

Kreistagsdrucksache Nr. 085/25

AZ. GB4/A43

Anlage: 1

Tagesordnungspunkt

ÖPNV: Antrag der Fraktion SGF - Berücksichtigung von sicheren Anschlusszeiten bei Umstieg von Bus auf Bahn und umgekehrt in der Fahrplankonzipierung

Zur Beratung im

Ausschuss für Verwaltung, Klimaschutz und Technik (öffentlich) Vorberatung am 01.10.2025

Kreistag (öffentlich) Beschluss am 08.10.2025

Beschlussvorschlag:

Der als Anlage beigefügte Antrag der Kreistagsfraktion „SGF“ wird abgelehnt. Das in der Drucksache beschriebene einzelfallbezogene Vorgehen zur Planung von Umsteigezeiten wird beibehalten.

Sachverhalt:

Am 07.07.2025 hat die Kreistagsfraktion „SGF“ den als Anlage beigefügten Antrag „Berücksichtigung von sicheren Anschlusszeiten bei Umstieg von Bus auf Bahn und umgekehrt in der Fahrplankonzipierung“ eingereicht. Zusammenfassend wird damit beantragt, dass bei der Fahrplangestaltung bei allen Umstiegen zwischen Bus und Bahn pauschal mindestens 6 Minuten Umsteigezeit plus Fußwegstrecke eingeplant werden.

Stellungnahme der Verwaltung

Wie bereits im Rahmen der **KTDS 042/25** (Antrag Überprüfung Busfahrplan Kirchentellinsfurt) ausführlich dargestellt, ist die Abstimmung von Zug- und Busverkehr an den Knotenpunkten ein wesentlicher Bestandteil eines attraktiven ÖPNV. Im Rahmen der verkehrlichen Planung wird dieses Thema mit entsprechend hoher Priorität verfolgt.

Dabei bestehen laufend Zielkonflikte zwischen möglichst attraktiven Reisezeiten mit entsprechend kurzen Umstiegen, möglichst verlässlichen Anschlüssen mit großzügigen Umsteigezeiten sowie einem möglichst effizienten Mitteleinsatz öffentlicher Gelder durch Vermeidung sprungfixer Kosten (bspw. aufgrund zusätzlich benötigter Fahrzeug- und Personalressourcen bei gleichzeitig geringem verkehrlichem Mehrwert).

Die Auflösung dieser beschriebenen Zielkonflikte und Zwangspunkte lässt sich nicht mit pauschalen Vorgaben hinsichtlich der Umsteigezeit bewältigen, sondern ist im Rahmen der verkehrlichen Planung und der täglichen Qualitätssicherung in jedem Einzelfall gesondert zu bewerten. Die Umsteigezeiten im Regionalbusverkehr des Landkreises Tübingen liegen unter Berücksichtigung der Gegebenheiten und Umständen des jeweiligen Einzelfalls in der Regel grob in etwa zwischen 4 und 7 Minuten und können im begründeten Ausnahmefall davon abweichen. Diese Umsteigezeiten sind grundsätzlich ausreichend und realistisch bemessen und entsprechen den allgemein gültigen verkehrsplanerischen Standards. Auch die kürzlich erfolgte umfassende Auswertung der Umstiege am Bahnhof in Kirchentellinsfurt an-

hand von GPS-Daten der Fahrzeuge kam zu dem Ergebnis, dass sich die eingeplanten Umsteigezeiten einhalten lassen (vgl. **KTDS 042/25**, Punkt 1.3).

Eine pauschale Erhöhung dieser Umsteigezeiten auf mindestens 6 Minuten plus Fußwegestrecke würde zwar im Einzelfall zu einer Erhöhung der Verlässlichkeit von Bus- / Zuganschlüssen führen. Sie wäre in der Folge aber mit erheblichen Nachteilen und Mehrkosten verbunden, die in keinem Verhältnis zum tatsächlichen Mehrwert stehen.

Letztendlich muss jede zusätzliche Wartezeit auf irgendeine Weise kompensiert werden. Da in der Regel hierfür keine ungenutzten Standzeiten an anderer Stelle zur Verfügung stehen, geschieht dies entweder durch zusätzliche Fahrzeug- und Personalressourcen oder alternativ durch die Einsparung von Fahrtzeit durch den Verzicht auf die Bedienung von Haltestellen.

Beispiele:

Konkret benötigt beispielsweise im Bündel West 1 die Linie 7623 zwischen Rottenburg Bahnhof und Hirrlingen für ein Fahrtenpaar (hin und zurück) 51 Minuten Fahrtzeit, und kann damit fahrplanmäßig die Zuganschlüsse in Rottenburg in beiden Richtungen (insbesondere von und nach Tübingen) sicherstellen: Bei der Zugankunft / -abfahrt zur Minute 44 stehen 4 bzw. 5 Minuten Übergang zur Verfügung. Es lässt sich also rechnerisch mit nur einem Fahrzeug/Umlauf ein Stundentakt einrichten, da insgesamt 60 Minuten benötigt werden.

Gemäß dem Antrag der SGF wäre nun die Übergangszeit in Rottenburg auf mindestens 6 Minuten Pufferzeit + 3 Minuten Fußweg = 9 Minuten zu erhöhen. Dann kann ein Fahrtenpaar, das Zuganschlüsse in Rottenburg herstellen soll, nicht mehr mit einem Fahrzeug gefahren werden, sondern es werden zwei Fahrzeuge incl. Fahrpersonal benötigt. Bei jedem dieser beiden Fahrzeuge entfallen dann weiterhin 51 Minuten auf die reine Fahrplan-Fahrtzeit, 18 Minuten auf die Übergangszeit vom/zum Zug und (neu) 51 Minuten auf die Standzeit an der Endhaltestelle in Hirrlingen (in Summe 120 Minuten). Derartige Konstellationen versucht die Verwaltung in ihren Planungen aus wirtschaftlichen Gründen unbedingt zu vermeiden, in der heutigen Haushaltssituation um so dringlicher. Ein solcher zusätzlicher Fahrzeugumlauf führt erfahrungsgemäß zu zusätzlichen jährlichen Kosten in niedriger sechsstelliger Höhe. Um den Stundenumlauf aufrecht zu erhalten, könnte alternativ auf Zwischenhalte verzichtet werden, so dass beispielsweise die Ortschaften Dettingen oder Hemmendorf nur noch von der Hälfte der Fahrten angefahren werden. Oder die Linie wird am Linienende in Hirrlingen eingekürzt. Alle diese Maßnahmen verschlechtern das Angebot für die betroffenen Orte deutlich.

Ein weiteres Beispiel zeigt sich am Bahnhof in Kirchentellinsfurt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember gibt es – induziert durch nur geringfügig veränderte Zugabfahrtszeiten in Kirchentellinsfurt – genau diese Problemkonstellation auf der Linie 121 nach Pliezhausen. Voraussichtlich muss die Linie 121 (die Abstimmung mit dem Landkreis Reutlingen läuft derzeit) dann in Pliezhausen eingekürzt werden um die Umläufe weiterhin fahren zu können. Mit der Vorgabe erhöhter Übergangszeiten entsprechend dem SGF-Antrag wäre indes die Bedienung von Pliezhausen mit dem heutigen Ressourceneinsatz sogar gar nicht mehr möglich.

Wenn die Verwaltung von Problemen bei Anschlüssen Kenntnis erlangt, geht sie diesen konsequent nach und tritt zur Ursachenforschung zunächst mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen in Kontakt. Oftmals liegen die Probleme in betrieblichen Unzulänglichkeiten, wie z. B. Fahrerfehlern, begründet und können im verbindlichen Austausch mit den Verkehrsunternehmen behoben werden. Sofern sich im Rahmen der Ursachenforschung verkehrsplanerische Schwierigkeiten herausstellen, werden seitens der Verwaltung Gegenmaßnahmen für eine verbesserte Fahrplanstabilität geprüft. Beispielsweise wurde im Frühjahr zur Verbesserung der Anschlussqualität am Bahnhof Kirchentellinsfurt auf der Linie 7605 der Kurs 19 um 2 Minuten vorverlegt (Abfahrt 6:55 Uhr ab Altenburger Str. Nord Kirchentellinsfurt) und eine Umlaufänderung bei Kurs 165 (Abfahrt 15:26 Uhr ab Kirchentellinsfurt Mahden) vorgenommen.

men.

Eine dem Antrag entsprechende Beschlussfassung kann aus den dargestellten Gründen nicht empfohlen werden. Stattdessen sollte aus Sicht der Verwaltung das derzeitige Vorgehen einer laufenden Qualitätssicherung in Verbindung mit anlassbezogenen punktuellen Nachsteuerungen beibehalten werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Umsetzung des Antrags wäre mit jährlichen Mehrkosten (Ergebnishaushalt Produktgruppe 5470-1 Verkehrsbetriebe/ÖPNV) im sechsstelligen Bereich verbunden, die in den zusätzlichen Fahrzeug- und Personalressourcen begründet liegen.