

Ergänzendes Busangebot für die Regionalstadtbahn

I. Beschlussantrag

Der Aufsichtsrat stimmt der Verdichtung der Linie 14 sowie der Einrichtung der Expresslinien X14 und X20 unter der Bedingung zu, dass die Stadt schnellstmöglich eine Änderung des Fahrplanangebots gemäß den Vorgaben des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) beschließt und damit die hierdurch entstehenden Betriebskosten dauerhaft ausgleicht.

II. Begründung

Ab dem Fahrplanwechsel 2022/23 geht das Modul 1 der Regionalstadtbahn Neckar-Alb (RSB) auf der Strecke Bad-Urach – Herrenberg in Betrieb. Auf der Gesamtstrecke wird zwischen 5 und 24 Uhr weitgehend ein 30-Minuten-Takt angeboten, Mo-Fr wird dieser zwischen Tübingen Hbf und Entringen zeitweise auf einen annähernden 15-Minuten-Takt verdichtet.

Zur Anbindung des Westbahnhofes und des Haltepunkts Lustnau hat TüBus ein Konzept für ein ergänzendes Busangebot mit tangentialen Linienführungen erarbeitet. Auch die SPD-Fraktion hat mit dem Antrag 509/2022 um die Entwicklung eines auf die Strecken und Fahrpläne der Regionalstadtbahn abgestimmten, ergänzenden Busangebots gebeten (Anlage).

Soll dieses Konzept zum Fahrplanjahr 2023 umgesetzt werden, müsste die Stadt hierzu schnellstmöglich im Gemeinderat über eine Änderung des Fahrplanangebots gemäß den Vorgaben des öffentlichen Dienstleistungsauftrags vom 25.02.2019/10.10.2019 beraten und beschließen. Die durch die Änderung des Angebots ausgelösten Betriebskosten sind von der Stadt zu tragen.

Das Konzept sieht eine Erweiterung der Linie 14 sowie die Einführung von zwei neuen Expresslinien X14 und X20 vor.

Linie 14

Das Angebot der bestehenden Linie 14 Westbahnhof – Herrenberger Straße – Kliniken soll soweit verdichtet werden, so dass Mo-Fr im Normalfahrplan etwa zwischen 6 und 21 Uhr Anschluss von und zu allen Zügen des Grundtakts der RSB hergestellt wird. Zwischen 21 und 24 Uhr soll unverändert ein bedarfsgesteuertes Angebot vorgehalten werden. Im Ferienfahrplan und am Wochenende wird das heutige Angebot beibehalten.

Der Fahrplan würde gegenüber dem heutigen Angebot ca. 4.000 Fahrplan-km zusätzlich umfassen, könnte mit vorhandenen Fahrzeugen gefahren werden und hätte zusätzliche Betriebskosten in Höhe von jährlich ca. 15 T€ netto zur Folge.

Linie X14

Ergänzend soll zwischen Westbahnhof und Kliniken eine neue Linie X14 eingerichtet werden. Diese würde mit Expresscharakter weitgehend ohne Unterwegshalten verkehren. Sie würde Anschlüsse von und zu den Taktverdichtierzügen von und nach Entringen vermitteln und über Westbahnhofstraße – Keltternstraße verkehren.

In der Westbahnhofstraße müsste eine Busspur eingerichtet werden, die von dieser Linie in beiden Richtungen befahren werden würde.

Ohne diese Beschleunigungsmaßnahme verspricht die Linienführung über die Keltnerstraße keinen Zeitvorteil. Sollte diese Busspur nicht oder nicht rechtzeitig eingerichtet werden können, kann die neue Linie (temporär) wie Linie 14 über die Herrenberger Straße oder über Schleifmühlweg – Belthlestraße geführt werden.

Entsprechend des Umfangs der Taktverdichtung der Bahn würden Mo-Fr im Normalfahrplan ca. 25.000 Fahrplan-km gefahren, siehe Anlage. Es würde ein zusätzliches Fahrzeug (SL-Bus) benötigt. Die Betriebskosten würden jährlich ca. 140 T€ netto betragen.

Im Ferienfahrplan sowie am Wochenende würden keine Fahrten angeboten.

Linie X20

Übergangsweise ab Lustnau Bf, nach dessen Inbetriebnahme ab Haltepunkt Neckaraue, würde eine neue Linie X20 über den Nordring zum Technologiepark eingerichtet. Sie soll im 30-Minuten-Takt verkehren und Anschlüsse von/nach Reutlingen – Metzingen – Bad Urach vermitteln.

Diese Linie soll wegen des Expresscharakters mit möglichst wenigen Unterwegshalten verkehren. Zur Herstellung der immer wieder angefragten Direktverbindung zwischen Alter Weberei und den Schulen sollten zumindest die Haltestellen Egeriaplatz, Linsenbergsstraße und Waldhäuser Straße bedient werden.

Der Technologiepark könnte durch eine Schleifenfahrt mit den Haltestellen Maria-von-Linden-Straße, Max-Planck-Institute und Sternwarte erschlossen werden. Hin- und Rückfahrt würden dort i.d.R. direkt ineinander übergehen. Am Bahnhof Lustnau würden Standzeiten von nur 1 Minute entstehen. Da mit einer so engen Umlaufbildung weder auf verspätete Zubringerzüge gewartet noch entstanden Verspätung angebaut werden kann, werden für den Betrieb zwei statt nur ein zusätzliches Fahrzeug benötigt.

Optional könnte die Linie ab Technologiepark zur den Kliniken verlängert werden. Ohne Bedienung weiterer Unterwegshalte verbliebe an der Endhaltestelle Uni-Kliniken Berg eine Wendezeit von 4 Minuten.

Die Linie zwischen Lustnau und Technologiepark würde im Tagesverkehr Mo-Fr im Normalfahrplan ca. 70.000 Fahrplan-km gefahren. Es würden zwei zusätzliche Fahrzeuge (SL-Busse) benötigt. Die jährlichen Betriebskosten würden ca. 350 T€ netto betragen.

Die Verlängerungsoption bis zu den Kliniken umfasst weitere 47.000 Fahrplan-km und verursacht zusätzlich ca. 120 T€/Jahr an Betriebskosten.

Im Ferienfahrplan sowie am Wochenende würden keine Fahrten angeboten.

Optionen Ferienfahrplan

Für alle drei Linien könnte die Ausdehnung auf den Ferienfahrplan sinnvoll sein. Die primäre Zielgruppe sind Berufspendler, sodass die Nachfrage in den Ferien nur wenig niedriger als während des Normalfahrplans liegt. Betriebsleistung und -kosten würden sich dann wie folgt entwickeln:

<u>Linie</u>	<u>Fahrleistung</u>	<u>Betriebskosten p.a.</u>
14	ca. 6.000 km	ca. 15 T€
X14	ca. 4.000 km	ca. 15 T€
X20	ca. 12.000 km	ca. 35 T€
X20 Verl.	ca. 8.000 km	ca. 20 T€

Zusätzliche Fahrzeuge würden für die Ausweitung dieses Angebots im Ferienfahrplan nicht

benötigt.

Optionen Wochenende

Bei der Linie 14 kommt auch eine Umstellung des Wochenendverkehrs auf Bus in Frage – bisher verkehren ausschließlich Anmeldefahrten. Bei vollständiger Umsetzung zwischen 6 und 21 Uhr kämen folgende Betriebsleistung und -kosten hinzu:

	<u>Fahrleistung</u>	<u>Betriebskosten p.a.</u>
Samstag	ca. 9.000 km	ca. 25 T€
Sonn- und Feiertag	ca. 9.000 km	ca. 30 T€

Zusätzliche Fahrzeuge würden für die Ausweitung des Angebots am Wochenende nicht benötigt.

In Summe ergäben sich damit die folgenden jährlichen Gesamtbetriebskosten mit den entsprechenden Optionen:

Linie	Betriebskosten Normalfahrplan	Betriebskosten Ferienfahrplan	Betriebskosten Wochenende	Gesamt
14	15 T€	15 T€	55 T€ (25/30 T€)	85 T€
X14	140 T€	15 T€	--	155 T€
X20	350 T€	35 T€	--	385 T€
X20 Verl.	120 T€	20 T€	--	140 T€
GESAMT	625 T€	85 T€	55 T€	<u>765 T€</u>

TüBus empfiehlt, zunächst den Normalfahrplan der Linien 14, X14 und X20 (ohne Verlängerung) umzusetzen, um je nach Erfolg der Maßnahmen das Angebot schrittweise weiter auszubauen. Dieser erste Schritt würde dann in Summe jährliche Betriebskosten in Höhe von rund 505 T€ auslösen, die im Rahmen der Änderung des Fahrplanangebots im ÖDA von der Stadt zu tragen wären. Eine Entscheidung in den städtischen Gremien müsste schnellstmöglich, jedenfalls noch im Mai 2022 erfolgen, um eine Umsetzung zum Start des Moduls 1 der RSB zum Fahrplanwechsel 2022/23 sicherzustellen.

TüBus GmbH

Zubringerlinien zur Regionalstadtbahn Modul 1



© Universitätsstadt Tübingen –
Amtlicher Stadtplan, Grafik: swt

