

# **Nahverkehrsplan für den Landkreis Tübingen**

**Den ÖPNV vom Kunden her denken  
- Band 1 -**

nach der Entscheidung des Kreistags am 21.11.2012, in  
der fortgeschriebenen Fassung gemäß Beschlüssen des  
Kreistags am 17.06.2015 und am 13.10.2021

## Vorbemerkungen

Der Nahverkehrsplan 2012 des Landkreises Tübingen wurde in folgenden Sitzungen des Kreistags beschlossen/fortgeschrieben:

Aufstellung, KT-DS 047/12/2, KT-Sitzung 21.11.2012

1. Fortschreibung, KT-DS 028/15, KT-Sitzung 17.06.2015

2. Fortschreibung, KT-DS 093/21, KT-Sitzung 13.10.2021

Die hier vorliegende Fassung dokumentiert den ursprünglichen Text der Fassung 2012, der in folgenden Passagen gemäß den Fortschreibungen angepasst wurde:

Kap. 1.1.4 Linienbündelung, hier: Tabelle 1.1-1 [geändert]

Kap. 3.1a Regional-Stadtbahn Neckar-Alb [neu]

Kap. 3.4 Standards für die Bedienungshäufigkeit [geändert]

Kap. 3.8 Ziele für Haltestellen [geändert]

Kap. 3.8a Grundsätze der Barrierefreiheit [neu]

Anlage A 3.8-1 Kategorisierung von Bushaltestellen [neu] \*)

Anlage A 3.8-2 Kategorien der Haltestellen im Landkreis Tübingen [neu] \*)

Anlage A 3.8a-1 Merkmale der Barrierefreiheit von Bushaltestellen [neu] \*)

Anlage A 3.8a-2 Umsetzung der Barrierefreiheit an den Bushaltestellen [neu] \*)

Anlage A 4.3 Übersicht über die Linienbündel [geändert]

Weiterhin wurden redaktionelle Korrekturen vorgenommen. Durch dieses Vorgehen lassen sich Inkonsistenzen in Details nicht vermeiden (z.B. zwischen dem unveränderten Kap. 3.3.2 und dem neu gefassten Kap. 3.4), im Zweifel sind die neueren Kapitel maßgebend.

\*) Die Anlagen A 3.8-1, A 3.8-2, A 3.8a-1 und A 3.8a-2 werden wegen laufender Aktualisierungsnotwendigkeiten in einem separaten 2. Band veröffentlicht.

Herausgeber:

Landratsamt Tübingen

Abt. 43 Verkehr und Straßen

Wilhelm-Keil-Str. 50

72072 Tübingen

Tel. 07071/207-4332

E-Mail: [oePNV@kreis-tuebingen.de](mailto:oePNV@kreis-tuebingen.de)

[www.kreis-tuebingen.de](http://www.kreis-tuebingen.de)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Übergeordnete Festlegungen, Aussagen und Zuständigkeiten des Nahverkehrsplans</b>	<b>8</b>
1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen	8
1.1.1 Landesrecht: ÖPNVG-BW	8
1.1.2 Bundesrecht: PBefG und BBG	9
1.1.3 EU-Recht: Verordnung Nr. 1370/2007	10
1.1.4 Linienbündelung	10
1.2 Festlegungen übergeordneter Pläne	12
1.2.1 Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010	12
1.2.2 Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg	15
1.2.3 Regionalplan	16
1.3 Reichweite des Nahverkehrsplans	20
1.4 Strategische Umweltprüfung (SUP)	21
1.5 Aufstellung Nahverkehrsplan für den Landkreis Tübingen	21
<b>2. Ziele für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Tübingen</b>	<b>22</b>
2.1 Übergeordnete Ziele für die Entwicklung des ÖPNV	22
2.2 Zielsetzungen für die Fortentwicklung	23
<b>3. Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Tübingen</b>	<b>25</b>
3.1 Weiterentwicklung des Schienenverkehrs	25
3.1a Regional-Stadtbahn Neckar-Alb	26
3.2 Allgemeine Grundsätze für den Busverkehr	30
3.3 Die Netze und die Einordnung von ÖPNV-Linien/Achsen	30
3.3.1 Die Stadtverkehre (Tübingen, Rottenburg und Mössingen)	31
3.3.2 Das Grundnetz	31
3.3.3 Das Ergänzungsnetz	33
3.4 Standards für die Bedienungshäufigkeit	35
3.5 Besonderheiten in einzelnen Verkehrssegmenten	38
3.5.1 Schülerverkehr	38
3.5.2 Berufsverkehr	38
3.5.3 Freizeit- und Versorgungsverkehr	39
3.6 Standards Fahrzeuge	40
3.7 Tarifliche Maßnahmen	41

3.8	Ziele für die Ausstattung von Haltestellen	41
3.8a	Grundsätze der Barrierefreiheit	43
3.9	Ziele für die angestrebten Reisezeiten	44
3.10	Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur	45
3.11	Fahrgastinformation	45
<b>4.</b>	<b>Ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV und deren Finanzierung</b>	<b>46</b>
4.1	Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung	46
4.2	Grundsätze der Finanzierung	46
<b>5.</b>	<b>Bestandsaufnahme und Verkehrsprognose</b>	<b>49</b>
5.1	Raumstruktur und Rahmenbedingungen	49
5.2	Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes	52
5.2.1	Liniennetz Schienenverkehr	52
5.2.2	Neue Schienenprojekte	54
5.2.3	Liniennetz regionaler Busverkehr	57
5.2.4	Qualität der räumlichen Erschließung im Schienen- und Regionalbusverkehr	60
5.2.5	Verbindungsqualität, Reisezeit	63
5.2.6	Bauliche Infrastruktur des ÖPNV	65
5.2.7	Eingesetzte Fahrzeuge	68
5.2.8	Tarifverbund und Fahrpreise	69
5.2.9	Fahrgastinformation	71
5.2.10	Barrierefreiheit im ÖPNV	72
5.3	Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose 2015	73
5.3.1	Aktuelle Fahrgastnachfrage im öffentlichen Verkehr im Landkreis Tübingen	73
5.3.2	Pendlerdaten	75
5.3.3	Haushaltsbefragung 2007 in der Stadt Tübingen	75
5.3.4	Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010	77
5.3.5	Bundesweite Entwicklungen und Trends	78
5.3.6	Zukünftige Bevölkerungsentwicklung	82
5.3.7	Ausbildungsverkehr im Landkreis Tübingen	82
5.3.8	Schlussfolgerungen und Bewertung aus Sicht des Öffentlichen Personenverkehrs	83
<b>6.</b>	<b>Anlagen</b>	<b>85</b>

## Verzeichnis der Anlagen

- Anlage A 1.1-1 Kreistagsdrucksache Nr. 084/09 zur Wirkung der EU-VO 1370/2007
- Anlage A 1.1-2 Linienbündelungskonzept
- Anlage A 1.3-1 Zentrale Orte, Entwicklungsachsen und Verflechtungsbereiche
- Anlage A 1.5-1 Strategische Umweltprüfung (SUP)
- Anlage A 3.3-1 Achsennetz Zielsystem
- Anlage A 3.3-2 Standards in „ZOB-Darstellung“
- Anlage A 3.8-1 Kategorisierung von Bushaltestellen \*)
- Anlage A 3.8-2 Kategorien der Haltestellen im Landkreis Tübingen \*)
- Anlage A 3.8a-1 Merkmale der Barrierefreiheit von Bushaltestellen \*)
- Anlage A 3.8a-2 Umsetzung der Barrierefreiheit an den Bushaltestellen \*)
- Anlage A 5.1-1 Einwohner nach Teilorten
- Anlage A 5.1-2 Einwohnerzahl nach Teilorten
- Anlage A 5.1-3 Alterspyramide Landkreis Tübingen und Stadt Tübingen
- Anlage A 5.1-4 Verteilung der Einwohner und Arbeitsplätze
- Anlage A 5.1-5 Schulstandorte
- Anlage A 5.1-6 Übernachtungszahlen
- Anlage A 5.2-1 Schienen- und Busnetz
- Anlage A 5.2-2 Bedienungshäufigkeit an Schultagen
- Anlage A 5.2-3 Bedienungshäufigkeit an Ferientagen
- Anlage A 5.2-4 Bedienungshäufigkeit an Samstagen
- Anlage A 5.2-5 Bedienungshäufigkeit an Sonntagen
- Anlage A 5.2-6 Erschließungsbereich des Bahnhofs Dettenhausen
- Anlage A 5.2-7 Erschließungsbereich des Haltepunkts Ergenzingen
- Anlage A 5.2-8 Fahrzeitanalyse I: Ziel Tübingen
- Anlage A 5.2-9 Fahrzeitanalyse II: Ziel Rottenburg
- Anlage A 5.2-10 Fahrzeitanalyse III: Ziel Mössingen
- Anlage A 5.2-11 Fahrtkostenanalyse I: Ziel Tübingen Hbf
- Anlage A 5.2-12 Fahrtkostenanalyse II: Ziel Rottenburg Bahnhof
- Anlage A 5.2-13 Fahrtkostenanalyse III: Ziel Mössingen Bahnhof
- Anlage A 5.2-14 Netzplan der Regionalstadtbahn Neckar-Alb
- Anlage A 5.3-1 ÖPNV-Nachfrage
- Anlage A 5.3-2 Verkehrsmengen (Kfz) im Straßennetz
- Anlage A 5.3-3 Pendlerströme gemäß Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit
- Anlage A 5.3-4 ÖPNV in verschiedenen Städten
- Anlage A 5.3-5 Bevölkerungsentwicklung 2000 – 2025 nach Gemeinden
- Anlage A 5.3-6 Bevölkerungsentwicklung 2000 – 2025 nach Altersgruppen
- Anlage A 5.3-7 Prognose der Schülerzahlen

\*) Band 2

## Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AST	Anrufsammeltaxi
BBG	Behinderten-Gleichstellungsgesetz
BOStrab	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung
DB	Deutsche Bahn
DB ZugBus	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (synonym zu RAB)
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DoSto	Doppelstockwagen (im Eisenbahnverkehr)
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EC	EuroCity
EEV	Enhanced enviromental friendly vehicle, europäischer Abgasstandard für Busse und Lastkraftwagen
EG-VO	Verordnung der Europäischen Union
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
FzV	Fahrzeitverhältnis
Groß	Omnibus Groß GmbH
GVP	Generalverkehrsplan
Hartmann	Hartmann Reisen
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
HzL	Hohenzollersche Landesbahn AG
IC	InterCity
IRE	InteregioExpress
ITF	Integraler Taktverkehr
IV	Individualverkehr (synonym zu MIV)
KIZ	Kleinzentrum
KBS	Kursbuchstrecke
Kocher	Omnibusverkehr Tübingen Jakob Kocher GmbH
LEP	Landesentwicklungsplan
Lutz	Wilhelm Lutz Omnibusverkehr GmbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZ	Mittelzentrum
Nagoldtal	Nagoldtal-Reisen Benz-Omnibusverkehrs-GmbH & Co. KG
naldo	Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
NVP	Nahverkehrsplan
NVP 1998	Der im Landkreis Tübingen seit 1998 gültige Nahverkehrsplan
NVP 2012	Der im Landkreis Tübingen ab 2012 gültige Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit

n-Wagen	Personenwagen im Eisenbahnnahverkehr der DB
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (im ÖPNV)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (Baden-Württemberg)
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr (im Gegensatz zu MIV)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RAB	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (synonym zu DB ZugBus)
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RBS	RegionalBusStuttgart GmbH (RBS)
RE	Regionalexpress
RSV	RSV Reutlinger Stadtverkehrsgesellschaft mbH Hogenmüller & Kull Co. KG
RVS	RVS Regionalverkehr Südwest GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVT	Stadtverkehr Tübingen
SVZ	Schwachverkehrszeit
SWT	Stadtwerke Tübingen GmbH
UZ	Unterzentrum
VBN	VBN Verkehrsbetriebe Nagoldtal GmbH
vgf	Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt
VU	Verkehrsunternehmen
VVS	Tarif- und Verkehrsverbund Stuttgart
WEG	Württembergische Eisenbahngesellschaft mbH
ZÖA	Zweckverband ÖPNV im Ammertal
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZVS	Zweckverband Schönbuchbahn

# 1. Übergeordnete Festlegungen, Aussagen und Zuständigkeiten des Nahverkehrsplans

## 1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

### 1.1.1 Landesrecht: ÖPNVG-BW

Der Landkreis Tübingen ist nach § 6 Abs. 1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG-BW) Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr. Diese Aufgabe ist in § 5 ÖPNVG-BW wie folgt beschrieben:

*„Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge“.*

Daneben bleibt die Befugnis der Gemeinden, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen, unberührt.

Die Freiwilligkeit der Aufgabe belässt dem Landkreis bei der Art und Weise der Ausgestaltung des ÖPNV einen weitgehenden Gestaltungsspielraum. Das ÖPNVG-BW legt jedoch für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Ziele, Grundsätze und Leitlinien fest, von denen die wichtigsten im Folgenden wiedergegeben werden:

*„Öffentlicher Personennahverkehr soll im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrsystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Er soll dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts 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.“ ( § 1 ÖPNVG-Zielsetzung).*

*„Bei der Planung soll dem öffentlichen Personennahverkehr vor allem in verdichteten Räumen Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse und dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit vereinbar ist. Dabei soll der Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau Vorrang erhalten.“ ( § 3 Abs. 3 ÖPNVG, Grundsätze der Planung).*

**Nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG haben die Aufgabenträger zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen Nahverkehrsplan aufzustellen, der den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV bildet. Er hat mindestens zu enthalten:**

- eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr
- eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse)
- eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr (Verkehrsprognose)
- Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs
- Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im ÖPNV.

## 1.1.2 Bundesrecht: PBefG und BGG

### Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das PBefG legt den Ordnungsrahmen für den straßengebunden öffentlichen Personennahverkehr fest und gilt damit für den Linienverkehr mit Bussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen. Als spezielles Gewerberecht regelt es die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum ÖPNV-Markt, die Bedingungen, unter denen sie dort tätig sein dürfen und die Pflichten, die sich aus dem Anbieten von Verkehrsleistungen ergeben. Nach dem PBefG haben die Genehmigungsbehörden die von den Aufgabenträgern beschlossenen Nahverkehrspläne bei der Erteilung von Konzessionen zu berücksichtigen und können die Liniengenehmigung versagen, wenn der Verkehr nicht im Einklang mit einem Nahverkehrsplan steht.

Nach der Veröffentlichung der EG-Verordnung Nr. 1370/2007, die am 03.12.2009 in Kraft getreten ist, stand das PBefG nicht mehr im Einklang mit dem geltenden EU-Recht. Das PBefG wurde während der Entstehung dieses Nahverkehrsplans überarbeitet. Die Zustimmung des Bundesrates zum Gesetzesbeschluss des Bundestages vom 12.10.2012 erfolgte am 02.11.2012. Das geänderte PBefG tritt am 01.01.2013 in Kraft. Die im Folgenden zitierten Gesetzesverweise beziehen sich auf die neue Fassung des PBefG.

### Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Das BGG wurde im Jahr 2002 verabschiedet. Das Gesetz fordert von den Nahverkehrsplänen, dass Ziel der Barrierefreiheit öffentlicher Beförderungsangebote in Form von barrierefreier Infrastruktur zu verfolgen. Nach § 8 Abs. 3 sind konkrete zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu formulieren.

In Folge des Bundes-BGG wurde im Jahr 2005 auch das L-BGG beschlossen. Das Landesgesetz setzt die Forderung des Bundesgesetzes im Zuständigkeitsbereich des Landes um.

### 1.1.3 EU-Recht: Verordnung Nr. 1370/2007

Mit der ab 03.12.2009 geltenden EU-Verordnung 1370/07 (VO) trat eine Zäsur in der seit Jahren intensiv geführten Diskussion um einheitliche Vergaberegulungen für den ÖPNV ein. Nach der VO können die Aufgabenträger

- Verkehrsleistungen ausschreiben,
- Verkehrsleistungen selbst erbringen,
- im Wege der Direktvergabe einen internen Betreiber damit beauftragen

oder

- bei Jahresdurchschnittswerten von weniger als 1 Mio. EUR oder jährlichen Verkehrsleistungen von weniger als 300.000 km (2 Mio. EUR bzw. 600.000 km bei Unternehmen mit nicht mehr als 23 Fahrzeugen) direkt vergeben.

In diesem Zusammenhang bestehen unterschiedliche Rechtsauffassungen über den Anwendungsbereich der VO. Dies betrifft hauptsächlich die Auslegung, ob Linienverkehrsgenehmigungen nach dem PBefG ein „ausschließliches Recht“ im Sinne der VO darstellen und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen. Dies ist entscheidend für die Frage, ob das klassische Genehmigungsverfahren in der bisherigen Form des PBefG mit dem so genannten „Altbewerberprivileg“ aufrechterhalten werden kann – so die Rechtsauffassung insbesondere des WBO (Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer) – oder ob ÖPNV-Linienverkehre künftig nur noch auf Grundlage von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die durch den Auftraggeber nach den Regularien der VO zu vergeben sind, erbracht werden dürfen – so die Auffassung der Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger. Wegen weiterer Einzelheiten und möglicher Auswirkungen auf den Landkreis Tübingen wird auf die Kreistagsdrucksache Nr. 084/09 verwiesen (Anlage A 1.1-1).

### 1.1.4 Linienbündelung

Nach der EG-VO 1370/2007 sollen öffentliche Dienstleistungsaufträge im ÖPNV grundsätzlich im Wege eines wettbewerblichen Verfahrens vergeben werden. Allerdings gelten die neuen Vergabebestimmungen wegen der Übergangsvorschrift des Artikel 8 Abs. 2 der VO 1370/2007 zwingend erst ab dem 03.12.2019. Die Aufgabenträger, also auch der Landkreis Tübingen, sollen aber schon vor diesem Zeitpunkt von den Vergabevorschriften Gebrauch machen, da die vergaberechtlichen Vorschriften nach dem Willen des EU-Verordnungsgebers schrittweise einzuführen sind.

Mit seinem am 12.05.2010 beschlossenen Linienbündelungskonzept hat der Landkreis Tübingen eine wichtige und notwendige Option für solche wettbewerblichen Vergabeverfahren geschaffen. Es eröffnet die Möglichkeit, mehrere Buslinien gebündelt auszuschreiben und schafft die Grundlage für den Ausgleich zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien. Um die Genehmigung für mehrere Linien nach § 9 Abs. 2 PBefG gebündelt erteilen zu können,

müssen die Laufzeiten der einzelnen Linienkonzessionen harmonisiert sein, das heißt, einen gemeinsamen Endzeitpunkt haben. Diese Harmonisierung wird durch das Linienbündelungskonzept bewirkt. Damit die dort festgeschriebenen Laufzeiten von der Genehmigungsbehörde – dem Regierungspräsidium – auch genehmigt werden können, ist das Linienbündelungskonzept im Nahverkehrsplan zu verankern; nach § 16 Abs. 2 und § 8 Abs. 3a PBefG hat die Genehmigungsbehörde den Nahverkehrsplan und damit auch das Linienbündel bei der Erteilung ihrer Genehmigungen zu berücksichtigen.

Der Zeitplan und die Linienbündel sind im Konzept wie in Tabelle 1.1-1 dargestellt vorgesehen.

Bündel	Laufzeit bis	Linien	Linienweg
<b>WEST 1</b>	<b>2017</b>	7623	Rottenburg – Hirrlingen (– Haigerloch)
		7626	Rottenburg – Felldorf – Horb
		7629	Rottenburg – Börstingen – Horb
<b>WEST 2</b>	<b>2014</b>	7627	Rottenburg – Seebronn – Bondorf – Ergenzingen
		7628	Rottenburg – Horb
		7633	Rottenburg – Neustetten – Ergenzingen – Nagold
<b>SÜD</b>	<b>2015</b>	151	Mössingen – Bästenhardt – Bad Sebastiansweiler
		152	Talheim – Mössingen – Bad Sebastiansweiler
		153	Talheim – Öschingen
		155	Reutlingen – Gönningen – Mössingen ***)
<b>SÜDOST</b>	<b>2018</b>	111	Gönningen – Gomaringen – Reutlingen
		7612	Tübingen – Gomaringen
		7625	Tübingen – Wankheim – Gomaringen
		7613	Tübingen – Offerdingen – Mössingen – Hechingen
		7615	Gomaringen – Mössingen – Offerdingen / Hechingen
<b>NORDWEST</b>	<b>2016</b>	783	Mönchberg – Herrenberg
		791	(Tübingen –) Ammerbuch-Entringen – Breitenholz – Herrenberg
		792	(Tübingen –) Ammerbuch-Pfäffingen – Poltringen – Reutlingen – Altingen
		794	Tailfingen – Herrenberg
<b>OST</b>	<b>2017</b>	7601	Tübingen – Kirchentellinsfurt – Wannweil – Reutlingen **)
		7605	Kirchentellinsfurt – Kusterdingen – Reutlingen *)
		7611	Tübingen – Kusterdingen – Reutlingen *)

\*) einbezogen in das Linienbündel bis Haltestelle Betzingen NMI (also ohne RSV-Linie 10)

\*\*\*) einbezogen in das Linienbündel bis Haltestelle Wannweil K'furter Straße

\*\*\*) einbezogen in das Linienbündel bis Haltestelle Gönningen Seidelbaststr. (also ohne RSV-Linie 5)

**Tabelle 1.1-1: Linienbündel mit Zeitplan**

Nach Abstimmung mit den betroffenen Unternehmen und entsprechend den Beratungen der Projektgruppe ÖPNV ist die Linie 7623 dem Bündel West 1 zugeordnet. Die Linie 7622 sowie die Linie 5 des Reutlinger Stadtverkehr werden vom Linienbündelungskonzept ausgenommen.

Das Linienbündel Nordwest entspricht dem Linienbündel 11 des Landkreises Böblingen. Maßnahmen in diesem Linienbündel sind mit dem Landkreis Böblingen abzustimmen.

Für das 2014 zur Ausschreibung anstehende Linienbündel West 2 ist die Aufteilung in zwei Lose geplant: Los 1 soll die Busleistungen der heutigen Linie 7627 umfassen, Los 2 die der Linien 7628 und 7633.

Das Linienbündelungskonzept ist integraler Bestandteil des Nahverkehrsplans. Soweit Ausschreibungen auf Grundlage des Linienbündelungskonzepts vorgenommen werden, ist ein geeigneter Zeitpunkt des Übergangs auf den Neubetreiber anzustreben (z.B. Schulferien, regulärer Fahrplanwechsel). Die aktuelle Fassung ist in Anlage A 1.1-2 abgedruckt.

## 1.2 Festlegungen übergeordneter Pläne

Der Nahverkehrsplan ist mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung, der Landes- und der Regionalplanung abzustimmen. Die maßgeblichen Pläne hierfür sind der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, der Landesentwicklungsplan sowie der Regionalplan des Regionalverbands Neckar-Alb. Der Nahverkehrsplan des Landkreises Tübingen übernimmt die Leitbilder und Ziele der genannten Pläne und konkretisiert sie in den Kapiteln 2 bis 4. Die raumordnerischen Festlegungen des Landesentwicklungsplans und des Regionalplans sind eine der Grundlagen zur Festlegung der Bedienungsstandards der einzelnen ÖPNV-Linien und Achsen (vgl. Kapitel 3.1 bis 3.4).

### 1.2.1 Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010

Das Land Baden-Württemberg hat im Jahr 2010 einen Generalverkehrsplan verabschiedet (GVP), der den bisherigen Plan aus dem Jahr 1995 ablöst<sup>1</sup>.

Der GVP folgt dem Leitmotiv „Nachhaltige Verkehrsentwicklung – Mobilität sichern“. Dazu wird ausgeführt: *Das Leitmotiv „steht für den Anspruch der Verkehrspolitik des Landes, wirtschaftliche Leistungsfähigkeit mit ökologischer Verantwortung und sozialer Gerechtigkeit zu verbinden. Es deckt sich mit dem Prinzip der Nachhaltigkeit bei der räumlichen Entwicklung des Landes. Verkehrspolitische Entscheidungen sollen auch zukünftigen Generationen die*

---

<sup>1</sup> Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010; Nachhaltige Verkehrsentwicklung – Mobilität sichern; Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

*Chancen auf ein Leben in Wohlstand, intakter Umwelt und sozialer Gerechtigkeit wahren. Ziel ist es, auf eine durchgehende Verknüpfung der Verkehrssysteme und eine sachgerechte und umweltschonende Aufgabenverteilung hinzuwirken, die Schwerpunkte auf den Umweltverbund, bestehend aus Fußgänger- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Personenverkehr, setzt. Das Leitmotiv konkretisiert sich in den drei Säulen 'Verkehr und Gesellschaft', 'Verkehr und Umwelt' sowie 'Verkehr und Wirtschaft'." (GVP Seite 10)*

Für den Landkreis Tübingen sind darüber hinaus insbesondere die folgenden Aussagen relevant:

### **Raumordnung:**

*Zum Thema Raumordnung wird ausgeführt: „Die Verdichtungsräume und ihre Randzonen sind besonders auf die verkehrliche Vernetzung untereinander, einen attraktiven Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und ein leistungsfähiges Straßennetz angewiesen.“ Zum Verkehr im ländlichen Raum heißt es: „Die Gewährleistung eines in die Fläche reichenden gut ausgebauten Straßennetzes und eines flexiblen Grundangebots im ÖPNV ist auch dort für die Bevölkerung und für die Wirtschaft unverzichtbar.“ (GVP Seite 14)*

### **SPNV/Integraler Taktverkehr:**

*„Das Land strebt die Einbindung aller Oberzentren sowie weiterer zentraler Orte und wichtiger Fremdenverkehrszentren in das Fernverkehrsnetz auf der Schiene an.“ (GVP Seite 101), wobei Tübingen und Reutlingen als angeschlossenen angesehen werden (vgl. GVP Seite 104).*

Das Land bekennt sich im GVP auch zur **Regionalstadtbahn Neckar-Alb**: *„Über alle Landesteile hinweg strebt das Land einen Ausbau der Infrastruktur an, um erweiterte Bedienkonzepte im SPNV zu realisieren. Zu den größeren Vorhaben zählen beispielsweise die zweite Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar, das Konzept Breisgau-S-Bahn 2020, der Ausbau der Regio-S-Bahn Basel am Hochrhein und die Regionalstadtbahn Neckar-Alb.“ (GVP Seite 107) Auch eine Elektrifizierung von Strecken im Landkreis wird angestrebt: „Bislang nicht elektrifizierte Strecken im Land sollen durch die jeweiligen Infrastrukturbetreiber schrittweise auf elektrischen Betrieb umgerüstet werden. ... Weitere Planungen konzentrieren sich auf die Strecken der Breisgau-S-Bahn mit Freiburg – Breisach, Freiburg – Elzach, Neustadt – Donaueschingen (östliche Höllentalbahn) sowie Kaiserstuhl- und Münstertalbahn, die Strecke Tübingen – Aulendorf (Zollernbahn) und ggf. weitere Strecken der Regionalstadtbahn Neckar-Alb sowie den Streckenabschnitt Basel – Schaffhausen (Hochrhein-Strecke).“ (GVP Seite 119)*

Bezüglich der Bedienungshäufigkeit setzt das Land auf den Integralen Taktfahrplan ITF. *„Im ITF ist grundsätzlich ein Stundentakt von 6 Uhr bis 21 Uhr an Werktagen und ein Zweistundentakt zwischen Samstag 12 Uhr und Sonntag 21 Uhr vorgesehen. Diese Grundversorgung wird durch ein Basissystem (Regionalbahn) sichergestellt. Auch im Ländlichen Raum bzw. abseits von Zentren, die mit höherwertigen Angeboten verknüpft sind, soll dieses Angebot gewährleistet sein. ... In den großen Ballungsräumen wird das Fahrplanangebot durch den S-Bahn-Verkehr bzw. die Regionalstadtbahn erweitert. Vorgesehen sind*

*insbesondere längere Bedienzeiten in den Abend- und Nachtstunden sowie ein dichter Takt.“ (GVP Seite 108)*

### **ÖPNV/flexible Bedienkonzepte:**

Alternative Bedienungsformen bieten die Möglichkeit, in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage vergleichsweise kostengünstige Verbesserungen im ÖPNV zu realisieren. Das Land strebt daher *„eine weitere Flexibilisierung im straßengebundenen ÖPNV an. Die bedarfsorientierte Anpassung kann sich auf die Fahrzeuggröße, die Linienführung und Haltestellen sowie die Fahrzeiten beziehen.“* (GVP Seite 130)

*„Die Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV sind aufgefordert, die Überlegungen zur Flexibilisierung der Bedienangebote vor allem dort fortzusetzen, wo dadurch bestimmte Zielgruppen besser erreicht und neue Angebote im ÖPNV geschaffen oder vorhandene Angebote aufrecht erhalten werden können, die im regulären Linienverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden könnten. In Abhängigkeit von der Raumstruktur soll auch der Wechsel von vorgegebenen festen Linien hin zu einer Korridor- oder Flächenbedienung geprüft werden.“* (GVP Seite 132)

### **Verknüpfung der Verkehrsträger im Umweltverbund:**

*„Durch eine bestmögliche Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes, insbesondere aus Fahrrad und ÖPNV, soll eine attraktive Alternative zum privaten Pkw geschaffen werden.“* (GVP Seite 129f) Das Land betont im Generalverkehrsplan von 2010 die besondere Bedeutung von Bike & Ride: *„Bike & Ride ist die häufigste Form der Verknüpfung der Verkehrsträger Fahrrad und ÖPNV. Durch sichere Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen kann das Fahrrad in Kombination mit dem ÖPNV genutzt werden, ohne es in Bussen und Bahnen mitnehmen zu müssen. Durch den Einsatz des Fahrrades als Zugangsmittel oder im Nachtransport wird der Einzugsbereich von Bahnhöfen und Haltestellen deutlich erweitert.“*

### **Barrierefreiheit:**

Aufgrund des demografischen Wandels gewinnt das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV weiter an Bedeutung. Wichtiger werden *„höhengleiche Einstiege, Rampen und Aufzüge, optische und akustische Fahrgastinformationen, einfache Tarife, ... Sitzgelegenheiten, Stehhilfen und Anlehnbügel innerhalb und außerhalb von öffentlichen Verkehrsmitteln“*. Barrierefreiheit soll *„dort, wo sie noch nicht realisiert ist, nach und nach zum Standard werden.“* (vgl. GVP 2010 Seite 17)

## 1.2.2 Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg

Der Landesentwicklungsplan trifft folgende Aussagen:

*„Das Verkehrswesen ist so zu gestalten, dass es zu der angestrebten Entwicklung des Landes und seiner Teilräume sowie zur Festigung des Netzes der Zentralen Orte und zur Ausgestaltung der Entwicklungsachsen beiträgt.“* (Grundsatz zu 4.1.1<sup>2</sup>, Seite 31) *„Die Zentralen Orte sollen ... mit öffentlichen Verkehrsmitteln ... zeitgünstig, kostengerecht und umweltschonend erreichbar sein.“* (Grundsatz zu 2.5.4, Seite 19) In der Begründung heißt es zur Erreichbarkeit: *„... mit zumutbarem Zeit- und Kostenaufwand sowie in angemessener Häufigkeit ... Hieraus resultiert eine besondere Aufgabe für den öffentlichen Nahverkehr.“* *„Zur Stärkung und Unterstützung ihrer zentralörtlichen Aufgaben sind die Mittelzentren ... als Verknüpfungspunkte im öffentlichen Personennahverkehr auszugestalten. Sie sollen auch im Ländlichen Raum mehrmals täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus ihren Verflechtungsbereichen erreichbar sein.“* (Grundsatz zu 2.5.9, Seite 21)

*„Die Bedeutung des Nahverkehrs auf der Schiene ist ... durch verbesserte Abstimmung auf die regionalen Verkehrsbedürfnisse sowie mit den anderen Nahverkehrsmitteln zu steigern.“* Der Integrale Taktverkehr ist *„zügig in allen Teilen des Landes einzuführen.“* (Grundsatz zu 4.1.15, Seite 35)

Für die Entwicklung des ÖPNV steht in ländlichen Räumen die Daseinsvorsorge im Vordergrund, während er in Verdichtungsräumen konkurrenzfähig zum MIV sein soll:

*„Generell sind eine Siedlungsstruktur und eine soziale Infrastruktur anzustreben, die es auch Bevölkerungsteilen, die nicht über ein individuelles motorisiertes Verkehrsmittel verfügen können oder wollen, ermöglicht, die mit dem Leben im Ländlichen Raum verbundenen Vorteile zu nutzen.“* (Begründung zu 4.1.15/4.1.16) *„In den schwächer besiedelten Landesteilen soll ein Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße gewährleistet sein ...“* (Grundsatz zu 4.1.16, Seite 35)

*„Die Verdichtungsräume sind angemessen in nationale und internationale Verkehrs-, Energie- und Kommunikationsnetze einzubinden. Der Leistungsaustausch mit benachbarten Räumen ist zu sichern.“* (Grundsatz zu 2.2.2.1, Seite 10-11) *„Durch ein erweitertes Verkehrsangebot und den weiteren Ausbau der Infrastruktur soll der öffentliche Personennahverkehr einen möglichst hohen Anteil am motorisierten Verkehr übernehmen.“* (Grundsatz zu 2.2.3.5, Seite 12)

---

<sup>2</sup> Im Landesentwicklungsplan werden Ziele (rechtsverbindliche Vorgaben) und Grundsätze (allgemeine, abwägungsfähige Aussagen) unterschieden.

Für den Raum „um das Oberzentrum Reutlingen/Tübingen innerhalb der Europäischen Metropolregion Stuttgart“ werden die folgenden Entwicklungsziele formuliert (Ziele zu 6.2.2.3, Seite 59):

*„Die besondere Bedeutung des Raums um das Oberzentrum Reutlingen/Tübingen innerhalb der Europäischen Metropolregion Stuttgart und für die Mittlerrolle in andere Teile der Region Neckar-Alb ist zu wahren und zu nutzen. Besondere regionale Entwicklungsaufgaben dazu sind*

- *die Stärkung der oberzentralen Funktionen von Reutlingen/Tübingen, insbesondere durch den Ausbau in den Bereichen Kultur, Wissenschaft und Forschung, Technologie und Dienstleistung sowie durch die Ausgestaltung der Landesentwicklungssachse nach Stuttgart,*
- *die Stärkung des Raums Reutlingen/Tübingen in seiner Rolle als Bindeglied zwischen dem Verdichtungsraum um die Landeshauptstadt Stuttgart und dem Ländlichen Raum der Schwäbischen Alb und des Donaumaums, insbesondere entlang der Entwicklungsachsen als Leitlinien der Vernetzung und der Schwerpunktsetzung,*
- *die Unterstützung beim wirtschaftlichen Strukturwandel und bei der Folgenutzung militärischer Konversionsflächen,*
- *das Hinwirken auf die künftige Zuordnung des Verdichtungsbereichs Albstadt/Balingen/Hechingen zur Europäischen Metropolregion Stuttgart.“*

### 1.2.3 Regionalplan

Die Verbandsversammlung des Regionalverbandes Neckar-Alb hat am 29.11.2011 den Anhörungsentwurf des Regionalplans 2012 mit Umweltbericht beschlossen. Im Rahmen der Definition von Zielen und Grundsätzen zur Raumordnung werden auch Aussagen zum öffentlichen Personennahverkehr getroffen. Insbesondere sind folgende Grundsätze festgelegt (Entwurf Regionalplan Neckar-Alb 2012, Seite 6):

*„(1) Die Entwicklung der Region Neckar-Alb ist an den Grundsätzen der Nachhaltigkeit auszurichten. Bei der Befriedigung der sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche sind die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen, ein hohes Maß an Lebens- und Umweltqualität anzustreben und angemessene Gestaltungsmöglichkeiten für künftige Generationen offen zu halten.“*

*„(2) In allen Teilräumen der Region ist unter Berücksichtigung der weiteren Bevölkerungsentwicklung auf gleichwertige Lebensverhältnisse und eine tragfähige Sozialstruktur hinzuwirken. ...“*

*„(6) Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur sind so aufeinander abzustimmen, dass eine bedarfsgerechte Anbindung und Erschließung aller Teilräume und eine Verminderung der verkehrsbedingten Immissionsbelastungen*

erreicht werden. Dazu ist das Gesamtverkehrsnetz im Rahmen integrierter Verkehrskonzepte weiter zu entwickeln und vor allem in den verkehrlich hochbelasteten Räumen auf eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems, eine Verlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger und eine Vermeidung zusätzlichen motorisierten Verkehrs hinzuwirken.“

Auf Basis des Landesentwicklungsplans legt der Regionalplan Raumkategorien, Zentrale Orte und Entwicklungsachsen fest.

Der Landkreis Tübingen liegt in der Region Neckar-Alb. Er ist gleichzeitig Teil der Metropolregion Stuttgart. Die Stadt Tübingen sowie die Gemeinden Dettenhausen, Kirchentellinsfurt und Kusterdingen sind der Raumkategorie „Verdichtungsraum“ zugeordnet, die Gemeinden Hirrlingen und Starzach der Kategorie „Ländlicher Raum“ und die übrigen Gemeinden als „Randzonen um die Verdichtungsräume“.

Ober-/ Mittelzentrum	Unterzentrum	Gemeinden im Verflechtungsbereich	
Tübingen-Reutlingen (OZ)		Tübingen (OZ)	
		Ammerbuch mit Entringen (KIZ)	
		Dettenhausen	
		Kirchentellinsfurt	
		Kusterdingen (KIZ)	
	Mössingen (UZ)		Bodelshausen
			Dußlingen
			Gomaringen (KIZ)
			Mössingen (UZ)
			Nehren
			Offterdingen
Rottenburg am Neckar (MZ)		Rottenburg am Neckar (MZ)	
		Hirrlingen	
		Neustetten	
		Starzach (KIZ)	

**Tabelle 1.2-1:** Zentrale Orte und ihre Verflechtungsbereiche im Landkreis Tübingen

Tabelle 1.2-1 listet die ausgewiesenen Zentralen Orte im Landkreis Tübingen und ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche auf (OZ: Oberzentrum, MZ: Mittelzentrum, UZ: Unterzentrum, KIZ: Kleinzentrum). Die Universitätsstadt Tübingen ist das Oberzentrum für den Landkreis (als Doppelzentrum zusammen mit Reutlingen).

Tübingen stellt zusammen mit Reutlingen das Oberzentrum der Region dar. Neben dem Mittelzentrum Rottenburg erfüllt auch das Unterzentrum Mössingen „zusätzlich Entlastungs- und Ergänzungsfunktionen auf der Stufe eines Mittelzentrums“. Bodelshausen und Dettenhausen sind als Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion mit verstärkter Siedlungstätigkeit ausgewiesen.

An Entwicklungsachsen sind im Landkreis Tübingen definiert (Entwurf Regionalplan 2012, Seite 21 f):

#### Landesentwicklungsachsen

- Reutlingen/Tübingen (– Stuttgart),
- Reutlingen/Tübingen – Metzingen (– Nürtingen),
- Reutlingen/Tübingen (– Riedlingen),
- Reutlingen/Tübingen – Hechingen – Balingen – Albstadt (– Sigmaringen),
- Reutlingen/Tübingen – Hechingen – Balingen (– Rottweil),
- Reutlingen/Tübingen – Rottenburg am Neckar (– Horb am Neckar),
- (Stuttgart – Böblingen/Sindelfingen – Herrenberg) – Rottenburg-Ergenzingen (– Horb am Neckar).

#### Regionale Entwicklungsachsen (Regionale Siedlungs- und Nahverkehrsachsen):

- Tübingen – Ammerbuch (– Herrenberg),
- (Gammertingen –) Burladingen – Hechingen – Rangendingen – Haigerloch (– Horb am Neckar).

Die Regionale Entwicklungsachse Tübingen – Ammerbuch (– Herrenberg) soll auf Vorschlag des Regionalverbands als Landesentwicklungsachse festgelegt werden (Entwurf Regionalplan 2012, Seite 21).

Die Festlegungen der Landes- und Regionalplanung zu den Zentralen Orten, den Entwicklungsachsen und Raumkategorien sind in Anlage A 1.3-1 dargestellt.

Im Kapitel „Öffentlicher (Schienen-) Personennahverkehr (SPNV/ÖPNV)“ legt der Regionalplan auch Ziele für den öffentlichen Verkehr in der Region fest. Für den Nahverkehrsplan des Landkreises Tübingen sind dabei folgende Ziele bedeutsam (Regionalplan Neckar-Alb Seite 106 f):

*„(1) Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Region Neckar-Alb ist als Alternative zum Individualverkehr auszubauen und mit dem überregionalen Schienennetz zu verknüpfen. Folgende Verbindungen haben für die Region Neckar-Alb höchste Priorität:*

- (Ulm/Sigmaringen/Aulendorf –) Albstadt – Balingen – Hechingen – Tübingen – Reutlingen – Metzingen (– Plochingen – Stuttgart),
- Tübingen (– Horb),
- Tübingen (– Herrenberg).“

*„(3) Die Realisierung des Projekts RegionalStadtBahn Neckar-Alb ist weiter voranzutreiben.“*

*„(4) Maßnahmen zur Umsetzung eines regionalen Stadtbahnnetzes sind in Anlehnung an die Machbarkeitsstudie RegionalStadtBahn Neckar-Alb besonders zu fördern. Mit der RegionalStadtBahn Neckar-Alb soll die Verkehrserschließung im ÖPNV verbessert und ein wichtiger Beitrag zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Feinstaubbelastung geleistet werden.“*

„(5) Für notwendige Netzerweiterungen und Ausbaumaßnahmen sind insbesondere die Trassen für folgende Verbindungen offen zu halten:

- Innenstadtstrecke Tübingen (zweigleisig)
- ...
- Reutlingen – Gomaringen – Nehren (– Mössingen)

....“

„(6) Die Strecken Tübingen – Albstadt-Ebingen – Sigmaringen – Aulendorf zusammen mit der HzL-Stammstrecke Hechingen – Gammertingen – Sigmaringen und die Zulaufstrecken zur Gäubahn von Bad Urach über Metzingen – Reutlingen – Tübingen – Herrenberg sowie Tübingen – Horb sind zu elektrifizieren.“

„(7) Die Anbindung des Oberzentrums Reutlingen/Tübingen an den überregionalen Schienenfernverkehr ist durch einen Fernverkehrsanschluss von Stuttgart nach Reutlingen/Tübingen und in Richtung Metropolregion Zürich zu verbessern.“

„(8) Die schnellen (Neitec-) Verbindungen und deren Durchbindung zwischen Ulm – Sigmaringen – Tübingen – Reutlingen und Stuttgart und von Reutlingen – Tübingen über Rottenburg – Horb in Richtung Metropolregion Zürich sind weiter auszubauen.“

„(9) Die bessere Anbindung der Region Neckar-Alb an den Fernverkehrsknoten Stuttgart, an die Landesmesse und den Landesflughafen ist durch eine leistungsfähige Einschleifung der Neckartalbahn ("Wendlinger Kurve") bei der Realisierung von Stuttgart 21 bzw. der Schnellbahnstrecke Stuttgart - Ulm sicherzustellen.“

„(10) Die flächenhafte Erschließung ist durch Omnibuslinien zu gewährleisten. Sie sollen mit dem Schienenverkehr abgestimmt und zu einem einheitlichen Verkehrsnetz verknüpft werden.“

## 1.3 Reichweite des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan Tübingen trifft in erster Linie Aussagen zum überörtlichen straßengebundenen ÖPNV.

### Schienerverkehr

Die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr liegt nach § 6 Abs. 2 ÖPNVG Baden-Württemberg grundsätzlich beim Land.

Der Schienenpersonennahverkehr bildet das Rückgrat der öffentlichen Verkehrsbedienung im Landkreis Tübingen, mit zahlreichen Auswirkungen auf die Gestaltung und Akzeptanz des ergänzenden Regionalbusverkehrs sowie der Stadtverkehrssysteme. Der Landkreis Tübingen als Aufgabenträger des ÖPNV besitzt daher ein hohes Interesse an der Weiterentwicklung des Schienenverkehrsangebots und an einer optimalen Vernetzung mit den anderen Verkehrsträgern.

Der Landkreis Tübingen ist am Zweckverband Schönbuchbahn und am Zweckverband ÖPNV im Ammertal zusammen mit dem Landkreis Böblingen beteiligt. Er finanziert zusammen mit dem Landkreis Böblingen in freiwilliger Aufgabenträgerschaft den Schienenpersonennahverkehr zwischen Dettenhausen und Böblingen (Schönbuchbahn) sowie zwischen Tübingen und Herrenberg (Ammertalbahn).

Ferner strebt der Landkreis Tübingen die Einführung eines Regionalstadtbahn-Systems Neckar-Alb an und unterstützt vorbereitende Untersuchungen zur Verlängerung der S-Bahn-Linie 1 von Herrenberg nach Nagold mit einem Betrag von 5.000 €. Da in beiden Fällen endgültige Entscheidungen zur Umsetzung noch ausstehen, geht dieser Nahverkehrsplan vom sogenannten Ohne-Fall aus. Bei der Umsetzung der genannten Projekte muss er daher in den entsprechenden Teilabschnitten fortgeschrieben werden.

Aus den genannten Gründen formuliert der Nahverkehrsplan in Kapitel 3.1 auch Ziele für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs aus Sicht des Landkreises Tübingen.

### Innerörtlicher Stadtbusverkehr

Die Großen Kreisstädte Tübingen, Rottenburg und Mössingen machen von der Befugnis des § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg Gebrauch, Verkehrsleistungen im ÖPNV zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen. Im Einvernehmen mit diesen Städten trifft der Nahverkehrsplan des Landkreises daher – außer im Linienbündelungskonzept für Linien in Mössingen – keine Aussagen zum innerstädtischen ÖPNV.

## 1.4 Strategische Umweltprüfung (SUP)

Die EU-Richtlinie 2001/42 in Verbindung mit §14b Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sieht vor, dass grundsätzlich Maßnahmenvorschläge eines Nahverkehrsplans einer strategischen Umweltprüfung SUP unterzogen werden müssen, wenn sich diese Maßnahmen erheblich nachteilig auf die Umwelt auswirken. In Anlage A 1.5-1 werden Details zur Strategischen Umweltprüfung dokumentiert und die in Kapitel 2 und 3 definierten Ziele bezüglich Ihrer Umweltauswirkungen und ihrer SUP-Pflicht gewürdigt.

## 1.5 Aufstellung Nahverkehrsplan für den Landkreis Tübingen

Der Entwurf für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde in den Jahren 2010 und 2011 unter Beteiligung der Projektgruppe ÖPNV des Kreistages, der Städte und Gemeinden, benachbarten Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen und weiterer Beteiligter erarbeitet. Zur Beteiligung der Verkehrsunternehmen und benachbarten Landkreise fand am 18.01.2011 eine Informations- und Diskussionsveranstaltung im Landratsamt Tübingen statt. Ferner wurden mit Vertretern verschiedener Verkehrsunternehmen einzelne Fragestellungen im Vorfeld vertieft besprochen. Von den Unternehmen wurden in diesem Rahmen auch schriftliche Stellungnahmen eingereicht, die in die weitere Bearbeitung einfließen.

Der Anhörungsentwurf wurde am 16.05.2012 vom Kreistag beschlossen. Die formelle Anhörung der nach § 12 ÖPNV-Gesetz zu beteiligenden Stellen fand im Zeitraum Mai – Juli 2012 statt.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde auch eine umfangreiche Bürgerbeteiligung vorgenommen. Über eine eigens eingerichtet E-Mail-Adresse sowie über den herkömmlichen Postweg konnten alle Einwohner des Landkreises Tübingen Anregungen und Anträge zum Nahverkehrsplan vorbringen. Ferner fand am 13.06.2012 im Landratsamt eine gut besuchte Bürgerinformationsveranstaltung statt, bei der neben der allgemeinen Information auch wichtige Teilbereiche des Nahverkehrsplans vertieft besprochen wurden. Alle Anregungen aus der Bürgerbeteiligung wurden dokumentiert und dem Kreistag vorgelegt.

Nach der Aufarbeitung der Stellungnahmen aus dem Anhörungsverfahren, dem Bürgerbeteiligungsverfahren und der Informationsveranstaltung hat der Kreistag darüber beraten und den Nahverkehrsplan am 21.11.2012 in der vorliegenden Fassung beschlossen.

## 2. Ziele für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Tübingen

### 2.1 Übergeordnete Ziele für die Entwicklung des ÖPNV

#### Hoher Stellenwert des ÖPNV

Für den Landkreis Tübingen hat der ÖPNV einen hohen Stellenwert. Dank des finanziellen Engagements des Landkreises hat das ÖPNV-Angebot zwischenzeitlich in weiten Teilen des Kreisgebiets ein im Landesvergleich überdurchschnittlich hohes Niveau erreicht. Seit Drucklegung des letzten Nahverkehrsplanes wurden zwei Schienenstrecken reaktiviert und auf vielen Regionalbuslinien konnte ein attraktives und dichtes Angebot eingerichtet werden. Die Fahrgastzahlen auf der Ammertalbahn übertrafen schon bei ihrer Inbetriebnahme 1999 die Erwartungen um ein Mehrfaches und stiegen seither um weitere 50% an. Die Fahrgastzahlen im gesamten ÖPNV des Verkehrsverbundes naldo, der 2001 zusammen mit Nachbarlandkreisen und Verkehrsunternehmen gegründet wurde, wuchsen um ca. 30 %. Es ist Ziel des Landkreises Tübingen, diesen erfolgreichen Weg weiter fortzusetzen.

#### Neue Herausforderungen für die Fortentwicklung des ÖPNV-Angebots

Der ÖPNV muss sich neuen Herausforderungen stellen: dem demografisch bedingte Rückgang des Ausbildungsverkehrs, der Abnahme zeitlich und räumlich gebündelter Verkehrsströme zugunsten weit verzweigter Verflechtungen und komplexerer Wegebeziehungen und Wegeketten, der seit vielen Jahren anhaltenden relativen Zunahme des Freizeitverkehrs, der Aufrechterhaltung eines hohen Bedienungsstandards trotz tendenziell sinkender finanzieller Ressourcen.

In Kapitel 5.3 sind die Entwicklungstrends, die den ÖPNV beeinflussen, dargestellt. Unter anderem ist dort ausgeführt, dass die Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2020/21 um  $\frac{1}{4}$  zurückgehen und die Zahl der über 65-Jährigen bis 2025 um 20% steigen wird. Außerdem ist dargestellt, dass in den verdichteten Kreisen in Deutschland (Daten für den Landkreis Tübingen liegen nicht vor) der Berufsverkehr nur noch einen Anteil von 14% an allen Wegen hat, während Freizeit und Erledigung/Versorgung jeweils  $\frac{1}{3}$  aller Wege ausmachen (vgl. Abbildung 5.3-6).

Die aufgezeigten Trends stellen hohe Anforderungen an das Angebot, wenn der ÖPNV seinen Erfolgskurs im Landkreis fortsetzen soll. Der ÖPNV stößt heute nur dort auf hohe Akzeptanz, wo er ganztägig verfügbare Angebote in attraktiven Taktzeiten über die ganze Woche hinweg anbietet und für die Kunden ein Gesamtsystem darstellt, auf das sie sich in ihren Mobilitätsbedürfnissen verlassen können. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels stellt die Herstellung von Barrierefreiheit als Standard eine wesentliche Herausforderung dar.

## 2.2 Zielsetzungen für die Fortentwicklung

### Entlastungsfunktion

In den verdichteten Teilen des Landkreises hat der Öffentliche Verkehr eine Entlastungsfunktion für das Straßennetz und die Umwelt. Hier soll das Angebot als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) weiter ausgebaut werden. Die hohe Qualität des SPNV und der Stadtverkehre soll auf die nachfragestärkeren Achsen des Regionalverkehrs ausgedehnt werden. Mit der Regionalstadtbahn, die im Standardisierten Bewertungsverfahren mit einem Kosten-Nutzen-Faktor von 1,37 bewertet wurde, können längerfristig Umsteigevorgänge am Hauptbahnhof Tübingen überflüssig gemacht und somit eine wesentliche Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und eine deutliche Verbesserung des Modal Split (Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr) erreicht werden. Ferner können durch die Regionalstadtbahn bestehende Kapazitätsengpässe im Zulauf auf Tübingen (v.a. auf Zollernbahn und Ammertalbahn) beseitigt werden (vgl. Kapitel 5.2.2).

Der vom Landkreis angestrebte Ausbau des ÖPNV auf den stark belasteten Hauptachsen führt zu einer Verlagerung von Verkehrsanteilen weg vom Individualverkehr und damit tendenziell zu einer Minderung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehrssektor (vgl. hierzu Verkehrsmengen im Straßennetz in Anlage A 5.3-2). Dadurch leistet der Landkreis auch einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz.

### Daseinsvorsorge und Mobilitätssicherung

In den ländlich strukturierten Teilen des Kreises steht die Aufgabe der Daseinsvorsorge im Vordergrund. In allen Lebensbereichen (Ausbildung, Arbeit, Versorgung, Freizeit) wachsen die Mobilitätsanforderungen vor dem Hintergrund einer umfassenden Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Der ÖPNV hat in diesen Räumen die Aufgabe der Mobilitätssicherung für jene Bevölkerungskreise, die über kein eigenes Verkehrsmittel verfügen.

### Leitbild Integraler Taktfahrplan

In allen Raumkategorien folgt die angestrebte Entwicklung des ÖPNV dem Leitbild des Integralen Taktfahrplans. Taktverkehre im Zusammenspiel mit zentralen Anschlussknoten sollen auch komplexere Wegeketten im ÖPNV ermöglichen. Die Taktdichte und das jeweils eingesetzte Transportmittel orientieren sich dabei an den Nachfragepotenzialen. In den Umsteigepunkten sind die einzelnen Verkehrsmittel aufeinander abzustimmen, und es sind Maßnahmen zu ergreifen, damit die planerisch vorgesehenen Anschlussbeziehungen auch in der Praxis funktionieren.

## **Verstärkter Einsatz bedarfsgesteuerter Systeme**

Ein hohes Angebotsniveau des ÖPNV kann in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage aus wirtschaftlichen wie aus ökologischen Gründen nur durch einen verstärkten Einsatz bedarfsgesteuerter Systeme (wie Rufbus, Anrufsammeltaxi/AST) jenseits des klassischen Busverkehrs sichergestellt werden.

## **Qualitative Fortentwicklung des ÖPNV**

Qualitativ muss der ÖPNV den technischen Entwicklungen, den wachsenden Qualitätserwartungen und den Anforderungen des demografischen Wandels folgen, z. B. bei der technikgestützten Anschlusssicherung zwischen den Verkehrsmitteln auf der Basis von Echtzeitdaten (vgl. Kapitel 5.2.9) oder bei der Herstellung von Barrierefreiheit.

## **Barrierefreiheit im ÖPNV**

Der Landkreis Tübingen legt besonderen Wert auf die Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV (Kapitel 5.2.10). Dies bedeutet im Detail:

- Haltestellen müssen stufenlos vom Umfeld aus erreichbar sein.
- Die Zugänglichkeit der Fahrzeuge ist durch niveaugleiche Zusteigemöglichkeiten sicherzustellen. Im Busbereich bedeutet das grundsätzlich den Einsatz von Niederflurfahrzeugen in Verbindung mit entsprechend angepassten höherbordigen Haltestellen (Kassler Sonderborde).
- In der Verkehrsplanung sind angemessene Pufferzeiten im Fahrplan für den Fahrgastwechsel von mobilitätseingeschränkten Menschen zu berücksichtigen.
- Für sinneseingeschränkte Menschen sind in Fahrzeugen und an Haltestellen entsprechende optische und akustische Informationseinrichtungen vorzusehen, wo dies technisch und mit vertretbarem Aufwand umsetzbar ist.

Der Landkreis wird ein Förderprogramm Barrierefreiheit auflegen.

## **Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes**

Gerade vor dem Hintergrund der Entlastungsfunktion des ÖPNV und der neuen Herausforderungen (siehe Kapitel 2.1) ist eine attraktive und optimierte Verknüpfung mit den Verkehrsträgern des Umweltverbunds (insbesondere durch Bike & Ride) und der Stärkung der anderen Verkehrsträger des Umweltverbunds unerlässlich. In Kombination mit den Verkehrsträgern des Umweltverbunds kann der ÖPNV auch und gerade in Räumen und zu Zeiten mit geringem ÖPNV-Angebot und vor dem Hintergrund zunehmend komplexer Wegebeziehungen und Wegekettens eine attraktive Alternative zum privaten Pkw darstellen.

## 3. Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Tübingen

### 3.1 Weiterentwicklung des Schienenverkehrs

Wie in Kapitel 1.3 beschrieben, liegt die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr grundsätzlich beim Land Baden-Württemberg. Aus den dort genannten Gründen formuliert der Nahverkehrsplan aber dennoch Ziele für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs aus Sicht des Landkreises Tübingen.

- Der Landkreis strebt die Einführung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb an (vgl. Kapitel 5.2.2)
- Die Schienenstrecken sollen elektrifiziert werden. Dadurch ist u.a. gewährleistet, dass auch nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs Stuttgart 21 die heute bestehenden direkten IRE-Verbindungen aufrechterhalten werden können (im Tiefbahnhof dürfen keine Dieseltriebwagen verkehren)
- Die Infrastruktur der Bahnstrecken soll zur Beseitigung von Engpässen ausgebaut werden
- Ein durchgehender 1/2-Stunden-Takt auf allen auf das Oberzentrum Tübingen zulaufenden Regionalbahn-Verbindungen entsprechend Kapitel 3.3.2 soll hergestellt werden
- Das Angebot abends und am Wochenende soll verbessert werden, so dass mindestens stündliche Verbindungen gewährleistet sind
- Es sollen ausreichende Platzkapazitäten in den Hauptverkehrszeiten gewährleistet werden (vgl. Kapitel 5.2.1)
- Zur besseren Erschließung sollen zusätzliche Haltepunkte eingerichtet werden, vorrangig an Orten mit hohem Nachfragepotenzial (vgl. Kapitel 5.2.4)
- Es sollen grundsätzlich Fahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von ca. 60 cm eingesetzt werden, um einen barrierefreien Einstieg bei einer Bahnsteighöhe von 55 cm weitgehend zu ermöglichen (vgl. Kapitel 5.2.7)
- Die Gäubahn soll durch ein weiter verdichtetes Angebot gestärkt werden. Die dafür notwendigen Kosten sind vom Land zu tragen.

In seiner Stellungnahme vom 01.08.2012 teilte das Land mit, dass umfassende Ausbaumaßnahmen auf den Schienenstrecken, wie beispielsweise Elektrifizierung und Kapazitätserweiterungen, im Zusammenhang mit dem Projekt Regionalstadtbahn Neckar-Alb gesehen werden. Eine davon unabhängige Realisierung sei in den langfristigen Planungen des Landes zur Entwicklung des SPNV nicht vorgesehen. Die Voraussetzungen für die Einrichtung neuer Schienenhaltepunkte sieht das Land im Rahmen der Regionalstadtbahn Neckar-Alb erfüllt. Ohne die Umsetzung des Projekts müssten sie jedoch für die gegenwärtige Situation gesondert ermittelt werden.

## 3.1a Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

### Allgemeine Informationen zum Projekt

Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist ein Schienenverkehrsprojekt, das sich größtenteils noch in der Planung und teilweise bereits in der baulichen Umsetzung befindet. Mit der Regional-Stadtbahn sollen die Städte und Gemeinden in der Region Neckar-Alb miteinander verbunden werden und insbesondere attraktive Verbindungen in die Innenstädte von Tübingen und Reutlingen geschaffen werden. Hierzu werden die im Umland bereits bestehenden Eisenbahnstrecken genutzt und ausgebaut und mit den Innenstadtbereichen über neu zu bauende Straßenbahnstrecken verbunden, die dort die Feinerschließung sicherstellen.

Zur Attraktivität und Zukunftsfähigkeit dieses neuen Mobilitätsangebots tragen eine enge Taktdichte von mindestens 30 Minuten und der Einsatz moderner elektrischer Fahrzeuge bei. Diese sogenannten „Zweissystem-Fahrzeuge“ verkehren dabei sowohl auf den Eisenbahnstrecken im Umland, als auch auf den neugebauten Straßenbahnstrecken in der Stadt. Hierdurch kombiniert die Regional-Stadtbahn die Vorteile der Eisenbahn im Umlandverkehr (schnelle Beförderung, eigenes Streckennetz) mit den Vorteilen einer Straßenbahn (dichte Erschließung der Innenstadtbereiche, flexible Streckenführung).

Durch die hohe Anzahl entfallender Zug/Bus-Umstiege v.a. am Hbf Tübingen leistet die Regional-Stadtbahn einen wesentlichen Beitrag zur Barrierefreiheit. Seitens der Projektpartner und des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird zudem bei der Projektumsetzung ein besonderes Augenmerk auf die Gewährleistung der Barrierefreiheit bei der Ausstattung der Fahrzeuge und Haltestelleninfrastruktur gelegt.

Voraussetzung für die Umsetzung des Regional-Stadtbahn-Projektes ist eine Förderung durch den Bund und das Land Baden-Württemberg im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG).

### Projektorganisation

Die Umsetzung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird von den sechs Partnern des Projektes, den Landkreisen Tübingen und Reutlingen, dem Zollernalbkreis, der Universitätsstadt Tübingen und der Stadt Reutlingen sowie dem Regionalverband Neckar-Alb gemeinsam vorangetrieben. Zu diesem Zweck wurde im Jahr 2019 der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb mit Sitz in Mössingen gegründet. Er übernimmt im Auftrag seiner Mitglieder die rahmengebende Planung, Koordination und Repräsentation des Projekts sowie alle Maßnahmen zur Vorbereitung und Durchführung des Verkehrsbetriebes der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Der Katalog der Aufgaben des Zweckverbands soll auch in Zukunft den wachsenden Bedürfnissen des Projektfortschritts angepasst und erweitert werden. Die Arbeit im Rahmen des Projekts

erfolgt im vertrauensvollen, konstruktiven Zusammenwirken mit den betroffenen Kommunen, den Infrastrukturbetreibern der Schienenstrecken und Verkehrsunternehmen im Verbandsgebiet sowie dem Land Baden-Württemberg.

## Daten zum Gesamtnetz

- 205 km Streckenlänge im Gesamtnetz
- Elektrifizierung von 137 km bestehendem Streckennetz
- 45 km Neubau und Reaktivierung
- Neue zweigleisige Begegnungsabschnitte auf vier bislang eingleisigen Strecken
- Über 130 Haltestellen im Gesamtnetz (davon ca. 70 neue)

## Geplanter Netzplan der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

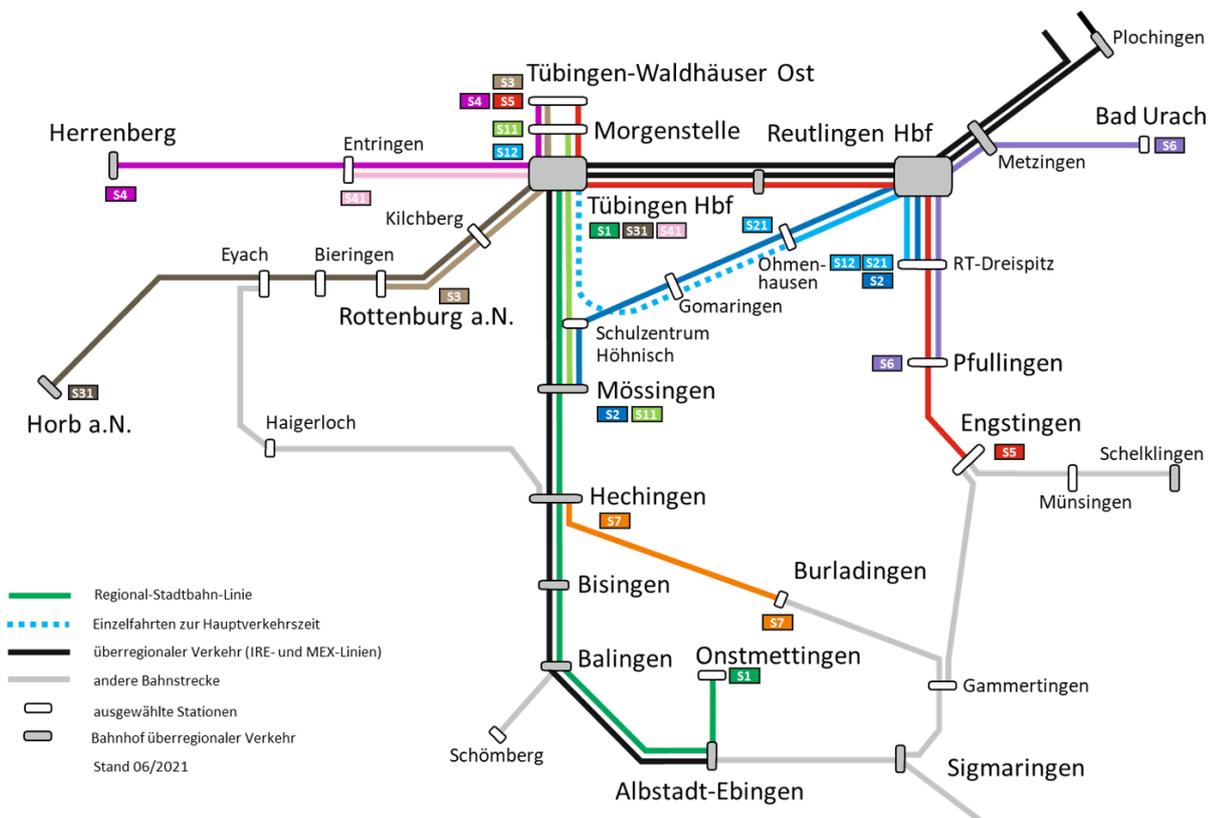


Abbildung: Geplanter Netzplan der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Zielzustand (Quelle: Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar Alb)

## Einzelstrecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Das Projekt umfasst die folgenden Ausbaustrecken:

- Ammertalbahn (Tübingen – Herrenberg)
  - Neckar-Alb-Bahn (Metzingen – Reutlingen – Tübingen)
  - Ermstalbahn (Bad Urach – Metzingen)
  - Obere Neckarbahn (Tübingen – Rottenburg – Horb)
  - Zollern-Alb-Bahn (Tübingen – Albstadt-Ebingen)
  - Hohenzollernbahn (Hechingen – Burladingen)
- } Modul 1

Es sind zusätzlich die folgenden Neubaustrecken und Reaktivierungen vorgesehen:

- Talgangbahn (Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen)
- Innenstadtstrecke Tübingen
- Innenstadtstrecke Reutlingen mit Alaufstieg (Pfullingen – Kleinengstingen)
- Gomaringer Spange (Reutlingen – Nehren)

### Modul 1

In einem ersten Schritt befindet sich aktuell Modul 1 in der Realisierung, welches die Strecke Herrenberg – Tübingen – Reutlingen – Metzingen – Bad Urach abbildet. Es beinhaltet auf der Ammertalbahn (Tübingen – Herrenberg) die Elektrifizierung der Strecke und den Ausbau von zwei zweigleisigen Abschnitten (Doppelspurinseln) zwischen Altingen und Entringen sowie zwischen Unterjesingen und Tübingen. In Kombination mit dem Einsatz von längeren Fahrzeugen kann auf diese Weise die Fahrgastkapazität gesteigert und eine Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit zwischen Tübingen und Entringen sichergestellt werden, um auf die gestiegene Nachfrage passgenau zu reagieren und gleichzeitig die Betriebsstabilität zu verbessern. Der Ausbau der Ammertalbahn geschieht unter Federführung des Zweckverbands ÖPNV im Ammertal (ZÖA).

Weiterer Bestandteil von Modul 1 sind die bereits elektrifizierte Neckar-Alb-Bahn (Metzingen – Reutlingen – Tübingen) sowie die Ermstalbahn (Bad Urach – Metzingen), die einen zusätzlichen Kreuzungsbahnhof in Dettingen-Gsайд erhält und ebenfalls elektrifiziert wird. Zur Erschließung neuer Fahrgastpotenziale sind auf der Strecke von Modul 1 vier neue Haltepunkte vorgesehen (Tübingen-Güterbahnhof, Tübingen-Neckaraue, Reutlingen-Bösmannsacker, Reutlingen-Storlach).

Die Inbetriebnahme von Modul 1 ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 vorgesehen. In der Übergangsphase bis zur Lieferung der aktuell in der Ausschreibung befindlichen Zweisystem-Fahrzeuge erfolgt der Betrieb zunächst als Vorlaufbetrieb mit gebrauchten elektrischen Triebfahrzeugen.

### **Vorplanungen in Planungszuständigkeit des Landkreises Tübingen**

Der Landkreis Tübingen führt die Vorplanungen zum Ausbau und zur Elektrifizierung der Oberen Neckarbahn (Tübingen – Rottenburg – Horb) und zum Neubau der Gomaringer Spange (Reutlingen – Nehren) in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb durch. Bei der Gomaringer Spange beschränkt sich die Planungszuständigkeit auf den Teilabschnitt auf Gemarkung Tübingen von Nehren bis zur Kreisgrenze bei Ohmenhausen. Die Vorplanungen auf Reutlinger Gemarkung erfolgen durch die Stadt Reutlingen in enger Abstimmung. Die Vorplanungen in Planungszuständigkeit des Landkreises Tübingen können aller Voraussicht nach im Jahr 2021 abgeschlossen werden, sodass anschließend in Abstimmung mit dem Zweckverband die weiteren Planungsschritte in die Wege geleitet werden können.

### **Weitere Informationen**

Weitere Informationen zum Projekt können dem Internetauftritt des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb entnommen werden [www.regional-stadtbahn.de](http://www.regional-stadtbahn.de).

## 3.2 Allgemeine Grundsätze für den Busverkehr

Zur Umsetzung der in Kapitel 2 genannten Ziele werden unterschiedliche Netze gebildet, für die unterschiedliche Standards der Bedienungshäufigkeit definiert werden. Dabei wird der im NVP 1998 definierte einheitliche Standard weiterentwickelt und ausdifferenziert. Damit wird ein erhöhtes Nachfragepotenzial adäquat abgebildet, was den wirtschaftlichen Erfordernissen Rechnung trägt. Im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten beabsichtigt der Landkreis Tübingen, die nachfolgend genannten Maßnahmen in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans umzusetzen.

Als allgemeine Grundsätze gelten:

- Entlang der vorhandenen Schienenstrecken wird der definierte Bedienungsstandard grundsätzlich durch die Bahn hergestellt. Wo dies zeitlich oder räumlich nicht möglich ist, erfolgt eine abgestimmte Bedienung durch den Bus, wobei schienenparallele Verkehre zu vermeiden sind. Die Achsen, auf denen der Standard durch eine kombinierte Bedienung erreicht wird, sind gesondert ausgewiesen.
- Bei der Verknüpfung von Achsen – insbesondere in den Bahnhöfen Tübingen, Rottenburg, Mössingen, Dettenhausen, Kirchentellinsfurt, Bodelshausen, Eyach, Pfäffingen, Entringen sowie im ZOB Gomaringen – sind in der Feinplanung maximale Regelübergangszeiten von 10 Minuten in der Hauptnachfragerichtung anzustreben.
- Die Linienführung muss regelmäßig überprüft, aktualisiert und ggf. an veränderte Siedlungsstrukturen angepasst werden.
- In Tübingen und Rottenburg sind nach Möglichkeit die Regionalbuslinien mit Stadtbuslinien zu verknüpfen, damit wichtige innerstädtische Ziele umsteigefrei erreichbar sind. Gleichzeitig soll eine Parallelbedienung von Stadt- und Regionalbuslinien vermieden werden, soweit dies nicht aus übergeordneten Gesichtspunkten (z.B. Kapazitätsgründen) notwendig ist.

## 3.3 Die Netze und die Einordnung von ÖPNV-Linien/Achsen

Folgende Netze werden unterschieden

- Stadtverkehre
- Grundnetz
- Ergänzungsnetz

### 3.3.1 Die Stadtverkehre (Tübingen, Rottenburg und Mössingen)

§ 6 Abs 1 Satz 2 ÖPNVG gibt den Gemeinden die Befugnis, „Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen“. Diese Regelung ist v. a. für innerstädtische Verkehre von Bedeutung. Die innerstädtischen Linien in Tübingen incl. seiner Stadtteile (außer Unterjesingen und Bebenhausen) und in Rottenburg (Kernstadt) werden durch den jeweiligen Stadtverkehr (Stadtwerke) bedient. In Tübingen werden die Verkehrsleistungen überwiegend von der eigenen Stadtbusgesellschaft erbracht, ansonsten durch Auftragsunternehmer sowie Kooperationspartner im Regionalverkehr (Linien 18 und 19). In Rottenburg wurden die Stadtbusleistungen nach einer Ausschreibung an ein örtliches Busunternehmen vergeben. Die Finanzierung in beiden Fällen erfolgt im Rahmen des steuerlichen Querverbands durch eine entsprechende Verlustübernahme durch die Stadtwerke.

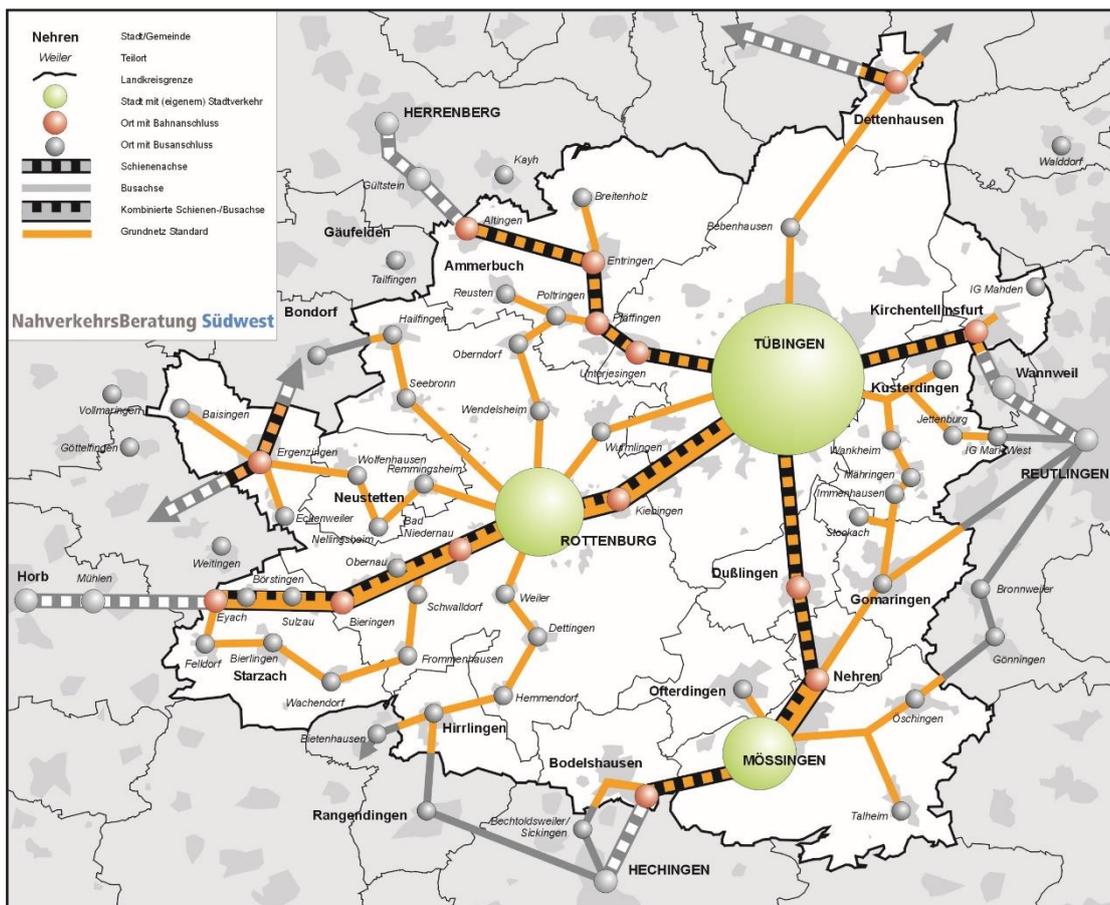
In Mössingen wurden die als Ergänzungslinien einzustufenden Regionalbuslinien nach Belsen, Bästenhardt und Bad Sebastiansweiler wesentlich erweitert, sowie die Linien nach Öschingen und Talheim innerstädtisch zur Feinerschließung genutzt. Damit konnte ein Angebot auf Stadtverkehrsniveau geschaffen werden, das die Stadt direkt aus dem städtischen Haushalt finanziert. In allen drei Fällen werden im Nahverkehrsplan diese Verkehrsleistungen als „(eigener) Stadtverkehr“ bezeichnet.

In allen Fällen legen somit die Städte die Standards fest. Somit beziehen sich die Aussagen in den folgenden Kapiteln 3.3.2 bis 3.5 grundsätzlich nicht auf den Bereich der Stadtverkehre Tübingen, Rottenburg und Mössingen.

Die innerörtliche Feinerschließung in den anderen Städten und Gemeinden erfolgt grundsätzlich nur im Rahmen von Regionallinien (Grundnetz und Ergänzungnetz). Ein höherer Standard als hier vorgesehen kann durch eigenes Engagement (Mitfinanzierung) der Städte und Gemeinden hergestellt werden.

### 3.3.2 Das Grundnetz

Mit dem Grundnetz werden **alle Teilorte** über 200 Einwohner im Landkreis Tübingen **täglich** zwischen **ca. 5 Uhr und ca. 24 Uhr** mindestens **stündlich** an den ÖPNV angebunden. Im Grundnetz sind auch die entsprechenden Verknüpfungspunkte für die nicht umsteigefreien Verbindungen definiert. Das Grundnetz ist somit angebotsorientiert ausgestaltet und es wird nur dort eingerichtet, wo eine ausreichende Nachfrage besteht. Die Verkehrsleistungen werden grundsätzlich mit dem Zug oder Bus erbracht, in Schwachlastzeiten (abends sowie an Sonn- und Feiertagen) mit Anrufverkehren. Zusätzlich besteht zu den Hauptverkehrszeiten die Möglichkeit der Taktverdichtung. Auf Grundlage der heutigen Nachfrage werden die bestehenden Verdichterfahrten als notwendig angesehen und ergänzen die Definition der Bedienungshäufigkeit durch den Aufgabenträger als wesentlicher Teil einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Die detaillierten Festlegungen finden sich in Tabelle 3.4-1. In Anlage A 3.3-2 sind die Standards außerdem in der sogenannten „ZOB-Darstellung“ aufgelistet.



**Abbildung 3.3-1:** Grundnetz im Landkreis Tübingen

Gegenüber dem NVP 1998 ergibt sich also gemäß Tabelle 3.4-1 eine Verbesserung der Angebotsstandards in folgenden Punkten:

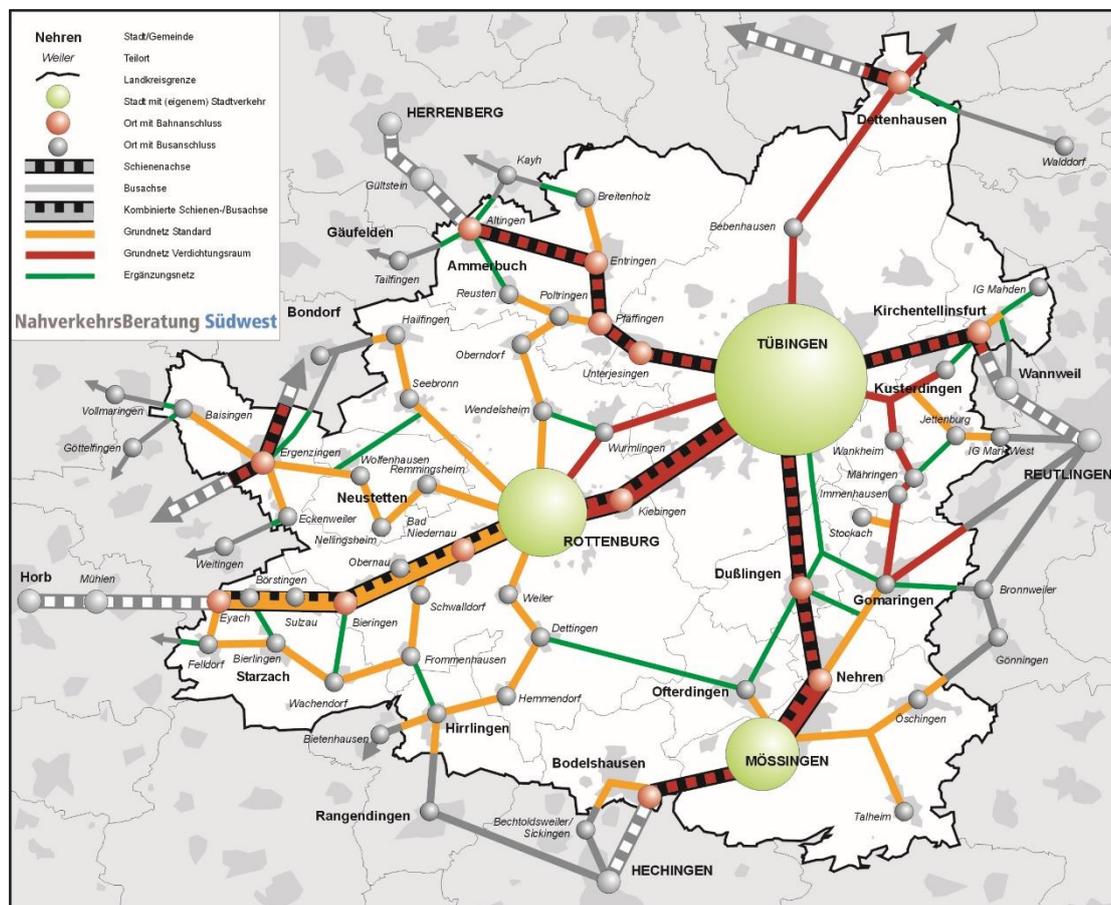
- Früherer Betriebsbeginn Montag bis Freitag
- Verbesserte Möglichkeit der Taktverdichtung Montag bis Freitag
- Keine Taktlücke im Abendverkehr, Bedienung in beiden Richtungen
- Erweiterte Betriebszeiten am Wochenende
- Taktverdichtung am Wochenende
- Grundsätzlich Busverkehr an Samstagnachmittagen

Vor allem durch die erhöhten Standards am Wochenende kann die Stellung des ÖPNV im Vergleich zum IV im Bereich des Freizeit- und Versorgungsverkehrs verbessert werden (vgl. Kap. 5.3.5). Durch seine Ausgestaltung am Leitbild des integralen Taktverkehrs wird die Mobilität im gesamten Landkreis sichergestellt und es können auch komplexe Wegeketten im ÖPNV abgebildet werden.

Überschreiten Linien des Grundnetzes die Landkreisgrenze und werden zum Erreichen der hier formulierten Bedienstungsstandards öffentliche Mittel benötigt, dann sind diese Standards nur verbindlich, wenn im Einvernehmen mit dem betroffenen Nachbarlandkreis oder Aufgabenträger eine gemeinsame Finanzierungsgrundlage gefunden werden kann.



Nachfrage und damit die wirtschaftliche Tragfähigkeit der übrigen Linien nicht negativ beeinflussen.



**Abbildung 3.3-3:** Grundnetz, Grundnetz Verdichtungsraum und Ergänzungsnetz im Landkreis Tübingen

Zum Ergänzungsnetz zählen auch die folgenden, nicht durch Achsen dargestellten Verkehre.

- Der **Nachtverkehr** wird dem Ergänzungsnetz zugerechnet. Der Nachtverkehr wird landkreisweit aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie zur Grundversorgung entsprechend den Erfordernissen der Nachfrage in zeitlichen Randlagen in den aufkommensstarken Nächten (Fr/Sa, Sa/So sowie Nächte vor Feiertagen) eingerichtet. Alle Gemeinden des Landkreises sind an den Nachtverkehr angeschlossen. Je nach Nachfrage, betrieblichen und wirtschaftlichen Erfordernissen wird der Nachtverkehr mit dem Bus, Zug oder durch Anruffahrten bedient. Die Linienführung kann dabei vom Tagesverkehr abweichen. Die Regelbetriebszeit beträgt ca. 1 Uhr bis 4 Uhr. Die Bedienung erfolgt mindestens im 60 Minuten-Takt.
- **Sonderlinienverkehre nach § 43 PBefG** (vgl. Tabelle 5.2-3), mit denen solche Nachfragepotenziale für den ÖPNV ausgeschöpft werden können,

für die ansonsten kein attraktives Angebot zu wirtschaftlich vertretbaren Bedingungen möglich ist. Sie sind im Achsenetz nicht ausgewiesen.

- **Spezielle Angebote im Freizeitverkehr**, die bedarfsgerecht eingerichtet werden und die, wegen der geringen Zahl ihrer Betriebstage nicht im Achsenetz ausgewiesen werden (vgl. Kapitel 3.5.3)
- Der Landkreis wird von den Städten und Gemeinden finanzierte **Bürgerbussysteme**, die bei entsprechendem ehrenamtlichen Engagement vor Ort eingerichtet werden, unterstützen. Bürgerbusse sind eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV auf Relationen (innerörtlich oder auch im Nachbarortsverkehr), auf denen ansonsten aufgrund geringer Nachfrage kein ÖPNV wirtschaftlich möglich ist. Ebenso werden örtliche Initiativen unterstützt, bei denen zusätzliche Verkehre in nachfragearmen Zeiten eingerichtet werden, die nicht wirtschaftlich darstellbar sind wie z.B. das Anrufsammeltaxi des Jugendgemeinderats Ammerbuch.
- Der gesamte Linienverkehr des ÖPNV wird ergänzt durch den **Verkehr mit Taxen**. Der Landkreis stellt durch geeignete Maßnahmen sicher, dass die Funktionsfähigkeit und Leistungsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes gewährleistet ist.
- Der **Fahrdienst für Schwerbehinderte** des Landkreises Tübingen wurde eingerichtet für Menschen, die nicht in der Lage sind den regulären ÖPNV, ein eigenes Fahrzeug oder das Fahrzeug Angehöriger zu nutzen und die nicht über ausreichende finanzielle Mittel verfügen, um mit dem regulären Taxi oder Mietwagen unterwegs zu sein. Er ersetzt den ÖPNV für eine fest abgegrenzte Kundengruppe.

### 3.4 Standards für die Bedienungshäufigkeit

Den Bedienungsstandards des ÖPNV im Landkreis Tübingen wird als Zielkonzept grundsätzlich ein 30-Minuten-Takt zugrunde gelegt, dem Grundnetz Verdichtungsraum außerhalb der Schwachlastzeiten ein 15-Minuten-Takt.

Die konkreten Standards für die Bedienungshäufigkeit im Zielkonzept sind in folgender Tabelle 3.4-1 festgelegt:

Tag	Zeitraum	Stadt- verkehr	Grundnetz		Grundnetz Verdich- tungsraum		Ergän- zungs- netz
			Takt		Takt		
Mo-Fr	05:00 - 06:00	Gesonderte städtische Standards	30		30		Nachfrageorientierung
	06:00 - 09:00		30	V*	15		
	09:00 - 15:00		30		15		
	15:00 - 19:00		30	V*	15		
	19:00 - 21:00		30		15		
	21:00 - 00:00		30	⌚	30		
	00:00 - 01:00		60	⌚	30		
Sa	05:00 - 07:00		60	⌚	30		
	07:00 - 19:00		30		15		
	19:00 - 00:00		30	⌚	30		
	00:00 - 01:00		60	⌚	30		
So/Fei	05:00 - 07:00		60	⌚	30	⌚	
	07:00 - 00:00		30	⌚	30		
	00:00 - 01:00		60	⌚	30		

**Erläuterung:**

V\* Taktverdichtung bei entsprechender Nachfrage, ab Zeithorizont Umsetzung Regionalstadtbahn

⌚ bei schwacher Nachfrage Anrufverkehr

**Tabelle 3.4-1: Zielkonzept der Bedienungsstandards**

Das Zielkonzept steht unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit entsprechend der Haushaltslage des Kreises. Für diesen Fall kann das Zielkonzept nur schrittweise umgesetzt werden. Als Mindeststandard werden für die Bedienungshäufigkeit daher die folgenden Werte in Tabelle 3.4-2 festgelegt:

Tag	Zeitraum	Stadt- verkehr	Grundnetz		Grundnetz Verdich- tungsraum		Ergän- zungs- netz
			Takt		Takt		
Mo-Fr	05:00 - 06:00	Gesonderte städtische Standards	60	V	30		Nachfrageorientierung
	06:00 - 09:00		30		15		
	09:00 - 12:00		60	V	30	V	
	12:00 - 19:00		30		15		
	19:00 - 21:00		60	V	30	V	
	21:00 - 23:00		60		60	V	
	23:00 - 01:00		60	Ⓢ	60	V	
Sa	05:00 - 07:00		60	Ⓢ	60	V	
	07:00 - 19:00		60	V	30		
	19:00 - 21:00		60		60	V	
	21:00 - 01:00		60	Ⓢ	60	V	
So/Fei	05:00 - 09:00		60	Ⓢ	60	V, Ⓢ	
	09:00 - 21:00		60		60	V	
	21:00 - 01:00		60	Ⓢ	60	V	

Erläuterung:

V Taktverdichtung bei entsprechender Nachfrage;

Ⓢ bei schwacher Nachfrage Anrufverkehr

**Tabelle 3.4-2: Mindeststandards für die Bedienung**

Es handelt sich dabei um Rahmen- und Mindeststandards, von denen im Einzelfall, insbesondere bei größerer Nachfrage, nach oben abgewichen werden kann. Wo vorhanden, werden die Standards vorrangig mit Schienenverkehrsmitteln sichergestellt.

Dort, wo die in Tabelle 3.4-2 vorgesehenen Taktverdichtungen bereits heute bestehen, sind sie beizubehalten. Sie ergänzen die Definition der Bedienungshäufigkeit durch den Aufgabenträger als wesentlicher Teil einer ausreichenden Verkehrsbedienung.

Je nach den Umständen des Einzelfalls und insbesondere bei schwacher Nachfrage kann das Angebot durch Anrufverkehr („Ⓢ“) erbracht werden. Durchmischte Verkehre in einem Zeitfenster (also abwechselnd Regel- und Anrufverkehre) sind zu vermeiden.

## 3.5 Besonderheiten in einzelnen Verkehrssegmenten

### 3.5.1 Schülerverkehr

Der Schülerverkehr bildet ein wichtiges Teilsegment in der ÖPNV-Nachfrage (vgl. Kapitel 5.3.7). Allerdings bestehen oft Zielkonflikte zu den Erfordernissen eines durchgehenden Taktverkehrs. Im Folgenden sind Leitlinien dokumentiert, wie damit umgegangen werden soll.

- Schülerverkehre sind in die Taktfahrpläne des Linienverkehrs zu integrieren, sofern nicht besondere Umstände entgegenstehen (z.B. Beförderung von Kindern mit speziellen Behinderungen).
- Falls es zu Kapazitätsengpässen kommt, sind gesonderte Verkehrsleistungen anzubieten und die Taktfahrpläne beizubehalten.
- Die zumutbaren Wartezeiten legt der Landkreis in der Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SBKS) fest (derzeit 45 Minuten Wartezeit am Schulort). Zusätzlich wird als Qualitätsziel für die Beförderung zur nächstgelegene Schule (mit Ausnahme der Sekundarstufe II) zum Unterrichtsbeginn der 1. und 2. Stunde, sowie zum Unterrichtsende der 6. Stunde sowie zum Hauptunterrichtsende am Nachmittag am jeweiligen Schulort eine maximale Wartezeit (ohne Einbeziehung von notwendigen Fußwegen) von 25 Minuten definiert. Bis zu dieser Zeit gilt der Vorrang des Taktes, danach wird verfahren wie folgt:
  - Grundnetz: wenn möglich Taktverschiebung um bis zu 10 Minuten, ansonsten Schülerzusatzkurs
  - Grundnetz Verdichtungsraum: Einrichtung eines Schülerzusatzkurses

Die Schulträger und Schulen sind gehalten, über gestaffelte und ggf. angepasste Unterrichtszeiten einen Beitrag zu einer verbesserten Angebotsgestaltung, zum Abbau von Kapazitätsengpässen und zur wirtschaftlichen Gestaltung des ÖPNV zu leisten.

Im Fall zukünftiger Kooperationen von Schulträgern zu gemeinsamen Schulstandorten sollen sich diese Kooperationen am bestehenden ÖPNV-Netz orientieren.

### 3.5.2 Berufsverkehr

Im Berufsverkehr wird ein bedeutender Teilbereich gesehen, bei dem für den ÖPNV noch weitere Nachfragepotenziale erschlossen werden können (Kapitel 5.3.2). Durch die getakteten Verkehre sowie die Fahrplanabstimmung in Umsteigepunkten besteht im Landkreis Tübingen schon ein gutes Grundangebot, das aber noch ausgebaut werden sollte. Für Arbeitsplatzschwerpunkte (Mindestens 1.000 Arbeitsplätze in einem Radius von 500 Metern wie z. B. Kliniken Morgenstelle, Behördenzentrum Mühlbachäcker in Tübingen) sollen in der Feinplanung des Busverkehrs daher die folgenden zusätzlichen Leitlinien gelten:

- Arbeitsplatzschwerpunkte sollen so angebunden werden, dass die Erreichbarkeit zu den üblichen Dienstzeiten mit möglichst kurzen Wartezeiten gewährleistet ist.
- In den für Berufspendler relevanten Fahrplanlagen sollen, soweit aus Kapazitätsgründen zusätzliche Fahrten zum Grundtakt erforderlich sind, diese vorrangig für eine schnelle Beförderung geplant werden, auch zu Lasten der Feinerschließung der Fläche. Vom üblichen Fahrweg einer Linie kann abgewichen werden.
- Auf wichtigen Relationen für Berufspendler sollen bei reinen Busrelationen umsteigefreie Fahrmöglichkeiten angestrebt werden, indem beispielsweise Regionalbus- mit Stadtbuslinien verknüpft werden.
- Der Berufsverkehr auf Sonderlinien nach § 43 PBefG soll nach Möglichkeit mit dem allgemeinen ÖPNV verzahnt werden.

Insbesondere im Segment des Berufsverkehrs kann der ÖPNV durch die Einführung einer Regionalstadtbahn, die den wichtigsten Arbeitsplatzschwerpunkt in Tübingen andient, erheblich an Attraktivität gewinnen.

### 3.5.3 Freizeit- und Versorgungsverkehr

Das Segment des wachsenden Freizeit- und Versorgungsverkehrs wird zunächst durch ein zuverlässiges Angebot im Grundnetz (auch abends und am Wochenende) bedient. Da insbesondere die Wege im Freizeitverkehr von den Hauptverkehrsströmen abweichen und dann vom Grundnetz nicht abgedeckt werden können, sollen zusätzlich auf spezielle Zielgruppen konzipierte Angebote eingerichtet werden mit dem Ziel, hier die Marktanteile des ÖPNV zu steigern, zum Beispiel:

- So können (in Anlehnung an das Schwäbische-Alb-Freizeitnetz des Verkehrsverbundes naldo) während der Saison bedarfsgerechte Zu- und Abbringerlinien zu für Wanderungen interessanten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtet werden.
- In Einzelfällen können nachfrageorientierte Angebote zu touristischen Zielen/Attraktionen eingerichtet werden.
- Bei Großveranstaltungen kann die Einrichtung eines zusätzlichen Angebots unterstützt werden.
- Zu bestimmten kulturellen Einrichtungen können bedarfsgerecht Verkehre eingerichtet werden.

## 3.6 Standards Fahrzeuge

### Verkehr im Grundnetz

Für die im **Grundnetz** eingesetzten Fahrzeuge (Busse) werden folgende Mindestanforderungen definiert:

- Niederflrigkeit von der ersten bis einschließlich zur zweiten Türe des Fahrzeugs (in Ausnahmefällen – insbesondere beim Einsatz von Kleinbussen – auch nur in Teilen eines Fahrzeugs)
- Barrierefreie Zugänglichkeit auch für schwere E-Rollstühle durch Klapprampe und, soweit die angefahrenen Haltestellen nicht durchgängig mit Kasseler Sonderborden ausgestattet sind, Kneeling-Funktion.
- Mehrzweckfläche, die mindestens Platz für einen Rollstuhl bietet
- keine sichtbehindernde Scheibenbeklebung (Ausnahme: Fahrzeugheck)
- Emissionsstandard: Euro 4 oder nachgerüstete Fahrzeuge von EUR 1 bis 3 mit grüner Plakette ab 2016, Euro 5 ab 2018, Euro 6 ab 2022
- Optische **und** akustische Kundeninformationseinrichtungen
- Zielbandanzeige, die eine Symbolkennzeichnung ermöglicht

Diese Anforderungen werden allen im Wettbewerb vergebenen Verkehrsleistungen zugrunde gelegt. Ferner gelten sie für alle neu eingesetzten Fahrzeuge (Neu- oder Gebrauchtfahrzeuge), unabhängig von den konkreten Eigentumsverhältnissen. Für Verstärkerfahrzeuge (insbesondere für die in Spitzenzeiten im Schülerverkehr eingesetzten Fahrzeuge) sind Ausnahmen zulässig.

Die hier definierten Fahrzeugstandards gelten auch als Mindeststandards in den Stadtverkehren Tübingen, Rottenburg und Mössingen. Ausnahmen legt die Stadt fest.

### Linienverkehr im Ergänzungsnetz

Für die im **Ergänzungsnetz** eingesetzten Fahrzeuge ist grundsätzlich ein barrierefreier Zugang zu gewährleisten durch zumindest teilweise Niederflrigkeit; alternativ können auch Hochbodenfahrzeuge, die durch technische Vorrichtungen wie z. B. Hebelift einen barrierefreien Zugang gewährleisten, eingesetzt werden. Sie müssen mit einer Mehrzweckfläche, die mindestens Platz für einen Rollstuhl bietet, ausgestattet sein. Die Fahrzeuge müssen mit optischen und akustischen Kundeninformationseinrichtungen versehen sein.

Die Anforderungen gelten für alle neu eingesetzten Fahrzeuge, unabhängig von den konkreten Eigentumsverhältnissen. Für Verstärkerfahrzeuge (insbesondere für die in Spitzenzeiten im Schülerverkehr eingesetzten Fahrzeuge) sind Ausnahmen zulässig.

Der Berufsverkehr gemäß § 43 PBefG, spezielle Angebote im Freizeitverkehr und der Taxenverkehr ist ausdrücklich von diesen Standards ausgenommen.

## Anrufverkehr

Alle im Anrufverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind eindeutig zu kennzeichnen. Im Anrufverkehr sind barrierefrei zugängliche Fahrzeuge, mit denen auch E-Rollstuhlfahrer befördert werden können, bei Bedarf einzusetzen.

## 3.7 Tarifliche Maßnahmen

Durch die Gründung des Verkehrsverbundes naldo wurde im Landkreis Tübingen bereits ein attraktiver ÖPNV-Tarif eingeführt. Neben einem kundenfreundlichen Verkehrsangebot ist der Tarif eine wichtige Säule zur Stärkung der Marktanteile des ÖPNV. Die Nutzung von Zeitkarten für den Weg zu Schule, Ausbildung, Studium und Arbeit ermöglicht die quasi kostenlose Nutzung des ÖPNV in der Freizeit, für den Einkauf und für Erledigungen. Somit ist dieses Fahrkartensegment besonders geeignet, das Nutzerverhalten auch im Bereich des Freizeit- und Versorgungsverkehrs zugunsten des ÖPNV zu beeinflussen. Der Landkreis Tübingen unterstützt im Rahmen seiner wirtschaftlichen Möglichkeiten Tarifmaßnahmen, wobei der Vorrang der Nutzerfinanzierung gilt:

- Prüfung und ggf. Modifikationen an Details der naldo-Wabenstruktur
- Harmonisierung der Tarife im Anmeldeverkehr mit dem naldo-Tarif
- Weiterentwicklung der tariflichen Übergangsregelungen zum VVS (z. B. Metropolticket, Vereinheitlichung der Regelungen im bestehenden Überlappungsbereich naldo/VVS)
- Schaffung eines Überlappungsbereiches mit dem vgf im Raum Eutingen.
- Unterstützung tariflicher Maßnahmen, die geeignet sind, für den ÖPNV neue Nutzergruppen zu erschließen (z.B. Jobtickets).
- Unterstützung der Einführung neuer Kombiticketangebote (Anfahrt und Eintritt für kulturelle oder andere Veranstaltungen in einem Ticket).
- Es sind preislich attraktive Angebote für einkommensschwache Personen einzuführen.

## 3.8 Ziele für Haltestellen

### Allgemeine Ziele

Durch eine umfassende Feinerschließung des Verkehrsgebiets mit dem straßengebundenen Verkehr können die Reisezeiten minimiert werden, was die Attraktivität des ÖPNV deutlich verbessert. Dafür ist ein möglichst dichtes Haltestellennetz notwendig, v.a. auf den Strecken, die ohnehin befahren werden. Als Qualitätsziel wird ein Erschließungsradius für Bushaltestellen von 200 m Luftlinie definiert, als Mindeststandard ein Erschließungsradius von 500 m Luftlinie.

Um der unterschiedlichen verkehrlichen Bedeutung der Haltestellen gerecht zu werden, werden diese eingeteilt in die Kategorien:

- **A** Wichtige Haltestelle
- **B** Standardhaltestelle
- **C** Ergänzungshaltestelle
- **R** Sonstige Haltestelle (nicht im Regelverkehr bedient)
- **V** Versuchshaltestelle

Details der Kategorisierung sind in Anlage A 3.8-1, die Zuordnung der einzelnen Haltestellen ist in Anlage A 3.8-2 dargestellt.

### **Haltestellenausstattung**

Entsprechend der verkehrlichen Bedeutung werden für die Haltestellen der Kategorien C, B und A aufsteigend die folgenden Ausstattungsmerkmale empfohlen:

#### Kategorie C – Ergänzungshaltestellen

- Die gesetzlichen Vorgaben sind umzusetzen.
- Einheitliche Haltestellenschilder

#### Kategorie B – Standardhaltestellen

Wie Kategorie C und zusätzlich:

- Wetterschutz\*) in ausreichender Größe auch für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer zur Wetterseite (freie Fläche von mind. 1,50 m \* 1,50 m)
- Sitzgelegenheiten
- Angemessene Beleuchtung
- Wettergeschützte und beleuchtete Informationsvitrine
- Öffentliche W-LAN-Hot-Spots
- Fahrradabstellplätze

\*) nicht zwingend, wenn Halteplätze überwiegend zum Ausstieg genutzt werden

#### Kategorie A – Wichtige Haltestellen

Wie Kategorie B und zusätzlich (individuell festzulegen):

- Dynamische Fahrgastinformation (Echtzeit)
- Akustische Fahrgastinformationen
- Infovitrienen mit Stadtplan / Umgebungsplänen
- überdachte Fahrrad- / E-Bike-Abstellanlage mit ausreichend Stellplätzen

- Uhr
- WC und Rollstuhl-WC

### **Verknüpfungspunkte Schiene – Bus und Bus – Bus**

Umsteigeverbindungen haben im Landkreis Tübingen eine wichtige Bedeutung, vor allem als Zubringer vom Regionalbus zum Schienenpersonennahverkehr, welcher die Hauptachsen zwischen den Mittelzentren und der Kreisstadt Tübingen darstellt, aber auch zwischen Regionalbuslinien. Die Transportketten Regionalbus – Schienenverkehr und Bus – Bus müssen daher optimal ausgestaltet werden.

An verschiedenen Verknüpfungsstellen ist eine Aufwertung der baulichen Verknüpfungssituation Schiene – Bus wünschenswert (vgl. Kapitel 5.2.6). Die Ausgestaltung der Verknüpfungshaltestellen ist Aufgabe der jeweiligen kreisangehörigen Gemeinde.

Entscheidend für den erfolgreichen Betrieb von Verknüpfungspunkten sind gute Sichtbeziehungen zwischen Busabfahrtsstellen und Schienenhalt und Busabfahrtsstellen untereinander.

Zusätzlich zu den allgemeinen Ausstattungsmerkmalen wird für diese Haltestellen folgende Ausstattungsmerkmale empfohlen:

- Dynamische Fahrgastinformation (Echtzeit)
- Akustische Fahrgastinformationen
- Infovitrienen mit Stadtplan / Umgebungsplänen
- überdachte Fahrrad- / E-Bike-Abstellanlage mit ausreichend Stellplätzen
- Erschließung durch ein leicht verständliches, einheitliches und intuitiv leitendes Orientierungssystem

Umsteigehaltestellen (nur Kategorie A, B) werden zusätzlich durch „+“ gekennzeichnet, vgl. Anlage A 3.8-1.

### **3.8a Grundsätze der Barrierefreiheit**

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Konkrete Ausnahmen müssen dort benannt und begründet werden. Ebenso werden im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.

Die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV des Landkreis Tübingen - und damit in der Reichweite dieses Nahverkehrsplanes - ist hergestellt, indem im Busverkehr ausschließlich Niederflurfahrzeuge oder Low-Entry-Busse eingesetzt werden, die über eine Mehrzweckfläche (incl. Rollstuhlplatz) gegenüber der hinteren Einstiegstür verfügen, sowie mit einer Klapprampe (oder anderer gleichwertigen Einstiegshilfe für Rollstühle) ausgestattet sind. Ausnahmen bestehen in den Linienbündeln Süd (abweichende Anordnung der Mehrzweckfläche) sowie West 1 und West 2 (möglicher Einsatz von Hochbodenfahrzeugen bei Verstärkerfahrten) bis zum Ablauf der aktuellen Auftragsvergaben.

Für den Anrufverkehr mit PKW sind Fahrzeuge vorzuhalten, die die Beförderung von E-Rollstühlen erlauben.

Die Aufgabenträger außerhalb der Reichweite dieses Nahverkehrsplanes sind aufgefordert, ebenfalls für den Einsatz von barrierefrei zugänglichen Fahrzeugen zu sorgen.

Zusätzlich sollen die zuständigen Straßenbulasträger Bushaltestellen – soweit technisch machbar – schnellstmöglich gemäß den baulichen Erfordernissen der Barrierefreiheit umbauen. Die Anforderungen sind in Anlage A 3.8a-1 dokumentiert.

Der aktuelle Umsetzungsstand, die Umsetzungsplanungen, die Ausnahmen sowie mögliche späteren Zeitpunkte einer Umsetzung sind in Anlage A 3.8a-2 dokumentiert.

Zur beschleunigten Umsetzung des Ziels Barrierefreiheit führt der Landkreis das Förderprogramm für den Umbau von Bushaltestellen weiter.

### 3.9 Ziele für die angestrebten Reisezeiten

Um eine Verbesserung der Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs im Landkreis Tübingen zu erreichen (vgl. Kapitel 5.2.5), sind folgende Maßnahmen zielführend:

- Bau weiterer Schienenhaltepunkte / Verlegung bestehender Schienenhaltepunkte, insbesondere im Hinblick auf die Planungen zur Regionalstadtbahn
- Schaffung umsteigefreier Schienenverbindungen zu wichtigen innerörtlichen Zielen  
(Für Einzelheiten dieser beiden Themenblöcke wird auf die diversen Untersuchungen zur Regionalstadtbahn verwiesen.)
- Verbesserung der Übergänge Bus/Zug an den bestehenden Bahnhöfen  
Da die Nutzung der schnellen Schienenverbindungen nach Tübingen aus fast allen Richtungen des Landkreises Tübingen möglich ist, kommt gesicherten Anschlussverbindungen eine große Bedeutung zu. Für alle Gemeinden existieren Verbindungen mit nur maximal einem Umstieg bis zum Tübinger Hauptbahnhof. An den jeweiligen Umsteigepunkten ist für kurze, aber verlässliche Umsteigezeiten zu sorgen.

- **Direktfahrten**  
Um die Reisezeit im Busbereich zu verkürzen, bietet sich in Starklastzeiten die Einführung von beschleunigten Fahrten an, die aber keine Feinerschließung der Fläche übernehmen. Diese Maßnahme, im Zielkonflikt mit der Anforderung einheitlicher Linienführungen im Busverkehr, ist aber aus wirtschaftlichen Gründen dort gerechtfertigt, wo auch eine entsprechende Nachfrage besteht.

### **3.10 Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur**

Beim Ausbau der Infrastruktur für den straßengebundenen ÖPNV stehen in den nächsten Jahren einige Projekte an, die in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen (vgl. Kapitel 5.2.6). Mittelfristig ist zu untersuchen, ob – neben den in der Vergangenheit bereits erfolgten – weitere Busbeschleunigungsmaßnahmen notwendig werden. Problempunkte, die oftmals von der Entwicklung des örtlichen MIV abhängen, treten meist in der Detailplanung zutage. Gegebenenfalls ist dieser Nahverkehrsplan zu ergänzen.

### **3.11 Fahrgastinformation**

Neben der Qualität des ÖPNV-Angebots selbst ist das Marketing / die Fahrgastinformation entscheidend für den Erfolg am Fahrgastmarkt. Ziel ist die verständliche Vermittlung des ÖPNV-Angebots an die Kunden. Mit dem Verkehrsverbund naldo konnten in den vergangenen Jahren beträchtliche Fortschritte erzielt werden. Der ÖPNV in der Region Neckar-Alb wird heute von der Bevölkerung, v.a. beim Erstkontakt, als Angebot aus einer Hand wahrgenommen.

Die Zentralfunktion des naldo beim Marketing und in der Kundeninformation ist sinnvoll, um Doppelstrukturen zu vermeiden und einen einheitlichen Marktauftritt zu gewährleisten. Der Landkreis Tübingen unterstützt im naldo die Einrichtung und den Ausbau von Kundencentern und Verkaufsstellen zu Mobilitätszentralen.

Ebenso setzt sich der Landkreis Tübingen für eine flächendeckende barrierefreie Kundeninformation (zuvörderst Zwei-Sinne-Prinzip) - soweit möglich und wirtschaftlich vertretbar - in Fahrzeugen während der Fahrt, an Haltestellen und in allen Fahrplanmedien (Print und elektronisch) ein. Fahrscheinautomaten sind möglichst blendfrei aufzustellen.

## 4. Ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV und deren Finanzierung

### 4.1 Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung

Die in Kapitel 2 und Kapitel 3 formulierten verkehrlichen Ziele werden als ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG festgelegt. Sie stellen die öffentlichen Verkehrsinteressen im Sinne des § 13 Abs. 2 Nr. 3 PBefG dar.

### 4.2 Grundsätze der Finanzierung

#### Abgrenzung der Finanzierung durch den Landkreis als Aufgabenträger

Der Landkreis Tübingen finanziert die Umsetzung der vorgenannten Ziele im Rahmen seiner haushaltstechnischen Möglichkeiten sowie der gesetzlichen Bestimmungen im folgenden Rahmen:

- Aufgabenträger für den Schienenverkehr nach § 2 Abs. 5 AEG ist das Land Baden-Württemberg.
- Nach § 6 Abs 1 Satz 1 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg ist der Landkreis Aufgabenträger für den Busverkehr nach Personenbeförderungrecht. Der Landkreis stellt den regionalen Busverkehr sicher. Die innerörtliche Erschließung erfolgt grundsätzlich im Rahmen der Regionallinien.
- Im Rahmen der Befugnis des § 6 Abs 1 Satz 2 ÖPNV-Gesetz BW der Gemeinden, selbst Verkehrsleistungen zu fördern oder zu erbringen finanzieren die großen Kreisstädte Tübingen, Rottenburg und Mössingen die Stadtverkehre selbst.
- Zur Finanzierung von kreisüberschreitenden Verkehren wird die Kooperation mit dem betroffenen Nachbarlandkreis angestrebt.

#### Grundsätze der Finanzierungskonzeption für das laufende Verkehrsangebot Schiene

- Abweichend von § 2 Abs. 5 AEG (s.o.) hat der Landkreis Tübingen zusammen mit dem Landkreis Böblingen freiwillig die Aufgabe der Sicherstellung des SPNV zwischen Tübingen und Herrenberg sowie zwischen Böblingen und Dettenhausen übernommen. Die dafür notwendigen Mittel wurden seit der Reaktivierung der Ammertalbahn und der Schönbuchbahn im Kreishaushalt bereit gestellt. In geringem Umfang unterstützt das Land den Zweckverband ÖPNV im Ammertal bei den SPNV-Betriebskosten.

- Für die Fortentwicklung des SPNV ist vorrangig die Investitionsförderung des Landes und des Bundes abzurufen.
- Finanzierungsfragen im Zusammenhang mit der Regionalstadtbahn sind nicht Gegenstand dieses Nahverkehrsplans.

## Grundsätze der Finanzierungskonzeption für das laufende Verkehrsangebot Bus

Der Landkreis leistet zur Finanzierung der ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr bereits erhebliche finanzielle Beiträge. Der Zuschussbedarf des Haushaltsabschnitts 1.7920. ÖPNV entwickelte sich wie folgt:

Jahr	Zuschussbedarf	davon Bus	davon Bahn <sup>3</sup>
2007	3.397.897 €	2.147.364 €	736.301 €
2008	3.723.934 €	2.187.754 €	985.343 €
2009	4.183.125 €	2.483.641 €	1.100.274 €
2010	4.216.327 €	2.424.983 €	1.128.783 €

**Tabelle 4.2-1:** Zuschussbedarf des Haushaltsabschnitts 1.7920. ÖPNV

Die Finanzierung der laufenden Kosten der weiteren Ausbaustufen zur Umsetzung der in diesem Nahverkehrsplan festgelegten ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr soll aus folgenden Quellen erfolgen:

- Kostensenkungen, die in Folge der nach VO (EG) 1370/2007 vorgesehenen wettbewerblichen Vergaben der öffentlichen Dienstleistungsaufträge erwartet werden (siehe Kapitel 1.1.3). Eintretende Minderungen des Zuschussbedarfs sollen vorrangig in Mehrleistungen des Angebots umgesetzt werden.
- Zusätzliche Tarifeinnahmen aus den erwarteten Fahrgastzuwächsen durch ein verbessertes Verkehrsangebot
- Komplementärmittel von Gemeinden / Dritten
- Kosteneinsparungen durch ein optimiertes / koordiniertes Verkehrsangebot und durch Differenzierung der Angebotsformen (Einsatz bedarfsgesteuerter Systeme in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage).

Ausgehend vom Fahrplanstand 2011 würde die Umsetzung der Bedienungsstandards auf den vom Landkreis Tübingen unterstützen Buslinien rechnerisch

<sup>3</sup> Hierin sind auch Busleistungen, die über den Zweckverband ÖPNV im Ammertal finanziert werden, enthalten.

zu ca. 142.000 zusätzlichen Fahrplan-Buskilometern im Landkreis führen. Bei einem durchschnittlichen Kostensatz von 2 €/km bedeutete dies zusätzlichen Kosten in Höhe von 284.000 €.

Im Bereich der Anrufverkehre sind ca. 318.000 zusätzliche Fahrplankilometer zu erwarten, was bei einer Abrufquote von 50 % und durchschnittlichen Kosten von 0,90 €/km zusätzlichen Kosten von 143.100 € bedeutet.

Die Summe von 427.000 € entspricht ca. 10 % des landkreisweiten Zuschussbedarfs für ÖPNV im Verwaltungshaushalt im Jahr 2010. Unter Berücksichtigung des geplanten Umsetzungszeitraumes (5 Jahre) sowie der oben genannten – in dieser Zahl noch nicht berücksichtigten – Finanzierungsquellen erscheint die Umsetzung der Einzelmaßnahmen somit finanziell darstellbar.

### **Finanzierung von Investitionen in Fahrzeuge und betriebliche Anlagen des Busverkehrs**

Die Investitionen in Fahrzeuge und betriebliche Anlagen des Busverkehrs sind durch die Verkehrsunternehmen vorzunehmen und werden – sofern Verkehre nicht kommerziell betrieben werden können – über Verkehrsverträge (öffentliche Dienstleistungsaufträge) in der Form laufender Zuschüsse finanziert.

### **Die Finanzierung von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur**

Die Finanzierung der Infrastruktur des straßengebundenen ÖPNV (Haltestellen, Busspuren, Busbahnhöfe, Maßnahmen der ÖPNV-Bevorrechtigung) ist Aufgabe der kreisangehörigen Städte und Gemeinden.

Die Finanzierung ortsfester Anlagen des Schienenverkehrs ist Aufgabe der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Sofern zur Umsetzung von Maßnahmen kommunale Komplementärfinanzierungen erforderlich sind, ist dies beim Ausbau von Zugangsstellen im Schienenverkehr (Haltestellen) grundsätzlich Aufgabe der jeweils betroffenen kreisangehörigen Gemeinde.

## 5. Bestandsaufnahme und Verkehrsprognose

### 5.1 Raumstruktur und Rahmenbedingungen

Die Festlegungen der Regionalplanung zur Raumstruktur sind in Kapitel 1.2 dargestellt. Das bestehende ÖPNV-Netz entspricht in seiner Ausrichtung auf die Zentralen Orte den Vorgaben der Landesplanung. Die vorgegebenen Entwicklungsachsen sind durch hochwertige ÖPNV-Systeme (Schienenverkehr) abgedeckt.

#### Bevölkerung

Der Landkreis Tübingen besteht aus 15 Städten und Gemeinden und hatte am 31.12.2011 221.977 Einwohner. Das entspricht einer Steigerung um ca. 14 % seit 1990 (Landeswert Baden-Württemberg: +9,4 % seit 1990). Der Landkreis Tübingen ist mit 428 Einwohnern/km<sup>2</sup> deutlich dichter besiedelt als das Land Baden-Württemberg insgesamt (302 Einwohner/km<sup>2</sup>).

Stadt/Gemeinde	Einwohner
Ammerbuch	11.580
Bodelshausen	5.769
Dettenhausen	5.390
Dußlingen	5.565
Gomaringen	8.683
Hirrlingen	2.939
Kirchentellinsfurt	5.576
Kusterdingen	8.187
Mössingen	19.983
Nehren	4.243
Neustetten	3.458
Ofterdingen	4.581
Rottenburg am Neckar	42.609
Starzach	4.403
Tübingen	89.011
Summe	221.977

**Tabelle 5.1-1:** Bevölkerungsstand im Landkreis Tübingen; Quelle: Statistik Baden-Württemberg, Stand 31.12.2011. Hinweis: Die Zahlen des Statistischen Landesamtes weichen idR von den Daten einer Gemeinde ab.

Die Bevölkerungsverteilung im Kreisgebiet auf Ebene der Teilorte ist in Anlage A 5.1-1 dargestellt. Die Stadt Tübingen mit den Härten, sowie das Neckartal (mit Rottenburg), das Steinlachtal (mit Mössingen) und das Ammertal sind die Bevölkerungsschwerpunkte. Die Einwohnerzahlen auf Ortsteilebene sind in Anlage A 5.1-2 dargestellt.

Mit einem Durchschnittsalter von 41,2 Jahren hat der Landkreis Tübingen die jüngste Bevölkerung der Landkreise in Baden-Württemberg (Landesdurchschnitt 43,0 Jahre), vgl. Anlage A 5.1-3.

## Arbeitsplätze

Etwa 2/3 der gesamten Arbeitsplätze im Landkreis Tübingen konzentrieren sich auf Tübingen. In der Universitätsstadt befinden sich auch zahlreiche Arbeitsplätze im Dienstleistungs-/ Bildungsbereich, die teilweise nicht durch die Statistik der versicherungspflichtig Beschäftigten erfasst sind (Beamte). Weitere Arbeitsplatzschwerpunkte befinden sich in Rottenburg und Mössingen. Anlage A 5.1-4 stellt die Verteilung der Arbeitsplätze und der Einwohner auf Gemeindeebene gegenüber.

Insgesamt ist der Landkreis Tübingen im Landesvergleich weniger gewerblich-industriell geprägt.

	Produzierendes Gewerbe	Handel, Verkehr, Gastgewerbe	Sonstige Dienstleistungen
<b>Landkreis Tübingen</b>	<b>28,0 %</b>	<b>17,6 %</b>	<b>54,2 %</b>
Stadt Tübingen	18,7 %	14,0 %	67,1 %
Stadt Rottenburg	31,0 %	23,0 %	45,7 %
Stadt Mössingen	25,9 %	25,3 %	48,6 %
<b>Baden-Württemberg</b>	<b>38,6 %</b>	<b>20,6 %</b>	<b>40,5 %</b>

**Tabelle 5.1-2:** Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen (2009); Quelle: Statistik Baden-Württemberg

## Schulen und Hochschulen

Im Landkreis Tübingen besuchten im Schuljahr 2010/11 26.341 Schüler allgemeinbildende Schulen. Hinzu kommen 2.927 Schüler an beruflichen Schulen. Die wichtigsten Schulstandorte sind Tübingen mit 10.438 Schülern, Rottenburg mit 6.736 und Mössingen mit 3.788 Schülern. Die Standorte aller Schulen im Landkreis Tübingen nach Schularten sind in Anlage A 5.1-5 dargestellt.

Die Stadt Tübingen ist mit der *Eberhard Karls Universität* zudem ein bedeutender Hochschulstandort. Daneben gibt es im Landkreis Tübingen die *Hochschule für Forstwirtschaft Rottenburg* (HFR) sowie die beiden kirchlichen Musikhochschulen *Hochschule für Kirchenmusik der Evangelischen Landeskirche in Württemberg* in Tübingen sowie die *Hochschule für Kirchenmusik der Diözese Rottenburg-Stuttgart* in Rottenburg.

	SS 2010	WS 2010/11	SS 2011	WS 2011/12
Universität Tübingen	23.269	24.492	23.267	25.721
HF Rottenburg	484	580	554	700
HfK Tübingen	14	15	16	18
HfK Rottenburg	20	18	15	18

**Tabelle 5.1-3:** Studierendenzahlen der Hochschulen im Landkreis Tübingen

## Versorgungs- und Freizeitverkehr

Der Versorgungs- und Freizeitverkehr unterscheidet sich vom Berufs- und Ausbildungsverkehr durch seine wechselnden Ziele und Zeiten. Der Anteil dieses Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen ist in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich gewachsen und macht inzwischen rund zwei Drittel aller Wege in Deutschland aus (vgl. Kapitel 5.3.5).

Zu den Hauptaufkommensschwerpunkten dieser Verkehre liegen wenige Zahlen vor. Die Verteilung der Einkaufsstandorte deckt sich mit der Zentralität des Oberzentrums Tübingen-Reutlingen und der Mittel- und Unterzentren.

## Tourismus

Die Entwicklung des Tourismus im Landkreis Tübingen verlief die letzten Jahre äußerst positiv. 66 statistisch erfasste Beherbergungsbetriebe in den Städten und Gemeinden bieten derzeit Übernachtungsmöglichkeiten für knapp 2.900 Personen.

2011 zählte der Landkreis Tübingen mehr als 340.000 Übernachtungen und 170.000 Ankünfte – ein Rekordergebnis seit der statistischen Erfassung. Aus diesen Zahlen lassen sich ca. 4 Millionen Tagesgäste ableiten. In den letzten fünf Jahren ist die Zahl der Übernachtungen, trotz der zwischenzeitlichen Wirtschaftskrise, um über 17% angestiegen. Die Verteilung der Übernachtungen und Ankünfte auf die Städte und Gemeinden zeigt Anlage A 5.1-6.

Neben der historischen Altstadt Tübingens zieht allein der 156 km<sup>2</sup> große Naturpark Schönbuch, der zum größten Teil auf der Gemarkung des Landkreises Tübingen liegt, jährlich ca. 4 Millionen Besucher an. Sie erkunden den Schönbuch zu Fuß oder mit dem Rad, bei einem Spaziergang, einer Wanderung, beim Walken, Genussradeln oder Mountainbiken. Für diesen Bereich sind die Ammertalbahn, die Schönbuchbahn und die Buslinien 826/828 von großer Bedeutung, v. a. auch für Gäste aus dem Ballungsraum Stuttgart und dem VVS. Alle genannten Linien bieten im Regelverkehr für touristische Belange ein sehr gutes Angebot. Auf der Ammertalbahn verkehren im Sommerhalbjahr an Sonntagnachmittagen zusätzlich Verdichterzüge. Um hier die räumliche Erschließung weiter zu verbessern, könnten von einzelnen Bahnhöfen, die weiter entfernt vom Schönbuchrand liegen, bedarfsgerechte Zubringerlinien zu für Wanderungen interessanten Ausgangspunkten eingerichtet werden.

Weitere touristische Höhepunkte sind in Mössingen der Bergrutsch, der am zertifizierten Wanderweg HW 1 liegt, der Panoramaweg durch die Streuobstwiesen, sowie der Premiumwanderweg „Dreifürstensteig“, der als erster Wanderweg dieser Art im Landkreis Tübingen am 24.07.2012 eingeweiht wurde. Ferner soll in Mössingen eine Hauptinformationsstelle des vom Land unterstützten Vereins Schwäbisches Streuobstparadies eingerichtet werden. Hier besteht ein Schnittpunkt zum Schwäbischen-Alb-Freizeitnetz des Verkehrsverbundes naldo. Die Zollernbahn bringt Besucher durchs Steinlachtal bequem zum Startpunkt für ausgiebige und vielfältige Wanderungen entlang des Albtraufs. Die Erschließung dieses Teils der Schwäbischen Alb mit dem ÖPNV für touristische Zwecke sollte in Zusammenarbeit mit dem Zollernalbkreis fortentwickelt werden.

Im Landkreis Tübingen ist nicht nur die Schwäbische Alb zum Greifen nahe, sondern auch der Schwarzwald. So stellt die Kulturbahn eine Verbindung her, die Besucher aus dem Schwarzwald ins Neckar-Erlebnis-Tal bringt. Die Stadt Rottenburg am Neckar mit ihren herausragenden Museen bietet sich ideal als Etappenziel auf dem Neckartal-Radweg an. Der Bischofssitz in Rottenburg ist ebenfalls ein sehr lohnenswerter Knotenpunkt für Pilger auf dem Jakobs- oder Martinusweg.

Die regionalen Gastronomiebetriebe und Direktvermarkter bieten den Gästen ganz besondere Genusserlebnisse. Auch Sportbegeisterte kommen auf ihre Kosten. Wichtige und zentrale Voraussetzung ist die gute Erreichbarkeit touristischer Standorte. Nicht alle Bedürfnisse können mit dem Linienverkehr erfüllt werden, im Einzelfall kann die Einrichtung nachfrageorientierter Angebote weiterhelfen. Der Landkreis sollte hier versuchen, das Angebot flexibel weiterzuentwickeln.

## **5.2 Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes**

### **5.2.1 Liniennetz Schienenverkehr**

#### **Schienenverkehr – Überregionale Anbindung**

Die Stadt Tübingen ist durch ein an fünf Tagen in der Woche verkehrendes IC-Paar in den Tagesrandlagen an den Fernverkehr angeschlossen. Ansonsten verfügt der Landkreis Tübingen über keine eigene Fernverkehrsanbindung. Die nächsten Bahnhöfe mit Fernverkehrsanschluss sind

- Stuttgart (IC/ICE/TGV-Verbindungen in Richtung Dortmund, Hamburg, Berlin, Nürnberg, München, Zürich, Paris)
- Plochingen (IC-Verbindung Richtung München und Stuttgart - Karlsruhe)
- Horb (IC-Verbindung Richtung Stuttgart und Zürich)

## Schienenverkehr - Regionale Verbindungen

Im Nahverkehr des Landkreises Tübingen und als Verbindung mit den Nachbarkreisen bestehen die in Tabelle 5.2-1 aufgeführten SPNV-Grundangebote:

KBS	Linienverlauf	Grundtakt Mo-Fr in Minuten	Unter- nehmen
760	RE Tübingen – Reutlingen – Plochingen – Stuttgart	60	RAB
	IRE (Sigmaringen –) Tübingen – Reutlingen – Stuttgart	120	RAB
	RB (Herrenberg –) Tübingen – Wendlingen/Plochingen	60	RAB
764	RB Tübingen – Ammerbuch – Herrenberg	30	RAB
766	IRE Sigmaringen – Tübingen (– Stuttgart)	120	RAB
	RB Sigmaringen – Albstadt – Balingen – Tübingen	60	HzL
774	RB Tübingen – Horb – Pforzheim	60	RAB
	RB Tübingen – Rottenburg	60	RAB
790. 72	RB Böblingen – Holzgerlingen – Dettenhausen	30	WEG

**Tabelle 5.2-1: Regionale Schienenverbindungen**

Zusätzlich verkehren, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, weitere Verdichterlinien und Einzelzüge. Der Hauptbahnhof Tübingen ist zentraler Knotenpunkt des Schienenverkehrs. Tübingen ist aus vier Richtungen mit Schienenverkehrsmitteln zu erreichen. Auf allen SPNV-Strecken wird werktags in der Regel mindestens ein Halbstundentakt angeboten, am Wochenende ein Stundentakt. Aufgrund der betrieblichen Erfordernisse der eingleisigen Strecken sowie der Besonderheiten bei sich überlagernden Zugsystemen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten kann nur auf der Ammertalbahn ein exakter Takt gefahren werden, ansonsten gibt es Abweichungen im Minutenbereich. Hervorzuheben ist weiterhin, dass am Wochenende auf der KBS 774 aufgrund der Umsteigeerfordernisse in Horb kein Stundentakt, sondern ein 30/90-Minuten-Takt besteht.

Die Hauptsiedlungsachsen des Landkreises im Neckar-, Ammer- und Steinlachtal sind an den SPNV angeschlossen.

Sowohl die zeitliche Verfügbarkeit (Taktichte, Bedienung von Tagesrandlagen), als auch die Schnelligkeit der Schienenverbindungen entspricht weitgehend den Kundenanforderungen. Probleme entwickelten sich teilweise dadurch, dass die angebotene Platzkapazität mit der gestiegenen Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten nicht mithält.

Somit stellt der SPNV im Landkreis Tübingen das Rückgrat des ÖPNV dar.

## 5.2.2 Neue Schienenprojekte

### Geplante Regionalstadtbahn Neckar-Alb

Die Region Neckar-Alb strebt die Einführung eines Regionalstadtbahn-Systems nach dem sogenannten „Karlsruher Modell“ an. Hierzu wurde im Sommer 2001 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die im Januar 2004 abgeschlossen werden konnte.

In der Standardisierten Bewertung ergab sich ein Nutzen-Kosten-Index von 1,37, so dass die Zuschussfähigkeit des Projekts bestätigt wurde.

Die Standardisierte Bewertung und die Folgekostenrechnung für die Regionalstadtbahn Neckar-Alb erbrachten den Beleg für die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und seine grundsätzliche Förderfähigkeit. Klärungsbedarf besteht jedoch im Hinblick auf die Fördersituation: Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes läuft im Jahr 2019 aufgrund einer Vereinbarung von Bund und Ländern in der Föderalismuskommission aus, eine Nachfolgeregelung ist derzeit nicht absehbar. Im Hinblick auf diese unsichere Fördersituation wird zurzeit versucht, ein Modulnetz zu entwickeln, das es sich als Einstieg in die Realisierung eignet:

- so dimensioniert, dass es bis zum Auslaufen der Bundesförderung realisierbar ist
- bis Ende 2018 zu bauen und bis Ende 2019 abzurechnen
- Nutzen-Kosten-Index des Moduls über 1,0
- Keine Gefährdung der Förderfähigkeit des Gesamtprojekts

Das Projekt soll den 690.000 Einwohnern der Region die umsteigefreie Fahrt bis in die Innenstädte von Tübingen und Reutlingen ermöglichen. In Tübingen ist hierzu eine Straßenbahn-Neubaustrecke ausgehend vom Bahnhof über die Mühlstraße, die Universität, den Schnarrenberg und die Wanne zum Wohngebiet Waldhäuser Ost (Endhaltestelle Rotdornweg) geplant.

Mit der Regionalstadtbahn wird auch ein wesentliches Ziel des Luftreinhalteplans Tübingen erreicht.

Außerhalb der Innenstädte soll die Regionalstadtbahn vorwiegend die vorhandenen Schienenstrecken nutzen, die hierzu elektrifiziert und teilweise ausgebaut werden müssen (bisher ist lediglich die Strecke Tübingen – Reutlingen – Plochingen – Stuttgart elektrifiziert). Zwischen Reutlingen und Kleinengstingen sowie zwischen Reutlingen und Gomaringen sind neue Strecken geplant, wobei teilweise frühere Bahntrassen genutzt werden sollen. In Nehren ist eine BOStrab-Strecke durch den Ort hindurch vorgesehen.

Zur besseren Erschließung sind zahlreiche zusätzliche Haltepunkte geplant (vgl. Kapitel 5.2.4).

Der Ausbau ist in drei Teilnetzen vorgesehen. Im Endzustand sind elf Regionalstadtbahnlinien geplant, die jeweils im 30-Minuten-Grundtakt verkehren sollen, davon zwei Verstärkerlinien in den Hauptverkehrszeiten. Die folgenden Linien berühren den Landkreis Tübingen:

- S 1 Tübingen Hauptbahnhof – Mössingen – Balingen – Albstadt-Ebingen – Onstmettingen (in den NVZ 60-Minuten-Takt)
- S 11 Tübingen Rotdornweg – Mössingen
- S 2 Pfullingen Schwimmbad – Reutlingen – Gomaringen – Dußlingen – Mössingen
- S 3 Tübingen Rotdornweg – Rottenburg – Horb
- S 31 Tübingen Hbf – Rottenburg (30-Minuten-Takt, nur in den HVZ)
- S 4 Tübingen Rotdornweg – Herrenberg
- S 41 Tübingen Hbf – Entringen (30-Minuten-Takt, nur in den HVZ)
- S 5 Tübingen Rotdornweg – Reutlingen – Kleinengstingen

Im Stadtgebiet Tübingen zwischen Bahnhof und Rotdornweg verkehren damit im Endzustand 4 Linien, also 8 Züge pro Stunde und Richtung. Das geplante Liniennetz ist in Anlage A 5.2-14 dargestellt.

Auswirkungen auf den Busverkehr bestehen durch die Regionalstadtbahn vor allem in den Stadtverkehren von Tübingen und Reutlingen. Im Regionalverkehr können schienenparallele Leistungen entfallen (z.B. zwischen Rottenburg und Tübingen sowie im Bereich der Gomaringer Spange) und Zubringerlinien sollen gestärkt werden. Mit der Realisierung der Regionalstadtbahn wird der Nahverkehrsplan anzupassen sein, insbesondere in der Kategorisierung der Schienestrecken sowie in der Gestaltung des Busnetzes.

### **Verlängerung der Linie S 1 Herrenberg - Nagold**

Im Mai 2011 wurde eine Machbarkeitsstudie der TTK Karlsruhe fertig gestellt, in der die mögliche Verlängerung der S-Bahn-Linie 1 des VVS von Herrenberg über Eutingen / Hochdorf nach Nagold – als Alternative zu einer bautechnisch sehr aufwendigen Direktstrecke von Herrenberg nach Nagold – untersucht wird. Mit Ergenzingen liegt ein Bahnhof der Strecke im Landkreis Tübingen.

Da die Machbarkeitsstudie grundsätzlich zu einem positiven Ergebnis kommt, wird auf Initiative des Landkreises Calw mit finanzieller Unterstützung des Landkreises Tübingen derzeit eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt, die nicht vor Ende 2012 fertig gestellt sein wird. Falls auch diese positiv ausfällt, würden sich eine vertiefte Planung und eine Standardisierte Bewertung anschließen, ohne die Zuschüsse für das Projekt nicht möglich sind.

Die Hauptinvestitionen für einen verlängerten S-Bahn-Betrieb fallen dabei für die Elektrifizierung des Teilstücks Hochdorf – Nagold, sowie für den S-Bahn gerechten Umbau der Bahnhöfe und Haltepunkte (z.B. Erhöhung der Bahn-

steigkanten) an. Für ein Schienenprojekt sind das vergleichsweise geringe Kosten, da kein Streckenneubau notwendig wird. Gemäß dem Betriebskonzept-Entwurf würden die aus Stuttgart in Mehrfach-Traktion ankommenden S-Bahnen in Herrenberg geschwächt, d.h. in Einfach-Traktion im 30-Minuten-Takt nach Nagold weiterfahren (Gegenrichtung analog). Die direkten Busverbindungen Herrenberg – Nagold würden gekappt. Trotz des streckenmäßig langen Umweges nach Nagold, erwartet der Gutachter durch eine insgesamt erhöhte Nachfrage schlussendlich einen positiven Kosten-Nutzen-Faktor. Die größten Fahrgaststeigerungen sieht er für Gäufelden und Bondorf, für Ergenzingen bleiben die Fahrgastzahlen fast unverändert. Für den Fall einer Realisierung der S-Bahn-Verlängerung müssten die vom Landkreis Tübingen aus auf Ergenzingen, Bondorf und Eutingen zulaufenden Buslinien überarbeitet werden.

### **Elektrifizierung und Ausbau der Schönbuchbahn**

Aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens plant der ZVS den Ausbau und die Elektrifizierung der Schönbuchbahn. In einem ersten Schritt werden die Kapazitäten durch den Einsatz weiterer Fahrzeuge aufgestockt und durch ein geändertes Betriebskonzept die Fahrtzeiten stabilisiert. In einem zweiten Schritt soll mit der Elektrifizierung ein 15-Minuten-Takt zwischen Böblingen und Holzgerlingen eingeführt sowie die Fahrtzeit insgesamt weiter verkürzt werden. Im Landkreis Tübingen wird Dettenhausen von den verkürzten Fahrzeiten profitieren. Das Projekt befindet sich bereits in der konkreten Entscheidungs- und Umsetzungsphase.

## 5.2.3 Liniennetz regionaler Busverkehr

### Öffentlicher Linienverkehr nach § 42 PBefG

In Anlage A 5.2-1 sind die Schienenstrecken und die regionalen Buslinien dargestellt, Einzelheiten der Buslinien sind auch der Tabelle 5.2-2 zu entnehmen.

Nummer	Linie	Verkehrsunternehmen
10	Hechingen – Hirrlingen – Haigerloch – Horb	HZL
18	Tübingen – Hirschau – Wurmlingen – Rottenburg – Oberndorf – Poltringen	Groß
111	Gönningen – Gomaringen – Reutlingen	Lutz (Kocher)
115	Rottenburg – Dettingen – Ofterdingen – Mössingen	Hartmann
151	Mössingen – Bästenhardt	RAB
152	Talheim – Mössingen – Belsen	RAB
153	Talheim – Öschingen	RAB
155	Reutlingen – Gönningen – Mössingen	RAB, RSV
754	Tübingen – Dettenhausen – Böblingen – Sindelfingen	RBS
777	Tübingen – Ammerbuch – Nagold	VBN (ZÖA)
791	Tübingen – Ammerbuch – Herrenberg	RAB
826	Tübingen – Waldenbuch – Leinfelden	RBS
828	Tübingen – Dettenhausen – Flughafen	RBS
7400	Horb – Baisingen – Nagold	RVS
7418	Horb – Eutingen – Ergenzingen	RVS
7601	Tübingen – Kirchentellinsfurt – Reutlingen	RAB
7605	Kirchentellinsfurt – Kusterdingen – Reutlingen	RAB, Lutz (Kocher)
7611	Tübingen – Kusterdingen – Reutlingen	RAB, Kocher, RSV
7612	Tübingen – Gomaringen (Direktbus)	RAB
7613	Tübingen – Ofterdingen – Mössingen – Hechingen	RAB
7615	Gomaringen – Mössingen – Ofterdingen – Hechingen	RAB
7617	Hechingen – Bodelshausen	RAB
7622	Tübingen – Rottenburg	RAB
7623	Rottenburg – Hirrlingen – Haigerloch	RAB
7625	Tübingen – Wankheim – Gomaringen	RAB
7626	Rottenburg – Felldorf – Horb	RAB
7627	Rottenburg – Seebronn – Bondorf – Ergenzingen	RAB
7628	Tübingen – Rottenburg – Ergenzingen – Horb	RAB
7629	Rottenburg – Börstingen – Horb	RAB
7632	Rottenburg – Pfäffingen – Altingen	RAB, Groß
7633	Rottenburg – Neustetten – Ergenzingen – Nagold	RAB

**Tabelle 5.2-2:** ÖPNV-Buslinien im Landkreis Tübingen (ohne Stadtverkehr Tübingen und Rottenburg), ggf. Betriebsführer im Klammerzusatz

Die meisten Regionallinien werden von der Regionalbusgesellschaft DB Zug-Bus Regionalverkehr Alb-Bodensee RAB betrieben. Den Stadtverkehr in Tübingen betreiben die Stadtwerke Tübingen SWT. In der Kernstadt Rottenburg wird der Stadtverkehr durch die Stadtwerke Rottenburg bedient.

Im naldo (und somit im Landkreis Tübingen) besteht kein verbundbezogenes Liniennummernsystem. Es ist aber beabsichtigt, die Regionalbuslinien bei Überplanungen sukzessive auf dreistellige Nummern umzustellen, wobei die Hunderterzahl auf den jeweiligen Verbundlandkreis hinweist. Für die Linien im Landkreis Tübingen sind die 100er-Nummern vorgesehen. Bei Einführung des Stadtverkehrs Mössingen wurde dies mit den Nummern 151, 152, 153 und 155 bereits so praktiziert. Die landkreisüberschreitenden Linien in den VVS sollen dessen Liniennummern beibehalten, um Doppelnummerierungen<sup>4</sup> auszuschließen (betrifft die 700er- und 800er-Nummern).

Das Leistungsangebot des Regionalbusverkehrs orientiert sich derzeit hinsichtlich der Bedienungsdichte am Nahverkehrsplan 1998. Bei den neueren Überplanungen im Planungsgebiet Ost (Härten und Kirchentellinsfurt) wurden jedoch bereits Grundgedanken dieses neuen Nahverkehrsplans berücksichtigt. Insgesamt wird außerhalb der Stadtverkehre im Landkreis ein Streckennetz von ca. 315 km Straßen in beiden Richtungen befahren. Die Fahrleistung insgesamt beträgt (außerhalb der Stadtverkehre) ohne Leerfahrten ca. 4 Mio. Kilometer/Jahr. Ergänzend werden in den Schwachlastzeiten zudem ca. 640.000 km im Anmeldeverkehr angeboten.

Im Regionalbusverkehr auf Linien im Landkreis Tübingen wird in der Grundstruktur überwiegend ein Taktverkehrsangebot vorgehalten. Es ist abgestimmt auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des Schienenverkehrs, insbesondere an den Bahnhöfen Tübingen, Rottenburg, Mössingen, Pfäffingen, Entringen, Kirchentellinsfurt, Bodelshausen und Eyach, um günstige Transportketten in die Fläche anzubieten. Schwierigkeiten für die Verbindungsqualität dieser Umsteigeverbindungen gab es in den vergangenen Jahren durch technische Probleme im Schienenverkehr (Notfahrpläne im Zusammenhang mit den Neitech-Fahrzeugen) und durch Unwägbarkeiten des Straßenverkehrs. Für gesicherte Anschlüsse sind daher die Umsteigezeiten deutlich länger angesetzt als eigentlich notwendig.

Die Fahrtenhäufigkeit variiert an Schultagen zwischen 2 und 65 Fahrtenpaaren pro Streckenabschnitt (Anlage A 5.2-2). Im Grundsatz werden an Werktagen stündliche Verkehre angeboten, die zur Hauptverkehrszeit teilweise auf 30-Minuten-Takte verdichtet sind.

Während der Schülerverkehrszeiten, insbesondere zur 1. Schulstunde und nach der 6. Schulstunde, werden im Regionalbusverkehr die Beförderungskapazitäten allerdings vorrangig für den Schülerverkehr benötigt, so dass es vor

---

<sup>4</sup> Bei einer Doppelnummerierung wird eine Linie mit verschiedenen Nummern bezeichnet. So wurde beispielsweise die (VVS-)Linie 791 zum naldo-Verbundstart bei der RAB als Linien 7630 geführt.

allein in diesen Zeiten zu Taktabweichungen kommt. Auf den meisten Regionalbuslinien endet das Fahrtenangebot zwischen 19 und 20 Uhr. Nur auf wenigen Buslinien verkehren auch nach 20 Uhr noch reguläre Linienbusse.

An Ferientagen werden ca. 77 % der Fahrleistungen von Schultagen erbracht (Anlage A 5.2-3). In Teilen des Kreisgebiets, in denen der Schülerverkehr an Schultagen eine dominierende Rolle einnimmt, fällt das Fahrtenangebot an schulfreien Werktagen stark ab und weist Angebotslücken auf.

An Samstagen werden derzeit ca. 30% der werktäglichen Fahrleistungen des ÖPNV gefahren (Anlage A 5.2-4). Einzelne Linien werden nicht bedient, auf vielen Linien wird kein Stundentakt angeboten. Nach 16 Uhr verkehren nur noch auf wenigen Linien Busse.

An Sonn- und Feiertagen werden rund 9% der werktäglichen Fahrleistungen im ÖPNV gefahren (Anlage A 5.2-5). Auf über der Hälfte aller Strecken werden keine Busse eingesetzt, so dass an Sonn- und Feiertagen Linienbusverkehre im Landkreis die Ausnahme darstellen. Ein regelmäßiges, zufrieden stellendes Busangebot besteht auf den Linien 18 und 826/828.

Der Linienbusverkehr wird abends und am Wochenende durch Anmeldeverkehre ergänzt.

### Sonderlinienverkehr nach § 43 PBefG

Vom Landratsamt Tübingen sind derzeit folgende Sonderlinienverkehre nach § 43 PBefG genehmigt.

Linienverlauf	Verkehrsunternehmen	Typ
Dettingen / Weiler / Rottenburg / Wurmlingen / Entringen / Kayh / Mönchberg / Reutlingen / Betzingen / Kirchentellinsfurt / Kusterdingen / Unterjesingen / Pfäffingen / Poltringen / Oberndorf / Reusten / Altingen / Otterdingen / Mössingen / Nehren / Dußlingen / Derendingen / Wendelsheim / Seebronn / Hailfingen / Tailfingen / Gültstein / Weilheim / Hirschau / Bietenhausen / Höfendorf / Rangendingen / Hirrlingen – Sindelfingen *)	Hartmann Reisen	Werksverkehr Fa. Daimler AG
Frommenhausen / Schwalldorf / Bad Niedernau / Obernau / Remmingsheim / Nellingsheim / Wolfenhausen / Bodelshausen / Hemmendorf / Rottenburg / Weilheim / Kilchberg / Bühl / Kiebingen / Bierlingen – Sindelfingen *)	Sailer GmbH & Co. KG	Werksverkehr Fa. Daimler AG
Bierlingen / Rangendingen / Höfendorf / Bietenhausen / Hirrlingen / Wachendorf / Felldorf / Börstingen / Sulzau – Sindelfingen *)	Noll Omnibusverkehr	Werksverkehr Fa. Daimler AG
Rottenburg – Tübingen – Derendingen – Gomaringen – Genkingen – Münsingen	Paul Schnaith u. Cie. GmbH	Werksverkehr Fa. Walter AG

\*) mehrere Touren

**Tabelle 5.2-3: Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG**

## Stadtbusangebote

Im Landkreis Tübingen bestehen Stadtbusverkehre in den Städten Tübingen und Rottenburg. Die Finanzierung wird von den Städten im Rahmen des kommunalen Querverbundes der Stadtwerke übernommen.

Diese Stadtverkehrsangebote liegen in der Aufgabenträgerschaft der Städte. Festlegungen hierzu werden im vorliegenden Nahverkehrsplan nicht getroffen.

In Mössingen gibt es keinen eigenständigen Stadtbusverkehr. Mit der Stadt Mössingen wurde vereinbart, dass regionale Busleistungen innerstädtische Erschließungsaufgaben mit übernehmen, was von der Stadt Mössingen entsprechend finanziell bezuschusst wird.

## Taxenverkehr

Im Landkreis Tübingen bestehen derzeit 41 Taxiunternehmen mit 77 Fahrzeugen (Stand August 2011). Ein Teil der Unternehmen betreibt zugleich auch ein Mietwagengewerbe nach § 49 PBefG. Für das Pflichtfahrgebiet, den Landkreis Tübingen, ist der Taxitarif in der Rechtsverordnung des Landratsamtes Tübingen über die Beförderungsentgelte für den Gelegenheitsverkehr mit Taxen festgelegt. Sondervereinbarungen gemäß § 51 PBefG sind möglich, sie müssen vom Landkreis genehmigt werden.

### 5.2.4 Qualität der räumlichen Erschließung im Schienen- und Regionalbusverkehr

#### Räumliche Erschließung durch den Schienenverkehr

Der Schienenverkehr erschließt die zentralen Achsen des Kreises und stellt das Rückgrat der ÖPNV-Bedienung dar. Mit Ausnahme von Gomaringen sind alle Orte mit mehr als 5.000 Einwohnern durch die Schiene erschlossen. Eine gute Erschließung der Siedlungsbereiche, die an Schienenstrecken liegen, ist daher besonders wichtig. Im Rahmen der Untersuchungen zur Regionalstadtbahn Neckar-Alb wurden auch Erschließungsdefizite im Schienenverkehr analysiert.

Zur verbesserten räumlichen Erschließung wurden folgende zusätzlichen neuen Haltepunkte bzw. die Verlegung von Haltepunkten im Landkreis Tübingen vorgeschlagen:

Strecke Tübingen – Reutlingen:

- Tübingen Unterer Wert
- Tübingen Neckaraue (heutiger Haltepunkt Lustnau entfällt)

Strecke Tübingen – Hechingen (Zollern-Alb-Bahn ZAB 1):

- Tübingen Mühlbachäcker
- Tübingen Steinlachwasen
- Dußlingen Ost
- Dußlingen Schulzentrum
- Nehren Nord
- Nehren Mitte

Strecke Tübingen – Rottenburg – Horb:

- Tübingen Mühlbachäcker
- Weilheim
- Kilchberg Ort (heutiger Haltepunkt Kilchberg entfällt)
- Bühl
- Bieringen Ort (verlegt)
- Sulzau
- Börstingen

Strecke Reutlingen – Gomaringen – Nehren (Gomaringer Spange):

- Gomaringen Ost
- Gomaringen Mitte
- Gomaringen Tübinger Straße

Strecke Tübingen Hbf – Waldhäuser Ost

- Neckarbrücke
- Lustnauer Tor
- Neue Aula
- Innenstadtkliniken
- Breiter Weg
- Schnarrenbergkliniken
- Unfallklinik
- Botanischer Garten
- Beethovenweg
- Kunsthalle
- Waldhäuser Ost
- Forchenweg
- Rotdornweg

Die Endhaltestelle der Schönbuchbahn in Dettenhausen am westlichen Ortsrand bietet, verstärkt durch die Topographie von Dettenhausen, nicht für den gesamten Ort eine angemessene Erschließung (Anlage A 5.2-6).

Der Rottenburger Stadtteil Ergenzingen verfügt über den einzigen Bahnhaltepunkt der Gäubahn (KBS 740 Stuttgart – Horb – Rottweil – Singen) im Landkreis Tübingen. Durch die Lage des Haltepunkts am südlichen Ortsrand wird Ergenzingen nicht optimal erschlossen (Anlage A 5.2-7).

### Räumliche Erschließung durch den Regionalbusverkehr

Nach dem Anforderungsprofil sind alle geschlossenen Siedlungen über 200 Einwohnern im Landkreis Tübingen durch ÖPNV-Achsen zu bedienen. Um zu analysieren, wie gut die Erschließung innerhalb der Ortschaften ist, wurde untersucht, inwieweit Siedlungsbereiche nicht innerhalb eines 500-Meter-Radius von Bushaltestellen erschlossen werden. Tübingen und Rottenburg Kernstadt wurden nicht untersucht.

In den folgenden Orten wurden Erschließungsdefizite festgestellt:

Gemeinde	Teilort	Erschließungslücke
Rottenburg	Dettingen	Siedlungsbereiche am östlichen (Bereich "Am Bauschbergle") und südöstlichen Ortsrand (Bereich Friedhof, Festplatz)
Neustetten	Remmingsheim	Randbereiche (nur eine Haltestelle im Ort)
Dußlingen	Dußlingen	Industriegebiet Steinig
Bodelshausen	Bodelshausen	Oberhausen
Bodelshausen	Bodelshausen	nördlicher und nordöstlicher Ortsrand
Starzach	Bierlingen	nördlicher Ortsrand

**Tabelle 5.2-4: Erschließungsdefizite**

Im Landkreis Tübingen sind nahezu alle Siedlungsbereiche innerhalb einer Luftlinienentfernung von 500 Metern durch Haltestellen erschlossen. Einige Erschließungsmängel konnten in den letzten Jahren durch die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen beseitigt werden, zum Beispiel in Mössingen. Daneben gibt es auch Gebiete, die zwar durch Haltestellen erschlossen werden, bei denen die Bedienung aber nur durch einen Teil der Linienfahrten erfolgt. In diesen Fällen ist bei der Planung auf eine hinreichende Bedienung zu achten, wobei hier ein Zielkonflikt mit dem Angebot einer attraktiven Fahrzeit für durchfahrende Fahrgäste besteht. In Kapitel 5.2.5 wird die Problematik unattraktiver Fahrzeiten behandelt.

In den Städten Tübingen, Rottenburg und Mössingen besteht eine gute Erschließung durch Stadtverkehrslinien. Die regionale Erreichbarkeit ist dann aber nur durch Umstiege und damit verbundenen Wartezeiten gewährleistet. Auch hier ist bei der Planung zu prüfen, ob die Erschließung durch den Regio-

nalverkehr verbessert werden kann. In Tübingen kommt hierfür eine Ausweitung von Liniendurchbindungen in Frage (wie bei den Linien 18 und 19 umgesetzt). In Rottenburg wird das Gewerbegebiet Siebenlinden durch den Regionalverkehr nicht bedient, dieser benutzt die parallele Tübinger Straße. Hier wäre zu prüfen, ob das Gewerbegebiet bedarfsgerecht auch durch den Regionalverkehr bedient werden kann.

Die wichtigen Schulzentrenstandorte (Tübingen Uhlandstraße und Feuerhägle, Rottenburg Theoderich und Innenstadt) sind auch an den Regionalbusverkehr bzw. den Zugverkehr gut angebunden.

### 5.2.5 Verbindungsqualität, Reisezeit

Ein wichtiges Kriterium für die Attraktivität des ÖPNV und damit für die Verkehrsmittelwahl ist die Reisezeit im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr.

In einer vereinfachten Analyse (Anlage A 5.2-8 bis A 5.2-10) wurden die reine Fahrzeit des ÖPNV (Fahrzeit einer für den morgendlichen Berufsverkehr relevanten Verbindung) und die reine Fahrzeit des MIV (Fahrzeit nach Routenplaner) verglichen. Dieser Vergleich berücksichtigt nicht Faktoren wie die Zu- und Abgangswege zu Haltestellen, die Parkplatzverfügbarkeit und den Parkplatzstandort am Ziel oder den negativen Einfluss des erhöhten Verkehrsaufkommens zu den Hauptverkehrszeiten auf die PKW-Fahrzeit. Somit sagt er nichts über die absolute Attraktivität der einzelnen ÖPNV-Verbindung aus. In dieser Analyse wurde auch nicht die unterschiedliche verkehrliche Bedeutung der einzelnen Relationen berücksichtigt.

Das Verhältnis der reinen MIV-Fahrzeit zur ÖPNV-Fahrzeit wird im Fahrzeitverhältnis (FzV) ausgedrückt. Bis zu einem FzV-Wert von 1,0 ist die reine Fahrzeit mit dem ÖPNV kürzer als mit dem MIV. Dies kommt in der Regel nur bei Schienenverbindungen vor. Als Faustregel ist allgemein anerkannt, dass der ÖPNV für wahlfreie Verkehrsteilnehmer bis zu einem Fahrzeitenverhältnis-Wert von 1,5 eine Alternative zum PKW darstellen kann. Bei höheren Werten werden wahlfreie Verkehrsteilnehmer den ÖPNV nicht nutzen.

Mit dieser vereinfachten Methode sollte im Sinne einer Schwachstellenanalyse herausgearbeitet werden, welche ÖPNV-Verbindungen relativ betrachtet hinsichtlich der Fahrdauer besonders unvorteilhaft sind, und bei denen Maßnahmen zur Beschleunigung ergriffen werden sollten.

Für die Analyse wurden die Verbindungen aus allen Ortsteilen des Landkreises in die zentralen Orte Tübingen, Rottenburg und Mössingen – jeweils zum Bahnhof sowie einem weiteren wichtigen innerstädtischen Ziel – betrachtet.

Als wesentliche Ergebnisse sind festzuhalten:

## Ziel Tübingen

- Bei den meisten Fahrtrelationen nach Tübingen ist die Schiene beteiligt. Aus diesem Grund schneidet der Hauptbahnhof Tübingen im Gesamtvergleich aller untersuchten Ziele bzgl. der Erreichbarkeit mit kurzen ÖPNV-Fahrzeiten am besten ab.
- Sobald umgestiegen werden muss, verändert sich die Fahrzeit des ÖPNV deutlich negativ: Dies gilt sowohl in der Fläche wenn ein Buszubringer benötigt wird für die Orte, die nicht an der Schiene liegen, als auch im Zentrum Tübingen, wenn zum wichtigen innerörtlichen Ziel (hier: Bereich Schnarrenberg) umgestiegen werden muss.
- Die guten Fahrzeitverhältnis-Werte, die der ÖPNV von den Ammertal-Orten zum Hbf Tübingen erreicht, können zum Bereich Schnarrenberg nicht annähernd erreicht werden. Grund ist zum einen die Erreichbarkeit der Morgenstelle mit dem MIV vom Ammertal über den Hagellocher Weg (so dass die MIV-Zeit zu beiden Zielen identisch ist), als auch die relativ langen Übergänge auf den Stadtverkehr beim Tübinger Westbahnhof.
- Die große Diskrepanz bei den Orten Wendelsheim und Oberndorf liegt darin begründet, dass zur Morgenstelle keine beschleunigten Direktkurse auf der Linie 18 (ohne Fahrt über Rottenburg) angeboten werden.
- Der extrem schlechte Fahrzeitverhältnis-Wert für Jettenburg erklärt sich durch die Kumulation der ungünstigen Rahmenbedingungen Busverbindung (statt Zug), kurze Strecke, feinerschließende Linienführung sowie guter Straßenausbau. Jettenburg ist ein Musterbeispiel dafür, wie sich durch eine gute räumliche Erschließung der Fläche – die Fahrstrecke verläuft immer über Kusterdingen – die Reisegeschwindigkeit verlangsamt, während andererseits das Straßennetz sehr gut ausgebaut ist, was dem MIV sehr kurze Fahrzeiten ermöglicht.

## Ziel Rottenburg

- Der Unterschied der Erreichbarkeit des Bahnhofes und des innerstädtischen Zieles Eugen-Bolz-Platz ist kleiner als in Tübingen. Dies liegt darin begründet, dass der Eugen-Bolz-Platz im Gegensatz zur Morgenstelle in Tübingen von vielen Buslinien direkt angefahren wird.
- Für das direkte Umland ist Rottenburg umsteigefrei erreichbar.
- Durch die direkten Fahrmöglichkeiten von Rottenburg nach Mössingen in der Frühspitze mit der Linie 115 erreichen einige Orte aus dem Steinlachtal annehmbare Werte. Diese verändern sich jedoch grundlegend, sobald umgestiegen werden muss.
- Sobald in Rottenburg umgestiegen werden muss, unterscheiden sich die Fahrzeitvergleichswerte beider Ziele in der Regel deutlich voneinander.

## Ziel Mössingen

- Akzeptable Werte zum Mössinger Bahnhof erreichen viele Orte aus dem Neckar- und Ammertal. Ursache ist die umsteigefreie Frühverbindung mit dem Schülerzug ab Entringen von der Ammertalbahn auf die Zollernbahn, bzw. die direkten Fahrmöglichkeiten von Rottenburg nach Mössingen in der Frühspitze mit der Linie 115.
- Sehr schlechte Werte erreichen die Verbindungen von den Orten auf den Härten. Hier bestehen gute Straßenverbindungen für den MIV. Mit dem ÖPNV ist jedoch entweder der Umweg über Tübingen notwendig, oder die Busverbindung über Gomaringen, die aufgrund der langen Wegstrecke und der zusätzlichen Feinerschließung lange Fahrzeiten benötigt.
- Das innerstädtische Ziel Altes Rathaus erreicht nur in wenigen Fällen einen Fahrzeitverhältnis-Wert besser als 1,5, nämlich v.a. bei Busverbindungen von den Nachbarorten.
- Wie auch in Rottenburg ist das innerstädtische Ziel auf bestimmten Relationen besser erreichbar als der Bahnhof, da es auf den Buslinien von Norden und Osten kommend direkt angebunden ist.

## Schlussfolgerungen

- Die besten Werte werden von den (aufkommensstarken) Schienenrelationen erreicht. Werte unter 1,0 (d.h. ÖPNV-Fahrzeit ist kürzer als MIV-Fahrzeit) sind ausschließlich bei umsteigefreien Schienenverbindungen zu finden.
- Sobald Umstiege notwendig werden, verändert sich die Fahrzeit des ÖPNV im Verhältnis zum MIV deutlich negativ. Allerdings bewegen sich die Werte, wenn eine längere Teilstrecke mit der Schiene zurückgelegt wird, oft noch in einem akzeptablen Rahmen.
- Sehr schlecht schneiden zumeist lange, reine Busrelationen ab. Grund ist die Feinerschließung der Fläche, die von derartigen Fahrten oftmals übernommen wird.

## 5.2.6 Bauliche Infrastruktur des ÖPNV

### SPNV-Streckeninfrastruktur

Die Schienenstrecken im Landkreis Tübingen haben hinsichtlich Kapazitäten und Streckengeschwindigkeit einen hohen Standard. Die Neckar-Alb-Bahn (KBS 760) und die Gäubahn (KBS 740) sind zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Alle übrigen Strecken sind eingleisige, nicht elektrifizierte Strecken. Sie werden heute mit Dieseltriebwagen betrieben. Durch fahrplantechnische und betriebliche Durchbindungen werden mit dem IRE und der RB auch zwei der drei Zugangebote auf der Neckar-Alb-Bahn mit Dieseltriebwagen bedient. Lediglich der RE Tübingen – Stuttgart sowie die in Tübingen endenden IRE-Züge verkehren als Elektrotraktion.

Auf den eingleisigen Strecken Zollernbahn und Ammertalbahn bestehen jedoch Engpässe, die insbesondere im Fall betrieblicher Unregelmäßigkeiten zu erheblichen Einschränkungen und verminderter Qualität der Betriebsführung führen.

Die Elektrifizierung der Bahnstrecken im Landkreis hat hohe Priorität, zumal nach Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Stuttgart 21 keine Dieseltriebwagen mehr bis Stuttgart Hbf durchfahren können. Im Nahverkehr können durch die bessere Beschleunigung elektrischer Triebwagen gegenüber Dieseltriebwagen die Fahrzeiten etwas verkürzt werden. Dadurch kann die Leistungsfähigkeit der Strecken (z. B. der Ammertalbahn) gesichert werden.

Neben der Elektrifizierung wird auch ein weiterer Ausbau der Infrastruktur insbesondere auf der Zollernbahn und Ammertalbahn angestrebt, um auf bestehende und sich abzeichnende Kapazitätsengpässe zu reagieren. Den größten Nutzen können Elektrifizierung und Infrastrukturausbau aber im Zusammenhang mit der geplanten RegioStadtBahn Neckar-Alb entfalten, da dann auch umsteigefreie Verbindungen in die Innenstädte geschaffen werden können. (vgl. Kapitel 5.2.2).

## **SPNV-Haltestellen**

Im Landkreis Tübingen befinden sich 22 Bahnhöfe und SPNV-Haltestellen. Teilweise wurden diese in den letzten Jahren modernisiert (zuletzt grundlegend Kirchentellinsfurt). Der größte und aufkommensstarke Bahnhof Tübingen Hbf ist seit September 2011 mit Fahrstühlen und Rampen für einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen ausgerüstet. Er ist im Bahnstationsmodernisierungsprogramm Baden-Württemberg des Landes und der DB, das bis 2018 läuft, enthalten, in dessen Rahmen Bahnsteighöhen vorgesehen sind.

Bei einer Bahnsteighöhe von 55 cm ist ein ebenerdiger Einstieg in die Regio-Shuttle-Dieseltriebwagen und in die Steuerwagen der Doppelstockzüge möglich. Zum Einstieg in die übrigen im Landkreis Tübingen eingesetzten Züge (Doppelstock-Mittelwagen, n-Wagen, IRE-Triebwagen (Baureihe 611), Intercity) sind jedoch Stufen zu überwinden. Im Hauptbahnhof Tübingen stehen für einen barrierefreien Zugang Hublifter (mit Bedienung durch eingewiesenes Fachpersonal) bereit. Aufgrund der damit verbundenen Praxisprobleme (Organisationsaufwand für Kunden, Personalvorhaltung zur gesamten Betriebszeit) können diese nur als Übergangslösung gesehen werden.

Eine Besonderheit weist die Schönbuchbahn auf: Alle Bahnhöfe der Schönbuchbahn (auch Dettenhausen) haben Bahnsteighöhen (Standard gemäß EBO) von 76 cm. Durch den Einsatz von speziellen Regioshuttle-Fahrzeugen mit Einstiegsbereichen von 76 cm über Schienenoberkante ist ein höhengleicher Zugang gewährleistet.

Bahnhof/Haltestelle	Bahnsteighöhe 55 cm	Bahnsteig barrierefrei erreichbar
Hbf Tübingen	Nur Gleis 13	Ja
Dettenhausen	76 cm	Ja
Tübingen Lustnau		Ja
Kirchentellinsfurt	Ja	Ja
Tübingen Derendingen	Ja	Ja
Dußlingen	Ja	Ja
Nehren		Ja
Mössingen	Ja	Ja
Bad Sebastiansweiler / Belsen		Ja
Bodelshausen		Ja
Kiebingen		Bedingt, Rampe ist sehr steil und geschottert
Rottenburg	Nur Gleis 1	Ja
Bad Niedernau		
Bieringen		Nur Gleis 1
Eyach		Ja
Ergenzingen		Nur Gleis 1
Tübingen West	Ja	Ja
Unterjesingen Sandäcker	Ja	Ja
Unterjesingen Mitte	Ja	Ja
Pfäffingen	Ja	Ja
Entringen	Ja	Ja
Altingen	Ja	Ja

**Tabelle 5.2-5:** Ausbauzustand SPNV-Haltestellen

## Zentrale Haltestellen und Umsteigeanlagen Regionalbus

In Tübingen Hauptbahnhof, Rottenburg Bahnhof und Mössingen Bahnhof bestehen wichtige Umsteigepunkte zwischen Schienen- und Busverkehr (Verknüpfung mit jeweils mehreren Buslinien). Für den Omnibusbahnhof Tübingen werden im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Europaplatzes schon seit längerem Umplanungen diskutiert, um eine bessere Verkehrsführung, eine verbesserte Bus-Zug-Anbindung (parallele Lage zu den Gleisen des Bahnhofs und damit kürzere Fußwege) sowie eine erhöhte Kapazität zu erreichen. Hier sind allerdings unterschiedlichste Interessen sowie städtebauliche Belange zu berücksichtigen.

Auch der Busbahnhof Rottenburg stößt an seine Kapazitätsgrenzen. Die Navigation mit den Bussen gestaltet sich schwierig, da der Busbahnhof insgesamt sehr eng ist. Ferner sind die Abstellmöglichkeiten für Busse unzureichend.

Der Busbahnhof Mössingen ist in zwei Bereiche unterteilt, die vom Stadtverkehr aus zwei unterschiedlichen Richtungen angefahren werden. Vom Bereich Nord zum Gleis 2 sind die Fußwege sehr lang. Durch die zwei unterschiedlichen Abfahrtsbereiche gestaltet sich die räumliche Situation für Kunden unübersichtlich. Eine Durchfahrmöglichkeit für Busse würde Abhilfe schaffen und den Betrieb wesentlich vereinfachen. Der hierzu notwendige Umbau und die Umgestaltung

des Bahnhofsvorplatzes sind zu überprüfen. Dabei sind städtebauliche Belange und Belange der Verkehrssicherheit zu berücksichtigen.

Keiner der drei genannten Umsteigepunkte ist mit erhöhten Bussteigen (Kasseler Borde) ausgestattet.

Weitere Umsteigehaltstellen bestehen in Dettenhausen Bahnhof, Kirchentellinsfurt Bahnhof, Gomaringen ZOB, Bodelshausen Bahnhof, Hirrlingen Marktstraße, Rottenburg Eugen-Bolz-Platz, Eyach Bahnhof, Tübingen West, Pfäffingen Bahnhof, Entringen Bahnhof und Altingen Bahnhof.

### **Ausstattung der übrigen Haltestellen**

Für die Ausstattung der übrigen Haltestellen bestehen keine einheitlichen Standards. Die Ausstattung der Haltestellen mit Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, adäquater Beleuchtung u. ä. sowie Bordsteinanpassungen als Voraussetzung eines barrierefreien Zugangs zum Fahrzeug ist Aufgabe der kreisangehörigen Gemeinden.

Vor allem in der Stadt Tübingen wurden bei Umbaumaßnahmen in den vergangenen Jahren viele Haltestellen mit Kasseler Borden ausgestattet.

Die Ausstattung der Haltestellen mit Informationseinrichtungen für Kunden (Informationsvitrinen, Fahrplankästen, elektronischer Echtzeitanzeige) ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen (vgl. Kapitel 5.2.9 Fahrgastinformation).

## **5.2.7 Eingesetzte Fahrzeuge**

### **Schiienenverkehr**

Im Schienenpersonennahverkehr wurde der eingesetzte Fahrzeugpark in den vergangenen 10 Jahren nahezu vollständig erneuert.

Im Regionalbahnverkehr verkehren im Landkreis Tübingen fast ausschließlich Regioshuttle-Diesellokomotiven (Baureihe 650). Im RE-Verkehr zwischen Tübingen und Stuttgart werden standardmäßig lokbespannte Züge mit Doppelstockwagen (DoSto) eingesetzt, in wenigen Ausnahmefällen (v.a. Verstärkerzüge) herkömmliche einstöckige Wagen (n-Wagen). Die Doppelstockwagen besitzen in der Regel Hochflureinstiege. Der Steuerwagen, in dem sich auch das Mehrzweckabteil befindet, hat Niederflureinstiege, so dass dort, bei entsprechender Höhe der Bahnsteigkante, barrierefreier Einstieg gewährleistet ist.

Als durchgehende Interregio-Express-Züge (IRE) werden Diesellokomotiven mit Neigetechnik Baureihe 611 (Hochflur) eingesetzt. IRE-Züge, die nur zwischen Tübingen und Stuttgart verkehren, werden auch lokbespannt mit n-Wagen gefahren.

Im Zuge der anstehenden Ausschreibungen im Schienenverkehr wird das Land in den kommenden Jahren darauf hinwirken, dass nur noch Fahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 60 cm zum Einsatz kommen, um landesweit im Nahverkehr barrierefreie Zugangsmöglichkeiten herzustellen.

## **Stadtbusverkehr**

Im Stadtbusverkehr in Tübingen kommen ausschließlich Niederflurfahrzeuge zum Einsatz, häufig auch als 3- oder 4-achsige Gelenkbusse. Im Stadtverkehr Rottenburg werden ebenfalls nur Niederflurfahrzeuge eingesetzt. In Mössingen werden noch hochflurige Fahrzeuge (Kombibusse) eingesetzt.

## **Regionalbusverkehr**

Im Regionalbusverkehr kommen zu ca. 50 % Niederflurbusse zum Einsatz (jeweils Solo- und Gelenkbusse), ansonsten Hochflur-Überlandlinienbusse oder Kombibusse (Linien/Reiseverkehr). Trotz des wachsenden Anteils an Niederflurbussen ist deren Einsatz aus Fahrgastsicht nicht verlässlich. Eine Kennzeichnung im Fahrplan erfolgt bisher nicht. Wegen des flexiblen Einsatzes der Fahrzeuge (die Fahrzeuge sind teilweise in täglich wechselnde Umläufen eingebunden) ist dies nur durch einen erhöhten Dispositionsaufwand möglich.

## **5.2.8 Tarifverbund und Fahrpreise**

### **Verbundtarif des Verkehrsverbunds naldo**

Im NVP 1998 wurde als Ziel formuliert:

„Gemeinsam mit den Nachbarlandkreisen Reutlingen, Sigmaringen und dem Zollernalbkreis wird ein Gemeinschaftstarif eingeführt.“

Dieser gemeinsame Tarif ist in den Landkreisen Tübingen, Reutlingen, Sigmaringen und dem Zollernalbkreis mit der Gründung des Verkehrsverbundes naldo seit 01.01.2002 verwirklicht. Im SPNV und im straßengebundenen ÖPNV wird im gesamten Landkreis Tübingen der naldo-Tarif angewendet.

Dabei ist der Landkreis Tübingen in fünf Tarifzonen (Waben) eingeteilt. Sechs Gemeinden/Gemeindeteile (Altingen, Bodelshausen, Ergenzingen, Hirrlingen, das Industriegebiet Mark West (Gemarkung Jettenburg) und Pfäffingen) liegen auf Wabengrenzen, so dass in beide angrenzenden Waben eine angemessene Tarifierung vorgenommen werden kann. Um auf kurzen Strecken einen günstigen Einstiegspreis anbieten zu können bestehen unterhalb der naldo-Preisstufe 1 noch in einigen Städten und Gemeinden des Landkreises (Bodelshausen, Ergenzingen, Gomaringen incl. Stockach, Mössingen incl. aller Ortsteile, Rottenburg Kernstadt und Tübingen incl. aller Ortsteile) Stadttarife.

Analog der Fahrzeitanalyse wurde auch ein Preisvergleich ÖPNV/MIV vorgenommen (Anlagen A 5.2-11 bis A 5.2-13). Verglichen wurden die Betriebskosten eines Mittelklasse-PKW bei 20 Arbeitstagen (14,33 ct/km) mit den Kosten

einer naldo-Monatskarte zum Tarifstand 01.01.2012. Es zeigt sich ein sehr klares Bild. Mit Ausnahme von kurzen Relationen schneidet der ÖPNV durchweg besser ab. Trotz der jährlichen Tarifanpassungen im naldo und trotz der Schwächen des naldo-Tarifs auf kurzen Relationen ist im Bereich des Berufsverkehrs der Preis ein sehr starkes Argument, um Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen.

Zudem ist ein einheitlicher und leicht vermittelbarer Tarif unabdingbare Grundvoraussetzung für ein attraktives ÖPNV-Angebot und seine Vermarktung. Auch diese Bedingung erfüllt der naldo-Tarif. Die derzeit bestehende Tarifzoneneinteilung im Landkreis Tübingen hat sich auch grundsätzlich bewährt. Von kommunaler Seite wurde für einzelne Teilorte eine Verlegung auf die Wabengrenze gefordert. Diese Änderungswünsche sollen auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft und bewertet werden. Wo es aus Gründen der Tarifgerechtigkeit und Praktikabilität sinnvoll und finanzierbar erscheint, wird eine entsprechende Änderung der naldo-Wabenstruktur angestrebt.

Auch für attraktive tarifliche Angebote bei Großveranstaltungen oder für Angebote mit Veranstaltungsstätten (Kombitickets) bietet der naldo-Tarif eine gute Grundlage. Der Landkreis wird diese Möglichkeiten, wo es notwendig ist und sich die Chance zur Gewinnung neuer ÖPNV-Kunden bietet, unterstützen.

### **Tarifkooperationen mit Nachbarverbänden**

Zusätzlich zum gemeinsamen Tarif mit den naldo-Landkreisen konnte seither der naldo-Tarif auch für Fahrten in die angrenzenden Nicht-naldo-Landkreise Böblingen, Esslingen und Freudenstadt ausgeweitet werden. In folgenden Bereichen entstanden Übergangszonen mit den benachbarten Verbänden VVS und vgf:

- Im oberen Gäu gilt der naldo-Tarif auf allen aus dem Landkreis Tübingen in den Landkreis Böblingen führenden Buslinien zu den Umsteigepunkten auf die Gäubahn in Bondorf und Gäufelden sowie auf der Ammertalbahn bis Herrenberg. Ferner gilt der naldo-Tarif für verbundübergreifende Fahrten auch auf der Gäubahn selbst zwischen Herrenberg und Ergenzingen, so dass für landkreisüberschreitende Fahrten eine einheitliche Tarifanwendung möglich ist.
- Auf den Buslinien von Tübingen Richtung Leinfelden-Echterdingen / Flughafen gilt der naldo-Tarif im Einzelfahrscheinbereich neben dem Haustarif des Verkehrsunternehmens RBS. Hier stellt sich die tarifliche Situation in Einzelfällen für ÖPNV-Kunden als schwer durchschaubar dar.
- Bis Horb sind die Kulturbahn sowie die Buslinien im Neckartal und südlich des Neckartals in den naldo integriert. Gleichzeitig existiert eine gegenseitige Überlappung mit dem vgf, der sich bis Rottenburg erstreckt. Aufgrund der großen naldo-Wabe Rottenburg und der dadurch notwendigen Einführung einer Leerwabe bei der Schaffung dieser Verbunderweiterung bestehen auf der Kulturbahn Tarifsprünge.

Die einzig noch bestehende Verbundlücke rund um den Landkreis Tübingen besteht im Raum Eutingen. Grundsätzlich strebt der Landkreis die Schließung dieser Lücke an.

Ferner unterstützt der Landkreis die Bemühungen, die Übergangsregelungen zum VVS in Richtung Stuttgart weiter zu verbessern. Mit dem vom Landkreis durch eine Einnahmeausfallbürgschaft abgesicherten Metropolticket ist hier ein erster Schritt gemacht.

## 5.2.9 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation erfolgt im Wesentlichen durch den Verkehrsverbund naldo sowie die Verkehrsunternehmen. Sie wird von den Städten und Gemeinden sowie dem Landkreis unterstützt. Folgende Kanäle werden genutzt:

### Printmedien

- Aushänge (Fahrplan und Tarif) an den Haltestellen
- Verbundfahrplanbücher
- Linienbezogene Minifahrpläne
- Tarifbroschüren
- Flyer
- Pressemitteilungen

### Persönliche Beratung

- Naldo-(Telefon)Hotline (07471 / 93 01 96 96) sowie landesweite Fahrplanauskunft (01805 / 77 99 66)
- Verkaufsstellen DB, Stadtverkehr Tübingen, Firma Groß
- Kundencenter der Verkehrsunternehmen

### Elektronische Medien

- Online-Auskunft im Internet (EFA, DB)
- Tabellenfahrpläne im Internet
- Tarifauskunft im Internet
- Handy-Fahrplanauskunft
- Elektronische Anzeigesysteme an Haltestellen

Die DB, die RAB und der Stadtverkehr Tübingen bieten an ausgewählten Haltestellen Echtzeitinformationen. Beim DB-Informationssystem auf der Zollernbahn (KBS 766) werden die Daten derzeit noch händisch von den Fahrdienstleitern eingegeben. Eine Kooperation mit der HzL ist angestrebt, um automatisiert über die Züge beider Unternehmen informieren zu können.

Die RAB besitzt ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem, das ebenfalls Echtzeitinformationen liefert. Nachdem es zunächst für die interne Disposition genutzt wurde, werden inzwischen / künftig die Daten auch zur Kundeninformation an den zentralen Haltestellen Rottenburg Eugen-Bolz-Platz, Rottenburg Bahnhof, Mössingen Bahnhof, Mössingen Stadtmitte, Mössingen Jakob-Stotz-Platz und Gomaringen ZOB verwendet. Für vordefinierte Anschlussbeziehungen werden die Prognosedaten zusätzlich für eine automatisierte Bus-Bus-Anschlussicherung verwendet. Eine Zug-Bus Anschlussicherung ist für das Jahr 2012 flächendeckend geplant.

Bei der Schönbuchbahn werden Echtzeitinformationen generiert. Diese werden an den VVS übermittelt, so dass der Fahrgast über verschiedene Medien Zugang zu diesen Informationen hat. Im Rahmen der Elektrifizierung der Schönbuchbahn ist auch die Einrichtung von elektronischen Anzeigesystemen an den Haltestellen vorgesehen.

Schnittstellenprobleme gibt es generell beim Zusammenführen von Informationen verschiedener Unternehmer. Es wird daran gearbeitet, Echtzeitinformationen verschiedener Betreiber in gemeinsamen Anzeigen darzustellen.

Für die Fahrgastinformation an Haltestellen gibt der Verkehrsverbund naldo verbundeinheitliche Tarifaushänge heraus. Die Fahrplanaushänge werden unternehmensindividuell erstellt, hier existiert kein einheitlicher Standard. Bei einem einheitlichen Standard müssten gegebenenfalls die unterschiedlichen Bedürfnisse von Zug-, Regionalbus- und Stadtbusverkehr unterschieden werden.

### **5.2.10 Barrierefreiheit im ÖPNV**

Als Querschnittsthema fließen die Anforderungen des BGG in alle Kapitel des Nahverkehrsplans ein. Die Herstellung von Barrierefreiheit ermöglicht und erleichtert die ÖPNV-Nutzung für Menschen mit Behinderungen und mobilitätseingeschränkte Personen (z.B. Eltern mit Kinderwagen).

Barrierefreiheit im ÖPNV bedeutet, dass die Verkehrsmittel auch von Menschen mit Behinderungen und von mobilitätseingeschränkten Menschen weitgehend genutzt werden können. Entsprechend der Bandbreite möglicher Behinderungen bestehen dabei Anforderungen an den ÖPNV in unterschiedlichen Bereichen. Herauszustellen sind dabei insbesondere die Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen und die Fahrgastinformation für Menschen, die in ihren Sinnen eingeschränkt sind. Bei der Umsetzung von Barrierefreiheit ist dem technischen Fortschritt entsprechend Rechnung zu tragen.

Eine durchgehend barrierefreie Erreichbarkeit ist im Schienen- und Busbereich des Landkreises bislang noch nicht erreicht (vgl. Kapitel 5.2.6 und 5.2.7). Neben dem fehlenden Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkten stehen hier auch die unterschiedlichen Einstiegshöhen der Fahrzeuge entgegen. Im Bus-Regionalverkehr fehlt ein verlässlicher Einsatz von Niederflurfahrzeugen.

Optische und akustische dynamische Fahrgastinformationssysteme sind bereits in vielen Zügen und Bussen installiert.

## 5.3 Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose 2015

### 5.3.1 Aktuelle Fahrgastnachfrage im öffentlichen Verkehr im Landkreis Tübingen

Die bestehende Verkehrsnachfrage in der Region Neckar-Alb wurde im Rahmen der Standardisierten Bewertung für die Regio-Stadtbahn vom Büro PTV AG modellhaft auf der Grundlage verschiedener Datenquellen ermittelt (Basisjahr 2007). Verkehrsströme, die für die Standardisierte Bewertung nicht relevant sind, sind dabei aber nur unvollständig enthalten.

Bei einer ergänzenden Verkehrszählung wurde die ÖPNV-Nachfrage – unterschieden zwischen Schülern und Erwachsenen – auf den wichtigsten Korridoren des Busverkehrs ermittelt. In jüngster Zeit wurde begonnen, alle regionalen Buslinien in Zusammenarbeit Landkreis/Verkehrsunternehmer kontinuierlich kurs- und haltestellenscharf zu zählen. Diese Zählungen sollen in den kommenden Jahren fortgeführt werden.

Tabelle 5.3-1 zeigt die Nachfrage laut PTV-Modell. Dargestellt sind alle Binnen- und Quelle-Ziel-Verkehre des Landkreises Tübingen ausgenommen die Binnenverkehre der Stadt Tübingen. Die Tabelle zeigt eine Dominanz des Quelle-Ziel-Verkehrs im Landkreis gegenüber dem Binnenverkehr. Der ÖPNV-Anteil ohne Schüler liegt bei durchschnittlich 4,7%, inklusive Schüler bei 9,6%. Der höchste ÖPNV-Anteil wird im Verkehr nach/von Stuttgart (17,3%) und Tübingen (7,8% ohne bzw. 18,8% mit Schülern) erreicht. Besonders schwach ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs mit 1,6% (ohne Schülerverkehr) im sonstigen Binnenverkehr des Landkreises. Hier entfallen im ÖPNV fast neun von zehn Fahrten auf den Schülerverkehr.

Anlage A 5.3-1 zeigt die ÖPNV-Nachfrage auf den Schienen- und Busachsen im Landkreis Tübingen. Anlage A 5.3-2 zeigt demgegenüber die Verkehrsstärke auf den Straßen im Landkreis.

Die Grafiken zeigen die relative Stärke der auf Tübingen gerichteten Ströme gegenüber den sonstigen Strömen innerhalb des Landkreises. Bei der Straßenverkehrsnachfrage (Anlage A 5.3-2) dominieren die Durchgangs- und Quelle-Ziel-Verkehre in Richtung Reutlingen und Stuttgart, wobei letztere sich teilen in Ströme über die B 27 und die A 81.

Bei der Grafik der ÖPNV-Nachfrage (ohne Schüler) fällt die hohe Nachfrage auf den SPNV-Achsen auf. Die Nachfrage auf den Busrelationen fällt demgegenüber deutlich ab. Nachfragestarke Busachsen sind die Verbindung Tübingen – Wurmlingen – Rottenburg und Tübingen – Dettenhausen (– Leinfelden-Echterdingen). Auf den übrigen Linien wird die Nachfrage durch den Schülerverkehr dominiert, die Nachfrage im Jedermannverkehr ist hier verhältnismäßig schwach.

[Personenwege pro mittleren Werktag]	MIV	ÖPNV Erwachsene	ÖPNV Schüler	ÖV-Anteil ohne Schüler	ÖV-Anteil mit Schüler
nach/von Stadt Tübingen	53.000	4.500	7.800	7,8%	18,8%
sonstiger Binnenverkehr Landkreis	79.000	1.300	12.300	1,6%	14,7%
nach/von Stadt Stuttgart	21.000	4.400	0	17,3%	17,3%
sonstiger Quell-/Ziel-Verkehr des Landkreises	276.000	11.000	4.200	3,8%	5,2%
<b>Summe</b>	<b>429.000</b>	<b>21.200</b>	<b>24.300</b>	<b>4,7%</b>	<b>9,6%</b>

**Tabelle 5.3-1:** Ist-Nachfrage im Landkreis Tübingen lt. Regionalstadtbahn-Untersuchung (Quelle: PTV-AG)

Die Standardisierte Bewertung für die Regionalstadtbahn beinhaltet auch eine Nachfrageprognose. Für den Nahverkehrsplan ist die Prognose für den sogenannten Ohnefall (Prognosezustand ohne Regionalstadtbahn) relevant, die die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Prognosejahr 2020 abbildet.

Die Prognose der Standardisierten Bewertung ist die einzige verfügbare regionale Verkehrsprognose, die auch die Entwicklung des ÖPNV beinhaltet. Sie umfasst allerdings nur den motorisierten Verkehr, also nicht auch den Fußgänger und Fahrradverkehr.

Laut diesem Verkehrsmodell besitzt der ÖPNV im gesamten Untersuchungsraum einen Anteil von 10,7% am motorisierten Verkehr, davon entfallen allerdings 4,2% auf den Schülerverkehr. Der ÖPNV-Anteil der Erwachsenen liegt im Binnenverkehr des Untersuchungsraums der Regionalstadtbahn mit 7,1% deutlich höher als im Quelle-Ziel-Verkehr (4,6 %). Der Schülerverkehr spielt nur im Binnenverkehr eine nennenswerte Rolle.

Für das Jahr 2020 wird im Ohnefall, also ohne Regionalstadtbahn trotz der demografischen Entwicklung ein leichter Zuwachs der ÖPNV-Nachfrage der erwachsenen Nutzer von 2,6% prognostiziert, während der MIV um nahezu 2% abnehmen soll. Im Schülerverkehr wird ein starker Rückgang um fast 18% erwartet. Für den ÖPNV insgesamt ergibt sich daraus ein Nachfragerückgang um 5,5%.

Durch den erwarteten Rückgang im Schülerverkehr können voraussichtlich Kapazitäten in der Verkehrsspitze abgebaut werden. Allerdings hängt die tatsächliche Entwicklung auch stark von der Entwicklung der Schullandschaft ab.

	Binnenverkehr Untersuchungsraum 2007	Quelle-Ziel- Verkehr Unter- suchungs- raum 2007	Gesamt- verkehr 2007	Verände- rung der abso- luten Werte bis 2020
MIV	87,5%	94,8%	89,3%	-1,8%
ÖPNV-Erwachsene	7,1%	4,6%	6,5%	+2,6%
ÖPNV-Schüler	5,4%	0,6%	4,2%	-17,9%
Gesamt	100,0%	100,0%	100,0%	-2,2%

**Table 5.3-2:** Verteilung und Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Bereich der Regionalstadtbahn Neckar-Alb

### 5.3.2 Pendlerdaten

Die Bundesagentur für Arbeit veröffentlicht jährlich eine Statistik über die Wohnort-Arbeitsort-Relationen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. In Anlage A 5.3-3 sind die Verflechtungen für den Landkreis Tübingen dargestellt. Da beispielsweise Beamte und Selbstständige nicht sozialversicherungspflichtig sind, können deren Pendelwege in dieser Statistik nicht erfasst werden.

Im Bereich des Landkreises Tübingen pendeln insgesamt 94.000 Personen (Ein-, Aus- und Binnenpendler). Davon entfällt mit fast 49.000 Pendlern mehr als die Hälfte auf die Stadt Tübingen (23.000 Einpendler, 15.000 Binnenpendler und 10.000 Auspendler). Da in Tübingen als Universitäts- und Verwaltungsstadt auch überdurchschnittlich viele nicht-sozialversicherungspflichtige Beamte beschäftigt sind, dürfte der Anteil Tübingens an den gesamten Pendlern noch höher liegen.

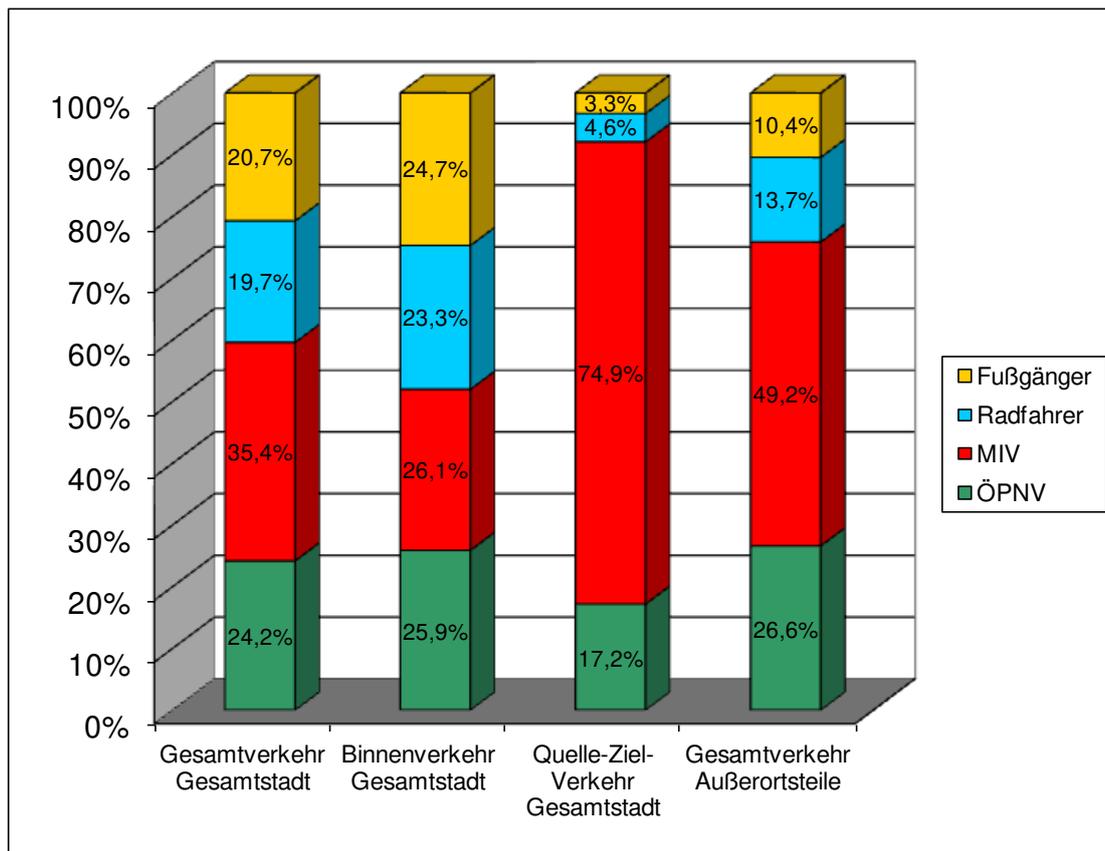
Außer Tübingen weist nur noch Bodelshausen ein positives Pendlersaldo auf, d.h. aus allen übrigen Gemeinden pendeln mehr Personen aus als ein. Die wichtigsten Pendlerziele außerhalb des Landkreises sind der Landkreis Reutlingen (8.000 Pendler) und Böblingen (7.300 Pendler).

In den genannten Zahlen ist das Industriegebiet Mark West nicht enthalten, das – obwohl teilweise auf der Gemarkung von Jettenburg gelegen – der Stadt Reutlingen zugerechnet wird. Gleiches gilt für das Industriegebiet Mahden. Daten, die eine gemeindegrenze Abgrenzung der Arbeitsplätze (nach Gemarkungsgrenzen) ermöglichen, liegen nicht vor.

### 5.3.3 Haushaltsbefragung 2007 in der Stadt Tübingen

Im Jahr 2007 wurde vom Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Tübinger Einwohner im

Auftrag des Stadtverkehrs Tübingen durchgeführt<sup>5</sup>. Demnach ergeben sich die in Abbildung 5.3-3 dargestellten Modal-Split-Anteile. Darin ist einerseits für die Gesamtstadt der Binnenverkehr und der Quelle-Ziel-Verkehr der Bewohner unterschieden (Säulen 2 und 3), sowie der Gesamtverkehr der Bewohner in einzelnen Stadtbereichen. Dargestellt ist hier (vierte Säule) das Verkehrsverhalten der Bewohner der Außerortsteile (hierunter sind Bebenhausen, Pfrondorf, Weilheim, Kilchberg, Bühl, Hirschau, Unterjesingen und Hagelloch zusammengefasst).



**Abbildung 5.3-3:** Modal-Split-Anteile in Tübingen (Quelle: Haushaltsbefragung 2007)

Der ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr ist in Tübingen im Vergleich zu anderen Städten (vgl. Anlage A 5.3-4) sowie im landkreisweiten Vergleich (Tabelle 5.3-1) überdurchschnittlich hoch. Neben einem guten ÖPNV-Angebote ist dies auf Restriktionen im Parkplatzangebot in der Stadt zurückzuführen, die in den kommenden Jahren zunehmen werden. Im Binnenverkehr der Stadt Tübingen verteilt sich die Verkehrsmittelnutzung zu vier jeweils nahezu gleich großen Teilen auf MIV, ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger (vgl. zweite Säule in Abb. 5.3-3).

<sup>5</sup> Haushaltsbefragung 2007 zum Mobilitätsverhalten der Tübinger Einwohner  
– Zusammenfassung der Ergebnisse –

Der ÖPNV-Anteil ist hier bemerkenswert hoch, so dass kaum noch Steigerungen zu erwarten sind. Maßgebliche Potenziale werden in der Studie jedoch in den Stadt-Umland-Relationen gesehen. Hier erreicht der ÖPNV einen Anteil von 17,2 %, das entspricht einem Anteil von 18,7 % am motorisierten Verkehr (ohne Radfahrer und Fußgänger) und entspricht damit dem Wert, den PTV für den motorisierten Verkehr ausweist (18,8% ÖPNV-Anteil, vgl. Tabelle 5.3-1).

Die Haushaltsbefragung weist weiter aus, dass 59 % der Befragten die Busse innerhalb Tübingens mindestens 1-2 mal im Monat nutzen, also mit der Nutzung des ÖPNV vertraut sind. Bus und Bahn in der Region werden immerhin noch von 38 % mindestens 1-2 mal im Monat genutzt.

Die vierte Säule in Abbildung 5.3-3 zeigt den Modal-Split des „Gesamtverkehrs Außerortsteile“, die mit dem ÖV-Anteil anderer benachbarter Orte verglichen werden kann. Der ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr in den Außerortsteilen beträgt 26,6 %.

Für Kusterdingen wurde der ÖPNV-Anteil aus den Zählenden abgeschätzt. Zur Ermittlung des Gesamtverkehrs (inklusive unmotorisiertem Verkehr) wurde dabei unterstellt, dass jeder Einwohner im Schnitt 3,0 Wege pro Tag unternimmt (Das entspricht den Werten für Tübingen und auch bundesweiten Erfahrungswerten). Für Kusterdingen ergibt sich daraus ein ÖPNV-Anteil von 11,7 %. Das ist deutlich weniger als für die Außenstadteile in Tübingen (26,6 %), auch deutlich weniger als der durchschnittliche Ziel-Quell-Verkehr nach Tübingen (17,2 %) und deutet auf ein großes Steigerungspotenzial hin.

### 5.3.4 Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010

Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg enthält auch eine Verkehrsprognose (Tabelle 5.3-4). Diese enthält neben dem motorisierten (Land-)Verkehr auch den nichtmotorisierten Verkehr sowie den Luftverkehr. Prognosejahr dieser Prognose ist das Jahr 2025. Die Prognose kommt zu abweichenden Ergebnissen gegenüber der lokalen Prognose der standardisierten Bewertung. Der MIV steigt demnach um 11 %, während der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) wie auch der nichtmotorisierte Verkehr um jeweils 6 % sinkt. Bezüglich der Zahl der Wege des Fuß- und Fahrradverkehrs ist allerdings zu berücksichtigen, dass die überwiegend kurzen Wege nicht kreisüberschreitend sind und daher in der zugrundeliegenden Prognose nur eingeschränkt abgebildet werden konnten. Lediglich der Schienennahverkehr soll um 1 % steigen. Die hohen Steigerungsraten im Schienenfernverkehr wie im Luftverkehr spielen für den vorliegenden Nahverkehrsplan keine Rolle.

In der Prognose sind im Bereich des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs der Schülerverkehr und der Erwachsenen-Verkehr nicht getrennt ausgewiesen. Da im Busbereich der Schülerverkehr eine sehr große Rolle spielt und starke Rückgänge der Schülerzahlen zu erwarten sind, dürfte der Rückgang um 6 % ausschließlich auf diesen Effekt zurückzuführen sein (der in geringem Umfang auch die Entwicklung des Eisenbahn-Nahverkehrs beeinflusst). Im Bereich des Erwachsenen-Verkehrs ist eher mit einer Nachfragesteigerung zu rechnen.

Erwähnt werden muss an dieser Stelle, dass die Prognose mit dem Basisjahr 2004 vor dem starken Ölpreisanstieg im Jahr 2007 und vor der Finanz- und Wirtschaftskrise in den Jahren 2008 und 2009 erstellt wurde und daher u.a. nur moderate Anstiege der Energiekosten sowie eine Steigerung der gesamtwirtschaftlichen Bruttowertschöpfung von im Schnitt 1,7 % pro Jahr zugrunde legt. Diese beiden Faktoren haben starken Einfluss auf die Verkehrsentwicklung und die Verkehrsmittelnutzung.

	MODAL SPLIT		VERÄNDERUNG
	2004	2025	2025-2004
<b>Verkehrsaufkommen (Personen)</b>			
Mot. Individualverkehr	58%	62%	11%
Eisenbahnen	2%	2%	5%
- darunter Nahverkehr	2%	2%	1%
- darunter Fernverkehr	0,20%	0,30%	42%
ÖSPV	8%	7%	-6%
Nichtmotorisierter Verkehr	31%	28%	-6%
Luftverkehr	0,10%	0,20%	115%
<b>Insgesamt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>4%</b>
<b>Verkehrsleistung (Personenkilometer)</b>			
Mot. Individualverkehr	79%	81%	19%
Eisenbahnen	7%	8%	30%
- darunter Nahverkehr	4%	3%	5%
- darunter Fernverkehr	3%	4%	58%
ÖSPV	8%	6%	-4%
Nichtmotorisierter Verkehr	6%	5%	-6%
<b>Luftverkehr</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>17%</b>

**Tabelle 5.3-4:** Verkehrsprognose 2025 des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg

### 5.3.5 Bundesweite Entwicklungen und Trends

#### Verkehrsverhalten der Bevölkerung: bisherige Entwicklung

Da nur wenige lokale Daten zur Verkehrsnachfrage und -prognose zur Verfügung stehen, werden hier auch bundesweite Entwicklungen dargestellt. Diese sind auch auf den Landkreis Tübingen übertragbar und beeinflussen die lokale Verkehrsentwicklung.

Auf der Basis der größten Stichprobenerhebung zum Verkehrsverhalten (Mobilität in Deutschland 2002 und 2008<sup>6</sup>) sowie einer Prognose zum Pkw-Bestand lassen sich die folgenden Trendaussagen treffen:

**Mobilitätskennziffern:** Die Anzahl der Wege pro Tag hat zwischen 2002 und 2008 leicht zugenommen, vor allem bei den über 45-jährigen sowie etwas stärker am Wochenende als Montag bis Freitag. Die durchschnittliche Wegelänge liegt in verdichteten Kreisen bei 11,7 km, im ländlichen Raum bei 12,3 km. Im Vergleich 2002 und 2008 ergeben sich eine höhere Mobilität und höhere Wegzahl besonders bei den über 60jährigen<sup>7</sup>. Die Mobilität, vor allem der älteren Menschen, wird sich weiter erhöhen. Bis 2015 wird die Mobilität deshalb – trotz des Bevölkerungsrückgangs – zunächst weiter ansteigen.

**Führerschein/ Pkw-Besitz:** Die Führerscheinquote (Anteil der Führerscheinbesitzer in der Altersklasse 18 bis 74) hat sich von 83 auf 88 % erhöht. In den Altersklassen bis 40 Jahre sind leichte Rückgänge zu verzeichnen, bei den höheren Jahrgängen Anstiege, vor allem bei den über 65jährigen. Der Pkw-Bestand in privaten Haushalten hat weiter zugenommen: 2002: 0,5 Pkw/ Person, 2008: 0,6 Pkw/ Person; die Zahl der autolosen Haushalte ging von 20 auf 18 % zurück (in Baden-Württemberg sind nur 11 % der Haushalte ohne Pkw).

**Pkw-Bestand:** Die Pkw-Dichte im Landkreis Tübingen beträgt derzeit (Stand 2011) 491 Pkw/1000 EW. Sie liegt damit unter dem Schnitt von Baden-Württemberg mit 539 Pkw/1000 EW. Der Pkw-Bestand privater Halter in Deutschland wird zunächst weiter wachsen<sup>8</sup>. Von 2010 bis 2015 bei den Männern bundesweit um 2 % und bei den Frauen um 8 % (2015: 718 Pkw/1.000 Männer, 398 Pkw/1.000 Frauen), es wird jedoch die Fahrleistung je Fahrzeug zurückgehen. Erst nach 2020 wird die fahrfähige Bevölkerung absolut zurückgehen, was eine Stagnation erwarten lässt. In jüngeren Jahrgängen (und bei den Männern unter 25 Jahren) ist ein Trend zum geringeren Pkw-Besitz auszumachen.

Da die Pkw durchschnittlich 13 bis 15 Jahre gefahren werden, wird die Abhängigkeit von konventionellen Kraftstoffen noch Bestand haben. Mit dem Überschreiten der maximalen Ölförderleistung (Peak Oil) werden die Ölpreise stark ansteigen und stark schwanken. Gleichzeitig wird in alternative Antriebsformen investiert. Die private Autonutzung wird – aufgrund der steigenden Ölpreise und der Forschungs- und Entwicklungskosten für neue Antriebsformen – dauerhaft teurer werden. Die Kosten wurden 2008 als wichtigster Grund für den Pkw-Verzicht genannt (50 % der befragten „Autolosen“ geben diese Begründung).

**Verkehrsmittelnutzung:** Zwischen 2002 und 2008 stagnierte die Autonutzung. Der ÖPNV verzeichnete Zuwächse.

---

<sup>6</sup> <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de>

<sup>7</sup> Mobilität in Deutschland, Anwenderworkshop 02.09.09, Berlin, S. 35

<sup>8</sup> Shell Deutschland Oil GmbH: Pkw-Szenarien bis 2030, Hamburg, 2009

	Wegezahl	Kilometerleistung
ÖV	+ 14 %	+ 17 %
Fahrrad	+ 17 %	+ 6 %
zu Fuß	+ 7 %	- 5 %
MIV-Fahrer	0 %	+ 1 %
MIV-Mitfahrer	- 5 %	+ 12 %

**Tabelle 5.3-5:** Entwicklung des Verkehrsaufkommens 2002 - 2008

In ländlichen Kreisen wie auch in verdichteten Kreisen wurden 2008 6 % aller Wege mit dem ÖV zurückgelegt. 79 % davon waren reine ÖV-Wege, 13 % Kombinationen mit dem Pkw und 7 % Kombinationen mit dem Fahrrad. Der ÖV-Anteil hat bei den bis 45jährigen zugenommen. Bei den über 60jährigen wurde eine leichte Steigerung der Modal-Split-Anteile des Pkw ermittelt, während in allen anderen Altersklassen ein Rückgang des Pkw-Anteils zu verzeichnen war.

In den verdichteten Kreisen werden 42 % der Bevölkerung zu den „MIV-Stammkunden“ gezählt. 21 Prozent werden hingegen zur Gruppe der MIV-Nutzer mit „ÖPNV-Potenzial“ gerechnet, welche durch attraktive ÖPNV-Angebote ansprechbar sind.

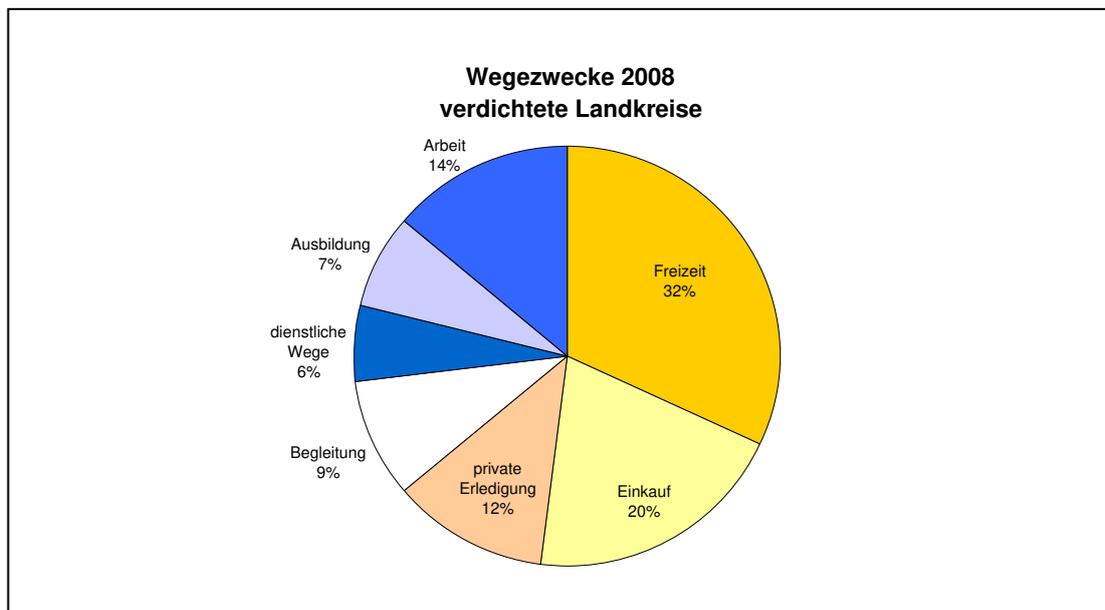
Bis 2030 soll der MIV laut Shell leicht an Personenverkehrsleistung zugunsten des ÖPNV verlieren (von 84,6 % auf 84,3 % im Jahr 2030). Es gibt einen Trend zur stärkeren Verknüpfung der Verkehrsmittel. Im ländlichen Raum werden ÖPNV-Haltestellen bereits heute überdurchschnittlich oft mit dem Fahrrad oder dem Pkw angefahren.

**Wegezwecke:** die meisten Wege werden im Versorgungs- und Freizeitverkehr zurückgelegt. Abbildung 5.3-6 zeigt die Verteilung der Wege auf die Zwecke für verdichtete Landkreise, zu denen auch der Landkreis Tübingen zählt. Der Versorgungs- und Freizeitverkehr (Freizeit, Einkauf, private Erledigung<sup>9</sup>) macht knapp zwei Drittel der Wege aus<sup>10</sup>. Damit ist er der wichtigste Verkehrssektor, über den jedoch die wenigsten Daten vorliegen. Insgesamt war eine geringe Zunahme der Freizeit- und Einkaufswege zwischen 2002 und 2008 zu verzeichnen.

Durch den demografischen Wandel wird es zu einer weiteren Zunahme im Versorgungs- und Freizeitverkehr und zu einem Rückgang im Arbeits- und Ausbildungsverkehr kommen. Das Ausmaß dieses Trends hängt von der Entwicklung der Erwerbstätigkeit ab (s. Kapitel 5.1).

<sup>9</sup> Da Begleitungswege auch täglich, z.B. zur Schule, stattfinden können, wurden sie nicht mit einbezogen.

<sup>10</sup> Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt ergeben sich keine nennenswerten Unterschiede für die verdichteten Kreise. Bundesweit gab es 21 % Freizeitwege, 8 % Begleitwege, 7 % dienstliche Wege und 6 % Ausbildungswege, die weiteren Wegezwecke hatten identische Anteile.



**Abbildung 5.3-6:** Verteilung der Wege auf die Wegezwecke in verdichteten Landkreisen 2008 (Quelle: *Mobilität in Deutschland 2008*)

### Zusammenfassung:

Durch den demografischen Wandel ergibt sich längerfristig ein höherer Anteil der Personengruppen, die sich durch steigende Mobilität und steigende Pkw-Anteile auszeichnet. Zudem ist ein Trend vom Mitfahren zum Fahren auszumachen, wiederum besonders ausgeprägt bei den Senioren/-innen. Hier kann der ÖPNV nur durch große Anstrengungen seinen Marktanteil behalten und ausbauen. Demgegenüber ist bei jüngeren Verkehrsteilnehmern bis 39 Jahren eine zunehmende Offenheit in der Verkehrsmittelwahl festzustellen. Durch attraktive Angebote können hier zunehmend Verkehrsanteile gewonnen werden. Zum Beispiel erfreut sich Abend- und Nachtverkehr im Landkreis Tübingen großer Beliebtheit bei den jüngeren Fahrgästen.

Zukünftig wird es zu einer weiteren Abnahme der alltäglichen Berufs- und Ausbildungswege (absolut und relativ) und zur Zunahme des Versorgungs- und Freizeitverkehrs kommen. Insgesamt wird die Verkehrsleistung (Personenkilometer) trotz Bevölkerungsrückgang durch die mobilen Senior/innen zunächst leicht ansteigen. Der ÖPNV muss sich daher noch mehr als bisher auf den Versorgungs- und Freizeitverkehr konzentrieren und durchgängig im Takt verfügbare und gut vernetzte Angebote bieten.

### 5.3.6 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Maßgebende Bestimmungsgröße für die Anzahl der in Zukunft zurückgelegten Wege ist die weitere Bevölkerungsentwicklung.

Die Einwohnerzahl wird nach den Berechnungen des statistischen Landesamtes im Landkreis Tübingen bis zum Jahr 2020 nahezu konstant bleiben (-1%). Zwischen den einzelnen Städten und Gemeinden wird es dabei geringfügig unterschiedliche Entwicklungen geben (Anlage A 5.3-5).

Erhebliche Verschiebungen wird es jedoch im Altersaufbau der Bevölkerung geben. Während die Zahl der 10-18-Jährigen bis 2025 um 19 Prozent zurückgeht, wird die Anzahl der über 65-Jährigen um 20 Prozent steigen (Anlage A 5.3-6).

Eine vom Nachbarschaftsverband Reutlingen-Tübingen in Auftrag gegebene Studie zur Bevölkerungsentwicklung lag zum Redaktionsschluss noch nicht vor. Sie war auch deshalb in Auftrag gegeben worden, weil der 2006 vom Statistischen Landesamt damals prognostizierte Bevölkerungsrückgang zwischenzeitlich nicht eingetreten ist.

### 5.3.7 Ausbildungsverkehr im Landkreis Tübingen

Das Statistische Landesamt hat im Juni 2010 eine Vorausrechnung der Schülerzahlen bis 2020 veröffentlicht. Aufgrund der demografischen Entwicklung werden für Baden-Württemberg die Schüler/innenzahlen an allgemeinbildenden Schulen bis zum Schuljahr 2020/21 um 21 Prozent zurückgehen. Für den Landkreis Tübingen ist ein überdurchschnittlicher Rückgang um 25 Prozent berechnet. Die höchsten Rückgänge wird es bei den Gymnasien (-28 %) und den Hauptschulen (-26 %) geben. Die Zahl der Grundschüler wird um 22 %, diejenige der Realschüler um 20 % zurückgehen. Die Berufsschülerzahlen wurden nicht kreisbezogen prognostiziert.

Anlage A 5.3-7 zeigt die Entwicklung der Schülerzahlen der einzelnen Schularten vom Schuljahr 1982/83 bis heute und in der Prognose bis zum Schuljahr 2020/21. Die Grundschulen haben demnach bereits um die Jahrtausendwende das Maximum der Schülerzahlen erreicht. Der derzeitige Rückgang wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen, aber langsam abschwächen. Die Hauptschulen haben im Schuljahr 2003/04 die höchsten Schülerzahlen erreicht. Der Rückgang wird laut Prognose aber nur noch moderat erfolgen. Ein Jahr nach den Hauptschulen haben auch die Realschulen ihr Maximum erreicht. Der derzeit moderate Rückgang der Schülerzahlen soll sich in den nächsten Jahren verstärken.

In den Gymnasien waren in den letzten 20 Jahren kontinuierlich steigende Schülerzahlen zu verzeichnen. In der weiteren Entwicklung nehmen die Gymnasien eine Sonderrolle ein. Bedingt durch das G8 haben im Sommer 2012 zwei Jahrgänge diese Schulart verlassen. In der Folgezeit wird ein kontinuierlicher und starker Rückgang der Schülerzahlen einsetzen.

### 5.3.8 Schlussfolgerungen und Bewertung aus Sicht des Öffentlichen Personenverkehrs

#### Trends und Kernaussagen:

- Der ÖPNV außerhalb des Schülerverkehrs wird in Zukunft leicht ansteigen. Insbesondere die rückläufige Pkw-Verfügbarkeit bei jüngeren Frauen und Männern wird – bei entsprechenden Angeboten – zu einer steigenden Nachfrage im ÖPNV führen.
- Die Schülerzahl wird aufgrund des demographischen Wandels auch im Landkreis Tübingen stark zurückgehen. Diese Entwicklung, aber auch die Weiterentwicklungen der Schullandschaft werden zu einer Umstrukturierung der Schulstandorte führen und damit wiederum zu höherem ÖPNV-Bedarf, der den demografisch bedingten Rückgang jedoch nicht ausgleichen kann. Insbesondere werden sich die Schülerströme im Landkreis stark verändern, was einen wachsenden Anpassungsbedarf des schulbezogenen ÖPNV hervorruft.
- Während der berufsbezogene Verkehr voraussichtlich stagnieren wird, wird der Freizeit- und Versorgungsverkehr, der zeitlich und räumlich verteilter stattfindet, weiter zunehmen. Damit erhöht sich der Anteil der Wege, die nicht alltäglich und zu ganz unterschiedlichen Zeiten zurückgelegt werden.
- Insgesamt wird die Entwicklung allerdings wesentlich von nicht zuverlässig prognostizierbaren Entwicklungen (Konjunktur, Beschäftigtenzahlen, Haushaltseinkommen und Einkommensverteilung, Entwicklung der Mobilitätskosten / Treibstoffkosten) mitbestimmt werden.

#### Herausforderungen und Entwicklungschancen für den ÖPNV:

- Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und die Intensität der Marktbearbeitung durch die ÖPNV-Akteure (Fortentwicklung der Produkte und der Qualität) werden darüber entscheiden, in welchem Umfang der leicht positive Trend zugunsten des ÖPNV im Landkreis Tübingen unterstützt wird und sich der Wachstumskurs des ÖPNV fortsetzen lässt.
- Zuverlässigkeit, Verständlichkeit (Informationen, gut zugängliche Haltestellen, Fahrpläne, Fahrpreise) und Barrierefreiheit sind vor allem für „wahlfreie“ Personen und ältere Menschen wichtige Qualitätskriterien.
- Die Verringerung der Zugangshemmnisse durch intensives Marketing, verstärkte Öffentlichkeits- / Aufklärungsarbeit, transparente Angebote, leicht lesbare Fahrpläne und öffentliche Veranstaltungen trägt zur einfachen Benutzung des ÖPNV bei.
- Die Strategie des Landkreises Tübingen, ganztägig verfügbare, gut vernetzte und verständliche, klar strukturierte Angebote vorzuhalten, ge-

winnt weiter an Bedeutung, weil der Anteil zeitlich wie auch räumlich gebündelter Verkehre zurückgeht und der Anteil zeitlich disperser Mobilitätsbedürfnisse zunimmt.

- Park & Ride / Bike & Ride sind als Zubringer zu „schnellen“ ÖPNV-Angeboten zu fördern.

Im Landkreis Tübingen ist es in der Vergangenheit gelungen, eine überdurchschnittlich positive Entwicklung des ÖPNV in Gang zu setzen. Sollte es gelingen, durch eine konsequente Weiterentwicklung der ÖPNV-Produkte den positiven Trend des vergangenen Jahrzehnts fortzusetzen, so können die demografisch bedingten Nachfragerückgänge im Ausbildungsverkehr ausgeglichen werden und insgesamt der Wachstumspfad fortgesetzt werden.

## 6. Anlagen

Aus technischen Gründen erfolgt die Paginierung im Kapitel 6 nicht weiter fortlaufend (also weiter mit 86), sondern beginnt mit 80 / 147.

### Tagesordnungspunkt

ÖPNV: Bericht über die Wirkung des neuen europäischen Rechtsrahmens (Verordnung EG 1370/2007) für den Landkreis Tübingen als ÖPNV-Aufgabenträger

Verwaltungs- und technischer Ausschuss (öffentlich) am 11.11.2009

---

### Sachverhalt:

#### 1. Anwendungsbereich der Verordnung:

Die Verordnung EG Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des –Rats über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO 1370/2007) tritt am 03.12.2009 in Kraft. Sie gilt unmittelbar in allen Mitgliedsstaaten - auch ohne Umsetzung in nationales Recht - und hat Vorrang gegenüber nationalem Recht, soweit dieses entgegensteht. Die Verordnung regelt, unter welchen Voraussetzungen die Aufgabenträger als „**zuständige Behörde**“ (hier: Landkreis Tübingen) ÖPNV-Leistungen an Verkehrsunternehmen vergeben und diese Leistungen finanzieren können. Allerdings greift die Verordnung nur dann ein, wenn die öffentliche Hand in den freien Wettbewerb eingreifen möchte, insbesondere dadurch, dass die zur Erfüllung „**gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen**“ finanzielle Ausgleichsleistungen gewährt. Solche gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen werden dem Unternehmer dadurch auferlegt, dass er Verkehrsleistungen im öffentlichen Interesse erbringen soll, die er im eigenen wirtschaftlichen Interesse so nicht oder nicht ohne Gegenleistung erbracht hätte. Dies ist im Landkreis Tübingen, der im Haushaltsjahr 2009 ca. 2,3 Mio. Euro für verkehrliche Maßnahmen ausgegeben hat, in weitem Umfang der Fall, weshalb die Verordnung für fast alle unserer Verkehrsverträge anzuwenden ist. In den Fällen, in denen Verkehrsleistungen ohne Ausgleichszahlungen durch die öffentliche Hand erbracht werden („**kommerzielle Verkehre**“), kommt die VO 1370/2007 nicht zur Anwendung. Verkehrsleistungen sind auch dann noch als „kommerziell“ im Sinne der Verordnung anzusehen, wenn sie außer durch Fahrgeldeinnahmen auch durch Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (§45a PBefG), Erstattungen im Schwerbehindertenverkehr (§145 SGB IX) oder durch Beihilfen nach primärem Gemeinschaftsrecht (§9 Abs.2 VO 1370/2007) finanziert werden. Diese Leistungen werden nicht für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erbracht und sind daher insoweit unschädlich.

#### 2. Art der Vergabe:

Werden von der zuständigen Behörde (= Landkreis) einem Verkehrsunternehmen weitergehende Ausgleichsleistungen im Sinne der Verordnung gewährt, so muss dies künftig grundsätzlich im Rahmen eines „**öffentlichen Dienstleistungsauftrags**“ erfolgen. In diesem Dienstleistungsauftrag sind die Kriterien zu beachten, die der europäische Gerichtshof in seinem Altmark- Trans- Urteil vom 24.07.2003 aufgestellt hat:

- Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des betrauten Unternehmens sind klar zu definieren

- Zur Berechnung des Ausgleichs sind objektive und transparente Kriterien aufzustellen
- Dem Unternehmen darf nicht mehr ausgeglichen werden, als die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bei ihm an Kosten verursachen (Verbot der Überkompensation)
- Der maximal zulässige Ausgleichsbetrag wird auf die Kosten eines durchschnittlich gut geführten Verkehrsunternehmens begrenzt.

Öffentliche Dienstleistungsaufträge sind **grundsätzlich** im Wege eines **wettbewerblichen Vergabeverfahrens** zu vergeben.

Öffentliche Dienstleistungsaufträge können vom Aufgabenträger wie folgt vergeben werden:

- Beim Personenverkehr mit Bussen und Überschreitung eines Schwellenwerts von zur Zeit 206 000 Euro gilt das allgemeine EG-Vergaberecht mit öffentlicher Ausschreibung.
- In allen übrigen Fällen (Auftragsvolumen bis 206 000 Euro) erfolgt die Vergabe im wettbewerblichen Verfahren. Dieses Verfahren muss allen Betreibern offenstehen, fair sein und den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung genügen (Art. 5 Abs. 3 VO 1370/2007). Der Aufgabenträger gewährleistet, dass das von ihm gewählte Verfahren diesen Anforderungen genügt. Orientierung bieten die im allgemeinen Vergaberecht normierten Verfahren (offenes Verfahren, nicht offenes Verfahren, Verhandlungsverfahren, wettbewerblicher Dialog) und die vergaberechtlichen Grundsätze.
- **Ausnahme von wettbewerblichen Verfahren:**
  - Selbsterbringung oder Direktvergabe an einen internen Betreiber
  - Direktvergabe an andere Unternehmen, wenn die Schwellenwerte der VO nicht überschritten werden
  - Direktvergabe als Notmaßnahme

In Verkehrsverbänden können Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen statt durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag auch durch eine „**allgemeine Vorschrift**“ nach Art.3 Abs.2 VO 1370/2007 gewährt werden. Zu denken ist insbesondere an Ausgleichsleistungen für Verbundtarife und sonstige verbundbedingte Nachteile in Verkehrsverbänden, z.B. der Ausgleich von Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten. Zwar ist hierfür kein Dienstleistungsauftrag abzuschließen und es gelten nicht die Vergabevorschriften der Verordnung, jedoch ist die Verordnung im Übrigen (insbesondere die Grundsätze der Artikel 4 und 6) anzuwenden. Der naldo möchte von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Auf die KT-Drucksache Nr. 077/09 wird verwiesen.

### 3. Verhältnis zur personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung:

Entgegen anders lautender Absichten ist das deutsche Personenbeförderungsrecht in dieser Legislaturperiode nicht an den neuen europäischen Rechtsrahmen angepasst worden. Durch das unangestimmte Nebeneinander von nationalem und europäischem Recht entstehen **erhebliche Rechtsunsicherheiten**. Im Grundsatz besteht das deutsche Personenbeförderungsgesetz fort, soweit es nicht dem europäischen Recht widerspricht. Das bedeutet, dass Linienvorkehrer nach wie vor unabhängig von ihrer Finanzierung einer **personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung** bedürften. Hierfür ist weiterhin das Regierungspräsidium als Genehmigungsbehörde und nicht der Landkreis als Aufgabenträger zuständig. Auch wenn der Landkreis einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag an einen Verkehrsunternehmer vergibt, ersetzt dieser nicht die Linienvorkehrergenehmigung nach dem PBefG. Das Regierungspräsidium trifft eine eigenständige und von der Vergabeentscheidung unabhängige Entscheidung über den Genehmigungsantrag. Durch den öffentlichen Dienstleistungsauftrag ist es nicht gebunden. Allerdings hat das Regierungspräsidium bei seiner Entscheidung die im öffentlichen Dienstleistungsauftrag festgelegte Qualität und Quantität der Verkehrsbedie-

nung zu berücksichtigen. Der Bestandschutz bestehender Genehmigungen richtet sich ausschließlich nach dem PBefG. Interessen des bisherigen Verkehrsunternehmers sind im Konkurrenzfall nach §13 Abs.3 PBFG angemessen zu berücksichtigen.

#### 4. Auswirkungen auf den Landkreis:

Der Rechtsunsicherheit, die wegen der fehlenden Anpassung des nationalen Rechts an die VO 1370/2007 entstanden ist, versucht das Innenministerium Baden-Württemberg durch „**Leitlinien**“ zur Anwendung dieser Verordnung vom 05.10.2009 zu begegnen. Die Leitlinien sollen eine rechtssichere einheitliche Anwendung der Verordnung in Baden-Württemberg gewährleisten und gelten gleichermaßen für die Genehmigungsbehörden (Regierungspräsidium), Aufgabenträger (Landkreise) und die Verkehrsunternehmen.

Die Verwaltung des Landkreises hat sich schon frühzeitig mit der notwendigen Umsetzung der Verordnung befasst und hierzu auch Gespräche mit den Verkehrsunternehmen geführt. In Übereinstimmung mit den Leitlinien des Innenministeriums sind bis zum Inkrafttreten der Verordnung am 03.12.2009 folgende Schritte einzuleiten:

- Nach Art.8 Abs.3 VO1370/2007 können die bisherigen Verkehrsverträge auch nach dem 03.12.2009 gültig bleiben, wenn sie befristet sind und im Einklang mit dem geltenden nationalen Recht und Gemeinschaftsrecht (insbesondere die unter 2. genannten Altmark-Trans-Kriterien des EuGH) stehen. **Bis zum Inkrafttreten der Verordnung müssen der Landkreis und die Verkehrsunternehmen ihre laufenden Verträge überprüfen und gegebenenfalls im Sinne der Verordnung ändern oder ergänzen.** Da die Landkreise ausschließlich die beihilferechtliche Verantwortung nach der Verordnung tragen, müssen sie dafür sorgen, dass ihre Ausgleichszahlungen mit der Verordnung übereinstimmen. Ausgleichszahlungen, die nicht mit der Verordnung übereinstimmen, können zurückgefordert werden. Der Landkreis führt derzeit Gespräche mit den Verkehrsunternehmen mit dem Ziel der Anpassung der bestehenden Verträge zum 03.12.2009.
- Damit auch die vertraglichen Grundlagen des Verkehrsverbunds naldo an die VO 1370/2007 angepasst werden können, soll eine **gemeinsame Richtlinie** der Verbundlandkreise Reutlingen, Sigmaringen, Zollernalbkreis und Tübingen über die Festsetzung des Gemeinschaftstarifs für den Verkehrsverbund naldo als Höchstarif im Sinne von Art.3 Abs.2 der Verordnung beschlossen werden (vergleiche KT-Drucksache Nr. 077/09). Außerdem sind die Verträge über den Ausgleich verbundbedingter Belastungen anzupassen.
- Aufgrund der Übergangsbestimmung des Art.8 Abs.2 der VO1370/2007 gelten die neuen Vergabebestimmungen des Art.5 zwingend erst ab dem 03.12.2019. Allerdings können (und sollen) die Aufgabenträger schon vor diesem Zeitpunkt bei Neuvergaben von den Vorschriften des Art.5 Gebrauch machen, da die **vergaberechtlichen Vorgaben nach dem Willen des EU-Verordnungsgebers schrittweise bis zu diesem Zeitpunkt eingeführt werden sollen.** Mit seinem **Linienbündelungskonzept**, das der Kreistag mit Beschluss vom 22.10.2008 zur Anhörung freigegeben hat und das derzeit mit den Verkehrsunternehmen erörtert wird, hat der Landkreis eine wichtige und notwendige Option für solche wettbewerbsrechtlichen Vergaben geschaffen.

# Linienbündelungskonzept

Konzeption für die Bildung von Linienbündeln für den ÖPNV im Landkreis Tübingen gemäß Kreistagsbeschluss vom 12.05.2010 (Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans), in der aktualisierten Fassung des NVP 2012

## Inhalt

<b>1</b>	<b>ZIELSETZUNG</b>	<b>84</b>
<b>2</b>	<b>GRUNDLAGEN</b>	<b>84</b>
<b>3</b>	<b>KRITERIEN</b>	<b>85</b>
<b>4</b>	<b>LINIENBÜNDEL</b>	<b>86</b>
<b>4.1</b>	<b>Übersicht über die Regionalbuslinien im Landkreis Tübingen</b>	<b>86</b>
<b>4.2</b>	<b>Übersicht über die Linienbündel</b>	<b>87</b>
<b>4.3</b>	<b>Begründungen zu den einzelnen Linienbündeln</b>	<b>88</b>
4.3.1	Linienbündel WEST 1	88
4.3.2	Linienbündel WEST 2	90
4.3.3	Linienbündel SÜD	92
4.3.4	Linienbündel SÜDOST	94
4.3.5	Linienbündel OST	97
4.3.6	Linienbündel NORDWEST (Landkreis Böblingen: Bündel 11 - Ammertal)	99
<b>4.4</b>	<b>Nicht einbezogene Linien</b>	<b>101</b>

# 1 Zielsetzung

Mit der gerade laufenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans soll auch eine Linienbündelung erfolgen, die Optionen schafft, bei künftigen Vergaben den Wettbewerb zu stärken und die Angebotsqualität zu verbessern. Mit der Linienbündelung nach § 9 Abs. 2 PBefG sollen in unseren Planungsgebieten bestimmte Verkehrsverbindungen zusammengefasst werden um eine einheitliche Ausschreibung und Vergabe der entsprechenden Dienstleistungsaufträge zu ermöglichen.

Der Landkreis Tübingen nutzt damit seine Möglichkeiten, um sich unabhängig von den sich ändernden rechtlichen Rahmenbedingungen alle Optionen offen zu halten. Eine Ausschreibung der Linienbündel soll möglich sein, die Entscheidung wird aber jeweils im Einzelfall getroffen. Die Linienbündelung ermöglicht den Ausgleich zwischen den „guten“ und „schlechten“ Risiken und die Erstellung von Verkehrsleistungen zu geringeren Kosten für die Allgemeinheit.

Dieses Konzept bildet eine Grundlage für künftige Liniengenehmigungen und Dienstleistungsaufträge und wird Bestandteil des Nahverkehrsplans.

# 2 Grundlagen

Mit der ab 3.12.2009 geltenden EU-Verordnung 1370/07 tritt eine Zäsur in der seit Jahren intensiv geführten Diskussion um einheitliche Vergaberegelungen für den ÖPNV ein. Nach der EU-VO können die Aufgabenträger künftig

- Verkehrsleistungen ausschreiben,
- die Verkehrsleistungen selbst erbringen,
- im Wege der Direktvergabe einen internen Betreiber damit beauftragen

oder

- bei Jahresdurchschnittswerten von weniger als 1 Mio. EUR oder jährlichen Verkehrsleistungen von weniger als 300.000 km (2 Mio. EUR bzw. 600.000 km bei Unternehmen mit nicht mehr als 23 Fahrzeugen) direkt vergeben.

In diesem Zusammenhang bestehen unterschiedliche Rechtsauffassungen über den Anwendungsbereich der Verordnung. Dies betrifft hauptsächlich die Auslegung, ob Linienergänzungen nach dem PBefG ein „ausschließliches Recht“ im Sinne der VO darstellen und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen. Dies ist entscheidend für die Frage, ob das klassische Genehmigungsverfahren in der bisherigen Form des PBefG mit dem so genannten „Altbewerberprivileg“ aufrechterhalten werden kann – so die Rechtsauffassung insbesondere des WBO (Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer) – oder ob ÖPNV-Linienergänzungen künftig nur noch auf Grundlage von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die durch die Aufgabenträger nach den Regularien der VO zu vergeben sind, erbracht werden dürfen – so die Auffassung der Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger.

Obwohl die konkrete Ausgestaltung des neuen Rechts zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erkennbar ist, wird bereits jetzt ein Konzept zur Linienbündelung erstellt, das es ermöglicht, bei der Genehmigungsbehörde auf eine Harmonisierung der Laufzeiten von Liniengenehmigungen hinzuwirken. Diese Harmonisierung greift erst in einigen Jahren und ermöglicht dann

den von der Verordnung geforderten Wettbewerb, sie erzwingt ihn jedoch nicht. Es wird eine Option geschaffen, ohne den Landkreis zu binden.

### 3 Kriterien

Die im Folgenden dargestellten Linienbündel wurden nach folgenden Kriterien gebildet:

#### **Verkehrliche Bezüge zwischen den Linien:**

- durchgängige Fahrten zwischen zwei Linien;
- gemeinsame Bedienung bestimmter Verbindungen durch zwei oder mehr Linien;
- enge Verbundenheit von Zubringer- und Hauptlinie;
- hoher Umsteigeranteil zwischen verschiedenen Linien;
- einheitlicher Markt bzw. Erfordernis der flächenhaften Erschließung (z.B. bei Stadtverkehren, aber auch in Flächengemeinden)

#### **Betriebliche Bezüge zwischen den Linien:**

- Einheitliche Anforderungen an die Produktion (z.B. Fahrzeuganforderungen);
- betriebliche Verflechtung von parallelen oder aneinander angrenzenden Linien in der Form linienübergreifender Umläufe von Fahrzeugen mit dem Effekt einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung (Minimierung der Anzahl erforderlicher Fahrzeuge in der Spitzenzeit, Minimierung der Anzahl des gleichzeitig einzusetzenden Betriebspersonals).

#### **Chancengleichheit im Wettbewerb**

- Die Größe der Bündel wurde so bemessen, dass auch mittelständische Unternehmen in der Lage sind, sich erfolgreich am Wettbewerb zu beteiligen.

#### **Gesunder Ertragsmix**

- Ertragsreiche und ertragsschwächere Linien sollen zu einem Linienbündel zusammengefasst werden, um „Rosinenpickerei“ zu vermeiden.

## 4 Linienbündel

### 4.1 Übersicht über die Regionalbuslinien im Landkreis Tübingen

Linie	Verkehrsunternehmen
10 Hechingen – Rangendingen – Haigerloch – Horb	HZL
11 Eyach Bahnhof – Weitingen – Rohrdorf – Eutingen Bahnhof	HZL
18 Poltringen – Oberndorf – Rottenburg – Wurmlingen – Hirschau – Tübingen-Hageloch	Groß / SWT
111 Gönningen – Gomaringen – Reutlingen	Lutz (Kocher)
115 Rottenburg – Weiler – Dettingen – Offerdingen – Mössingen	Hartmann
151 Mössingen – Bästehardt – Bad Sebastiansweiler	RAB
152 Talheim – Mössingen – Bad Sebastiansweiler	RAB
153 Talheim – Öschingen	RAB
155 Reutlingen – Öschingen – Mössingen	RAB
754 Tübingen – Dettenhausen – Holzgerlingen – Böblingen – Sindelfingen	RBS
777 Tübingen – Ammerbuch – Nagold	VBN (ZÖA)
783 Mönchberg – Herrenberg	Däuble
790 Ergenzingen – Öschelbronn – Herrenberg	RBS
791 Tübingen – Entringen – Herrenberg	RAB
794 Tailfingen – Herrenberg	RAB
826 Tübingen – Waldenbuch – Leinfelden	RBS
828 Tübingen – Waldenbuch – Echterdingen – Flughafen/Messe	RBS
7400 Horb – Eutingen – Baisingen – Vollmaringen – Nagold	RVS
7408 Eyach – Mühringen – Horb	RVS
7418 Horb – Eutingen – Ergenzingen	RVS
7601 (Tübingen –) Kirchentellinsfurt – Wannweil – Reutlingen	RAB
7605 Kirchentellinsfurt – Kusterdingen – Reutlingen	RAB / Lutz (Kocher)
7611 Tübingen – Kusterdingen – Mark West – Reutlingen	RSV / RAB / Kocher
7612 Tübingen – Gomaringen	RAB
7613 Tübingen – Offerdingen – Mössingen – Hechingen	RAB
7615 Gomaringen – Mössingen – Offerdingen – Hechingen	RAB
7617 Hechingen – Bodelshausen	RAB
7622 Tübingen – Rottenburg	RAB
7623 (Tübingen –) Rottenburg – Hirrlingen – Haigerloch	RAB
7625 Tübingen – Wankheim – Gomaringen	RAB
7626 (Tübingen –) Rottenburg – Felldorf – Horb	RAB
7627 Rottenburg – Seebronn – Bondorf – Ergenzingen	RAB
7628 (Tübingen –) Rottenburg – Horb	RAB
7629 (Tübingen –) Rottenburg – Börstingen – Horb	RAB
7632 Rottenburg – Altingen	RAB / Groß
7633 Rottenburg – Neustetten – Ergenzingen – Nagold	RAB

Hier nicht enthalten sind die Stadtverkehre Tübingen und Rottenburg a.N. und der Nachtbusverkehr. Die Liniennummerierung entspricht der im aktuellen Fahrplan verwendeten Systematik. Betriebsführer sind im Klammerzusatz ausgewiesen.

## 4.2 Übersicht über die Linienbündel

Bündel	Harmoni- sierung	Linien	
<b>WEST 2</b>	<b>2014</b>	7627	Rottenburg – Seebronn – Bondorf – Ergenzingen
		7628	Rottenburg – Horb
		7633	Rottenburg – Neustetten – Ergenzingen – Nagold
<b>SÜD</b>	<b>2015</b>	151	Mössingen – Bästenhardt – Bad Sebastiansweiler
		152	Talheim – Mössingen – Bad Sebastiansweiler
		153	Talheim – Öschingen
		155	Mössingen – Öschingen – Reutlingen ***)
<b>NORDWEST</b>	<b>2016</b>	791	Tübingen – Ammerbuch – Entringen – Herrenberg
		791	Gesamtverkehr Tübingen – Herrenberg
		777	Tübingen – Ammerbuch – Nagold
		794	Tailfingen – Herrenberg
		790	Ergenzingen/Öschelbronn – Herrenberg
		783	Mönchberg – Herrenberg
<b>WEST 1</b>	<b>2017</b>	7623	Rottenburg – Hirrlingen (– Haigerloch)
		7626	Rottenburg – Felldorf – Horb
		7629	Rottenburg – Börstingen – Horb
<b>OST</b>	<b>2017</b>	7601	Tübingen – Kirchentellinsfurt – Wannweil – Reutlingen **)
		7605	Kirchentellinsfurt – Kusterdingen – Reutlingen *)
		7611	Tübingen – Kusterdingen – Reutlingen *)
<b>SÜDOST</b>	<b>2018</b>	111	Gönningen – Gomaringen – Reutlingen
		7612	Tübingen – Gomaringen
		7625	Tübingen – Wankheim – Gomaringen
		7613	Tübingen – Ofterdingen – Mössingen – Hechingen
		7615	Gomaringen – Mössingen – Ofterdingen / Hechingen

\*) einbezogen in das Linienbündel bis Haltestelle Betzingen NMI (also ohne RSV-Linie 10)

\*\*) einbezogen in das Linienbündel bis Haltestelle Wannweil K'furter Straße

\*\*\*) einbezogen in das Linienbündel bis Haltestelle Gönningen Seidelbaststr. (also ohne RSV-Linie 5)

### 4.3 Begründungen zu den einzelnen Linienbündeln

#### 4.3.1 Linienbündel WEST 1

Harmonisierung	Linien	
2017	7623	Rottenburg – Hirrlingen (– Haigerloch)
	7626	Rottenburg – Felldorf – Horb
	7629	Rottenburg – Börstingen – Horb
Fahrplan-km/Jahr:	<b>620.000</b>	

##### 4.3.1.1 Linie 7623: (Tübingen –) Rottenburg – Hirrlingen (– Haigerloch)

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	Linie bedient schwerpunktmäßig den Verkehr zwischen Hirrlingen und Rottenburg. Der Schülerverkehr von Schwalldorf und Frommenhausen nach Hirrlingen wird auch über diese Linie abgewickelt. Zum Diasporahaus in Bietenhausen gibt es aus dem Landkreis Tübingen eine schulische Nachfrage. Es bestehen Verknüpfungen zur HzL-Linie 10 in/aus Richtung Rangendingen/Hechingen.
<i>Betriebliche Bezüge</i>	Nur einzelne Fahrten, die produktionstechnische Hintergründe haben, kommen aus (Balingen –) Haigerloch und führen bis/ab Tübingen. Linie erfordert wegen starken Schülerverkehrs hohe Beförderungskapazitäten (Gelenkbusse).
<i>Wirtschaftliche Wertigkeit</i>	Nachfragestarke Linie, die mindestens 6 Fahrzeuge erfordert.
<i>Sonstiges</i>	Linie endet in der Regel am Bahnhof in Rottenburg und bedient den für Dritte interessanten Eugen-Bolz-Platz nur selten.

##### 4.3.1.2 Linie 7626: (Tübingen –) Rottenburg – Felldorf – Horb

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	Durchbindung ab/nach Tübingen nicht notwendig, es reicht Umstieg auf Zug 774 oder Bus 18/7622 in Rottenburg. Verkehrlich eng mit Linie 7629 verflochten (z.B. Schülerverkehr und Ortsverkehr Starzach). Parallellage von 7626/7629 ab Bieringen bis Rottenburg.
<i>Betriebliche Bezüge</i>	Die Linie ist umlaufplanerisch eng mit Linie 7629 verknüpft. Die Bedienung während der Schwachlastzeiten erfolgt durch AST-Verkehre, die im Ringverkehr über 7626 und 7629 laufen.

<i>Wirtschaftliche Wertigkeit</i>	Zur Produktion der Linie sind derzeit 7 Busse erforderlich; starke Schülerlinie, Nutzung durch Dritte wird eher mäßig eingeschätzt.
<i>Sonstiges</i>	Interesse Landkreis Freudenstadt im Abschnitt Felldorf – Horb; Schülerverkehre ab Wachendorf nach Horb und Freudenstadt (Berufsschule) und Schülerverkehre Schwalldorf – Hirrlingen bedenken. Es gibt derzeit Schülerbeförderungsverträge, die im Zuge einer Ausschreibung aufzulösen wären.

### 4.3.1.3 Linie 7629: (Tübingen –) Rottenburg – Börstingen – Horb

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	Durchbindung ab/nach Tübingen nicht notwendig, es reicht Umstieg auf Zug 774 oder Bus 18/7622 in Rottenburg. Verkehrlich eng mit Linie 7626 verflochten (z.B. Schülerverkehr und Ortsverkehr Starzach). Da Parallelität im Bereich des Lkr. FDS zur RVS-Linien vorhanden sind, genügt Abschnitt Eyach – Rottenburg (heute samstägliche Konzessionserhaltungsfahrt).
<i>Betriebliche Bezüge</i>	Die Linie ist umlaufplanerisch eng mit Linie 7626 verknüpft. Die Bedienung während der Schwachlastzeiten erfolgt durch AST-Verkehre, die im Ringverkehr über 7626 und 7629 laufen.
<i>Wirtschaftliche Wertigkeit</i>	Zur Produktion der Linie sind derzeit 2 Busse erforderlich; Sehr schwach frequentierte Linie, daher an schulfreien Tagen mehrere AST-Fahrten tagsüber. Schülerbeförderungsvertrag vorhanden, der im Zuge einer Ausschreibung aufzulösen wäre.
<i>Sonstiges</i>	Ggf. ist ein anderes Bedienungskonzept mit Ersatz durch Schienenverkehr zu erwägen. Dazu wären jedoch zusätzliche Bahnhalte in Börstingen und Sulzau erforderlich, außerdem Bedienung Obernau durch 7626 (Wendemöglichkeit wäre notwendig).

### 4.3.2 Linienbündel WEST 2

Harmonisierung		Linien
<b>2014</b>	7627	Rottenburg – Seebronn – Bondorf – Ergenzingen
	7628	Rottenburg – Horb
	7633	Rottenburg – Neustetten – Ergenzingen – Nagold
Fahrplan-km/Jahr:		<b>680.000</b>

#### 4.3.2.1 Linie 7627: Rottenburg – Seebronn – Bondorf – Ergenzingen

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	Durchbindung ab/nach Tübingen nicht notwendig, es reicht Umstieg auf Zug 774 oder Bus 18/7622 in Rottenburg. Durchbindung nach Nagold nicht erforderlich. Linie endet in Bondorf, führt nur in schülerverkehrsbedingten Einzelfällen bis Ergenzingen Junghansring. Linie bedient auch starke Schülerverkehre aus dem Landkreis Calw (Gündringen – Hochdorf – Vollmaringen – Mötzingen) zu Rottenburger Schulen (VGC-Linie 553).
<i>Betriebliche Bezüge</i>	Linie umlaufplanerisch verflochten mit den Linien 7628 und 7633. Heute stark von Subunternehmern aus Rottenburg geprägt. Die Busse verkehren teilweise durchgängig (VGC-Linie 553).
<i>Wirtschaftliche Wertigkeit</i>	Zur Produktion der Linie werden derzeit 7 Busse benötigt. Die Linie wird als relativ ertragsstark eingeschätzt.
<i>Sonstiges</i>	Anbindung in Bondorf an Gäubahn in Richtung Herrenberg – Stuttgart und Rottweil/Freudenstadt, Anbindung in Rottenburg auf Zug nach Tübingen, ggf. auch Linie 18 nach Tübingen. Nach Möglichkeit Abstimmung auf Verkehre aus dem Landkreis Calw.

#### 4.3.2.2 Linie 7628: (Tübingen –) Rottenburg – Horb

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	Durchbindung ab/nach Tübingen nicht notwendig, es reicht Umstieg auf Zuglinie 774 oder Bus 18/7622 in Rottenburg. Anbindung Ergenzingen und Baisingen an Rottenburg gemeinsam mit Linie 7633. Linie hat Schnellbuscharakter ab Ergenzingen über B 28 neu, teils Zubringer aus Richtung Baisingen/Eckenweiler. Durchbindung ab Horb Bahnhof nicht erforderlich. Parallelität im Bereich des Landkreises Freudenstadt zu den Linien des RVS 7400 und 7418. Bedienung Schülerverkehr ab Horb – Hohenberg nach Rottenburg
<i>Betriebliche Bezüge</i>	Linie ist umlaufplanerisch verflochten mit den Linien 7627 und 7633. Heute stark von Subunternehmern aus Rottenburg ge-

	<p>prägt. Aufgrund starker Schülerverkehrsbeziehungen ist teilweise Gelenkbuseinsatz erforderlich.</p>
<i>Wirtschaftliche Wertigkeit</i>	<p>Zur Produktion der Linie werden derzeit 6 Busse benötigt Fast reine Schulverkehrslinie, lief bisher ohne Zuschüsse des Landkreises Tübingen. Grund: Die mittlere Reiseweite ist aufgrund der großen Zahl von Schülern aus dem Landkreis Freudenstadt nach Rottenburg sehr hoch und trägt damit entscheidend zum Betriebsergebnis bei.</p>
<i>Sonstiges</i>	<p>Nach Möglichkeit bessere Abstimmung mit RVS-Linien (7400, 7418) herbeiführen, insbesondere wegen der Bedienung von Nagold – Vollmaringen, die für Verkehre nach Göttelfingen, Eutingen und Bildechingen störend ist.</p>

### 4.3.2.3 Linie 7633: Rottenburg – Neustetten – Ergenzingen – Nagold

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	<p>Anbindung Ergenzingen und Baisingen an Rottenburg gemeinsam mit Linie 7628, teils mittels durchgängiger Fahrten, Überlappung mit 7418. Starker Schülerverkehr aus den Gäugemeinden nach Rottenburg und zum Schulzentrum in Ergenzingen. Durchbindung ab/bis Nagold nicht erforderlich.</p>
<i>Betriebliche Bezüge</i>	<p>Linie umlaufplanerisch verflochten mit den Linien 7627 und 7628 sowie teilweise der RVS-Linie 7418. Heute stark von Subunternehmern aus Rottenburg geprägt. Taktverkehre ab Rottenburg Bahnhof (Zuganschluss Tübingen) und nach Ergenzingen (Nullknoten Gäubahn).</p>
<i>Wirtschaftliche Wertigkeit</i>	<p>Zur Produktion der Linie sind 8 Busse erforderlich; die Linie ist stark mit Schülerverkehren belegt. Schülerbeförderungsverträge sollten im Zuge einer Ausschreibung beseitigt werden.</p>
<i>Sonstiges</i>	<p>Die Linie erfüllt im Bereich des Landkreises Freudenstadt Zubringerfunktionen für Berufsschüler zum Bahnhof Eutingen, ebenso ist ein Bus über den Mittag in der Schülerspitze Nagold eingesetzt. Abschnitt Vollmaringen – Nagold muss mit Landkreis Calw geregelt werden, da die RVS die Grundlast ohnehin fährt.</p>

### 4.3.3 Linienbündel SÜD

Harmonisierung	Linien
<b>2015</b>	151 Mössingen – Bästenhardt – Bad Sebastiansweiler 152 Talheim – Mössingen – Bad Sebastiansweiler 153 Talheim – Öschingen 155 Mössingen – Öschingen – Reutlingen ***)
Fahrplan-km/Jahr:	<b>620.000</b>

\*\*\*) einbezogen in das Linienbündel bis Haltestelle Gönningen Seidelbaststr. (also ohne RSV-Linie 5)

#### 4.3.3.1 Linie 151: Mössingen – Bästenhardt – Bad Sebastiansweiler

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	Ehemals als Linie 1 bezeichnet. Die Linie ist im Rahmen des Neukonzepts 2009/10 entstanden, das die weitgehend von der bisherigen Linie 7616 getrennte Anbindung von Bästenhardt an Mössingen vorsieht. Gemeinsam mit Linie 152 Anbindung von Bad Sebastiansweiler. Es bestehen gute Anbindungen am Bahnhof Mössingen an fast alle Züge der Zollernbahn von und nach Tübingen.
<i>Betriebliche Bezüge</i>	Die Buslinie ist eng verflochten mit den Linien 152, 153 und 155. Das AST wird gemeinsam mit Linie 152 (Mössingen – Bästenhardt – Belsen) betrieben.
<i>Wirtschaftliche Wertigkeit</i>	Die Linie 151 soll einen wesentlichen Beitrag zu einem wirtschaftlich darstellbaren stadtverkehrsähnlichen Busbetrieb in Mössingen leisten, da sie den größten Stadtteil an die Kernstadt anbindet.
<i>Sonstiges</i>	Beim betrieblichen Übergang auf Linie 152 wurden am Bahnhof Bad Sebastiansweiler/Belsen Anschlüsse an die HzL-Züge von und nach Hechingen geschaffen.

#### 4.3.3.2 Linie 152: Talheim – Mössingen – Belsen – Bad Sebastiansweiler

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	Ehemals als Linie 7616 bezeichnet. Seit Neukonzept 2009/10 trägt die Linie zum Stadtverkehrscharakter für Mössingen bei (Erschließung südöstliche Kernstadt Mössingen sowie Belsen). Bahnhofoanbindung für Talheim und Bad Sebastiansweiler.
<i>Betriebliche Bezüge</i>	Seit Neukonzept 2009/10 ist die Buslinie betrieblich eng verflochten mit den Linien 151, 153 und teilweise mit der Linie 155. Das AST wird gemeinsam mit Linie 155 (Mössingen – Talheim –

	<p>Öschingen – Mössingen) sowie gemeinsam mit Linie 151 (Mössingen – Bästenhardt – Belsen) betrieben.</p>
<i>Wirtschaftliche Wertigkeit</i>	<p>Die Linie wurde in ihrer ehemaligen Form als schwach frequentiert eingestuft. Durch bessere Erschließungsfunktion in Mössingen und Belsen soll die wirtschaftliche Bedeutung steigen.</p>
<i>Sonstiges</i>	<p>Über eine Bedienung der Orte auf der Schwäbischen Alb (z.B. Salmendingen) durch diese Linie wird mit dem Nachbarlandkreis verhandelt.</p>

### 4.3.3.3 Linie 153: Talheim – Öschingen

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	<p>Ehemals als Linie 3 bezeichnet. Die Linie ist im Rahmen des Neukonzepts aus bislang unveröffentlichten Schulbusverkehren entstanden. Heutiges Fahrplankonstrukt bildet den schulbezogenen Verkehr der beiden Grund- und Hauptschulen ab. Zudem einzelne Verbindungen bei kombinierter Bedienung von Talheim und Öschingen in Nebenverkehrszeiten.</p>
<i>Betriebliche Bezüge</i>	<p>Die Buslinie ist eng verflochten mit den Linien 151, 152 und 155.</p>
<i>Wirtschaftliche Wertigkeit</i>	<p>Überwiegend schulisch bedingte Linie, sonst kaum Nachfrage.</p>
<i>Sonstiges</i>	<p>Weitere denkbare Funktion: Anbindung Talheim an Reutlingen über Öschingen / Gönningen (Linie 155).</p>

### 4.3.3.4 Linie 155: Mössingen – Öschingen – Gönningen – Reutlingen

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	<p>Ehemals als Linie 7624 bezeichnet. Weitgehend vertaktete Linie ab Öschingen bis Mössingen Bahnhof. Funktionen auch im Schülerverkehr mit Umstieg auf 7615 (Gönningen – Mössingen – Höhnisch). Busse fahren zum großen Teil durch bis Reutlingen.</p>
<i>Betriebliche Bezüge</i>	<p>Verflochten mit der RSV-Linie 5 (Reutlingen – Gönningen) und seit dem Neukonzept 2009/10 auch mit den Linien 151, 152 und 153. AST wird gemeinsam mit 152 (Mössingen – Talheim – Öschingen – Mössingen) betrieben.</p>
<i>Wirtschaftliche Wertigkeit</i>	<p>Starke Schülerverkehre nach Mössingen und z.T. zum Schulzentrum Höhnisch; Nutzung durch Dritte wird als mäßig eingeschätzt.</p>
<i>Sonstiges</i>	<p>Die reale Nachfrage für die Verbindung Öschingen – Gönningen – Reutlingen ist eher mäßig.</p>

### 4.3.4 Linienbündel SÜDOST

Harmonisierung	Linien
<b>2018</b>	111 Gönningen – Gomaringen – Reutlingen 7612 Tübingen – Gomaringen ****) 7625 Tübingen – Wankheim – Gomaringen****) 7613 Tübingen – Offerdingen – Mössingen – Hechingen Gomaringen – Mössingen – Offerdingen / 7615 Hechingen
Fahrplan-km/Jahr:	<b>980.000</b>

\*\*\*\*) gemeinsame Liniengenehmigung

#### 4.3.4.1 Linie 111: Reutlingen – Gomaringen – Gönningen

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	Die Linie dient der Anbindung der Gemeinde Gomaringen an das Oberzentrum Reutlingen (Berufspendler, Schülerverkehre, Einkaufs- und Versorgungsverkehr, Bahnanschluss von/nach Stuttgart sowie Buslinie auf die Fildern). Außerdem werden Schüler aus dem Landkreis Reutlingen zum Schulzentrum Höhnisch befördert. Im Abschnitt Reutlingen – Ohmenhausen verkehrt nahezu parallel die RSV-Linie 7.
<i>Betriebliche Bezüge</i>	Die Linie wird bis auf die Verkehre am Wochenende und einzelne Durchläufer in Tagesrandlagen aus dem Bereich der Linie 7615 mit isolierten Fahrzeugumläufen mit drei Fahrzeugen betrieben.
<i>Wirtschaftliche Wertigkeit</i>	Genauere Erkenntnisse über die weitgehend auf dem Gebiet des Lkr. Reutlingen verkehrende Linie liegen nicht vor.
<i>Sonstiges</i>	Der Abschnitt Gomaringen – Gönningen wird für einzelne Schülerrelationen des Schulzentrums Höhnisch genutzt.

#### 4.3.4.2 Linie 7612: Tübingen – Gomaringen

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	Linie geht in Gomaringen oft wg. Ortsrunde in 7625 über. Bedienung Gomaringen – Tübingen gemeinsam mit 7625. Parallel zwischen Tübingen Obf und Steinlachwasen zur Stadtverkehrslinie 16 und zur 7613.
<i>Betriebliche Bezüge</i>	Betrieblich mit Linie 7625, z. T. auch mit Linie 7615 verbunden.
<i>Wirtschaftliche Wertigkeit</i>	In der Verkehrsspitze wird 1 Bus dieser Linie zugeordnet, weitere Leistungen in Kooperation mit Linie 7625; Schülerverkehre nach Tübingen, v. a. Feuerhägle; Busse werden z. T. auch im schulbezogenen Verkehr Höhnisch eingesetzt. Linie hat einen Ergänzungscharakter zur Hauptlinie 7625 zwischen Tübingen und

<i>Sonstiges</i>	Gomaringen, daher kein Angebot während der Schwachlastzeiten am Abend und Wochenende.  Direktbus, wird von der Gemeinde kofinanziert.
------------------	---

### 4.3.4.3 Linie 7625: Tübingen – Wankheim – Gomaringen

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	Linie geht in Gomaringen oft wg. Ortsrunde in 7612 oder 7615 über. Bedienung Gomaringen – Tübingen gemeinsam mit 7612. Umsteiger von/auf 7605 (Höhnisch – Jettenburg). Schülerverkehre aus allen Orten zum Höhnisch und zu Tübinger Schulen (insbesondere auch Feuerhägle, daher 7612-Durchbindung mit Synergieeffekten). Parallelität zwischen Wankheim, Immenhausen und Mähringen zur Linie 7605.
<i>Betriebliche Bezüge</i>	Betrieblich eng mit Linien 7612 und 7615 verbunden, am Wochenende auch mit 111.
<i>Wirtschaftliche Wertigkeit</i>	Zur Produktion dieser Linie werden derzeit 6 Busse benötigt; Die Linie wird als relativ nachfragestark eingeschätzt, da großer Einzugsbereich und starke Schülerverkehre.
<i>Sonstiges</i>	Eventuell mittelfristig in Mähringen/Wankheim andere Linienführungen finden (z.B. im Zusammenhang mit der Linie 7605).

### 4.3.4.4 Linie 7613: Tübingen – Offerdingen – Mössingen – Hechingen

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	Bedienung Offerdingen – Tübingen sowohl direkt als auch mit Umstieg auf Zollernbahn in Mössingen. Linie geht in Offerdingen häufig in 7615 über.
<i>Betriebliche Bezüge</i>	Betrieblich verflochten mit 7615, teilweise auch mit 7616.
<i>Wirtschaftliche Wertigkeit</i>	Zur Produktion der Linie werden derzeit 2 Busse benötigt; Bislang wird die Linie ohne Landkreiszuschüsse bedient.
<i>Sonstiges</i>	Linie hat nur Ergänzungscharakter zur Zollernbahn-Verbindung zwischen Tübingen und Mössingen. Offerdingen wird ebenso meist via Mössingen/Zollernbahn an Tübingen angebunden.

### 4.3.4.5 Linie 7615: Gomaringen – Mössingen – Offerdingen / Hechingen

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	Linie geht in Offerdingen häufig in 7613 über. Durchmesserlinie mit Stadtverkehrscharakter in Mössingen, Bahnanbindung Offerdingen. Bahnhofszubringer Nehren, Umsteigepunkt Gomaringen ZOB, Durchbindung auf 7625/7612. Dußlingen wird
----------------------------	--

	nur teilweise bedient.
<i>Betriebliche Bezüge</i>	Betrieblich eng verflochten mit 7613 und 7625, z. T. auch mit 7612. Aufgrund starker saisonaler Schwankungen bei überwiegend Kurzstreckenrelationen ist Gelenkbuseinsatz zweckmäßig, um Kapazitäten auch im Winter vorzuhalten. Kooperation der Gymnasien in Dußlingen und Mössingen erfordert starken schulischen Angebotsbezug.
<i>Wirtschaftliche Wertigkeit</i>	3 Busse; Abgesehen vom Schülerverkehr handelt es sich bislang um eine sehr ertragsschwache Linie. Die Neukonzeption 2008/09 dient der Stärkung der Nachfrage.
<i>Sonstiges</i>	Die Linie verbindet „DuGoNe“ umsteigefrei miteinander. Die zwischenörtliche Nachfrage ist gering, ein Grundangebot an Busverbindungen wegen gemeinsamer Infrastruktur-Einrichtungen jedoch erwünscht.

### 4.3.5 Linienbündel OST

Harmonisierung	Linien	
2017	7601	Tübingen – Kirchentellinsfurt – Wannweil – Reutlingen **)
	7605	Kirchentellinsfurt – Kusterdingen – Reutlingen *)
	7611	Tübingen – Kusterdingen– Reutlingen *)
Fahrplan-km/Jahr:	<b>450.000</b>	

\*) einbezogen in das Linienbündel bis Haltestelle Betzingen NMI (also ohne RSV-Linie 10)

\*\*) einbezogen in das Linienbündel bis Haltestelle Wannweil K'furter Straße

#### 4.3.5.1 Linie 7601: Tübingen – Kirchentellinsfurt – Wannweil – Reutlingen

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	Durchbindung von / nach Tübingen meist nicht notwendig, es reicht Anschluss in Kirchentellinsfurt auf Zug. Wichtige Funktion als Bahnhofsanbindung. Schülerverkehre Wannweil – Kirchentellinsfurt.
<i>Betriebliche Bezüge</i>	Betrieblich eng mit Linie 7605 verbunden (Linie geht häufig in Kirchentellinsfurt in 7605 über).
<i>Wirtschaftliche Wertigkeit</i>	Die Linie wird außerhalb des schulbezogenen Verkehrs als mäßig bis schwach frequentiert eingeschätzt
<i>Sonstiges</i>	Heute z. T. geprägt von Leistungen, die zugleich Bustransfer zwischen Tübingen und Reutlingen darstellen. Der nur der Konzessionserhaltung dienende Kurs via Pfrondorf sollte aufgegeben werden. Zuverlässigkeit als Bahnhofsanbindung sollte optimiert werden.

#### 4.3.5.2 Linie 7605: Kirchentellinsfurt – Kusterdingen – Reutlingen

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	Anbindung Kusterdingen an Zug in Kirchentellinsfurt nach Reutlingen. Schülerverkehrsfunktionen für Schulen in Kusterdingen, Mähringen und von den Härten nach Kirchentellinsfurt. Ortsverkehrsfunktion für Gemeinde Kusterdingen. Abschnittsweise Parallellage mit Linie 7611.
<i>Betriebliche Bezüge</i>	Betrieblich eng mit Linie 7601 verbunden (Linie geht häufig in Kirchentellinsfurt in 7601 über).

<i>Wirtschaftliche Wertigkeit</i>	Abgesehen vom Schülerverkehr wird die Linie als schwach eingestuft.
<i>Sonstiges</i>	Gemeinschaftskonzession RAB, Lutz

### 4.3.5.3 Linie 7611: Tübingen – Kusterdingen – Reutlingen

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	Anbindung von Kusterdingen, Jettenburg und IG Mark West an Reutlingen: abschnittsweise Parallelverkehr mit 7605.
<i>Betriebliche Bezüge</i>	Linie läuft weitgehend in sich geschlossen. Gemeinschaftsproduktion von RAB, RSV und Kocher.
<i>Wirtschaftliche Wertigkeit</i>	Starke Schülerverkehre von Jettenburg und Kusterdingen zu den weiterführenden Schulen in Tübingen; von Dritten gut frequentierte Linie (Berufspendler aus Tübingen nach Mark West und von Kusterdingen nach Tübingen). Sehr geringer Schülerverkehr zu Reutlinger Schulstandorten.
<i>Sonstiges</i>	Gemeinschaftskonzession RSV, Kocher und RAB (Parallelkonzessionierte Linie 21 von Kocher zwischen Tübingen und Kusterdingen sowie Linie 10 von RSV zwischen Reutlingen und Mark West.)

### 4.3.6 Linienbündel **NORDWEST** (Landkreis Böblingen: Bündel 11 - Ammertal)

Harmonisierung	Linien
<b>2016</b>	777 Tübingen – Ammerbuch – Nagold 783 Mönchberg – Herrenberg Tübingen – Ammerbuch – Entringen – Herren- 791 berg 791 Gesamtverkehr Tübingen – Herrenberg 794 Tailfingen – Herrenberg 790 Ergenzingen/Öschelbronn – Herrenberg
Fahrplan-km/Jahr:	<b>730.000</b>

#### 4.3.6.1 Linie 777: Tübingen – Pfäffingen – Reusten – Altingen – Nagold

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	Durchbindung von/nach Tübingen nicht notwendig, es reicht Anschluss in Pfäffingen und Altingen auf Ammertalbahn. Bedient Schülerverkehre in Altingen und Reusten sowie im Landkreis Böblingen.
<i>Betriebliche Bezüge</i>	Betrieblich in der Verkehrsspitze mit Linie 791 verbunden, wodurch ein Fahrzeug eingespart werden kann.
<i>Wirtschaftliche Wertigkeit</i>	Für die Produktion der Linie werden derzeit 3 Busse benötigt; die Linie wird heute vergleichsweise teuer eingekauft. Außerhalb der Schülerverkehre wird die Linie als eher schwach eingeschätzt.
<i>Sonstiges</i>	Linie wird traditionell an einzelnen Verkehrstagen von Nagold nach Bad Wildbad durchgebunden. ZÖA ist Betriebsführer zwischen Altingen und Tübingen.

#### 4.3.6.2 Linie 791: Tübingen – Entringen – Herrenberg

<i>Verkehrliche Bezüge</i>	Durchbindung von/nach Tübingen nicht notwendig, es reicht Anschluss in Entringen auf Ammertalbahn sowie in Herrenberg auf S-Bahn. Zwischen Mönchberg und Herrenberg parallel zur Däuble-Linie 783. Zwischen Gültstein und Herrenberg Parallellage zur 794 (und Ammertalbahn). Bedient die Schülerverkehre Entringen und Breitenholz.
<i>Betriebliche Bezüge</i>	Betrieblich in der HVZ mit Linie 777 verbunden, teilweise auch mit 794 Herrenberg – Gültstein – Tailfingen.

*Wirtschaftliche Wertigkeit*

Das Landratsamt Tübingen hat ab Dezember 2006 planerisch den Schülerverkehr Ammerbuch integriert, wirtschaftlich nur teilweise (Schülerlinie 7631)! Nachfrage im Landkreis Tübingen außerhalb der Schülerverkehre schwach, im Landkreis Böblingen (Kayh – Herrenberg) stärker.

*Sonstiges*

Mögliche Entwicklungen im Schülerverkehr Ammerbuch (Schulstandorte; Verlagerung auf Ammertalbahn sowie Herrenberger Schüler in Altingen) bedenken.

### 4.3.6.3 Linien 783, 790, 794

Die Linien 783, 790 und 749 haben ihren Bedienungsschwerpunkt eindeutig im Landkreis Böblingen. Da dieses Linienbündel die Kreisgrenzen überschreitet, wurde mit dem Landkreis Böblingen folgender Abstimmungsvorbehalt vereinbart:

1. Das Landratsamt Tübingen stimmt dem Linienbündelungskonzept des Landratsamts Böblingen zu.
2. Die Landratsämter werden folgende Änderungen in ihren Linienbündelungskonzepten vornehmen, um gleichlautende grenzüberschreitende Linienbündel zu erzielen:
  - a) TÜ (Bündel „Nordwest“) und BB (Bündel Nr. 11):
    - Streichung der L 7631 (da in der Genehmigung der L 791 enthalten)
  - b) TÜ (Bündel „Nordwest“):
    - Aufnahme der Linien 783 Herrenberg – Mönchberg),  
790 Herrenberg-Öschelbronn-Bondorf (- Ergenz.)  
794 Tailfingen – Herrenberg
3. Die Landratsämter werden sich rechtzeitig vor in Kraft treten des Harmonisierungszeitpunkts der o.g. Linienbündel (31.12.2016) einigen bezüglich Wahl und Durchführung des wettbewerblichen Verfahrens.

#### 4.4 Nicht einbezogene Linien

Linie	Linie/Strecke	Verkehrsunternehmen
	Stadtverkehr Rottenburg	Stadtwerke Rottenburg a.N.
	Stadtverkehr Tübingen	SWT
10	Hechingen – Rangendingen – Haigerloch – Horb	HZL
11	Eyach Bf. – Weitingen – Rohrdorf – Eutingen Bf.	HZL
18	Poltringen – Oberndorf – Rtbg – Wurmlingen – Hirschau – Tü. – Hageloch	Groß/SWT
115	Rottenburg – Weiler – Dettingen – Ofterdingen – Mössingen	Hartmann
754	Tübingen – Dettenhausen – Holzgerlingen – Böblingen – Sindelfingen	RBS
794	Ringverkehr Herrenberg Süd	RAB
826	Tübingen – Waldenbuch – Leinfelden	RBS
828	Tübingen – Waldenbuch – Echterdingen – Flughafen	RBS
7400	Horb – Eutingen – Baisingen – Vollmaringen – Nagold	RVS
7408	Eyach – Mühringen – Horb	RVS
7418	Horb – Eutingen – Ergenzingen	RVS
7611	Industriegebiet Mark West – Reutlingen	RSV
7617	Hechingen – Bodelshausen	RAB
7622	Tübingen – Rottenburg	RAB
7632	Rottenburg – Altingen	RAB / Groß

- Bedienungsschwerpunkt außerhalb des Landkreises Tübingen (10 HzL)
- Landkreis Tübingen finanziell und/oder planerisch nicht beteiligt (Stadtverkehre)
- Spezielle Angebote, die nicht in den übrigen Linienverkehr integriert sind
- Betrieblich isolierte Linie (z.B. 7617)

##### Stadtverkehr Rottenburg

Der Stadtverkehr Rottenburg wird in Eigenregie der Stadt Rottenburg am Neckar betrieben und finanziert. Der Verkehr ist nicht mit dem Regionalbusverkehr verknüpft. Eine Einbeziehung in ein Linienbündel des Landkreises ist daher nicht angebracht.

##### Stadtverkehr Tübingen

Der Stadtverkehr Tübingen wird in Eigenregie der Stadt Tübingen betrieben und finanziert. Der Verkehr ist z. T. betrieblich mit einzelnen Regionalbuslinien verknüpft (z.B. Linien 18 und 19/7622). Während im Bereich des Stadtgebiets ein klarer Taktverkehr besteht, verkehren die damit verbundenen Regionalverkehre nur teilweise im Takt. Der Stadtverkehr Tübingen wird aber nicht in der Zuständigkeit des Landkreises geplant und finanziert und kann deshalb im Linienbündel des Aufgabenträgers Landkreis außen vor bleiben.

### **Stadtverkehr Tübingen (Nacht-Sammel-Linienverkehr)**

Der Verkehr wird in Eigenregie der Stadt Tübingen betrieben und finanziert. Der Nacht-Sammel-Linienverkehr läuft betrieblich isoliert.

### **Linie 10 (Hechingen – Rangendingen – Haigerloch – Horb)**

Diese Linie berührt den Landkreis Tübingen nur in Hirrlingen. In Hirrlingen ist die Linie bei schulbezogenen Fahrten auf die Linie 7623 (Hirrlingen – Rottenburg) abgestimmt. Die Bedienungsschwerpunkte dieser Linie befinden sich im Zollernalbkreis und im Landkreis Freudenstadt. Daher ist die Aufnahme der Linie in ein Linienbündel des Landkreises Tübingen nicht sinnvoll.

### **Linie 11 (Eyach Bf. – Mühringen – Haigerloch)**

Diese Linie berührt den Landkreis Tübingen nur am Bahnhof Eyach. Dort ist die Linie auf die Züge aus Rottenburg und Horb abgestimmt. Die Bedienungsschwerpunkte dieser Linie befinden sich im Zollernalbkreis und im Landkreis Freudenstadt. Daher ist die Aufnahme der Linie in ein Linienbündel des Landkreises Tübingen nicht sinnvoll.

### **Linie 11 (Eyach Bf. – Eutingen)**

Diese Linie wird auf dem Streckenabschnitt Eyach Bf. – Eutingen derzeit nicht bedient. Die Linienkonzession der Fa. Weiss&Nesch berührt den Landkreis Tübingen nur am Bahnhof Eyach. Die (theoretische) Verbindungsfunktion dieser Linie betrifft überwiegend den Landkreis Freudenstadt. Daher ist die Aufnahme der Linie in ein Linienbündel des Landkreises Tübingen nicht sinnvoll.

### **Linie 18 (Poltringen – Oberndorf – Rottenburg – Wurmlingen – Hirschau – Tübingen – Hagelloch)**

Die Linie verbindet die Rottenburger Stadtteile Oberndorf, Wendelsheim und Wurmlingen mit der Kernstadt Rottenburg und über Hirschau mit Tübingen. Dabei ist diese Linie in den streng vertakteten Tübinger Stadtverkehr ab Hirschau als Durchmesserlinie bis Hagelloch integriert. Der Ammerbucher Teilort Poltringen wird über die Linie 18 mit Rottenburg verbunden. Die Verbindungen ab Poltringen dienen primär dem Verkehr von und zu Rottenburger Schulen. Die Linie eignet sich nicht zur Bündelung mit den sonstigen Rottenburger Linien.

### **Linie 115 (Rottenburg – Weiler – Dettingen – Offerdingen – Mössingen)**

Die Linie 115 eignet sich nicht zur Bündelung mit anderen Linien im Bereich des Raums Rottenburg oder Mössingen. Sie ist weder betrieblich noch von den Fahrgastströmen her mit anderen Buslinien verflochten.

### **Linie 754 (Tübingen – Dettenhausen – Holzgerlingen – Böblingen – Sindelfingen)**

Die RBS-Linie hat ihren Schwerpunkt im Bereich des Landkreises Böblingen. Innerhalb des Landkreises Tübingen besteht eine Parallelität zu anderen RBS-Linien (826/828 nach Waldenbuch – Leinfelden – Echterdingen/Flughafen). Allen drei RBS-Linien ist gemein, dass sie ihren verkehrlichen und betrieblichen Schwerpunkt nicht im Landkreis Tübingen haben. Alle drei Linien sind an Schienenstrecken in der Region Stuttgart angebunden. Eine Linienbündelung durch den Landkreis Tübingen ist daher nicht sinnvoll.

### **Linie 790 (Ergenzingen – Bondorf – Nebringen – Herrenberg)**

Als schienenparallele Buslinie hat die Linie 790 im Abschnitt Nebringen – Ergenzingen praktisch keine Bedeutung. Sie wird lediglich aus Konzessionsgründen aufrechterhalten. Ihren verkehrlichen Schwerpunkt hat sie im Zulauf zur S-Bahn in Herrenberg außerhalb des Landkreises Tübingen. Eine Aufnahme in ein Linienbündel des Landkreises Tübingen ist daher nicht sinnvoll.

### **Linie 826 (Tübingen – Waldenbuch – Leinfelden)**

Die RBS-Linie 826 von Leinfelden nach Tübingen bindet in Leinfelden an die S-Bahn an und führt über Waldenbuch – Dettenhausen bis Tübingen. Parallel verkehrt die Linie RBS-Linie 828 vom Flughafen über den S-Bahnhof Echterdingen nach Tübingen und die RBS-Linie 754 von Sindelfingen – Böblingen über Holzgerlingen nach Dettenhausen – Tübingen. Der verkehrlicher Schwerpunkt aller drei RBS-Linien liegt im Landkreis Böblingen. Eine Aufnahme in ein Linienbündel des Landkreises Tübingen ist somit nicht sinnvoll.

### **Linie 828 (Tübingen – Waldenbuch – Echterdingen – Flughafen)**

Die RBS-Linie 828 vom Flughafen nach Tübingen bindet in Echterdingen an die S-Bahn an und führt zusammen mit der RBS-Linie 826 über Waldenbuch – Dettenhausen nach Tübingen. Ab Dettenhausen verläuft sie außerdem noch zur RBS-Linie 754 von Sindelfingen – Böblingen über Holzgerlingen – Dettenhausen nach Tübingen. Der verkehrliche Schwerpunkt aller drei Linien liegt im Landkreis Böblingen. Eine Aufnahme in ein Linienbündel des Landkreises Tübingen ist daher nicht sinnvoll.

### **Linie 7400 (Horb – Eutingen – Baisingen – Vollmaringen – Nagold)**

Die RVS-Linie 7400 tangiert lediglich im Bereich des Rottenburger Stadtteils Baisingen das Gebiet des Landkreises Tübingen. Die Linie hat ihre Schwerpunkte im Bereich des auf Horb und Nagold zulaufenden Verkehrs. Eine Aufnahme in ein Linienbündel des Landkreises Tübingen ist nicht sinnvoll. Anzustreben ist jedoch eine verbesserte Abstimmung auf die von Rottenburg nach Baisingen führenden Buslinien 7628/7633.

### **Linie 7408 (Eyach – Mühringen – Ahldorf – Horb)**

Die RVS-Buslinie 7408 berührt das Gebiet des Landkreises Tübingen lediglich im Bereich des Bahnhofs Eyach. Eine Aufnahme in ein Linienbündel des Landkreises Tübingen ist aus diesem Grund nicht sinnvoll.

### **Linie 7418 (Horb – Eutingen – Rohrdorf – Weitingen – Ergenzingen)**

Die RVS-Linie 7418 bedient im Landkreis Tübingen lediglich die Rottenburger Stadtteile Eckenweiler und Ergenzingen. Diese werden auch durch die RAB-Linie 7633 bedient. Der verkehrliche Schwerpunkt der RVS-Linie 7418 liegt eindeutig im Landkreis Freudenstadt. Eine Aufnahme in ein Linienbündel des Landkreises Tübingen ist deswegen nicht sinnvoll.

### **Linie 7617 (Hechingen – Bodelshausen)**

Die RAB-Linie 7617 dient dem Verkehrsbedarf zwischen Hechingen und Bodelshausen. Im Landkreis Tübingen hat sie eine klare Zubringerfunktion zur Zollernbahn. Ihr verkehrlicher und betrieblicher Schwerpunkt liegt insgesamt betrachtet im Zollernalbkreis. Betrieblich ist die Linie praktisch nicht mit anderen Linien im Landkreis Tübingen verflochten. Eine Aufnahme in ein Linienbündel des Landkreises Tübingen ist nicht sinnvoll.

### **Linie 7622: Tübingen – Rottenburg**

Die Linie 7622 verläuft zwischen Tübingen und Rottenburg schienenparallel. Sie hat infolge des halbstündlichen Zugverkehrs zwischen Tübingen und Rottenburg und der ebenfalls dicht betriebenen Buslinie 18 von Tübingen über Hirschau und Wurmlingen nach Rottenburg nur eine ergänzende Funktion.

Zwischen Tübingen Kernstadt und dem Stadtteil Bühl wird diese Linie als Stadtverkehrslinie 19 gefahren. Es besteht ein dichter an den Notwendigkeiten des Stadtverkehrs Tübingen ausgerichteter Taktfahrplan mit Verdichtungen teilweise zum 15-Minuten-Takt. Als Zweigstrecke beinhaltet diese Linie zwei Direktfahrtenpaare von und nach Tübingen-Derendingen.

Die im Raum Rottenburg eingesetzten Fahrzeuge der RAB werden über diese Linie vom Einsatzstandort Tübingen zugeführt. Umgekehrt gibt es RAB-Auftragnehmer, deren Fahrzeuge über diese Linie bis/ab Tübingen verkehren.

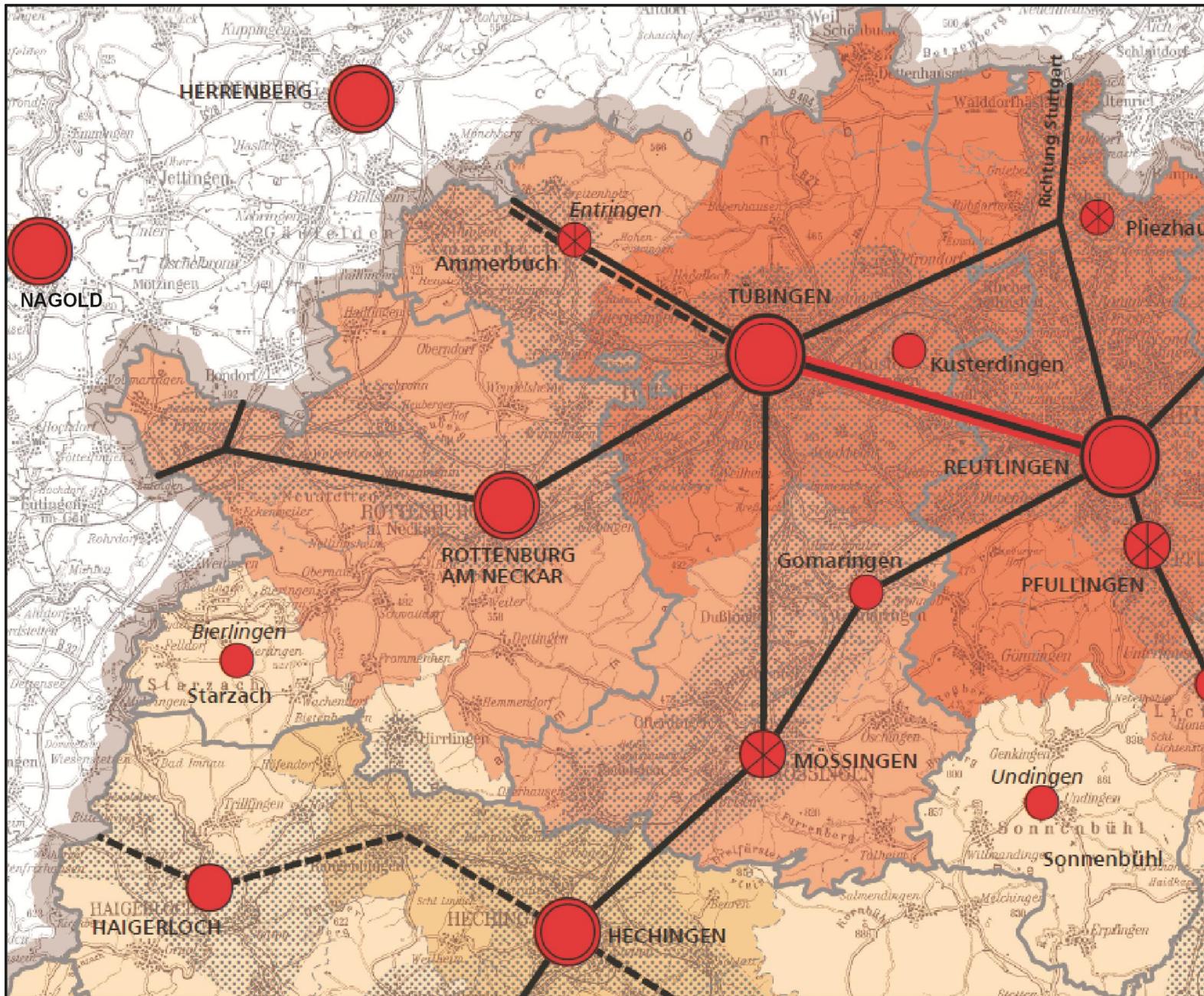
Der Streckenabschnitt zwischen Tübingen und Bühl ist stark nachgefragt. Zwischen Bühl und insbesondere Kiebingen und Rottenburg bestehen starke Schülerverkehre. Außerhalb des Stadtverkehrs Tübingen erfordert der Fahrplan zwei Fahrzeuge.

Die Linie 7622 ist ein Konglomerat verschiedener Durchbindungen aus dem Raum Rottenburg bis/ab Tübingen und dient auch der Erhaltung durchgehender Genehmigungen z.B. zwischen Tübingen und Nagold, Haigerloch und Horb.

Aufgrund des ganz überwiegenden verkehrlichen Schwerpunkts im Stadtverkehr Tübingen (Linie 19) ist eine Aufnahme in ein Linienbündel des Landkreises nicht sinnvoll.

### **Linie 7632 (Rottenburg – Oberndorf – Poltringen – Altingen)**

Die Gemeinschaftslinie von RAB und Groß dient primär dem Verkehr aus dem Ammertal zu den Rottenburger Schulen. Teilweise werden die Fahrten auch genutzt, um in Pfäffingen zu den zusätzlich zum Halb-Stunden-Takt verkehrenden Zügen der Ammertalbahn Zu- und Abbringerleistungen zu fahren. Die verkehrlichen Verflechtungen gehen eindeutig in den Raum Rottenburg. Die Linie wird deshalb bis auf Weiteres in kein Linienbündel aufgenommen.





## Landkreis Tübingen Nahverkehrsplan 2012

### Anlage A 1.3-1 Zentrale Orte, Entwicklungsachsen und Verflechtungsbereiche

(Quelle: Planentwurf des Regionalplans Neckar-Alb vom 14. Februar 2012)

**Raumkategorien**

	Verdichtungsraum (N)	(PS 2.1.1)
	Randzone um den Verdichtungsraum (N)	(PS 2.1.2)
<b>Ländlicher Raum:</b>		
	Verdichtungsbereich im Ländlichen Raum (N)	(PS 2.1.3.1)
	Ländlicher Raum im engeren Sinne (N)	(PS 2.1.3.2)

**Entwicklungsachsen**

	Landesentwicklungsachse (N) / (Z) ausgeformt	(PS 2.2.1)
	Regionale Entwicklungsachse (Z) (Regionale Siedlungs- und Nahverkehrsachse)	(PS 2.2.2)
	Entwicklungsachse (V) (Vorschlag zur Festlegung als Landesentwicklungsachse)	(PS 2.2.1)

**Zentrale Orte und Verflechtungsbereiche**

	Oberzentrum (N)	(PS 2.3.1)
	Mittelzentrum (N)	(PS 2.3.2)
	Unterszentrum (Z)	(PS 2.3.3)
	mit Entlastungs- und Ergänzungsfunktionen auf der Stufe eines Mittelzentrums	(PS 2.3.3)
	Kleinzentrum	(PS 2.3.4)
	mit Ergänzungsfunktionen auf der Stufe eines Unterszentrums (Z)	(PS 2.3.4)
	Doppelzentrum (N)	(PS 2.3.1)
	Mittelbereichsgrenze (N)	(PS 2.3.2)

(Z) = Ziel  
(N) = Nachrichtliche Übernahme aus dem Landesentwicklungsplan (LEP) 2002 gemäß § 11 Abs. 6 Landesplanungsgesetz (LPlG) in der Fassung vom 10. Juli 2003 (GBl. S. 385)  
(V) = Vorschlag  
(PS) = Plansatz

**NahverkehrsBeratung Südwest**

### Strategische Umweltprüfung (SUP)

Die EU-Richtlinie 2001/42 in Verbindung mit §14b Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sieht vor, dass grundsätzlich Maßnahmenvorschläge eines Nahverkehrsplans einer strategischen Umweltprüfung SUP unterzogen werden müssen, wenn sich diese Maßnahmen erheblich nachteilig auf die Umwelt auswirken. Damit sollen von Beginn an mögliche Auswirkungen von Planungsansätzen auf die Umwelt aufgezeigt werden. Voraussetzung ist, dass der Nahverkehrsplan für die jeweiligen Maßnahmen als Rahmen setzend im Sinne der EU-Richtlinie 2001/42/EG betrachtet wird.

Eine unmittelbare Bindungswirkung entfaltet der Nahverkehrsplan durch seine Berücksichtigung im deutschen Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Über diesen Wirkmechanismus werden fallweise Liniengenehmigungen der Verkehrsunternehmen beeinflusst und Planfeststellungsverfahren für Ausbaumaßnahmen im Stadt- oder Straßenbahnnetz flankiert. Insoweit kann der Nahverkehrsplan als Rahmen setzend im Sinne der EU-Richtlinie 2001/42/EG<sup>1</sup> betrachtet werden. Des Weiteren werden auf der Grundlage des Nahverkehrsplans Veränderungen im Verkehrsangebot mit den Verkehrsunternehmen vereinbart. Maßnahmenvorschläge, die sich an Straßenbaulastträger oder Kommunalverwaltungen richten, haben demgegenüber ausschließlich Empfehlungscharakter.

Mit dem Instrument der Strategischen Umweltprüfung wird das Ziel verfolgt, von Beginn an mögliche Auswirkungen von Planungsansätzen auf die Umwelt aufzuzeigen. Die Güte der Umweltprüfung muss dabei die Planungstiefe der entsprechenden Planung (Hier des Nahverkehrsplans) nicht übersteigen und kann sich also beispielsweise bei groben Trassierungsüberlegungen auch auf einem sehr überschlägigen Niveau auf der Basis „aus dem Stand“ verfügbarer Umweltdaten bewegen. Eine projektbezogene Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen eines Bebauungsplan- oder eines Planfeststellungsverfahrens wird durch eine Strategische Umweltprüfung nicht ersetzt. Um Doppelarbeit zu vermeiden, können allerdings bei einem Projekt die Prüfung einzelner Umweltaspekte auf andere Planungsverfahren (Regionalplanung, Flächennutzungsplanung) verschoben oder ggf. bereits vorliegende Prüfungsergebnisse von dort übernommen werden. Ob dieser vorliegende Nahverkehrsplan überhaupt der Verpflichtung zur Prüfung von Umweltauswirkungen nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)<sup>2</sup> unterliegt, kann durch eine vom Umweltbundesamt herausgegebene Arbeitshilfe einfach und zügig festgestellt werden. Diese in Tabelle 1 dargestellte, aus dem „Leitfaden zur Strategischen Umweltprüfung (SUP); (Forschungsvorhaben 206 13 100)“ entnommene Arbeitshilfe 3 dient der Feststellung der Prüfpflicht und der SUP-Vorprüfungspflicht eines Plans oder Programms.

Die folgenden Prüffragen können für diesen Nahverkehrsplan eindeutig beantwortet werden:

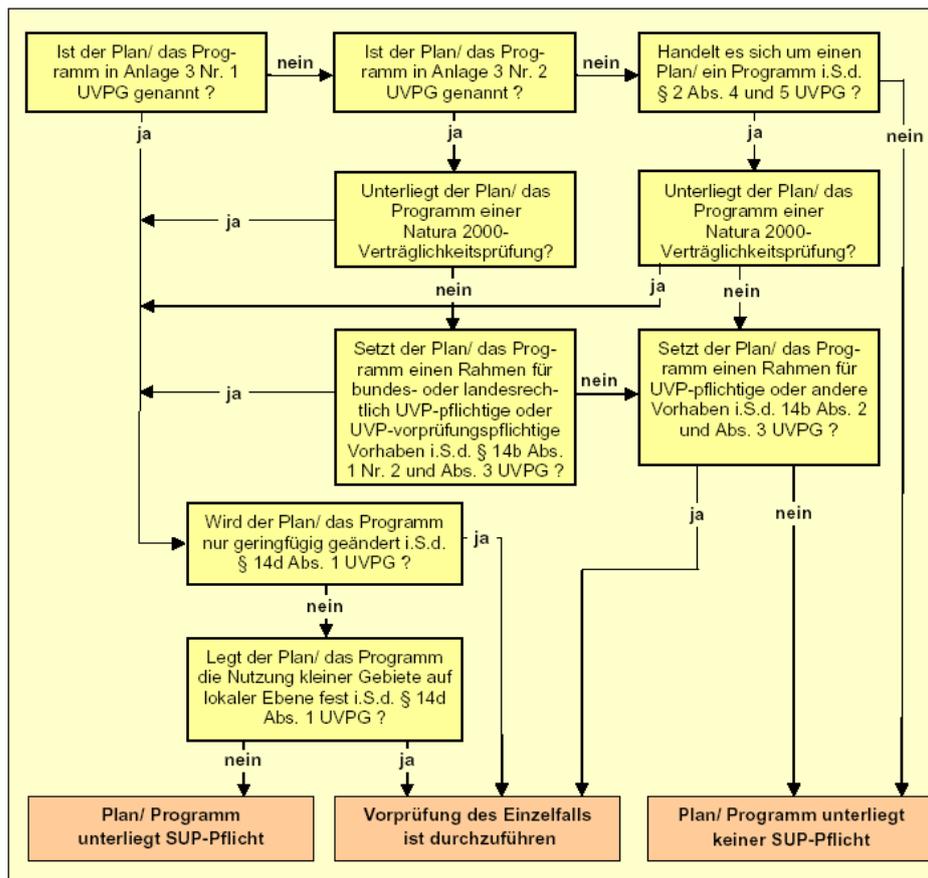
1. Die konditionelle Pflicht, den Nahverkehrsplan einer SUP zu unterziehen entfällt, da nach §14b Abs.1 Nr.2 ein Nahverkehrsplan in Anlage 3 Nr. 1 und 2 des UVPG und gleich lautend des SUPG nicht genannt wird.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001, ABl. L 197 vom 21. Juli 2001

<sup>2</sup> Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juni 2005 (BGBl. I S.1757, 2797), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2470)

2. Dieser Nahverkehrsplan wird von einer Behörde angenommen und ist somit ein Plan im Sinne des § 2 Abs. 4 UVPG.
3. Dieser Nahverkehrsplan unterliegt keiner Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung. Zu Neubauprojekten von Schieneninfrastruktur siehe weiter unten.
4. In §14 Abs. 2 UVPG wird auf die in Anlage 1 aufgeführten Vorhaben Bezug genommen. Hier sind im Verkehrsbereich nur Neubauvorhaben von Bahnstrecken und Bahnhöfen im Verkehrssektor aufgeführt (siehe Anlage 1 UVPG Nr. 14.7, 14.8, 14.10 und 14.11). Die Durchführung einer solchen Prüfung ist gemäß §14b Abs. 2 UVPG jedoch nur für solche Maßnahmenvorschläge erforderlich, die für Vorhaben einen Rahmen setzen und bei denen eine Vorprüfung im Einzelfall voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen erwarten lässt. Hierzu macht der Nahverkehrsplan keinerlei Aussagen, da Investitionen in die Schieneninfrastruktur einer höheren Landesbehörde unterstehen. Die bestehenden Planungen zur Regionalstadtbahn Neckar-Alb sind in diesem Nahverkehrsplan nur nachrichtlich übernommen.



**Tabelle 1: Prüfung der SUP-Pflicht des Nahverkehrsplans**

5. In §14 Abs. 3 UVPG wird die Rahmensetzung von Plänen und Programmen beschrieben. Ein Rahmen wird immer dann gesetzt, wenn der Plan oder das Programm Festlegungen mit Bedeutung für die spätere Zulassungsentscheidung enthält, insbesondere zum Bedarf, zur Größe, zum Standort, zur Beschaffenheit, zu Betriebsbedingungen von Vorhaben oder zur Inanspruchnahme von Ressourcen.

Dies umfasst auch:

- Planinhalte, die Rahmen setzend für Änderung von Vorhaben im Sinne des § 2 Abs. 2 UVPG sind,
- Planinhalte, die eine spezifische Nutzung vorschreiben oder verbieten,
- Planinhalte, die bei der späteren Zulassung von Vorhaben lediglich zu berücksichtigen sind (z.B. im Rahmen von Abwägungs- oder Ermessungsentscheidungen)<sup>3</sup>.

Im Nahverkehrsplan sind nur Neubauvorhaben von Schieneninfrastruktur im ÖPNV, die nicht dem Fernverkehr dienen, Rahmen setzend und somit SUP-pflichtig. Der Wiederaufbau von stillgelegten und entwidmeten Strecken wäre in Einzelfall näher zu beleuchten, da hierzu keine näheren Angaben vorliegen. Bei nicht entwidmeten Strecken kann die Begründung „Bauen im Bestand“ von einer SUP-Pflicht entbinden.

Im Landkreis Tübingen ist die Umsetzung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb geplant. Dieses Projekt ist im Nahverkehrsplan aber nur nachrichtlich übernommen. Daher ist für dieses Projekt auch keine SUP im Rahmen des Nahverkehrsplans erforderlich.

In Kapitel 3 (Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Tübingen) werden darüber hinaus allgemeine Ziele zur Weiterentwicklung des Schienenverkehrs genannt. Diese umfassen neben Zielen zu den Angebotsstandards auch Ziele bezüglich der Infrastruktur, z.B. die Beseitigung von Engpässen und die Elektrifizierung von Strecken. Konkrete Maßnahmen werden aber nicht definiert.

Somit erfolgt nach Tabelle 1 die Einordnung des vorliegenden Nahverkehrsplanes in die Kategorie „Plan / Programm unterliegt keiner SUP-Pflicht“.

Die Umweltwirkungen von Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Schienenpersonenvverkehrs beschränken sich in der Regel auf die Aspekte Lärm, Emissionen und Flächeninanspruchnahme. Im Detail ergeben sich deshalb für die Schutzgüter gemäß Anhang I der EU-Richtlinie 2001/42/EG die in Tabelle 2 dargestellten Umweltthemen und die zugehörigen Indikatoren.

Im Folgenden werden die in Kapitel 2 definierten Ziele bezüglich Ihrer Umweltauswirkungen und ihrer SUP-Pflichtigkeit gewürdigt:

- Weiterentwicklung des Schienenverkehrs (Kapitel 3.1):  
Die in Kapitel 3.1 definierten Ziele im Bereich Angebotsqualität und zusätzlichen Haltepunkten im Schienenverkehr führen zu zusätzlichen Fahrten und mehr Halte-

---

<sup>3</sup> So eindeutig auch Leidinger, in Hoppe 2007, § 14b, Rn. 36; Peters/Balla 2006, § 14b Rn 9; Schink 2005, S. 112; Sangenstedt 2006, S. 167.

vorgängen. Dadurch erhöhen sich der Energieverbrauch sowie die Abgas- und Lärmemissionen. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen wird jedoch eine Verlagerung von bisherigen Pkw-Fahrten auf die Schiene angestrebt, was zu einer Verringerung des Energieverbrauchs und von Lärm- und Abgasemissionen führt. Durch die geplante Elektrifizierung kann die Antriebsenergie umweltschonender gewonnen und Emissionen reduziert werden. Der Ausbau der Infrastruktur kann Auswirkungen auf verschiedene Schutzgüter haben, eine Umweltprüfung kann jedoch erst auf Basis konkreter Maßnahmen erfolgen.

Schutzgüter	Umweltaspekte	Indikatoren
Bevölkerung, Gesundheit des Menschen	Freiflächen	Flächenbedarf
	Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm	Lärmentwicklung
	Luftverschmutzung	Entwicklung der Emissionen CO, NOx, Feinstaub
Fauna, Flora, Biologische Vielfalt	FFH-Gebiete	Flächenbedarf
	Naturschutzgebiete	Flächenbedarf
	Vogelschutzgebiete	Flächenbedarf
	Naturdenkmale	Flächenbedarf
	Wald	Flächenbedarf
	Biotope	Flächenbedarf
Boden	Ausgleichsflächen	Flächenbedarf
	Neuversiegelung	Flächenbedarf, Versiegelungsgrad
	Produktionsfunktion	Flächenbedarf, Ertragspotenzial
	Bodenschätze	Flächenbedarf, Vorkommen
Wasser	Altlasten	Standorte, Art der Ablagerungen
	Quellen	Standort
	Fließgewässer, stehende Gewässer	Standort, Notwendige Eingriffe
	Wasserschutzgebiete	Flächenbedarf
Luft, Klima	Überschwemmungsgebiete	Flächenbedarf
	Luftverschmutzung (s.o.), Klimarelevante Emissionen	Entwicklung der Emissionen CO, NOx, Feinstaub (s. o.)
	Klimarelevante Emissionen	Entwicklung der Emissionen CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub>
Landschaft	Landschaftsschutzgebiet	Flächenbedarf
	Landschaftspark	Flächenbedarf
Kultur- und Sachgüter	Baudenkmale	Standort
	Bodendenkmale	Standort
	Ausgrabungsstätten	Standort
	Kulturhistorische Landschaftselemente	Standort, Flächenbedarf, Notwendige Eingriffe

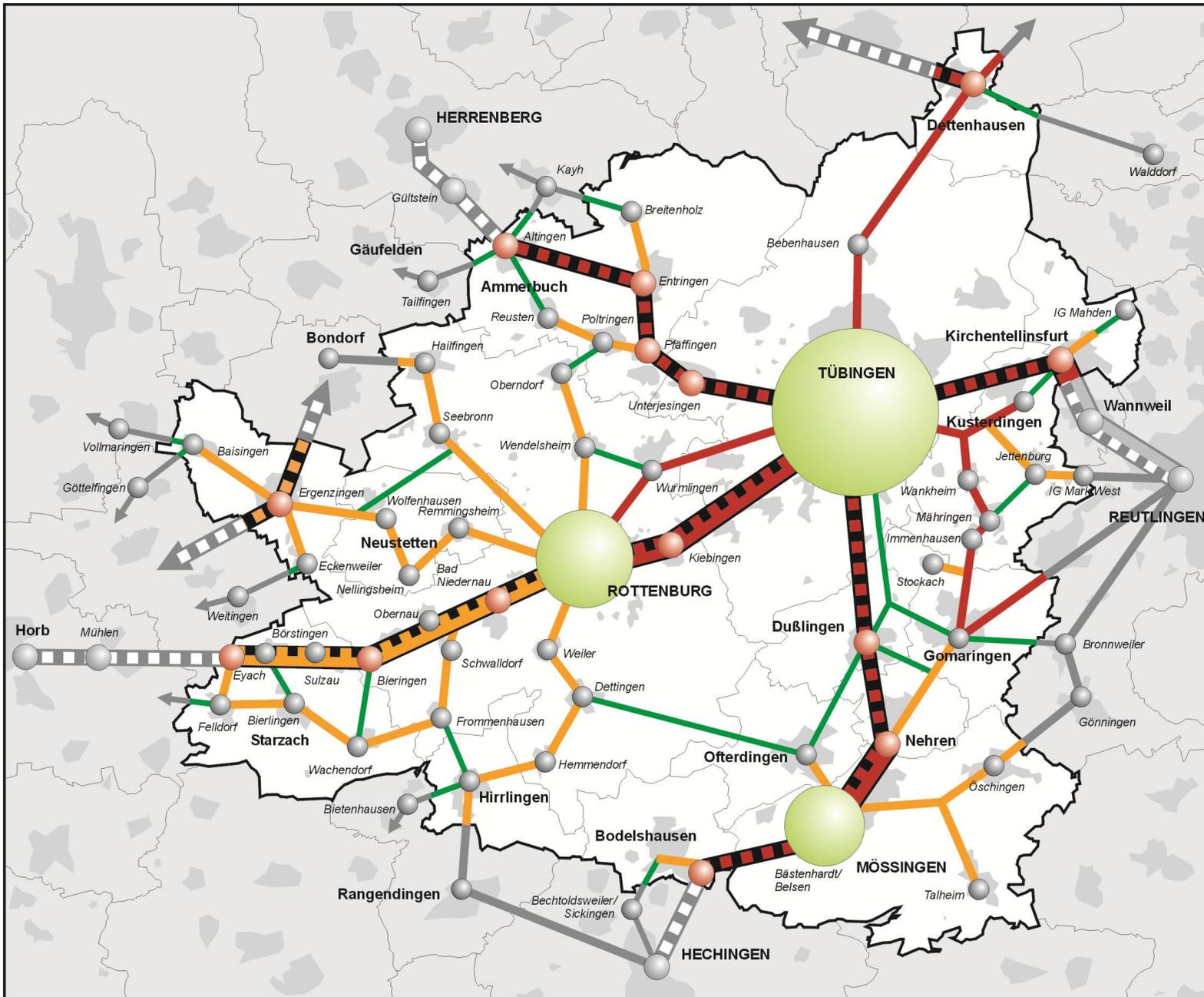
**Tabelle 2:** Mögliche Umweltauswirkungen von Maßnahmen des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs

## Anlage A 1.5-1

- Ziele und Maßnahmen im Bereich Angebotsqualität (Kapitel 3.2 bis 3.5):  
Die in den Kapiteln 3.2 bis 3.5 definierten Ziele im Bereich Angebotsqualität im Busverkehr führen teilweise zu zusätzlichen Fahrten. Dadurch erhöhen sich der Energieverbrauch sowie die Abgas- und Lärmemissionen. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen wird jedoch eine Verlagerung von bisherigen Pkw-Fahrten auf den Bus angestrebt, was zu einer Verringerung des Energieverbrauchs und von Lärm- und Abgasemissionen führt. Im Verhältnis zur vorhandenen Grundbelastung auf den genutzten Straßen können die Umweltauswirkungen der Maßnahmen somit als sehr gering eingestuft werden.  
Hier ist der NVP durch seine Berücksichtigung im PBefG Rahmen setzend, die Maßnahmen besitzen aber keine erheblichen Umweltauswirkungen.
- Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge (Kapitel 3.6):  
Durch eine Verbesserung der Abgasemissionswerte der eingesetzten Busse werden Abgase vermieden, allerdings kann sich der Energieverbrauch der Busse dadurch leicht erhöhen.  
Hier ist der NVP durch seine Berücksichtigung im PBefG Rahmen setzend, es bestehen aber keine gravierenden negativen Umweltauswirkungen.
- Umsetzung von tariflichen Maßnahmen (Kapitel 3.7):  
Die tariflichen Maßnahmen haben das Ziel, Fahrten vom Pkw auf den Bus und die Schiene zu verlagern, was zu einer Verringerung des Energieverbrauchs und von Lärm- und Abgasemissionen führt. Es sind keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten.
- Umsetzung der Ziele für die Ausstattung von Haltestellen (Kapitel 3.8)  
Hier werden allgemeine Ziele für die Ausstattung bereits bestehender Haltestelle definiert. Daraus sind keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten.
- Umsetzung der Ziele für die angestrebten Reisezeiten (Kapitel 3.9)  
Bezüglich der Maßnahmen, die den Schienenverkehr betreffen (zusätzliche Haltepunkte, umsteigefreier Schienenverbindungen zu wichtigen innerörtlichen Zielen), gilt das bezüglich Kapitel 3.1 Gesagte. Aus den übrigen Maßnahmen sind keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten



Anlage A 3.3-1  
Achsenetz Zielsystem



- |               |                                |
|---------------|--------------------------------|
| <b>Nehren</b> | Stadt/Gemeinde                 |
| Weiler        | Teilort                        |
|               | Landkreisgrenze                |
|               | Gemeindegrenze                 |
|               | Stadt mit eigenem Stadtverkehr |
|               | Ort mit Bahnanschluss          |
|               | Ort mit Busanschluss           |
|               | Schiennachse                   |
|               | Busachse                       |
|               | Kombinierte Schienen-/Busachse |
|               | Grundnetz                      |
|               | Grundnetz Standard             |
|               | Grundnetz Verdichtungsraum     |
|               | Ergänzungslinien               |

Angebotsstandard Grundnetz in ZOB-Darstellung

Zeit	Mo-Fr		Sa		SoFei	
	NVP 1998	Grund-netz	NVP 1998	Grund-netz	NVP 1998	Grund-netz
05:00		⊞		⊞		⊞
05:30		⊞ V				
06:00	⊞	⊞		⊞		⊞
06:30	⊞ →	⊞ V				
07:00	⊞	⊞		⊞		⊞
07:30	⊞ →	⊞ V				
08:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
08:30						
09:00	⊞	⊞	⊞	⊞		⊞
09:30						
10:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
10:30						
11:00	⊞	⊞	⊞	⊞		⊞
11:30						
12:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
12:30	⊞ ←	⊞ V				
13:00	⊞	⊞	⊞	⊞		⊞
13:30	⊞ ←	⊞ V				
14:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
14:30						
15:00	⊞	⊞		⊞		⊞
15:30	⊞ ←	⊞ V				
16:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
16:30	⊞ ←	⊞ V				
17:00	⊞	⊞		⊞		⊞
17:30	⊞ ←	⊞ V				
18:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
18:30	⊞ ←	⊞ V				
19:00	⊞	⊞		⊞		⊞
19:30		⊞ V				
20:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
21:00		⊞		⊞		⊞
22:00	⊞ ←	⊞	⊞ ←	⊞	⊞ ←	⊞
23:00	⊞ ←	⊞	⊞ ←	⊞	⊞ ←	⊞
00:00	⊞ ←	⊞	⊞ ←	⊞	⊞ ←	⊞

**Fahrtenanzahl**

MinAngebot	33	40
MaxAngebot	41	60
davon Anruf	3	8

23	40
9	14

17	40
17	40

**Erläuterungen:**

- ⊞ V Angebotsverdichtung bei Bedarf
- , ← Bedienung nur in Hauptlastrichtung vorgesehen (zum bzw. vom Ober/Mittelzentrum)

# Angebotsstandard Grundnetz Verdichtung in ZOB-Darstellung Anlage A 3.3-2

Zeit	Mo-Fr		Sa		SoFei	
	Grund-netz S	Grund-netz V	Grund-netz S	Grund-netz V	Grund-netz S	Grund-netz V
05:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
05:15		⊞ V				
05:30	⊞ V	⊞				
05:45		⊞ V				
06:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
06:15		⊞ V				
06:30	⊞ V	⊞				
06:45		⊞ V				
07:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
07:15		⊞ V				
07:30	⊞ V	⊞				
07:45		⊞ V				
08:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
08:15						
08:30		⊞				
08:45						
09:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
09:15						
09:30		⊞				
09:45						
10:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
10:15						
10:30		⊞				
10:45						
11:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
11:15						
11:30		⊞				
11:45						
12:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
12:15		⊞ V				
12:30	⊞ V	⊞				
12:45		⊞ V				
13:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
13:15		⊞ V				
13:30	⊞ V	⊞				
13:45		⊞ V				
14:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
14:15						
14:30		⊞				
14:45						
15:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
15:15						
15:30	⊞ V	⊞				
15:45						
16:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
16:15		⊞ V				
16:30	⊞ V	⊞				
16:45		⊞ V				
17:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
17:15		⊞ V				
17:30	⊞ V	⊞				
17:45		⊞ V				
18:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
18:15		⊞ V				
18:30	⊞ V	⊞				
18:45		⊞ V				
19:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
19:15		⊞ V				
19:30	⊞ V	⊞				
19:45		⊞ V				
20:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
20:30						
21:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
21:30						
22:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
22:30						
23:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞
23:30						
00:00	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞	⊞

**Fahrtenanzahl**

MinAngebot	40	70	40	40	40	40
MaxAngebot	60	106	14	0	40	6
davon Anruf	8	0				

**Erläuterungen:**

Grundnetz S = Grundnetz Standard  
 Grundnetz V = Grundnetz Verdichtungsraum

⊞ V Angebotsverdichtung bei Bedarf



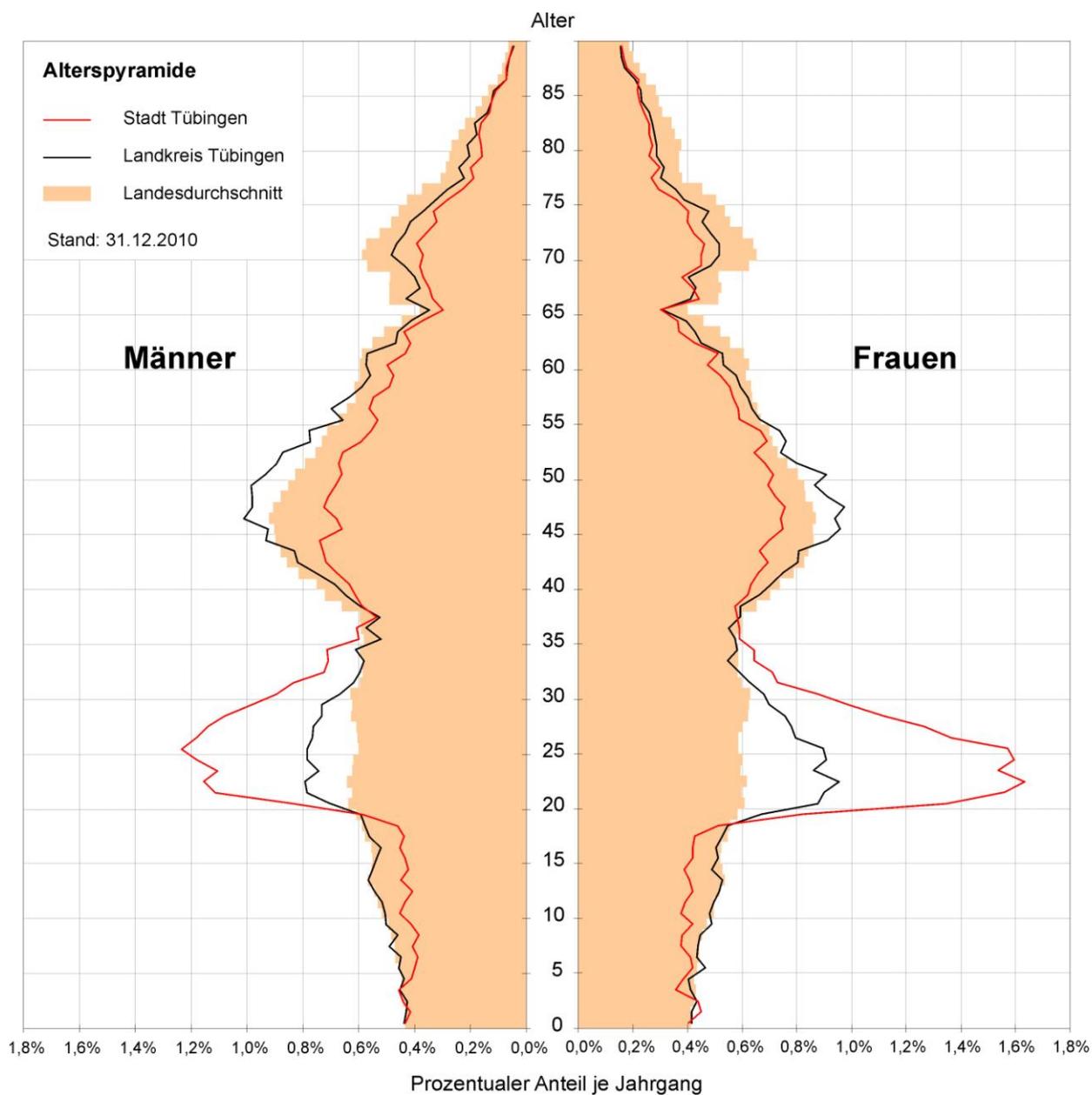
## Einwohnerzahlen nach Teilorten

Ort	Teilort	Anzahl Einwohner
<b>Ammerbuch</b>		<b>11.436</b>
	Altingen	2.523
	Breitenholz	739
	Entringen	3.656
	Pfäffingen	1.773
	Poltringen	1.778
	Reusten	967
<b>Bodelshausen *)</b>		<b>5.769</b>
<b>Dettenhausen *)</b>		<b>5.390</b>
<b>Dußlingen *)</b>		<b>5.565</b>
<b>Gomaringen</b>		<b>8.640</b>
	Gomaringen Kernort	8.221
	Stockach	419
<b>Hirrlingen *)</b>		<b>2.939</b>
<b>Kirchentellinsfurt *)</b>		<b>5.576</b>
<b>Kusterdingen</b>		<b>8.221</b>
	Kusterdingen Kernort	3.577
	Immenhausen	671
	Jettenburg	1.085
	Mähringen	1.377
	Wankheim	1.511
<b>Mössingen</b>		<b>19.807</b>
	Mössingen Kernstadt	8.628
	Bad Sebastiansweiler	115
	Bästenhardt	4.517
	Belsen	2.223
	Öschingen	2.569
	Talheim (+Ziegelhütte)	1.755
<b>Nehren *)</b>		<b>4.243</b>
<b>Neustetten</b>		<b>3.449</b>
	Nellingsheim	534
	Remmingsheim	2.064
	Wolfenhausen	851
<b>Ofterdingen *)</b>		<b>4.581</b>
<b>Rottenburg a.N.</b>		<b>41.363</b>
	Rottenburg Kernstadt	18.030
	Bad Niedernau	544
	Baisingen	1.210
	Bieringen	665
	Dettingen	1.748
	Eckenweiler	509
	Ergenzingen	4.121
	Frommenhausen	457
	Hailfingen	1.609
	Hemmendorf	820
	Kiebingen	2.050

## Einwohnerzahlen nach Teilorten

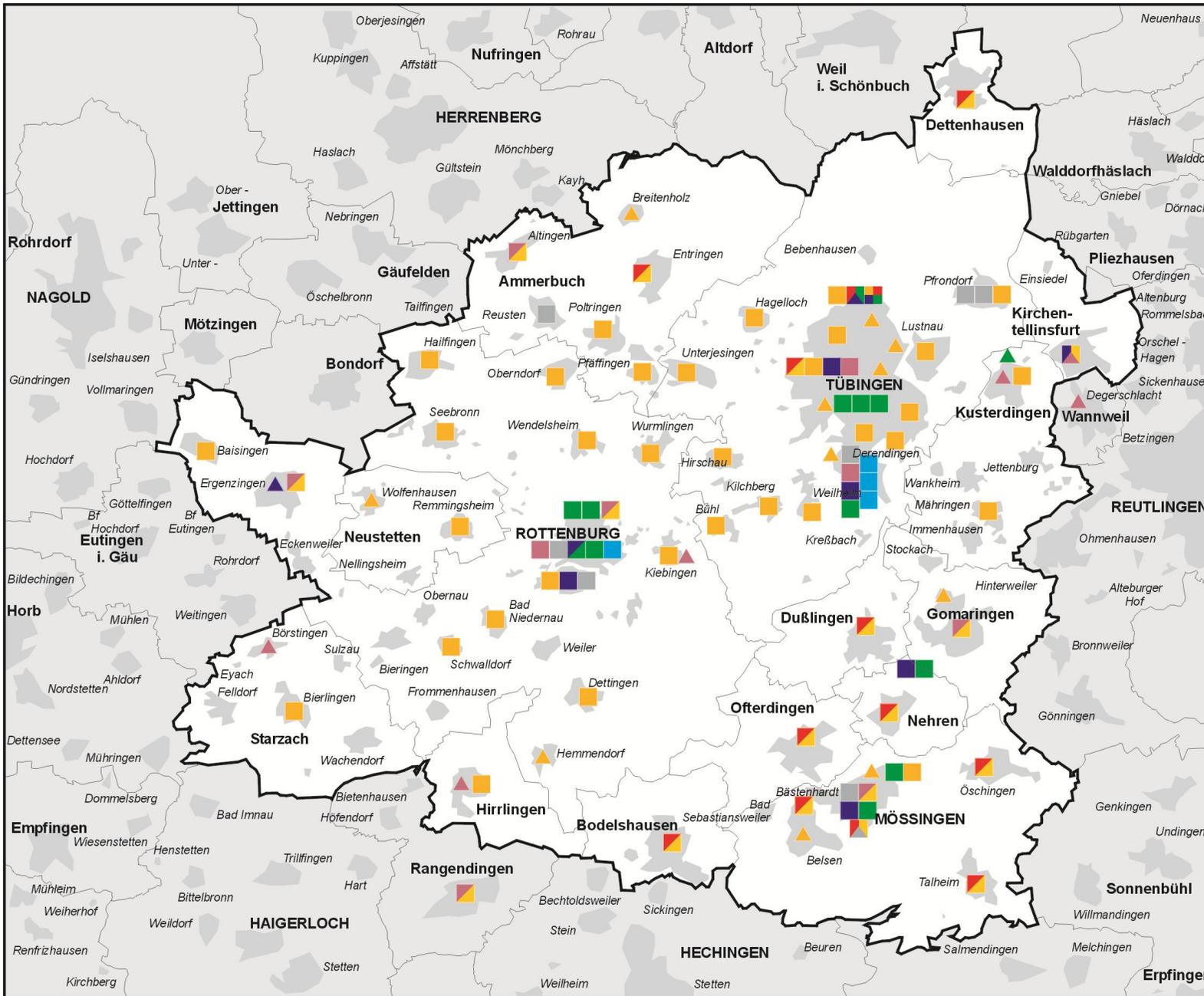
Ort	Teilort	Anzahl Einwohner
<b>noch Rottenburg a.N.</b>		
	Obernau	504
	Oberndorf	1.456
	Schwalldorf	789
	Seebronn	1.695
	Weiler	1.051
	Wendelsheim	1.613
	Wurmlingen	2.492
<b>Starzach</b>		<b>4.383</b>
	Bierlingen	1.213
	Börstingen	764
	Felldorf	772
	Sulzau	353
	Wachendorf	1.281
<b>Tübingen</b>		<b>83.317</b>
	Tübingen Kernstadt	51.905
	Bebenhausen	322
	Bühl	2.028
	Derendingen	6.447
	Hagelloch	1.650
	Hirschau	3.177
	Kilchberg	1.210
	Lustnau	9.459
	Pfrondorf	3.161
	Unterjesingen	2.520
	Weilheim (+Kressbach)	1.438

\*) Quelle: Stat. Landesamt, ansonsten Zahlen der jeweiligen Gemeinde  
Hinweis: Die Zahlen der Gemeinden weichen geringfügig von denen  
des Stat. Landesamtes ab.  
Stand 31.12.2011



**Anlage A 5.1-3:** Alterspyramide Stadt Tübingen und Landkreis Tübingen; Land Baden-Württemberg zu Vergleich





## Landkreis Tübingen

### Nahverkehrsplan 2012



#### Anlage A 5.1-5

#### Schulstandorte

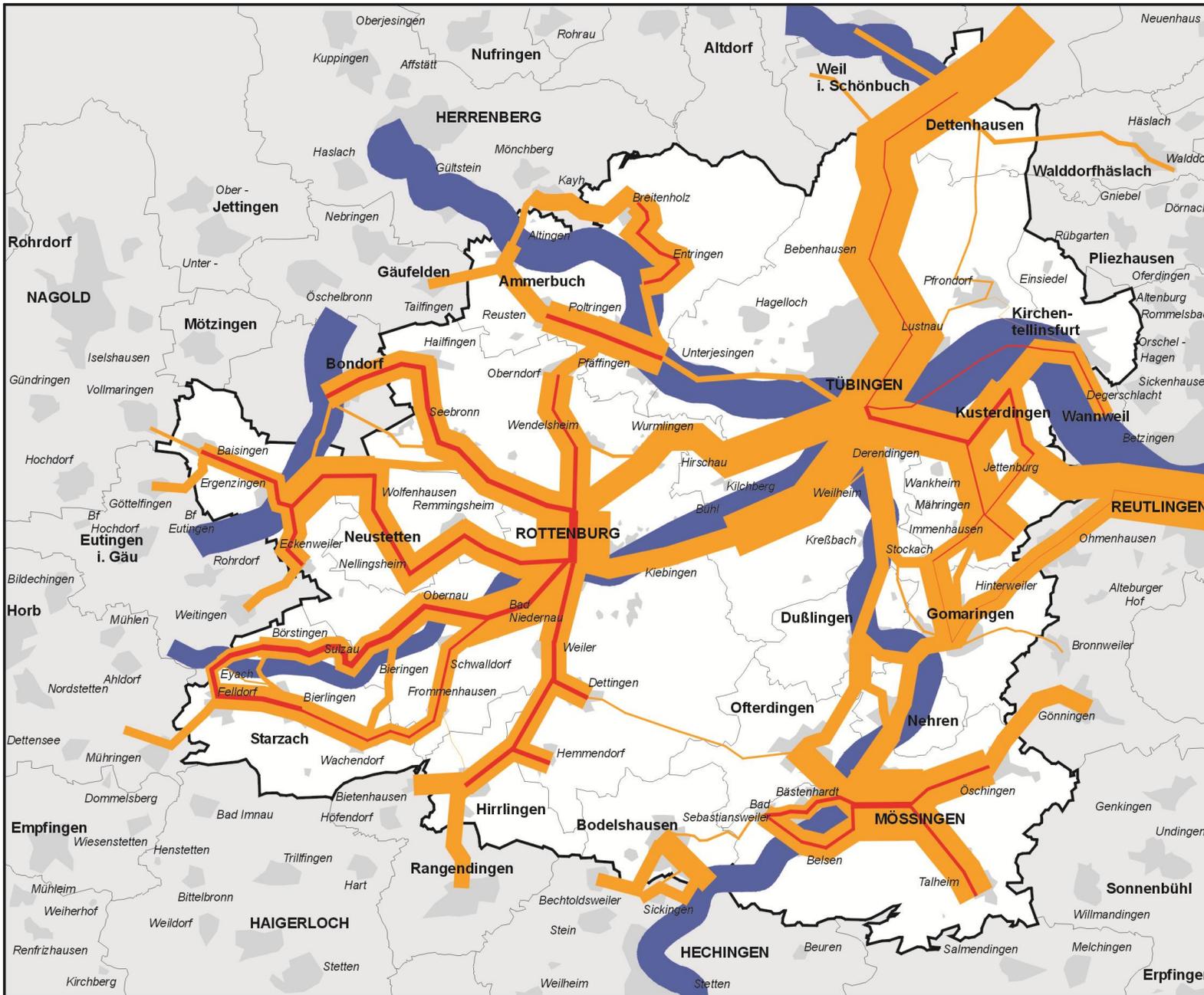
<b>Nehren</b>	Stadt/Gemeinde
Weiler	Teilort
	Landkreisgrenze
	Gemeindegrenze
	Grundschule
	Hauptschule
	Werkrealschule
	Realschule
	Gymnasium
	Berufsschule
	Sonderschule/Förderschule
	Dreieck: Außenstellen

Stand: 2.03.2012

**NahverkehrsBeratung Südwest**





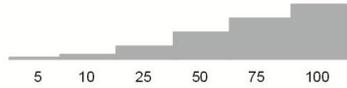


## Landkreis Tübingen Nahverkehrsplan 2012

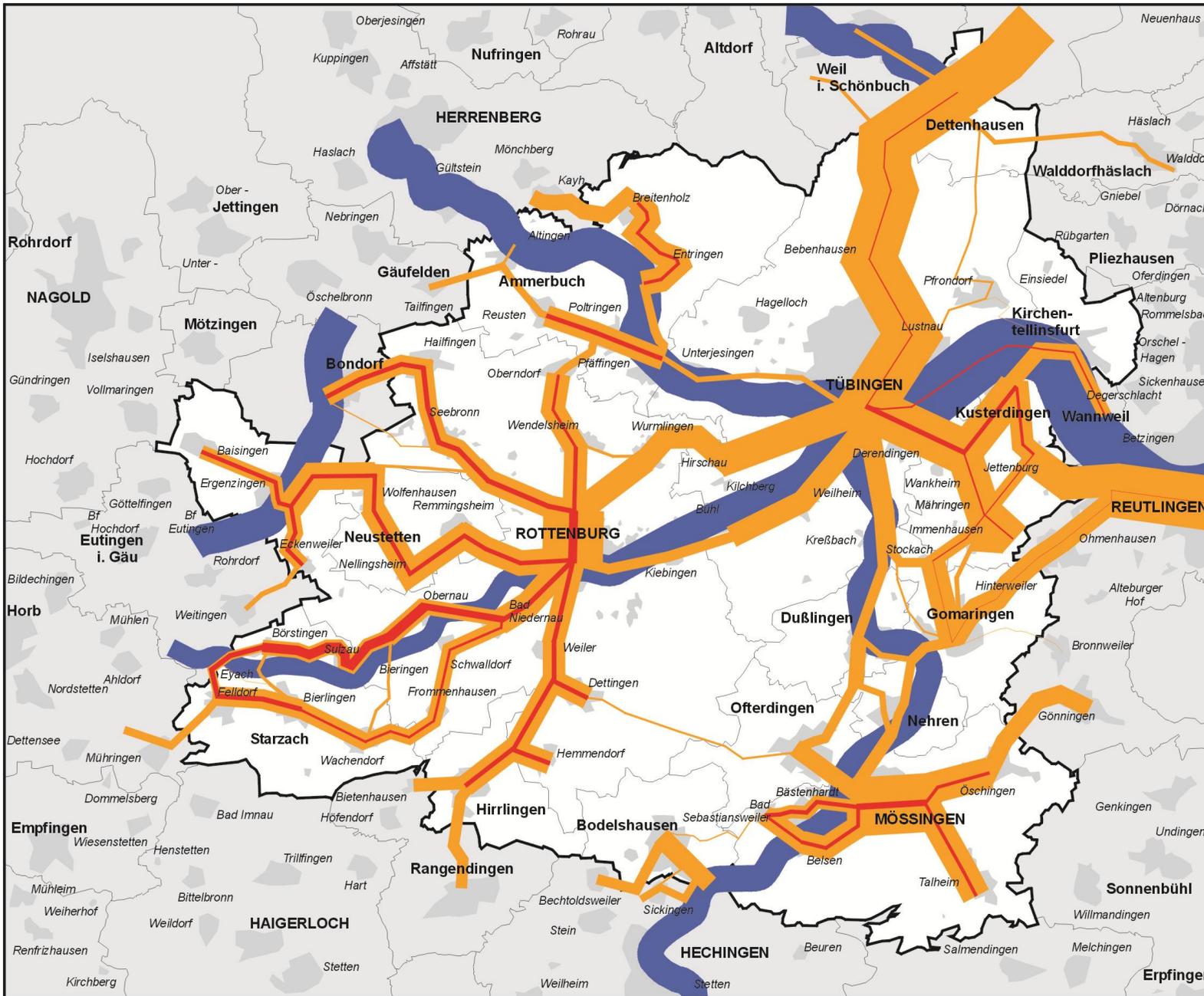


### Anlage A 5.2-2 Bedienungshäufigkeit an Schultagen 5-24 Uhr

(Ohne Stadtverkehre Tübingen und Rottenburg)

<p><b>Nehren</b>      Stadt/Gemeinde</p> <p><b>Weiler</b>      Teilort</p> <p>      Landkreisgrenze</p> <p>      Gemeindegrenze</p> <p>      Schiene</p> <p>      Bus</p> <p>      Anrufverkehr</p>	 <p style="text-align: center;">lineare Skala</p>
---	--

**NahverkehrsBeratung Südwest**



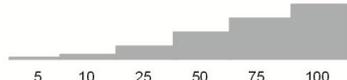
## Landkreis Tübingen Nahverkehrsplan 2012



### Anlage A 5.2-3 Bedienungshäufigkeit an Ferientagen 5-24 Uhr

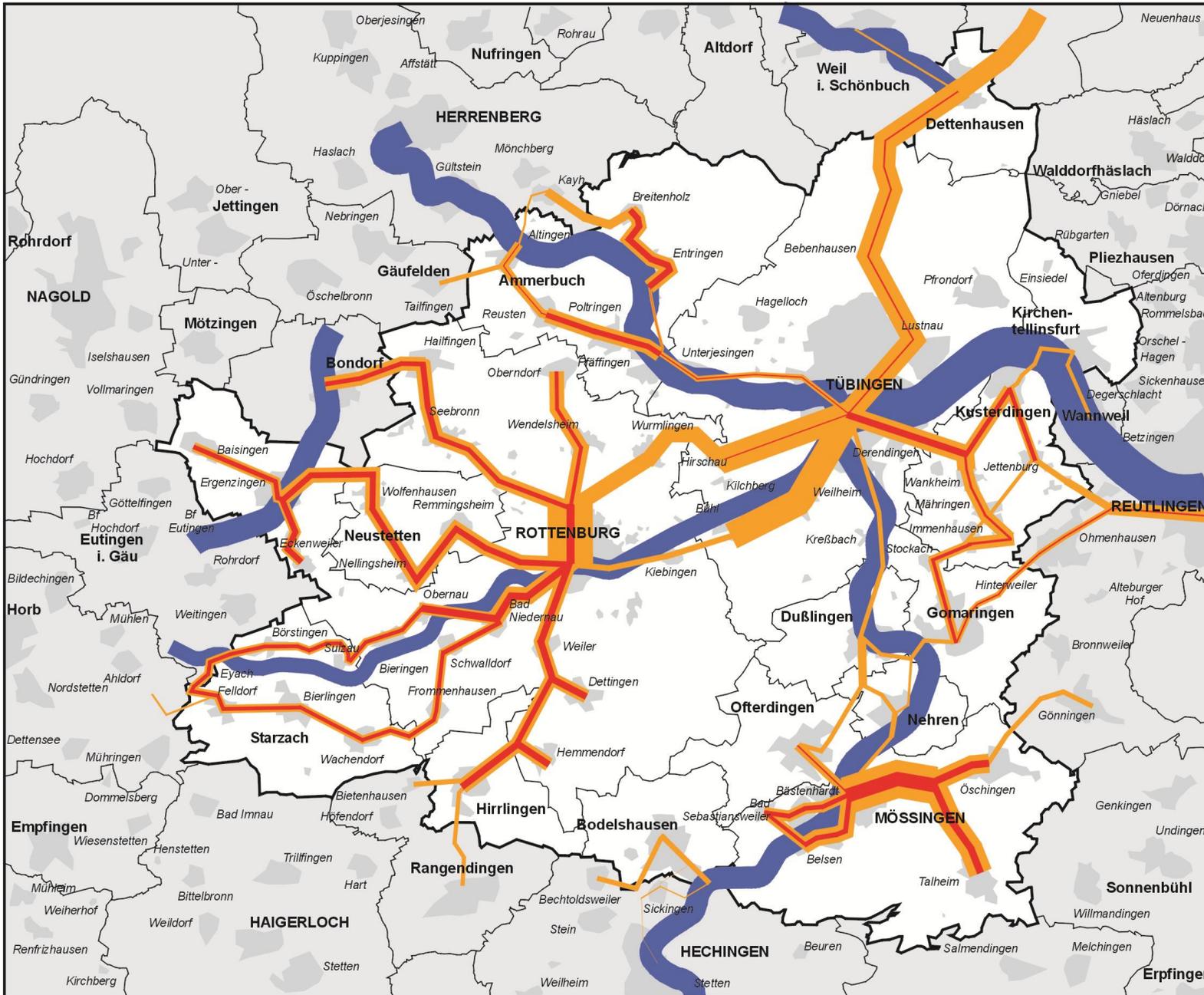
(Ohne Stadtverkehre Tübingen und Rottenburg)

<p><b>Nehren</b></p> <p><b>Weiler</b></p> <p></p> <p></p> <p></p> <p></p>	<p>Stadt/Gemeinde</p> <p>Teilort</p> <p>Landkreisgrenze</p> <p>Gemeindegrenze</p> <p>Schiene</p> <p>Bus</p> <p>Anrufverkehr</p>
---	---



lineare Skala

**NahverkehrsBeratung Südwest**



**Landkreis Tübingen**  
Nahverkehrsplan 2012

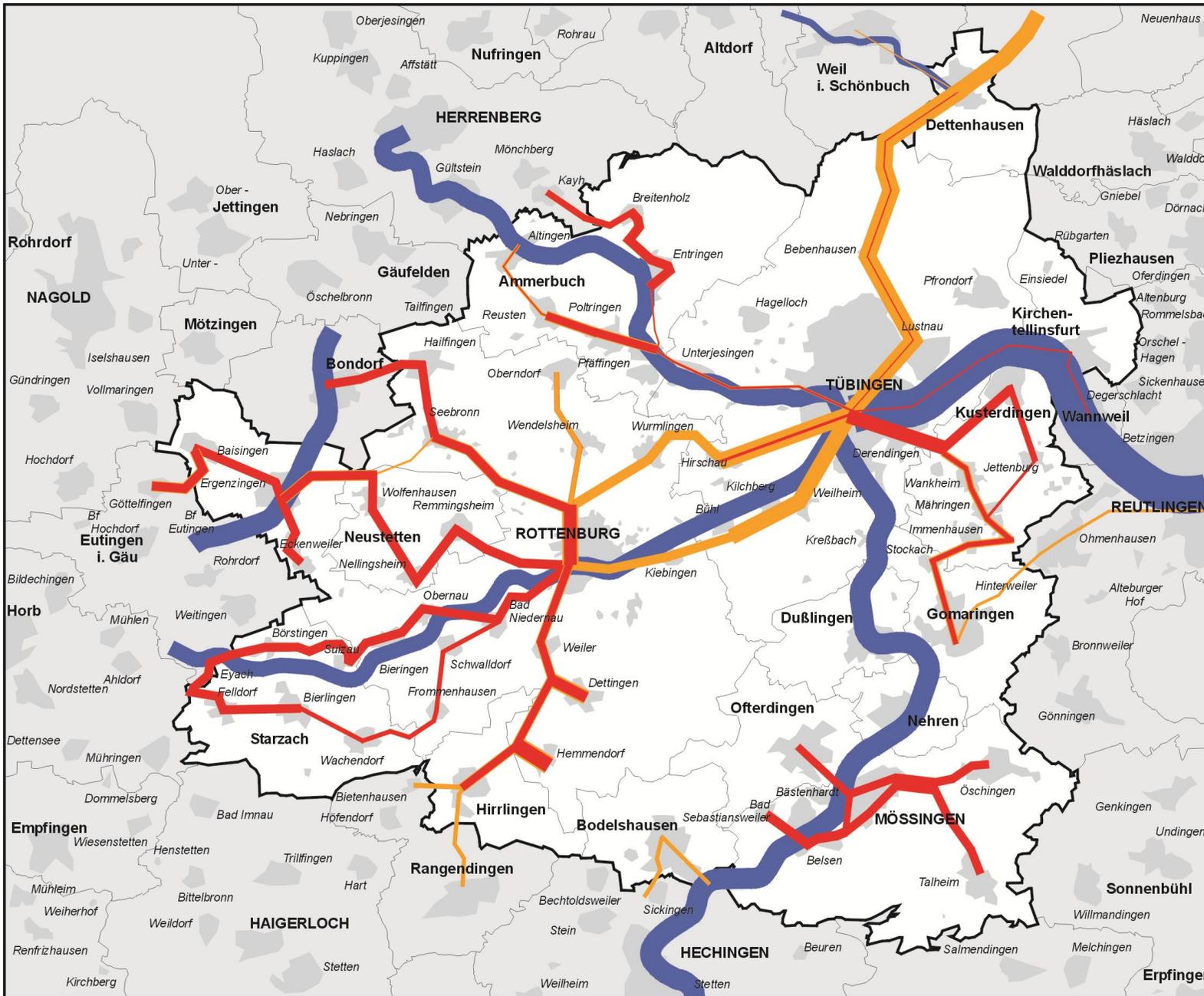
**Anlage A 5.2-4**  
**Bedienungshäufigkeit an Samstagen**  
**5-24 Uhr**

(Ohne Stadtverkehre Tübingen und Rottenburg)

<p data-bbox="1702 534 1780 558"><b>Nehren</b></p> <p data-bbox="1702 574 1758 598">Weiler</p> <p data-bbox="1702 614 1758 638">Landkreisgrenze</p> <p data-bbox="1702 654 1758 678">Gemeindegrenze</p> <p data-bbox="1702 694 1758 718">Schiene</p> <p data-bbox="1702 734 1758 758">Bus</p> <p data-bbox="1702 774 1758 798">Anrufverkehr</p>	<p data-bbox="1881 534 2016 558">Stadt/Gemeinde</p> <p data-bbox="1881 574 1971 598">Teilort</p> <p data-bbox="1881 614 2016 638">Landkreisgrenze</p> <p data-bbox="1881 654 2016 678">Gemeindegrenze</p> <p data-bbox="1881 694 1960 718">Schiene</p> <p data-bbox="1881 734 1937 758">Bus</p> <p data-bbox="1881 774 1993 798">Anrufverkehr</p>
---	---

lineare Skala

**NahverkehrsBeratung Südwest**



**Landkreis Tübingen**  
Nahverkehrsplan 2012

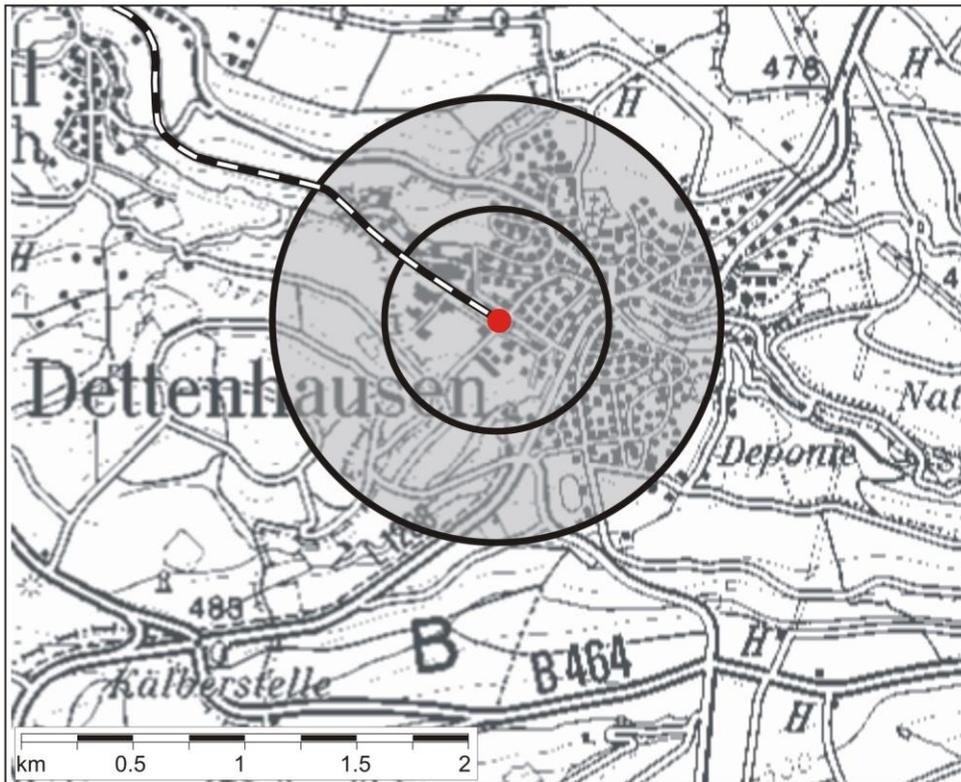
**Anlage A 5.2-5**  
**Bedienungshäufigkeit an Sonntagen**  
**5-24 Uhr**  
(Ohne Stadtverkehre Tübingen und Rottenburg)

<p><b>Nehren</b></p> <p><b>Weiler</b></p> <p></p> <p></p> <p></p> <p></p>	<p>Stadt/Gemeinde</p> <p>Teilort</p> <p>Landkreisgrenze</p> <p>Gemeindegrenze</p> <p>Schiene</p> <p>Bus</p> <p>Anrufverkehr</p>
---	---

lineare Skala

**NahverkehrsBeratung Südwest**

## Anlage A 5.2-6



**Anlage A 5.2-6:** Erschließungsbereich des Bahnhofs Dettenhausen (500- und 1.000-Meter-Radien)

## Anlage A 5.2-7



**Anlage A 5.2-7:** Erschließungsbereich des Haltepunkts Ergenzingen (500- und 1.000-Meter-Radien)

## Fahrzeitanalyse I: Ziel Tübingen

Starthaltestelle	Tübingen Hbf					Tübingen BG					Delta	
	IV	ÖV	U	VM	FzV	IV	ÖV	U	VM	FzV	FzV	
Kiebingen	Bahnhof	0:14	0:07	0	Z	0,50	0:17	0:25	1	B/Z	1,47	0,97
Rottenburg	Bahnhof	0:18	0:10	0	Z	0,56	0:23	0:32	1	B/Z	1,39	0,84
Kirchentellinsfurt	Bahnhof	0:10	0:06	0	Z	0,60	0:16	0:28	1	B/Z	1,75	1,15
Dußlingen	Bahnhof	0:13	0:08	0	Z	0,62	0:20	0:25	1	B/Z	1,25	0,63
Bieringen	Bahnhof	0:28	0:19	0	Z	0,68	0:34	0:37	1	B/Z	1,09	0,41
Eyach	Bahnhof	0:35	0:25	0	Z	0,71	0:40	0:43	1	B/Z	1,08	0,36
Pfäffingen	Bahnhof	0:13	0:10	0	Z	0,77	0:13	0:24	1	B/Z	1,85	1,08
Altingen	Bahnhof	0:22	0:17	0	Z	0,77	0:24	0:31	1	B/Z	1,29	0,52
Bad Niedernau	Bahnhof	0:20	0:16	0	Z	0,80	0:27	0:34	1	B/Z	1,26	0,46
Entringen	Bahnhof	0:16	0:13	0	Z	0,81	0:16	0:27	1	B/Z	1,69	0,88
Nehren	Bahnhof	0:17	0:14	0	Z	0,82	0:25	0:31	1	B/Z	1,24	0,42
Belsen	Bahnhof	0:22	0:19	0	Z	0,86	0:30	0:36	1	B/Z	1,20	0,34
Mössingen	Bahnhof	0:19	0:17	0	Z	0,89	0:27	0:34	1	B/Z	1,26	0,36
Mössingen	Freibad	0:21	0:19	1	B/Z	0,90	0:28	0:36	2	B/Z	1,29	0,38
Rottenburg	Kreuzerfeldschule	0:21	0:20	1	B/Z	0,95	0:26	0:39	2	B/Z	1,50	0,55
Mössingen	Altes Rathaus	0:22	0:21	1	B/Z	0,95	0:28	0:42	2	B/Z	1,50	0,55
Weilheim	Rathaus	0:09	0:09	0	B	1,00	0:16	0:20	0	B	1,25	0,25
Hirschau	Kirchplatz	0:09	0:09	0	B	1,00	0:15	0:23	0	B	1,53	0,53
Wankheim	Siedlung	0:11	0:11	0	B	1,00	0:18	0:28	1	B	1,56	0,56
Hirschau	Volksbank	0:08	0:08	0	B	1,00	0:13	0:22	0	B	1,69	0,69
Wurmlingen	Rößle	0:13	0:13	0	B	1,00	0:15	0:27	0	B	1,80	0,80
Bodelshausen	Bahnhof	0:22	0:23	0	Z	1,05	0:29	0:40	1	B/Z	1,38	0,33
Wendelsheim	Post	0:17	0:18	0	B	1,06	0:19	0:42	0	B	2,21	1,15
Schwalldorf	Rathaus	0:26	0:28	1	B/Z	1,08	0:30	0:47	2	B/Z	1,57	0,49
Obernau	Bushaltestelle	0:24	0:26	1	B/Z	1,08	0:30	0:46	2	B/Z	1,53	0,45
Börstingen	Schule	0:32	0:35	1	B/Z	1,09	0:37	0:56	2	B/Z	1,51	0,42
Talheim	Alte Post	0:26	0:29	1	B/Z	1,12	0:33	0:50	2	B/Z	1,52	0,40
Unterjesingen	Bahnhof Mitte	0:07	0:08	0	Z	1,14	0:10	0:22	1	B/Z	2,20	1,06
Rottenburg	Eugen-Bolz-Platz	0:17	0:20	1	B/Z	1,18	0:20	0:39	2	B/Z	1,95	0,77
Frommenhausen	Rathaus	0:28	0:33	1	B/Z	1,18	0:33	0:52	2	B/Z	1,58	0,40
Nellingsheim	Ortsmitte	0:26	0:31	1	B/Z	1,19	0:31	0:50	2	B/Z	1,61	0,42
Kusterdingen	Liststraße	0:14	0:17	0	B	1,21	0:21	0:34	1	B	1,62	0,40
Öschingen	Lamm	0:23	0:29	1	B/Z	1,26	0:30	0:50	2	B/Z	1,67	0,41
Entringen	Altenheim	0:18	0:23	1	B/Z	1,28	0:18	0:37	2	B/Z	2,06	0,78
Remmingsheim	Rathaus	0:22	0:29	1	B/Z	1,32	0:27	0:48	2	B/Z	1,78	0,46
Bodelshausen	Ortsmitte	0:25	0:33	1	B/Z	1,32	0:32	0:50	2	B/Z	1,56	0,24
Kusterdingen	Altes Rathaus	0:09	0:12	0	B	1,33	0:17	0:29	1	B	1,71	0,37
Oberndorf	Feuersee	0:17	0:23	0	B	1,35	0:17	0:47	0	B	2,76	1,41
Bebenhausen	Waldhorn	0:11	0:15	0	B	1,36	0:16	0:24	1	B	1,50	0,14
Gomaringen	Öschinger Str.	0:19	0:26	0	B	1,37	0:26	0:45	1	B	1,73	0,36
Pfäffingen	Ortsmitte	0:16	0:22	1	B/Z	1,38	0:15	0:36	2	B/Z	2,40	1,03
Bierlingen	Rathaus	0:31	0:43	1	B/Z	1,39	0:36	1:02	2	B/Z	1,72	0,34
Felldorf	Löwen	0:32	0:45	1	B/Z	1,41	0:37	1:04	2	B/Z	1,73	0,32
Stockach	A. Feuerwehrhaus	0:12	0:17	0	B	1,42	0:19	0:36	1	B	1,89	0,48
Kirchentellinsfurt	Reutlinger Str.	0:12	0:17	1	B/Z	1,42	0:20	0:38	2	B/Z	1,90	0,48
Wachendorf	Feuerwehrhaus	0:28	0:40	1	B/Z	1,43	0:35	0:59	2	B/Z	1,69	0,26
Dettenhausen	Alte Post	0:18	0:26	0	B	1,44	0:22	0:35	1	B	1,59	0,15
Ofterdingen	Steinlachstr.	0:18	0:26	0	B	1,44	0:25	0:44	1	B	1,76	0,32
Weiler	Linde	0:18	0:26	1	B/Z	1,44	0:25	0:45	2	B/Z	1,80	0,36
Wolfenhausen	Milchsammelstelle	0:24	0:35	1	B/Z	1,46	0:29	0:54	2	B/Z	1,86	0,40
Poltringen	Ammerbrücke	0:15	0:22	1	B/Z	1,47	0:15	0:36	2	B/Z	2,40	0,93
Öschingen	Wendeplatte	0:26	0:39	1	B/Z	1,50	0:33	0:59	2	B/Z	1,79	0,29
Bühl	Rathaus	0:10	0:15	0	B	1,50	0:15	0:29	0	B	1,93	0,43

## Fahrzeitanalyse I: Ziel Tübingen

Starthaltestelle	Tübingen Hbf					Tübingen BG					Delta
	IV	ÖV	U	VM	FzV	IV	ÖV	U	VM	FzV	FzV
Bästenhardt Danziger Str.	0:23	0:35	1	B/Z	1,52	0:30	0:52	2	B/Z	1,73	0,21
Nehren Ortsmitte	0:15	0:23	1	B/Z	1,53	0:22	0:40	2	B/Z	1,82	0,28
Hemmendorf Wartehalle	0:24	0:37	1	B/Z	1,54	0:28	0:56	2	B/Z	2,00	0,46
Gomaringen ZOB	0:14	0:22	0	B	1,57	0:21	0:41	1	B	1,95	0,38
Ofterdingen Birkenstraße	0:19	0:30	1	B/Z	1,58	0:27	0:51	2	B/Z	1,89	0,31
Hailfingen Wartehalle	0:22	0:35	1	B/Z	1,59	0:24	0:54	2	B/Z	2,25	0,66
Breitenholz Lamm	0:18	0:29	1	B/Z	1,61	0:18	0:43	2	B/Z	2,39	0,78
Immenhausen Ochsen	0:13	0:21	0	B	1,62	0:20	0:38	1	B	1,90	0,28
Kilchberg Schloß	0:08	0:13	0	B	1,63	0:13	0:27	0	B	2,08	0,45
Dettingen Wartehalle	0:19	0:31	1	B/Z	1,63	0:26	0:50	2	B/Z	1,92	0,29
Eckenweiler Ortsmitte	0:28	0:46	1	B/Z	1,64	0:34	1:04	2	B/Z	1,88	0,24
Ergenzingen Schlachthäusle	0:23	0:38	1	B/Z	1,65	0:28	0:56	2	B/Z	2,00	0,35
Seebronn Kirche	0:18	0:30	1	B/Z	1,67	0:23	0:49	2	B/Z	2,13	0,46
Mähringen Ortsmitte	0:10	0:17	0	B	1,70	0:17	0:34	1	B	2,00	0,30
Wankheim Pfarrhaus	0:08	0:14	0	B	1,75	0:15	0:31	1	B	2,07	0,32
Altingen Kirche	0:19	0:34	1	B/Z	1,79	0:19	0:48	2	B/Z	2,53	0,74
Hirrlingen Marktstraße	0:24	0:43	1	B/Z	1,79	0:28	1:02	2	B/Z	2,21	0,42
Reusten Rathaus	0:17	0:31	1	B/Z	1,82	0:17	0:45	2	B/Z	2,65	0,82
Baisingen Rathaus	0:24	0:49	1	B/Z	2,04	0:30	1:08	2	B/Z	2,27	0,23
Bad Sebastianswlr Abzw.	0:18	0:38	1	B/Z	2,11	0:26	0:55	2	B/Z	2,12	0,00
Jettenburg Brunnenplatz	0:08	0:26	0	B	3,25	0:16	0:43	1	B	2,69	-0,56
(Ungewichtete) Durchschnitt					1,30					1,79	

Erläuterungen:

IV: IV-Fahrzeit nach Routenplaner

ÖV: ÖV-Fahrzeit einer morgendlichen Verbindung im Berufsverkehr

U: Anzahl der Umstiege bei der ÖV-Verbindung

VM: Verkehrsmittel (Z= Zug, B = Bus, Z/B = Zug und Bus)

FzV: Fahrtzeitverhältnis IV : ÖV (Werte &gt; 1,5 gelb, Werte &gt; 2,0 rot)

Delta FzV: Differenz FzV zu den beiden unterschiedlichen Zielen (Werte &gt; 0,5 gelb, Werte &lt; -0,1 grün)

## Fahrzeitanalyse II: Ziel Rottenburg

Starthaltestelle		Rottenburg Bf					Rottenburg EBP					Delta FzV
		IV	ÖV	U	VM	FzV	IV	ÖV	U	VM	FzV	
Bieringen	Bf / Neckarbrücke	0:12	0:07	0	Z	0,58	0:16	0:18	0	B	1,13	0,54
Kiebingen	Bahnhof / Löwen	0:05	0:03	0	Z	0,60	0:09	0:09	0	B	1,00	0,40
Eyach	Bahnhof	0:21	0:13	0	Z	0,62	0:23	0:27	1	Z/B	1,17	0,55
Bad Niedernau	BF / Bushaltestelle	0:06	0:04	0	Z	0,67	0:08	0:12	0	B	1,50	0,83
Mössingen	Bahnhof	0:23	0:20	0	B	0,87	0:24	0:35	1	B	1,46	0,59
Nellingsheim	Ortsmitte	0:11	0:11	0	B	1,00	0:14	0:15	0	B	1,07	0,07
Obernau	Bushaltestelle	0:08	0:08	0	B	1,00	0:12	0:15	0	B	1,25	0,25
Hailfingen	Wartehalle	0:17	0:19	0	B	1,12	0:14	0:14	0	B	1,00	-0,12
Kusterdingen	Altes Rathaus	0:27	0:32	1	Z/B	1,19	0:22	0:46	2	Z/B	2,09	0,91
Kirchentellinsfurt	Bahnhof	0:26	0:31	1	Z	1,19	0:23	0:45	2	Z/B	1,96	0,76
Kusterdingen	Liststraße	0:31	0:37	1	Z/B	1,19	0:27	0:51	2	Z/B	1,89	0,70
Weilheim	Kneiple	0:14	0:17	0	B	1,21	0:13	0:18	0	B	1,38	0,17
Börstingen	Schule	0:14	0:17	0	B	1,21	0:18	0:25	0	B	1,39	0,17
Bebenhausen	Waldhorn	0:28	0:34	1	Z/B	1,21	0:25	0:43	2	Z/B	1,72	0,51
Weiler	Linde	0:09	0:11	0	B	1,22	0:13	0:16	0	B	1,23	0,01
Ofterdingen	Steinlachstr.	0:17	0:21	1	B	1,24	0:20	0:36	2	B	1,80	0,56
Wolfenhausen	Milchsammelstelle	0:12	0:15	0	B	1,25	0:14	0:19	0	B	1,36	0,11
Öschingen	Lamm	0:29	0:37	1	B	1,28	0:29	0:52	2	B	1,79	0,52
Remmingsheim	Rathaus	0:07	0:09	0	B	1,29	0:10	0:12	0	B	1,20	-0,09
Dettenhausen	Alte Post	0:34	0:45	1	Z/B	1,32	0:31	0:54	2	Z/B	1,74	0,42
Öschingen	Wendeplatte	0:30	0:40	1	B	1,33	0:32	0:55	2	B	1,72	0,39
Mössingen	Freibad	0:27	0:36	1	B	1,33	0:28	0:51	2	B	1,82	0,49
Talheim	Alte Post	0:32	0:43	1	B	1,34	0:33	0:58	2	B	1,76	0,41
Nehren	Bahnhofstr.	0:23	0:31	1	B	1,35	0:26	0:46	2	B	1,77	0,42
Ofterdingen	Birkenstraße	0:14	0:19	1	B	1,36	0:17	0:34	2	B	2,00	0,64
Mössingen	Altes Rathaus	0:25	0:34	1	B	1,36	0:26	0:49	2	B	1,88	0,52
Bühl	Rathaus	0:08	0:11	0	B	1,38	0:11	0:12	0	B	1,09	-0,28
Bierlingen	Rathaus	0:21	0:30	0	B	1,43	0:22	0:35	0	B	1,59	0,16
Wankheim	Siedlung	0:23	0:33	1	Z/B	1,43	0:24	0:42	2	Z/B	1,75	0,32
Dußlingen	Bahnhof	0:23	0:33	1	Z	1,43	0:22	0:47	2	Z/B	2,14	0,70
Ergenzingen	Schlachthäusle	0:16	0:23	0	B	1,44	0:13	0:17	0	B	1,31	-0,13
Felldorf	Löwen	0:22	0:32	0	B	1,45	0:23	0:37	0	B	1,61	0,15
Nehren	Ortsmitte	0:22	0:32	1	B	1,45	0:25	0:47	2	B	1,88	0,43
Stockach	Bushaltestelle	0:22	0:32	1	Z/B	1,45	0:22	0:46	2	Z/B	2,09	0,64
Kirchentellinsfurt	Reutlinger Str.	0:28	0:41	2	Z/B	1,46	0:25	0:55	3	Z/B	2,20	0,74
Wankheim	Pfarrhaus	0:25	0:37	1	Z/B	1,48	0:21	0:46	2	Z/B	2,19	0,71
Seebronn	Kirche	0:10	0:15	0	B	1,50	0:08	0:10	0	B	1,25	-0,25
Schwalldorf	Rathaus	0:10	0:15	0	B	1,50	0:11	0:20	0	B	1,82	0,32
Mähringen	Ortsmitte	0:25	0:39	1	Z/B	1,56	0:23	0:48	2	Z/B	2,09	0,53
Pfäffingen	Bahnhof	0:16	0:25	1	B	1,56	0:12	0:16	0	B	1,33	-0,23
Dettingen	Wartehalle	0:10	0:16	0	B	1,60	0:14	0:21	0	B	1,50	-0,10
Immenhausen	Ochsen	0:26	0:43	1	Z/B	1,65	0:25	0:52	2	Z/B	2,08	0,43
Wurmlingen	Rößle	0:09	0:15	1	B	1,67	0:06	0:07	0	B	1,17	-0,50
Kilchberg	Schloß	0:09	0:15	0	B	1,67	0:11	0:16	0	B	1,45	-0,21
Wachendorf	Feuerwehrhaus	0:16	0:27	0	B	1,69	0:19	0:32	0	B	1,68	0,00
Poltringen	Ammerbrücke	0:13	0:22	1	B	1,69	0:09	0:13	0	B	1,44	-0,25
Hemmendorf	Wartehalle	0:13	0:22	0	B	1,69	0:16	0:27	0	B	1,69	0,00
Belsen	Bahnhof	0:26	0:44	1	Z	1,69	0:26	0:58	2	Z/B	2,23	0,54
Baisingen	Rathaus	0:17	0:29	0	B	1,71	0:14	0:19	0	B	1,36	-0,35
Hirschau	Kirchplatz	0:11	0:19	1	B	1,73	0:07	0:12	0	B	1,71	-0,01
Oberndorf	Feuersee	0:12	0:21	1	B	1,75	0:10	0:12	0	B	1,20	-0,55
Wendelsheim	Post	0:09	0:16	1	B	1,78	0:07	0:07	0	B	1,00	-0,78
Pfäffingen	Ortsmitte	0:19	0:34	2	B	1,79	0:16	0:25	1	B	1,56	-0,23

## Fahrzeitanalyse II: Ziel Rottenburg

Starthaltestelle		Rottenburg Bf					Rottenburg EBP					Delta FzV
		IV	ÖV	U	VM	FzV	IV	ÖV	U	VM	FzV	
Gomaringen	Öschinger Str.	0:30	0:54	1	Z/B	1,80	0:29	1:03	2	Z/B	2,17	0,37
Frommenhausen	Rathaus	0:11	0:20	0	B	1,82	0:14	0:25	0	B	1,79	-0,03
Eckenweiler	Ortmitte	0:17	0:31	0	B	1,82	0:18	0:28	0	B	1,56	-0,27
Jettenburg	Brunnenplatz	0:25	0:46	1	Z/B	1,84	0:21	1:00	2	Z/B	2,86	1,02
Entringen	Bahnhof	0:19	0:35	2	Z/B	1,84	0:15	0:26	1	Z/B	1,73	-0,11
Gomaringen	ZOB	0:25	0:49	1	Z/B	1,96	0:24	0:58	2	Z/B	2,42	0,46
Bad Sebastianswlr	Abzw.	0:22	0:46	2	Z/B	2,09	0:23	1:00	3	Z/B	2,61	0,52
Bodelshausen	Bahnhof	0:22	0:48	1	Z	2,18	0:23	1:02	2	Z/B	2,70	0,51
Entringen	Altenheim	0:21	0:46	3	Z/B	2,19	0:17	0:37	2	Z/B	2,18	-0,01
Hirschau	Volksbank	0:10	0:22	1	B	2,20	0:08	0:14	0	B	1,75	-0,45
Bodelshausen	Ortmitte	0:17	0:38	2	Z/B	2,24	0:18	0:58	3	Z/B	3,22	0,99
Bästenhardt	Danziger Str.	0:26	1:00	2	Z/B	2,31	0:27	0:50	3	Z/B	1,85	-0,46
Altingen	Bahnhof	0:15	0:36	1	B	2,40	0:12	0:27	0	B	2,25	-0,15
Altingen	Kirche	0:14	0:34	1	B	2,43	0:11	0:25	0	B	2,27	-0,16
Hirrlingen	Marktstraße	0:11	0:28	0	B	2,55	0:17	0:33	0	B	1,94	-0,60
Reusten	Rathaus	0:12	0:32	1	B	2,67	0:08	0:23	0	B	2,88	0,21
Unterjesingen	Mitte	0:13	0:35	1	Z	2,69	0:10	0:32	2	Z/B	3,20	0,51
Breitenholz	Lamm	0:18	0:51	3	Z/B	2,83	0:14	0:42	2	Z/B	3,00	0,17
(Ungewichtete) Durchschnitt						1,58					1,79	

## Erläuterungen:

IV: IV-Fahrzeit nach Routenplaner

ÖV: ÖV-Fahrzeit einer morgendlichen Verbindung im Berufsverkehr

U: Anzahl der Umstiege bei der ÖV-Verbindung

VM: Verkehrsmittel (Z= Zug, B = Bus, Z/B = Zug und Bus)

FzV: Fahrtzeitverhältnis IV : ÖV (Werte &gt; 1,5 gelb, Werte &gt; 2,0 rot)

Delta FzV: Differenz FzV zu den beiden unterschiedlichen Zielen (Werte &gt; 0,5 gelb, Werte &lt; -0,1 grün)

## Fahrzeitanalyse III: Ziel Mössingen

Starthaltestelle		Mössingen Bf					Mössingen Altes Rath					Delta FzV
		IV	ÖV	U	VM	FzV	IV	ÖV	U	VM	FzV	
Belsen	Bahnhof	0:04	0:02	0	Z	0,50	0:07	0:14	0	B	2,00	1,50
Dußlingen	Bahnhof	0:12	0:08	0	Z	0,67	0:12	0:19	1	Z/B	1,58	0,92
Bodelshausen	Bahnhof	0:08	0:06	0	Z	0,75	0:11	0:14	1	Z/B	1,27	0,52
Nehren	Bahnhof	0:04	0:04	0	Z	1,00	0:04	0:05	0	B	1,25	0,25
Rottenburg	Bahnhof	0:24	0:25	0	B	1,04	0:26	0:44	1	B	1,69	0,65
Entringen	Bahnhof	0:32	0:34	1	Z	1,06	0:33	0:45	2	Z/B	1,36	0,30
Pfäffingen	Bahnhof	0:29	0:31	1	Z	1,07	0:30	0:42	2	Z/B	1,40	0,33
Kiebingen	Bahnhof	0:22	0:25	1	Z	1,14	0:24	0:40	2	Z/B	1,67	0,53
Öschingen	Wendeplatte	0:13	0:15	0	B	1,15	0:09	0:09	0	B	1,00	-0,15
Talheim	Alte Post	0:12	0:14	0	B	1,17	0:08	0:07	0	B	0,88	-0,29
Mössingen	Freibad	0:06	0:07	0	B	1,17	0:03	0:03	0	B	1,00	-0,17
Hirschau	Kirchplatz	0:24	0:28	1	Z/B	1,17	0:25	0:43	2	Z/B	1,72	0,55
Altingen	Bahnhof	0:38	0:45	1	Z	1,18	0:40	0:56	2	Z/B	1,40	0,22
Öschingen	Lamm	0:10	0:12	0	B	1,20	0:06	0:06	0	B	1,00	-0,20
Poltringen	Ammerbrücke	0:31	0:38	2	Z/B	1,23	0:32	0:49	3	Z/B	1,53	0,31
Bieringen	Bahnhof	0:30	0:37	1	Z	1,23	0:31	0:52	2	Z/B	1,68	0,44
Weiler	Linde	0:17	0:21	0	B	1,24	0:19	0:40	1	B	2,11	0,87
Nellingsheim	Ortsmitte	0:32	0:40	1	B	1,25	0:34	0:59	2	B	1,74	0,49
Altingen	Kirche	0:34	0:43	2	Z/B	1,26	0:36	0:54	3	Z/B	1,50	0,24
Remmingsheim	Rathaus	0:30	0:38	1	B	1,27	0:32	0:57	2	B	1,78	0,51
Reusten	Rathaus	0:32	0:41	2	Z/B	1,28	0:34	0:52	3	Z/B	1,53	0,25
Wolfenhausen	Milchsammelstelle	0:35	0:45	1	B	1,29	0:37	1:04	2	B	1,73	0,44
Breitenholz	Lamm	0:34	0:44	2	Z/B	1,29	0:36	0:55	3	Z/B	1,53	0,23
Eyach	Bahnhof	0:33	0:43	1	Z	1,30	0:35	0:58	2	Z/B	1,66	0,35
Bad Niedernau	Bushaltestelle	0:26	0:34	1	B	1,31	0:28	0:49	2	B	1,75	0,44
Wurmlingen	Rößle	0:27	0:36	1	Z/B	1,33	0:29	0:47	2	Z/B	1,62	0,29
Bodelshausen	Ortsmitte	0:12	0:16	1	Z/B	1,33	0:13	0:24	2	Z/B	1,85	0,51
Unterjesingen	Mitte	0:26	0:35	1	Z	1,35	0:27	0:50	2	Z/B	1,85	0,51
Hailfingen	Wartehalle	0:36	0:49	1	B	1,36	0:38	1:08	2	B	1,79	0,43
Ofterdingen	Birkenstraße	0:08	0:11	0	B	1,38	0:09	0:21	0	B	2,33	0,96
Dettingen	Wartehalle	0:13	0:18	0	B	1,38	0:14	0:33	1	B	2,36	0,97
Pfäffingen	Ortsmitte	0:31	0:43	2	Z/B	1,39	0:32	0:54	3	Z/B	1,69	0,30
Schwalldorf	Rathaus	0:28	0:39	1	B	1,39	0:29	0:58	2	B	2,00	0,61
Rottenburg	Eugen-Bolz-Platz	0:25	0:35	1	B	1,40	0:26	0:54	2	B	2,08	0,68
Bad Sebastianswlr	Abzw.	0:05	0:07	0	B	1,40	0:07	0:17	0	B	2,43	1,03
Hirschau	Volksbank	0:22	0:31	1	Z/B	1,41	0:23	0:42	2	Z/B	1,83	0,42
Kirchentellinsfurt	Bahnhof	0:23	0:33	1	Z	1,43	0:24	0:48	2	Z/B	2,00	0,57
Ergenzingen	Schlachthäusle	0:35	0:52	1	B	1,49	0:37	1:11	2	B	1,92	0,43
Kusterdingen	Liststraße	0:26	0:39	1	Z/B	1,50	0:27	0:54	2	Z/B	2,00	0,50
Bebenhausen	Waldhorn	0:25	0:38	1	Z/B	1,52	0:27	0:48	2	Z/B	1,78	0,26
Dettenhausen	Alte Post	0:32	0:49	1	Z/B	1,53	0:32	0:59	2	Z/B	1,84	0,31
Eckenweiler	Ortsmitte	0:39	1:00	1	B	1,54	0:41	1:19	2	B	1,93	0,39
Seebronn	Kirche	0:29	0:45	1	B	1,55	0:31	1:04	2	B	2,06	0,51
Weilheim	Kneiple	0:19	0:30	1	Z/B	1,58	0:19	0:45	2	Z/B	2,37	0,79
Entringen	Altenheim	0:34	0:54	2	Z/B	1,59	0:35	1:05	3	Z/B	1,86	0,27
Rottenburg	Kreuzerfeldschule	0:23	0:37	1	B	1,61	0:23	0:56	2	B	2,43	0,83
Kusterdingen	Altes Rathaus	0:21	0:34	1	Z/B	1,62	0:23	0:49	2	Z/B	2,13	0,51
Kirchentellinsfurt	Reutlinger Str.	0:26	0:43	2	Z/B	1,65	0:28	0:58	3	Z/B	2,07	0,42
Nehren	Ortsmitte	0:06	0:10	0	B	1,67	0:07	0:07	0	B	1,00	-0,67
Oberndorf	Feuersee	0:32	0:56	1	B	1,75	0:34	1:07	2	B	1,97	0,22
Kilchberg	Schloß	0:20	0:35	1	Z/B	1,75	0:21	0:50	2	Z/B	2,38	0,63
Wendelsheim	Post	0:29	0:51	1	B	1,76	0:31	1:02	2	B	2,00	0,24
Bühl	Rathaus	0:22	0:39	1	Z/B	1,77	0:24	0:54	2	Z/B	2,25	0,48

## Fahrzeitanalyse III: Ziel Mössingen

Börstingen	Schule	0:34	1:02	1	B	1,82	0:35	1:21	2	B	2,31	0,49
Obernau	Bushaltestelle	0:29	0:53	1	B	1,83	0:31	1:12	2	B	2,32	0,49
Bästenhardt	Danziger Str.	0:06	0:11	0	B	1,83	0:09	0:15	0	B	1,67	-0,17
Frommenhausen	Rathaus	0:24	0:44	1	B	1,83	0:24	1:03	2	B	2,63	0,79
Baisingen	Rathaus	0:36	1:08	1	B	1,89	0:38	1:23	2	B	2,18	0,30
Bierlingen	Rathaus	0:29	0:55	1	B	1,90	0:31	1:14	2	B	2,39	0,49
Felldorf	Löwen	0:30	0:58	1	B	1,93	0:32	1:17	2	B	2,41	0,47
Wankheim	Siedlung	0:19	0:37	1	B	1,95	0:21	0:47	1	B	2,24	0,29
Gomaringen	Öschinger Str.	0:14	0:30	0	B	2,14	0:14	0:27	0	B	1,93	-0,21
Ofterdingen	Steinlachstr.	0:07	0:15	0	B	2,14	0:10	0:25	0	B	2,50	0,36
Hirrlingen	Marktstraße	0:20	0:44	1	B	2,20	0:21	0:59	2	B	2,81	0,61
Wachendorf	Feuerwehrhaus	0:25	0:57	1	B	2,28	0:27	1:12	2	B	2,67	0,39
Jettenburg	Brunnenplatz	0:20	0:46	1	Z/B	2,30	0:21	0:43	2	Z/B	2,05	-0,25
Wankheim	Pfarrhaus	0:18	0:42	1	Z/B	2,33	0:18	0:52	1	B	2,89	0,56
Immenhausen	Ochsen	0:15	0:36	1	B	2,40	0:16	0:33	1	B	2,06	-0,34
Hemmendorf	Wartehalle	0:16	0:39	1	B	2,44	0:18	0:54	2	B	3,00	0,56
Mähringen	Ortsmitte	0:17	0:43	1	B	2,53	0:18	0:40	1	B	2,22	-0,31
Stockach	Bushaltestelle	0:13	0:33	1	B	2,54	0:13	0:30	1	B	2,31	-0,23
Gomaringen	ZOB	0:09	0:26	0	B	2,89	0:09	0:23	0	B	2,56	-0,33
(Ungewichtete) Durchschnitt						1,55					1,93	

## Erläuterungen:

IV: IV-Fahrzeit nach Routenplaner

ÖV: ÖV-Fahrzeit einer morgendlichen Verbindung im Berufsverkehr

U: Anzahl der Umstiege bei der ÖV-Verbindung

VM: Verkehrsmittel (Z= Zug, B = Bus, Z/B = Zug und Bus)

FzV: Fahrtzeitverhältnis IV : ÖV (Werte &gt; 1,5 gelb, Werte &gt; 2,0 rot)

Delta FzV: Differenz FzV zu den beiden unterschiedlichen Zielen (Werte &gt; 0,5 gelb, Werte &lt; -0,1 grün)

### Fahrtkostenanalyse I: Ziel Tübingen Hbf

Starthaltestelle		Entf. in km	PKW	PS	Moka	FkV
Weilheim	Rathaus	4,0	22,81 €	11	41,20 €	180,6%
Kilchberg	Schloß	4,7	26,88 €	11	41,20 €	153,3%
Hirschau	Kirchplatz	5,4	31,01 €	11	41,20 €	132,9%
Hirschau	Volksbank	5,8	33,02 €	11	41,20 €	124,8%
Wankheim	Pfarrhaus	5,9	33,76 €	1	47,00 €	139,2%
Unterjesingen	Bahnhof Mitte	6,2	35,77 €	11	41,20 €	115,2%
Kusterdingen	Altes Rathaus	6,4	36,91 €	1	47,00 €	127,3%
Jettenburg	Brunnenplatz	6,7	38,12 €	1	47,00 €	123,3%
Wankheim	Siedlung	6,7	38,63 €	1	47,00 €	121,7%
Bühl	Rathaus	7,0	39,95 €	11	41,20 €	103,1%
Kusterdingen	Liststraße	8,2	47,12 €	1	47,00 €	99,8%
Kiebingen	Bahnhof	8,3	47,63 €	2	64,00 €	134,4%
Mähringen	Ortsmitte	8,3	47,69 €	1	47,00 €	98,6%
Kirchentellinsfurt	Bahnhof	8,4	48,15 €	1	47,00 €	97,6%
Bebenhausen	Waldhorn	8,4	48,26 €	11	41,20 €	85,4%
Wurmlingen	Rößle	8,6	49,47 €	2	64,00 €	129,4%
Stockach	A. Feuerwehrhaus	9,0	51,36 €	2	64,00 €	124,6%
Pfäffingen	Bahnhof	9,1	51,93 €	1	47,00 €	90,5%
Dußlingen	Bahnhof	9,4	53,77 €	2	64,00 €	119,0%
Immenhausen	Ochsen	9,5	54,63 €	1	47,00 €	86,0%
Pfäffingen	Ortsmitte	9,6	55,26 €	1	47,00 €	85,1%
Kirchentellinsfurt	Reutlinger Str.	10,2	58,58 €	1	47,00 €	80,2%
Wendelsheim	Post	10,3	58,75 €	2	64,00 €	108,9%
Poltringen	Ammerbrücke	10,3	59,04 €	2	64,00 €	108,4%
Gomaringen	ZOB	10,6	60,82 €	2	64,00 €	105,2%
Rottenburg	Bahnhof	11,1	63,63 €	2	64,00 €	100,6%
Gomaringen	Öschinger Str.	11,5	66,03 €	2	64,00 €	96,9%
Entringen	Bahnhof	11,6	66,49 €	2	64,00 €	96,3%
Entringen	Altenheim	11,8	67,35 €	2	64,00 €	95,0%
Nehren	Ortsmitte	11,9	68,04 €	2	64,00 €	94,1%
Oberndorf	Feuersee	11,9	68,10 €	2	64,00 €	94,0%
Rottenburg	Eugen-Bolz-Platz	12,0	69,01 €	2	64,00 €	92,7%
Reusten	Rathaus	12,5	71,65 €	2	64,00 €	89,3%
Nehren	Bahnhof	13,2	75,78 €	2	64,00 €	84,5%
Rottenburg	Kreuzerfeldschule	13,3	76,06 €	2	64,00 €	84,1%
Breitenholz	Lamm	13,9	79,56 €	2	64,00 €	80,4%
Ofterdingen	Steinlachstr.	13,9	79,90 €	2	64,00 €	80,1%
Weiler	Linde	14,0	80,48 €	2	64,00 €	79,5%
Altingen	Kirche	14,6	83,80 €	2	64,00 €	76,4%
Mössingen	Freibad	14,9	85,41 €	2	64,00 €	74,9%
Ofterdingen	Birkenstraße	14,9	85,41 €	2	64,00 €	74,9%
Bad Niedernau	Bahnhof	14,9	85,46 €	2	64,00 €	74,9%
Altingen	Bahnhof	15,1	86,27 €	2	64,00 €	74,2%
Dettingen	Wartehalle	15,7	89,76 €	2	64,00 €	71,3%
Mössingen	Bahnhof	15,8	90,62 €	2	64,00 €	70,6%
Seeborn	Kirche	15,9	91,14 €	2	64,00 €	70,2%
Dettenhausen	Alte Post	16,1	92,11 €	2	64,00 €	69,5%
Hailfingen	Wartehalle	16,2	92,86 €	2	64,00 €	68,9%
Bästenhardt	Danziger Str.	16,2	93,09 €	2	64,00 €	68,8%
Bad Sebastianswlr	Abzw.	16,3	93,66 €	2	64,00 €	68,3%
Remmingsheim	Rathaus	16,6	95,15 €	2	64,00 €	67,3%
Mössingen	Altes Rathaus	16,7	95,44 €	2	64,00 €	67,1%
Obernau	Bushaltestelle	17,3	99,22 €	2	64,00 €	64,5%
Belsen	Bahnhof	18,0	103,12 €	2	64,00 €	62,1%

### Fahrtkostenanalyse I: Ziel Tübingen Hbf

Starthaltestelle		Entf. in km	PKW	PS	Moka	FkV
Öschingen	Lamm	18,0	103,12 €	2	64,00 €	62,1%
Hemmendorf	Wartehalle	18,5	105,93 €	2	64,00 €	60,4%
Schwalldorf	Rathaus	18,6	106,73 €	2	64,00 €	60,0%
Öschingen	Wendeplatte	18,9	108,51 €	2	64,00 €	59,0%
Bodelshausen	Bahnhof	19,0	108,79 €	2	64,00 €	58,8%
Wolfenhausen	Milchsammelstelle	19,7	112,92 €	2	64,00 €	56,7%
Talheim	Alte Post	19,9	113,95 €	2	64,00 €	56,2%
Bieringen	Bahnhof	19,9	114,01 €	2	64,00 €	56,1%
Hirrlingen	Marktstraße	20,0	114,38 €	2	64,00 €	56,0%
Bodelshausen	Ortmitte	20,8	118,94 €	2	64,00 €	53,8%
Nellingsheim	Ortmitte	21,3	122,09 €	2	64,00 €	52,4%
Ergenzingen	Schlachthäusle	21,6	123,81 €	2	64,00 €	51,7%
Frommenhausen	Rathaus	22,1	126,91 €	2	64,00 €	50,4%
Wachendorf	Feuerwehrhaus	23,0	131,84 €	2	64,00 €	48,5%
Baisingen	Rathaus	23,9	136,99 €	2	64,00 €	46,7%
Eckenweiler	Ortmitte	24,5	140,43 €	2	64,00 €	45,6%
Börstingen	Schule	24,8	141,87 €	2	64,00 €	45,1%
Bierlingen	Rathaus	26,0	149,03 €	2	64,00 €	42,9%
Eyach	Bahnhof	26,5	151,73 €	2	64,00 €	42,2%
Felldorf	Löwen	27,9	159,92 €	2	64,00 €	40,0%

#### Erläuterungen:

PKW: Fahrkosten bei zwei Fahrten (Hin- und Rückfahrt) an 20 Arbeitstagen im Monat und 14,33 ct/km  
 Modell: VW Golf (1,4 l; 59 kW, Benziner; Fahrleistung 15.000 km/Jahr) unter Berücksichtigung von  
 Kraftstoffkosten, Nachfüllkosten für Motoröl, Pauschale für Wagenwäsche und Pflege, anteilige  
 Werkstattkosten. Spritpreis für Super 1,53 Euro/Liter. Laut ADAC-Autokostenvergleich, Stand 04/2011.

PS: naldo-Preisstufe

Moka: Kosten der naldo-Monatskarte, Tarifstand 01.01.2012

FkV: Fahrtkostenverhältnis ÖV:IV (Werte > 100% rot, Werte < 60% grün)

## Fahrtkostenanalyse II: Ziel Rottenburg Bahnhof

Starthaltestelle		Entf. in km	PKW	PS	Moka	FkV
Kiebingen	Bahnhof / Löwen	3,1	17,94 €	1	47,00 €	262,0%
Bad Niedernau	BF / Bushaltestelle	4,0	22,76 €	1	47,00 €	206,5%
Wendelsheim	Post	4,5	25,97 €	1	47,00 €	181,0%
Wurmlingen	Rößle	4,6	26,08 €	1	47,00 €	180,2%
Remmingsheim	Rathaus	4,8	27,51 €	1	47,00 €	170,8%
Bühl	Rathaus	5,2	29,52 €	2	64,00 €	216,8%
Weiler	Linde	5,4	31,07 €	1	47,00 €	151,3%
Obernau	Bushaltestelle	6,2	35,48 €	1	47,00 €	132,5%
Kilchberg	Schloß	6,5	37,09 €	2	64,00 €	172,6%
Hirschau	Kirchplatz	6,6	37,72 €	2	64,00 €	169,7%
Schwalldorf	Rathaus	6,8	38,86 €	1	47,00 €	120,9%
Dettingen	Wartehalle	7,0	40,35 €	1	47,00 €	116,5%
Hirschau	Volksbank	7,1	40,93 €	2	64,00 €	156,4%
Nellingsheim	Ortsmitte	7,2	41,27 €	1	47,00 €	113,9%
Seebronn	Kirche	7,3	41,84 €	1	47,00 €	112,3%
Oberndorf	Feuersee	7,5	42,88 €	1	47,00 €	109,6%
Unterjesingen	Mitte	7,9	45,00 €	2	64,00 €	142,2%
Weilheim	Kneiple	8,3	47,52 €	2	64,00 €	134,7%
Wolfenhausen	Milchsammelstelle	8,6	49,30 €	1	47,00 €	95,3%
Bieringen	Bf / Neckarbrücke	8,8	50,27 €	1	47,00 €	93,5%
Poltringen	Ammerbrücke	8,8	50,50 €	3	95,50 €	189,1%
Hemmendorf	Wartehalle	9,0	51,30 €	1	47,00 €	91,6%
Reusten	Rathaus	9,0	51,65 €	3	95,50 €	184,9%
Hirrlingen	Marktstraße	9,1	52,22 €	1	47,00 €	90,0%
Frommenhausen	Rathaus	9,1	52,28 €	1	47,00 €	89,9%
Pfäffingen	Ortsmitte	9,8	56,35 €	2	64,00 €	113,6%
Altingen	Bahnhof	10,0	57,32 €	3	95,50 €	166,6%
Pfäffingen	Bahnhof	10,3	58,92 €	2	64,00 €	108,6%
Altingen	Kirche	10,7	61,50 €	3	95,50 €	155,3%
Entringen	Bahnhof	11,6	66,26 €	3	95,50 €	144,1%
Entringen	Altenheim	11,9	68,44 €	3	95,50 €	139,5%
Ofterdingen	Birkenstraße	12,4	70,85 €	3	95,50 €	134,8%
Eckenweiler	Ortsmitte	12,7	72,80 €	1	47,00 €	64,6%
Börstingen	Schule	12,7	72,91 €	1	47,00 €	64,5%
Hailfingen	Wartehalle	12,8	73,37 €	1	47,00 €	64,1%
Ergenzingen	Schlachthäusle	12,9	73,94 €	1	47,00 €	63,6%
Wachendorf	Feuerwehrhaus	13,4	76,81 €	1	47,00 €	61,2%
Breitenholz	Lamm	13,4	76,92 €	3	95,50 €	124,1%
Ofterdingen	Steinlachstr.	13,5	77,61 €	3	95,50 €	123,0%
Bodelshausen	Ortsmitte	13,9	79,85 €	3	95,50 €	119,6%
Wankheim	Siedlung	13,9	79,90 €	2	64,00 €	80,1%
Bierlingen	Rathaus	15,1	86,55 €	1	47,00 €	54,3%
Baisingen	Rathaus	15,2	87,13 €	1	47,00 €	53,9%
Eyach	Bahnhof	15,5	89,02 €	1	47,00 €	52,8%
Stockach	Bushaltestelle	16,0	91,60 €	3	95,50 €	104,3%
Dußlingen	Bahnhof	16,3	93,49 €	3	95,50 €	102,2%
Felldorf	Löwen	17,1	98,02 €	1	47,00 €	48,0%
Wankheim	Pfarrhaus	17,2	98,59 €	2	64,00 €	64,9%
Jettenburg	Brunnenplatz	17,2	98,82 €	2	64,00 €	64,8%
Mössingen	Bahnhof	17,5	100,54 €	3	95,50 €	95,0%
Gomaringen	ZOB	17,7	101,23 €	3	95,50 €	94,3%
Kusterdingen	Altes Rathaus	17,9	102,83 €	2	64,00 €	62,2%
Bad Sebastianswlr	Abzw.	18,0	103,12 €	3	95,50 €	92,6%
Bästenhardt	Danziger Str.	18,0	103,12 €	3	95,50 €	92,6%

## Fahrtkostenanalyse II: Ziel Rottenburg Bahnhof

Starthaltestelle		Entf. in km	PKW	PS	Moka	FkV
Nehren	Ortsmitte	18,0	103,23 €	3	95,50 €	92,5%
Nehren	Bahnhofstr.	18,0	103,29 €	3	95,50 €	92,5%
Immenhausen	Ochsen	18,2	104,04 €	2	64,00 €	61,5%
Mössingen	Altes Rathaus	18,3	104,78 €	3	95,50 €	91,1%
Gomaringen	Öschinger Str.	18,4	105,58 €	3	95,50 €	90,4%
Kirchentellinsfurt	Bahnhof	19,4	111,03 €	2	64,00 €	57,6%
Kusterdingen	Liststraße	19,5	111,89 €	2	64,00 €	57,2%
Mähringen	Ortsmitte	19,6	112,35 €	2	64,00 €	57,0%
Belsen	Bahnhof	19,7	113,15 €	3	95,50 €	84,4%
Bebenhausen	Waldhorn	19,8	113,61 €	2	64,00 €	56,3%
Mössingen	Freibad	20,0	114,64 €	3	95,50 €	83,3%
Kirchentellinsfurt	Reutlinger Str.	22,0	125,82 €	2	64,00 €	50,9%
Öschingen	Lamm	22,0	126,10 €	3	95,50 €	75,7%
Öschingen	Wendeplatte	22,7	130,23 €	3	95,50 €	73,3%
Talheim	Alte Post	24,9	142,50 €	3	95,50 €	67,0%
Bodelshausen	Bahnhof	26,0	148,92 €	3	95,50 €	64,1%
Dettenhausen	Alte Post	27,5	157,40 €	3	95,50 €	60,7%

### Erläuterungen:

PKW: Fahrkosten bei zwei Fahrten (Hin- und Rückfahrt) an 20 Arbeitstagen im Monat und 14,33 ct/km  
 Modell: VW Golf (1,4 l; 59 kW, Benzin; Fahrleistung 15.000 km/Jahr) unter Berücksichtigung von  
 Kraftstoffkosten, Nachfüllkosten für Motoröl, Pauschale für Wagenwäsche und Pflege, anteilige  
 Werkstattkosten. Spritpreis für Super 1,53 Euro/Liter. Laut ADAC-Autokostenvergleich, Stand 04/2011.

PS: naldo-Preisstufe

Moka: Kosten der naldo-Monatskarte, Tarifstand 01.01.2012

FkV: Fahrtkostenverhältnis ÖV:IV (Werte > 100% rot, Werte < 60% grün)

### Fahrtkostenanalyse III: Ziel Mössingen Bahnhof

Starthaltestelle		Entf. in km	PKW	PS	MoKa	FkV
Mössingen	Freibad	2,2	12,44 €	13	42,00 €	337,7%
Bästenhardt	Danziger Str.	2,4	13,64 €	13	42,00 €	307,9%
Belsen	Bahnhof	2,5	14,50 €	13	42,00 €	289,6%
Nehren	Bahnhof	2,7	15,48 €	1	47,00 €	303,7%
Ofterdingen	Steinlachstr.	3,1	17,71 €	1	47,00 €	265,4%
Nehren	Ortsmitte	3,8	21,84 €	1	47,00 €	215,2%
Bad Sebastianswlr	Abzw.	4,0	23,16 €	13	42,00 €	181,4%
Ofterdingen	Birkenstraße	4,1	23,27 €	1	47,00 €	202,0%
Öschingen	Lamm	4,7	26,83 €	13	42,00 €	156,6%
Öschingen	Wendeplatte	5,7	32,84 €	13	42,00 €	127,9%
Talheim	Alte Post	6,5	37,09 €	13	42,00 €	113,3%
Bodelshausen	Bahnhof	6,7	38,29 €	1	47,00 €	122,7%
Gomaringen	ZOB	7,4	42,19 €	1	47,00 €	111,4%
Gomaringen	Öschinger Str.	8,1	46,66 €	1	47,00 €	100,7%
Bodelshausen	Ortsmitte	8,9	50,84 €	1	47,00 €	92,4%
Dußlingen	Bahnhof	9,2	52,62 €	1	47,00 €	89,3%
Stockach	Bushaltestelle	9,5	54,68 €	1	47,00 €	85,9%
Dettingen	Wartehalle	10,5	60,30 €	3	95,50 €	158,4%
Immenhausen	Ochsen	10,7	61,45 €	2	64,00 €	104,2%
Weiler	Linde	12,1	69,53 €	3	95,50 €	137,4%
Wankheim	Pfarrhaus	13,1	74,80 €	2	64,00 €	85,6%
Mähringen	Ortsmitte	13,4	76,75 €	2	64,00 €	83,4%
Hemmendorf	Wartehalle	13,4	77,04 €	3	95,50 €	124,0%
Wankheim	Siedlung	14,1	80,65 €	2	64,00 €	79,4%
Jettenburg	Brunnenplatz	14,2	81,34 €	2	64,00 €	78,7%
Weilheim	Kneiple	14,7	84,26 €	2	64,00 €	76,0%
Rottenburg	Kreuzerfeldschule	15,9	90,97 €	3	95,50 €	105,0%
Kusterdingen	Altes Rathaus	16,0	91,71 €	2	64,00 €	69,8%
Kilchberg	Schloß	16,5	94,41 €	2	64,00 €	67,8%
Hirrlingen	Marktstraße	16,7	95,90 €	3	95,50 €	99,6%
Kusterdingen	Liststraße	17,7	101,34 €	2	64,00 €	63,2%
Rottenburg	Bahnhof	17,7	101,51 €	3	95,50 €	94,1%
Bühl	Rathaus	17,8	102,26 €	2	64,00 €	62,6%
Hirschau	Volksbank	18,1	103,58 €	2	64,00 €	61,8%
Rottenburg	Eugen-Bolz-Platz	18,1	103,81 €	3	95,50 €	92,0%
Kiebingen	Bahnhof	18,1	103,98 €	3	95,50 €	91,8%
Hirschau	Kirchplatz	18,9	108,16 €	2	64,00 €	59,2%
Frommenhausen	Rathaus	19,0	108,74 €	3	95,50 €	87,8%
Bad Niedernau	Bushaltestelle	19,7	112,86 €	3	95,50 €	84,6%
Kirchentellinsfurt	Bahnhof	20,9	119,86 €	2	64,00 €	53,4%
Wurmlingen	Röble	21,0	120,60 €	3	95,50 €	79,2%
Unterjesingen	Mitte	21,3	121,98 €	2	64,00 €	52,5%
Bebenhausen	Waldhorn	21,4	122,61 €	2	64,00 €	52,2%
Schwalldorf	Rathaus	21,5	123,24 €	3	95,50 €	77,5%
Obernau	Bushaltestelle	22,1	126,51 €	3	95,50 €	75,5%
Remmingsheim	Rathaus	22,1	126,68 €	3	95,50 €	75,4%
Wendelsheim	Post	22,4	128,34 €	3	95,50 €	74,4%
Pfäffingen	Bahnhof	22,5	129,08 €	2	64,00 €	49,6%
Pfäffingen	Ortsmitte	22,9	131,43 €	2	64,00 €	48,7%
Wachendorf	Feuerwehrhaus	23,0	131,61 €	3	95,50 €	72,6%
Bierlingen	Rathaus	23,5	134,70 €	3	95,50 €	70,9%
Kirchentellinsfurt	Reutlinger Str.	23,5	134,82 €	2	64,00 €	47,5%
Poltringen	Ammerbrücke	23,8	136,19 €	3	95,50 €	70,1%
Seeborn	Kirche	25,0	143,30 €	3	95,50 €	66,6%

### Fahrtkostenanalyse III: Ziel Mössingen Bahnhof

Starthaltestelle		Entf. in km	PKW	PS	MoKa	FkV
Entringen	Bahnhof	25,1	143,64 €	3	95,50 €	66,5%
Nellingsheim	Ortsmitte	25,2	144,45 €	3	95,50 €	66,1%
Entringen	Altenheim	25,2	144,62 €	3	95,50 €	66,0%
Oberndorf	Feuersee	25,3	145,19 €	3	95,50 €	65,8%
Felldorf	Löwen	25,4	145,59 €	3	95,50 €	65,6%
Bieringen	Bahnhof	26,2	149,89 €	3	95,50 €	63,7%
Reusten	Rathaus	26,9	154,02 €	3	95,50 €	62,0%
Breitenholz	Lamm	27,3	156,71 €	3	95,50 €	60,9%
Hailfingen	Wartehalle	27,6	158,20 €	3	95,50 €	60,4%
Eyach	Bahnhof	28,5	163,48 €	3	95,50 €	58,4%
Altingen	Kirche	28,6	163,94 €	3	95,50 €	58,3%
Wolfenhausen	Milchsammelstelle	28,8	165,08 €	3	95,50 €	57,9%
Dettenhausen	Alte Post	29,0	166,40 €	3	95,50 €	57,4%
Altingen	Bahnhof	30,1	172,30 €	3	95,50 €	55,4%
Börstingen	Schule	30,6	175,17 €	3	95,50 €	54,5%
Ergenzingen	Schlachthäusle	30,6	175,40 €	3	95,50 €	54,4%
Baisingen	Rathaus	32,9	188,58 €	3	95,50 €	50,6%
Eckenweiler	Ortsmitte	33,6	192,65 €	3	95,50 €	49,6%

#### Erläuterungen:

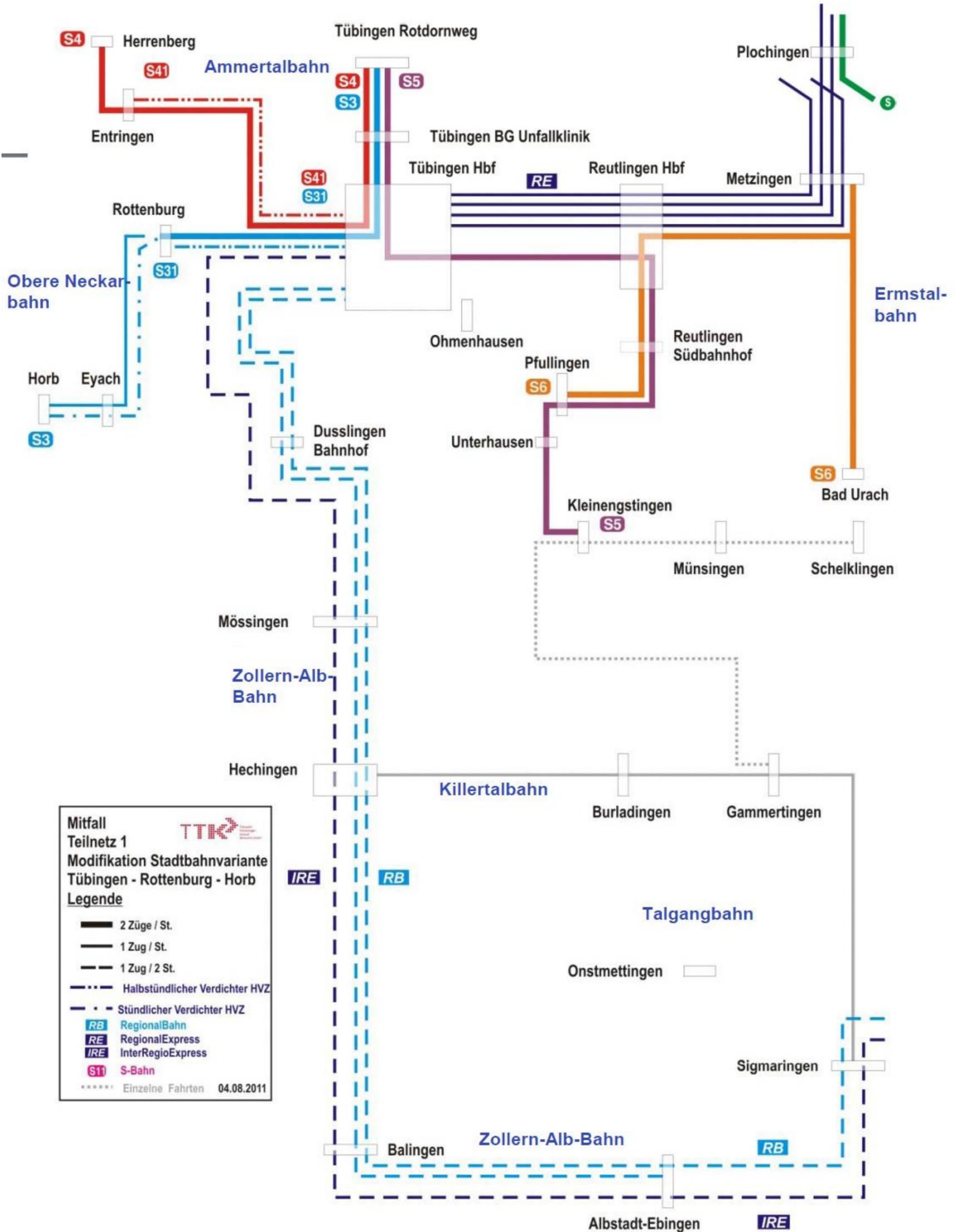
PKW: Fahrkosten bei zwei Fahrten (Hin- und Rückfahrt) an 20 Arbeitstagen im Monat und 14,33 ct/km  
 Modell: VW Golf (1,4 l; 59 kW, Benziner; Fahrleistung 15.000 km/Jahr) unter Berücksichtigung von  
 Kraftstoffkosten, Nachfüllkosten für Motoröl, Pauschale für Wagenwäsche und Pflege, anteilige  
 Werkstattkosten. Spritpreis für Super 1,53 Euro/Liter. Laut ADAC-Autokostenvergleich, Stand 04/2011.

PS: naldo-Preisstufe

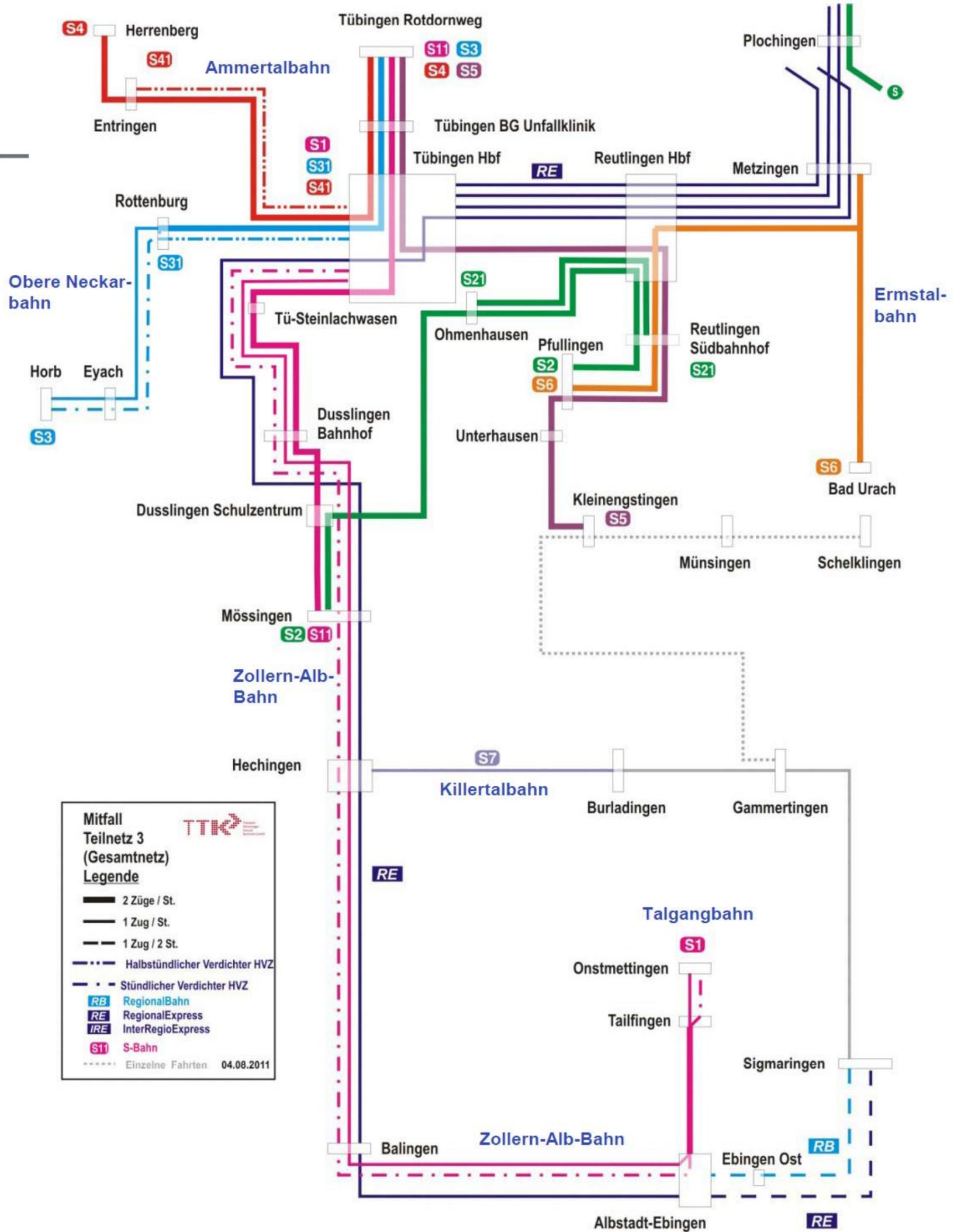
Moka: Kosten der naldo-Monatskarte, Tarifstand 01.01.2012

FkV: Fahrtkostenverhältnis ÖV:IV (Werte > 100% rot, Werte < 60% grün)

DB International GmbH



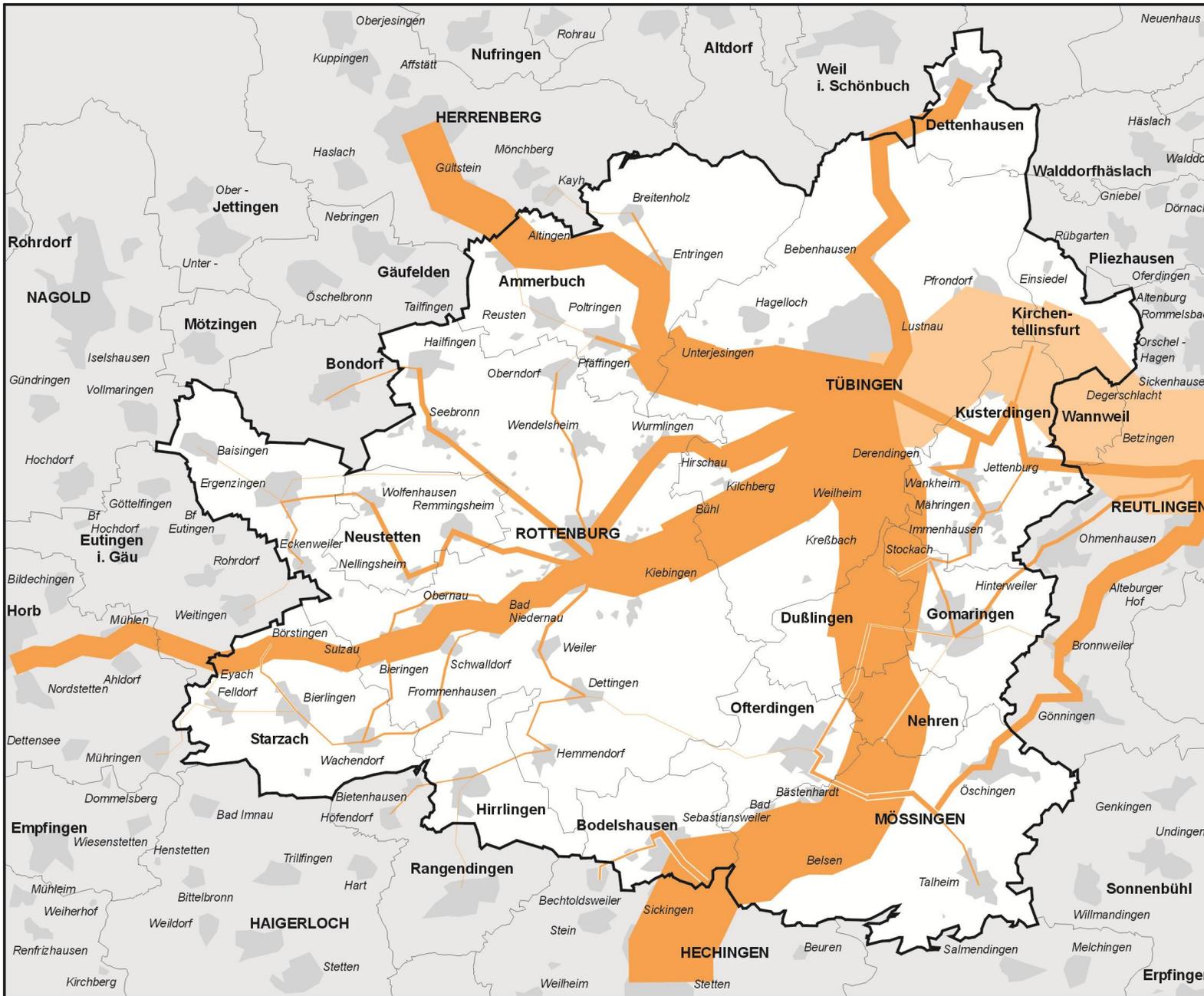
DB International GmbH



**Mitfall Teilnetz 3 (Gesamtnetz) Legende**

TTK

- 2 Züge / St.
- 1 Zug / St.
- 1 Zug / 2 St.
- Halbstündlicher Verdichter HVZ
- Stündlicher Verdichter HVZ
- RB RegionalBahn
- RE RegionalExpress
- IRE InterRegioExpress
- S1 S-Bahn
- ..... Einzelne Fahrten 04.08.2011



**Landkreis Tübingen**  
**Nahverkehrsplan 2012**



**Anlage A 5.3-1**  
**ÖPNV Nachfrage (ohne Schüler)**

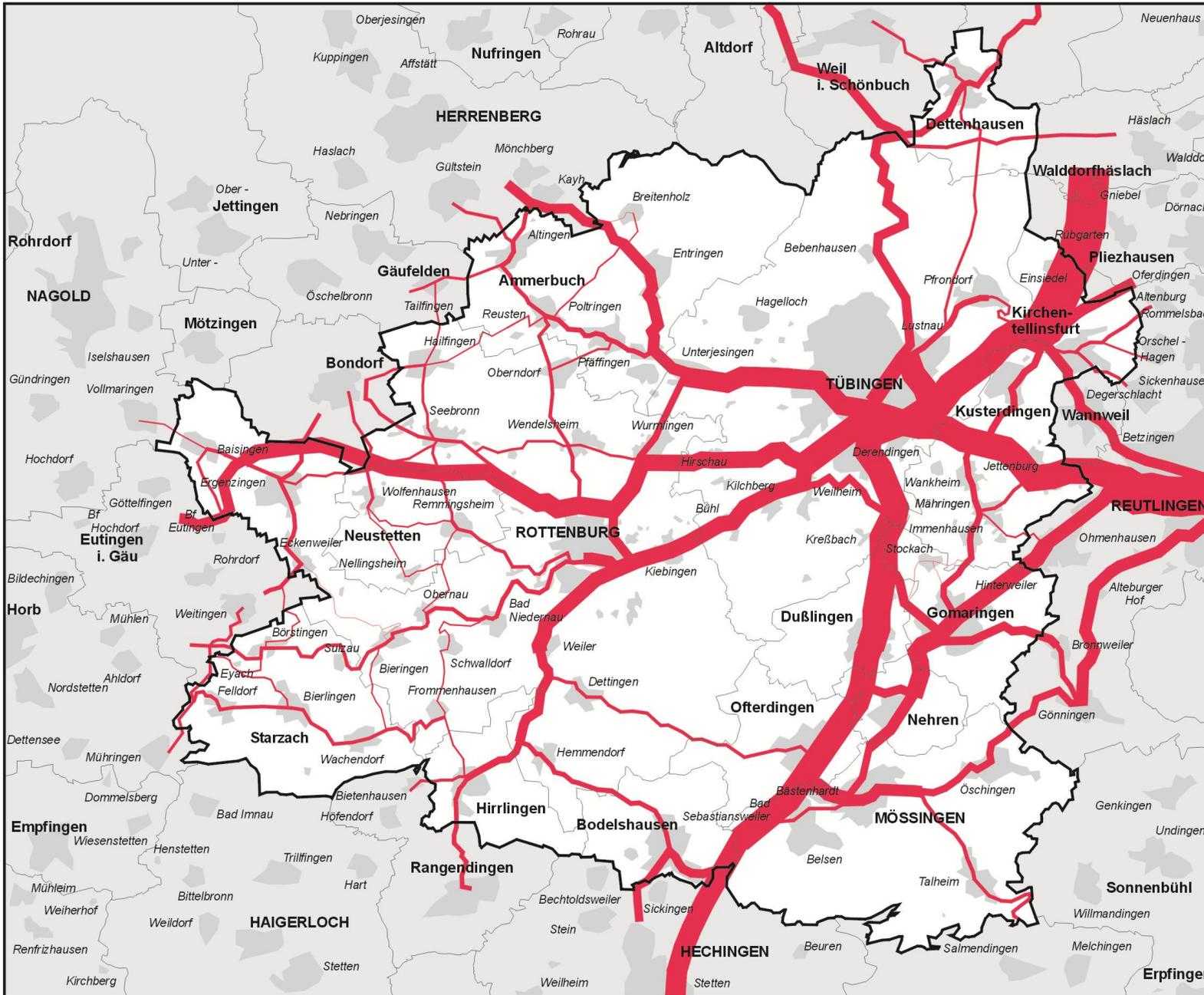
<p><b>Nehren</b></p> <p><b>Weiler</b></p> <p></p> <p></p> <p></p>	<p>Stadt/Gemeinde</p> <p>Teilort</p> <p>Landkreisgrenze</p> <p>Gemeindegrenze</p> <p>ÖPNV-Nachfrage Erw.</p> <p>Fahrgäste pro Tag Mo-Fr</p>
--	---



100 500 1000 2000 3000 4000 5000 7500 10000

Ab 5000 Fahrgäste anderer Maßstab

**NahverkehrsBeratung Südwest**



**Landkreis Tübingen**  
Nahverkehrsplan 2012

**Anlage A 5.3-2**  
**Belastung des Straßennetzes durch KFZ-Verkehr**  
(Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Jahres 2010)

<p><b>Nehren</b></p> <p>— Weiler</p> <p>— Landkreisgrenze</p> <p>— Gemeindegrenze</p> <p>— Anzahl der KFZ /24 h auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in beiden Fahrrichtungen</p>	<p>Stadt/Gemeinde</p> <p>Teilort</p> <p>Landkreisgrenze</p> <p>Gemeindegrenze</p> <p>Anzahl der KFZ /24 h auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in beiden Fahrrichtungen</p>
--	--

1.000 2.500 5.000 10.000 15.000 20.000 25.000 30.000  
lineare Skala

Quelle: Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg 2010  
Straßenbauverwaltung Landkreis Tübingen 2008/09

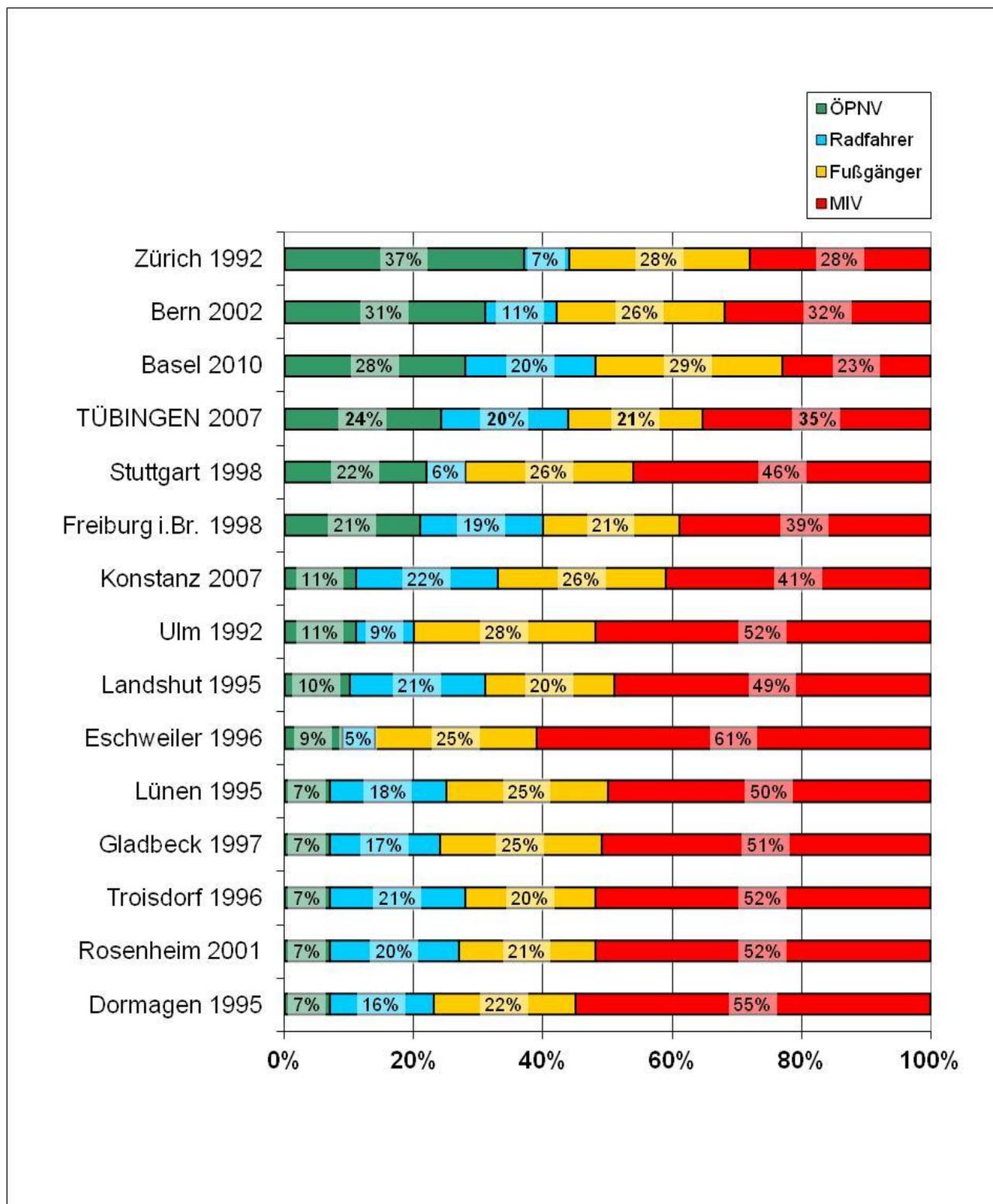
**NahverkehrsBeratung Südwest**

# Pendlerströme gemäß Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit

Stichtag: 30.06.2010

Wohnort	Arbeitsort																					Summe	Anteil Gemeindeintern			
	Ammerbuch	Bodelshausen	Dettenhausen	Dußlingen	Gomaringen	Hirrlingen	Kirchentellinsfurt	Kusterdingen	Mössingen	Nehren	Neustetten	Offterdingen	Rottenburg	Starzach	Tübingen	TÜ (LK, sonst)	LK-BB	LK-ES	LK-FDS	LK-RT	LK-Stgt			LK-ZAK	Sonst	
Ammerbuch	597	16		15	13			10	24				161		1.153	28	1.149	75	29	233	293	29	322	4.147	14,4%	
Bodelshausen	11	729		27	19	10			156	13			38	57	321	9	79	16		150	36	313	106	2.090	34,9%	
Dettenhausen			321												271	41	695	206		106	278		181	2.099	15,3%	
Dußlingen		26		288	92			18	14	75	24		35	43	745	12	84	57		290	77	61	127	2.068	13,9%	
Gomaringen	11	15		67	514			13	38	99	25		25	35	709	5	85	105		1.000	108	69	222	3.145	16,3%	
Hirrlingen		34				156									268	41	115	11	27	66	36	161	68	1.179	13,2%	
Kirchentellinsfurt			10		14		214	36	16					21	491	27	114	147		643	150	16	182	2.081	10,3%	
Kusterdingen				14	54		31	243	34					30	920	31	130	129		844	175	30	213	2.878	8,4%	
Mössingen	22	228		158	183	13	18	45	1.849	126			213	131	1.492	17	184	130	23	1.113	186	490	373	6.994	26,4%	
Nehren		33		47	72			11	142	142			28	29	451	20	38	33		291	36	59	106	1.538	9,2%	
Neustetten	17	10							12		120		241		278	22	305	13	46	47	54	20	120	1.305	9,2%	
Offterdingen		51		58	36	10	10	11	205	22			253	52	386	10	50	37		208	47	90	116	1.652	15,3%	
Rottenburg	177	106	19	76	77	81	13	34	151	20	88	48	3.754	35	3.974		2.551	237	477	787	653	356	1.114	14.828	25,3%	
Starzach		18				26			15					181	139	266	27	314	27	193	38	75	101	148	1.568	8,9%
Tübingen	184	72	60	115	114		88	105	194	48			40	469	16	15.337	18	1.415	819	102	2.263	1.579	301	2.005	25.344	60,5%
LK-BB	356	12	235	18	19		22	29	26		11			465		1.149									2.342	
LK-ES	14	13	65	18	16		176	48	24					64		825									1.263	
LK-FDS	34	21		12	15				48					383	54	351									918	
LK-RT	69	99	73	166	373	13	501	710	512	74			70	186		4.723									7.569	
LK-Stgt	23	17	19	10			36	24	13					56		598									796	
LK-ZAK	28	1.082	13	106	117	217	17	30	581	54			188	341	38	1.465									4.277	
xSonst	165	131	68	56	138	32	79	48	159	80	37	33	699	34	2.547										4.306	
Summe	1.708	2.713	883	1.251	1.866	558	1.236	1.436	4.359	628	256	983	7.558	316	38.720	308	7.308	2.042	897	8.079	3.783	2.096	5.403	94.387		

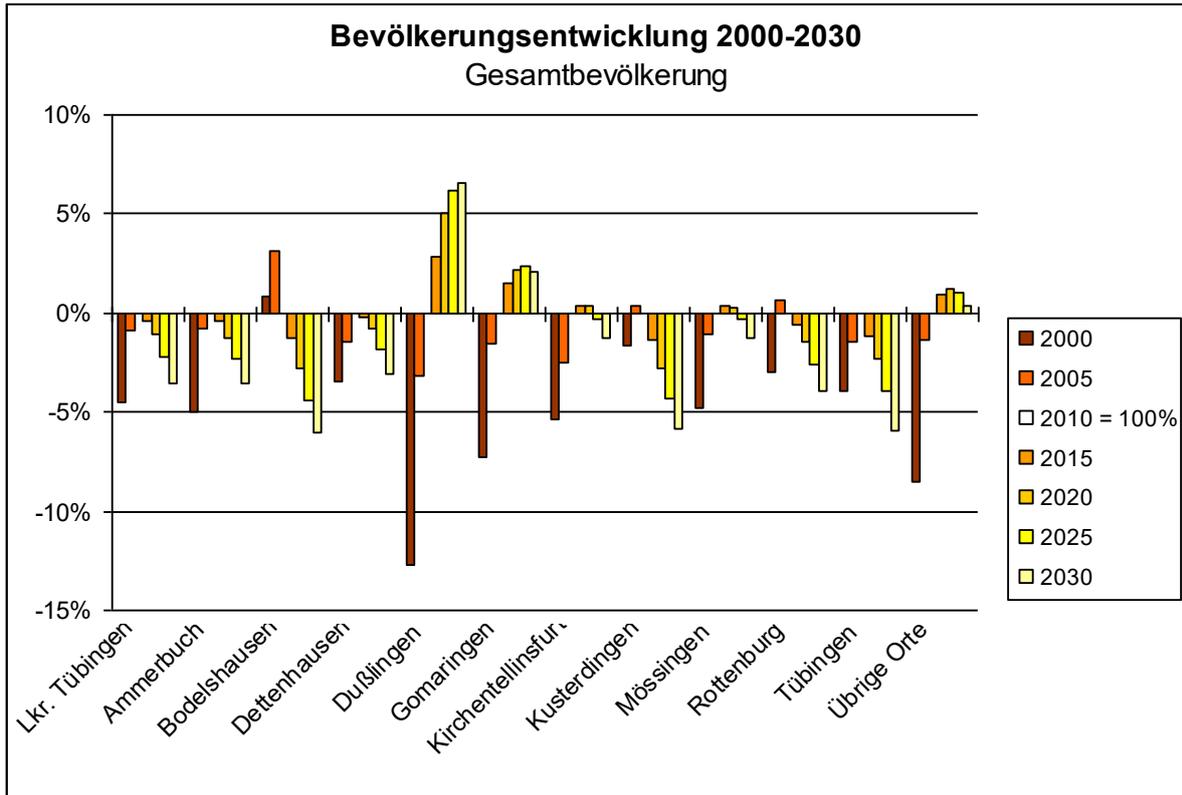
Binnenverkehr Stadt Tübingen	15.337	16,2%
Ziel/Quell Tübingen	33.390	35,4%
Rottenburg (alles)	14.048	14,9%
Mössingen (alles)	7.677	8,1%
sonst	23.935	25,4%
Kontrollsumme	94.387	



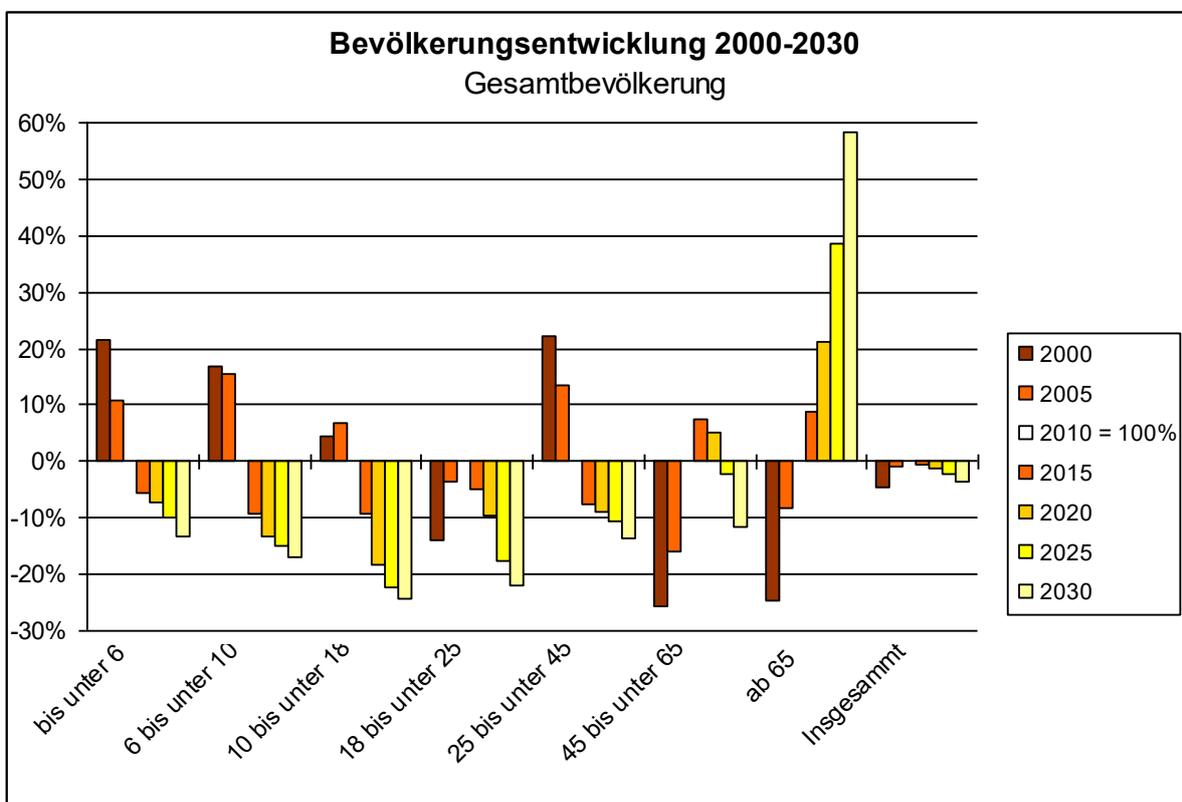
Modal-Split im Städtevergleich

(Quelle Tübingen: Haushaltsbefragung 2007 zum Mobilitätsverhalten der Tübinger Einwohner

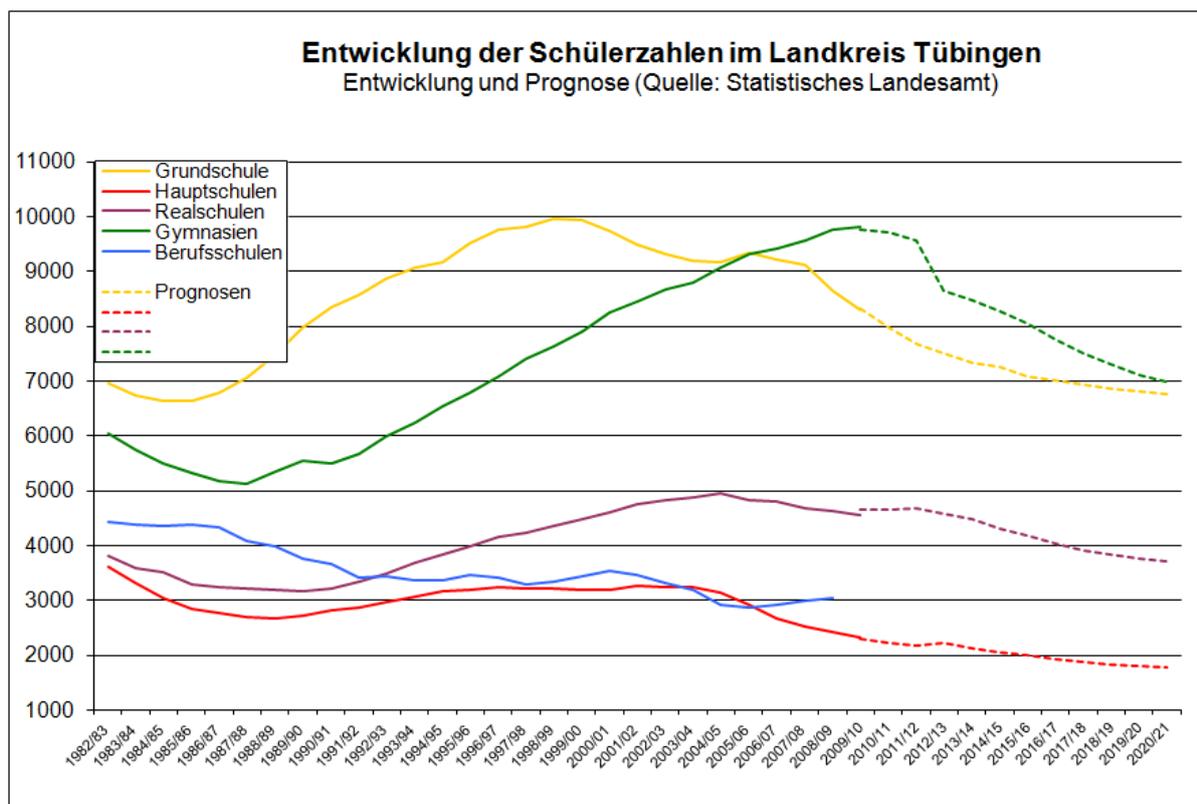
Quelle Vergleichsstädte: Übersichtstabelle Socialdata 2011)



Anlage 4-11: Bevölkerungsentwicklung 2000 – 2025 nach Gemeinden  
(Quelle: Stat. Landesamt)



Anlage 4-12: Bevölkerungsentwicklung 2000 – 2025 nach Altersgruppen  
(Quelle: Stat. Landesamt)



Anlage 4-13: Prognose der Schülerzahlen