ausgeklammert werden. Diese können dann nachträglich in das Bündel integriert werden.

Die Harmonisierungszeitpunkte der einzelnen Bündel sollten gemäß dem „Bündnis für den Mittelstand im ÖPNV in BW“<sup>1</sup> gestaffelt werden, damit nicht alle Linienbündel zeitgleich oder in kurzen Abständen auf den Markt kommen. Dadurch wird einerseits verhindert, dass die Unternehmen überfordert werden, indem sie gleichzeitig für mehrere Bündel Kalkulationen erstellen, Kooperationen aufbauen und Genehmigungsanträge stellen müssen. Andererseits kann der Aufgabenträger dann die Vergaben der einzelnen Bündel sukzessive bearbeiten. Eine Ausschreibung für das gesamte Kreisgebiet durchzuführen, wäre nicht zielführend, da diese Menge weder für die Verkehrsunternehmen noch für die Verwaltung sinnvoll zu bewältigen ist. Folge kann eine nur geringe Anzahl an Angeboten der Unternehmerseite sein, da nur sehr große Unternehmen zeitgleich für alle Bündel Angebote erstellen könnten, und eine Überlastung auf Seiten der Verwaltung. Die Bündel sollten deshalb in einem gewissen Abstand nacheinander an den Markt gegeben werden.

Bei der Festlegung der Harmonisierungszeitpunkte wird darauf geachtet, zufällige unterjährige Daten zu vermeiden, welche sich aus der Übernahme des Enddatums der längst laufenden Linie als neues Startdatum eines Bündels ergeben würden. Prinzipiell

---

<sup>1</sup> „Bündnis für den Mittelstand im ÖPNV in Baden-Württemberg“ zwischen Landkreistag, Städtetag, Verkehrsministerium und dem Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V. (WBO) vom 9.11.2020

bietet sich an, Linien zum Zeitpunkt des internationalen Fahrplanwechsels Mitte Dezember oder zum Schuljahreswechsel zu bündeln. Wegen der großen Bedeutung des Schülerverkehrs im Landkreis Sigmaringen empfiehlt sich eine Bündelung zum 1. August. Dieser Zeitpunkt liegt am Anfang der Sommerferien. So besteht bei Einführung neuer Betriebskonzepte die Möglichkeit, diese langsam einzuspielen, bevor Anfang September das neue Schuljahr beginnt. Schulen müssen gegebenenfalls ihre Stundenpläne und Unterrichtszeiten an das neue Konzept anpassen.

## 4 Festlegung der Linienbündel

Soweit Linien über die Kreisgrenzen verkehren, sollen sie gem. Punkt 4.1 dem Linienbündelungskonzept des Landkreises Sigmaringen zugeordnet werden, wenn sie ihren Schwerpunkt im Landkreis Sigmaringen haben. Dazu zählen solche kreisüberschreitenden Linien, die

- ihre Betriebsleistung überwiegend im Landkreisgebiet erbringen,
- bedeutende Standorte im Kreisgebiet bedienen,
- zur Erschließung von Landkreisgemeinden unabdingbar sind und/oder
- in Aufgabenträgerschaft des Landkreis Sigmaringen liegen.

Dies ist für jede Linie im Einzelnen mit dem jeweiligen Nachbarlandkreis abzustimmen.

Im Bündelungskonzept nicht berücksichtigt werden touristische Angebote wie bspw. der zwischen Beuron, Leibertingen und Meßkirch verkehrende Naturpark-Bus.

Es werden die derzeit aktuellen Liniennummern verwendet. Künftig soll ein verbundweit einheitliches Liniennummernsystem gelten, dem Landkreis Sigmaringen ist dabei der Nummernkreis 4xx zugeteilt. Die Änderung der Liniennummern wird jeweils nach der nächsten Vergabe umgesetzt.

### 4.1 Übersicht

Nachfolgend werden die einzelnen Bündel beschrieben und deren Aufteilung begründet. Zur Darstellung der Bündelgrößen wurde die Jahresfahrleistung und die Anzahl der Busse zum Zeitpunkt der Ausarbeitung festgestellt.<sup>2</sup> Durch eine integrierte Überplanung innerhalb der Bündel unter Berücksichtigung der Rahmenvorgaben (Stichwort Verdopplungsziel 2030, Mobilitätsgarantie) kann sich die Kilometerleistung ändern.

Außerdem kann davon ausgegangen werden, dass sich die Leistungszahlen durch Veränderungen der Schülerzahlen und der Schullandschaft bis zur Umsetzung der Linienbündel ändern werden.

---

<sup>2</sup> Anzahl der Busse zu Spitzenverkehrszeiten, ermittelt aus Fahrplanauswertungen (Stand 2020). Die Daten stellen daher lediglich Anhaltswerte dar.



Tabelle: Übersicht über die Linienbündel

Bündel	km/a fest*	km/a Bedarf*	km/a Summe*	Anzahl Busse*	Anzahl Kleinbusse*	längstlaufende Genehmigung bis
Stadtverkehr Sigmaringen	357.143	0	357.143	4,5	1,5	04/2025
Ost/Hohentengen	346.322	140.665	486.987	8	3	02/2027
Südost/Ostrach	525.529	54.453	579.982	10	2	05/2027
Nord/Gammertingen	461.965	2.588	464.553	12	1	03/2028
Nordost/Bad Saulgau	355.773	27.788	383.561	13	1	03/2028
Nordwest/Stetten a.k.M.	685.709	8.554	694.263	13	0	08/2028
Süd/Pfullendorf	1.041.554	295.576	1.337.130	16	2	10/2028
Südwest/Meßkirch	901.816	0	901.816	17	0	08/2030
<b>Summe</b>	<b>4.675.811</b>	<b>529.624</b>	<b>5.205.435</b>	<b>93,5</b>	<b>10,5</b>	

\*vorläufige Planung auf Basis aktueller Fahrplandaten; mit Umsetzung des Zielkonzepts 2030 (Verdoppelung der Fahrgastzahlen) sowie der Mobilitätsgarantie ist mit einer Erhöhung der Fahrleistung zu rechnen.

#### Bündel Stadtverkehr Sigmaringen

Die verschiedenen Linien (Linie 1 – 9) des Stadtverkehrs Sigmaringen werden von den Bussen nacheinander durchfahren, der Stadtverkehr Sigmaringen bildet, als in sich geschlossenes, zusammenhängendes System, eine eigenständige Einheit.

Als Stadtverkehr hat er mit der Feinerschließung in Sigmaringen und Laiz andere Aufgaben als die Regionallinien der anderen Bündel, welche die umgebenden Gemeinden untereinander und mit der Kreisstadt verbinden, ohne sich innerorts lange in den Gemeinden aufzuhalten. Aus diesem Grund wird der Stadtverkehr Sigmaringen als eigenes Bündel definiert.

Zuständige Behörde ist die Stadt Sigmaringen, die den Verkehr über ihre Stadtwerke selbst verantwortet und in erheblichem Umfang fördert. Als solche ist sie auch für die Vergabe dieses Bündels zuständig.

Genehmigung bis 30.4.2025.

Insgesamt ca. 357.000 km/Jahr.

#### Bündel Ost/Hohentengen

Hier sind alle Linien um Hohentengen zusammengefasst. Das Bündel ist begrenzt im Norden und Osten durch die Bahnlinie Sigmaringen – Herbertingen – Altshausen und im Süden durch die Kreisgrenze Ravensburg bzw. der L 7567. Im Westen stellen die Linien dieses Bündels die Verbindung zum dort verkehrenden Bündel Südost/Ostrach her.

Folgende Linien sind Teil dieses Bündels:

Linie 414\* Mengen – Hohentengen – Tafertsweiler – Ostrach.

Linie 415 Bad Saulgau – Hohentengen – Repperweiler.

Genehmigung bis 28.2.2027.

Linie 416 Wolfartsweiler – Krauchenwies – Mengen.

Genehmigung bis 31.1.2026.

Linie 466\* Bad Saulgau – Hohentengen – Mengen.

Linie 7566 Bad Saulgau – Hohentengen – Mengen.

Genehmigung bis 31.1.2026.

Insgesamt ca. 487.000 km/Jahr.

\* keine eigenständige Genehmigung. Verkehr basiert auf einer fahrplantechnischen Koppelung  
(konkret: Linie 414 = Linie 40, 415 und 416; Linie 466 = Linie 415, 416 und 7566)

### **Bündel Südost/Ostrach**

Die Linien um Ostrach sind in diesem Bündel zusammengefasst. Es schließt im Norden an das Bündel Ost/Hohentengen an und wird im Westen durch die Regiobuslinie Sigmaringen – Überlingen (Linie 500) sowie im Süden und Osten durch die Kreisgrenze Ravensburg begrenzt.

Folgende Linien sind Teil dieses Bündels:

Linie 104	Sigmaringen – Krauchenwies – Habsthal - Ostrach. Genehmigung bis 15.5.2027.
Linie 105	Ostrach – Mottschieß - Pfullendorf. Genehmigung bis 15.5.2027.
Linie 7558	Ostrach – Ochsenbach – Zoznegg - Burgweiler. Genehmigung bis 31.07.2023.
Linie 7567	Aulendorf/Bad Saulgau – Ostrach – Pfullendorf. Genehmigung bis 31.12.2026.

Insgesamt ca. 580.000 km/Jahr.

### **Bündel Nord/Gammertingen**

Im Linienbündel Nord/Gammertingen sind die Linien zusammengefasst, die das nördliche Gebiet des Landkreis Sigmaringen erschließen, begrenzt durch die Bahnlinien Gammertingen – Sigmaringen und Sigmaringen – Riedlingen sowie der Kreisgrenze Biberach.

Folgende Linien sind Teil dieses Bündels:

Linie 2	Gammertingen – Bingen - Sigmaringendorf – Sigmaringen. Genehmigung bis 31.3.2028.
Linie 8	Gammertingen – Inneringen – Veringenstadt – Hettingen. Genehmigung bis 30.6.2024.
Linie 9	Gammertingen – Sigmaringen. Genehmigung bis 30.9.2026.
Linie 390	Riedlingen – Langenenslingen – Bingen - Sigmaringen. Genehmigung bis 30.6.2025.

Insgesamt ca. 465.000 km/Jahr.

### **Bündel Nordost/Bad Saulgau**

Die Linien im nordöstlichen Teil des Landkreises im Bereich Mengen – Bad Saulgau – Riedlingen sind im Bündel Nordost/Bad Saulgau zusammengefasst.

Folgende Linien sind Teil dieses Bündels:

Linie 393	Riedlingen – Herbertingen – Sigmaringen. Genehmigung bis 31.3.2028.
Linie 418	Herbertingen – Hohentengen. Genehmigung bis 31.1.2026.
Linie 419	Bad Saulgau – Marbach – Herbert. – Hunderts. – Heudorf - Mengen.

Linie 420	Genehmigung bis 31.7.2023. Stadtverkehr Bad Saulgau.
Linie 420/1	Genehmigung bis 31.5.2026. Stadtverkehr Bad Saulgau.
Linie 470	Genehmigung bis 31.5.2026. Bondorf – Hochberg - Bad Saulgau. Genehmigung bis 31.8.2027.

Insgesamt ca. 384.000 km/Jahr.

Sollte die Stadt Bad Saulgau sich entschließen, ihren Stadtverkehr über den heutigen Umfang hinaus wesentlich zu erweitern und analog der Stadt Sigmaringen selbst zuständige Behörde für ihren Stadtverkehr zu werden, können die in diesem Bündel enthaltenen Stadtverkehrsfahrten jederzeit abbestellt und in das neu entstehende Bad Saulgauer Stadtverkehrsbündel überführt werden. Dies ist möglich, da der heutige Stadtverkehr der Linien 420 und 420/1 mit seiner Fahrleistung nur einen relativ geringen Anteil des Bündels ausmacht.

### **Bündel Nordwest/Stetten a.k.M.**

Dieses Bündel umfasst die Linien in und um das obere Donautal zwischen Sigmaringen und Beuron. Es wird begrenzt im Norden und Westen durch die jeweilige Kreisgrenze Zollernalbkreis und Tuttlingen, im Süden reicht es bis zum Knotenpunkt Meßkirch, im Osten bis Sigmaringen, wo jeweils wichtige Schulstandorte und weiterführende Anschlüsse anderer Linien erreicht werden

Folgende Linien sind Teil dieses Bündels:

Linie 101	Sigmaringen – Laiz - Oberschmeien. Genehmigung bis 15.05.2027.
Linie 450	Sigmaringen – Gutenstein – Hausen i.T. – Beuron. Genehmigung bis 13.12.2025.
Linie 641	Schwenningen – Leibertingen – Meßkirch. Genehmigung bis 30.9.2024.
Linie 642	Stetten a.k.M. – Gutenstein – Meßkirch. Genehmigung bis 30.11.2025.
Linie 667	Meßkirch – Leibertingen – Kreenheinstetten – Sigmaringen. Genehmigung bis 31.12.2025.
Linie 668	Schwenningen – Stetten a.k.M.- Sigmaringen. Genehmigung bis 30.11.2025.
Linie 7424	Harthausen - Winterlingen – Kaiseringen – Stetten a.k.M. Genehmigung bis 31.7.2022.
Linie 7425	Ebingen – Straßberg – Kaiseringen – Stetten a.k.M. - Nusplingen. Genehmigung bis 31.8.2028.

Insgesamt ca. 695.000 km/Jahr.

### **Bündel Süd/Pfullendorf**

Kern dieses Bündels ist die Regiobuslinie 500 zwischen Sigmaringen und Überlingen, dazu gehören auch die auf Linie 500 abgestimmten sowie weitere Richtung Süden verlaufende Linien:

Folgende Linien sind Teil dieses Bündels:

Linie 103	Sigmaringen – Krauchenwies – Wald/Pfullendorf. Genehmigung bis 15.5.2027.
Linie 500	Regiobus Sigmaringen – Pfullendorf - Überlingen. Genehmigung bis 14.12.2025.

- Linie 676/7376 Pfullendorf – Herdwangen-Schönach – Owingen.  
Genehmigung bis 31.10.2028.
- Linie 7378 Pfullendorf – Herdwangen – Überlingen.  
Genehmigung bis 30.09.2028.

Insgesamt ca. 1.337.000 km/Jahr.

### **Bündel Südwest/Meßkirch**

Dieses Bündel fasst die Linien um Meßkirch, Sauldorf und Wald zusammen und grenzt an das Gebiet Krauchenwies – Pfullendorf. Begrenzt wird es im Westen und Süden durch die jeweiligen Kreisgrenzen Tuttlingen und Konstanz, im Norden reicht es bis zur Achse Meßkirch – Sigmaringen.

Folgende Linien sind Teil dieses Bündels:

- Linie 54 Meßkirch – Neuhausen ob Eck.  
Genehmigung bis 31.12.2025.
- Linie 102 Sigmaringen – Meßkirch – Wald – Pfullendorf.  
Genehmigung bis 15.5.2027.
- Linie 106 Krauchenwies – Wald – Sentenhart - Aach-Linz – Pfullendorf.  
Genehmigung bis 15.5.2027.
- Linie 600 Sigmaringen – Meßkirch.  
Genehmigung bis 13.12.2025.
- Linie 7391 Stockach – Meßkirch – Krauchenwies – Sigmaringen.  
Genehmigung bis 31.12.2025.
- Linie „Sehmer“ Wald – Meßkirch.  
Genehmigung bis 31.08.2030

Insgesamt ca. 902.000 km/Jahr.

## 4.2 Staffelung der Bündellaufzeiten

Auf Basis der aktuell gültigen Genehmigungslaufzeiten ergäbe sich folgende Laufzeitenstaffelung:

Bündel	Linie	Gen. bis
<b>SV SIG</b>	1 - 9 Stadtverkehr Sigmaringen	30.4.2025
<b>Nordwest / Stetten a.k.M.</b>	7424 Winterlingen - Stetten a. k. M.	31.7.2022
	641 Schwenningen-Leibertingen-Meißkirch	30.9.2024
	642 Stetten a.k.M.-Meißkirch	30.11.2025
	668 Meßstetten-Stetten a.k.M.-Sigmaringen	30.11.2025
	450 Beuron - Sigmaringen	13.12.2025
	667 Meißkirch-Leibertingen-Schwenningen-Sigmaringen	31.12.2025
	101 Oberschmeien-Unterschmeien-Sigmaringen	15.5.2027
	7425 Albstadt/Ebingen-Stetten a.k.M.-Glashütte-Nusplingen	31.8.2028
<b>Südost / Ostrach</b>	7558 Burgweiler - Ostrach	31.7.2023
	7567 Pfullendorf - Ostrach - Bad Saulgau + Altsh.- Aulendorf	31.12.2026
	104 Sigmaringen - Krauchenwies - Ostrach	15.5.2027
	105 Ostrach - Pfullendorf	15.5.2027
<b>Südwest / Meißkirch</b>	7391 Sigmaringen-Meißkirch-Stockach	31.12.2025
	600 Regiobus Sigmaringen - Meißkirch	13.12.2025
	54 Meißkirch-Neuhausen	31.12.2025
	102 SIG-Meißkirch-Wald-Aach/Linz-Pfullendorf	15.5.2027
	106 Sentenhardt-Wald-Ruhestetten-Aach/Linz-Pfull.	15.5.2027
	Sehmer Walbertsweiler - Hippetsweiler	31.8.2030
<b>Ost/Hohentengen</b>	7566 Bad Saulgau-Hohentengen-Mengen	31.1.2026
	414* Mengen - Hohentengen - Tafertsw.- Ostrach	31.1.2026
	416 Krauchenwies bzw. Wolfartsweiler-Hohentengen-Mengen	31.1.2026
	466* Bad Saulgau-Hohentengen-Mengen	31.1.2026
	415 Repperweiler - Hohentengen - Bad Saulgau	28.2.2027
<b>Nord/Gammertingen</b>	8 Inneringen-Veringenstadt	30.6.2024
	390 Riedlingen-Langenenslingen-Bingen-Sigmaringen	30.6.2025
	9 Abschnitt Sigmaringen - Gammertingen	30.9.2026
	2 Sigmaringen-Sigmaringendorf-Bingen-Gammertingen	31.3.2028
<b>Nordost / Bad Saulgau</b>	419 Bad Saulgau-Herbertingen-Beuren-Mengen-Ennetach	31.7.2023
	418 Herbertingen - Hohentengen	31.1.2026
	420 Stadtverkehr Bad Saulgau	31.5.2026
	420/1 Stadtverkehr Bad Saulgau gemeinwirtsch. Teil	31.5.2026
	470 Bad Saulgau-Bondorf-Braunenweiler-Bondorf-Lampertsweiler-Luditsweiler-Hochberg-Bad Saulgau	31.8.2027
	393 Sigmaringen-Herbertingen-Riedlingen-Ehingen	31.3.2028
<b>Süd / Pfullendorf</b>	500 Regiobus SIG-Pfullendorf-Überlingen	14.12.2025
	103 Sigmaringen-Krauchenwies-Hausen-Pfullendorf	15.5.2027
	7378 Pfullendorf-Herdwangen-Überlingen	30.9.2028
	676/ Rengoldshausen-Owingen-Herdwangen/Schönach-	
	7376 Pfullendorf	31.10.2028

\* keine eigenständige Genehmigung. Verkehr basiert auf einer fahrplantechnischen Koppelung (konkret: Linie 414 = Linie 40, 415 und 416; Linie 466 = Linie 415, 416 und 7566)

Der gesamte Landkreis stünde also mit Ausnahme des Bereichs um Meßkirch in den Jahren 2027 und 2028 zur Vergabe an. Sowohl Verwaltung als auch interessierte Verkehrsunternehmen hätten damit zeitgleich eine große Menge zu bewältigen. Unternehmensseitig kann das zur Überforderung und damit zum faktischen Ausschluss insbesondere kleiner und mittelständischer Betriebe führen, die personell und zeitlich nicht in der Lage sind, für 3 Bündel im Landkreis auf einmal Angebote zu erstellen. Für den Landkreis bedeutet das, dass eine geringe Zahl an Angeboten zu erwarten und somit der Markt zum Vorteil größerer Unternehmen eingeschränkt wäre. Kleine Verkehrsunternehmen müssten schließlich ihre Betriebe aufgeben, was bei der nächsten Vergaberunde zu einer Abhängigkeit von wenigen, im ungünstigsten Falle von einem größeren Unternehmen führen könnte.

Um dies zu vermeiden, sollten die Vergaben der Bündel zeitlich einigermaßen gleichmäßig gestaffelt werden, sodass nach Möglichkeit nicht mehr als zwei Bündel in einem Jahr zur Vergabe kommen.

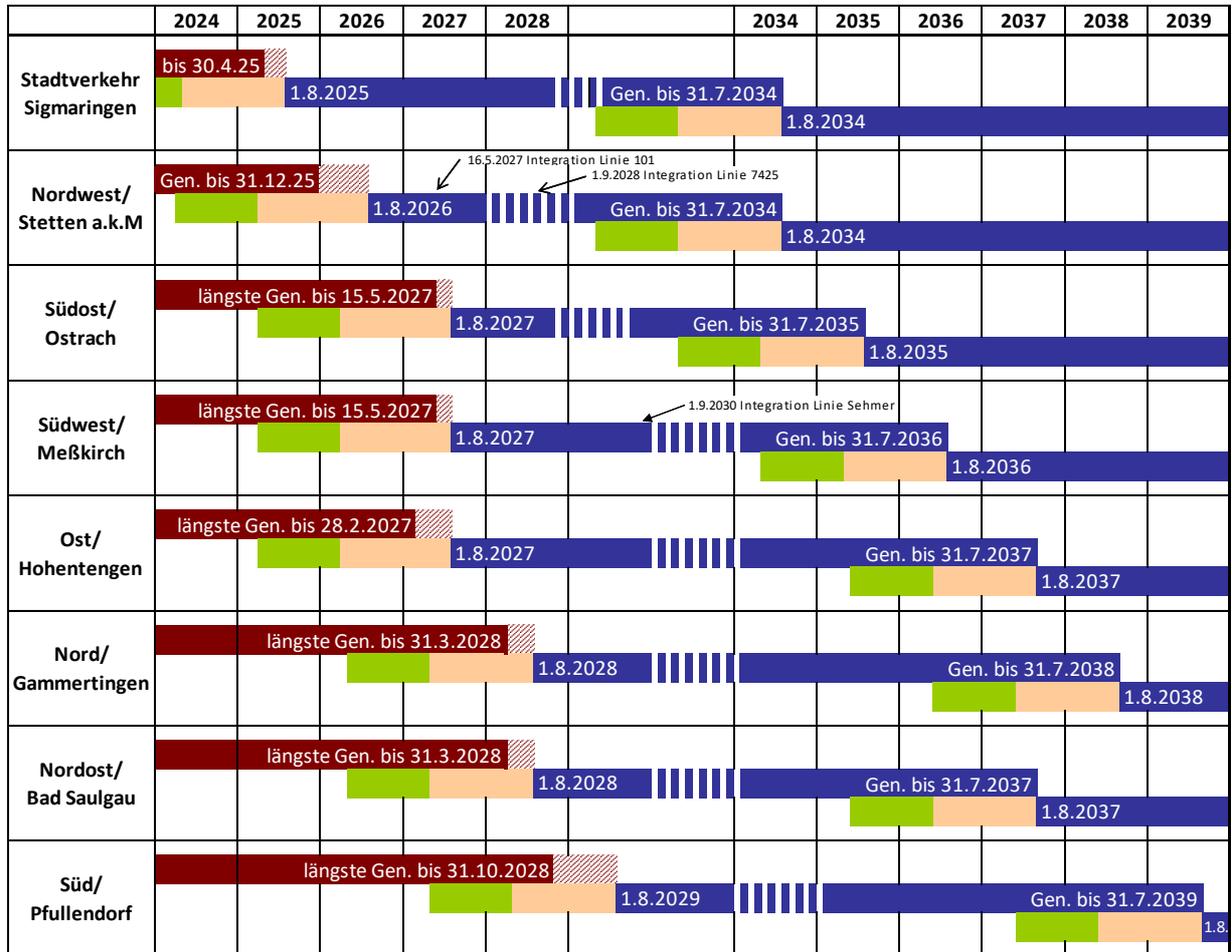
Vor dem Hintergrund der obigen Überlegungen wird vorgeschlagen, die Bündel nicht unmittelbar nach Auslaufen der längst laufenden Genehmigung zu vergeben, sondern erst zeitlich versetzt.

Vorteil dieses Vorgehens ist eine gleichmäßigere Arbeitsbelastung bei Verkehrsunternehmen und Verwaltung. Auch die Bevölkerung gewöhnt sich daran, dass über den Landkreis verteilt Fahrpläne regelmäßig überarbeitet werden, sodass der mögliche Vorbehalt gegen Neues sich mit der Zeit verringert. Nicht zuletzt ist die Umsetzung eines neuen Konzepts in einem Teilraum leichter zu bewältigen als in einem Großteil des Landkreises.

Der Weg zu einer gleichmäßigen Staffelung kann entweder durch Verlängerung der Genehmigungen aller Linien eines Bündels geschehen, mittels sog. „einstweiliger Erlaubnisse“ (PBefG § 20) ist dies bis zu zwei Jahren möglich, oder es können Bündel auch schon früher als nach Ende der längst laufenden Genehmigung vergeben werden. Dies ist dann möglich, wenn man die Linie(n) mit der längst laufenden Genehmigung ausklammern und dem Bündel erst später hinzufügen kann (siehe Bündel Nordwest/Stetten a.k.M. und Bündel Südwest/Meßkirch).

Da im Landkreis Sigmaringen der Schülerverkehr einen großen Fahrgastanteil ausmacht, werden als Zeitpunkt für den Wechsel die Sommerferien festgelegt (ca. 1. August).

Eine Laufzeitenstaffelung im Landkreis Sigmaringen wird demnach so aussehen:



- längste bisherige Genehmigung im Bündel
- Laufzeitbeginn Bündel
- Zwischenbefristung künftiger Genehmigungen (nur ab längstlaufender Genehmigung dargestellt)
- Vorlauf 15 Monate = frühest möglicher Zeitpunkt für Ausschreibung
- Vorlauf 27 Mon.= frühest möglicher Zeitpunkt für Vorabkennntmachg.

Voraussetzungen und Vorgehensweise zur Entzerrung:

Die Genehmigung des **Stadtverkehrs Sigmaringen** läuft noch bis 30.4.2025. Ob eine Neuvergabe direkt anschließend erfolgt, oder, wie bei den Landkreis-Bündeln, erst in den Sommerferien (wie hier vorgeschlagen), und ob diese für die maximal möglichen 10 oder für weniger Jahre erfolgt, liegt in der Verantwortung der zuständigen Behörde (Stadt Sigmaringen) und muss zu gegebener Zeit dort entschieden werden.

Das **Bündel Nordwest/Stetten a.k.M.** wurde auf einen früheren Zeitpunkt als die längst laufende Genehmigung (geht bis 31.8.2028) vorgezogen. Dies ist hier möglich, da nur die Linien 101 und 7425 länger als bis Ende 2025 laufen, alle andern enden spätestens zum 31.12.2025, sodass sich eine Vergabe zum 1.8.2026 anbietet. Die Linien 101 und 7425 werden derzeit unabhängig von den anderen Linien betrieben, dies kann auch bis zu ihrem Genehmigungsablauf so bleiben. Ihr Volumen ist eher gering (jeweils nur ein Bus), sie werden dann ab 16.5.2027 bzw. 1.9.2028 nachträglich ins Bündel Stetten a.k.M. integriert. Die Laufzeit des Bündels ist kürzer als die maximal möglichen 10 Jahre, um bei der nächsten Vergaberunde in den 30er-Jahren nicht mehr als ein Bündel pro Jahr vergeben zu müssen. Da Busse i.d.R. auf 8 Jahre abgeschrieben werden, ist dies problemlos möglich.

Im **Bündel Südost/Ostrach** läuft die längste Genehmigung bis 15.5.2027, die Vergabe soll auf 1.8.2027 erfolgen, ebenfalls mit verkürzter Laufzeit, um die Bündel bei der zweiten Vergaberunde zu entzerren.

Das **Bündel Südwest/Meßkirch** endet ebenfalls zum 15.5.2027, es soll zusammen mit dem Bündel Südost/Ostrach auf 1.8.2027 neu vergeben werden. Die Fahrten der Fa. Sehmer werden nach deren Genehmigungsablauf zum 1.9.2030 integriert. Eine

komplette Entzerrung bereits in der anstehenden ersten Vergaberunde dergestalt, dass nicht mehr als ein Bündel pro Jahr vergeben wird, wird nicht angestrebt: dies würde zu langen Zwischenräumen von bis zu zwei Jahren zwischen dem Ende der aktuellen Genehmigung und dem Beginn der neu zu vergebenden Genehmigung führen.

Auch das **Bündel Ost/Hohentengen** läuft im Jahr 2027 aus, die Neuvergabe ist ebenfalls zum 1.8.2027 vorgesehen. Die maximal mögliche Laufzeit von 10 Jahren wird hier ausgenutzt, sodass in der zweiten Vergaberunde eine gleichmäßige Verteilung der Vergaben erreicht wird.

Das **Bündel Nord/Gammertingen** endet zum 31.3.2028. Die Neuvergabe soll zum 1.8.2028 erfolgen, favorisiert wird eine Laufzeit von 10 Jahren.

Die längst laufende Genehmigung im **Bündel Nordost/Bad Saulgau** endet am 31.3.2028. Zum 1.8.2028 soll die Neuvergabe erfolgen, zeitgleich mit dem Bündel Nord/Gammertingen, jedoch nur für 9 Jahre. In der zweiten Vergaberunde kommt dieses Bündel dadurch zeitgleich mit dem benachbarten Bündel Ost/Hohentengen auf den Markt. Evtl. können dadurch Synergien genutzt werden.

Als letztes enden die aktuellen Genehmigungen beim **Bündel Süd/Pfullendorf**, und zwar im Oktober 2028. Die nächstfolgenden Sommerferien sind dementsprechend hier als Start der neu zu vergebenden Genehmigung geplant. Auch dieses Bündel soll für 10 Jahre vergeben werden.

### 4.3 On-Demand- Verkehr

Bei sog. On-Demand-Verkehren handelt es sich um bedarfsgesteuerte Fahrten mit kleinen Fahrzeugen (Pkw, Taxi, Minibus), die nur nach vorheriger Anforderung tatsächlich verkehren. Bei On-Demand-Verkehren gibt es verschiedene Bedienungssysteme wie z.B. Tür-zu-Tür Bedienung, Haltestelle-zu-Tür Bedienung oder Haltestelle-zu-Haltestelle Bedienung. Um die Fußwegstrecken für potenzielle Nutzer zu minimieren, werden bestehende Haltestellen ggf. um virtuelle Haltestellen ergänzt. Für die Nutzung des On-Demand-Dienstes müssen sich die Nutzer telefonisch über eine Rufbuszentrale oder über eine App anmelden, sie erhalten dann eine entsprechende Nachricht zur gewünschten Fahrt mit der konkreten Abfahrtszeit.

Im Landkreis Sigmaringen mit seinen großen Entfernungen und teilweise sehr geringer Bevölkerungsdichte ist die Erfüllung der Mobilitätsgarantie nur mit einem solchen bedarfsgesteuerten System möglich.

Dies kann wirtschaftlich nicht innerhalb der oben geplanten Bündel geleistet werden, sondern muss in größeren Einheiten gedacht werden. Aus diesem Grund soll der On-Demand-Verkehr großflächiger und somit bündelübergreifend geplant und umgesetzt werden. Details dazu werden im Rahmen einer weiteren Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu erarbeiten sein.

## 5 Linien außerhalb des Bündelungskonzepts

Soweit sinnvoll wurden kreisüberschreitende Linien in ein Bündel (ggf. auch in eines des Nachbarlandkreises) aufgenommen. Dies ist jeweils mit dem jeweiligen Nachbarlandkreis abzustimmen. In Einzelfällen, wenn sich in keinem der beiden Landkreise eine sinnvolle Bündelzuordnung ergibt, werden diese Linien isoliert betrachtet und separat weiterentwickelt und vergeben.

Folgende Linien verbleiben außerhalb des Bündelkonzepts des Landkreises Sigmaringen:

Linie 7570 Herbertingen - Bad Saulgau - Altshausen – Aulendorf:

- Genehmigung bis 31.05.2023.
- Liegt in der Zuständigkeit des Landkreises Ravensburg.

Linie 7570.1 Linienvariante von Linie 7570:

- Genehmigung bis 31.05.2023.
- Liegt in der Zuständigkeit des Landkreises Ravensburg.

Linie 7573 Herbertingen - Bad Saulgau – Altshausen – Weingarten – Ravensburg:

- Genehmigung bis 31.05.2023.
- Liegt in der Zuständigkeit des Landkreises Ravensburg.

Linie 280 Bad Buchau – Bad Saulgau:

- Genehmigung bis 28.02.2025.
- Im Bündel Nr. 2 - Raum Riedlingen des Landkreises Biberach enthalten.

Linie 40 Ostrach – Riedhausen – Wilhelmsdorf:

- Genehmigung bis 31.03.2026.
- Liegt in der Zuständigkeit des Landkreises Ravensburg.

Linie 9 Abschnitt Gammertingen – Hechingen:

- Genehmigung bis 30.09.2026.
- Liegt in der Zuständigkeit des Zollernalbkreises.

Linie 270 Bad Saulgau – Bad Schussenried – Biberach:

- Genehmigung bis 31.03.2027.
- Im Bündel Nr. 5 - Raum Biberach – Bad Schussenried – Schemmerhofen des Landkreises Biberach enthalten.

Linie 6 Mariaberg – Gammertingen – Bitz – Albstadt-Ebingen:

- Genehmigung bis 30.6.2028.
- Liegt in der Zuständigkeit des Zollernalbkreises.

Linie 7422 Sigmaringen – Winterlingen – Albstadt-Ebingen.

- Genehmigung bis 31.8.2028.
- Liegt in der Zuständigkeit des Zollernalbkreises.

Linie 290 Fleischwangen – Altshausen – Bad Saulgau:

- Genehmigung bis 30.09.2028.
- Liegt in der Zuständigkeit des Landkreises Ravensburg.

Linie 7380 Pfullendorf – Hattenweiler/Ilmensee - Heiligenberg:

- Genehmigung bis 30.09.2028.
- Liegt in der Zuständigkeit des Bodenseekreises.

Linie 7392 Stockach – Mahlsbüren – Owingen - Überlingen/ Pfullendorf:

- Genehmigung bis 30.09.2028.
- Liegt in der Zuständigkeit des Bodenseekreises.

Linie 363 Schwenningen – Meßstetten – Albstadt-Ebingen:

- Genehmigung bis 31.05.2029.
- Im Bündel Meßstetten des Zollernalbkreises enthalten.

Linie 41 Wilhelmsdorf – Ilmensee – Deggenhausertal:

- Genehmigung bis 30.09.2029.
- Liegt in der Zuständigkeit des Bodenseekreises.

Linie 7538 Ravensburg – Wilhelmsdorf – Ilmensee – Pfullendorf:

- Genehmigung bis 30.09.2029.
- Liegt in der Zuständigkeit des Landkreises Ravensburg.

Linie 400 Gammertingen – Engstingen – Reutlingen:

- Genehmigung bis 30.11.2029.
- Im Bündel Trochtelfingen des Landkreises Reutlingen enthalten.

Linie 400Z Linienvariante von Linie 400:

- Genehmigung bis 30.11.2029.
- Im Bündel Trochtelfingen des Landkreises Reutlingen enthalten.

Linie 685 Deggenhausertal – Markdorf:

- Genehmigung bis 03.12.2029.
- Liegt in der Zuständigkeit des Bodenseekreises.