

	<p>Stuttgart abgeschnitten. Arbeitsgruppen und Ortschaftsräte der drei Rottenburger Teilorte haben Fahrplankonzept („Pfaffenberglinie“) erarbeitet, wie die vorhandenen Defizite ohne zusätzliche Fahrzeuge behoben werden können, ohne dass die Buslinie 18 negativ tangiert wird.</p>	
<p>102 (17) ★</p>	<p>Neue Verbindungen</p> <p>Fraktion Bündnis 90/Grüne (Antrag 27.04.12): In den NVP wird eine Schnellbuslinie Tübingen Hbf – B 27 – Flughafen Stuttgart in der Kategorie Grundnetz aufgenommen. <i>Begründung: Die bestehende Buslinie zwischen Tübingen und dem Stuttgarter Flughafen via Dettenhausen-Waldenbuch ist hinsichtlich Fahrdauer (48 – 58 Min.) und Fahrkomfort für Fluggäste, aber insbesondere für regelmäßige Fahrgäste (Berufspendler) nicht attraktiv. Eine Schnellverbindung über die neue B27 mit einer Fahrzeit von 30-35 Minuten ist angesichts der wachsenden Bedeutung des Filderraums mit seinen Arbeitsplätzen und der hohen Nachfrage dringend erforderlich. Ein zusätzlicher Stopp an der Auffahrt Walddorfhäslach ist zu prüfen.</i></p>	<p>vgl. KT-DS 391/07 und 391/07/1</p> <p>Die Verwaltung sieht zwei Varianten des Antrags, zum Ersten die Direktbuslinie als zusätzlichen Verkehr, zum Zweiten die Direktbuslinie in einem Gesamtkonzept mit den bestehenden Linien 826/828.</p> <p>Zu 1: Für eine zusätzliche Direktbuslinie müssten erheblich öffentliche Mittel des Landkreises aufgewendet werden. Der Landkreis Reutlingen bezuschusst das vergleichbare Angebot eXpresso jährlich mit 140 TEUR (2009), ferner bezahlen die Städte Reutlingen, Pfullingen sowie die Gemeinden Pliezhausen und Walddorfhäslach einen Zuschuss in Summe von 96 TEUR, zusammen also 236 TEUR. Dabei stellt sich die Einnahmesituation im eXpresso besser dar, denn er befindet sich in keiner Konkurrenzsituation zu einer anderen Buslinie – der Tübinger Direktbuslinie dürfen vertragsgemäß nicht die naldon-Einnahmen zugeschrieben werden, die von der heutigen Flughafenlinie abgezogen werden.</p> <p>Zu 2: Alternativ wäre ein Gesamtkonzept mit einer Direktbuslinie zum Flughafen und, darauf abgestimmt, den heute bestehenden Linien 826/828 der RBS denkbar. Dies würde aber zu einer Einschränkung der Bedienung von Bebenhausen und Dettenhausen führen, was von der Verwaltung nicht befürwortet wird (in Übereinstimmung mit der Stadt Tübingen und Gemeinde Dettenhausen). Die Linien 826/828 verkehren heute eigenwirtschaftlichen, d.h. der Landkreis Tübingen bezahlt dafür keine Zuschüsse. Die RBS sieht aber auch in dem Gesamtkonzept</p>

	<p>keine ausreichende wirtschaftliche Grundlage für eine Direktbuslinie zum Flughafen, d.h. die Notwendigkeit öffentlicher Zuschüsse. Abgesehen davon unterliegt das Angebot der RBS im VVS vertraglichen Verpflichtungen und kann nicht ohne Weiteres zugunsten eines Tübinger Direktbusses zum Flughafen zurückgenommen werden.</p> <p>Insgesamt ist zu bedenken, dass die Fahrzeit durch Staus auf der B 27 in der (für den Berufsverkehr relevanten) HVZ nicht wesentlich schneller sein dürfte, als die der stündlich angebotenen Schnellkurse der Linie 828 durch den Schönbusch. Beim eXpresso wird für die Kurse in der morgendlichen HVZ ein abweichender Fahrweg gefahren. Ferner ist die fahrplanmäßige Fahrzeit um 9 Minuten verlängert. Zusätzlich werden die regelmäßig trotzdem auftretenden Verspätungen durch eine sich an diese Kurse anschließende Pause in Reutlingen abgepuffert.</p>	<p>Siehe Punkt 102</p>
102.1	<p>Stellungnahme der Gemeinde Dettenhausen v. 20.06.2012:</p> <p>Der Standard Grundnetz Verdichtungsraum für die Regionalbuslinie Tübingen – Leinfelden/Flughafen muss sichergestellt werden. Die Gemeinde spricht sich explizit gegen eine neue Linienführung des Airport-Sprinters über die neue B 27 aus. Die Gemeinde unterstützt die Stellungnahme der Kreisverwaltung zu dem Antrag der Bündnis 90/Grüne, nach dem eine Direktlinie über die B 27 von Tübingen zum Flughafen eingerichtet werden soll.</p>	<p>Siehe Punkt 102</p>
102.2	<p>Stellungnahme der Gemeinde Kirchentellinsfurt vom 28.06.2012</p> <p>Eine Schnellbuslinie von Tübingen über die B 27 zum Flughafen Stuttgart soll ins Grundnetz des Nahverkehrsplans aufgenommen werden mit der Anbindung des P & R Parkplatzes an der B 27 bei Kirchentellinsfurt.</p>	<p>Siehe Punkt 102</p>
102.3	<p>Stellungnahme der Gemeinde Dußlingen vom 20.07.2012</p> <p>Eine schnelle Busverbindung zum Flughafen über die B 27 (z. B. von Tübingen ausgehend) wäre wünschenswert.</p>	<p>Siehe Punkt 102</p>
102.4 ★	<p>SPD-Fraktion (Antrag vom 27.07.2012)</p> <p>Es wird beantragt, den Airport-Sprinter RBS 828 weiterhin auf der angestammten Route (B 27 alt) über Tübingen, Bebenhausen, Dettenhausen und Walden-</p>	<p>Wird befürwortet, siehe Punkt 102</p>

<p>101</p> <p>CDU-Fraktion:</p> <p>Wir beantragen die Hochstufung der Achse Oberndorf – Poltringen auf Kategorie Grundnetz. Die Ortschaften, die in der Nähe der Ammertalbahn liegen, sollen auch die Möglichkeit haben, diese zu nutzen. Allerdings soll das Ganze als Test auf zwei Jahre laufen, um anschließend zu überprüfen, ob der finanzielle Mehraufwand gerechtfertigt war.</p>	<p>Die Entscheidung, ob auf bestimmten Linien ein Modellversuch laufen soll, ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplanes als Rahmenplan. Wird ein Modellversuch gewünscht, ist die Einkategorisierung als Ergänzungslinie die richtige Wahl, da nur diese die für einen Test notwendige Flexibilität ermöglicht.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass belastbare Aussagen eines Modellversuchs auf einem Beobachtungszeitraum von mindestens zwei Jahre basieren müssen. Für die Auswertung der Daten und Organisation des Verkehrsraums wird, abhängig von der Komplexität des Verkehrsraums, in der Regel ein weiteres Jahr benötigt, so dass bei einem sinnvollen Modellversuch von mindestens drei Jahren Verkehrsangebot auszugehen ist.</p> <p>Ansonsten siehe Anlage 1 zu KT-DS 047/12/1</p>
<p>102</p> <p>SPD-Fraktion:</p> <p>Was würde die Einrichtung einer solchen (zusätzlichen) Schnellbuslinie Tu Hbf – B 27 – Flughafen den Landkreis Tübingen kosten?</p>	<p>Die exakten Kosten können – wie bei allen diskutierten Projekten – nur auf Grundlage einer Detailplanung ermittelt werden. Wie in Anlage 1 zu KT-DS 047/12/1 dargestellt, beläuft sich der Zuschussbedarf des Reutlinger Flughafenbusses eXpresso auf: 236 TEUR p.a. (mit Berücksichtigung der Einnahmen). Im zwischenzeitlich den Kreistagsmitgliedern übersandten Abstimmungsfahrplan wurden die Kosten im einheitlichen Berechnungsverfahren für den Busverkehr von Montag bis Freitag mit 472 TEUR ermittelt.</p>
<p>102</p> <p>Herr Hickmann:</p> <p>Für die Schnellbuslinie zum Flughafen wird ein jährlicher Zuschussbedarf von 472 TEUR angegeben. Dieser Betrag ist mir völlig unerklärlich. Unabhängig von erzielten Einnahmen dürften schon die Kosten deutlich geringer anzusetzen sein. Ich bitte um Erläuterung, wie der von Ihnen genannte Betrag ermittelt wurde.</p>	<p>Der Betrag wurde nach dem allgemeinen Berechnungsschema (s.o., 15 Fahrtenpaare, 31,5 km, 2 €/km) festgestellt. Das allgemeine Berechnungsschema greift bei dieser Linie bezüglich der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit zu kurz, da die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit deutlich höher sein wird als bei allen anderen Linien. In Folge wäre ein niedrigerer Kmsatz anzusetzen, da das Personal (größter Kostenblock) deutlich produktiver eingesetzt wäre als auf anderen Linien.</p> <p>Daher hat die Verwaltung in Anlage 1 zu KT-DS 047/12/1 als weiteren Vergleichswert den Zuschussbedarf des eXpresso genannt. Die tatsächlichen Kosten für eine Tübinger Flughafen-</p>

<p>linie werden sich irgendwo dazwischen abbilden lassen. Die vertiefte Berechnung nach dem unter Punkt 38/39 skizzierten Rechenschema ergibt mit zwei Fahrzeugen für diese Linie Kosten für den Busbetrieb von Mo-Fr in Höhe von 325 TEUR. Zu Einnahmeproblematik vgl. Anlage 1 der KT-DS 047/12/1. Es ist schlussendlich eine politische Entscheidung, ob die Direktverbindung vor dem genannten Kostenrahmen realisiert werden soll. Die Verwaltung hat dies in der Vergangenheit mit Unterstützung des Kreistags abgelehnt.</p>	
<p>Achse Talheim – Melchingen Es wird auf Anlage 1 der KT-DS 047/12/1 verwiesen.</p>	<p>110 CDU-Fraktion: Prüfauftrag: Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, inwiefern hier eine Ergänzungslinie sinnvoll wäre.</p>
<p>Die Änderung des Linienweges der Linie 7627 ist ein anderes Konzept als die bislang diskutierte Ausweisung einer zusätzlichen Ergänzungslinie. Hierzu ist folgendes zu sagen: Von den Fahrzeiten könnte die Linie 7627 im heutigen Gesamtsystem vom Bahnhof Rottenburg über Remmingsheim nach Seebronn – Hailfingen – Bondorf geführt werden. Dadurch wird ein Parallelverkehr mit der Linie 7633 von Remmingsheim nach Rottenburg aufgebaut und für Remmingsheim eine weitere Bahnanbindung in Bondorf neben der bestehenden in Ergenzingen installiert. Diese Vorteile für Remmingsheim führen aber zu großen Nachteilen für Seebronn, Hailfingen und Bondorf: Hier verlängert sich die Fahrzeit zum Rottenburger Nordraum (Theoderich) und zum Eugen-Bolz-Platz erheblich, da der Umweg über den Bahnhof gefahren und dort umgestiegen werden muss. In Seebronn erfolgt die Busbedienung dann tangential am westlichen Ortsrand, so dass für Kunden aus der Ortsmitte und dem östlichen Teil weite Wege zur Bushaltestelle entstehen. Ob mit einer Busschleife durch den Ort die notwendigen Rahmenzeiten des Konzepts eingehalten werden können ist indes fraglich. In Abwägung dieser Aspekte kann die Verwaltung den Vorschlag</p>	<p>118, 119, 120 CDU-Fraktion: Die Linie 7627 soll über Remmingsheim nach Seebronn geleitet werden, so könnte Remmingsheim direkt mit Bondorf verbunden werden und damit mit der S-Bahn. Hierzu sollten von der Verwaltung noch die Kosten ermittelt werden.</p>