

## Kreistagsdrucksache Nr. 042/25

AZ. GB4/43

Anlage: 1

### Tagesordnungspunkt

ÖPNV: Antrag der Fraktion SGF - Überprüfung Busfahrplan Kirchentellinsfurt

#### Zur Beratung im

Ausschuss für Verwaltung, Klimaschutz und Technik (öffentlich) Vorberatung am 14.05.2025

Kreistag (öffentlich) Beschluss am 28.05.2025

---

#### **Beschlussvorschlag:**

Der als Anlage beigefügte Antrag der Kreistagsfraktion „SGF“ wird als erledigt betrachtet. Die beantragte Überprüfung des Busfahrplans wurde zwischenzeitlich durchgeführt und es besteht kein weiterer Anpassungsbedarf über die im Sachverhalt dargestellten Maßnahmen hinaus.

---

#### **Sachverhalt:**

Am 18.02.2025 hat die Kreistagsfraktion „SGF“ den als **Anlage** beigefügten Antrag „Überprüfung Busfahrplan Kirchentellinsfurt“ eingereicht. Die Verwaltung nimmt zu den einzelnen Punkten des Antrags nachfolgend Stellung.

##### 1.1 Umsteigesituation am Bahnhof Kirchentellinsfurt

Auszug aus dem Antrag: „Der Busfahrplan in Kirchentellinsfurt führt seit 15. Dezember 2024 dazu, dass nur noch fünfmal am Tag der Umstieg von Bus auf Zug und umgekehrt am Kirchentellinsfurter Bahnhof aufgrund von ausreichend Umstiegszeit sicher möglich ist (siehe Anlage rot markiert: unsichere Verbindung, grün markiert: sichere Verbindungen, unter 10 Minuten ist kein sicherer Anschluss erreichbar wegen regelmäßiger Verspätungen von Zug und Bus, Schüler:innen und Berufstätige kommen oft zu spät). In den Hauptverkehrszeiten werden zudem die Zwischenzüge nicht bedient und auch der einzige Direktzug am Tag von Kirchentellinsfurt nach Stuttgart um 7:09 Uhr wird oft nicht erreicht.“

Ein wesentlicher Bestandteil eines funktionierenden ÖPNV ist die Abstimmung von Zug- und Busverkehr an den Knotenpunkten, um so auch komplexere Wegeketten und Pendlerbeziehungen zu ermöglichen. Dementsprechend sind die Buslinien im Linienbündel Ost auf den Zugverkehr der Neckar-Alb-Bahn im Bahnhof Kirchentellinsfurt abgestimmt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 änderten sich im Bahnhof Kirchentellinsfurt sämtliche Zugzeiten, sodass zur Gewährleistung der Zuganschlüsse zeitgleich eine umfangreiche Überplanung des Busverkehrs erforderlich wurde.

Nach Inkrafttreten des neuen Fahrplans kam es zunächst zu den während einer Umstellungsphase nicht unüblichen kleineren Unzulänglichkeiten im Busbetrieb. Diese wurden im konstruktiven und verbindlichen Austausch mit dem Verkehrsunternehmen zwischenzeitlich ausgeräumt. Der nun vorliegende Antrag vermittelt jedoch den Eindruck, dass weiterhin ein grundsätzliches planerisches Problem bei den Umsteigeverbindungen vorliegt.

## 1.2 Überprüfung durch die Verwaltung

Außerhalb der kontinuierlichen Qualitätssicherung auf Grundlage von Kundenbeschwerden im ÖPNV hat die Verwaltung den vorliegenden Antrag zum Anlass genommen, über mehrere Wochen hinweg umfangreiche RBL-Daten der Busse (GPS-Daten aus dem rechnergestützten Betriebsleitsystem) vom zuständigen Verkehrsunternehmen anzufordern und systematisch auszuwerten. Ziel dabei war es, die Zuverlässigkeit der Umsteigeverbindungen anhand von objektiven Kriterien zu bewerten und die Diskussion auf eine sachliche Grundlage zu stellen. Der Fokus lag dabei auf den morgendlichen und nachmittäglichen Zubringerverkehren zum Bahnhof Kirchentellinsfurt. Überwiegend erfolgt von dort eine Weiterfahrt der Fahrgäste in Richtung Tübingen Hauptbahnhof und Reutlingen Hauptbahnhof mit dem Zug.

Am Bahnhof in Kirchentellinsfurt besteht räumlich gesehen eine sehr komfortable Umsteigesituation für Fahrgäste. Die Bushaltestelle Kirchentellinsfurt Bahnhof befindet sich direkt vor dem Bahnhofsgebäude. Der Fußweg zu Gleis 1 beträgt etwa 60 Meter, zu Gleis 2 rund 80 Meter. Beide Gleise sind somit bei durchschnittlicher Gehgeschwindigkeit in unter einer Minute zu erreichen. Der Zugang zu Gleis 1 erfolgt ebenerdig, der Zugang zu Gleis 2 ist für mobilitätseingeschränkte Personen über einen Personenaufzug möglich.

Planerisch weisen die Busfahrpläne für die Zubringerverkehre am Bahnhof Kirchentellinsfurt eine Umsteigezeit von mindestens vier Minuten und oftmals auch länger auf.

Für die Auswertung der RBL-Daten wurde von der Verwaltung eine **ausreichende Umsteigezeit von drei Minuten** definiert, was einem ausreichend großen Zeitpuffer für die dortigen Umsteigewege entspricht. Diese Einschätzung stützt sich auch auf Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für die Planung und den Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs<sup>1</sup>. Die FGSV erstellt die in Deutschland angewandten technischen Regelwerke für das gesamte Straßen- und Verkehrswesen.

## 1.3 Ergebnisse der Datenauswertung

Insgesamt wurden von der Verwaltung 80 Fahrten auf den betreffenden Linien ausgewertet und analysiert. Die Zugabfahrtszeiten in Kirchentellinsfurt unterscheiden sich in beide Richtungen im Laufe des Tages um wenige Minuten. Die Verwaltung hat daher stets die Umsteigezeit für die zeitlich zuerst erfolgte Zugabfahrt betrachtet. Für die spätere Abfahrt auf dem anderen Gleis standen dementsprechend noch ca. 3 - 4 zusätzliche Minuten zur Verfügung.

69 Fahrten (86 %) wiesen eine tatsächliche Umsteigezeit gemäß den vorliegenden RBL-Daten zur ersten planmäßigen Zugabfahrt von mindestens drei Minuten auf. Hier wurden die planerischen Umsteigezeiten von den verkehrenden Bussen eingehalten und für Fahrgäste bestand eine deutlich ausreichende und vollständig zumutbare Umsteigezeit.

76 Fahrten (95 %) wiesen eine tatsächliche Umsteigezeit gemäß den vorliegenden RBL-Daten zur ersten planmäßigen Zugabfahrt von mindestens zwei Minuten auf. Auch in diesem Fall hatten Fahrgäste eine ausreichende Umsteigezeit, die noch immer mehr als der doppelten der durchschnittlich benötigten Umsteigezeit von unter einer Minute entspricht.

Lediglich zwei Fahrten (3 %) wiesen derart verspätete Ankünfte aus, dass eine negative Umsteigezeit gemäß den vorliegenden RBL-Daten entstand. Hier muss tatsächlich davon ausgegangen werden, sofern der Zugverkehr pünktlich verkehrte, dass der Anschluss von den

---

<sup>1</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hrsg.) (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. FGSV Verlag, Köln.

Fahrgästen nicht erreicht werden konnte und ein späterer Zug genutzt werden musste. Es handelte sich um Fahrten von Kurs 19 und Kurs 29 der Linie 7605:

Kurs 19 (Abfahrt 6:55 Uhr ab Altenburger Str. Nord Kirchentellinsfurt) wurde, aufgrund seiner großen Bedeutung für den Pendlerverkehr, bereits Anfang März 2025 (unabhängig vom nun vorliegenden Antrag) zur Stabilisierung des Zuganschlusses von ursprünglich 6:57 Uhr um zwei Minuten vorverlegt. Es stellte sich nach Rücksprache mit dem Verkehrsunternehmen heraus, dass nachweislich ein betriebliches (Fahrerfehler), und kein planerisches, Problem für die verspätete Ankunft am Bahnhof Kirchentellinsfurt auf diesem Kurs verantwortlich war, zumal der Bus regelmäßig bereits das Betriebsgelände verspätet verlassen hat.

Auch die eine festgestellte massive Verspätung auf dem Kurs 29 der Linie 7605 (Abfahrt 7:29 Uhr ab Altenburger Str. Nord Kirchentellinsfurt) konnte auf einen Fahrerfehler zurückgeführt werden.

Die Verwaltung hat das Verkehrsunternehmen mit Verweis auf die vertraglichen Regelungen zur Pünktlichkeit gemahnt und bei künftigen vergleichbaren Verstößen weitere Schritte angekündigt. In den letzten beiden Wochen wurde im Rahmen der Auswertung der RBL-Daten eine deutliche Verbesserung bei der Einhaltung der Fahrpläne mit einer Pünktlichkeitsquote von 100 % festgestellt.

Im Rahmen der regulären Qualitätskontrolle wurde außerdem zuvor bereits Kurs 165 (Abfahrt 15:26 Uhr ab Kirchentellinsfurt Mahden) als problematisch identifiziert, was sich als planerisches Thema herausstellte. Hier konnte in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen durch eine Umlaufänderung für verbesserte Fahrplanstabilität gesorgt werden.

## 2 Bewertung der vorgeschlagenen Umsteigezeit von zehn Minuten

Zunächst ist festzuhalten, dass sich die Reisezeit im ÖPNV und die vergleichbare Reisezeit im Pkw nicht zu stark unterscheiden sollen. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfiehlt beispielsweise ein Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) von maximal ca. 1,5. Größere Werte machen das ÖPNV-Angebot bei der Verkehrsmittelwahl dagegen sehr unattraktiv.

Die im vorliegenden Antrag geforderte pauschale Ausweitung der Umsteigezeit auf zehn Minuten hätte eine signifikante Erhöhung der Gesamtreisezeit mit dem ÖPNV zur Folge. Beispielhaft würde sich die Fahrzeit von der Haltestelle Südring in Kirchentellinsfurt nach Tübingen Hauptbahnhof von derzeit ca. 19 Minuten auf über 26 Minuten, nach Reutlingen Hauptbahnhof von ca. 23 Minuten auf etwa 30 Minuten, verlängern. Bei einer Pkw-Fahrzeit von ca. 13 Minuten für die gleichen Reiserouten würde dies die Attraktivität des ÖPNV als echte Alternative zum Individualverkehr deutlich reduzieren.

## 3 Weitere Punkte des Antrags

Auszug aus dem Antrag: „Der Busfahrplan in Kirchentellinsfurt führt seit 15. Dezember 2024 dazu, dass abends die Umsteigszeiten am Bahnhof Kirchentellinsfurt 35 oder 40 Minuten umfassen (siehe Anlage orange markierte Verbindungen), und daher die Fahrgäste zu Fuß gehen und nicht davon auszugehen ist, dass der Bus dauerhaft noch genutzt wird, da man in 20 Minuten zu Fuß am anderen Ende von Kirchentellinsfurt ist. Der Bus erfüllt also in keins-ter Weise seine Funktion. Gleichzeitig wurde von der Antragstellerin und anderen beobachtet, dass ein Bus während dieser Abendzeit eine Leerfahrt die Neue Steige hinauf in Kirchentellinsfurt macht und keine Personen mitnimmt.“

Die im Antrag problematisierten abendlichen Umsteigezeiten von 35 bis 40 Minuten sind nicht korrekt. Die tatsächlich im Fahrplan vorgesehenen Umsteigezeiten zwischen den an-

kommenden bzw. abfahrenden Zügen und den zu- bzw. abbringenden Bussen am Bahnhof Kirchentellinsfurt liegen – analog zu den Tageszeiten – auch am Abend in einem Zeitfenster von etwa vier bis maximal zehn Minuten.

Die Verwaltung konnte jedoch nachvollziehen, dass zeitweise einzelne Abendverbindungen in manchen digitalen Fahrplanauskunftssystemen (z. B. EFA-BW, DB Navigator) nicht korrekt dargestellt wurden. Es handelte sich hierbei um ein temporäres Problem beim Datenaustausch, welches nach Bekanntwerden bei naldo adressiert und dort behoben wurde.

Auszug aus dem Antrag: „Analog sollten die Fahrzeit am Wochenende überprüft und nachgebessert werden. Denn momentan ist das Nachttaxi ab 1 Uhr besser als die ÖPNV-Verbindungen am Abend vor 24 Uhr.“

Die Gemeinde Kirchentellinsfurt wird auch an Wochenenden regelmäßig über die Regionalbahn (RB) ab dem Bahnhof Kirchentellinsfurt mit mindestens stündlichen Fahrten in beide Richtungen an das Stadtgebiet Reutlingen sowie die Universitätsstadt Tübingen angebunden. Samstags verkehrt der innerörtliche Busverkehr bis ca. 18:30 Uhr an den Bahnhof Kirchentellinsfurt.

Die Verwaltung weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der Bahnhof Kirchentellinsfurt auch ohne innerörtliche Busanbindung, wie von den Antragsstellern selbst ausgeführt, zu Fuß erreichbar ist. Die maximale Wegstrecke innerhalb der geschlossenen Ortslage beträgt – je nach Startpunkt – etwa 1,0 bis 1,8 Kilometer, was einer fußläufigen Distanz von ca. 15 bis 25 Minuten entspricht.

Montags bis freitags verkehrt um ca. 1:00 Uhr ein Anruf-Sammel-Taxi (AST) von Tübingen nach Kirchentellinsfurt. An Wochenenden endet nachts ab ca. 2:00 Uhr der reguläre Schienenverkehr. Ab ca. 1:00 Uhr verkehrt bspw. der Nachtbus (N82) von Tübingen nach Kirchentellinsfurt bis ca. 3:00 Uhr. Beide Mobilitätsangebote bedienen die innerörtlichen Haltestellen in Kirchentellinsfurt und stellen ein bedarfsgerechtes Mobilitätsangebot dar.

Sofern künftige Angebotsverbesserungen im Wochenendverkehr seitens des Kreistags trotz der derzeit äußerst angespannten Finanzlage mehrheitlich gewünscht sind, können diese im Rahmen der nächsten Ausschreibung der Verkehrsleistungen des Linienbündels Ost berücksichtigt werden. Der derzeit laufende Verkehrsvertrag endet im Sommer 2027. Im Jahr 2026 erfolgt in der Vorbereitung der Neuvergabe die Beteiligung der Projektgruppe ÖPNV und Mobilität mit der sich anschließenden Möglichkeit zur Stellung von Fraktionsanträgen im Kreistag (analog zum derzeit laufenden Vergabeverfahren für das Bündel West 1).

#### 4 Fazit und weiteres Vorgehen

Die Verwaltung kommt auf Basis der vorliegenden Daten und der allgemein gültigen verkehrsplanerischen Standards zu dem eindeutigen Ergebnis, dass, entgegen der Darstellungen im vorliegenden Antrag, die Anschlussqualität am Bahnhof Kirchentellinsfurt gewährleistet ist. Die geplanten Umsteigezeiten sind ausreichend und realistisch bemessen und lassen sich in der Praxis auch nachweislich einhalten.

Eine pauschale Verlängerung der Umsteigezeit auf zehn Minuten widerspricht den fachlichen Standards und würde aus den genannten Gründen die Attraktivität des ÖPNV in erheblichem Maße verringern. Eine dementsprechende Beschlussfassung kann daher nicht empfohlen werden.

Davon unabhängig wird die Verwaltung die Situation jedoch weiterhin engmaschig beobachten und bei Bedarf weitere Maßnahmen, z. B. Vertragsstrafen, ergreifen. Dies geschieht im

Rahmen der täglichen Arbeit der Fachabteilung im regelmäßigen Austausch mit den Verkehrsunternehmen oder den Fahrgästen insbesondere über das elektronische Kundenpostfach oder die Kundenhotline.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Die vorgeschlagene Weiterarbeit mit dem bestehenden Fahrplankonzept verursacht keine zusätzlichen finanziellen Auswirkungen.