

Beschlussvorlage

zur Behandlung im: **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**

Vorberatung im:

Betreff: Einvernehmen der Stadt Tübingen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Tübingen

Bezug: -

Anlagen:

Beschlussantrag:

Die Universitätsstadt Tübingen bringt die unter Punkt 3 aufgeführten Punkte als Anregungen zum Anhörungsentwurf des Nahverkehrsplans für den Landkreis Tübingen ein.

Ziel:

Stellungnahme der Universitätsstadt Tübingen zum Anhörungsentwurf des Nahverkehrsplans für den Landkreis Tübingen.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Im Rahmen des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG-BW) sowie anderer übergeordneter Landes, Bundes- und EU-Gesetzgebung ist der Landkreis verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen, um die Entwicklung hinsichtlich der Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in seinem Aufgabenbereich darzustellen.

Zu diesem Plan ist das Einvernehmen der Gemeinden einzuholen, die in erheblichem Umfang Verkehrsleistungen im öffentlichen Nahverkehr fördern, oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen. Das erforderliche Einvernehmen bezieht sich ausschließlich auf die Belange, die das eigene Gebiet der betreffenden Gemeinde betreffen.

2. Sachstand

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Tübingen trifft in erster Linie Aussagen zum überörtlichen straßengebundenen ÖPNV. Obwohl die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr grundsätzlich beim Land liegt, sind aufgrund der Beteiligung an der Ammertalbahn und an der Schönbuchbahn auch Ziele für die Entwicklung des schienengebundenen Verkehrs genannt.

Die Stadt Tübingen nimmt neben Rottenburg und Mössingen die Aufgabenträgerschaft für den innerstädtischen ÖPNV selbst wahr, Aussagen hierzu sind daher im Nahverkehrsplan des Landkreises nicht enthalten. Von den Inhalten des Nahverkehrsplans ist der Stadtverkehr Tübingen daher nur in sehr geringem Maße betroffen.

Die Stadt hat jedoch folgende inhaltliche Anregungen für das weitere Verfahren zur Aufstellung des Nahverkehrsplans:

- zu 3.2 Allgemeine Grundsätze für den Busverkehr (S. 26/118 Punkt 4)
Hier wird formuliert, dass in Tübingen nach Möglichkeit die Regionalbuslinien mit Stadtbuslinien zu verknüpfen sind, damit wichtige innerstädtische Ziele umsteigefrei zu erreichen sind. Gleichzeitig soll eine Parallelbedienung von Stadt- und Regionalbuslinien vermieden werden, soweit dies nicht aus übergeordneten Kapazitätsgründen notwendig ist.

Die grundsätzliche Zielsetzung der Durchbindung von Regionallinien zu den wesentlichen fahrgastrelevanten Zielen wie Innenstadt, Taluniversität, Kliniken und Morgenstelle wird unterstützt, da auf diese Weise die Attraktivität der ÖPNV-Anbindung aus der Region gesteigert werden kann. Im Stadtverkehr spielen jedoch Takt und Pünktlichkeit eine sehr große Rolle. Regionallinien können von auswärts kommend nicht immer minutengenau pünktlich das Stadtgebiet erreichen.

Weiterhin verkehren im Stadtgebiet zunehmend Gelenkbusse verschiedener Fahrzeuglängen. Im Regionalverkehr sind meist Solobusse ausreichend. Bei einer Koppelung dieser Linie würden aufgrund der Kapazitätsanforderungen auf dieser Hauptstrecke folglich Gelenkbusse auf den Regionallinien verkehren. Diese Kapazitätserhöhung wäre dort nicht unbedingt notwendig.

Im Stadtverkehr und Regionalverkehr werden darüber hinaus unterschiedliche Verkaufssysteme eingesetzt. Nur die Busse des Stadtverkehrs sind beispielsweise mit Entwertern ausgestattet. Ebenso können nur die Busse des Stadtverkehrs Meldungen an die DFI-Anzeiger an den Haltestellen senden. Ebenso werden die Funktelegramme an die Ampelanlagen zur Busbevorrechtigung nur von den Stadtverkehrsbussen abgegeben.

Eine mögliche Koppelung von Linien sollte daher nicht bestehende Stadtbuslinien ersetzen. Da die oben beschriebene Strecke gerade zu Stoßzeiten eine sehr große Nachfrage besitzt, könnten die Regionalbuslinien den städtischen Linienverkehr in Abstimmung mit der Stadt ergänzen. Sollten aus diesen Linienüberschneidungen zusätzliche Kosten entstehen, müssten diese beziffert und vom Landkreis Tübingen getragen werden. Die Stadt Tübingen kann nicht verpflichtet werden, einen entsprechenden Kostenausgleich zu gewähren. Da mögliche Kooperationspartner, die von Ausschreibung zu Ausschreibung wechseln kann, vom Landkreis Tübingen ausgewählt werden, sollten die Ausschreibungsinhalte, die eine mögliche Kooperation mit der Stadt Tübingen betreffen, vorab mit ihr abgestimmt werden

- zu 3.6 Standards der Fahrzeuge
Im Kapitel 3.6 werden bestimmte Mindeststandards für die im Grundnetz eingesetzten Fahrzeuge gefordert und angeregt, dass diese Standards auch auf die städtischen Fahrzeuge ausgeweitet werden. Die Standards beinhalten z.B. Niederflrigkeit, Kneeling, Rollstuhlstellplätze, keine sichtbehindernde Scheibenbeklebung, bestimmte Emissionsstandards sowie optische und akustische Kundeninformationseinrichtungen. Da die SVT diese Punkte standardmäßig in allen Fahrzeugen einsetzen, gibt es gegen diese Ausweitung keine Bedenken.
- zu 5.2.8. Tarifverbund: Tarifkooperationen (S. 59/118)
Aus Richtung Leinfelden/Flughafen gibt es regelmäßig Probleme, dass den Fahrgästen Fahrscheine verkauft werden, die im Stadtverkehr Tübingen keine Gültigkeit haben. Hierzu sollte eine Einigung auf Grundlage einer Vereinbarung erreicht werden, damit diese Fahrscheine auch im Stadtverkehr Tübingen Gültigkeit besitzen.
- Verbindung Tübingen Flughafen
Ergänzend zu den bestehenden Verbindungen zwischen dem Hauptbahnhof Tübingen und dem Flughafen Stuttgart sollte eine regelmäßige direkte Expressverbindung über die B 27 eingerichtet werden, um die ÖPNV-Nutzung auf dieser wichtigen Wegebeziehung gegenüber dem MIV attraktiver zu machen.

Aus der Behandlung des Nahverkehrsplans in den Ortsteilen ergeben sich folgende Punkte:

- Unterjesingen:
Der Ortschaftsrat Unterjesingen regt zum Anhörungsentwurf an, ein besonderes Augenmerk auf die schon jetzt bestehende Kapazitätsüberlastung der Ammertalbahn zu Stoßzeiten zu nehmen und insbesondere die Elektrifizierung rasch umzusetzen. Darüber hinaus scheint eine direkte ÖPNV-Anbindung an die Kernstadt Rottenburg am Neckar und insbesondere an den Rottenburger Stadtteil Wurmlingen von Unterjesingen heraus eine sehr sinnvolle Weiterentwicklung.
- Hirschau:
angeregt wird die Andienung des Industriegebietes Rittweg und der Entfall der Leerfahrten durch die Grabenstraße.
Der Ortsteil Hirschau sollte im Netzplan von naldo auf die Wabengrenze verlegt werden, um tariflich eine verbesserte Anbindung an das westlich angrenzende Gebiet zu erhalten.
- Bühl
Der Ortsteil Bühl sollte im Netzplan von naldo auf die Wabengrenze verlegt werden, um tariflich eine verbesserte Anbindung an das westlich angrenzende Gebiet zu erhalten.
-

Darüber hinaus gibt es folgende redaktionelle Hinweise:

- 5.2.1. Liniennetz Schienenverkehr (S. 44/118)
Auch aus Richtung Hirschau gibt es keine schienengebundenen sondern nur Busverbindungen zum Hauptbahnhof Tübingen.

- 5.2.3. Liniennetz regionaler Busverkehr: Tabelle 5.2.-2 (S. 46/118)
Die Linie 18 Hagelloch – Tübingen – Hirschau – Rottenburg ist eine Kooperation zwischen der Stadtverkehrslinie Linie 18 der swt (Hagelloch – Tübingen Hbf) und der Linie 101 der Fa. Groß, Rottenburg (Tübingen Hbf – Hirschau – Rottenburg usw.). Beide Linien werden gemeinsam in einem Fahrplan unter der Liniennummer 18 dargestellt. In der Darstellung der Tabelle muss dementsprechend der SVT ergänzt werden.

- 5.2.5. Verbindungsqualität, Reisezeit (S. 53/118)
Es werden die Übergänge am Westbahnhof von der Ammertalbahn zum Stadtverkehr als zu lange kritisiert. Bei der Linie 14 besteht zur Ammertalbahn eine Übergangszeit von 6 Minuten und von der Ammertalbahn 7 Minuten. Diese Übergangszeiten werden durchaus als angemessen eingeschätzt. In der Praxis ist es eher der Fall, dass die Ammertalbahn sich verspätet und der Bus auf den Zug wartet. Darüber hinaus wäre die Verkürzung der Umsteigezeiten mit einer Einschränkung für mobilitätseingeschränkte Personen verbunden.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor, die genannten Punkte als Stellungnahme zum Anhörungsentwurf des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Tübingen einzubringen.

4. Lösungsvarianten

Keine.

5. Finanzielle Auswirkungen

Keine.

6. Anlagen