

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort Landrat	XIV
1. Einleitung	1
2. Rechtliche Vorgaben, übergeordnete Planungen und rahmende Prozesse	3
2.1. Rechtliche Vorgaben	3
2.1.1. Aufstellung und Inhalte des Nahverkehrsplans	3
2.1.2. Vergabe- und Genehmigungsverfahren für Verkehrsleistungen	4
2.1.3. Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung	6
2.2. Übergeordnete Planungen und rahmende Prozesse	7
2.2.1. Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010	7
2.2.2. Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg	9
2.2.3. Regionalplan Neckar-Alb 2013	10
2.2.4. Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg	13
2.2.5. Elektrifizierungskonzept Land	14
2.2.6. Reaktivierung von Schienenstrecken des Schienenpersonennahverkehrs	15
2.2.7. ÖPNV-Strategie 2030	15
2.2.8. Bike and Ride-Leitfaden des Landes	16
2.2.9. Planungen zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb	16
2.2.10. Luftreinhalteplan für die Stadt Reutlingen	19
2.2.11. Stadtbuskonzept Reutlingen	20
2.2.12. Planungen zum Bahnhof Merklingen	20
2.2.13. Radverkehrskonzept und Machbarkeitsstudie Radschnellwege	21
2.2.14. Rahmenkonzept Biosphärengebiet Schwäbische Alb	22
2.2.15. Mobilitätsberatung für Tourismusdestinationen – Modellregion Mythos Schwäbische Alb	24
2.2.16. LEADER – Regionales Entwicklungskonzept	25
2.2.17. European Energy Award ®	25
2.2.18. Handlungsstrategie Klimaschutz	26
2.2.19. Inklusiver Landkreis Reutlingen	27
3. Bilanzierung der Maßnahmenumsetzung des Nahverkehrsplans 1999	28
4. Nachfrage und mögliche Nachfrageentwicklungen	30
4.1. Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsorte	30
4.2. Bestehende Verkehrsnachfrage	30
4.2.1. Berufspendlerverkehr im Landkreis Reutlingen	30
4.2.2. Aufkommen im motorisierten Individualverkehr	34
4.2.3. Ausbildungsverkehr im Landkreis Reutlingen	35
4.3. Mögliche Nachfrageentwicklung	37
4.3.1. Zukünftige Bevölkerungsentwicklung	37
4.3.2. Entwicklung des Schülerverkehrs	39
5. Bestandsaufnahme	41
5.1. Schienennetz und Schienenverkehrsangebot	41
5.2. Straßengebundene Linienverkehre	43
5.2.1. Regionalbusverkehre	48
5.2.2. Anmeldeverkehre	48
5.2.3. Kreisüberschreitende Linien	49
5.2.4. Stadt- und Ortsverkehre	53

5.2.4.1.	Stadtverkehr Reutlingen	53
5.2.4.2.	Stadtverkehr Metzingen	54
5.2.4.3.	Stadtverkehr Bad Urach	55
5.2.4.4.	Ortsverkehr Dettingen	56
5.2.5.	Touristische Verkehre	57
5.2.6.	Eingesetzte Fahrzeuge	58
5.3.	Bedienungsqualität im öffentlichen Verkehr	59
5.4.	Qualität der räumlichen Erschließung	60
5.5.	Verknüpfung von Mobilitätsangeboten	60
5.5.1.	Verknüpfung Bus – Schiene	61
5.5.2.	Verknüpfung Bus – Bus	62
5.6.	Verbundtarif und bwtarif	63
5.7.	Finanzierung	65
5.7.1.	Schülerbeförderung	66
5.7.2.	ÖPNV-Finanzierungsreform	66
5.7.3.	Förderung des ÖPNV	67
5.7.4.	Investitionen/Zuschüsse im Schienenverkehr	67
5.7.5.	Konzepte im Bereich Nahverkehr und Mobilität	67
5.7.6.	Verbundfinanzierung	68
5.8.	Fahrgastinformation	68
5.9.	Ergänzende und multimodale Mobilitätsangebote	68
5.9.1.	Bürgerbus und Bürgerrufauto	69
5.9.2.	Carsharing und Bikesharing	70
5.9.3.	Mitfahren	71
5.9.4.	Multimodale Knotenpunkte	72
5.9.5.	Fahrradmitnahme im ÖPNV und SPNV	72
5.9.6.	Betriebliches Mobilitätsmanagement	73
5.10.	Barrierefreiheit	73
5.11.	Befragung der Städte und Gemeinden	74
6.	Ziele und Rahmenvorgaben	76
6.1.	Allgemeine Ziele des ÖPNV	76
6.2.	Umwelt- und Klimaschutz	77
6.3.	Ziele für das Schienennetz und Schienenverkehrsangebot	78
6.3.1.	Ziele für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb	79
6.3.2.	Ziele für die Ermstalbahn	79
6.3.3.	Ziele für die Albbahn	80
6.4.	Rahmenvorgaben für das Bedienungsangebot des straßengebundenen Linienverkehrs	81
6.4.1.	Rahmenvorgaben für das Bedienungsangebot im Regionalbus- und Anmeldeverkehr	81
6.4.2.	Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiten	82
6.4.3.	Rahmenvorgaben für den Anmeldeverkehr	92
6.4.4.	Rahmenvorgaben für den Schülerverkehr	92
6.4.5.	Kreisüberschreitende Verkehrsangebote	94
6.4.6.	Rahmenvorgaben für Stadt- und Ortsverkehre	95
6.4.6.1.	Stadtverkehr Reutlingen	95
6.4.6.2.	Stadtverkehr Metzingen	95
6.4.6.3.	Stadtverkehr Bad Urach	96
6.4.6.4.	Ortsverkehr Dettingen	96
6.4.7.	Ziele und Rahmenvorgaben für touristische Verkehre	97
6.4.8.	Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrpersonal	99
6.4.8.1.	Anforderungen an Fahrzeuge	99
6.4.8.2.	Anforderungen an das Fahrpersonal	102

6.4.9.	Ziele für die räumliche Erschließung	102
6.4.10.	Verknüpfung der Linien und Systeme	103
6.4.10.1.	Verknüpfung Bus – Schiene	103
6.4.10.2.	Verknüpfung Bus – Bus	103
6.4.10.3.	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	104
6.4.11.	Verbundtarif und bwtarif	105
6.5.	Mobilitätsmanagement	105
6.6.	Ergänzende, multimodale und zukunftsfähige Mobilitätsangebote	106
6.6.1.	Mobilität der Zukunft	107
6.6.2.	Bürgerbus und Bürgerrufauto	109
6.6.3.	Mitfahren	109
6.6.4.	Carsharing und Bikesharing	110
6.6.5.	Fahrradmitnahme in Bussen	111
6.6.6.	Multimodale Knotenpunkte	111
6.6.7.	Betriebliches Mobilitätsmanagement	112
6.7.	Barrierefreiheit	112
6.7.1.	Barrierefreiheit im ÖPNV	113
6.7.2.	Barrierefreiheit im SPNV	116
6.7.3.	Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation	116
6.8.	Finanzierung von Betriebsleistungen und Investitionen im öffentlichen Nahverkehr	117
7.	Linienbündelungskonzept	120
7.1.	Ziele der Linienbündelung	120
7.2.	Grundsätze des Linienbündelungskonzeptes	120
7.3.	Festlegung der Linienbündel	122
7.3.1.	Linienbündel „Metzingen“	125
7.3.2.	Linienbündel „Bad Urach“	126
7.3.3.	Linienbündel „Sonnenalb“	127
7.3.4.	Linienbündel „Münsingen/St. Johann“	128
7.3.5.	Linienbündel „Südlicher Landkreis“	130
7.3.6.	Linienbündel „Trochtelfingen“	131
7.3.7.	Linienbündel „Stadtverkehr Reutlingen“	132
7.3.8.	Linien außerhalb des Linienbündelungskonzeptes	134
8.	Arbeitsaufträge	138
8.1.	Einrichtung neuer Linien	138
8.2.	Verkehrsangebot	140
8.2.1.	Konkrete Linien, Verbindungen und Verkehrsräume	140
8.2.2.	Weitere Arbeitsaufträge	144
8.3.	Multimodalität	146
8.4.	Barrierefreiheit	148
8.5.	Innovative Mobilitätsangebote	149
8.6.	Tourismus	150
8.7.	Haltestellen	151
8.8.	Modal Split	152
9.	Fazit mit Ausblick	153

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 2-1: SPNV-Angebotsstandards des Landes	14
Tabelle 4-1: Berufspendlerverflechtungen.....	32
Tabelle 5-1: Kreisüberschreitende Linien Landkreis Tübingen	50
Tabelle 5-2: Kreisüberschreitende Linien Landkreis Esslingen	51
Tabelle 5-3: Kreisüberschreitende Linien Landkreis Sigmaringen.....	51
Tabelle 5-4: Kreisüberschreitende Linien Landkreis Biberach.....	52
Tabelle 5-5: Kreisüberschreitende Linien Alb-Donau-Kreis	52
Tabelle 5-6: Kreisüberschreitende Linien Zollernalbkreis	52
Tabelle 5-7: Freizeitlinien im Landkreis Reutlingen	58
Tabelle 5-8: Verknüpfung Bus – Schiene	61
Tabelle 5-9: Verknüpfung Bus – Bus.....	62
Tabelle 6-1: Bedienungshäufigkeiten im Regionalverkehr.....	88
Tabelle 6-2: Linien der Achsen-Kategorien I-III und Grundnetz.....	89
Tabelle 6-3: Linien der Achsen-Kategorie Bedarfsnetz	91
Tabelle 6-4: Fahrzeuganforderungen Regionalbusverkehr	100
Tabelle 6-5: Kategorisierung und Priorisierung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV	114
Tabelle 7-1: Leistungsdaten Linienbündel.....	124
Tabelle 7-2: Fehlende km/Jahr zur Erreichung des Bedienstungsstandards.....	124
Tabelle 7-3: Linienbündel „Metzingen“	126
Tabelle 7-4: Linienbündel „Bad Urach“	127
Tabelle 7-5: Linienbündel „Sonnenalb“	128
Tabelle 7-6: Linienbündel „Münsingen/St. Johann“	129
Tabelle 7-7: Linienbündel „Südlicher Landkreis“	130
Tabelle 7-8: Linienbündel „Trochtelfingen“.....	131
Tabelle 7-9: Linienbündel „Stadtverkehr Reutlingen“	132
Tabelle 7-10: Ungebündelte Linien	135
Tabelle 7-11: Linien in Linienbündeln des Landkreises Esslingen.....	136
Tabelle 7-12: Linien in Linienbündeln des Landkreises Tübingen	137
Tabelle 7-13: Linien in Linienbündeln des Alb-Donau-Kreises	137

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 2-1: Geplanter Netzplan der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Zielzustand..	18
Abbildung 4-1: Binnenpendler	33
Abbildung 4-2: Auspendler.....	33
Abbildung 4-3: Einpendler.....	34
Abbildung 4-4: Nachfrage im motorisierten Individualverkehr.....	35
Abbildung 4-5: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Reutlingen	38
Abbildung 4-6: Bevölkerungsstatistik nach Altersklassen im Landkreis Reutlingen	38
Abbildung 4-7: Anzahl der Kinder und Jugendlichen zwischen 6 und 18 Jahren im Landkreis Reutlingen	39
Abbildung 5-1: Schienenverkehrsangebot im Landkreis Reutlingen.....	42
Abbildung 5-2: Liniennetzplan.....	45
Abbildung 5-3: Liniennetzplan nach Verkehrsunternehmen (ohne Schienenverkehr).....	46
Abbildung 5-4: Genehmigungslaufzeiten Regionalverkehr.....	47
Abbildung 5-5: Liniennetzplan Teilbereich Metzingen	55
Abbildung 5-6: Liniennetzplan Teilbereich Bad Urach.....	56
Abbildung 5-7: Liniennetzplan Teilbereich Dettingen	57
Abbildung 5-8: naldo-Wabentarif.....	64
Abbildung 5-9: naldo-Wabentarif Abo und netzweit gültige Tickets	64
Abbildung 6-1: Abgrenzung der Bedienungszeiten	84
Abbildung 6-2: Achsennetz	87
Abbildung 7-1: Linienbündel.....	123
Abbildung 7-2: Laufzeiten der Linienbündel	125

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1:	Einwohner und sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
Anlage 2:	Einwohner auf Teilortebene
Anlage 3:	Schulstandorte
Anlage 4:	Berufspendlerverflechtungen
Anlage 5:	Schülerverflechtungen zu allgemeinbildenden Schulen
Anlage 6:	Schülerverflechtungen zu beruflichen Schulen
Anlage 7:	Schülerverflechtungen gesamt
Anlage 8:	Linien des straßengebundenen Linienverkehrs
Anlage 9:	Liniennetzplan Teilbereich Reutlingen
Anlage 10:	Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden Schultag 14-16 Uhr
Anlage 11:	Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden Ferientag 14-16 Uhr
Anlage 12:	Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden Schultag 16-18 Uhr
Anlage 13:	Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden Ferientag 16-18 Uhr
Anlage 14:	Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden Ferientag 20-23 Uhr
Anlage 15:	Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden Samstag 09-14 Uhr
Anlage 16:	Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden Sonntag 08-23 Uhr
Anlage 17:	Übersicht Erschließungsmängel
Anlage 18:	B+R-/P+R-Plätze
Anlage 19:	Fahrplan Linie 201
Anlage 20:	Fahrplan Linie 202
Anlage 21:	Fahrplan Linie 203
Anlage 22:	Liniennomenklatur
Anlage 23:	Kategorisierung Bushaltestellen im Landkreis Reutlingen

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BGG	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung)
B+R	Bike and Ride
eea	European Energy Award®
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVP	Generalverkehrsplan
Hbf	Hauptbahnhof
IRE	Interregio-Express
ITF	Integraler Taktfahrplan
Kfz	Kraftfahrzeug
LEADER	Förderprogramm der Europäischen Union zur Weiterentwicklung von ländlichen Regionen
LEP	Landesentwicklungsplan
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
naldo	Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden-Württemberg
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RB	Regionalbahn
RE	Regional-Express

SGB	Sozialgesetzbuch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VO (EG) Nr. 1370/2007	Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße

In diesem Nahverkehrsplan wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit häufig die männliche Sprachform verwendet. Weibliche und andere Geschlechteridentitäten werden dabei ausdrücklich mitgemeint, soweit es für die Aussage erforderlich ist.

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Begriffe	Erläuterungen
Anmeldeverkehr	Anmeldeverkehre verkehren bei Bedarf nach einem festen Fahrplan mit festen Haltestellen nach vorheriger Anmeldung.
Aufgabenträger	Die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind für die Organisation und Finanzierung des ÖPNV zuständig. Für den straßengebundenen Personennahverkehr obliegt die Aufgabenträgerschaft den Landkreisen und kreisfreien Städten. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt grundsätzlich in der Verantwortung des Landes.
Ausgleichsleistungen	Als Ausgleichsleistungen werden Leistungen aus öffentlichen Mitteln bezeichnet, die von zuständigen Behörden für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen den Verkehrsunternehmen gewährt werden, z. B. in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder für die ermäßigte Schülerbeförderung.
Ausreichende Verkehrsbedienung	Zur ausreichenden Verkehrsbedienung gehören der Umfang und die Qualität der Verkehrsbedienung sowie Vorgaben zu Fahrzeugen und Fahrpersonal.
Ausschreibung	Unter Ausschreibung wird eine schriftliche Aufforderung zur Abgabe eines Angebotes für die Erbringung der in der Ausschreibung genannten Leistungen verstanden.
Bike and Ride (B+R)	Bike and Ride-Anlagen (B+R) bieten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Verbindung mit einem Zugangspunkt zum ÖPNV/SPNV.
Bikesharing	Bikesharing beschreibt die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrrädern durch mehrere Personen.
Bürgerbus	Ein Bürgerbus zählt zu den alternativen Bedienungsformen und verkehrt in der Regel im Linienbetrieb nach festem Fahrplan und mit festen Haltestellen. Der Betrieb ist ehrenamtlich organisiert. Die Fahrten werden in der Regel mit einem Kleinbus mit acht Fahrgastplätzen durchgeführt.
Bürgerrufauto	Ein Bürgerrufauto fährt bei Bedarf und nach vorheriger telefonischer Anmeldung. Das Bedienungsgebiet und die Betriebszeiten sind festgelegt. Meist erfolgt eine „Haustür-zu-Haustür-Bedienung“. Der Unterschied zum Bürgerbus besteht in der Fahrzeuggröße und der Betriebsweise. Die Fahrten werden in der Regel mit einem

	Personenkraftwagen (Pkw) durchgeführt.
Carsharing	Carsharing bezeichnet die gemeinschaftliche Nutzung eines Pkws durch mehrere Personen.
Daseinsvorsorge	Die Daseinsvorsorge umfasst die Grundversorgung der Bevölkerung mit lebenswichtigen Dienstleistungen und Infrastrukturen, z. B. in den Bereichen Mobilität, Wohnen, Bildung, Energie, Wasserversorgung und Abfallentsorgung.
Direktvergabe	Bis zu einem festgelegten Schwellenwert kann eine Verkehrsleistung direkt, das heißt ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren, an ein Unternehmen vergeben werden.
Eigenwirtschaftlichkeit	Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren erfolgt die Deckung der für den Verkehr notwendigen Kosten durch Fahrgeldeinnahmen, Ausgleichsleistungen nach § 15 ÖPNVG, die über Allgemeine Vorschriften ausgeschüttet werden, und nach § 228 SGB IX.
Elektromobilität	Der Begriff „Elektromobilität“ umschreibt die Nutzung von Fahrzeugen, die mit elektrischer Energie angetrieben werden.
Fahrplankilometer	Die Kilometerleistungen, die im Fahrplan veröffentlicht sind, werden als Fahrplankilometer bezeichnet.
Flexible Bedienungsformen	Flexible Bedienungsformen stellen ergänzende Angebote dar. Dazu gehören z. B. Anmeldeverkehre oder Bürgerrufautos.
Freizeitlinien	Als Freizeitlinien werden ergänzende Buslinien definiert, die verschiedene Ausflugsziele bedienen und auf den Freizeitverkehr ausgerichtet sind.
Gemeinwirtschaftlichkeit	Bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren erfolgt die Finanzierung der Leistungserbringung durch den Aufgabenträger im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages.
Hauptlastrichtung	Die Hauptlastrichtung ist die Fahrtrichtung mit dem stärksten Verkehrsaufkommen. Sie wechselt häufig mit der Tageszeit.
Hauptverkehrszeit	In der Hauptverkehrszeit ist das Verkehrsaufkommen am höchsten, vor allem im Berufs- und Schülerverkehr.
Individualverkehr	Individualverkehr bezeichnet Fahrten mit dem eigenen Pkw, mit dem Fahrrad oder Fußwege.
Integraler Taktfahrplan	Als Integraler Taktfahrplan (ITF) wird ein Konzept verstanden, bei dem die Taktfahrpläne einzelner Linien über eine systematische Koordination in Knotenbahnhöfen zu einem netzweiten und vertakteten Angebotssystem verknüpft werden.

Intermodalität	Intermodalität definiert die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines Weges (z. B. Fahrrad → Bus → Zug) und ist eine Sonderform des multimodalen Verkehrsverhaltens.
Jedermannverkehr	Der Jedermannverkehr umfasst alle Fahrgäste außerhalb des Schülerverkehrs.
Kneeling	Kneeling ist die technische Eigenschaft zur einseitigen seitlichen Absenkung des Busses, wodurch das Ein- und Aussteigen erleichtert werden soll.
Kombinierte Mobilität	Nutzer der kombinierten Mobilität verknüpfen verschiedene Verkehrsmittel miteinander, z. B. beim B+R das Fahrrad mit dem ÖPNV/SPNV.
Linienbetrieb	Die Durchführung von Fahrten auf einer Linie nach festem Fahrplan und festen Haltestellen wird als Linienbetrieb verstanden.
Linienbündelung	Bei einer Linienbündelung werden zur Nutzung der Synergieeffekte und effizienteren Planung unterschiedliche Linien zu einem Linienbündel zusammengefasst.
Mitfahrbank	Eine Mitfahrbank ist eine Bank im öffentlichen Raum, auf die sich potentielle Mitfahrer setzen können und damit signalisieren, dass sie von Pkw-Fahrern mitgenommen werden möchten.
Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement ist ein Instrument zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität durch die Beeinflussung des Verkehrsverhaltens.
Motorisierter Individualverkehr	Als motorisierter Individualverkehr (MIV) wird die Nutzung von Pkws und Krafträdern im Personenverkehr bezeichnet.
Multimodale Knotenpunkte	An multimodalen Knotenpunkten sind verschiedene Verkehrsmittel miteinander verknüpft, z. B. durch Park and Ride-Anlagen (P+R) der MIV mit dem ÖPNV/SPNV.
Multimodalität	Multimodalität beschreibt die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für verschiedene Wege innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums, z. B. mit dem Zug zur Arbeit und mit dem Bus zum Supermarkt.
naldo-Freizeit-Netz	Im Rahmen des naldo-Freizeit-Netzes des Verkehrsverbundes Neckar-Alb-Donau (naldo) gibt es vom 1. Mai bis zum 3. Sonntag im Oktober an Sonn- und Feiertagen ein zusätzliches Angebot an Bussen und Bahnen, das auf touristische Verkehre ausgerichtet ist.
Nebenverkehrszeit	In der Nebenverkehrszeit besteht ein mittleres Verkehrsaufkommen.

Niederflur-Fahrzeuge	Niederflur-Fahrzeuge kennzeichnen sich durch einen tiefen Boden im Fahrgastinnenraum und an den Türen.
On-Demand-Verkehre	Bei On-Demand-Verkehren fordert der Fahrgast über eine digitale Anwendung (in der Regel über eine App) ein Fahrzeug an, das ihn zum gewünschten Zeitpunkt am Standort abholt und zum gewünschten Ziel bringt. Dabei handelt es sich folglich um Formen von Anmeldeverkehren.
Park and Ride (P+R)	P+R-Anlagen bieten Abstellmöglichkeiten für Pkws mit gleichzeitigem Zugang zum ÖPNV/SPNV.
Pedelec	Ein Pedelec besitzt einen Elektromotor, der den Fahrer beim Treten in die Pedale bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h unterstützt. Verkehrsrechtlich gelten Pedelecs als Fahrräder. Für die Nutzung ist daher kein Führerschein erforderlich.
Schwachverkehrszeit	In der Schwachverkehrszeit besteht ein geringes Verkehrsaufkommen.
Touristische Verkehre	Verkehre zu touristischen Zwecken werden als touristische Verkehre definiert.
Vollflexible Bedienung	Eine vollflexible Bedienung wird auch als „Haustür-zu-Haustür-Bedienung“ bezeichnet und beschreibt die räumliche Flexibilisierung eines Verkehrsangebotes. Dabei kann der Fahrgast den Start und das Ziel innerhalb eines bestimmten Bedienungsgebietes frei wählen. Folglich handelt es sich um Formen von Anmeldeverkehren.

VORWORT DES LANDRATS

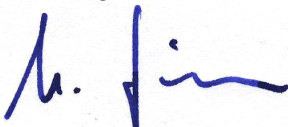
Einer der zentralen Bausteine für den Landkreis Reutlingen als Modellregion für nachhaltige Entwicklung ist eine zukunftsfähige Mobilität. Durch Themen wie autonomes Fahren, Digitalisierung und Vernetzung schreitet die Entwicklung im Bereich Mobilität rasant voran. Mit zukunftsweisenden Projekten wie der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und der Einführung neuer Buskonzepte wie z. B. dem Teilraumkonzept „Südlicher Landkreis“ setzen wir uns intensiv für ein nachhaltiges, zukunftsfähiges und attraktives Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ein.

Die Veränderungen des ÖPNV und seiner Rahmenbedingungen hat der Landkreis im Blick. Wir gestalten die Mobilität der Zukunft aktiv durch innovative und zukunftsweisende Projekte wie z. B. „HyStarter“, „LandMobil“ oder „5Gmob“ mit und befassen uns intensiv mit der Umsetzung eines integrierten und vernetzten Mobilitätskonzeptes. Nur so kann es uns gelingen, mehr Menschen dazu zu bewegen, ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken und nicht zuletzt auch im Sinne des Klimaschutzes auf den ÖPNV umzusteigen.

Es freut mich besonders, dass wir mit diesem Nahverkehrsplan einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Reutlingen leisten können. Der Landkreis setzt mit dem Nahverkehrsplan als einem Kompass für die Entwicklung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität einen Rahmen für die attraktive Weiterentwicklung eines an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientierten ÖPNV. Er setzt neue Mindestbedien- und Qualitätsstandards fest und geht dabei auf unterschiedliche Zielgruppen ein. Dies alles in dem Wissen, dass dieser Rahmenplan im Hinblick auf die beispiellose Dynamik im Bereich Mobilität stetig überprüft und weiterentwickelt werden muss.

Mein Dank gilt allen Projektbeteiligten, die ihr Wissen, ihre Anregungen und ihre Ideen in die Erstellung des Nahverkehrsplans miteingebracht haben und hoffentlich in den nächsten Jahren an seiner Umsetzung mitwirken werden.

Reutlingen, den 21.04.2021



Dr. Ulrich Fiedler

Landrat des Landkreises Reutlingen

1. Einleitung

„Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge“¹, die der Landkreis als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV wahrnimmt. Nach § 11 Absatz 1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) des Landes Baden-Württemberg sollen die Aufgabenträger hierfür einen Nahverkehrsplan aufstellen. Dieser gibt den Rahmen für die strategische Weiterentwicklung des ÖPNV vor und stellt für den Landkreis ein zentrales Steuerungselement dar.

Der Nahverkehrsplan beinhaltet unter anderem eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Strukturen, Verkehrsprognosen sowie Ziele und Rahmenvorgaben für die zukunftsfähige Gestaltung des ÖPNV. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt in der Aufgabenträgerschaft des Landes. Aufgrund der Bedeutung des SPNV für die Verkehrsplanung in unserem Landkreis wurde er nachrichtlich im Nahverkehrsplan mit aufgenommen.

Wachsende Mobilitätsbedürfnisse, steigendes Umweltbewusstsein und zunehmende Digitalisierung stellen den ÖPNV vor große Herausforderungen. Hinzu kommen der demographische Wandel und die damit verbundene Veränderung der Bevölkerungsstruktur. Als Rahmenplan geht der Nahverkehrsplan mit der Festlegung von Zielen und Rahmenvorgaben auf diese Herausforderungen ein, um der Bevölkerung langfristig eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität zu ermöglichen.

Beteiligungsverfahren

Die Aufstellung des Nahverkehrsplans wurde durch einen umfangreichen Abstimmungs- und Beteiligungsprozess begleitet. Ziel des Beteiligungsprozesses war es, zentrale Themen wie z. B. die Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung (Anforderungen an Bedienungsqualität, Fahrzeuge und Fahrpersonal) und die Linienbündelung gemeinsam zu erarbeiten und abzustimmen. Zu diesem Zweck wurden zwei Arbeitsgruppen mit Vertretern aus Politik und Vertretern der Verkehrsunternehmen mit folgender Zusammensetzung gebildet:

¹ § 5 ÖPNVG Baden-Württemberg.

- AG Politik: Vertreter der Städte und Gemeinden (Bürgermeister/Fachebene) und Vertreter der Kreistagsfraktionen
- AG Verkehrsunternehmen: Vertreter der Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen

Neben den Treffen in den Arbeitsgruppen haben weitere themenspezifische Workshops stattgefunden. Im Rahmen des Workshops „Innovative Angebote im Nahverkehr“ wurden ÖPNV-ergänzende Mobilitätsformen wie z. B. das Mitfahren, Bürgerbusse und Anmeldeverkehre mit Vertretern der Städte und Gemeinden, Sozialverbänden, Kreistagsmitgliedern und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) diskutiert.

Gemeinsam mit Vertretern von Behinderten- und Sozialverbänden wurden in zwei Workshops zum Thema Barrierefreiheit Ziele und Rahmenvorgaben für die Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV definiert.

Gemeinsam mit Vertretern von Tourismusverbänden und dem Biosphärengebiet hat der Landkreis Ziele und mögliche Maßnahmen zur besseren Einbindung des ÖPNV in den Tourismus erarbeitet.

Der Entwurf des Nahverkehrsplans wurde am 23.11.2020 vom Ausschuss für technische Fragen und Umweltschutz für das Anhörungsverfahren freigegeben. Die Anhörungsberechtigten konnten bis zum 01.02.2021 ihre Stellungnahmen abgeben. Diese wurden anschließend vom Landkreis geprüft und, soweit fachlich sinnvoll, im Nahverkehrsplan berücksichtigt.

Am 19.05.2021 hat der Kreistag den vorliegenden Nahverkehrsplan beschlossen.

2. Rechtliche Vorgaben, übergeordnete Planungen und rahmengebende Prozesse

2.1. Rechtliche Vorgaben

2.1.1. Aufstellung und Inhalte des Nahverkehrsplans

Das ÖPNVG des Landes Baden-Württemberg definiert in § 1 die Zielsetzung zur Gestaltung des ÖPNV. Er soll der Bevölkerung eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bieten und dazu beitragen, die Mobilität zu sichern sowie die Standortattraktivität zu erhöhen. Durch die Gestaltung nachhaltiger und zukunftsfähiger Mobilität kann zudem ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

Nach § 6 Absatz 1 des ÖPNVG liegt die Zuständigkeit und Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV bei den Landkreisen und kreisfreien Städten als freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge.

Die Leistungen im ÖPNV sind gemäß § 4 Absatz 5 des ÖPNVG auf die schienengebundenen Verkehre auszurichten. Die Aufgabenträgerschaft für diese Verkehre liegt gemäß § 6 Absatz 2 beim Land, daher kann der vorliegende Nahverkehrsplan keine verbindlichen Zielsetzungen und Rahmenvorgaben für den SPNV enthalten.

Nach § 11 Absatz 1 des ÖPNVG haben die Landkreise und kreisfreien Städte einen Nahverkehrsplan als ÖPNV-Rahmenplan aufzustellen.

Die Mindestinhalte nach § 11 Absatz 3 des ÖPNVG sind:

- *„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 öffentlichen Personennahverkehr.*²

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht nach § 8 Absatz 3 für die Aufgabenträger die Erstellung eines Nahverkehrsplans vor, um „die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“³ zu gewährleisten und dazu „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“⁴ zu definieren.

Barrierefreiheit

Das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) verfolgt das Ziel, „die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.“⁵ Dabei wird ihren besonderen Bedürfnissen Rechnung getragen.

Die Barrierefreiheit des ÖPNV ist ein wichtiges gesellschaftspolitisches Ziel. Nach § 8 Absatz 3 des 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 zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“⁶

2.1.2. Vergabe- und Genehmigungsverfahren für Verkehrsleistungen

Der Rahmen für Vergabe- und Genehmigungsverfahren wird durch das europäische und das nationale Recht gesetzt. Oberhalb der von der EU vorgeschriebenen Schwellenwerte (aktuell 214.000 Euro für Liefer- und Dienstleistungsaufträge) findet das europäische Recht Anwendung – die Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und

² § 11 Absatz 3 ÖPNVG.

³ § 8 Absatz 3 PBefG.

⁴ § 8 Absatz 3 PBefG.

⁵ § 1 Absatz 1 BGG.

⁶ § 8 Absatz 3 PBefG.

des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO (EG) Nr. 1370/2007). Unterhalb der Schwellenwerte gilt das nationale Recht (Unterschwel-
lenvergabeordnung (UVgO), Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen (VOL/A und
VOL/B), Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkung (GWB) und das PBefG).

Die 2009 in Kraft getretene VO (EG) Nr. 1370/2007 enthält Regelungen über die Vergabe
von Verkehrsleistungen sowie Anforderungen über die beihilferechtskonforme Finanzie-
rung im ÖPNV durch die zuständigen Behörden.⁷ Der nationale Rechtsrahmen wurde mit
der Novellierung des PBefG zum 1. Januar 2013 angepasst.

Die VO (EG) Nr. 1370/2007 sieht grundsätzlich eine wettbewerbliche Vergabe von
Verkehrsleistungen vor. Gemäß Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007
können die zuständigen Behörden entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt
– also ohne Durchführung eines vorherigen wettbewerblichen Vergabeverfahrens – unter
Beachtung der jeweiligen Schwellenwerte zu vergeben, sofern dies nicht nach nationalem
Recht untersagt ist.

Für das wettbewerbliche Verfahren ist nach VO (EG) Nr. 1370/2007 ein zweistufiges
Vergabeverfahren vorgegeben: Bevor eine Vergabe der Verkehrsleistungen durchgeführt
werden kann, ist interessierten Unternehmen durch eine Vorabbekanntmachung im EU-
Amtsblatt die Möglichkeit zu geben, die Leistung eigenwirtschaftlich zu beantragen. Die
Vorabbekanntmachung enthält die einzuhaltenden Standards der ausreichenden
Verkehrsbedienung (Qualitäts- und Bedienungsstandards) und ist aus dem Nahverkehrs-
plan oder einer sonstigen, vom zuständigen Gremium beschlossenen Planung abzuleiten.
Sie öffnet ein Zeitfenster von drei Monaten für eigenwirtschaftliche Anträge. Wird von
mehreren Verkehrsunternehmen ein eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt, erfolgt die
Vergabe ebenfalls wettbewerblich. Sofern kein oder kein genehmigungsfähiger
eigenwirtschaftlicher Antrag eingegangen ist, erfolgt die Vergabe nach Durchführung
eines Vergabeverfahrens im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages.

Bis zur letzten Änderung des PBefG im Jahr 2013 war festgelegt, dass dasjenige
Verkehrsunternehmen, das eine Linienverkehrsgenehmigung innehatte, das Recht hatte,
diese nach Ablauf wieder zu erhalten („Altunternehmerprivileg“, § 13 PBefG). Eingriffe
durch die Politik oder Verwaltung waren daher nur begrenzt oder gar nicht möglich. Die

⁷ Für die Neuregelung der Vergabe von SPNV-Aufträgen wurde die Verordnung novelliert (Verordnung EU 2016/2338, am
24.12.2017 in Kraft getreten), mit dem Ziel, Qualität, Transparenz, Effizienz und Leistungsfähigkeit des öffentlichen SPNV
zu verbessern.

seit Dezember 2009 geltende VO (EG) Nr. 1370/2007 und das im Jahr 2013 novellierte PBefG fordern nun mehr Wettbewerb, wodurch zwingend ein wettbewerbliches Vergabeverfahren stattfinden muss.

Bisher wurden die Linien im Landkreis zu einem hohen Anteil eigenwirtschaftlich erbracht. Das bedeutet, dass über die ihnen gesetzlich zustehenden öffentlichen Mittel hinaus keine weitere Subventionierung durch den Aufgabenträger erfolgt. Zu den öffentlichen Mitteln, welche die Eigenwirtschaftlichkeit nicht berühren, zählen z. B. Zuschüsse zum Kauf neuer Busse, der Ausgleich für vergünstigte Tarife für Schüler und Auszubildende (§ 15 ÖPNVG) und der Ausgleich für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter (§ 228 SGB IX Neuntes Sozialgesetzbuch).

Gemäß § 8 Absatz 3a PBefG hat die Genehmigungsbehörde die Ziele und Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen. Sie kann nach § 13 Absatz 2a PBefG eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge unter anderem dann versagen, wenn der beantragte Verkehr nicht die im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Verkehrsbedien-
ung erfüllt. Liegen mehrere Genehmigungsanträge für denselben Verkehr vor, stellt der Nahverkehrsplan einen Maßstab für die Bewertung der Anträge und schließlich die Erteilung der Linienverkehrsgenehmigung dar. Der Nahverkehrsplan soll auch dazu dienen, den Verkehrsunternehmen eine Planungssicherheit zu geben und es ihnen zu ermöglichen, sich rechtzeitig auf die Anforderungen des ÖPNV einzustellen, die der jeweilige Aufgabenträger in seinem Zuständigkeitsbereich festlegt.

2.1.3. Definition der ausreichenden Verkehrsbedien- ung

Bei der Definition der ausreichenden Verkehrsbedien-
ung im Sinne des § 8 Absatz 3
PBefG besitzt der Aufgabenträger einen weiten Planungsspielraum. Die Standards sollten so konkret sein, dass die Genehmigungsbehörde eindeutig feststellen kann, ob ein eigenwirtschaftlicher Antrag auf Erteilung einer Linienverkehrsgenehmigung den Vorgaben des Nahverkehrsplans entspricht.

In wirtschaftlicher bzw. finanzieller Hinsicht ist abzuwägen, dass die in einem Nahverkehrsplan festgelegten Standards nur dann verwirklicht werden können, wenn entweder ein Verkehrsunternehmen zur eigenwirtschaftlichen Erbringung bereit ist oder der Aufgabenträger in der Lage ist, den Nahverkehrsplan durch die Bestellung und damit die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehre umzusetzen. Es besteht jedoch keine Pflicht zur Planbefolgung und keine Selbstbindung des Landkreises durch Erstellung des

Nahverkehrsplans (vgl. § 5 ÖPNVG). Der Landkreis hat bei der Umsetzung des Nahverkehrsplans sein pflichtgemäßes Ermessen auszuüben.

2.2. Übergeordnete Planungen und rahmengebende Prozesse

Im Folgenden sind übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben dargestellt, die bei den Planungen des ÖPNV zu berücksichtigen sind.

2.2.1. Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010

Der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg (GVP) wurde im Jahr 2010 beschlossen und umfasst einen Planungshorizont bis 2025. Die Landesregierung legt darin die Grundlagen und Ziele der Verkehrspolitik für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität fest.

Das Ziel des GVP ist es, eine durchgehende Vernetzung der Verkehrssysteme *„unter Berücksichtigung gesellschafts-, wirtschafts- und umweltpolitischer Entwicklungen“*⁸ zu schaffen. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft sind mit den Zielen einer nachhaltigen Mobilität in Einklang zu bringen.

Im Folgenden sind wichtige und für den Landkreis Reutlingen relevante Kernaussagen des GVP zum ÖPNV zusammenfassend dargestellt:

Schienerpersonennahverkehr/Integraler Taktfahrplan (ITF)

*„Das Land plant, vorrangig Lücken im landesweiten Angebot zu schließen und Kapazitätsengpässe zu beseitigen. [...] Wesentliche Elemente für die Bestimmung des zukünftigen Bedarfs an SPNV-Leistungen sind insbesondere die demographische Entwicklung im Land und eine ausgewogene räumliche Verteilung des Verkehrsangebots.“*⁹

*„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 Regionalstadtbahn Neckar-Alb.“*¹⁰

⁸ Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 11.

⁹ Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 106.

¹⁰ Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 107.

„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.“¹¹

ÖPNV – Flexible Bedienkonzepte

Das Land strebt die Stärkung alternativer Bedienungsformen im straßengebundenen ÖPNV an. Diese bieten die Möglichkeit, den ÖPNV in Zeiten zu ergänzen, in denen kein oder nur ein geringes Angebot und eine geringe Nachfrage existiert.¹²

„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.“¹³

Tourismus und ÖPNV

Für Tourismusregionen (z. B. Schwäbische Alb) wird im GVP des Landes eine enge Vernetzung von touristischen Verkehren und dem regulären ÖPNV gefordert. Ziel ist es, den Anteil der Freizeitreisenden, die den ÖPNV nutzen, zu erhöhen.¹⁴

Fahrradmitnahme im ÖPNV

„Im Zuge der landesweiten Ausschreibungen im SPNV soll eine einheitlich kostenlose Fahrradmitnahme im SPNV außerhalb der Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag von 6 bis 9 Uhr umgesetzt werden.“¹⁵ Die Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV sollen nach Möglichkeit die Fahrradmitnahme im Linienverkehr verbessern.¹⁶

Demographischer Wandel und Barrierefreiheit

Der demographische Wandel führt zu Veränderungen der Mobilitätsbedürfnisse und der Verkehrsnachfrage. Insbesondere die *„Anforderungen an die Haltestellendichte, den Fahrplan, den Komfort, die Sicherheit und die Benutzerfreundlichkeit öffentlicher*

¹¹ Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 108.

¹² Vgl. Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 131.

¹³ Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 132.

¹⁴ Vgl. Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 22.

¹⁵ Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 130.

¹⁶ Vgl. Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 30.

*Verkehrsmittel steigen.*¹⁷ Durch die steigende Zahl älterer Menschen gewinnt der barrierefreie Zugang zum ÖPNV (z. B. höhengleiche Einstiege, optische und akustische Fahrgastinformation) zunehmend an Bedeutung. Für sensorisch oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen soll die Barrierefreiheit im ÖPNV schrittweise umgesetzt werden.¹⁸

2.2.2. Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg

Der Landesentwicklungsplan (LEP) stellt den Rahmen für die räumliche Entwicklung in Baden-Württemberg dar und setzt dabei das 1998 novellierte Raumordnungsgesetz um. Im LEP definiert das Land wichtige Ziele und Planungsgrundlagen für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

Das Land unterteilt die verschiedenen Räume in Kategorien, um den jeweiligen Anforderungen durch spezifische Zielsetzungen gerecht zu werden. Die Städte und Gemeinden im Landkreis Reutlingen sind den Raumkategorien Verdichtungsraum, Randzone um die Verdichtungsräume und dem ländlichen Raum zugeordnet.

Ferner enthält der LEP Landesentwicklungsachsen, die zwischen den Verdichtungsräumen sowie den Oberzentren und Mittelzentren die Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur bündeln. Für die Region Neckar-Alb weist der LEP folgende Entwicklungsachsen aus:

- 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)

¹⁷ Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 17.

¹⁸ Vgl. Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 17.

Für die Weiterentwicklung der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur legt der LEP folgende, für den Nahverkehrsplan relevante Grundsätze fest:

- *„Durch ein erweitertes Verkehrsangebot und den weiteren Ausbau der Infrastruktur soll der öffentliche Personennahverkehr einen möglichst hohen Anteil am motorisierten Verkehr übernehmen.“¹⁹ (Grundsatz 2.2.3.5)*
- *„Die Zentralen Orte sollen [...] mit öffentlichen Verkehrsmitteln und durch eine verbesserte Straßeninfrastruktur zeitgünstig, kostengerecht und umweltschonend erreichbar sein.“²⁰ (Grundsatz 2.5.4)*
- *„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.“²¹ (Grundsatz 4.1.1)*
„In den schwächer besiedelten Landesteilen soll ein Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße gewährleistet sein und durch die Siedlungspolitik unterstützt werden.“²² (Grundsatz 4.1.16)

Darüber hinaus definiert der LEP folgende, für den Landkreis Reutlingen relevante Ziele:

- *„die Stärkung der oberzentralen Funktionen von Reutlingen/Tübingen“*
- *„die Stärkung des Raums Reutlingen/Tübingen [...] als Bindeglied zwischen dem Verdichtungsraum um die Landeshauptstadt Stuttgart und dem Ländlichen Raum der Schwäbischen Alb und des Donauraums, insbesondere entlang der Entwicklungsachsen als Leitlinien der Vernetzung und der Schwerpunktsetzung“²³ (Ziel 6.2.2.3)*

2.2.3. Regionalplan Neckar-Alb 2013

Der Regionalplan 2013 des Regionalverbandes Neckar-Alb konkretisiert die Ziele und Grundsätze des LEP 2002 inhaltlich sowie räumlich und formuliert darüber hinausgehende Entwicklungsziele für die Region Neckar-Alb. Insbesondere folgende Festlegungen sind bezüglich des Verkehrs von Bedeutung:

¹⁹ Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg, Seite 17.

²⁰ Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg, Seite 21.

²¹ Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg, Seite 29.

²² Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg, Seite 31.

²³ Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg, Seite 45 f.

Zentrale Orte

Zur Gliederung der Siedlungsstruktur sind zentrale Orte dargestellt. Die zentralörtliche Gliederung in Oberzentrum, Mittelzentren, Unterzentren und Kleinzentren soll die dezentrale Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur festigen und die Siedlungsentwicklung unterstützen und koordinieren. Außerdem dient sie zur Bündelung der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur. Für den Landkreis Reutlingen sind folgende Zentrale Orte im LEP 2002 (Ober- und Mittelzentren) und im Regionalplan 2013 (Unter- und Kleinzentren) festgelegt:

- Oberzentrum: Reutlingen/Tübingen,
- Mittelzentren: Metzingen, Münsingen,
- Unterzentren: Bad Urach, Engstingen, Pfullingen,
- Kleinzentren: Lichtenstein, Pliezhausen, Römerstein, St. Johann, Sonnenbühl, Trochtelfingen, Zwiefalten.

Über die im LEP 2002 festgelegten Landesentwicklungsachsen hinaus definiert der Regionalplan 2013 folgende regionale Entwicklungsachsen für den Landkreis Reutlingen:

- Metzingen – Dettingen an der Erms (im Folgenden Dettingen genannt) – Bad Urach – Münsingen (– Ehingen (Donau)),
- Bad Urach – Römerstein (– Laichingen),
- Engstingen – Trochtelfingen (– Gammertingen),
- Engstingen – Münsingen.

ÖPNV/SPNV

Der Regionalplan setzt in den Kapiteln 4.1 Verkehr und 4.1.2 SPNV/ÖPNV folgende Festlegungen für den öffentlichen Verkehr²⁴:

- Zur Verbesserung der Standortgunst der Region Neckar-Alb innerhalb der Metropolregion Stuttgart sind die Verbindungen zum großräumigen Verkehrsnetz in alle Richtungen auszubauen (vgl. Kapitel 4.1 G (4) des Regionalplans). Die bessere Anbindung der Region Neckar-Alb an den Regional- und Fernverkehr über den

²⁴ Im Regionalplan werden Ziele (Z), Grundsätze (G), Vorschläge (V) und nachrichtliche Übernahmen (N) unterschieden.

Bahnknoten Stuttgart und den Filderbahnhof ist durch eine leistungsfähige, kreuzungsfreie, zweigleisige Einschleifung der Neckartalbahn („Wendlinger Kurve“) an die Schnellbahnstrecke Stuttgart – Ulm sowie von Reutlingen – Tübingen über Rottenburg – Horb in Richtung Metropolregion Zürich sicherzustellen (vgl. Kapitel 4.1.2 V (1) des Regionalplans).

- Ausbaumaßnahmen des Schienenverkehrs, insbesondere die Realisierung des Projekts Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, sind in Anlehnung an die Machbarkeitsstudie Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und an die Standardisierte Bewertung des Regional-Stadtbahn-Netzes besonders zu fördern (vgl. Kapitel 4.1.2 G (3) des Regionalplans): Mit der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb soll die Verkehrserschließung im ÖPNV verbessert und ein wichtiger Beitrag zur Verringerung der CO₂-Emissionen sowie der Feinstaubbelastung geleistet werden.
- Mit der 4. Änderung des Regionalplans, die von der Verbandsversammlung des Regionalverbandes am 26.05.2020 beschlossen wurde, wurden außerdem Trassen für den zweigleisigen Ausbau von Schienenstrecken gesichert (vgl. Kapitel 4.1.2 Z (4) des Regionalplans). Dies ist insbesondere bei eingleisigen Strecken notwendig, um zusätzliche Züge verkehren lassen zu können und die Übertragung von Verspätungen auf andere Züge zu reduzieren. Im Landkreis Reutlingen betrifft dies die Strecke Metzingen – Bad Urach.
- Für notwendige Netzerweiterungen sind Trassen für folgende Verbindungen der Regional-Stadtbahn offen zu halten (vgl. Kapitel 4.1.2 Z (4) des Regionalplans):
 - Innenstadtstrecke Reutlingen (zweigleisig)
 - Reutlingen – Engstingen
 - Reutlingen Süd – Eningen unter Achalm (im Folgenden Eningen genannt)
 - Reutlingen – Gomaringen – Nehren (– Mössingen)
- Der Freizeitverkehr auf der Schiene soll als Rückgrat für den Tourismus weiter ausgebaut werden (vgl. Kapitel 4.1.2 V (6) des Regionalplans).
- Die flächenhafte Erschließung des Landkreises Reutlingen soll durch Omnibuslinien und deren Abstimmung mit dem Schienenverkehr erreicht werden (vgl. Kapitel 4.1.2 V (7) des Regionalplans). Ziel ist es, ein einheitliches, verknüpftes Verkehrsnetz aufzubauen. Zur Attraktivitätssteigerung gegenüber dem Individualverkehr sollen Schnellbusse eingerichtet und die Omnibusse durch die Einrichtung von Busspuren

sowie deren Bevorrechtigung an Ampelanlagen beschleunigt werden. Zur Einbindung der weniger dicht besiedelten Räume in das öffentliche Nahverkehrssystem soll der ÖPNV durch flexible Angebotsformen (z. B. Anmeldeverkehr, Sammeltaxi) ergänzt werden.

- Dem barrierefreien Zugang an Bahnhöfen und Haltestellen, der Fahrzeuge und der Fahrgastinformation kommt im Hinblick auf die Daseinsvorsorge eine große Bedeutung zu (vgl. Kapitel 4.1.2 V (8) des Regionalplans).

2.2.4. Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat im Sommer 2014 ein Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg herausgegeben, in dem ein Angebotskonzept und Angebotsstandards für den vom Land bestellten und finanzierten SPNV definiert werden. Im Folgenden sind wichtige und für den Landkreis Reutlingen relevante Kernaussagen zusammenfassend dargestellt.

Mit einem landesweiten Stundentakt von 05:00 bis 24:00 Uhr als Mindeststandard auf allen Strecken wird das Ziel verfolgt, den SPNV in allen Regionen des Landes als vollwertige Alternative zum MIV in der öffentlichen Wahrnehmung zu verankern. Die Angebotsverdichtungen über diesen Grundstandard hinaus folgen zukünftig landeseinheitlich klaren, an der Nachfrage und am Potential orientierten differenzierten Standardklassen. Das Angebot wird durch ein systematisches stündliches Expresszugnetz zwischen den Oberzentren in den Verdichtungsräumen und den ländlichen Räumen komplettiert.

Das SPNV-Angebot im Land wird nach den Grundprinzipien des ITF weiterentwickelt. Kennzeichen des ITF sind die regelmäßige Bedienung aller Orte mit Bahnhof/Haltepunkt, die feste, leicht merkbare zeitliche Vertaktung der Angebotslinien sowie systematische Umsteigebeziehungen mit möglichst kurzen Übergangszeiten zwischen den regelmäßig verkehrenden Angebotslinien in Knotenbahnhöfen.

Neue SPNV-Haltestellen auf vorhandenen Strecken sollen zur Steigerung der Nachfrage umgesetzt werden. Voraussetzung ist, dass die nötige Fahrzeit (Umlauf und Anschlüsse) vorhanden und die Wirtschaftlichkeit hergestellt sind.

Das Angebotskonzept sieht folgende Standards nach Nachfrageklassen vor:

SPNV-Angebotsstandards des Landes

Klasse	Fahrgäste pro Tag	Zugangebot	Zugpaare pro Woche
I	bis 5.000	Stundentakt (ggf. Verstärker in der Hauptverkehrszeit)	129 (140)
II	5.000 bis 10.000	2 Zugpaare pro Stunde (ggf. Verstärker zur Hauptverkehrszeit)	244 (284)
III	10.000 bis 15.000	3 Zugpaare pro Stunde	366
IV	mehr als 15.000	4 oder im Einzelfall 5 Zugpaare pro Stunde	460 oder mehr

Tabelle 2-1: SPNV-Angebotsstandards des Landes²⁵

Die Strecke Tübingen – Reutlingen – Stuttgart gehört zur Klasse IV und zum landesweiten Expressnetz. Dieses sieht schnelle Expresszug-Verbindungen zwischen den Oberzentren im Stundentakt vor. Die Strecke Metzingen – Bad Urach ist der Klasse I zuzuordnen.

2.2.5. Elektrifizierungskonzept Land

Mit dem Elektrifizierungskonzept verfolgt das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg das Ziel, in Zukunft eine landesweite Elektrifizierung im SPNV zu erreichen. Das Konzept unterscheidet hierbei zwischen

- Strecken, die in Bau oder Planung sind,
- Strecken mit vordringlichem Bedarf oder Lückenschlüsse und
- Strecken mit langfristigem Bedarf.

Die Umsetzung der Ziele erfolgt stufenweise und ist in verschiedene Projektabschnitte eingeteilt. Im ersten Schritt werden Vorhaben realisiert, die sich bereits in Bau oder Planung befinden. Davon betroffen sind unter anderem die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb z. B. mit der Ermstalbahn und der Ammertalbahn sowie die Schönbuchbahn. Der zweite Schritt umfasst Strecken mit vordringlichem Bedarf oder Lückenschluss wie beispielsweise die Zollern-Alb-Bahn 1 (Albstadt-Ebingen – Sigmaringen). Im dritten Schritt werden Strecken mit langfristigem Bedarf und die fahrzeugseitige Elektrifizierung

²⁵ Vgl. Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg, Seite 13.

untersucht. Dies betrifft Strecken, für die eine Elektrifizierung erst langfristig möglich ist. In dieser Kategorie befindet sich beispielsweise die Albbahn.

2.2.6. Reaktivierung von Schienenstrecken des Schienenpersonennahverkehrs

Im Rahmen einer im Oktober 2020 veröffentlichten Machbarkeitsuntersuchung prüfte das Land die Möglichkeit der Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV. Die Ergebnisse der Untersuchung bilden die Grundlage für die Auswahl und Förderung der jeweiligen Strecken. Im Landkreis Reutlingen wurden die vorgeschlagenen Strecken Engstingen – Gammertingen, Engstingen – Schelklingen, Reutlingen – Engstingen und Reutlingen – Gomaringen berücksichtigt, für die eine vereinfachte Nachfrageanalyse (grobe Ermittlung des Fahrgastpotentials) durchgeführt wurde. Hierbei wurde für die Verbindung Reutlingen – Engstingen der landesweit höchste und für die Verbindung Reutlingen – Gomaringen der dritthöchste Nutzen ermittelt. Beide Streckenabschnitte wurden in Kategorie A – Reaktivierungsstrecken mit sehr hohem Nachfragepotential – eingeordnet. Die Streckenabschnitte Engstingen – Gammertingen und Engstingen – Schelklingen wurden in die Kategorie C – Reaktivierungsstrecken mit mittlerem Nachfragepotential – eingeordnet, bei beiden Streckenabschnitten wurde dabei die Umsetzung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb für den Abschnitt Reutlingen – Engstingen unterstellt. Für die Streckenabschnitte Engstingen – Gammertingen und Engstingen – Schelklingen sollen eine vertiefte Untersuchung des Fahrgastpotentials und eine Abschätzung der notwendigen Infrastrukturkosten für den Ausbau der Strecken sowie der Ausweitung des Verkehrs erfolgen. Vom Land wurde hierfür ein entsprechendes Förderprogramm aufgelegt.

2.2.7. ÖPNV-Strategie 2030

Das Land Baden-Württemberg hat sich zum Ziel gesetzt, die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr, gemessen anhand der Verkehrsleistung in Personenkilometern, bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln (Basisjahr 2010). Im Sommer 2020 hat das Land einen umfangreichen Dialogprozess für die Erarbeitung und Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030 gestartet. Im Rahmen der ÖPNV-Zukunftskommission, einem Gremium mit rund 20 Vertretern der Aufgabenträger, Stadt- und Landkreise, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände, des Fahrgastverbandes, der Gewerkschaften und der Wissenschaft, wurden Teilziele und Maßnahmenempfehlungen in verschiedenen Handlungsfeldern erarbeitet.

Die Fertigstellung der ÖPNV-Strategie 2030 soll voraussichtlich bis Sommer 2021 erfolgen. Nach der Erstellung der Strategie findet ein weiterer Dialogprozess statt, in dem die Umsetzung der Maßnahmen vor Ort diskutiert werden soll. Entscheidend für die Umsetzung wird sein, mit welchen zusätzlichen Mitteln das Land die Landkreise als Aufgabenträger ausstatten wird.

2.2.8. Bike and Ride-Leitfaden des Landes

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg veröffentlichte im November 2019 einen Leitfaden für die Planung und Gestaltung von Bike and Ride-Anlagen (B+R). Dieser gibt einen Überblick über verschiedene Ausgestaltungsmöglichkeiten von B+R-Anlagen und Empfehlungen für die bedarfsgerechte Planung und den nutzerorientierten Betrieb.

Im Leitfaden werden unter anderem folgende Grundanforderungen und Empfehlungen für Qualitätsstandards von B+R-Anlagen definiert:

- Standsicherheit und Diebstahlschutz für Fahrräder sowie ein ausreichendes Platzangebot
- Barrierefreie Zugänglichkeit der Anlagen
- Direkte Zuordnung der B+R-Anlagen zu Haltestellen und gute Erreichbarkeit über das Radverkehrsnetz
- Bedarfsabschätzung für die Ermittlung von Art, Größe und Lage der Anlage
- Mindestens 75 % der B+R-Stellplätze sollen überdacht sein
- Dynamische und bedarfsgesteuerte Beleuchtung

Für den Neu-, Aus- und Umbau von B+R-Anlagen gibt es verschiedene Fördermöglichkeiten des Landes und Bundes, z. B. über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG), die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr zur Durchführung des LGVFG und die Kommunalrichtlinie des Bundes.

2.2.9. Planungen zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist ein Schienenverkehrsprojekt, bei dem Städte und Gemeinden in der Region Neckar-Alb durch ein Zweisystem-Stadtbahnssystem miteinander verbunden werden. Ziel ist es, umsteigefrei im Halbstundentakt vom Umland in die

Zentren zu gelangen. Dabei werden die im Umland bestehenden Eisenbahnstrecken genutzt, ausgebaut und mit den neu zu bauenden Innenstadtbereichen über Straßenbahnstrecken verbunden, die dort die Feinerschließung sicherstellen.

Die Umsetzung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird von den sechs Partnern des Regional-Stadtbahn-Projektes, den Landkreisen Reutlingen und Tübingen, dem Zollernalbkreis, der Stadt Reutlingen und Universitätsstadt Tübingen sowie dem Regionalverband Neckar-Alb gemeinsam verfolgt. Hierzu wurde im Jahr 2019 der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb gegründet. Er arbeitet eng mit den Landkreisen, den Städten und Gemeinden in der Region, den Schieneninfrastrukturbetreibern und dem Land Baden-Württemberg zusammen. Grundlage für die Umsetzung des Regional-Stadtbahn-Projektes ist eine Förderung durch den Bund und das Land Baden-Württemberg im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG).

Das Projekt der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb umfasst die folgenden Ausbaustrecken:

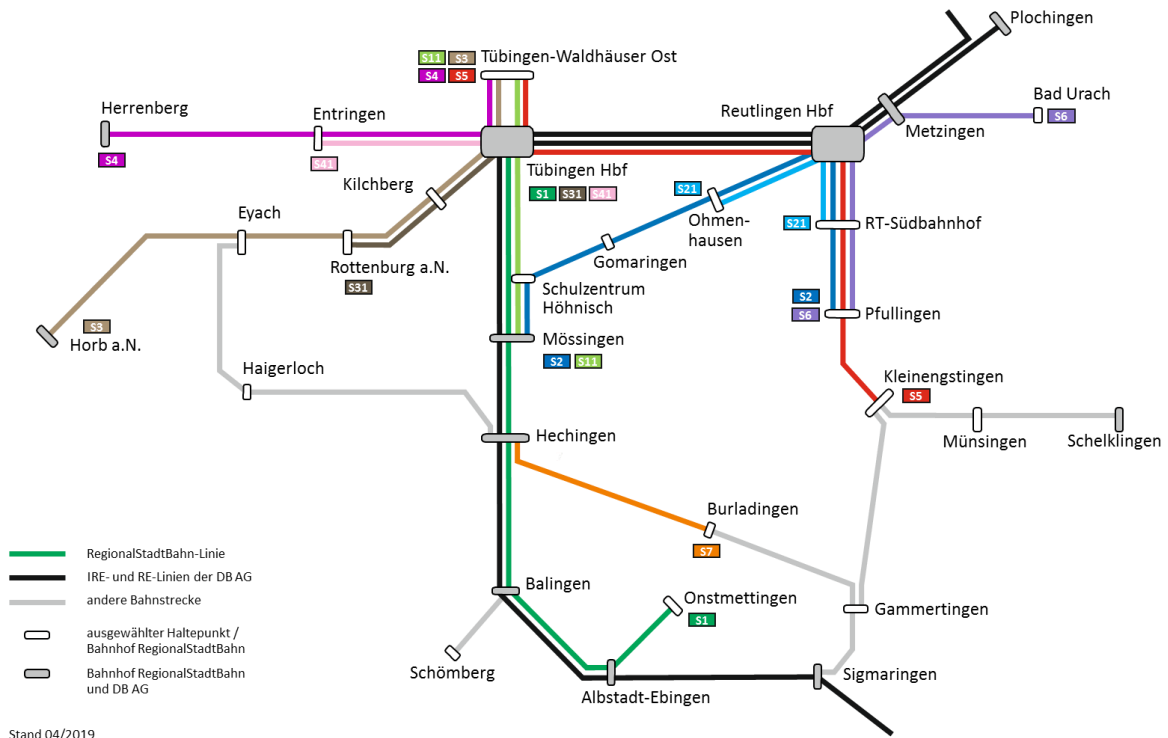
- Ammertalbahn (Tübingen – Herrenberg)
- Neckar-Alb-Bahn (Metzingen – Reutlingen – Tübingen)
- Ermstalbahn (Bad Urach – Metzingen)
- Obere Neckarbahn (Tübingen – Rottenburg – Horb)
- Zollern-Alb-Bahn 1 (ZAB 1, Tübingen – Albstadt-Ebingen)
- Zollern-Alb-Bahn 2 (ZAB 2, Hechingen – Burladingen)

Es sind die folgenden Neubaustrecken und Reaktivierungen vorgesehen:

- Talgangbahn (Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen)
- Innerstädtische Neubaustrecken im Oberzentrum Reutlingen-Tübingen
- Gomaringer Spange (Reutlingen – Nehren)
- Echaztalbahn mit Alaufstieg (Pfullingen – Kleinengstingen)

In der nachfolgenden Abbildung ist der geplante Netzplan der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Zielzustand dargestellt.

Geplanter Netzplan der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Zielzustand



Stand 04/2019

Abbildung 2-1: Geplanter Netzplan der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Zielzustand²⁶

In einem ersten Schritt befindet sich aktuell Modul 1 in der Realisierung. Modul 1 beinhaltet auf der Ermstalbahn (Metzingen – Bad Urach) die Elektrifizierung der Strecke, die Verlängerung der bestehenden Bahnsteige sowie den Bau eines zusätzlichen Kreuzungsbahnhofs in Dettingen-Gsaidt. Hierdurch werden der Einsatz längerer Zugverbände und ein Halbstundentakt auf der Ermstalbahn ermöglicht, sodass die Kapazität der Strecke deutlich gesteigert wird. Zudem wird im Rahmen von Modul 1 die Ammertalbahn (Tübingen – Herrenberg) ausgebaut und elektrifiziert sowie vier weitere Haltepunkte auf der Neckartalbahn (Stuttgart – Reutlingen – Tübingen) in den Städten Reutlingen und Tübingen errichtet.

Mit Inbetriebnahme von Modul 1 ist

- an Werktagen außer Samstag in der Zeit von ca. 05:00 bis ca. 23:00 Uhr ein Stundentakt mit einer Verdichtung zum Halbstundentakt in der Zeit von ca. 06:00 bis ca. 20:00 Uhr,
- an Samstagen ein Stundentakt in der Zeit von ca. 05:20 bis ca. 23:00 Uhr und

²⁶ www.regional-stadtbahn.de.

- an Sonn- und Feiertagen ein Stundentakt in der Zeit von ca. 08:00 bis ca. 23:00 Uhr vorgesehen.

Das bedeutet, auf der Ermstalbahn werden an Werktagen außer Samstag 34 Fahrtenpaare verkehren, an Samstagen 19 Fahrtenpaare und an Sonn- und Feiertagen 17 Fahrtenpaare. Die Inbetriebnahme ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 vorgesehen.

In einem weiteren Schritt sollen die übrigen Teilstrecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zur Umsetzung kommen. Dazu gehören im Landkreis die Innenstadtstrecke Reutlingen, der Streckenabschnitt Reutlingen-Südbahnhof – Engstingen und die Gomaringer Spange. Die Strecken im Landkreis Reutlingen werden Teil des Gesamtantrags nach dem GVFG sein.

Im Zuge der Umsetzung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sollen zusätzliche Park and Ride-Möglichkeiten (P+R) geschaffen werden (z. B. in Lichtenstein).

2.2.10. Luftreinhalteplan für die Stadt Reutlingen

Im März 2018 ist die vom Regierungspräsidium Tübingen erstellte 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Reutlingen und die Gemeinde Eningen in Kraft getreten. Im Luftreinhalteplan sind zehn Maßnahmen festgesetzt, die zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte im Stadtgebiet führen sollen. Ein Teil der Maßnahmen bezieht sich auf den Busverkehr. Dazu gehören unter anderem die Umsetzung des Stadtbuskonzeptes, die Elektrifizierung der Stadtbusse in der Lederstraße und die Abgasnorm Euro VI für Linienbusse bei der Neuausschreibung von Verkehrsverträgen.

Eine weitere Maßnahme ist die Verbesserung von Carsharing und der Ausbau multimodaler Mobilitätsknotenpunkte. Mit Fahrradabstellplätzen und Stellplätzen für Personenkraftwagen (Pkw), Carsharing und Bikesharing sollen Umsteigepunkte auf den ÖPNV/SPNV geschaffen werden. Die Auswahl verschiedener Verkehrsmittel soll den Nutzern eine auf die individuellen Bedürfnisse angepasste Mobilität ermöglichen.

Ferner nennt der Luftreinhalteplan Maßnahmen wie ein betriebliches Mobilitätsmanagement für größere Unternehmen in Reutlingen sowie die Planung und Umsetzung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.²⁷

Im Dezember 2020 ist die 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans in Kraft getreten. In der 5. Fortschreibung sind weitere Maßnahmen zur Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte festgelegt. Diese sind die temporäre verkehrsmengenabhängige Fahrspurreduzierung in der Lederstraße, die technische Kontrolle des Lastkraftwagen-Durchfahrtsverbotes auf innerstädtischen Strecken und Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 40 für einige innerstädtische Straßenabschnitte.²⁸

2.2.11. Stadtbuskonzept Reutlingen

Im September 2019 setzten die Städte Reutlingen und Pfullingen sowie die Gemeinden Eningen, Pliezhausen und Walddorfhäslach gemeinsam mit der Reutlinger Stadtverkehrsgesellschaft mbH Hogenmüller & Kull Co. KG ein neues Konzept für den Stadtverkehr um. Mit der Neustrukturierung des Stadtverkehrs soll die Lebensqualität erhöht, eine attraktive Alternative zum MIV geschaffen und neue Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden. Dies soll durch neue Linien, neue Haltestellen und die Verdichtung des Fahrplans erreicht werden. Ferner schließen Quartiersbuslinien Lücken und binden schwierig befahrbare Wohngebiete an den ÖPNV an.²⁹

2.2.12. Planungen zum Bahnhof Merklingen

In Merklingen entsteht an der geplanten Schnellbahnstrecke von Stuttgart nach Ulm ein neuer Regionalbahnhof. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2022 geplant.³⁰

Der künftige Bahnhof in Merklingen bietet Fahrgästen stündliche RE-Verbindungen nach Ulm mit einer Fahrzeit von ca. 10 Minuten. Die Fahrzeit nach Stuttgart zum Hauptbahnhof verkürzt sich auf ca. 30 Minuten und zum Flughafen bzw. zur Messe auf ca. 20 Minuten.³¹

Im Zuge der Baumaßnahmen soll zudem eine P+R-Anlage beim geplanten Bahnhalt in Merklingen eingerichtet werden.

²⁷ Vgl. Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Tübingen, Teilplan Stadt Reutlingen mit Eningen unter Achalm, 4. Fortschreibung, März 2018.

²⁸ Vgl. www.rp.baden-wuerttemberg.de, Luftreinhalteplan für die Stadt Reutlingen.

²⁹ Vgl. www.der-neue-nahverkehr.de.

³⁰ Vgl. www.vm.baden-wuerttemberg.de, Regionalbahnhof Merklingen.

³¹ Vgl. www.vm.baden-wuerttemberg.de, Regionalbahnhof Merklingen.

2.2.13. Radverkehrskonzept und Machbarkeitsstudie Radschnellwege

Der Landkreis Reutlingen hat Ende 2020 das Radverkehrskonzept 2020-2024 fortgeschrieben. Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es, „den Straßenbaulastträgern des Bundes und des Landes begründete Empfehlungen für die Priorisierung erforderlicher Maßnahmen zum Bau oder zur Verbesserung von Radwegen entlang der Bundes- und Landesstraßen zu geben.“³² Bei den Kreisradwegen liegt der Fokus auf Alltagstauglichkeit und attraktiven, touristischen Zielen entlang der Radwege.

Grundlage für das Radverkehrskonzept ist ein Netzkonzept, welches das bestehende Radwegenetz aller Straßenbaulastträger, die Routen des RadNetzes Baden-Württemberg und die Landesfernwege abbildet. Es umfasst auch die Maßnahmen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sowie die Vorzugstrassen der Radschnellwege im Landkreis. Auf Basis des Netzkonzeptes werden Maßnahmen für die Weiterentwicklung des Radwegenetzes für die kommenden Jahre definiert.

Für die Strecken

- Tübingen – Reutlingen (in Kooperation mit dem Landkreis Tübingen),
- Reutlingen – Bad Urach mit Querverbindung Eningen – Metzingen und
- Reutlingen – Pfullingen – Lichtenstein

liegen Machbarkeitsstudien für Radschnellwege mit folgenden Ergebnissen vor:

Die Machbarkeitsstudie für die Strecke Tübingen – Reutlingen zeigt, dass für die Strecke vom Potential (Anzahl der zu erwartenden Radfahrenden) eine Empfehlung für die Umsetzung der Trasse als Radschnellweg vorliegt.

Die Machbarkeitsuntersuchung der Strecke Reutlingen – Pfullingen – Lichtenstein zeigt, dass die Verbindung von Reutlingen nach Pfullingen als umsetzungswürdig eingestuft wird. Für die Strecken Reutlingen – Bad Urach und Metzingen – Eningen – Pfullingen gibt es kein ausreichendes Potential für die Umsetzung eines Radschnellweges.

³² Radverkehrskonzept 2020-2024, Seite 4.

2.2.14. Rahmenkonzept Biosphärengebiet Schwäbische Alb

Im Mai 2009 wurde das Biosphärengebiet Schwäbische Alb von der UNESCO als Biosphärenreservat anerkannt. Damit war der Auftrag verbunden, ein Rahmenkonzept zu erstellen. Das Rahmenkonzept wurde nach einem breiten Beteiligungsprozess mit Bürgerinnen und Bürgern, Experten, weiteren Akteuren und politisch Verantwortlichen der Region 2012 fertiggestellt. Es stellt den Handlungsrahmen für das Biosphärengebiet dar, das heißt, welche Entwicklungen angestoßen, gefördert und gebündelt werden. Im Themenfeld „Kommunale Entwicklung, Planung und Verkehr“ wurde für den Bereich Mobilität ein Leitbild, Entwicklungsziele und Teilziele sowie ein Leitprojekt definiert.

Leitbild:

„Der öffentliche Personennahverkehr, weitere Mobilitätsangebote und Infrastrukturen für Elektromobilität sind optimal vernetzt und auf die Bedürfnisse der Gäste sowie der Menschen im Gebiet ausgerichtet.“

In allen übergeordneten Themenfeldern wie Flächenverbrauch, Profilbildung, Daseinsvorsorge, Mobilität, Energie und Kommunikation ist das gemeinsam getragene Ziel, besser als die aktuellen rechtlichen Vorgaben oder Absichtserklärungen zu sein.“³³

Entwicklungsziele und Teilziele:

„Den öffentlichen Verkehr, alternative Mobilitätsangebote und Infrastrukturen für Elektromobilität konsequent ausbauen und auf die Bedürfnisse der Menschen der Region sowie der Gäste ausrichten.“

- *Den ÖPNV-Anteil im Freizeitverkehr deutlich steigern.*
- *Die regelmäßige Erreichbarkeit ins Biosphärengebiet und innerhalb des Biosphärengebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln stetig erhöhen.*
- *Die Fahrtzeiten verkürzen und die Taktfrequenz durch abgestimmte Fahrpläne und bessere Anschlussverbindungen erhöhen.*
- *Der Pkw-Verkehr nimmt jährlich nachweislich zugunsten von Öffentlichem Personennahverkehr, Rad- und Fußgängerkehr ab.*

³³ Rahmenkonzept Biosphärengebiet, Band 2: Unsere Strategie, S. 90.

- *Ein flächendeckendes Verleihsystem und entsprechende Infrastrukturen für Elektromobilität ausbauen.*
- *Einen einheitlichen, kundenorientierten Biosphärentarif im ÖPNV entwickeln und anbieten.*
- *Die Vernetzung von ÖPNV und Radverkehr stärken.*
- *Alternative Mobilitätsangebote ausbauen.³⁴*

Leitprojekt „Mobil im Biosphärengebiet (Erreichbarkeit und Vernetzung)“:

„In diesem Leitprojekt sollen verschiedene Mobilitätsangebote parallel verfolgt werden:

- *Verbesserung der Strukturen und Angebote im ÖPNV wie z. B. der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, inklusive der Verbesserung der Schnittstellen (Umsteigepunkte). Der Anteil der ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer soll durch eine Verbesserung des ÖPNV erhöht werden.*
- *Verbesserung von Strukturen und Angeboten im Fahrradverkehr, für den Freizeit- und Berufsverkehr. Dies schließt die Erhöhung der Mitnahmemöglichkeiten von Rädern im ÖPNV ein.*
- *Entwicklung und Umsetzung alternativer Elektromobilitätsangebote (Pedelec und E-Mobilität), inklusive der Einrichtung von Ladeinfrastrukturen, Leihstationen etc. Damit werden die Verkehrsprobleme im Biosphärengebiet nicht gelöst, aber es können Alternativen entwickelt und eingerichtet werden, die eine verträglichere Abwicklung von Berufs- und Freizeitverkehr ermöglichen.*
- *Die Internet- oder Breitbandversorgung soll flächendeckend ausgebaut werden, um „erzwungene Mobilität“ durch andere Kommunikationsformen zu ersetzen. Die vorhandenen Einschränkungen (geringe Verbindungsgeschwindigkeit und fehlende Mobilfunkabdeckung) sollen möglichst schnell überwunden werden. Beispielsweise sind Internet- und Breitbandversorgung eine notwendige Voraussetzung, um alternative Mobilitätsangebote wie internetbasierte Mitfahrangebote aufzubauen.*

Die erweiterten, verbesserten und neuen Angebotsformen sollen zielgruppenspezifisch entwickelt und umgesetzt werden. Insbesondere die Gäste des Biosphärengebiets stehen dabei, neben den im Gebiet lebenden Menschen, im Mittelpunkt.³⁵

³⁴ Rahmenkonzept Biosphärengebiet, Band 2: Unsere Strategie, S. 91.

2.2.15. Mobilitätsberatung für Tourismusdestinationen – Modellregion Mythos Schwäbische Alb

Im Auftrag der baden-württembergischen Ministerien der Justiz und für Europa sowie für Verkehr wurde im Mai 2017 ein Gutachten zur Mobilitätsberatung für Tourismusdestinationen und -ziele in Baden-Württemberg vorgestellt. Das Gutachten soll die Städte und Gemeinden in touristischen Regionen bei der Umsetzung attraktiver Angebote unterstützen, um allen Alters- und Zielgruppen eine nachhaltige und flexible Mobilität zu ermöglichen. Zur Erstellung des Gutachtens fand ein breiter Beteiligungsprozess statt. Im Rahmen von zwei Workshops in den Jahren 2014 und 2015 wurden folgende wesentliche Anforderungen an touristische Mobilitätsangebote formuliert:

- *„Lückenlose und weitgehend barrierefreie Reisekette,*
- *Anbindung der wichtigsten Ausflugsziele rund um die Zieldestination,*
- *geringe Reisezeitverluste gegenüber der Anreise mit dem Pkw,*
- *Kostenneutralität bzw. geringere Mobilitätskosten gegenüber dem Kfz-Verkehr,*
- *unkomplizierte Nutzung ohne großen Informationsaufwand (bspw. Gästekarten),*
- *Serviceangebote (bspw. Gepäcktransport), die den Komfort im Umweltverbund erhöhen und*
- *hohe Transparenz sowie zielgruppenspezifische Informationsbereitstellung (Tarife, Preise).“³⁶*

Folgende Ziele und angestrebte Entwicklungen für den ÖPNV gingen aus den Workshops hervor:

- Bestehendes Angebot der Albbahn ausbauen und den Schienenverkehr auf der Albhochfläche stärken,
- Realisierung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb vorantreiben,
- Anbindung an Stuttgart sowie an den Flughafen optimieren und ausbauen,
- flexible Bedienungsformen (z. B. Anmeldeverkehr) ausbauen,
- öffentliches Mobilitätsangebot für Freizeitreisende ausbauen,

³⁵ Rahmenkonzept Biosphärengebiet, Band 2: Unsere Strategie, S. 93.

³⁶ Mobilitätsberatung für Tourismusdestinationen und -ziele in Baden-Württemberg, Modellregion Mythos Schwäbische Alb (2017), Seite 27.

- Angebote im naldo-Freizeit-Netz um fehlende Bedienungsräume ergänzen und
- alternative Mobilitätslösungen (Bikesharing, Carsharing, Elektromobilität) stärken.³⁷

2.2.16. LEADER – Regionales Entwicklungskonzept

„LEADER“ ist ein Förderprogramm der Europäischen Union zur Weiterentwicklung von ländlichen Regionen. Das LEADER-Regionalentwicklungskonzept für die Region Mittlere Alb wurde 2014 verabschiedet. Das LEADER-Aktionsgebiet umfasst 20 Kommunen aus den Landkreisen Reutlingen, Esslingen, Sigmaringen sowie dem Alb-Donau-Kreis.

Die LEADER-Aktionsgruppe Mittlere Alb erarbeitete unter Beteiligung wirtschaftlicher, sozialer und politischer Interessensgruppen ein regionales Entwicklungskonzept, das die Entwicklungsstrategie für das LEADER-Gebiet abbildet. Aus dem weitreichenden Beteiligungsprozess gingen drei Handlungsfelder hervor. Durch die Maßnahmen im Handlungsfeld A „Lebenswerte Dörfer“ sollen Orte attraktiver gestaltet, die Nah- und Grundversorgung verbessert und Mobilitätsangebote gestärkt und weiterentwickelt werden. Handlungsfeld B beinhaltet „Soziales und kulturelles Leben“ und Handlungsfeld C die „Regionale Wirtschaft“.

Für jedes Handlungsfeld werden verschiedene Ziele und mögliche Maßnahmen zu deren Erreichung definiert. Teilziele des Handlungsfeldes A sind die Schaffung von alternativen Mobilitätsstrukturen, z. B. von Bürgerbussen, sowie die Einführung individueller Mobilitätsangebote wie Carsharing, Mobilitätsdienste und Mitfahrdienste.³⁸ Die aktuelle Förderperiode endete im Jahr 2020. Für die nächste Förderperiode 2021-2027 hat die Region Mittlere Alb bereits im Februar 2021 eine Interessensbekundung abgegeben.

2.2.17. European Energy Award ®

Der Landkreis Reutlingen nimmt seit 2012 am European Energy Award (eea) teil und wurde 2013 zum ersten Mal offiziell ausgezeichnet. Die Re-Zertifizierung wurde Ende 2017 durchgeführt und zeigte eine deutliche Verbesserung auf 73 % (2017). In 2021 ist die Goldzertifizierung vorgesehen. Der eea ist zum einen eine Auszeichnung für Städte, Gemeinden und Landkreise, die vorbildliche kommunale Energie- und Klimaschutzarbeit

³⁷ Vgl. Mobilitätsberatung für Tourismusdestinationen und -ziele in Baden-Württemberg, Modellregion Mythos Schwäbische Alb (2017), Seite 55 f.

³⁸ Vgl. Regionales Entwicklungskonzept (LEADER), Seite 9 ff.

leisten, und zum anderen ein Qualitätsmanagement für die systematische und zielorientierte Umsetzung von Energie- und Klimaschutzpolitik.

Grundlage des eea-Prozesses ist ein Instrumentenbaukasten mit einem Maßnahmenkatalog. Dieser deckt alle wichtigen Handlungsfelder der kommunalen Energie- und Klimaschutzpolitik ab.

Im Maßnahmenbereich 1 („Entwicklungsplanung und Raumordnung“) spielt die Mobilitäts- und Verkehrsplanung mit ihrer strategischen Ausrichtung eine wichtige Rolle. Dabei soll die Verkehrsplanung mit dem Ziel einer Reduktion des MIV erfolgen sowie konkrete Aussagen und Strategien zur Förderung und zum Ausbau des ÖPNV und kombinierter Mobilität erarbeitet werden. Der Umsetzung sollen unter anderem ein Aktivitätenprogramm mit Zwischenzielen sowie eine regelmäßige Evaluierung dienen.

Im Maßnahmenbereich 4 („Mobilität“) werden die umgesetzten Maßnahmen und weniger die strategische Ausrichtung bewertet. Darunter wird unter anderem die Qualität des ÖPNV betrachtet, z. B. Taktichte, flächendeckende Erschließung des Siedlungsgebietes, überörtliche Anbindung, moderne, komfortable Verkehrsmittel (Niederflurbusse etc.), innovative Antriebssysteme und überdachte/beleuchtete Haltestellen. Maßnahmen zur Förderung von kombinierter Mobilität, z. B. die Unterstützung von P+R-Anlagen sowie der Fahrradmitnahme im ÖPNV, sind ebenfalls von hoher Bedeutung.

2.2.18. Handlungsstrategie Klimaschutz

Im Frühjahr 2018 hat der Kreistag die Handlungsstrategie Klimaschutz als Kompass für die Klimaschutz-Arbeit des Landkreises Reutlingen bis 2025 beschlossen. Die Handlungsstrategie Klimaschutz ist ein in Eigenregie erarbeitetes Klimaschutzkonzept mit einem gemeinsamen Bekenntnis von Verwaltung und Kreistag zum Klimaschutz sowie Handlungsfeldern, Bausteinen und möglichen Maßnahmen zur Erschließung der Klimaschutzpotentiale im Landkreis. Die Strategie umfasst insgesamt sechs Handlungsfelder. Das Handlungsfeld 5 beschäftigt sich mit dem Themenbereich Mobilität. Ziel ist die Schaffung eines attraktiven, nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilitätsangebotes.

Die zehn Top-Projekte der Handlungsstrategie Klimaschutz enthalten mehrere Mobilitätsprojekte, z. B. die Realisierung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb mit Modul 1 sowie des weiteren Gesamtnetzes, die Umsetzung des Nahverkehrsplans sowie die Schaffung von Personalressourcen für die Etablierung nachhaltiger Mobilitätsformen. Dazu gehören z. B.

die Einführung eines landkreisweiten Mitfahrnetzwerkes und der Ausbau der Elektromobilität.

Der Landkreis Reutlingen nimmt seine Vorbildfunktion im Klimaschutz schon seit vielen Jahren aktiv an. Am 20.07.2020 hat der Kreistag dem Beitritt zum Klimaschutzpakt Baden-Württemberg zugestimmt. Damit setzt sich der Landkreis das Ziel, die Verwaltung bis spätestens 2040 weitgehend klimaneutral zu gestalten, das heißt, die Treibhausgas-Emissionen um 80 % bis 90 % gegenüber 1990 zu reduzieren.

2.2.19. Inklusiver Landkreis Reutlingen

Die Inklusionskonferenz des Landkreises Reutlingen greift Fragen der Inklusion auf Basis einer fundierten Planungsgrundlage auf, erarbeitet Lösungsmöglichkeiten, stimmt diese ab und begleitet deren Umsetzung. Dabei sind Menschen mit Behinderung sowie politische, gesellschaftliche, soziale und kulturelle Institutionen vertreten, die als Gesamtnetzwerk die Inklusion im kommunalen Raum mitgestalten. Die Inklusionskonferenz ist ein wichtiger Partner bei der Definition von Zielen und Rahmenvorgaben für einen barrierefreien ÖPNV.

3. Bilanzierung der Maßnahmenumsetzung des Nahverkehrsplans 1999

Der erste Nahverkehrsplan des Landkreises Reutlingen wurde vom Kreistag am 10. Mai 1999 beschlossen. Der Landkreis arbeitete in den vergangenen Jahren kontinuierlich an der Weiterentwicklung des ÖPNV, sodass inzwischen alle Maßnahmen und Ziele umgesetzt wurden, soweit diese sinnvoll erschienen.

Konkret zu nennen sind z. B. die Überplanung der Räume St. Johann in 2006 und „Vordere Alb“ in 2010: In beiden Fällen konnte der Fahrplan auf den Stundentakt der Ermstalbahn angepasst werden. Die integrierte Überplanung zusammenhängender Verkehrsbereiche ermöglichte die Reduzierung von zahlreichen Leerfahrten zugunsten zusätzlicher Fahrtenangebote. So ist in St. Johann-Würtingen ein Rendezvouspunkt entstanden, an dem sich stündlich die Busse von/nach Bad Urach, Münsingen und Pfullingen bzw. Reutlingen treffen. Dadurch sind alle Teilorte von St. Johann mindestens stündlich an alle umgebenden Städte angebunden.

Von Münsingen gibt es seit der Überplanung des Raums St. Johann – zusätzlich zu den Direktfahrten über Engstingen – jede Stunde zwei Fahrmöglichkeiten nach Reutlingen: abwechselnd über Bad Urach (Ermstalbahn) und über Würtingen, jeweils mit Anschluss an den SPNV. Hülben wurde ebenfalls stündlich an die Ermstalbahn in Bad Urach angebunden. In Grabenstetten und Erkenbrechtsweiler wurde ein 2-Stunden-Takt realisiert.

Mit der Umsetzung des Teilraumkonzeptes „Südlicher Landkreis“ und des neuen Regiobusses X2 (Bad Urach – Münsingen) im Jahr 2019 haben sich weitere Verbesserungen ergeben. Auf den Relationen Reutlingen – Engstingen – Riedlingen wird ein 2-Stunden-Takt und zwischen Zwiefalten und Riedlingen durch die Überlagerung der Linien ein Stundentakt angeboten. In Hayingen wurde ein Ringverkehr eingerichtet. Der neue Regiobus X2 verkehrt im Stundentakt zwischen Bad Urach und Münsingen und ist auf die Bahnanschlüsse nach Reutlingen und größtenteils in Münsingen von/zur Albahn abgestimmt. Zudem bietet die Linie X2 und die Linie 260 (Reutlingen – Engstingen – Zwiefalten – Riedlingen) eine Fahrradmitnahme an.

Auch der eXpresso, der bereits im Jahr 2003 eingerichtet wurde und seit dem Jahr 2017 als Regiobuslinie fährt, verbessert den Anschluss der Region an den Flughafen und die Messe in Stuttgart. Er fährt im Stundentakt und erreicht den Abflug und die Ankunft der ersten und letzten Flüge des Tages. Des Weiteren ist er auf die Bahnanschlüsse in

Reutlingen in Richtung Tübingen und Metzingen sowie auf die S-Bahn an der Haltestelle Bernhausen-Filderstadt in Richtung Stuttgart abgestimmt.

4. Nachfrage und mögliche Nachfrageentwicklungen

Im Landkreis Reutlingen leben in 26 Städten und Gemeinden auf einer Fläche von etwa 1.093 km³⁹ rund 287.300 Einwohner (Stand: Januar 2020). Mit ca. 115.500 Einwohnern ist die Stadt Reutlingen die größte Stadt im Landkreis, gefolgt von Metzingen mit ca. 23.300 Einwohnern und Pfullingen mit ca. 18.700 Einwohnern (Stand: 2019/2020)⁴⁰.

Zur Ermittlung der Nachfrage und Potentiale im ÖPNV wurde auf vorhandene statistische Daten wie die Einwohnerverteilung, die Pendelbeziehungen von Beschäftigten und Schülern sowie auf Ergebnisse von Straßenverkehrszählungen zurückgegriffen.

4.1. Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsorte

Einwohner und Beschäftigte konzentrieren sich stark im nördlichen Bereich des Landkreises. Große Arbeitgeber mit 500 und mehr Beschäftigten befinden sich überwiegend in Reutlingen. Darüber hinaus gibt es im Ermstal einige Unternehmen mit über 500 Beschäftigten und in Hohenstein einen großen Arbeitgeber mit über 500 Beschäftigten.

Zentrale Orte mit besonderer Bedeutung sind neben dem Oberzentrum Reutlingen die Mittelzentren Metzingen und Münsingen sowie die Unterzentren Bad Urach, Engstingen und Pfullingen. Eine Übersicht über die Einwohner und Beschäftigten kann den Anlagen 1 (Einwohner und sozialversicherungspflichtig Beschäftigte⁴¹) und 2 (Einwohner auf Teilortebene⁴²) entnommen werden.

Auch die Schulen sind im nördlichen Landkreis stärker konzentriert. In Anlage 3 (Schulstandorte) sind die Standorte der Schulen im Landkreis Reutlingen abgebildet.

4.2. Bestehende Verkehrsnachfrage

4.2.1. Berufspendlerverkehr im Landkreis Reutlingen

Die Verflechtungen im Berufsverkehr weisen für den Landkreis Reutlingen einen Auspendlerüberschuss auf. Nach den Pendlerdaten der Bundesagentur für Arbeit (Stand:

³⁹ Datenerhebung Landkreis (Stand: September 2020).

⁴⁰ Datenerhebung Landkreis bei den Städten und Gemeinden.

⁴¹ Daten der Bundesagentur für Arbeit (Stand: Juni 2019).

⁴² Datenerhebung Landkreis bei den Städten und Gemeinden (Stand: 2019/2020).

Juni 2019) stehen den etwa 35.000 Auspendlern ca. 30.000 Einpendler gegenüber. Die stärksten Pendlerbeziehungen bestehen mit dem Landkreis Tübingen sowie der Region Stuttgart (hier vor allem bei den Auspendlern). In Richtung Osten und Süden sind nur geringe Pendlerverflechtungen vorhanden. Es gibt außerdem einen hohen Anteil von Binnenpendlern (42.000).

Folgende Städte und Gemeinden weisen mehr Ein- als Auspendler auf:

- Reutlingen (+ 9.500)
- Metzingen (+ 3.000)
- Dettingen (+ 2.500)
- Zwiefalten (+ 100)
- Hohenstein (+ 20)

Alle anderen Städte und Gemeinden des Landkreises Reutlingen weisen einen negativen Pendlersaldo auf.

In der nachfolgenden Tabelle sind die wichtigsten Berufspendlerverflechtungen zusammengefasst. Basis hierfür sind die Pendlerdaten der Bundesagentur für Arbeit. Eine gemeindebezogene Betrachtung der Berufspendlerverflechtungen findet sich in Anlage 4. Nachfolgend sind die größten Pendlerströme dargestellt:

Berufspendlerverflechtungen (Stand: Juni 2019)

nach von	Stadt Metzingen	Stadt Reutlingen	übrige Lkr. Reutlingen	Ulm + Alb-Donau-Kreis	Landkreis Tübingen	Region Stuttgart	übriges naldo-Gebiet	Sonstige	Summe
Stadt Metzingen		1.572	1.945		445	2.143	29	158	6.292
Stadt Reutlingen	2.139		5.756	82	5.944	7.037	362	637	21.957
übrige Lkr. Reutlingen	3.332	13.911	13.729	1.288	4.364	9.675	1.324	1.520	49.143
Ulm + Alb-Donau-Kreis	45	166	785						996
Landkreis Tübingen	670	7.749	1.912						10.331
Region Stuttgart	2.747	5.163	4.333						12.243
übriges naldo-Gebiet	136	1.391	1.471						2.998
Sonstige	267	1.622	1.320						3.209
Summe	9.336	31.574	31.251	1.370	10.753	18.855	1.715	2.315	107.169

ohne Binnenpendler innerhalb der Gemeinden

Tabelle 4-1: Berufspendlerverflechtungen⁴³

Im Landkreis Reutlingen wohnen 121.861 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Von ihnen pendeln 35.008 bzw. 29 % zur Arbeit in einen anderen Landkreis (Auspendler). Gleichzeitig pendeln 29.777 Beschäftigte, die in einem anderen Landkreis wohnen, zur sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in den Landkreis Reutlingen (Einpendler). Der Saldo von Aus- und Einpendlern beläuft sich auf -5.231 (Pendlersaldo). Ihren Arbeitsort im Landkreis Reutlingen haben 115.970 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, von ihnen sind 24 % Einpendler (Stand: Juni 2019).⁴⁴

Auf den nachfolgenden Abbildungen sind die Binnen-, Aus- und Einpendler grafisch dargestellt.

⁴³ Daten der Bundesagentur für Arbeit.

⁴⁴ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg.

Binnenpendler

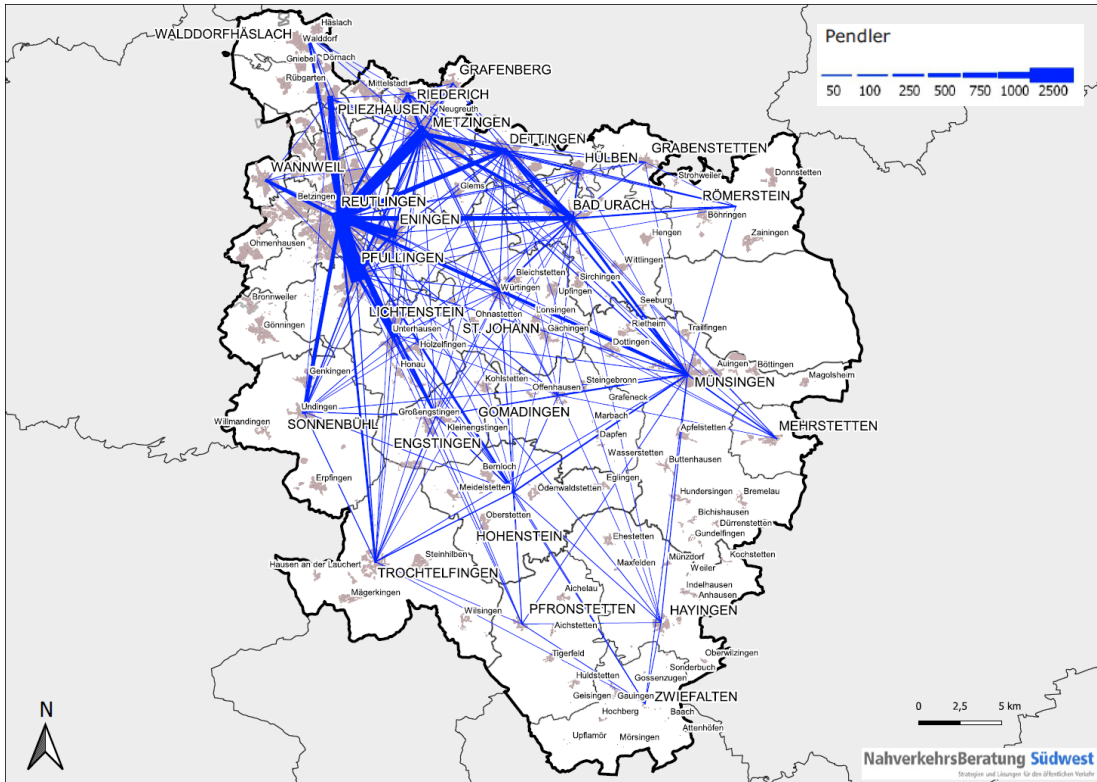


Abbildung 4-1: Binnenpendler

Auspendler

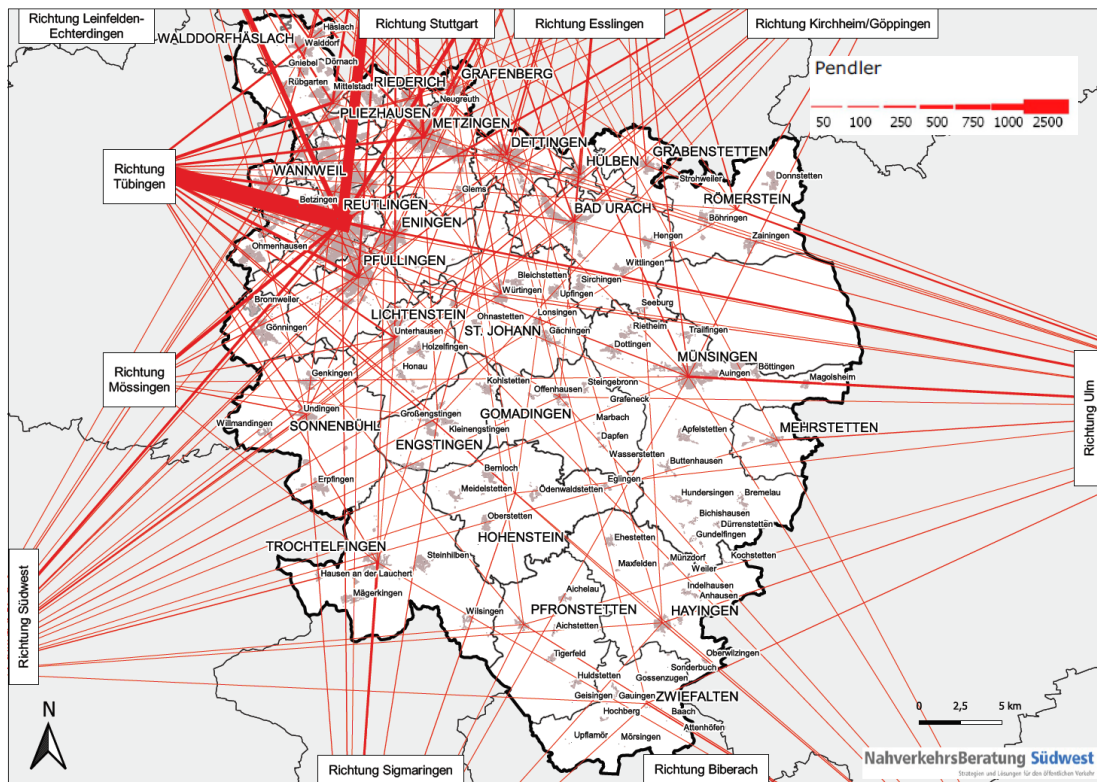


Abbildung 4-2: Auspendler

Einpendler

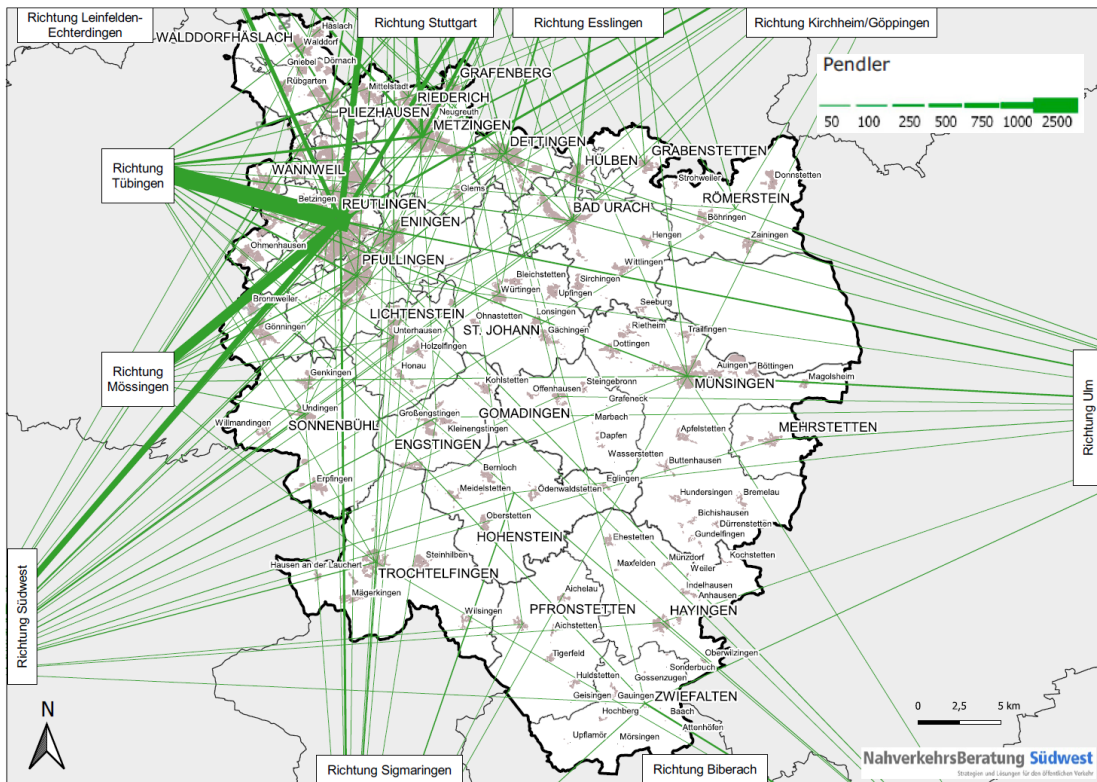


Abbildung 4-3: Einpendler

4.2.2. Aufkommen im motorisierten Individualverkehr

Die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg führt an zahlreichen Stellen im Land über automatische Zählsysteme laufende Verkehrszählungen durch. Diese werden jedoch nicht mehr in Landkartenform zur Verfügung gestellt. Die Abbildung 4-4 gibt den letzten verfügbaren Stand von 2010 wieder. Zwar hat sich die Nachfrage im MIV in den vergangenen Jahren verändert, aber im Wesentlichen entsprechen die in Abbildung 4-4 dargestellten Achsen den heutigen Pendlerströmen. Die erkennbaren Achsen decken sich überwiegend mit den Entwicklungsachsen des Regionalplans sowie den vorhandenen Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs. Letztere sind nicht in allen Fällen identisch, da sich die Wegführung des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs auf einigen Strecken unterscheiden kann (z. B. Eningen – Stuttgart mit dem Pkw über Metzingen, mit Bus und Zug über Reutlingen).

Nachfrage im motorisierten Individualverkehr

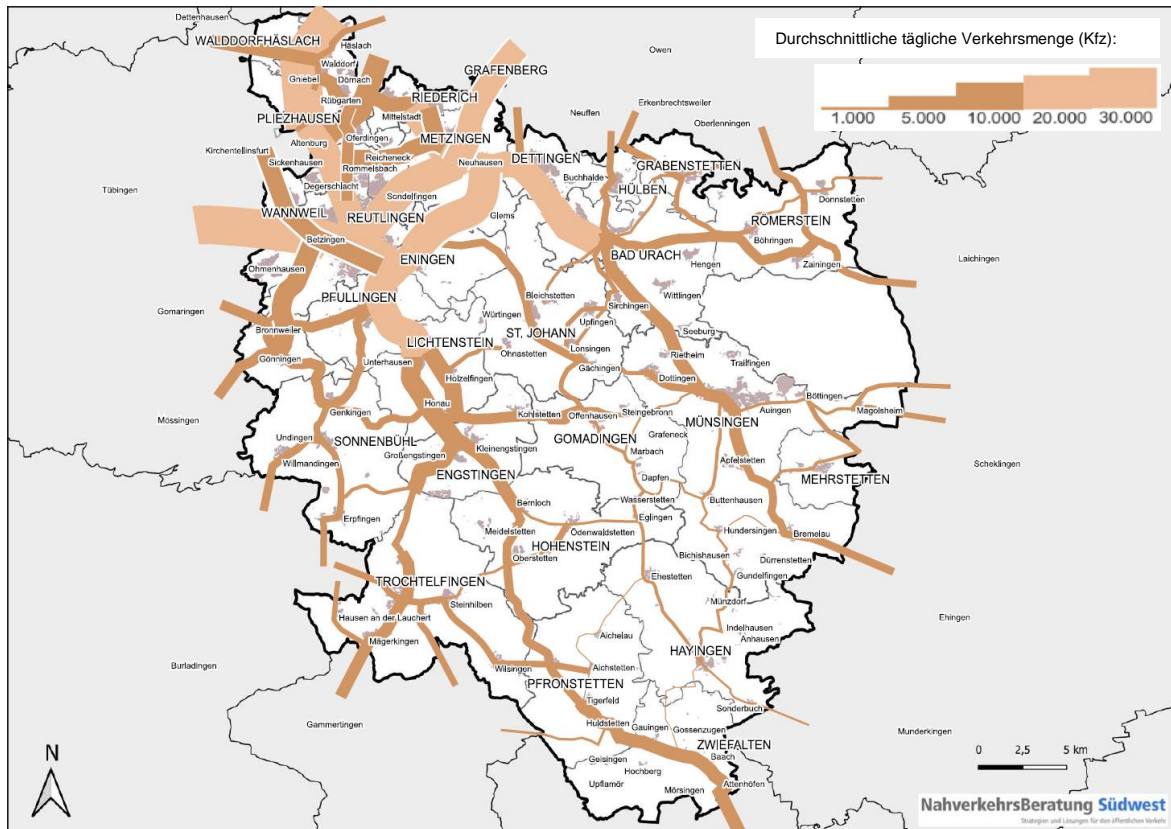


Abbildung 4-4: Nachfrage im motorisierten Individualverkehr⁴⁵

4.2.3. Ausbildungsverkehr im Landkreis Reutlingen

Aufgrund der freien Schulwahl sind Kenntnisse über die Schuleinzugsgebiete von besonderer Bedeutung. Die Schuleinzugsgebiete bilden die Grundlage für die Planung der Schülerverkehre. Im Rahmen der Analyse wurden daher die Schulstandorte näher untersucht.

Öffentlicher Linienverkehr sichert die Verbindungen zwischen den Wohnorten der Schüler und dem jeweiligen Schulstandort der nächstgelegenen Schulart (Grundschule, Werkrealschule, Realschule, Gemeinschaftsschule, Gymnasium, berufliche Schule). Grundschulen sind in der Regel am jeweiligen Wohnort vorhanden, weiterführende und berufliche Schulen erfordern hingegen längere Fahrwege. Eine grobe Darstellung der Schülerverflechtungen zu allgemeinbildenden Schulen und beruflichen Schulen kann den Anlagen 5 (Schülerverflechtungen zu allgemeinbildenden Schulen), 6 (Schülerverflecht-

⁴⁵ Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg.

tungen zu beruflichen Schulen) und 7 (Schülerverflechtungen gesamt) entnommen werden.

In den vergangenen Jahren haben sich folgende Änderungen der Schullandschaft ergeben, die in Eningen und Hohenstein zur Verlagerung der Schülerströme geführt haben:

- Achalmschule in Eningen und Hohensteinschule in Hohenstein bieten nur noch die Schulart Grundschule an.

Mit der Veränderung des Schulangebotes der Achalmschule in Eningen haben sich die Schülerströme in Richtung Reutlingen und Pfullingen verlagert. Durch die Schließung der Werkrealschule Hohenstein fahren die Schüler stattdessen nach Engstingen zur Realschule und nach Trochtelfingen zur Gemeinschaftsschule. Der sukzessive Aufbau des Albgymnasiums (Eröffnung im Jahr 2014) in Hohenstein hat zudem zu neuen Schülerströmen dorthin geführt.

Ferner hat es folgende Änderungen gegeben, die zu keinen wesentlichen Auswirkungen auf die Schülerströme geführt haben:

- Uhlandschule in Dettingen wurde geschlossen; die Schüler gehen nun auf die Schillerschule in Dettingen.
- Gerhart-Hauptmann-Schule (Werkrealschule) und Hermann-Hesse-Realschule haben sich zur Minna-Specht-Gemeinschaftsschule Reutlingen zusammengeschlossen.
- BZN Werkrealschule und BZN Realschule bilden neu die Friedrich-Förster-Gemeinschaftsschule im BZN.
- Seit dem Schuljahr 2020/2021 bietet die Schloss-Schule in Pfullingen nur noch die Schulart Grundschule an (zuvor Grund- und Werkrealschule).

Durch den geplanten Umzug des Albgymnasiums in 2022 von Hohenstein nach Sonnenbühl kann es zu weiteren Veränderungen der Schülerströme kommen.

4.3. Mögliche Nachfrageentwicklung

4.3.1. Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Die Altersstruktur der Bevölkerung wird sich durch demographische Entwicklungen verändern. Trotz einer leicht gestiegenen Geburtenrate und verstärkter Migration erhöht sich der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung, auch aufgrund der gestiegenen Lebenserwartung. Gleichzeitig wird Demographie bedingt die Zahl der Menschen mit Schwerbehinderung zunehmen. In den nächsten Jahren erreichen zahlreiche Menschen mit schwereren Behinderungen das Rentenalter. Dies führt zu steigenden Bedarfen an barrierefreien Mobilitätsangeboten. Als Landkreis mit mehreren großen Behinderteneinrichtungen an unterschiedlichen Standorten ist der Landkreis Reutlingen auch in der Verantwortung, die Vorgaben der UN-Konvention zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung bzw. dem Bundesteilhabegesetz (SGB IX) umzusetzen. Dazu müssen auch die Regelangebote in der Mobilität barrierefrei sein.

Seit 2015 gehen zudem die geburtenstarken Jahrgänge der 1950er- und 1960er-Jahre in Rente. Die dadurch entstehenden Änderungen des Mobilitätsverhaltens und der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse in verschiedenen Lebensabschnitten muss die Nahverkehrsplanung durch bedarfsgerechte Angebote berücksichtigen.

Die nachfolgende Grafik zeigt die prognostizierte Entwicklung der Einwohnerzahl bis zum Jahr 2035 für den Landkreis Reutlingen in 5-Jahres-Schritten auf Basis der Daten des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg. Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg hat zunächst noch stärker steigende Bevölkerungszahlen vorausberechnet. Nach der regionalisierten Bevölkerungsvorausrechnung auf Basis des Jahres 2017 liegt die prognostizierte Einwohnerzahl für das Jahr 2025 bei ca. 291.000. Ab dem Jahr 2025 soll der Anstieg der Einwohnerzahlen nur noch leicht ausfallen. Im Jahr 2035 soll die Einwohnerzahl bei rund 292.300 liegen.

Die Wanderungsbewegungen der letzten Jahre, insbesondere die Flüchtlingszugänge 2015/2016 und die Unsicherheiten bezüglich der weiteren Entwicklung der Flüchtlingszahlen, beinhalten Unschärfen in der Bevölkerungsprognose, vor allem auf der lokalen Ebene.

Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Reutlingen (Stand: 2017)

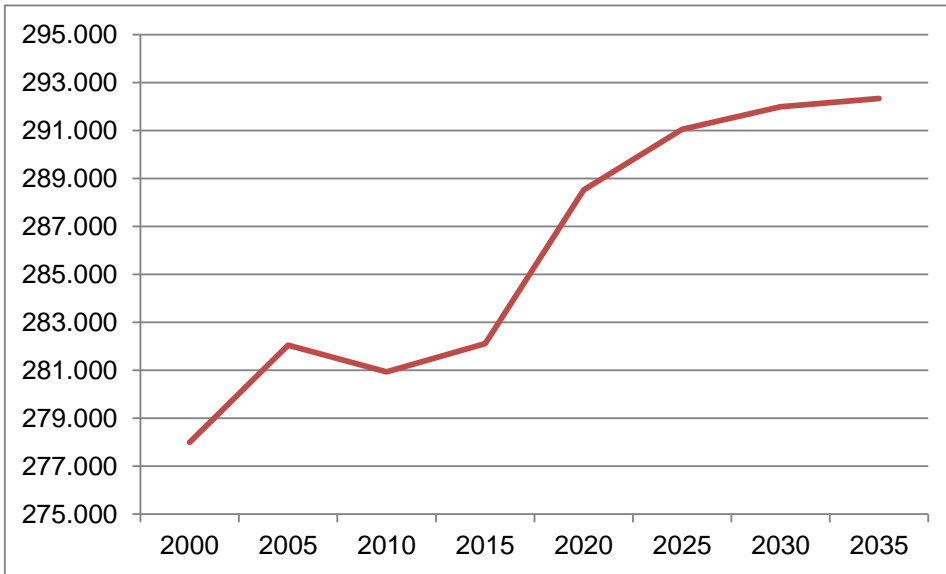


Abbildung 4-5: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Reutlingen⁴⁶

In der Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen (Basisjahr 2017) zeichnet sich eine Erhöhung der Anzahl und des Anteils älterer Personen ab:

Bevölkerungsstatistik nach Altersklassen im Landkreis Reutlingen (Stand: 2017)

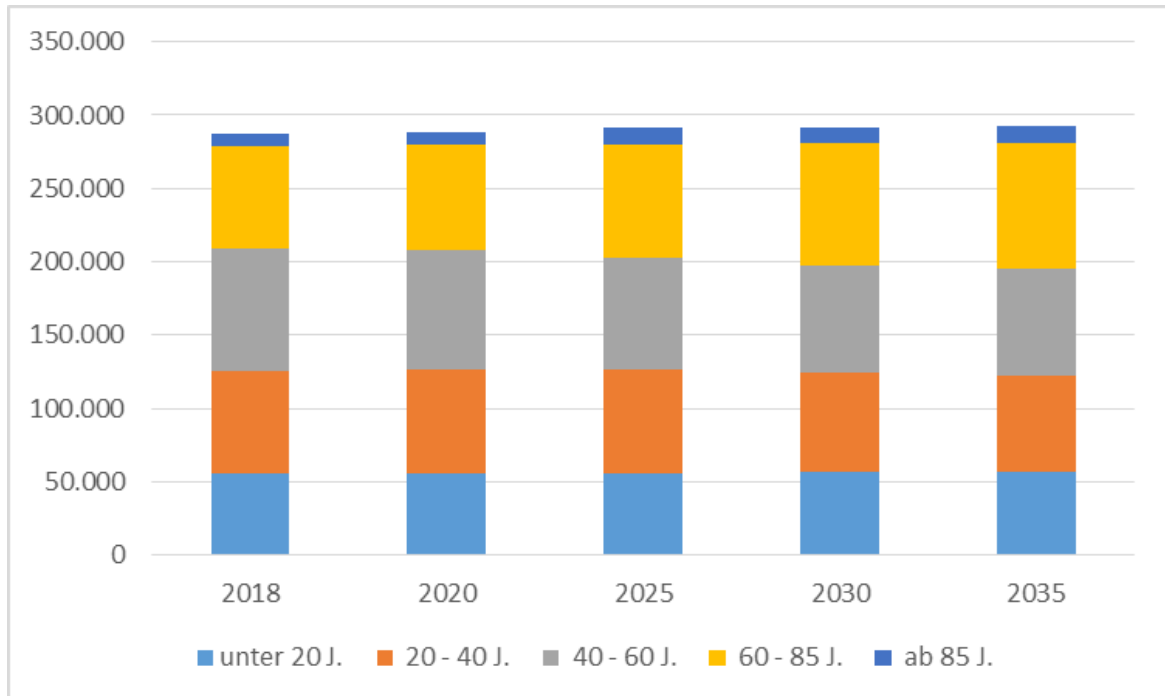


Abbildung 4-6: Bevölkerungsstatistik nach Altersklassen im Landkreis Reutlingen⁴⁷

⁴⁶ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg.

⁴⁷ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg.

4.3.2. Entwicklung des Schülerverkehrs

Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg hat eine aktualisierte Vorausschätzung der Entwicklung der Schülerzahlen veröffentlicht. Demnach sind die Schülerzahlen insgesamt in Baden-Württemberg seit dem Schuljahr 2019/2020 gestiegen und werden im Schuljahr 2030/31 etwa 12 % höher liegen im Vergleich zum Schuljahr 2019/20. Die aktuelle Modellrechnung wurde ausschließlich auf Landesebene erstellt, da sich die Schullandschaft in den letzten Jahren stark verändert hat und durch die Flüchtlingszugänge keine verlässliche Prognose auf Landkreisebene mehr möglich war.

Die Vorausschätzung der Bevölkerungszahlen liegt dagegen auf Kreisebene vor, auch differenziert nach Altersgruppen, aktuell auf Basis des Jahres 2018. Aufgrund der allgemeinen Schulpflicht ist davon auszugehen, dass alle Kinder zwischen 6 und 18 Jahren zugleich auch Schüler sind, sodass diese Daten für die künftige Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Reutlingen herangezogen werden können:

Anzahl der Kinder und Jugendlichen zwischen 6 und 18 Jahren im Landkreis Reutlingen (Stand: 2018)

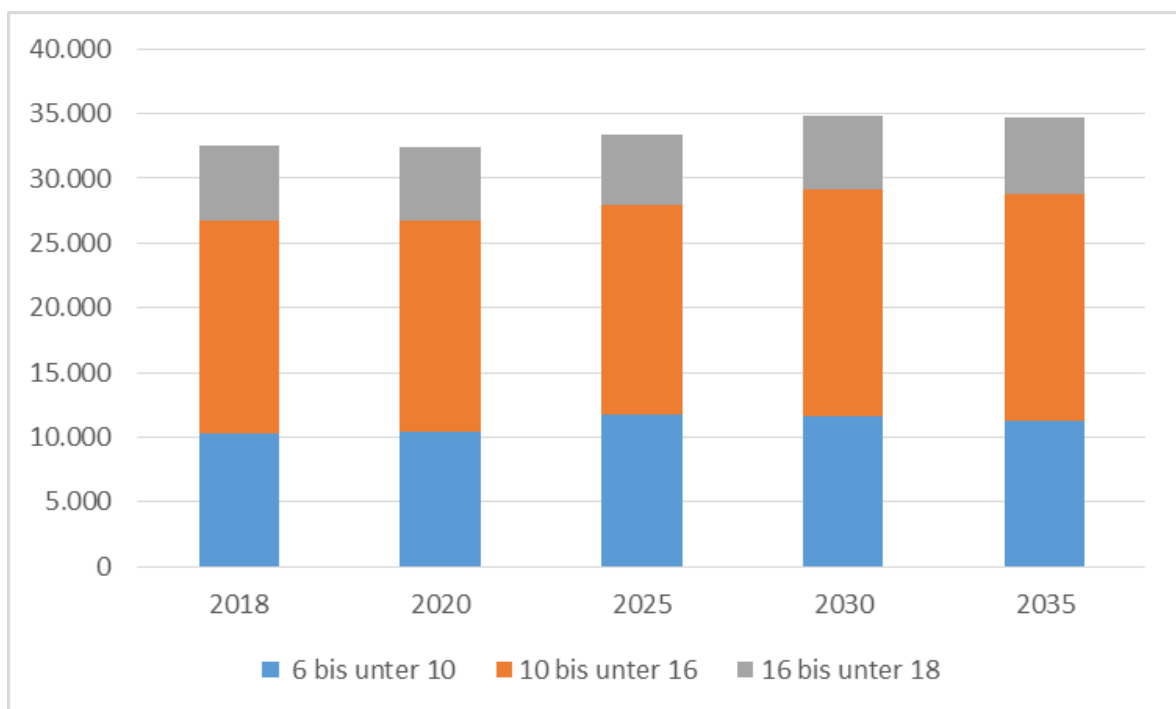


Abbildung 4-7: Anzahl der Kinder und Jugendlichen zwischen 6 und 18 Jahren im Landkreis Reutlingen⁴⁸

⁴⁸ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg.

Es ist erkennbar, dass nach Jahren des Rückgangs die Schülerzahlen künftig wieder ansteigen werden, am stärksten im Grundschulbereich: bis 2025 um fast 10 %, danach folgt wieder ein moderater Rückgang. Im Bereich der Sekundarstufe I (10 bis unter 16 Jahre) beträgt die Steigerung bis 2030 ca. 7 %, anschließend bleibt die Zahl bis 2035 etwa konstant. In der Sekundarstufe II (16 bis unter 18 Jahre) kommt die Steigerung erst später an, bis 2035 beträgt sie hier nur ca. 2 %.

5. Bestandsaufnahme

Die nachfolgenden Abschnitte stellen den Ist-Zustand des Verkehrsangebotes im Landkreis Reutlingen in den Bereichen SPNV und ÖPNV dar.

5.1. Schienennetz und Schienenverkehrsangebot

In den 1960er- und 70er-Jahren verringerten sich die Schienenverkehrsleistungen, was zu Stilllegungen einzelner Streckenabschnitte führte. Im Landkreis Reutlingen wurden nur noch die Bahnhöfe in Reutlingen und Metzingen regelmäßig bedient. An den Stationen Reutlingen-Sondelfingen, Reutlingen-West, Reutlingen-Betzingen und Wannweil gab es hingegen nur einzelne Fahrten.

Inzwischen wurden stillgelegte Bahnstrecken wieder reaktiviert sowie das schienengebundene Verkehrsangebot ausgebaut und verbessert. So wurde die Ermstalbahn am 01.08.1999 wieder in Betrieb genommen, modernisiert und beschleunigt sowie mit zusätzlichen Haltepunkten versehen. Auch auf der Albbahn wurde wieder regelmäßiger Zugverkehr eingeführt, zunächst nur im Touristikverkehr an Sonn- und Feiertagen im Sommer, ab 2006 abschnittsweise auch im Schülerverkehr. Die NVBW hat inzwischen weitere Züge bestellt, sodass nun die gesamte Strecke der Albbahn zwischen Gammeringen, Engstingen, Münsingen und Schelklingen seit Juni 2019 bzw. Dezember 2019 wieder mit täglichem Zugverkehr bedient wird. Basis des Fahrplans sind die entlang der Strecke vorhandenen Schülerverkehre. Teilweise fahren auch durchgehende Züge von und nach Ulm, welche die Strecke auch für den Jedermannverkehr attraktiver gestalten.

Das Ermstal hat eine große Bedeutung als Verkehrsachse von Münsingen und der Alb in Richtung Metzingen und weiter nach Reutlingen oder Stuttgart. Die B 28 weist ein hohes Verkehrsaufkommen auf, insbesondere zur Hauptverkehrszeit jeweils in Lastrichtung, morgens nach Metzingen, abends in Richtung Bad Urach.

Seit der Wiederinbetriebnahme der Ermstalbahn im Jahr 1999 hilft diese dabei, einen Teil dieses Verkehrs auf die Schiene zu verlagern. Die Züge in Metzingen und Bad Urach sind mit dem Busverkehr verknüpft, um attraktive Umsteigeverbindungen zu schaffen. Der 2019 auf der Strecke Bad Urach – Münsingen eingeführte Regiobus X2 unterstreicht dieses Ziel zusätzlich. In Metzingen werden die Züge der Ermstalbahn mindestens bis Reutlingen, meist aber bis Tübingen oder Herrenberg durchgebunden.

Die Albbahn deckt in ihrem Verlauf von Trochtelfingen über Engstingen und Münsingen bis Schelklingen mehrere wichtige Verkehrsachsen ab. Einerseits stellt die Albbahn mehrere Verbindungen mit den Städten Münsingen und Trochtelfingen her und erschließt in diesem Verlauf mehrere Alb-Gemeinden, andererseits bietet sie mit den weiterführenden Streckenangeboten in Richtung Gammertingen und Ulm auch überregionale Verbindungen in die Nachbarlandkreise.

Das derzeitige Schienennetz und die Verbindungen im SPNV sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Die Abbildung enthält auch die vom Land bezuschussten Regiobuslinien (gepunktete Linien). Diese verbinden abseits vom Schienennetz liegende Mittel- und Unterzentren miteinander und schließen Lücken im Schienennetz.

Schienenverkehrsangebot im Landkreis Reutlingen (Stand: 2020)



Abbildung 5-1: Schienenverkehrsangebot im Landkreis Reutlingen⁴⁹

⁴⁹ www.bahn.de.

Auf der elektrifizierten Hauptstrecke Stuttgart – Tübingen bietet das Land Baden-Württemberg derzeit folgendes Angebotskonzept (Stand: Juni 2020):

- Interregio-Express-Züge (IRE) Stuttgart – Reutlingen – Tübingen – Rottenburg/Sigmaringen im 2-Stunden-Takt, zwischen Stuttgart und Tübingen im Stundentakt, ohne Halt zwischen Stuttgart und Reutlingen, dadurch mit einer Fahrzeit von nur ca. ½ Stunde.
- Regionalexpress- (RE)/Regionalbahn (RB)-Züge Stuttgart – Bad Cannstatt – Esslingen – Plochingen – Wendlingen – Nürtingen – Metzingen – Reutlingen – Tübingen im Halbstundentakt. Jeder zweite Zug hält auch in Bempflingen und Oberboihingen. Die Züge sind in Stuttgart zum Großteil durchgebunden nach Heilbronn bzw. Osterburken.
- RB-Züge Metzingen – Reutlingen – Tübingen mit Halt an allen Stationen, in Metzingen und in Reutlingen-Sondelfingen im Stundentakt, sonst im Halbstundentakt.

Die RB-Züge von Metzingen nach Tübingen sind über die elektrifizierte Strecke hinaus mit Dieselfahrzeugen durchgebunden bis Bad Urach und Herrenberg.

Im Ermstal und im Ammertal wurde mit der Elektrifizierung der Strecken begonnen (vgl. Kapitel 2.2.9).

Die Stationsdatenbank der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg gibt unter anderem einen Überblick über die Ausstattung und die barrierefreie Zugänglichkeit der Bahnhaltstellen in Baden-Württemberg (<https://www.bwegt.de/ihr-nahverkehr/service/barrierefreiheit/stationsdatenbank>).

5.2. Straßengebundene Linienverkehre

Begriffsbestimmung

Unter straßengebundenen Linienverkehren werden im Nahverkehrsplan die Linien des Regionalbusverkehrs, Anmeldeverkehrs und Stadt- und Ortsverkehrs sowie die Freizeitlinien verstanden. Davon ausgenommen sind die künftigen innerstädtischen Verkehre der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Die einzelnen Linienarten unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Ausgestaltung, Funktion und Zuständigkeit. Dabei wird zwischen den Hauptgruppen „Regionalverkehre“ (Regionalbuslinien, Anmeldeverkehre und

Freizeitlinien), die in der Zuständigkeit des Landkreises liegen, und „Stadt- und Ortsverkehre“, die von den Städten und Gemeinden organisiert und finanziert werden, differenziert. Folgende Merkmale kennzeichnen die genannten Linienarten:

- Die Regionalbus- und Anmeldeverkehre tragen zur Sicherung der Daseinsvorsorge bei. Die Aufgabenträgerschaft für diese Verkehre obliegt dem Landkreis Reutlingen. Neben den klassischen Regionalbuslinien gibt es vom Land bezuschusste Regibuslinien. Diese sind ebenfalls dem Regionalbusverkehr zuzuordnen.
- Freizeitlinien ergänzen das Verkehrsangebot im Rahmen des naldo-Freizeit-Netzes. Sie erschließen wichtige Ausflugsziele und richten sich gerade auch an Touristen. Die Aufgabenträgerschaft obliegt dem Landkreis Reutlingen.
- Stadt- und Ortsverkehre gibt es in Bad Urach, Dettingen, Metzingen und Reutlingen (mit Eningen, Pfullingen, Pliezhausen und Walddorfhäslach). Diese Verkehre werden von den genannten Städten und Gemeinden als zuständige Behörde nach § 6 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 3 Satz 2 ÖPNVG bestellt und organisiert.

Aktuelles Verkehrsangebot

Das Verkehrsangebot des straßengebundenen Linienverkehrs im Landkreis Reutlingen wird durch unterschiedlich große Verkehrsunternehmen, teilweise in Bietergemeinschaft, erbracht. Die Unternehmen besitzen zum Teil eigene Linienverkehrsgenehmigungen, teilweise verkehren sie als Subunternehmen. In der nachfolgenden Abbildung sind die Linien des straßengebundenen Linienverkehrs sowie die Schienenverkehrsverbindungen dargestellt. Die Anmeldeverkehre bedienen größere Korridore, weshalb die nachfolgenden Abbildungen diese Verkehre nicht enthalten. Die Linien der Stadtverkehre in Reutlingen (vgl. Kapitel 5.2.4.1) und Bad Urach (vgl. Kapitel 5.2.4.3) sind zur besseren Übersicht separat dargestellt.

Liniennetzplan (Stand: März 2021)

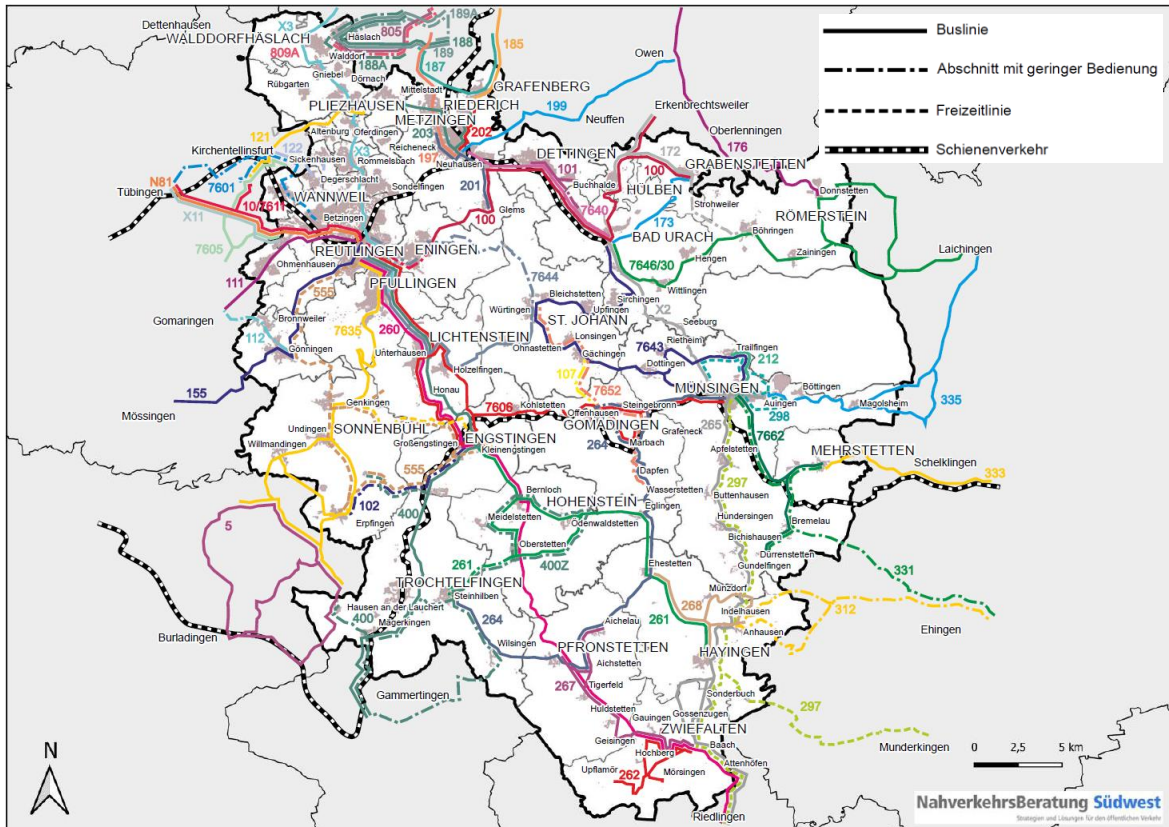


Abbildung 5-2: Liniennetzplan

In der Anlage 8 sind alle Linien des straßengebundenen öffentlichen Linienverkehrs tabellarisch aufgelistet.

Liniennetzplan nach Verkehrsunternehmen (ohne Schienenverkehr, Stand: März 2021)



- | | |
|--|--|
| — Reutlinger Stadtverkehrsgesellschaft mbH Hogenmüller und Kull Co. KG (RSV) | — Omnibusverkehr Melchinger GmbH |
| — Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH (OVR) | — Wilhelm Leibfritz GmbH & Co. KG |
| — Omnibus Kurzenberger GmbH | — Hartmann & Kurz Omnibusverkehr GmbH |
| — Omnibusverkehr Stoss GmbH | — Württembergische Bus-Gesellschaft mbH (WBG) |
| — Hermann Bader GmbH | — Haussmann & Bauer GmbH & Co. KG |
| — DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) | — Wilhelm Lutz Omnibusverkehr GmbH |
| — SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG | — Robert Bayer GmbH |
| — Hechinger Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH (HVB) | — Edel Reisen & RSV |
| — Kurz & RSV | — RAB & Süddeutsche Verkehrslinien GmbH & Co. KG (SVL) |
| — Stadtwerke Bad Urach (SWBU) & Bottenschein | — Bottenschein Reisen GmbH & Co. KG |

Abbildung 5-3: Liniennetzplan nach Verkehrsunternehmen (ohne Schienenverkehr)

Genehmigungslaufzeiten Regionalverkehr

Die Genehmigungslaufzeiten der einzelnen Linien sind meist unterschiedlich und verteilen sich über mehrere Jahre. In der Regel wurden die Verkehre für zehn Jahre vergeben. Die Ausgestaltung des Verkehrsangebotes der Freizeitlinien erfordert einen größeren

Gestaltungsspielraum, weshalb die Verkehrsleistungen für diese Linien meist nur für kürzere Zeiträume vergeben werden.

Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die Genehmigungslaufzeiten der Regionallinien. Die Linie 101 ist ebenfalls in der Abbildung enthalten, da diese Linie Teil des Linienbündels „Bad Urach“ ist (vgl. Kapitel 7.3.2).

Genehmigungslaufzeiten Regionalverkehr (Stand: März 2021)

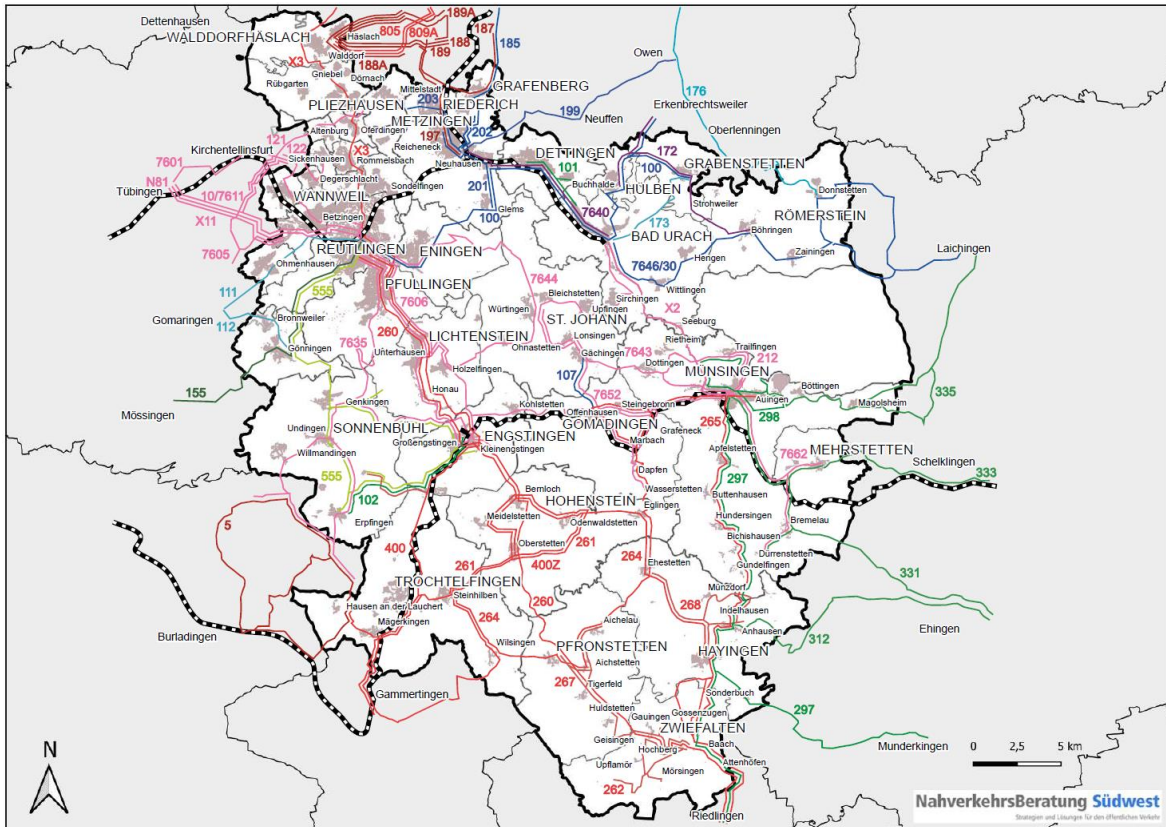


Abbildung 5-4: Genehmigungslaufzeiten Regionalverkehr

In den nachfolgenden Abschnitten werden die einzelnen Linienarten (Regionalbusverkehr, Anmeldeverkehre, Stadt- und Ortsverkehre, touristische Verkehre) sowie kreisüberschreitende Linien näher betrachtet.

5.2.1. Regionalbusverkehre

Im Landkreis Reutlingen gibt es 59 Regionalbuslinien, die zur Sicherung der ausreichenden Verkehrsbedienung beitragen. Sie erfüllen unter anderem eine Zu- und Abbringerfunktion zum SPNV und dienen der überregionalen Erschließung. Zwischen den Regionalbuslinien sowie zwischen diesen und dem SPNV gibt es wichtige Umsteigebeziehungen, die in Kapitel 5.5 dargestellt sind.

Die Regionalbuslinien verkehren in der Regel über den ganzen Tag verteilt. In den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen gibt es zwischen Reutlingen und Tübingen zudem eine zusätzliche Nachtbusverbindung (Linie N81).

Die Linien X2 (Bad Urach – Münsingen) und X3 ((Pfullingen –) Reutlingen – Stuttgart Flughafen/Messe) werden als Regibuslinien vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg bezuschusst und verkehren täglich von 05:00 bis 24:00 Uhr (X3 an Samstagen ab 06:00 Uhr, an Sonn- und Feiertagen ab 07:00 Uhr) im Stundentakt.

Auf allen Regionalbuslinien gilt innerhalb des Landkreises der naldo-Tarif. Dieser findet auf einzelnen Übergangsbereichen bei kreisüberschreitenden Linien ebenfalls Anwendung.

5.2.2. Anmeldeverkehre

Anmeldeverkehre ergänzen den regulären Linienerkehr zu Zeiten mit schwacher Nachfrage. Im Landkreis Reutlingen finden „Ruftaxi-Systeme“ Anwendung. Bei diesen bedient in der Regel ein 4-Sitzer Pkw oder ein 8-Sitzer Kleinbus nach vorheriger Anmeldung eine vorgegebene Linie oder einen Korridor mit vorgegebenen Fahrplänen bzw. Zeitfenstern und Haltestellen.

Im Landkreis Reutlingen gibt es nachfolgende Anmeldeverkehre, die in Verantwortung des Landkreises liegen (Stand: 2020):

- Raum Bad Urach
- Raum Metzingen
- Sonnenbühl – Reutlingen
- St. Johann – Eningen

- Südlicher Landkreis
- Nacht-Anmeldeverkehr Lichtenstein
- Nacht-Anmeldeverkehr Reutlingen – Metzingen – Ermstal/Grafenberg – Kohlberg – Riederich

Neben den vom Landkreis organisierten Anmeldeverkehren haben einige Verkehrsunternehmen zur wirtschaftlicheren Leistungserbringung reguläre Busfahrten auf Anmeldeverkehre umgestellt. Dabei handelte es sich meist um wenig frequentierte Busfahrten, die überwiegend in Tagesrandlagen und am Wochenende angeboten werden.

Die Anmeldeverkehre, die der Landkreis beauftragt, haben einheitliche Anmeldezeiten. Die Erreichbarkeitszeiten sowie Telefonnummern sind allerdings noch unterschiedlich, da die Verkehrsleistungen von verschiedenen Verkehrsunternehmen erbracht werden. Künftig wird eine Vereinheitlichung der Erreichbarkeiten und Rufnummern pro Verkehrsraum angestrebt. Im Anmeldeverkehr gilt außerdem seit Dezember 2019 landkreisweit der naldo-Tarif.

5.2.3. Kreisüberschreitende Linien

Die nachfolgenden Tabellen stellen die kreisüberschreitenden Linien dar, die in die Nachbarlandkreise Tübingen, Esslingen, Sigmaringen, Biberach und in den Alb-Donau-Kreis sowie Zollernalbkreis hineinführen. Darüber hinaus ist in den nachfolgenden Tabellen der jeweils zuständige Aufgabenträger aufgeführt.

Kreisüberschreitende Linien in den Landkreis Tübingen

Linie	Streckenverlauf	Zuständiger Aufgabenträger
Linie N81	Nachtbus Tübingen – Reutlingen	Landkreis Tübingen
Linie X11	Tübingen – Mark West – Betzingen	Landkreis Tübingen
Linie 5/155	Reutlingen – Mössingen	Stadt Reutlingen (Gruppe von Behörden) (Linie 5), Landkreis Tübingen (Linie 155)
Linie 10/7611	Reutlingen – Mark West – Kusterdingen	Stadt Reutlingen (Gruppe von Behörden) (Linie 10), Landkreis Tübingen (Linie 7611)
Linie 93	Rommelsbach – Kirchentellinsfurt	Stadt Reutlingen (Gruppe von Behörden)
Linie 111	Reutlingen – Gomaringen	Landkreis Tübingen
Linie 112	Gomaringen – Gönningen	Landkreis Tübingen
Linie 121	Pliezhausen – Kirchentellinsfurt – Kusterdingen	Landkreis Tübingen
Linie 122	Sickenhausen – Degerschlacht – Kirchentellinsfurt	Landkreis Tübingen
Linie 7601	Tübingen – Kirchentellinsfurt – Wannweil – Betzingen	Landkreis Tübingen

Tabelle 5-1: Kreisüberschreitende Linien Landkreis Tübingen

Kreisüberschreitende Linien in den Landkreis Esslingen

Linie	Streckenverlauf	Zuständiger Aufgabenträger
Linie X3	Pfullingen – Reutlingen – Stuttgart Flughafen/Messe	Landkreis Reutlingen
Linie 172	Hülben – Grabenstetten – Böhringen/ Erkenbrechtsweiler	Landkreis Reutlingen
Linie 176	(Kirchheim u.T. –) Bissingen a.d.T. – Donnstetten – Oberlenningen	Landkreis Esslingen
Linie 185	Grafenberg – Großbettlingen – Nürtingen	Landkreis Esslingen
Linie 187	Neckartenzlingen – Bempflingen – Kleinbettlingen – Grafenberg (– Großbettlingen)	Landkreis Esslingen
Linie 188	Nürtingen – Altdorf – Neckartenzlingen – Häslach – Schlaitdorf	Landkreis Esslingen
Linie 188A	Altdorf/Neckartailfingen/Schlaitdorf/Häslach – Neckartenzlingen Auwiesenschule	Landkreis Esslingen
Linie 189	Nürtingen – Schlaitdorf – Häslach – Neckartenzlingen – Altdorf	Landkreis Esslingen
Linie 189A	Altdorf/Neckartailfingen – Walddorf Gustav-Werner-Schule	Landkreis Esslingen
Linie 197	Metzingen – Riederich – Bempflingen – Neckartenzlingen	Landkreis Esslingen
Linie 199	(Owen –) Beuren – Neuffen – Metzingen	Landkreis Esslingen
Linie 805	Bernhausen – Aich – Schlaitdorf – Altenriet – Walddorfhäslach	Landkreis Esslingen
Linie 809A	Sielmingen – Bonlanden – Grötzingen – Aich – Neuenhaus – Walddorfhäslach	Landkreis Esslingen

Tabelle 5-2: Kreisüberschreitende Linien Landkreis Esslingen

Kreisüberschreitende Linien in den Landkreis Sigmaringen

Linie	Streckenverlauf	Zuständiger Aufgabenträger
Linie 400	Reutlingen – Engstingen – Trochtelfingen – Gammertingen	Landkreis Reutlingen
Linie 400Z	Gammertingen – Feldhausen – Steinhilben – Trochtelfingen	Landkreis Reutlingen

Tabelle 5-3: Kreisüberschreitende Linien Landkreis Sigmaringen

Kreisüberschreitende Linien in den Landkreis Biberach

Linie	Streckenverlauf	Zuständiger Aufgabenträger
Linie 260	Reutlingen – Engstingen – Hohenstein – Zwiefalten – Riedlingen	Landkreis Reutlingen
Linie 265	Münsingen – Lautertal – Zwiefalten – Riedlingen	Landkreis Reutlingen
Linie 297	Münsingen – Riedlingen (Freizeitlinie)	Landkreis Reutlingen

Tabelle 5-4: Kreisüberschreitende Linien Landkreis Biberach

Kreisüberschreitende Linien in den Alb-Donau-Kreis

Linie	Streckenverlauf	Zuständiger Aufgabenträger
Linie 297	Münsingen – Hayingen – Munderkingen – Ehingen (Freizeitlinie)	Landkreis Reutlingen
Linie 312	Indelhausen – Ehingen	Alb-Donau-Kreis
Linie 331	Münsingen – Ehingen	Alb-Donau-Kreis
Linie 335	Münsingen – Laichingen	Alb-Donau-Kreis
Linie 7646/30	Bad Urach – Römerstein – Westerheim (– Laichingen)	Landkreis Reutlingen (Linie 7646), Alb-Donau-Kreis (Linie 30)
Linie 7662/333	Münsingen – Schelklingen	Landkreis Reutlingen (Linie 7662), Alb-Donau-Kreis (Linie 333)

Tabelle 5-5: Kreisüberschreitende Linien Alb-Donau-Kreis

Kreisüberschreitende Linien in den Zollernalbkreis

Linie	Streckenverlauf	Zuständiger Aufgabenträger
Linie 5	Hausen an der Lauchert – Burladingen	Zollernalbkreis
Linie 7635	Reutlingen – Sonnenbühl – Salmendingen – Hörschwag	Landkreis Reutlingen

Tabelle 5-6: Kreisüberschreitende Linien Zollernalbkreis

Einige Linien sind in Linienbündeln der Nachbarlandkreise integriert. Die Planung und Umsetzung der kreisüberschreitenden Verkehre erfolgt in enger Abstimmung mit dem jeweiligen Nachbarlandkreis.

5.2.4. Stadt- und Ortsverkehre

Städte und Gemeinden können als zuständige Behörde nach dem ÖPNVG (§ 6 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 3 Satz 2) eigene Verkehre bestellen und finanzieren. Der Nahverkehrsplan enthält eine Darstellung der Stadt- und Ortsverkehre, jedoch – im Hinblick auf die Zuständigkeit der betroffenen Städte und Gemeinden – keine weitergehende Bestandsaufnahme. In Abstimmung mit den Städten und Gemeinden werden in Kapitel 6.4.6 Ziele und Rahmenvorgaben für die Stadt- und Ortsverkehre festgelegt.

Im Landkreis Reutlingen bestehen folgende von den Städten und Gemeinden mitfinanzierte Stadt- und Ortsverkehre:

5.2.4.1. Stadtverkehr Reutlingen

Der Stadtverkehr Reutlingen wird gemeinsam von den Städten Reutlingen und Pfullingen sowie den Gemeinden Eningen, Pliezhausen und Walddorfhäslach als Gruppe von Behörden organisiert und finanziert. Er besteht aus 38 Stadtverkehrslinien, welche auch die innerörtliche Erschließung der genannten Städte und Gemeinden sicherstellen. Diese verkehren montags bis freitags überwiegend im 20-Minuten-Takt und samstags, sonn- und feiertags im 30-Minuten-Takt.

Ergänzt wird der Stadtverkehr durch sechs Quartiersbuslinien, die durch den Einsatz von Kleinbussen schwierig befahrbare Wohngebiete (z. B. Wohngebiete in Hanglage) in der Feinerschließung anbinden. Die Quartiersbusse verkehren montags bis samstags überwiegend im 60-Minuten-Takt.

In den Nächten von Donnerstag auf Freitag, von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen gibt es zusätzlich neun Nachtbuslinien.

Im September 2019 ist das neue Stadtbuskonzept gestartet (siehe Kapitel 2.2.11). Der Gemeinderat der Stadt Reutlingen hat Ende März 2021 temporär geplante Reduzierungen des Stadtbuskonzeptes beschlossen. Diese werden im Juli 2021 umgesetzt. Trotz der temporären Einsparungen bleibt die Grundkonzeption des Stadtbuskonzeptes erhalten.

Der Liniennetzplan für den Teilbereich Reutlingen (Stand: November 2019) kann der Anlage 9 entnommen werden.

5.2.4.2. Stadtverkehr Metzingen

Durch die Verlängerung der Linien 201 (Metzingen Längenfeld – Bahnhof – Glems), 202 (Grafenberg – Neugreuth – Metzingen – Harthölzle) und 203 (Mittelstadt – Riederich – Metzingen – Neugreuth) über ihren früheren Endpunkt am Bahnhof hinaus stellen diese die innerörtliche Bedienung der Stadt Metzingen sicher. Die Stadt Metzingen finanziert als zuständige Behörde die innerörtliche Erschließung.

Nachfolgend genannte innerörtliche Verkehrsleistungen der Linien 201, 202 und 203 sind dem „Stadtverkehr Metzingen“ zuzuordnen:

- Linie 201 zwischen Bahnhof und Längenfeld,
- Linie 202 zwischen Bahnhof und Harthölzle,
- Linie 203 zwischen Bahnhof und Neugreuth Ulmenweg.

Die Linien verkehren überwiegend montags bis samstags etwa im Stundentakt und sind am Bahnhof Metzingen auf den Schienenverkehr in Richtung Tübingen und Stuttgart abgestimmt.

In der nachfolgenden Abbildung ist der Stadtverkehr Metzgingen dargestellt.

Liniennetzplan Teilbereich Metzgingen (Stand: November 2020)

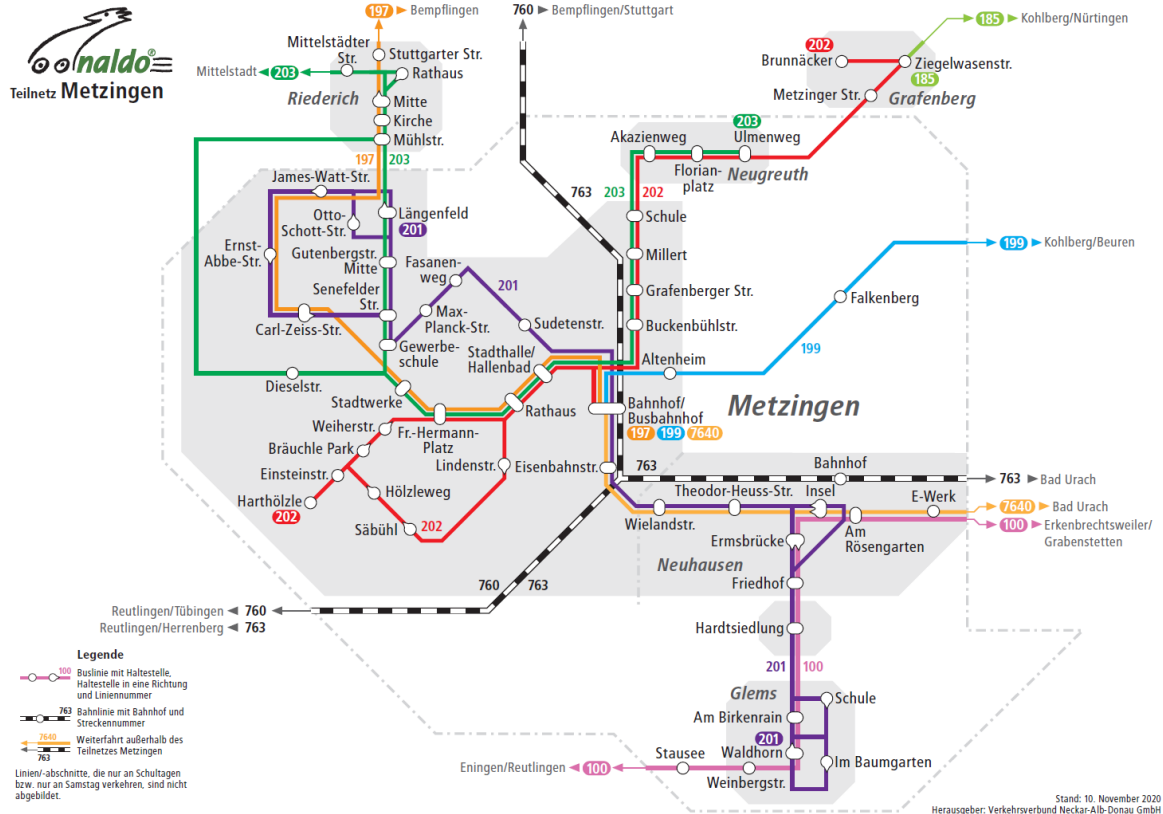


Abbildung 5-5: Liniennetzplan Teilbereich Metzgingen⁵⁰

5.2.4.3. Stadtverkehr Bad Urach

Die Stadtverkehrslinie 108 (H.-Reyhing-Weg – Bahnhof – Marktplatz – Am Schönblick) nimmt die innerörtliche Erschließung der Stadt Bad Urach wahr und verkehrt im regelmäßigen Takt, an Werktagen etwa halbstündlich und an Sonn- und Feiertagen stündlich mit einer Anbindung an die Ermstalbahn. Der Stadtverkehr Bad Urach liegt in der Zuständigkeit der Stadt Bad Urach und wird von ihr organisiert und finanziert. In der nachfolgenden Abbildung ist das Bedienungsgebiet des Stadtverkehrs dargestellt.

⁵⁰ www.naldo.de.

Liniennetzplan Teilbereich Bad Urach (Stand: November 2020)

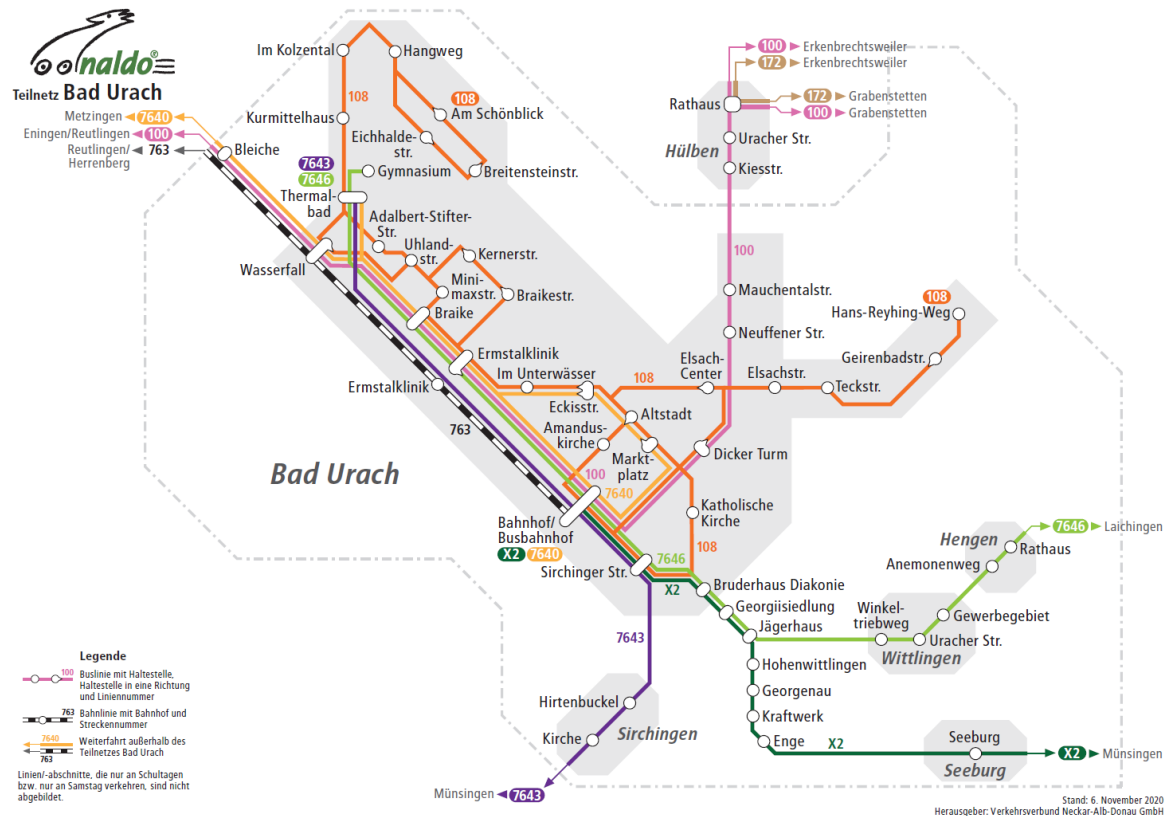


Abbildung 5-6: Liniennetzplan Teilbereich Bad Urach⁵¹

5.2.4.4. Ortsverkehr Dettingen

Die Linie 101 (Dettingen Buchhalde – Dettingen) erfüllt innerörtliche Erschließungsaufgaben in der Gemeinde Dettingen und wird von der Gemeinde organisiert und finanziert. Die Hauptfunktion des Ortsverkehrs Dettingen ist die Anbindung der Schüler aus den entfernteren Wohnbezirken (insbesondere aus dem Wohngebiet Buchhalde) an die Ermstalbahn, sowohl Richtung Bad Urach als auch Richtung Metzingen, sowie an die örtliche Schule. Ein Takt und eine regelmäßige Anbindung an die Ermstalbahn sind daher nur vereinzelt möglich. In der nachfolgenden Abbildung ist der Ortsverkehr Dettingen dargestellt.

⁵¹ www.naldo.de.

Liniennetzplan Teilbereich Dettingen (Stand: November 2020)

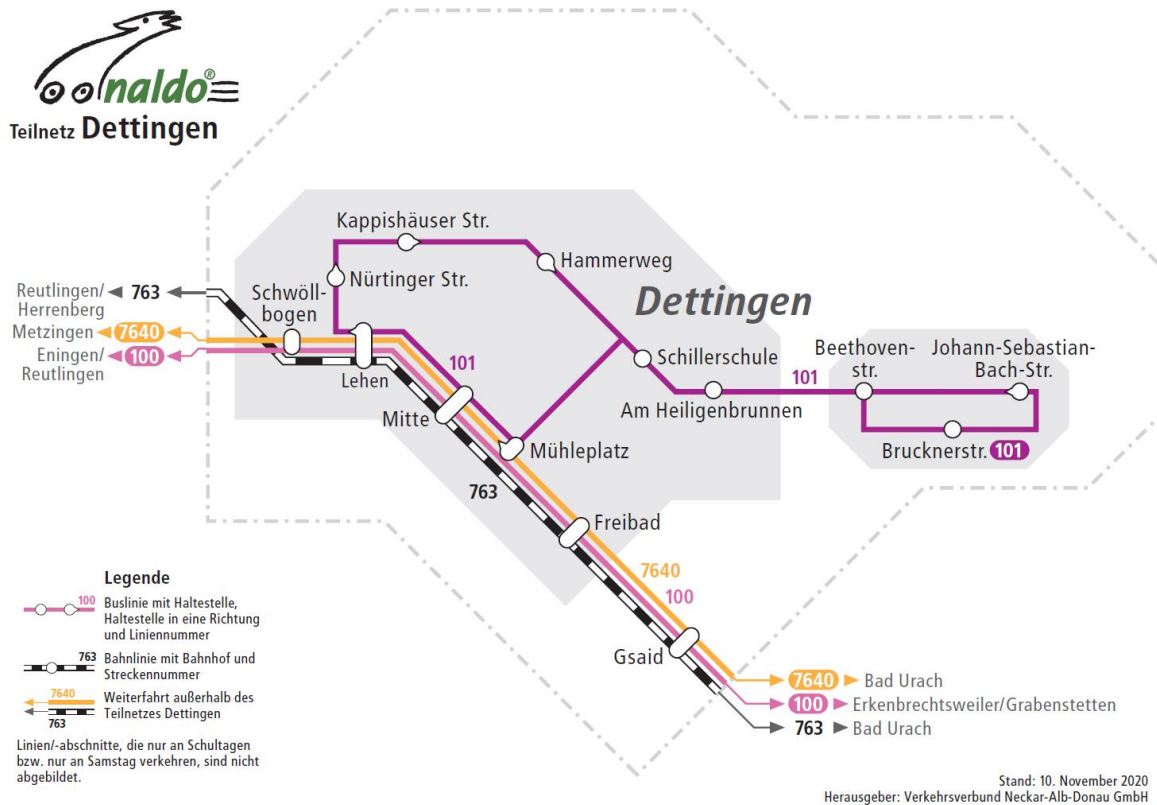


Abbildung 5-7: Liniennetzplan Teilbereich Dettingen⁵²

5.2.5. Touristische Verkehre

Der Tourismus hat für den Landkreis Reutlingen eine große, stetig zunehmende Bedeutung. Im Jahr 2017 wurde das Biosphärengebiet als Deutschlands nachhaltigste Tourismusdestination ausgezeichnet. Das touristische Angebot im Landkreis umfasst neben einem vielfältigen Rad- und Wanderwegeangebot eine Vielzahl an attraktiven Ausflugszielen.

Zur Erschließung wichtiger Ausflugsziele und der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes für Touristen gibt es ergänzend zum regelmäßigen Linienverkehr im Rahmen des naldo-Freizeit-Netzes an Sonn- und Feiertagen vom 1. Mai bis zum 3. Sonntag im Oktober zusätzliche Bus- und Bahnangebote. Diese bieten auch die Möglichkeit der kostenlosen Mitnahme von Fahrrädern. Die nachfolgende Tabelle stellt die Freizeitlinien im Landkreis Reutlingen im Jahr 2020 dar.

⁵² www.naldo.de.

Freizeitlinien im Landkreis Reutlingen

Verkehrsmittel		Linie	Streckenführung
Bahn	Altbahn	759	Ulm – Münsingen – Engstingen
	Rad-Wander-Shuttle	759/766/ 768	Tübingen – Hechingen – Gammertingen – Engstingen
Bus	Rad-Wander-Bus Linie 400	400	Reutlingen – Engstingen – Trochtelfingen – Gammertingen
	Rad-Busse (einschließlich Zubringer Schloss Lichtenstein)	7606	Reutlingen – Engstingen – Münsingen
		260	Reutlingen – Engstingen – Zwiefalten – Riedlingen
		7635	Reutlingen – Sonnenbühl
	Rad-Wanderbus Lautertal	297	Münsingen – Hayingen – Rechtenstein – Munderkingen – Ehingen/– Riedlingen
	Biosphärenbus Schwäbische Alb	298	Münsingen – Trailfingen – Auingen
SonnenalbExpress	555	Reutlingen – Sonnenbühl – Engstingen	

Tabelle 5-7: Freizeitlinien im Landkreis Reutlingen

Darüber hinaus gibt es Linien, die im Rahmen ihres regulären Angebotes eine Fahrradbeförderung anbieten (siehe Kapitel 5.9.5).

Zur Mobilität vor Ort können auch Anmeldeverkehre von Touristen genutzt werden. Diese verkehren meist außerhalb der Hauptverkehrszeiten sowie an Ferientagen und haben in der Regel eine Zu- und Abbringerfunktion zu überörtlichen Busverbindungen.

Die AlbCard (Gästekarte Schwäbische Alb), die im Juli 2020 gestartet ist und die kostenlose Nutzung des ÖPNV beinhaltet, leistet einen wichtigen Beitrag für die Nutzung des ÖPNV, gerade auch durch Touristen.

5.2.6. Eingesetzte Fahrzeuge

Die derzeit im Regionalverkehr eingesetzten Fahrzeuge verfügen über unterschiedliche technische Ausstattungen (z. B. Abgasnormen, Barrierefreiheit, Fahrgastinformationssysteme im Bus). Bei den neu vergebenen Verkehrsleistungen der Linie 400, der Linien im Teilraumkonzept „Südlicher Landkreis“ und der Regiobuslinie X2 entspricht die technische Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge bereits weitgehend den in diesem Nahverkehrsplan definierten Standards.

5.3. Bedienungsqualität im öffentlichen Verkehr

In einer Fahrplananalyse wurde das aktuelle Fahrtenangebot (Stand: April 2020) im öffentlichen Nahverkehr untersucht. Die Analyse umfasst alle vorhandenen Fahrmöglichkeiten mit Bahn, Bus und Anmeldeverkehren. Für die Bewertung der Bedienungsqualität wurden verschiedene Zeitintervalle definiert. Unter der Woche umfassen die Zeitintervalle eine Zeitspanne von 2 bzw. 3 Stunden, am Wochenende sind die Zeitintervalle hingegen größer. Von Montag bis Freitag sind die Verkehrsbedürfnisse insbesondere im Hinblick auf den Schüler- und Berufsverkehr in den einzelnen Zeitintervallen sehr unterschiedlich. Aufgrund der hohen Nachfrageschwankungen durch den Schüler- und Berufsverkehr bedarf es einer detaillierteren Betrachtung der einzelnen Zeitintervalle. Daher wurden für die Bewertung des Verkehrsangebotes unter der Woche kürzere Zeitabschnitte gewählt.

Im Rahmen der Analyse wurde das Angebot des öffentlichen Verkehrs in folgenden Zeitintervallen näher betrachtet und grafisch in den Anlagen 10 bis 16 dargestellt:

- Verkehrsschwache Zeit Montag-Freitag am frühen Nachmittag (14-16 Uhr), unterschieden nach Schultagen und schulfreien Tagen
- Hauptverkehrszeit Montag-Freitag am Nachmittag (16-18 Uhr), ebenfalls unterschieden nach Schultagen und schulfreien Tagen
- Abendbedienung Montag-Freitag (20-23 Uhr) an schulfreien Tagen
- Samstag 9-14 Uhr
- Sonn-/Feiertag 8-23 Uhr

Die Anlagen 10 bis 16 bilden die Gesamtzahl der Fahrten (beide Richtungen) für die oben genannten Zeitintervalle grafisch ab. Die Hauptverkehrszeit am Morgen von Montag bis Freitag wurde aufgrund des hohen Anteils des Schülerverkehrs nicht näher betrachtet. Hier sind die Standards bereits überall erfüllt.

Bei der Betrachtung der Anzahl der Fahrten ist die Länge des Zeitintervalls mit zu berücksichtigen, da beispielsweise sonntags im Vergleich zu montags bis freitags aufgrund des längeren Zeitintervalls mehr Fahrten vorhanden sein können.

Zur besseren Darstellung wurde für jede Fahrt die mittlere Uhrzeit angenommen (Mitte zwischen Abfahrt und Ankunft). Da die Angebotsdichte in einem Ort in Relation zu seiner Größe zu betrachten ist, wurden die Orte entsprechend ihrer Größe als unterschiedlich große Kreise in den Grafiken dargestellt.

Entsprechend der Einwohnerzahl und der Arbeitsplätze ist das Angebot im Albvorland erwartungsgemäß deutlich dichter als auf der Albhochfläche. Nur wenige kleinere Ortschaften sind an Schultagen am frühen Nachmittag (14-16 Uhr) ohne Angebot. An schulfreien Tagen sind es am Nachmittag wenige mehr. Im Berufsverkehr (16-18 Uhr) sind an Schultagen alle Orte ab 150 Einwohnern mit mindestens ein bis zwei Fahrten bedient. In den Ferien ist das Fahrtenangebot insbesondere im ländlichen Bereich des Landkreises geringer, jedoch mit Ausnahme weniger Orte fast überall mit ein bis zwei, oft sogar mehr Fahrten vorhanden. Zwischen 20 und 23 Uhr sind fast alle Orte des Landkreises mit mindestens ein bis zwei, meist sogar fünf bis sechs Fahrten angebunden. Auffallend ist das gute Angebot an Sonn- und Feiertagen: In den meisten Orten des Landkreises sind mehr als acht Fahrten im regulären Linienverkehr (ohne Freizeitlinien) vorhanden.

5.4. Qualität der räumlichen Erschließung

Als mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen gelten Bereiche, die nicht mehr als 500 m Luftlinie von der nächsten Bushaltestelle oder nicht mehr als 1.000 m von der nächsten Bahnhaltestelle entfernt sind. Die Erschließung im Landkreis Reutlingen durch den öffentlichen Verkehr erfolgt überwiegend innerhalb der genannten Entfernungen. Im Landkreis sind einzelne Bereiche von den genannten Radien nicht umfasst. Bei den meisten Bereichen handelt es sich um kleine Randbereiche von Wohngebieten. Die Anlage 17 enthält eine detaillierte kartografische Darstellung dieser Bereiche.

Für die Stadt- und Ortsverkehre beinhaltet der Nahverkehrsplan keine Bewertung der Qualität der räumlichen Erschließung, da diese Verkehre in Verantwortung der jeweiligen Städte und Gemeinden liegen.

5.5. Verknüpfung von Mobilitätsangeboten

Im ÖPNV ist nicht für jeden Start- und Zielort eine Direktverbindung möglich. Zur Sicherung einer nachhaltigen und bedarfsgerechten Mobilität bildet die Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote daher eine wichtige Grundlage. Dabei ist zwischen der Verknüpfung des regulären Linienverkehrs und der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (z. B. Fahrrad oder Pkw) zu unterscheiden. Nachfolgend sind wichtige Umsteigebeziehungen und Verknüpfungspunkte im Landkreis Reutlingen aufgeführt.

5.5.1. Verknüpfung Bus – Schiene

In der folgenden Tabelle wurden für den Landkreis Reutlingen bedeutende Umsteigebahnhöfe sowie die Qualität der Busanbindungen aus der Umgebung (Takt und Anschlussqualität zum Schienenverkehr) betrachtet:

Verknüpfung Bus – Schiene

Bahnhalt	Busanbindung aus der Umgebung	Takt	Zuganschluss
Metzingen Richtung Stuttgart	Mittelstadt, Riederich, Grafenberg, Neugreuth	ja	ja
	Glems	teilw.	nein
Metzingen Richtung Tübingen	Mittelstadt, Riederich, Grafenberg, Neugreuth	ja	nein
	Glems	teilw.	ja
Bad Urach	Hülben, Grabenstetten, Münsingen, St. Johann	ja	ja
	Römerstein	nein	teilweise
Reutlingen Hbf in beide Richtungen	Echaztal – Engstingen	nein	meist
	Gomaringen	ja	ja
	Sonnenbühl	nein	teilweise
	St. Johann	meist	teilweise
Riedlingen	Zwiefalten	ja	ja

Tabelle 5-8: Verknüpfung Bus – Schiene

Die Übersicht zeigt, dass ein regelmäßiger Takt im Busverkehr in Verbindung mit einem Zuganschluss teilweise erreicht ist.

An den Bahnhöfen in Dettingen Mitte, Münsingen, Marbach, Kleinengstingen, Engstingen Schulzentrum und Trochtelfingen finden ebenfalls Umstiege zwischen Bus und Bahn in geringem Umfang statt.

In Reutlingen gibt es neben dem Umsteigepunkt am Reutlinger Hauptbahnhof (Hbf) weitere Verknüpfungen an den SPNV-Haltestellen Reutlingen-Betzingen und Reutlingen West. In Wannweil, Reutlingen-Sondelfingen und den nicht genannten Halten der Ermstalbahn und der Albbahn sind derzeit keine Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn vorhanden.

5.5.2. Verknüpfung Bus – Bus

In der folgenden Tabelle sind wichtige Umsteigehaltestellen für den Busverkehr, die jeweiligen Linien sowie die Anbindung aus der Umgebung aufgeführt.

Verknüpfung Bus – Bus

Haltestelle	Relation/Linie	Anbindung aus der Umgebung
Würtingen Ortsmitte	7643, 7644	In Würtingen Ortsmitte besteht die Umsteigemöglichkeit von der Linie 7644 von Reutlingen auf die Linie 7643 nach Münsingen sowie von Bad Urach nach Reutlingen und umgekehrt von Reutlingen nach Bad Urach. Außerdem können Fahrgäste aus Münsingen in Würtingen nach Reutlingen umsteigen.
Münsingen Bahnhof	265	Anschlüsse im Stundentakt in Richtung Bad Urach
	331, 335, 7606, 7662	Einzelne Anschlüsse in Richtung Bad Urach
Metzingen Bahnhof	197, 199, 201, 202, 203, 7640	Anschlüsse zum Stadtverkehr sowie der Regionalbuslinien untereinander
Bad Urach Bahnhof	265, 7640, 7643, 7646, 108, 100, 172	Anschlüsse von der Münsinger Alb/St. Johann in Richtung Römerstein/Vordere Alb und zum Stadtverkehr Bad Urach
Zwiefalten Rentalhalle	260, 262, 265/268, 267	Anschlüsse von Pfronstetten/Hohenstein /Lautertal/Hayingen in Richtung Riedlingen
Reutlingen Stadtmitte und Omnibusbahnhof	diverse	Umstieg vom Regionalbus zum Reutlinger Stadtverkehr und zu anderen Regionalbuslinien
Pfullingen Laiblinplatz	diverse	Umstieg vom Regionalbus zum Reutlinger Stadtverkehr und zu anderen Regionalbuslinien

Tabelle 5-9: Verknüpfung Bus – Bus

An den meisten in Kapitel 5.5.1 genannten Verknüpfungspunkten zwischen Bus und SPNV sind auch mehrere Buslinien miteinander verknüpft. Weitere, reine Bus-Bus-Verknüpfungen bestehen außerdem in:

- Reutlingen-Rommelsbach Mitte
- Pliezhausen Rathaus
- Großengstingen Marktplatz
- Kleinengstingen Rathaus

- Hayingen (unterschiedliche Haltestellen)
- Hohenstein-Bernloch
- Hohenstein-Eglingen
- Pfronstetten (unterschiedliche Haltestellen)
- Römerstein-Donnstetten Rathaus
- Trochtelfingen (unterschiedliche Haltestellen)
- Walddorfhäslach Walddorf-Metric

5.6. Verbundtarif und bwtarif

Im Landkreis Reutlingen findet der Tarif des Verkehrsverbundes naldo Anwendung. Das naldo-Tarifgebiet umfasst neben dem Landkreis Reutlingen auch die Landkreise Tübingen und Sigmaringen, den Zollernalbkreis sowie einzelne Übergangsbereiche. naldo ist der flächenmäßig größte Tarifverbund in Baden-Württemberg, er reicht durch Übergangsbereiche mit Nachbarverbänden vom Rand des Großraums Stuttgart (Herrenberg, Leinfelden, Flughafen Stuttgart, Neuffen, Owen, Lenningen) bis an den Bodensee.

Durch den einheitlichen Verbundtarif ist für alle Fahrten nur ein Fahrschein erforderlich, unabhängig von der Nutzung und Anzahl unterschiedlicher Verkehrsunternehmen und Verkehrsmittel. Der Fahrpreis errechnet sich nach der Anzahl der durchfahrenen Waben. Den Verkehrsunternehmen sind diese durch die Durchtarifizierung entstehenden Verluste auszugleichen. Der Landkreis Reutlingen erstattet derzeit dem naldo jährlich ca. 370.000 Euro (Stand: 2020) zum Ausgleich der verbundbedingten Belastungen der Verkehrsunternehmen. Der Betrag wird derzeit jährlich an die im naldo vereinbarte Tarifsteigerungsrate angepasst.

Die nachfolgenden Abbildungen stellen das Fahrscheinangebot des naldo dar (Stand: Januar 2020):

naldo-Wabentarif

naldo-Wabentarif									
Preis 2020									
Waben/ Preisstufe	Einzelfahrschein		Tagesticket			Schüler- monatskarte	Monatskarte	9-Uhr- Monatskarte	
	Erwachsener	Kind	Erwachsener	Kind	Gruppe Mitnahme- regelung	persönlich Freizeit- regelung	übertragbar Mitnahme- regelung	übertragbar Mitnahme- regelung	
WABEN	1	2,60	1,80	4,60	3,60	12,50	45,40	60,50	46,90
	2	3,60	2,50	6,40	5,00	16,50	62,20	82,90	64,20
	3	5,20	3,60	9,30	7,20	18,50	91,80	122,40	94,90
	4	7,00	4,90	12,40	9,80	19,00	121,40	161,80	125,40
	5 und mehr (Netz)	8,80	6,20	15,50	12,40	20,00	148,80	198,40	153,80
	Reutlingen (Wabe 220)	2,60	1,80	3,50	2,50	12,50	30,00	60,50	46,90
STADT	Tarif I	2,00	1,40	3,50	2,80	9,50	36,70	49,00	38,00
	Tarif II	1,40	1,00	2,40	2,00	6,50	23,40	31,20	24,20
	Tübingen	2,50	1,30	4,50	2,50	10,70	28,40	53,70	41,60

Preise in Euro. Gültig ab 1.1.2020

Abbildung 5-8: naldo-Wabentarif⁵³

naldo-Wabentarif Abo und netzweit gültige Tickets

Jahresabo								
Preis 2020								
Waben/ Preisstufe	Abo 25	Jahres-Abo				9-Uhr-Jahres-Abo		
		persönlich netzweit gültig	persönlich		übertragbar Mitnahmeregelung		persönlich	übertragbar Mitnahmeregelung
		monatl. Zahlw.	jährl. Zahlw.	monatl. Zahlw.	jährl. Zahlw.	monatl. Zahlw.	übertragbar monatl. Zahlw.	
WABEN	1	41,70	47,90	544,80	52,90	604,80	37,10	41,00
	2	57,10	65,70	746,40	72,50	829,20	50,90	56,20
	3	57,10	96,90	1.101,60	107,10	1.224,00	75,10	83,00
	4	57,10	128,10	1.456,80	141,60	1.617,60	99,30	109,70
	5 und mehr (Netz)	57,10	157,10	1.785,60	173,60	1.983,60	121,80	134,50
	Reutlingen (Wabe 220)	27,50	33,00	365,00	52,90	604,80	30,00	41,00
STADT	Tarif I	33,70	38,80	441,60	42,90	489,60	30,10	33,20
	Tarif II	21,50	24,70	280,80	27,30	312,00	19,10	21,20
	Tübingen	21,50	42,60	483,30	47,10	537,00	33,00	36,30

Preise in Euro. Gültig ab 1.1.2020

Netzweit gültige Tickets (persönlich)			
Preis 2020			
Tricky Ticket	Senioren-Abo	Senioren-Abo Partnerkarte	Semesterticket
22,70	50,40	35,30	104,90

Preise in Euro. Gültig ab 1.1.2020

Abbildung 5-9: naldo-Wabentarif Abo und netzweit gültige Tickets⁵⁴

BahnCard-Ermäßigungen werden im naldo-Tarif nicht gewährt.

⁵³ www.naldo.de.

⁵⁴ www.naldo.de.

Neben den regulären Wabentariften bestehen in Bad Urach, Dettingen, Lichtenstein-Unterhausen, Metzgingen und Münsingen Stadttarife.

Vom 01.01.2019 bis zum 30.06.2021 gilt innerhalb des Landkreises Reutlingen ein Sondertarif für die Wabe 220 (Reutlingen). Die Wabe 220 umfasst die Städte Reutlingen und Pfullingen sowie die Gemeinden Eningen, Pliezhausen, Wannweil und Walddorfhäslach. Der Sondertarif für die Wabe 220 wird im Rahmen des Förderprogramms „Modellstädte nachhaltige Mobilität“ gefördert.

Der Verkauf der naldo-Fahrscheine erfolgt beim Fahrpersonal, an Fahrscheinautomaten, an einzelnen Verkaufsstellen, als Handyticket und als Online-Ticket. Für den Erwerb von Zeitkarten gibt es in Reutlingen, Tübingen und Ulm naldo-Abocenter.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wurde zusätzlich der baden-württembergische Landestarif (bwtarif) eingeführt. Der bwtarif ermöglicht verbundübergreifende Fahrten und den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs mit nur einem Fahrschein. Er gilt in allen Regional- und Nahverkehrszügen, S-Bahnen, Stadtbahnen und Bussen in Baden-Württemberg. Für Fahrten innerhalb eines Verbundgebietes findet weiterhin der jeweilige Verbundtarif Anwendung, für Fahrten darüber hinaus generell (außer in Fernverkehrszügen) der bwtarif.

In der ersten Stufe des bwtarifs (ab Dezember 2018) wurde der Vertrieb von Einzelfahrscheinern und Tageskarten an Fahrkartenautomaten, Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen und im Bus umgesetzt. Am 13. Dezember 2020 trat die zweite Stufe des bwtarifs, der bwtarif-ZEITKARTEN, in Kraft und ermöglicht den Erwerb von Zeitkarten für verbundübergreifende Fahrten.

5.7. Finanzierung

Die Organisation und Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs ist auf viele Schultern verteilt. Der straßengebundene Linienverkehr finanziert sich neben den Fahrgeldeinnahmen der Fahrgäste wesentlich durch verschiedene Tarif- und Betriebskostenzuschüsse. Der Landkreis Reutlingen ist für die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV zuständig, soweit dieser nicht eigenwirtschaftlich verkehrt. Stadt- und Ortsverkehre werden allerdings von den jeweiligen Städten und Gemeinden finanziert.

5.7.1. Schülerbeförderung

Für die Schülerbeförderung entstehen im Landkreis Reutlingen jährliche Aufwendungen in Höhe von rund 7.093.000 Euro (Stand: 2020). Diese fallen unter anderem für Schülermonatskarten, Abo25-Fahrscheine zum Schulbesuch, Pkw-Fahrten und die Sonderbeförderung zu den Sonderpädagogischen Bildungs- und Beratungszentren (SBBZ), Grundschulförderklassen und Sonderschulkindergärten an. Die Aufwendungen werden durch elterliche Eigenanteile, Kostenübernahme Dritter (z. B. Jobcenter), Erstattungen anderer Landkreise und Zuweisungen vom Land gedeckt. Dem Landkreis entsteht ein jährliches Defizit von aktuell rund 448.000 Euro (Stand: 2020), das durch den Kreishaushalt gedeckt wird.

5.7.2. ÖPNV-Finanzierungsreform

Ursprünglich erhielten die Verkehrsunternehmen direkt vom Land Ausgleichszahlungen für ihre Einnahmeverluste durch rabattierte Zeitkarten im Schülerverkehr auf der Grundlage von § 45a PBefG. Diese Leistungen haben sich zu einer wichtigen Finanzierungssäule des ÖPNV entwickelt. Die Ausgleichszahlungen wurden unternehmensindividuell nach der mittleren Reiseweite und der Anzahl der verkauften Schülermonatskarten berechnet. Seit 2007 wurden die zuvor jährlich mit großem Aufwand neu errechneten Zuschussbeträge pauschal festgeschrieben. Im Januar 2018 wurden in einer ersten Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform in Baden-Württemberg Mittel in Höhe der bisherigen Ausgleichsleistungen (rund 200 Millionen Euro pro Jahr) unter Beibehaltung der bisherigen Verteilung zwischen den Kreisgebieten (Status Quo-Verteilung) vollständig kommunalisiert. Die bisher nach § 45a PBefG ausbezahlten Mittel werden nun auf Grundlage von § 15 ÖPNVG ausbezahlt. Der Landkreis als Aufgabenträger leitet diese im Rahmen einer Allgemeinen Vorschrift in der bisherigen Höhe an die jeweiligen Verkehrsunternehmen weiter. In der zweiten Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform erhöhen sich vom Jahr 2021 an die Mittel stufenweise in Baden-Württemberg insgesamt um 50 Millionen Euro auf 250 Millionen Euro (ab 2023). Die Mittel des Landkreises werden sich ebenfalls erhöhen. Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 29. März 2021 über die Verwendung der Mehrzuweisung an den Landkreis Reutlingen entschieden (vgl. KT-Drucksache Nr. X-0265).

5.7.3. Förderung des ÖPNV

Der Landkreis hat für die Förderung des ÖPNV im Haushaltsplan 2021 über 3,9 Millionen Euro, z. B. für Betriebsleistungen der Regionalbuslinien, Regiobuslinien, Anmeldeverkehre und Freizeitlinien, eingeplant. Daneben werden im Landkreis derzeit noch viele weitere Buslinien eigenwirtschaftlich, das heißt ohne Zuschüsse eines öffentlichen Aufgabenträgers oder einer zuständigen Behörde, betrieben.

5.7.4. Investitionen/Zuschüsse im Schienenverkehr

Der Landkreis unterstützt seit Jahren aktiv das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Im Juli 2018 hat der Kreistag den Anteil des Landkreises an den Kosten für die Ausschreibungs- und Ausführungsplanung und den Bau von Modul 1 in Höhe von 5,01 Millionen Euro beschlossen. Mit Inbetriebnahme von Modul 1 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 werden alle zusätzlichen, über dem Zielkonzept 2025 des Landes liegenden Fahrten vom Landkreis finanziert. Bislang gewährten der Landkreis und die Anliegergemeinden Zuschüsse für den Unterhalt der Infrastruktur der Ermstalbahn. Der Zuschuss für den laufenden Streckenunterhalt endete zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020.

Ab Dezember 2020 bezuschusst der Landkreis die Betriebsleistungen auf der Ermstalbahn. Im Haushaltsjahr 2021 ist hierfür ein Zuschuss in Höhe von 639.000 Euro eingeplant.

Im Rahmen der Wiederaufnahme des regelmäßigen Zugverkehrs auf der Strecke Engstingen – Gammertingen beteiligt sich der Landkreis mit einem Zuschuss an den Investitionskosten zum Aufbau der Infrastruktur in Höhe von rund 210.000 Euro.

5.7.5. Konzepte im Bereich Nahverkehr und Mobilität

Für Planungen und Konzepte in den Bereichen ÖPNV, SPNV und nachhaltige Mobilität wie z. B. für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb oder die Überplanung von Verkehrsräumen stehen im Haushaltsjahr 2021 Mittel in Höhe von 425.000 Euro zur Verfügung.

5.7.6. Verbundfinanzierung

Der Verkehrsverbund naldo ist ein Tarifverbund, in dem sich die Landkreise Reutlingen, Sigmaringen, Tübingen und der Zollernalbkreis sowie die Verkehrsunternehmen der Region zu einem Mischverbund zusammengeschlossen haben. Zur Abdeckung der Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste finanziert der Landkreis im naldo seit Verbundstart im Jahr 2002 Ausgleichsleistungen für verbundbedingte Belastungen (vgl. Kapitel 5.6). Daneben beteiligt sich der Landkreis am Eigenaufwand des Verkehrsverbundes. Im Haushaltsjahr 2021 sind hierfür insgesamt 610.000 Euro eingeplant.

5.8. Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation erfolgt neben dem gesetzlich vorgeschriebenen Fahrplanaushang an den Haltestellen auch über digitale Medien, z. B. über die elektronische Fahrplanauskunft Baden-Württemberg (EFA-BW) und die naldo-App, sowie über gedruckte „Minifahrpläne“, die für jede Linie vorliegen. Außerdem werden zahlreiche themenbezogene Flyer angeboten, sowohl zu den einzelnen Tarifen als auch zum Verkehrsangebot. Am bekanntesten und umfangreichsten ist die Broschüre zum naldo-Freizeit-Netz.

Einige Haltestellen sind mit einem dynamischen Fahrgastinformationssystem ausgestattet, das den Fahrgästen Auskunft über künftige Abfahrtszeiten, entweder auf Basis von Fahrplandaten oder auf Basis von Echtzeitinformationen, gibt.

5.9. Ergänzende und multimodale Mobilitätsangebote

Bei der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel wird zwischen einem multimodalen und einem intermodalen Mobilitätsverhalten unterschieden. Multimodalität bezeichnet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums (häufig innerhalb einer Woche). Die Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel für die einzelnen Abschnitte eines Weges, z. B. mit dem Pkw zum P+R-Parkplatz, anschließend Nutzung der Bahn oder des Busses, wird als Intermodalität bezeichnet. Im Gegensatz zum multimodalen Verhalten bezieht sich Intermodalität nicht auf einen festgelegten Zeitraum, sondern auf einen einzelnen Weg. Intermodales Verhalten ist

demnach eine Sonderform des multimodalen Verkehrsverhaltens.⁵⁵ Daher wird im Folgenden der Begriff Multimodalität verwendet. Die nachfolgenden Textabschnitte stellen den Ist-Zustand der ergänzenden und multimodalen Mobilitätsangebote dar.

5.9.1. Bürgerbus und Bürgerrufauto

Bürgerbusse lassen sich durch folgende Kriterien beschreiben:

- Der Fahrbetrieb wird ehrenamtlich durchgeführt,
- der Betrieb findet regelmäßig statt und
- das Angebot kann von allen Bürgern genutzt werden.

Bürgerbusse basieren auf dem Prinzip der Freiwilligkeit und sind in der Regel über einen Bürgerbusverein organisiert. Die Initiative geht meist von der Bevölkerung und den Städten und Gemeinden aus, um die innerörtliche Feinerschließung der Wohngebiete zu verbessern. Der Bürgerbus verkehrt in der Regel als Linienverkehr mit festem Fahrplan und mit festen Haltestellen. Als Fahrzeuge kommen in der Regel Kleinbusse bis maximal acht Fahrgastplätze oder Großraum-Pkws zum Einsatz.

Ein Bürgerrufauto fährt bei Bedarf nach vorheriger telefonischer Anmeldung. Das Bedienungsgebiet und die Betriebszeiten sind festgelegt. Meist handelt es sich um eine „Haustür-zu-Haustür-Bedienung“. Liegen mehrere Fahrtenwünsche vor, werden diese soweit möglich gebündelt. Bürgerrufautos unterscheiden sich von Bürgerbussen durch den Einsatz kleinerer Fahrzeuge und die Betriebsweise.

Rechtlich gesehen lassen sich Bürgerbusse und Bürgerrufautos entweder als nach dem PBefG genehmigter Linienverkehr oder als genehmigungsfreier Verkehr betreiben.

Im Landkreis Reutlingen bestehen derzeit folgende Bürgerbus- und Bürgerrufauto-Angebote, die teilweise im Linienbetrieb oder vollflexibel betrieben werden (Stand: Februar 2021):

- Bürgerbus Pfullingen (seit Mai 2011), www.bt-pfullingen.de/aktivitaeten/buergerbus/
- Bürgerauto Eningen (seit April 2015), www.eningen.de/aktuelles/und-was-geht-sonst/buergerauto-eningen.html

⁵⁵ Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (2017): Multi- und Intermodalität: Hinweise zur Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personenverkehr; Teilpapier 1: Definitionen, Seite 6 ff.

- Bürgerauto Münsingen mit Gomadingen und Mehrstetten (seit August 2015), <https://www.muensingen.de/Startseite/Verwaltung/Muensinger+Buergerauto.html>
- Bürgerrufauto Trochtelfingen (seit Januar 2017), www.buergerbus-https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/buergerbusflyer-zum-ausdruck-duplex-4-17.pdf
- Bürgerbus Wannweil (seit Februar 2018), <https://wannweil.de/buergerbus/>
- Bürgerrufauto Lichtenstein (seit Februar 2019), www.gemeinde-lichtenstein.de/startseite/gemeinde/buergerrufauto.html
- Bürgerauto Walddorfhäslach (seit Februar 2020), <https://www.walddorfhaeslach.com/unsere-gemeinde/buergerauto.html>

Die Gemeinde Sonnenbühl plant derzeit die Einführung eines Bürgerrufautos im Jahr 2021.

5.9.2. Carsharing und Bikesharing

Carsharing und Bikesharing kennzeichnen sich durch die organisierte gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen. Beim kommerziellen Carsharing und Bikesharing bieten Mobilitätsdienstleister den Verleih von Fahrzeugen an. Anders als bei klassischen Autovermietungen zahlt der Carsharing-Teilnehmer in der Regel im Rahmen einer Vereinbarung einen Grundbetrag und bei der Nutzung eines gebuchten Fahrzeugs einen Zeit- und Kilometertarif. Beim Bikesharing erfolgt die Abrechnung meist über einen Zeittarif. Die Carsharing-Fahrzeuge haben zum Teil fest zugewiesene Parkplätze, die sich häufig an Mobilitätsknotenpunkten mit Umsteigemöglichkeiten auf den ÖPNV/SPNV oder auch an E-Ladestationen befinden. Die Nutzer von Bike- oder Carsharing erhalten über ein Medium (z. B. App oder Chipkarte) Zugang zum gebuchten Fahrzeug.

In der Region Neckar-Alb ist der Carsharing-Anbieter teilAuto Neckar-Alb präsent. teilAuto Neckar-Alb stellt an folgenden Standorten im Landkreis Reutlingen Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung (Stand: Juli 2020):

- Reutlingen
- Pfullingen
- Eningen

- Metzingen
- Bad Urach
- Wannweil

In Kooperation mit naldo gibt es seit 2012 Vergünstigungen für naldo-Abokunden.

In Kooperation mit dem E-Carsharing-Anbieter deer plant die Gemeinde Walddorfhäslach die Bereitstellung von drei E-Fahrzeugen innerhalb des Gemeindegebietes in 2021.

Andere Verleihsysteme, wie zum Beispiel Bikesharing, sind im Landkreis Reutlingen derzeit noch nicht verbreitet.

5.9.3. Mitfahren

Neben den klassischen ÖPNV-Angeboten können Mitfahrgelegenheiten zur Ergänzung des ÖPNV und Reduzierung des MIV beitragen. Eine Stichproben-Recherche in 2019 auf verschiedenen Mitfahrportalen zeigte, dass im Landkreis Reutlingen Fahrtenangebote auf verschiedenen Webseiten vorliegen.

In den Jahren zuvor hat der Landkreis versucht, eine landkreisweite Mitfahrplattform einzuführen. Dafür schloss der Landkreis 2016 eine Kooperation mit dem Anbieter flinc!. Neben Mitfahrmöglichkeiten waren auf flinc! durch die Kooperation mit der Deutschen Bahn Fahrplandaten des ÖPNV und SPNV abgebildet. Kurz vor Start mit der Mitfahrplattform flinc! wurde der Landkreis über mögliche interne Umstrukturierungen informiert, sodass ein Start vorerst verschoben wurde. Ende 2018 gab flinc! schließlich bekannt, die öffentliche Plattform zum 31.12.2018 zu schließen. Der Landkreis hat seitdem weitere Mitfahrplattformen untersucht und prüft, unter anderem im Rahmen des Förderprogramms „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen“ mit dem Modellvorhaben „Integriertes Mobilitätskonzept zur Sicherung der Anschlussmobilität im ländlichen Raum“ (im Folgenden „LandMobil“ genannt), welche Mitfahrplattform für den Landkreis geeignet ist (vgl. Kapitel 6.6.1).

In allen Stadtteilen von Münsingen und allen Ortsteilen von Gomadingen, Mehrstetten und St. Johann gibt es seit 2019 Mitfahrbänke, die im Rahmen eines Gemeinschaftsprojektes eingerichtet und über LEADER Mittlere Alb gefördert wurden. Eine Mitfahrbank ist eine Bank im öffentlichen Raum, auf die sich potentielle Mitfahrer setzen können, um zu signalisieren, dass sie mitgenommen werden möchten. Jede Mitfahrbank des genannten

Gemeinschaftsprojektes ist mit einem Schild und einem bewegbaren Zeichen ausgestattet, durch das der Reisende seinen Mitfahrwunsch und das gewünschte Fahrziel kenntlich machen kann.

5.9.4. Multimodale Knotenpunkte

An multimodalen Knotenpunkten sind verschiedene Verkehrsmittel miteinander verknüpft, z. B. beim P+R der MIV mit dem ÖPNV/SPNV. Der Ausstattungsgrad (z. B. Parkplätze für Pkws, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder) und Umfang der jeweiligen Mobilitätsangebote (z. B. Pkw, Fahrrad, SPNV, Bus, Mitfahrgelegenheit) ist an den Knotenpunkten je nach Bedarf unterschiedlich.

In Anlage 18 sind die B+R- und P+R-Plätze im Landkreis Reutlingen aufgeführt, die sich in der Nähe von Haltestellen des ÖPNV/SPNV befinden.

5.9.5. Fahrradmitnahme im ÖPNV und SPNV

Im SPNV und auf einzelnen Buslinien im naldo können montags bis freitags vor 06:00 Uhr und nach 09:00 Uhr sowie samstags, sonn- und feiertags ganztägig Fahrräder kostenlos mitgenommen werden.

Im Landkreis Reutlingen gibt es einzelne Regionalbuslinien, auf denen täglich eine Fahrradbeförderung analog zu den Regelungen im SPNV möglich ist. Dazu gehören:

- Linie X2 Bad Urach – Münsingen
- Linie X3 Reutlingen – Stuttgart Flughafen/Messe
- Linie 260 Reutlingen – Engstingen – Riedlingen

Im Rahmen des naldo-Freizeit-Netzes bieten viele Freizeitlinien, z. B. Rad-Wanderbus Lautertal, SonnenalbExpress und Biosphärenbus, ebenfalls eine kostenlose Fahrradbeförderung an.

Die Fahrzeuge sind mit Heckträgern oder Fahrradanhängern ausgestattet. Teilweise können Fahrräder auch auf der Mehrzweckfläche des Busses transportiert werden. Bei einzelnen Linien (z. B. X2 und X3) ist die Be- und Entladung der Heckträger oder Fahrradanhänger nur an den Start- und Endpunkten möglich.

Auf den Linien, die Teil des Stadtverkehrs Reutlingen sind, können Fahrräder montags bis freitags vor 7:00 Uhr und nach 10:00 Uhr sowie samstags, sonn- und feiertags ganztägig mitgenommen werden. Ab 20:00 Uhr bis Betriebsschluss und an Sonn- und Feiertagen ist die Fahrradmitnahme in den Bussen für die Fahrgäste ganztägig kostenfrei.

5.9.6. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, Pendler vom MIV auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Im Landkreis gibt es bereits einige Unternehmen und Behörden, die ein betriebliches Mobilitätsmanagement oder Einzelmaßnahmen durchführen, z. B. durch das Angebot eines JobTickets oder Fahrradleasingmodelle für Mitarbeitende. Auch der Landkreis und andere Verwaltungen (z. B. das Land Baden-Württemberg und die Stadt Reutlingen) bieten für die Beschäftigten solche Maßnahmen zur Unterstützung einer umwelt- und klimafreundlichen Mobilität an.

5.10. Barrierefreiheit

Im Landkreis Reutlingen gibt es rund 775 Bushaltestellen mit unterschiedlicher baulicher Gestaltung und Ausstattung. Für die Herstellung der Barrierefreiheit an den Bushaltestellen sind die jeweiligen Straßenbaulastträger zuständig. Die Kostentragung richtet sich nach dem Straßengesetz und der Ortsdurchfahrtenrichtlinie (ODR).

Im Landkreis Reutlingen sind bereits rund 150 Haltestellensteige barrierefrei gestaltet (siehe auch Anlage 23). Zur schrittweisen Umsetzung der Barrierefreiheit an den verbleibenden Bushaltestellen enthält der Nahverkehrsplan für den Aus- bzw. Umbau der Haltestellen die Vorgehensweise zur Priorisierung mit zeitlichen Angaben für die Realisierung des barrierefreien Aus- bzw. Umbaus (vgl. Kapitel 6.7.1).

Im Juni 2020 hat der Landkreis im Rahmen eines Pilotprojektes, gefördert vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, mit der Vor-Ort-Erfassung der Bushaltestellen im Landkreis zur Feststellung des Ist-Zustandes begonnen. Mit Hilfe dieser Daten sollen künftig Informationen zur barrierefreien Reisekette über die elektronische Fahrplanauskunft abrufbar sein.

In Kapitel 6.4.8 sind Vorgaben i. S. Barrierefreiheit zu Fahrzeugen und Fahrpersonal festgelegt. Diese Anforderungen kommen bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen zur Anwendung. Sie haben zunächst keinen Einfluss auf bestehende Linienverkehre. Bei

einigen wichtigen Linien mit langer Laufzeit der Linienverkehrsgenehmigung (z. B. Linie 400 und Linien des Teilraumkonzeptes „Südlicher Landkreis“) wurde bereits im Rahmen der Neuvergabe auf die barrierefreie Nutzung der Fahrzeuge geachtet.

5.11. Befragung der Städte und Gemeinden

Zur Einschätzung des aktuellen und zukünftigen ÖPNV-Bedarfs wurde 2016 eine Befragung der Städte und Gemeinden durchgeführt. Im Folgenden sind die häufigsten Anregungen aus der Befragung aufgeführt:

- Verdichtung des Taktes, Schließung von Taktlücken, Ausbau der Bedienungszeiten (abends, am Wochenende, in den Ferien)
- Bessere Feinerschließung innerorts/der Ortsteile
- Optimierung von Anschlüssen (Bahn, eXpresso, Stadtverkehr)
- Bessere Abstimmung bei parallelen Linien
- Optimierung des Schülerverkehrs (hohe Auslastung der Busse)
- Schnellbuslinien: eXpresso-Erweiterung nach Engstingen, Regiobus Bad Urach – Münsingen
- Bessere Anbindung an die Nachbarlandkreise
- Ausbau der Anmeldeverkehre
- Neuordnung südlicher Landkreis

Anregungen für neu zu schaffende Linien gingen für folgende Strecken ein:

- (Mark West –) Gönningen – Sonnenbühl
- Probetrieb Nacht-Anmeldeverkehr (Lichtenstein)
- Metzingen – Eningen (– Pfullingen)
- Hülben – Neuffen (Anbindung nach Stuttgart)
- Pfronstetten – Gammertingen
- Pliezhausen – Tübingen
- Queranbindung Sonnenbühl – Engstingen

Einige wichtige der in 2016 genannten Anregungen wurden bereits umgesetzt. Dazu gehört beispielsweise die Neuordnung des südlichen Landkreises, die Einführung eines Regiobusses von Bad Urach nach Münsingen, der Nacht-Anmeldeverkehr Lichtenstein, die Weiterentwicklung des Anmeldeverkehrs sowie eine neue Linie von Pliezhausen nach Kirchentellinsfurt (mit direktem Zuganschluss nach Tübingen).

Anregungen, die noch nicht umgesetzt wurden, werden, soweit sie fachlich sinnvoll sind, als Arbeitsaufträge (vgl. Kapitel 8) berücksichtigt.

6. Ziele und Rahmenvorgaben

Die zentrale Funktion des Nahverkehrsplans ist die Festlegung von Zielen und Rahmenvorgaben für die zukunftsfähige Gestaltung des ÖPNV. Ziel des Nahverkehrsplans ist es, den ÖPNV zu stärken sowie attraktive und leistungsfähige Mobilitätsangebote zu schaffen.

Die Rahmenvorgaben definieren zudem den Mindeststandard der ausreichenden Verkehrsbedienung bei der Neuvergabe von Linienverkehrsgenehmigungen. Das bedeutet ganz konkret, dass die Genehmigungsbehörde (Regierungspräsidium Tübingen) bei eigenwirtschaftlichen Anträgen auf Erteilung einer Linienverkehrsgenehmigung die Vereinbarkeit mit dem Nahverkehrsplan prüfen muss und ggf. die Genehmigung versagen kann, wenn der Antrag die Anforderungen des Nahverkehrsplans nicht erfüllt. Der Landkreis hat als Aufgabenträger allerdings die Möglichkeit, in seiner Stellungnahme gegenüber der Genehmigungsbehörde einer Genehmigung dennoch zuzustimmen.

Die nachfolgenden Textabschnitte definieren die Ziele und Rahmenvorgaben unter anderem in den Bereichen Umwelt- und Klimaschutz, SPNV und straßengebundener Linienverkehr, für ergänzende und multimodale Mobilitätsangebote sowie für die Umsetzung eines barrierefreien ÖPNV. Des Weiteren enthält Kapitel 6.8 Regelungen zur Finanzierung von Betriebsleistungen und Investitionen im öffentlichen Nahverkehr.

6.1. Allgemeine Ziele des ÖPNV

Einbeziehung neuer technischer Entwicklungen

Neue technische Entwicklungen und die damit verbundenen wachsenden Qualitätsanforderungen und -erwartungen der Kunden, z. B. durch die Einführung technikgestützter Anschlusssicherungs- und Informationssysteme auf Basis von Echtzeitdaten, sind bei den Planungen im ÖPNV einzubeziehen. Fahrgastinformationssystemen kommt auch im Hinblick auf die Realisierung eines barrierefreien ÖPNV eine bedeutende Rolle zu.

Integrierte Verkehrsplanung

Ziel des Landkreises ist es, alle öffentlichen Verkehrsmittel effizient einzusetzen und zu kombinieren, um Fahrzeiten möglichst kurz und zuverlässig zu gestalten und so die Attraktivität für die Nutzer auch im Vergleich zum MIV zu erhöhen. Voraussetzung dafür ist unter anderem, dass Verkehre sich ergänzen statt parallel zu fahren, das Liniennetz

abgestimmt ist und Anschlüsse und Anschlusssicherungen an den Verknüpfungspunkten funktionieren. Dort, wo SPNV besteht oder geplant ist, stellt dieser das Rückgrat der Bedienung dar. Busverkehre werden hier als Zu- und Abbringerverkehre eingesetzt. In dünner besiedelten Räumen und zu Schwachverkehrszeiten werden Linien- und Anmeldeverkehre miteinander vernetzt. Die bestehenden und geplanten Anmeldeverkehre im Landkreis erhalten einheitliche Strukturen und werden in den nächsten Jahren schrittweise attraktiver gestaltet und vereinheitlicht. Der Anmeldeverkehr „Südlicher Landkreis“ bildet den Anfang dieses Prozesses.

6.2. Umwelt- und Klimaschutz

Um die globale Erderwärmung auf 1,5°C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen, sind wichtige Schritte aller Akteure notwendig. Der Klimaschutzplan 2050 des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit setzt dafür das Ziel, bis 2030 im Bereich Verkehr 40 % der Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 einzusparen. Grundlage für den Klimaschutzplan sind die EU-Klimaziele 2030 und 2050. Ziel der EU ist es, die Treibhausgasemissionen bis 2050 um 80 bis 95 Prozent gegenüber dem Niveau von 1990 zu vermindern.⁵⁶

Dieser Herausforderung stellt sich der Landkreis und legt verschiedene Ziele und Rahmenvorgaben für eine umweltfreundliche Mobilität im Nahverkehrsplan fest. Für die zukunftsfähige Ausrichtung des ÖPNV und SPNV enthält der Nahverkehrsplan in Kapitel 6.3 und 6.4 verschiedene Ziele und Rahmenvorgaben, z. B. für die Gestaltung des Verkehrsangebotes (Bedienungs- und Qualitätsstandards). Ziel ist ferner die Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (insbesondere Fußverkehr, Radverkehr und Carsharing) und eine Stärkung alternativer Antriebstechnologien. Zur Stärkung ergänzender, multimodaler und zukunftsfähiger Mobilitätsangebote verfolgt der Landkreis Reutlingen unter anderem folgende Ziele:

- Einsatz alternativer Antriebsformen (vgl. Kapitel 6.6.1 und Arbeitsauftrag Nr. 8.5.1 und 8.5.2)
- Erhöhung des Besetzungsgrades von Pkws (derzeit 1,2 Personen pro Fahrzeug) und Bündelung von Fahrten durch die Förderung von Mitfahrangeboten (vgl. Kapitel 6.6.3 und Arbeitsauftrag Nr. 8.3.1)

⁵⁶ Vgl. Klimaschutzplan 2050 des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit.

- Stärkung und Förderung von Sharing-Angeboten zur Ergänzung des öffentlichen Verkehrs (vgl. Kapitel 6.6.4 und Arbeitsauftrag Nr. 8.3.2)
- Stärkung und kontinuierlicher Ausbau der Fahrradmitnahme in Bussen zur Förderung kombinierter Mobilität (vgl. Kapitel 6.6.5 und Arbeitsauftrag Nr. 8.3.5)
- Attraktive Gestaltung von Umsteigepunkten zwischen den Verkehrsmitteln (vgl. Kapitel 6.6.6 und Arbeitsauftrag Nr. 8.3.4)
- Förderung und Unterstützung eines effizienten Betrieblichen Mobilitätsmanagements (vgl. Kapitel 6.6.7 und Arbeitsauftrag Nr. 8.3.3)

Die Erreichung der Ziele verfolgt der Landkreis mit verschiedenen Projekten (vgl. Kapitel 6.6.1).

Zur Erhöhung der Fahrgastzahlen strebt der Landkreis – zumal für die Nach-Corona-Zeit – gemeinsam mit anderen Akteuren die offensive Bewerbung der Verkehrsangebote im Regionalbus-, Anmelde- und Freizeitverkehr an.

6.3. Ziele für das Schienennetz und Schienenverkehrsangebot

Nach § 6 Absatz 2 des ÖPNVG liegt die Aufgabenträgerschaft für den schienengebundenen Personennahverkehr beim Land Baden-Württemberg. Für die künftigen Straßenbahnstrecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Landkreis Reutlingen ist der Landkreis nach § 6 Absatz 1 ÖPNVG zuständiger Aufgabenträger. Die Städte und Gemeinden können auch in diesem Bereich Verkehrsleistungen fördern (§ 6 Absatz 1 ÖPNVG).

Bei der Planung und Weiterentwicklung des ÖPNV ist das Angebot des SPNV zu berücksichtigen. Parallelverkehre zum Schienenverkehr sollen grundsätzlich vermieden werden. Als weiteres Ziel wird festgelegt, dass Zu- und Abbringerverkehre zum SPNV bei einer Erhöhung des Angebotes im Schienenverkehr ausgebaut werden sollen.

Für den Landkreis Reutlingen sind in den folgenden Abschnitten die Ziele für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, die Ermstalbahn sowie die Albahn dargestellt.

6.3.1. Ziele für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist das größte Infrastrukturprojekt der Region Neckar-Alb.

Der Landkreis und die Projektpartner verfolgen gemeinsam das Ziel, die in Kapitel 2.2.9 genannten Strecken in der Region Neckar-Alb umzusetzen.

Ziele des Projektes:

- Schaffung eines attraktiven, elektrifizierten und zukunftsfähigen Mobilitätsangebotes, das Emissionen vermeidet und die Lebensqualität der Einwohner verbessert
- Umsteigefreie, getaktete ÖPNV-Verbindungen für Einwohner und Arbeitskräfte in der Region Neckar-Alb, die deren Lebenswirklichkeit aufnehmen und abdecken (steigende Mobilität, Wohnen/Arbeiten/Ausbildung/Freizeit an unterschiedlichen Orten) und eine verlässliche Alternative zum MIV darstellen
- Bessere Vernetzung der Städte und Gemeinden der Region Neckar-Alb mit dem Oberzentrum Reutlingen-Tübingen
- Dichter Taktverkehr auf allen Strecken der Region
- Entlastung von staubelasteten Straßen
- Impulse für die Siedlungsentwicklung (Raum für Arbeitsplätze und Einwohner) und Stärkung des Standortfaktors ÖPNV

Die Umsetzung dieser Ziele führt zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des gesamten ÖPNV in der Region Neckar-Alb und bringt die Schieneninfrastruktur auf ein zukunftsfähiges Niveau.

6.3.2. Ziele für die Ermstalbahn

Der Verkehr auf der Ermstalbahn wird mit Inbetriebnahme von Modul 1 als Teil der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb elektrifiziert. Baumaßnahmen entlang der Strecke und Vorbereitungen zur Elektrifizierung finden bereits statt. Dabei wird auch die Barrierefreiheit an den Haltepunkten hergestellt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 erfolgt die Ausweitung des Verkehrsangebotes auf einen Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit (Montag – Freitag) und eine Verlängerung der täglichen Betriebszeiten.

Vor Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb werden die Zu- und Abbringer-Verkehre und ggf. Parallelverkehre überprüft.

Die Stadt Bad Urach plant die Aufstellung und Durchführung eines Mobilitätskonzeptes und die Etablierung einer Mobilitätsdrehscheibe am ZOB/Bahnhof in Bad Urach. In diesem Zusammenhang wird von der Stadt Bad Urach und der ENAG geprüft, ob durch eine Verlegung des Bahnhofes zum Zentralen Omnibusbahnhof in Bad Urach eine bessere Verknüpfung möglich wird.

6.3.3. Ziele für die Albbahn

Dem weiteren Erhalt und Ausbau der Albbahn zu einer „Regionalbahn-Achse Gammertingen – Münsingen (– Ulm)“ kommt insbesondere im Hinblick auf eine künftige Anbindung der Strecke an das Netz der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb eine wichtige Bedeutung zu. Bahnsteige und Infrastruktur sollen spätestens bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb als leistungsfähiger Zubringer ertüchtigt und ausgebaut werden. Auch im touristischen Verkehr hat die Albbahn eine feste Rolle, denn sie verbindet viele touristisch reizvolle Gebiete entlang des Verkehrsweges und bietet mit der Möglichkeit zur Fahrradmitnahme vielfältige multimodale Vernetzungen. Der Landkreis Reutlingen setzt sich weiterhin für den Erhalt und Ausbau des Verkehrs und der Infrastruktur ein.

Für die Weiterentwicklung der Albbahn werden unter anderem folgende lang- und mittelfristige Ziele verfolgt:

- Ausweitung des Fahrtenangebotes bis zur Inbetriebnahme des Streckenabschnittes Reutlingen – Engstingen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wie folgt:
 - 2-Stunden-Takt täglich zwischen Ulm Hbf und Gammertingen
 - Stundentakt täglich zwischen Münsingen und Gammertingen
 - Verdichtung des Stundentaktes zwischen Münsingen und Gammertingen in der Hauptverkehrszeit auf einen Halbstundentakt
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf durchgehend 60 km/h und auf dafür geeigneten Abschnitten auf bis zu 80 km/h. Dafür werden unter anderem Streckenbegradigungen, die Sanierung der höhengleichen Eisenbahnkreuzungen und die konsequente technische Sicherung von Bahnübergängen mit Lichtzeichen und Halbschranken erforderlich.

- Einsatz weiterer geeigneter Sicherungstechnik (z. B. bei Bahnübergängen) und die Durchführung von Baumaßnahmen zur Beschleunigung der Betriebsabläufe
- Reduzierung der Fahrzeit zwischen Münsingen und Engstingen sowie zwischen Engstingen und Gammertingen auf jeweils unter 27 Minuten zur Realisierung eines Stundentaktes auf der Strecke Münsingen – Gammertingen
- Schaffung von Systemknoten in Münsingen und Engstingen
- Abstimmung der Albbahn-Züge auf umliegende Verkehre wie z. B. den Regiobus X2 (Bad Urach – Münsingen) und die Linien 400 (Gammertingen – Trochtelfingen – Engstingen – Reutlingen) und 7606 (Reutlingen – Engstingen – Münsingen) zur Stärkung der verkehrsträgerübergreifenden Mobilität
- Vermeidung schienenparalleler Busverkehre
- Integration der Albbahn in den ITF sowie Deutschlandtakt unter Berücksichtigung der lokalen Bedürfnisse des Schüler- und Berufsverkehrs
- Barrierefreier Ausbau der Strecke, Bahnsteighöhe von 55 cm
- Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen
- Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, Einbeziehung in das Projekt HyStarter (siehe Kapitel 6.6.1)
- Erhaltung der Freizeitverkehre und Stärkung der Fahrten mit historischen Fahrzeugen auf der Gesamtstrecke

Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV liegt nach § 6 Absatz 2 ÖPNVG beim Land. Der Landkreis wirkt im Rahmen seiner Möglichkeiten auf die Erreichung der Ziele hin.

6.4. Rahmenvorgaben für das Bedienungsangebot des straßengebundenen Linienverkehrs

6.4.1. Rahmenvorgaben für das Bedienungsangebot im Regionalbus- und Anmeldeverkehr

Für den Landkreis Reutlingen werden einheitliche Bedienungsstandards festgelegt. Diese geben den Umfang der Verkehrsbedienung auf den jeweiligen Achsen und Linien vor.

Zur Festlegung der Bedienungsstandards werden Achsen definiert und in unterschiedliche Kategorien eingeteilt. Diese unterscheiden sich durch den vorgesehenen Takt und die

jeweiligen Zeiträume für die Bedienung durch den ÖPNV. Die im Nahverkehrsplan aufgenommenen Achsen entsprechen den Entwicklungsachsen des Regionalplans (vgl. Kapitel 2.2.3). Für die Definition und Kategorisierung der Achsen bilden die folgenden, im Rahmen der Bestandsaufnahme dargestellten Kriterien die Grundlage:

- Pkw-Aufkommen
- Heutiges Angebot des öffentlichen Verkehrs
- Einwohnerzahlen
- Schülerströme
- Pendlerströme

6.4.2. Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiten

Im Folgenden werden die Bedienungshäufigkeiten und -zeiten sowie das Achsennetz näher beschrieben. Diese wurden im Rahmen des Beteiligungsprozesses in der AG „Verkehrsunternehmen“ und „Politik“ diskutiert und abgestimmt.

Der Nahverkehrsplan definiert für die einzelnen Achsenkategorien Mindestbedienungsstandards. Bei der Festlegung der Bedienungshäufigkeiten werden verschiedene Zeitbereiche unterschieden:

- Hauptverkehrszeit (Berufs- und Schülerverkehr)
- Nebenverkehrszeit (tagsüber, während der üblichen Ladenöffnungszeiten)
- Schwachverkehrszeit (Verkehr am Abend, an Wochenenden und Feiertagen)

Die Zeitbereiche werden wie folgt festgelegt:

Hauptverkehrszeit:

- Montag bis Freitag 06:00 bis 08:00 Uhr
- Montag bis Freitag 16:00 bis 18:00 Uhr

Nebenverkehrszeit:

- Montag bis Freitag 05:00 bis 06:00 Uhr
- Montag bis Freitag 08:00 bis 16:00 Uhr

- Montag bis Freitag 18:00 bis 20:00 Uhr
- Samstag 09:00 bis 14:00 Uhr

Schwachverkehrszeit:

- Montag bis Freitag 20:00 bis 23:00 Uhr
(Nächte Freitag auf Samstag bis 24:00 Uhr)
- Samstag 07:00 bis 09:00 Uhr
- Samstag 14:00 bis 20:00 Uhr
- Samstag 20:00 bis 24:00 Uhr
- Sonn- und Feiertag 08:00 bis 20:00 Uhr
- Sonn- und Feiertag 20:00 bis 23:00 Uhr

Von den genannten Zeiten kann für die Erbringung von Verkehrsleistungen aufgrund örtlicher Besonderheiten, beispielsweise Betriebszeiten großer Arbeitgeber oder Ladenöffnungszeiten, abgewichen werden.

Die Abgrenzung der Bedienungszeiten ist in nachfolgender Abbildung dargestellt.

Abgrenzung der Bedienungszeiten

Stunde	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonn-/Feiert.	Stunde
5								5
6								6
7								7
8								8
9								9
10								10
11								11
12								12
13								13
14								14
15								15
16								16
17								17
18								18
19								19
20								20
21								21
22								22
23								23
24								24




	Hauptverkehrszeit
	Nebenverkehrszeit
	Schwachverkehrszeit

Abbildung 6-1: Abgrenzung der Bedienungszeiten

Achsennetz

Das Achsennetz umfasst die Achsen der Kategorien I-III, Grundnetz, Bedarfsnetz sowie Freizeitlinien und Stadtverkehre.

- **ÖPNV-Achse Kategorie I**

Die ÖPNV-Achsen der Kategorie I weisen ein hohes Nachfragepotential auf. Für diese Achsen ist deshalb zwischen 05:00 und 20:00 Uhr montags bis freitags ein Halbstundentakt sowie samstags, sonn-/feiertags und in der Zeit von 20:00 bis 23:00 Uhr (freitags bis 24:00 Uhr) ein Stundentakt vorgesehen. Eine hohe Taktdichte, direkte und schnelle Verbindungen sowie eine hohe Qualität des ÖPNV sollen zur Gewinnung von neuen Fahrgästen und zur Bindung bestehender Nutzer beitragen.

- **ÖPNV-Achse Kategorie II**

Die ÖPNV-Achsen der Kategorie II weisen ebenfalls ein relevantes Nachfragepotential auf und erfüllen eine wichtige Verknüpfungsfunktion. Auf diesen Achsen ist täg-

lich ein Stundentakt vorgesehen. Zu den Hauptverkehrszeiten können Verstärkerfahrten nach Bedarf eingerichtet werden.

- **ÖPNV-Achse Kategorie III**

Die ÖPNV-Achsen der Kategorie III tragen zur Verflechtung der ÖPNV-Verbindungen und zur Flächenerschließung bei. Auf den Achsen der Kategorie III ist zu den Hauptverkehrszeiten ein Stundentakt und zu den Nebenverkehrszeiten ein 2-Stunden-Takt vorgesehen. An Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen sollen ca. vier Fahrtenpaare ein Grundangebot schaffen, deren zeitliche Lage je nach individuellem Bedarf festgelegt werden kann. Dabei ist der Einsatz flexibler Bedienungsformen (Anmeldeverkehre) möglich.

- **Grundnetz**

Auf Achsen der Kategorie „Grundnetz“ soll ein am konkreten Bedarf orientiertes Angebot bestehen. In nachfrageschwachen Zeiten können flexible Bedienungsformen (Anmeldeverkehre) zur Sicherung der Daseinsvorsorge beitragen. Im Grundnetz sind ca. acht Fahrtenpaare montags bis freitags und ca. vier Fahrtenpaare an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen vorgesehen, deren zeitliche Lage je nach individuellem Bedarf festgelegt werden kann.

- **Bedarfsnetz**

Außerhalb der Achsen und des Grundnetzes soll ebenfalls ein Grundangebot zur Versorgung der Bevölkerung vorgehalten werden. Die Ausgestaltung des Angebotes orientiert sich jeweils individuell am vorhandenen Bedarf. Einheitliche Vorgaben werden hierfür nicht im Nahverkehrsplan festgelegt. Alle Siedlungsbereiche ab 150 Einwohner sollen mindestens in dieser Kategorie angebunden sein. Siedlungsbereiche mit einer geringeren Einwohnerzahl werden ebenfalls bedient, sofern sie entlang eines ohnehin bedienten Linienweges liegen oder ihre Bedienung planerisch und wirtschaftlich sinnvoll erscheint.

- **Freizeitlinien**

Viele Ausflugsziele sind durch den regulären Linienverkehr angebunden. Um weitere wichtige Ausflugsziele mit dem ÖPNV erreichen zu können, wurden in den vergangenen Jahren zusätzliche Freizeitlinien eingerichtet. Für diese gibt der Nahverkehrsplan keine einheitlichen Standards vor, da die Freizeitlinien touristischen Zwecken dienen und individuell zu betrachten sind.

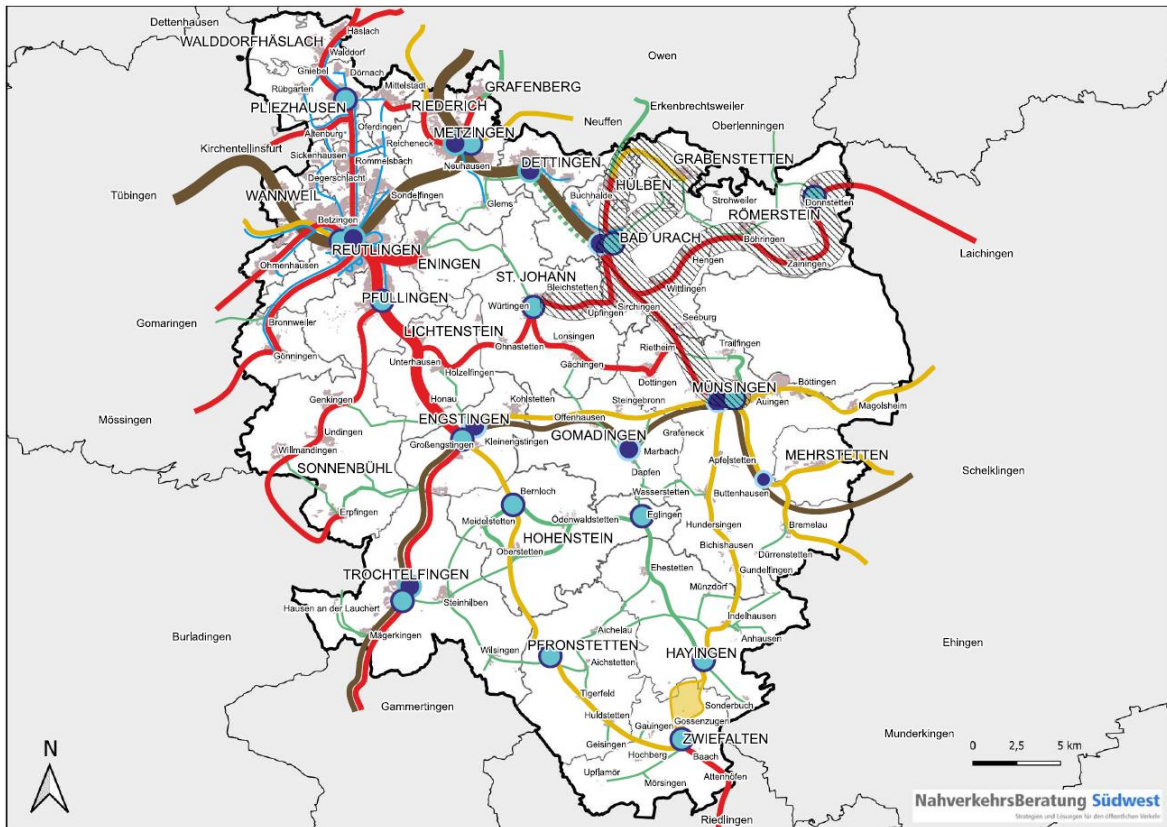
- **Stadt- und Ortsverkehre**

Stadt- und Ortsverkehre bestehen in Bad Urach, Dettingen, Metzingen und Reutlingen (mit Eningen, Pfullingen, Pliezhausen und Walddorfhäslach). Sie werden eigenverantwortlich durch die jeweiligen Städte und Gemeinden organisiert und finanziert. Der Nahverkehrsplan trifft hier Aussagen zur ausreichenden Verkehrsbedienung nur im Einvernehmen mit den betroffenen Städten und Gemeinden. Für die Stadt- und Ortsverkehre gelten daher abweichende Regelungen, die in Kapitel 6.4.6 erläutert sind.

Nachfolgend ist das Achsennetz dargestellt. Die Achsen unterscheiden sich durch die jeweiligen Bedienungshäufigkeiten und stellen einen Zielzustand dar. Zur besseren Übersicht sind die Stadtverkehrslinien nicht detailliert dargestellt und die Freizeitlinien nicht im Achsennetz abgebildet.

Für die Erreichung dieses Zielstandards sind Zusatzleistungen im Regionalbusverkehr in Höhe von ca. 175.700 km/Jahr sowie weitere knapp 607.700 km/Jahr mit Anmeldeverkehren für alle Linien innerhalb des Landkreises erforderlich. Die Bedienungshäufigkeiten und Qualitätsstandards sollen schrittweise bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen umgesetzt werden. Die Gestaltung des Verkehrsangebotes erfolgt in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden. Der schraffierte Bereich ist noch vor Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zu überprüfen und ggf. anzupassen (vgl. Arbeitsauftrag Nr. 8.2.1.3). In Mehrstetten soll mit Inbetriebnahme des Bahnhofes im Dezember 2022 eine Verknüpfung zwischen Bus und SPNV entstehen.

Achsenetz



- SPNV
- SPNV eingeschränktes Angebot
- Achse Kategorie I
- Achse Kategorie II
- Achse Kategorie III
- Grundnetz
- Bedarfsnetz
- Stadtverkehr
- Verknüpfung Bus-Schiene
- Verknüpfung Bus-Bus
- vor Inbetriebnahme von Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zu überprüfen

Abbildung 6-2: Achsenetz

Auf den einzelnen Achsenkategorien gelten folgenden Bedienungshäufigkeiten:

Bedienungshäufigkeiten im Regionalverkehr

		Achse Kat. I	Achse Kat. II	Achse Kat. III	Grundnetz
Montag - Freitag					
NVZ	05:00 - 06:00	½-Std.-Takt	1-Std.-Takt	2-Std.-Takt*	ca. 8 Fahrtenpaare bedarfsorientiert*
HVZ	06:00 - 08:00	½-Std.-Takt	1-Std.-Takt + V	1-Std.-Takt	
NVZ	08:00 - 16:00	½-Std.-Takt	1-Std.-Takt	2-Std.-Takt*	
HVZ	16:00 - 18:00	½-Std.-Takt	1-Std.-Takt + V	1-Std.-Takt	
NVZ	18:00 - 20:00	½-Std.-Takt	1-Std.-Takt	2-Std.-Takt*	
SVZ	20:00 - 23:00 Fr bis 24:00	1-Std.-Takt	1-Std.-Takt*	*	
Samstag					
SVZ	07:00 - 9:00	1-Std.-Takt	1-Std.-Takt*	ca. 4 Fahrtenpaare bedarfsorientiert*	ca. 4 Fahrtenpaare bedarfsorientiert*
NVZ	09:00 - 14:00	1-Std.-Takt	1-Std.-Takt*		
SVZ	14:00 - 20:00	1-Std.-Takt	1-Std.-Takt*		
SVZ	20:00 - 24:00	1-Std.-Takt	1-Std.-Takt*		
Sonn-/Feiertag					
SVZ	8:00 - 20:00	1-Std.-Takt	1-Std.-Takt*	ca. 4 Fahrtenpaare bedarfsorientiert*	ca. 4 Fahrtenpaare bedarfsorientiert*
SVZ	20:00 - 23:00	1-Std.-Takt	1-Std.-Takt*		
Nacht vor Samstag, Sonntag und Feiertag					
Nacht	---	3 Fahrten	---	---	---

V = Verdichterfahrten nach Bedarf

HVZ = Hauptverkehrszeiten

NVZ = Nebenverkehrszeiten

SVZ = Schwachverkehrszeiten

* = flexible Bedienungsformen möglich

Tabelle 6-1: Bedienungshäufigkeiten im Regionalverkehr

Auf den ÖPNV-Achsen der Kategorien I und II sollen möglichst vertaktete Fahrtenangebote umgesetzt werden, wobei insbesondere Montag bis Freitag und im Schulverkehr Taktabweichungen erforderlich sein können. Die Linienführung soll möglichst auf direktem Weg erfolgen, um mit dem MIV konkurrenzfähige Fahrzeiten zu erreichen. Im konkreten Einzelfall ist zwischen Schnelligkeit und Erschließungswirkung abzuwägen. Bei nachfragestarken Linien ist auch eine Aufspaltung in einen direkt fahrenden Linienteil und einen Linienteil mit stärkerer Erschließungsfunktion möglich.

In der nachfolgenden Tabelle sind die einzelnen Linien den jeweiligen Achsenkategorien zugeordnet. Die rechte Spalte enthält die Linien, die ggf. gemeinsam den Standard für die

Bedienung erfüllen sollen. Bei der Zuordnung der Linien zu den einzelnen Achsen wurden bestehende Verkehrssysteme berücksichtigt. Daher enthält diese Übersicht auch Stadtverkehre und die Angebote des SPNV.

Zuordnung der Linien zu den Achsen der Kategorien I-III und Grundnetz (Stand: 2020)

Achse	Linie
Achsen der Kategorie I	
Reutlingen – Lichtenstein – Engstingen	260, 400, 7606, 7644
Reutlingen – Eningen	1, 11
Achsen der Kategorie II	
Reutlingen – Pliezhausen – Walddorfhäslach	3, 33, X3
Metzingen – Riederich – Mittelstadt	203
Metzingen – Grafenberg	202
Reutlingen – Gomaringen	111
Reutlingen – Gönningen – Mössingen	5/155
Reutlingen – Sonnenbühl	7635
Bad Urach – Hülben	100
Münsingen – Bad Urach	X2
Engstingen – Trochtelfingen – Gammertingen	Albbahn, 400
Pliezhausen – Kirchentellinsfurt	121
Reutlingen – Lichtenstein – St. Johann	7644
Bad Urach – Römerstein (– Laichingen)	7646/30
Bad Urach – St. Johann – Münsingen	7643
Zwiefalten – Riedlingen	260, 265
Achsen der Kategorie III	
Tübingen – Industriegebiet Mark West – Reutlingen	7611/10
Metzingen – Neckartenzlingen	197

Hülben – Grabenstetten (Fortsetzung der Achse Kategorie II Bad Urach – Hülben)	100, 172
Münsingen – Engstingen	Albbahn, 7606
Münsingen – Magolsheim – Laichingen	335
Münsingen – Mehrstetten – Schelklingen	7662 und 333 (z. Zt. Umstieg), Albbahn
Münsingen – Bremelau – Ehingen	331
Münsingen – Hayingen – Zwiefalten	265
Engstingen – Hohenstein – Pfronstetten – Zwiefalten	260
Grundnetz	
Grafenberg – Nürtingen	185
Hülben – Erkenbrechtsweiler	100, 172
Münsingen – Trailfingen	X2, 212, 7643
Hohenstein (alle Teilorte) – Ehestetten – Hayingen	261

Tabelle 6-2: Linien der Achsen-Kategorien I-III und Grundnetz

Die angegebenen Linien sollen die Funktion der Achsen auf den entsprechenden Abschnitten erfüllen. Sind mehrere Linien angegeben, so sollen diese den Standard gemeinsam erfüllen. Die Linienangaben stellen lediglich nachrichtlich den Ist-Zustand (Stand: 2020) dar, nach Überplanungen können auch andere Linien die Standards erfüllen. Nicht veröffentlichte Schülerfahrten sind nicht aufgeführt. Diese sind flexibel an die Anforderungen des Schülerverkehrs anzupassen.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Zuordnung der Relationen und Linien zu den Achsen „Bedarfsnetz“ dar. Für diese Achsen und Linien enthält der Nahverkehrsplan keine konkreten Vorgaben zum Umfang der Bedienung.

Zuordnung der Linien zu den Achsen „Bedarfsnetz“ (Stand: 2020)

Achse	Linie
Bedarfsnetz	
Gönningen – Gomaringen	112
Sonnenbühl – Engstingen	102
Hohenstein – Trochtelfingen	400Z
Steinhilben – Pfronstetten – Ehestetten – Marbach – Münsingen	264
Anbindung Geisingen Ort	267
Anbindung Gauingen Ort	267
Mörsingen – Upflamör – Hochberg – Zwiefalten	262
Anbindung Anhausen	268
Anbindung Münzdorf	261, 265, 268
Anbindung Dürrenstetten	7662, 265
Römerstein-Donnstetten – Lenningen	176
(Hülben –) Grabenstetten – Römerstein-Böhringen	100, 172
Bad Urach – Grabenstetten direkt	173
Ringverkehr Hayingen	268
(Bad Urach –) Dettingen – Glems – Eningen (– Reutlingen)	100
Reutlingen – Eningen – St. Johann-Würtingen	7644
Hausen an der Lauchert – Mägerkingen	400

Tabelle 6-3: Linien der Achsen-Kategorie Bedarfsnetz

Die Bedienung von Standorten der Gesundheitszentren, Einrichtungen mit besonderen Wohnformen sowie Werkstattstandorten ist von hoher Bedeutung und soll bei den Planungen berücksichtigt werden.

6.4.3. Rahmenvorgaben für den Anmeldeverkehr

Aufgrund der größeren Flexibilität können Anmeldeverkehre im Vergleich zum klassischen Linienverkehr einen größeren Korridor abdecken. Der Anmeldeverkehr verkehrt nach Fahrplan und fährt nur angemeldete Haltestellen an. Liegen mehrere Anmeldungen für eine Fahrt vor, werden die Fahrtenwünsche gebündelt. Durch die Durchführung der Fahrten nur bei tatsächlich vorhandenem Fahrtbedürfnis und der Bündelung der Fahrtenwünsche kann ein effizientes und attraktives Angebot geschaffen werden.

Um den Anmeldeverkehr im Landkreis Reutlingen attraktiv und zukunftsfähig zu gestalten, werden folgende Rahmenvorgaben festgelegt:

- Anwendung des naldo-Tarifs (bereits seit Dezember 2019 umgesetzt)
- Vereinheitlichung der Anmeldefristen auf höchstens 60 Minuten (bei Fahrten am Morgen und barrierefreier Beförderung können abweichende Regelungen gelten)
- Einfache und einheitliche Erreichbarkeit (telefonisch und online) sowie Erreichbarkeitszeiten
- Ermöglichung einer barrierefreien Beförderung

Bei regelmäßiger Abfrage bestimmter Fahrten kann ggf. die Fahrt in den regulären Linienverkehr integriert werden. Dies ist im Einzelfall zu prüfen.

Es ist jeweils zu prüfen, ob der Anmeldeverkehr separat oder zusammen mit dem zugehörigen Bus-Linienbündel vergeben werden soll. Die Zuordnung der Anmeldeverkehre zu einem Linienbündel ist ebenfalls im Einzelfall zu prüfen.

Darüber hinaus setzt sich der Landkreis das Ziel, mit dem Anmeldeverkehr insbesondere am Abend auch die jüngere Generation für den ÖPNV zu gewinnen und das Angebot entsprechend zu gestalten.

6.4.4. Rahmenvorgaben für den Schülerverkehr

Schüler stellen einen wichtigen zu befördernden Personenkreis im öffentlichen Nahverkehr des Landkreises Reutlingen dar. Für sie bestehen spezielle Anforderungen bezüglich Routen und Bedienungszeiten. Um den Anforderungen des Schülerverkehrs gerecht zu werden, können daher Abweichungen von den in den Kapitel 6.4.2 definierten Vorgaben

erforderlich sein. Zwischen den Belangen des Schülerverkehrs und des Jedermannverkehrs ist im Einzelfall abzuwägen.

Eine ÖPNV-Bedienung soll von Wohn- bzw. Teilorten zum jeweiligen Schulstandort der nächstgelegenen Schulart ab einem Fahrgastaufkommen von zehn „Fahrschülern“ am bestehenden Linienweg angeboten werden. Bei Veränderungen der Schullandschaft ist die Notwendigkeit neuer Linienwege im Einzelfall zu prüfen. Die Zahl der notwendigen „Fahrschüler“ kann sich aus einzelnen Wohn- und Teilorten sowie durch eine gemeinsame Anbindung mehrerer Wohn- und Teilorte ergeben.

Grundschulen sollen möglichst umsteigefrei bedient werden. In besonders gelagerten Fällen kann aber auch hier ein Umstieg erforderlich sein. Bei weiterführenden Schulen sind Umstiege generell möglich. Dabei soll die maximale Umsteigezeit 15 Minuten nicht übersteigen.

An Schultagen sollen folgende Mindestangebote bereitgehalten werden:

Ab 10 Fahrschülern:

- Eine Fahrt zum Beginn des Vormittagsunterrichts
- Eine Fahrt nach Ende des Vormittagsunterrichts
- Eine Fahrt zum Beginn des Nachmittagsunterrichts (falls angeboten und keine Mittagsverpflegung vorhanden ist)
- Eine Fahrt nach Ende des Nachmittagsunterrichts (falls angeboten)

Ab 30 Fahrschülern:

- Eine weitere Fahrt zum Beginn des Vormittagsunterrichts
- Eine weitere Fahrt nach Ende des Vormittagsunterrichts
- Eine weitere Fahrt nach Ende des Nachmittagsunterrichts (falls angeboten)

Die Standards gelten für den gesamten Schulstandort. Befinden sich mehrere Schulen am selben Standort, müssen sich diese über die gewünschte zeitliche Lage der einzelnen Fahrten einigen.

Die Satzung des Landkreises Reutlingen über die Erstattung von Schülerbeförderungskosten vom 01.01.2012 legt unter dem Gesichtspunkt der Kostenerstattung die maximal

zumutbaren Wartezeiten vor und nach dem Unterricht fest. Daneben wird als Qualitätsziel im Nahverkehrsplan festgelegt, dass die Wartezeiten (zwischen Ankunft des ÖPNV/SPNV und Unterrichtsbeginn bzw. zwischen Unterrichtsende und Abfahrt des ÖPNV/SPNV, jeweils abzüglich notwendiger Fußwegzeit) in der Regel 25 Minuten nicht überschreiten sollen.

Bei vertakteten Linien mit großer Bedeutung im Jedermannverkehr, insbesondere auf Achsen der Kategorien I und II, sind zur Aufrechterhaltung eines durchgehenden Taktes auch längere Wartezeiten akzeptabel. Eine Abwägung der Ziele eines durchgehenden Taktes und kurzer Wartezeiten erfolgt im Einzelfall.

Durch eine linienübergreifende Organisation ist ein wirtschaftlicher Einsatz von Fahrzeugen, die nur kurze Zeit in der Spitze des Schülerverkehrs eingesetzt werden, zu ermöglichen. Darüber hinaus werden die Schulträger und Schulen gebeten, über gestaffelte Unterrichtszeiten und/oder die Verteilung der Schüler, z. B. durch einen teilweisen Unterrichtsbeginn zur 2. Stunde, einen Beitrag zum Abbau von Kapazitätsengpässen und zur wirtschaftlichen Gestaltung des Schülerverkehrs im ÖPNV/SPNV zu leisten. Der Landkreis ist mit den Schulträgern und Schulen im Gespräch mit dem Ziel, dass im Fall zukünftiger Kooperationen von Schulträgern zu gemeinsamen Schulstandorten das bestehende ÖPNV-Netz im Rahmen dieser Entscheidungen Berücksichtigung findet.

Bei Ausschreibungen und Vergaben von Verkehrsleistungen wirkt der Landkreis nach sorgfältig erhobenen Schülerzahlen und unter Berücksichtigung der vorhandenen Sitz- und Stehplätze bei den eingesetzten Fahrzeugen auf ausreichende Kapazitäten hin.

Beim SPNV setzt sich der Landkreis für ein ausreichendes Platzangebot ein und geht auf das betroffene Verkehrsunternehmen bzw. das Land als Aufgabenträger für den SPNV zu.

6.4.5. Kreisüberschreitende Verkehrsangebote

Die Ziele und Bedienungsstandards für kreisüberschreitende Linien sind im Achsennetz in Kapitel 6.4.2 dargestellt. Die Planung und Umsetzung der Verkehrsleistungen erfolgt in enger Abstimmung mit dem jeweiligen Nachbarlandkreis. Aufgrund der unterschiedlichen Vorgaben der Nahverkehrspläne der Nachbarlandkreise kann es zugunsten der besseren

Planbarkeit des Verkehrsangebotes erforderlich sein, vom Standard des Nahverkehrsplans abzuweichen.

6.4.6. Rahmenvorgaben für Stadt- und Ortsverkehre

Kreisangehörige Städte und Gemeinden können keinen eigenen Nahverkehrsplan aufstellen. Zur Sicherung der ausreichenden Verkehrsbedienug für die Stadt- und Ortsverkehre kann der Nahverkehrsplan Ziele und Rahmenvorgaben enthalten, die mit den jeweiligen Städten und Gemeinden abzustimmen sind.

6.4.6.1. Stadtverkehr Reutlingen

Ziele, Bedienungsstandards sowie Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrpersonal für den Reutlinger Stadtverkehr sind im Stadtbuskonzept der Städte Reutlingen und Pfullingen sowie der Gemeinden Eningen, Pliezhausen und Walddorfhäslach definiert, auf das verwiesen wird und das in seiner jeweils aktuellen Fassung die ausreichende Verkehrsbedienug für den Stadtverkehr Reutlingen vorgibt. Die vorgenannten Gemeinden stellen diese ausreichende Verkehrsbedienug als zuständige Behörde nach § 6 Absatz 1 Satz 2 ÖPNVG sicher.

Für Regionalbuslinien und Anmeldeverkehre, die durch/nach Reutlingen und die genannten Gemeinden führen, gelten die allgemein definierten Bedienungsstandards sowie Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrpersonal.

6.4.6.2. Stadtverkehr Metzingen

Der Stadtverkehr Metzingen besteht derzeit aus den Regionalbuslinien 201 (Metzingen Längenfeld – Bahnhof – Glems), 202 (Grafenberg – Neugreuth – Metzingen – Harthölzle) und 203 (Mittelstadt – Riederich – Metzingen – Neugreuth), die über ihren früheren Endpunkt am Bahnhof hinaus verlängert wurden, um das Gewerbegebiet Längenfeld sowie die Wohngebiete Harthölzle und Neugreuth neu bzw. besser an den öffentlichen Verkehr anzubinden. Zur Optimierung des Verkehrsangebotes (z. B. Erschließung des geplanten Kombibades mit dem ÖPNV) sind Änderungen erforderlich. Die Stadt Metzingen prüft deshalb, ob und ggf. mit welchen Standards ein eigenes Stadtverkehrsnetz unabhängig vom Regionalverkehr aufgebaut werden kann. Bis zu einer Entscheidung darüber wird das bestehende Verkehrsangebot (Fahrplan 2020) als ausreichende

Verkehrsbedienung festgelegt. Die Fahrpläne der Linien 201, 202 und 203 sind den Anlagen 19 - 21 zu entnehmen.

Die Funktion des Stadtverkehrs als Zu- und Abbringer ist im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zu überprüfen.

Für den Stadtverkehr Metzingen gelten die in Kapitel 6.4.8 definierten Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrpersonal.

6.4.6.3. Stadtverkehr Bad Urach

Für den Stadtverkehr Bad Urach wird folgende ausreichende Verkehrsbedienung festgelegt:

- Halbstundentakt Montag bis Freitag 06:00-19:00 Uhr, Samstag 7:00-18:00 Uhr, mit Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Ausweitung des Halbstundentaktes entsprechend dem Fahrplan der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
- Stundentakt zu den übrigen Betriebszeiten der Ermstalbahn bzw. der künftigen Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Zur Sicherstellung des Schülerverkehrs innerhalb der Kernstadt kann von diesen Vorgaben in Einzelfällen abgewichen werden.

Die Funktion des Stadtverkehrs als Zu- und Abbringer zur Ermstalbahn und zur Regiobuslinie X2 soll auch bei Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb beibehalten werden.

Für den Stadtverkehr Bad Urach gelten die in Kapitel 6.4.8 definierten Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrpersonal.

6.4.6.4. Ortsverkehr Dettingen

Für den Ortsverkehr Dettingen wird folgende ausreichende Verkehrsbedienung festgelegt:

- Halbstundentakt Montag bis Freitag 6:00-19:00 Uhr, Samstag 7:00-18:00 Uhr, mit Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Ausweitung des Halbstundentaktes entsprechend dem Fahrplan der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

- Stundentakt zu den übrigen Betriebszeiten der Ermstalbahn bzw. der künftigen Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Zur Sicherstellung des Schülerverkehrs kann von diesen Vorgaben in Einzelfällen abgewichen werden.

Die Funktion des Ortsverkehrs als Zu- und Abbringer ist im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zu überprüfen.

Für den Ortsverkehr Dettingen gelten die in Kapitel 6.4.8 definierten Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrpersonal.

6.4.7. Ziele und Rahmenvorgaben für touristische Verkehre

In den vergangenen Jahren hat sowohl die Zahl der Ankünfte und Übernachtungen als auch die Zahl der Tagesreisenden zugenommen. Der Tourismus mit einem Bruttoumsatz von ca. 570 Millionen Euro/Jahr und ca. 8.700 Arbeitsplatzäquivalenten⁵⁷ ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor im Landkreis.

Der ÖPNV war im ländlichen Raum des Landkreises bisher überwiegend durch den Schülerverkehr geprägt. Insbesondere mit dem Start des Teilraumkonzeptes „Südlicher Landkreis“ und des neuen Regiobusses X2 (Bad Urach – Münsingen) entstanden neue attraktive Anbindungen und Verknüpfungen von Verkehren, die nun auch am Wochenende und abends die Mobilität der Gäste unterstützen. Gleichwohl stellt die Sicherstellung eines nachfragegerechten und zugleich wirtschaftlichen ÖPNV-Angebotes, insbesondere im ländlichen Raum, der auch von Touristen geschätzt wird, den Landkreis Reutlingen als Aufgabenträger vor zahlreiche Herausforderungen.

Bei touristischen Verkehren gilt es sowohl die Bedürfnisse von Übernachtungsgästen als auch die Bedürfnisse von Tagesreisenden zu berücksichtigen.

Die ganz überwiegende Mehrheit der Tagesreisenden in Deutschland greift auf den MIV zurück, weniger als eine von zehn Tagesreisen werden mit dem ÖPNV unternommen.

Im ländlichen Raum nutzen mehr als 80 % der Übernachtungsgäste das eigene Auto, das Motorrad oder das Wohnmobil, um zum Urlaubsort zu gelangen. Dies zeigt, dass für die

⁵⁷ Wirtschaftsfaktor Tourismus für den Landkreis Reutlingen 2016, verfasst durch dwif-Consulting GmbH München (Mai 2017).

An- und Abreise der ÖPNV bisher eine untergeordnete Rolle spielt, obwohl die Möglichkeit einer Anreise mit dem ÖPNV zu vielen Unterkünften möglich ist. Für die Mobilität vor Ort spielt der ÖPNV eine größere Rolle. Fast ein Viertel der deutschen Touristen bewegt sich im Rahmen der Haupturlaubsreise (ab einer Dauer von fünf Tagen) mit Bus und Bahn fort. Außerdem werden gerne verschiedene Verkehrsmittel kombiniert.⁵⁸

Die Bereitschaft, öffentliche Verkehrsmittel zur An- und Abreise zu nutzen, ist in hohem Maße abhängig davon, ob es vor Ort ein umfassendes und gästeorientiertes Mobilitätsangebot gibt.

Bei Reisen innerhalb Deutschlands steht für viele Menschen die Rücksichtnahme auf Umwelt und soziale Gerechtigkeit weit oben auf der Wunschliste. Sie achten auch darauf, ökologische Schäden im Zielgebiet zu minimieren.⁵⁹ Damit ergibt sich gerade für den Landkreis Reutlingen als Modellregion für nachhaltige Entwicklung und Tourismusregion die Herausforderung, nachhaltige Mobilitätskonzepte zu entwickeln.

Ziele:

Zur Reduzierung des MIV und zur attraktiven Gestaltung des ÖPNV wird bei künftigen Planungen stets das Leitprinzip einer nachhaltigen touristischen Mobilität mit betrachtet und in die Umsetzungen einbezogen.

Wichtige Ziele des Landkreises für die attraktive Gestaltung touristischer Verkehre sind:

- Verbesserung der Anbindung touristischer Ziele und Übernachtungsziele
- Verzahnung von Alltags- und Freizeitmobilität (z. B. stärkere Integration touristischer Verkehre in den regulären Linienverkehr)
- Ausweitung der Fahrradmitnahme
- Förderung der Multimodalität
- Stärkung des Bewusstseins für die Nutzung des ÖPNV

Folgende Maßnahmen sollen zur Umsetzung der Ziele beitragen:

- Musterempfehlung für touristische Anbieter über Informationen zum ÖPNV-Angebot (vgl. auch Kapitel 8.6)

⁵⁸ Vgl. dwif e.V. - Nachhaltige Mobilitätskonzepte für Touristen im öffentlichen Verkehr mit Fokus auf Regionen im Bereich von Großschutzgebieten, Seite 174 ff.

⁵⁹ Vgl. FUR Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V., Reiseanalyse 2014.

- Gemeinsame Bewerbung der Mobilitätsangebote, auch durch Ausflugsziele und Beherbergungsbetriebe (z. B. auf Homepage)
- Analyse und ggf. Verbesserung der Anbindung wichtiger touristischer Ziele (vgl. auch Kapitel 8.6)
- Identifizierung wichtiger Startpunkte für Ausflüge im Gebiet und ggf. Verbesserung der Anbindung (vgl. auch Kapitel 8.6)
- Ausbau ergänzender Mobilitätsangebote, Ausbau Carsharing und Bikesharing (vgl. auch Kapitel 8.3)
- Prüfung der Möglichkeit der Fahrradmitnahme bei Neuvergaben von Verkehrsleistungen und, wo immer es möglich ist, Umsetzung der Mitnahmemöglichkeit (vgl. auch Kapitel 6.6.5)

6.4.8. Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrpersonal

6.4.8.1. Anforderungen an Fahrzeuge

Die Beförderungsqualität wird wesentlich durch die Ausstattung und das Erscheinungsbild der Fahrzeuge geprägt. Sie nimmt Einfluss auf die Entscheidung der Fahrgäste zur Nutzung des Verkehrsmittels und wirkt sich auf deren Zufriedenheit aus. Daher setzt der Landkreis auf den Einsatz moderner und komfortabler Fahrzeuge. Im tagesdurchgehenden Taktverkehr wird mit einem Teil der Fahrzeugflotte ein großer Teil der Betriebsleistung erbracht, während in den Spitzenzeiten, insbesondere im Schülerverkehr, zusätzliche Fahrzeuge erforderlich sind, die nur eine geringe Fahrleistung erbringen. Vor diesem Hintergrund wird im Regionalbusverkehr zwischen zwei Fahrzeugkategorien unterschieden:

- **A-Fahrzeuge**
Fahrzeuge für den Einsatz auf den Taktkursen der Achsen
- **B-Fahrzeuge**
Fahrzeuge, die den Spitzenbedarf abdecken, vornehmlich Verstärker- und Verdichtfahrten im Schülerverkehr

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Anforderungen der A- und B-Fahrzeuge. Diese Fahrzeugstandards werden bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen schrittweise umgesetzt.

Fahrzeuganforderungen Regionalbusverkehr

Ausstattung/Kriterien	A-Fahrzeug	B-Fahrzeug
Durchschnittsalter aller Fahrzeuge	10 Jahre	15 Jahre
Höchstalter aller Fahrzeuge	15 Jahre	20 Jahre
Mind. einzuhaltende EU-Abgasnorm	Euro V; ab 01.01.2022 mind. Euro VI oder äquivalent durch Nachrüstung	Euro IV, ab Neuvergabe des Linienbündels „Metzingen“ (01.08.2025) Euro VI oder äquivalent durch Nachrüstung
Niederflur- oder Low-Entry-Bauweise mit podestfreiem Boden (Mittelgang) zwischen Tür 1 und 2. Das Fahrzeug muss für eine barrierefreie Anfahrt eines Hochbordes von 18 cm Höhe geeignet sein.	ja	spätestens ab 01.01.2022
Kneeling-Technik	ja	spätestens ab 01.01.2022
Visuelle Fahrgastinformation (außen) zur Anzeige von Fahrtziel und Liniennummer	digital, bei Dunkelheit beleuchtet	digital
Digitale visuelle Haltestellenanzeige und akustische Haltestellenansage innen	ja	spätestens ab 01.01.2022
Elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf aller naldo-Fahrscheine sowie des bwtarifs ermöglicht	ja	ja
Lokal kompatible Systeme zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen, zur Ansteuerung von Echtzeitdaten sowie zur Anschlusssicherung	spätestens ab 01.01.2022	nein
Gut erreichbare Haltewunschtafeln in jeder 2. Sitzreihe, an den Behindertenplätzen und im Bereich der Mehrzweckfläche	ja	ja
Ausklappbare Rampe	ja	spätestens ab 01.01.2022
Rufeinrichtungen (Taster) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste an der 2. Tür sowie im Wageninneren an der Mehrzweckfläche	ja	ja
Kontrastreiche und taktile Gestaltung des Fahrgastinnenraums	ja	ja
Behindertengerechte Sitzplätze in der Nähe der Türen und ausreichende	ja	spätestens ab 01.01.2022

Abstellflächen		
Zulässige Scheibenbeklebung	max. 25 %	max. 25 %
Klimaanlage	ja	nein
Heizungsanlage	ja	ja

Tabelle 6-4: Fahrzeuganforderungen Regionalbusverkehr

Fahrzeuge, die in das Stadtgebiet Reutlingen einfahren, müssen den Anforderungen des jeweils aktuellen Luftreinhalteplans der Stadt Reutlingen entsprechen. Zudem sind die Festlegung der EU-Abgasnorm und der Einsatz alternativer Antriebsformen (z. B. Elektromobilität oder Wasserstoffantrieb) bei künftigen Umsetzungen in Abhängigkeit vom technischen Fortschritt grundsätzlich zu prüfen. Den Einsatz höherer Abgasnormen bei B-Fahrzeugen begrüßt der Landkreis ausdrücklich. Für die Beschaffungen von Fahrzeugen gelten ab dem 02. August 2021 die Anforderungen der EU-Richtlinie 2019/1161 („Clean Vehicle Directive“). Die EU-Richtlinie gibt verbindliche Mindestziele für die Beschaffung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für zwei Referenzzeiträume (2021-2025 und 2026-2030) vor.

Der Einbau von Fahrgastzählensystemen ist auf Anforderung des Aufgabenträgers vom Verkehrsunternehmen durchzuführen.

Die Möglichkeit zur Mitnahme von Fahrrädern wird bei künftigen Vergaben stets geprüft und wo möglich umgesetzt.

Für die vom Land geförderten Regiobusse gelten die Anforderungen des Förderprogramms „Regiobuslinien“ in der jeweils gültigen Fassung.

Für Fahrzeuge, die im Anmeldeverkehr eingesetzt werden, finden folgende Mindestanforderungen Anwendung:

- Höchstalter von 8 Jahren
- Mindestens einzuhaltende EU-Abgasnorm: Euro VI
- Klima- und Heizungsanlage im Fahrgastinnenraum
- Kenntlichmachung als Anmeldeverkehr-Fahrzeug (z. B. Schild, Magnetfolien)

Beim Anmeldeverkehr wird die Festlegung der EU-Abgasnorm ebenfalls bei künftigen Vergaben in Abhängigkeit vom technischen Fortschritt geprüft.

Auf Anforderung ist ein für die Beförderung von im Rollstuhl sitzenden Fahrgästen ausgestattetes Fahrzeug einzusetzen.

Freizeitlinien erfüllen einen touristischen Zweck und sind daher individuell zu betrachten. Deshalb werden für diese Linien keine einheitlichen Standards festgelegt.

6.4.8.2. Anforderungen an das Fahrpersonal

Für das Fahrpersonal im Regionalbus- und Anmeldeverkehr gelten folgende Anforderungen:

- Höfliches, freundliches und serviceorientiertes Verhalten gegenüber Fahrgästen
- Besondere Rücksichtnahme auf und Unterstützung von sensorisch oder in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgästen
- Gute Ortskenntnisse
- Gute Kenntnisse über Beförderungsbedingungen, Tarife, Fahrpläne und Linienwege
- Ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache
- Fahrkenntnisse zur Vermeidung von großen Abständen zwischen Wagenkante und Bordstein beim Heranfahren an Haltestellen

6.4.9. Ziele für die räumliche Erschließung

Als zumutbarer Weg zur Haltestelle werden folgende Entfernungen (Luftlinie) angesetzt:

- Bahnhaltstellen 1.000 m
- Bushaltstellen 500 m

Ein Siedlungsbereich gilt als erschlossen, wenn 80 % der Einwohner innerhalb der genannten Luftlinienentfernungen wohnen. Bei großen Höhendifferenzen oder bei für Fußgänger nicht überwindbaren Hindernissen ist der erschlossene Bereich je nach örtlicher Situation anzupassen. Auch ein Anschluss durch flexible Bedienungsformen ist möglich. Dabei sind die in Kapitel 6.4.2 definierten Rahmenvorgaben für die Bedienung zu beachten.

Die räumlichen Erschließungsmängel sind in der Anlage 17 dargestellt. Eine mögliche Beseitigung der Erschließungsmängel ist im Arbeitsauftrag Nr. 8.2.2.4 zur Untersuchung vorgesehen.

6.4.10. Verknüpfung der Linien und Systeme

6.4.10.1. Verknüpfung Bus – Schiene

Die Regional- und Stadtbusverkehre sowie die Anmeldeverkehre haben im Landkreis Reutlingen eine wichtige Bedeutung als Zu- und Abbringer zum Schienenverkehr. Die IRE- und RE-Züge der Bahnstrecke Tübingen – Reutlingen – Stuttgart verbinden den Landkreis nach außen und binden ihn an die Metropolregion Stuttgart und den Schienenpersonenfernverkehr an. Die Ermstalbahn und ihre durchgehenden Verbindungen über Reutlingen nach Herrenberg, zukünftig als Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, sowie die Albbahn schaffen wichtige Verbindungen innerhalb des Landkreises und der Region.

An den in Kapitel 5.5.1 aufgeführten Verknüpfungspunkten sind kurze Umsteigezeiten anzustreben. Sie sollen in die Hauptlastrichtung 15 Minuten nicht überschreiten, andererseits aber auch für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ausreichend bemessen und gegen leichte Verspätungen abgepuffert sein. Abhängig von der örtlichen Situation sollen mindestens 3-7 Minuten für den Weg Bahnhof – Busbahnhof vorgesehen werden. Dazu sollen auch die Bahnhöfe so angefahren werden können, dass Fußwege möglichst kurz sind. Zwischen den verknüpften Verkehrsmitteln sollte möglichst eine Sichtbeziehung bestehen, sodass z. B. der Busfahrer mit Blick auf den ankommenden Zug von seiner Halteposition aus direkt sieht, ob ggf. auch sensorisch oder in ihrer Mobilität eingeschränkte umsteigewillige Fahrgäste kommen.

Bei der Fahrplangestaltung ist darauf zu achten, dass sich der Bus am Schienennah- und -regionalverkehr orientiert, der wiederum seine Taktvorgaben vom Fernverkehr erhält.

6.4.10.2. Verknüpfung Bus – Bus

An den Bus-Bus-Verknüpfungspunkten (Kapitel 5.5.2) soll ein sicheres und komfortables Umsteigen möglich sein. Es sind jeweils Übergänge in die Hauptlastrichtung herzustellen. Die Umsteigezeiten im Jedermannverkehr sollten zehn Minuten nicht überschreiten. Im Verspätungsfall sollte zur Anschlusssicherung bei wichtigen Umsteigebeziehungen eine

Kommunikation zwischen den Bussen möglich sein. An stark frequentierten Umsteigepunkten können dynamische Fahrgastinformationssysteme helfen, das Umsteigen verlässlich und komfortabel zu gestalten.

6.4.10.3. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die direkte, umweg- und barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs durch Fuß- und Radwegeverbindungen erhöht die Attraktivität der ÖPNV-Angebote. Schwachstellen in der umweg- und barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestellen sollen durch den Straßenbaulasträger gezielt beseitigt werden. An wichtigen Punkten sollen Wegweiser zu den ÖPNV/SPNV-Zugangsstellen führen.

B+R und P+R

Die Wahl für oder gegen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs entscheidet sich oft anhand der Verbindungen der „ersten oder letzten Meile“, das heißt anhand der Frage, wie der Weg vom/zum Bahnhof oder der jeweiligen Bushaltestelle zum Start-/Zielort zurückgelegt werden kann. B+R- und P+R-Anlagen bieten niederschwellige Alternativen, diese Strecken zu überbrücken.

Die fußläufigen Einzugsbereiche von Bushaltestellen und Haltestellen des Schienenverkehrs sind insbesondere im ländlichen Raum räumlich beschränkt. Deutlich größere Einzugsbereiche bestehen, wenn für den Weg zur Haltestelle das Fahrrad oder Auto genutzt wird.

Eine wachsende Bedeutung kommt hier der Nutzung von Pedelecs zu. So beträgt die unterstellte Fußwegzeit bei einem Einzugsradius von 500 m acht Minuten. Legt man die gleiche Zugangszeit bei Nutzung eines Pedelecs zugrunde, so wächst der Einzugsradius auf 2.500 m (bei durchschnittlich 20 km/h) an. Die erschlossene Fläche erhöht sich damit auf das 25-fache. Gebiete, die nur im Grundangebot oder nicht direkt erschlossen sind, können durch die Förderung von B+R und P+R auch an den ÖPNV und SPNV angebunden werden.

Um der wachsenden Bedeutung des Radverkehrs Rechnung zu tragen, sollen geeignete, insbesondere vor Vandalismus geschützte, sichere und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten (z. B. Fahrradboxen, Sammelschließanlagen) und Pedelec-Lademöglichkeiten geschaffen werden.

Für die letzte Meile sollten an Haltestellen mit hohen Ein- und Aussteigerzahlen verstärkt einfach bedienbare Leihrad- und Leihpedelec-Systeme sowie Elektrokleinfahrzeuge angeboten werden.

Zuständig für den Ausbau von B+R- und P+R-Anlagen und der Schaffung von Abstellmöglichkeiten sind in der Regel die Städte und Gemeinden.

Auch das Bundesumweltministerium setzt sich für den Ausbau von B+R-Anlagen ein. Im Rahmen der B+R-Offensive wollen das Bundesumweltministerium und die Deutsche Bahn bis Ende 2022 bis zu 100.000 zusätzliche B+R-Plätze an Bahnhöfen deutschlandweit einrichten. Im Rahmen der B+R-Offensive sollen die Kommunen bei der Einrichtung von B+R-Anlagen organisatorisch und finanziell unterstützt werden.

6.4.11. Verbundtarif und bwtarif

Der naldo-Verkehrsverbund arbeitet gemeinsam mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen stetig an der Weiterentwicklung des Tarifs. Der Landkreis setzt sich weiterhin dafür ein, geeignete attraktive Tariflösungen für Verkehre mit dem Verkehrsverbund zu erarbeiten.

Innerhalb des Landkreises ist der naldo-Tarif anzuwenden. Außerdem kommt der bwtarif zur Anwendung, siehe auch Kapitel 5.6.

6.5. Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement verfolgt das Ziel, durch Maßnahmen wie Information, Kommunikation sowie Koordination das individuelle Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu beeinflussen. Dadurch soll die Nutzungshäufigkeit umweltfreundlicher Fortbewegungsmittel (Fuß, Fahrrad, ÖPNV/SPNV) erhöht, das Aufkommen des Pkw-Verkehrs reduziert und die Effizienz von bestehenden Verkehrssystemen verbessert werden.

Dazu werden folgende Ziele festgelegt:

- Verständliche und ansprechende Darstellung des Angebotes (z. B. durch einfache Fahrpläne). Dies liegt in der Zuständigkeit von naldo und den Verkehrsunternehmen.

- Einheitlicher Standard der Haltestellenausstattung (Mast, Schild, Darstellung der Liniennummern und Fahrtziele, Fahrplanaushang) (vgl. Arbeitsauftrag Nr. 8.7.1). Die Ausstattung der Haltestellen liegt in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen und der Straßenbaulastträger.
- Umfassende Nutzung elektronischer Informationssysteme (Internetauskunft, Apps etc.). Hierfür sind unter anderem die NVBW, naldo und die Verkehrsunternehmen verantwortlich.
- Beschwerdemanagement, unter anderem durch den Landkreis und die Verkehrsunternehmen.
- Regelmäßige Schulungen für Fahrpersonal (unter anderem auch zu den Bedürfnissen von Menschen mit Behinderung) durch die Verkehrsunternehmen.
- Bereitstellung von Echtzeitinformationen, zuständig: NVBW (Datendrehscheibe), naldo und Verkehrsunternehmen.
- Verbundeinheitliches durchgängiges System der Liniennummerierung (siehe Anlage 22). Dies liegt in der Zuständigkeit des Landkreises in Abstimmung mit naldo.

Der Landkreis wirkt im Rahmen seiner Möglichkeiten auf die Erreichung der Ziele hin.

6.6. Ergänzende, multimodale und zukunftsfähige Mobilitätsangebote

Die demographische Entwicklung sowie die fortschreitende Digitalisierung führen zu einem sich stetig verändernden Mobilitätsverhalten. Um eine nachhaltige, zukunftsfähige Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen unter Einbeziehung der unterschiedlichen Bedürfnisse zu schaffen, bedarf es eines integrierten, vernetzten Verkehrskonzeptes. Ziel des Verkehrskonzeptes ist die Bündelung und Vernetzung von vorhandenen Mobilitätsangeboten und die Weiterentwicklung der Mobilität im Landkreis.

Ziel des Landkreises ist es, gerade auch die Mobilität im ländlichen Raum zu verbessern und alternative Angebotsformen als Ergänzung zum ÖPNV zu entwickeln und zu verknüpfen. Die Planung multimodaler Mobilitätsknoten kann nicht Teil des Nahverkehrsplans sein. Sie wird jedoch als Arbeitsauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen (vgl. Arbeitsauftrag Nr. 8.3.4).

Für den Umstieg vom MIV auf den öffentlichen Verkehr ist es notwendig, an den Mobilitätsknotenpunkten gut ausgestattete B+R- und P+R-Anlagen bereitzustellen und ergänzende Angebote zum ÖPNV wie z. B. Car- oder Bikesharing zu schaffen.

6.6.1. Mobilität der Zukunft

Die Mobilität der Zukunft ist multimodal und umweltfreundlich und hat zum Ziel, den sich verändernden Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden und möglichst viele Menschen zu einem veränderten Mobilitätsverhalten zu bewegen. Der Landkreis verfolgt dieses Ziel mit Projekten in verschiedenen Bereichen und gestaltet so die Mobilität der Zukunft aktiv mit.

Um die Themen Elektromobilität, Ladeinfrastruktur und Radverkehr effektiv voranzubringen, hat der Landkreis im Juli 2020 die Förderung von Personalstellen im Umfang von je 50 % in den Bereichen „Erstberatung Elektromobilität“ und „Management Ladeinfrastruktur“ sowie von 100 % für die „Koordination Radverkehr“ im Rahmen der Landesförderung von Personalstellen zur Nachhaltigen Mobilität beantragt und zwischenzeitlich entsprechende Förderbescheide erhalten. Durch die Ausweitung der Beratung und Koordinierung sollen Kommunen und Unternehmen im Landkreis in die Lage versetzt werden, sich in Sachen nachhaltige Mobilität zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Insbesondere sollen die Zahlen der zugelassenen Fahrzeuge mit Elektroantrieb und der E-Ladestationen im Landkreis wesentlich gesteigert werden. Im Bereich Radverkehr hat der Landkreis zum Ziel, die Umsetzung der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg durch die Koordinierung der Umsetzung der dafür notwendigen RadNETZMaßnahmen voranzubringen.

Mit dem Projekt „HyStarter: Wasserstoffregion Reutlingen“ (im Folgenden als „HyStarter“ bezeichnet) unterstützt der Landkreis das Thema Wasserstoff und Brennstoffzelle. Ziel ist es, im Rahmen des Projektes „HyStarter“ bis Mitte 2021 ein Akteursnetzwerk und ein Konzept für eine regionale Wasserstoffwirtschaft aufzubauen. Die Akteure aus Forschung, Energieerzeugung, Industrie, Handwerk, Verkehr und Landwirtschaft entwickeln dabei erste umsetzungsfähige Projekte, die im Anschluss an die erste Förderphase als HyStarter-Region im Förderprogramm für HyExperts und HyPerformer weitergeführt und umgesetzt werden sollen. Damit möchte der Landkreis die nachhaltige Regionalentwicklung im Sinne der Energiewende weiter vorantreiben, Zukunftstechnologien stärken, den Klimaschutzprozess konsequent weitergehen und damit den Wirtschaftsstandort Reutlingen auch zukünftig sichern. Das Projekt bietet auch die Chance für einen Umstieg

auf alternative Antriebe im öffentlichen Verkehr, z. B. durch den Einsatz von Wasserstoffbussen und -zügen.

Im Rahmen des vom Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft bewilligten Modellvorhabens „LandMobil“ entwickelt und erprobt der Landkreis in zwei Modellkommunen im ländlichen Raum die Verknüpfung von ÖPNV, Bikesharing, Carsharing und Mitfahren. Mit einem Fördersatz von 80 % bezuschusst der Bund neben einer Personalstelle mit einem Zeitanteil von 50 % in 2021 und 2022 die Einführung eines kommunalen Bikesharings und Carsharings sowie eines lokalen Mitfahrnetzwerkes. Über eine digitale Plattform werden die unterschiedlichen Mobilitätsangebote gebündelt und über die Gemeindegrenzen hinaus in Form eines „intermodalen Routenplans“ (z. B. kombinierte Wege ÖPNV/SPNV, Fahrrad, zu Fuß, Pkw, Mitfahrmöglichkeiten) dargestellt. Die Erkenntnisse aus dem Modellvorhaben werden für die Weiterentwicklung eines integrierten und vernetzten Mobilitätskonzeptes genutzt und sollen übertragbare Lösungen für andere Kommunen im ländlichen Raum schaffen. Die Ergebnisse des Modellvorhabens stellt der Landkreis in Form einer Handlungsempfehlung anderen Kommunen zur Verfügung.

Mit dem Projekt „5G für öffentliche Mobilität“ (im Folgenden als „5Gmob“ bezeichnet), das im Rahmen des 5G-Innovationsprogramms vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert wurde, verfolgt der Landkreis die Vision eines zukünftigen ÖPNV, bei dem autonome Shuttlebusse in dichter Taktung in der Fläche verkehren und als Zu- und Abbringer zu lokalen Zentren und Hauptverkehrsachsen dienen sollen. Ein hoher Automatisierungsgrad soll insbesondere durch die Einsparung von Personalkosten eine wirtschaftliche Umsetzung auch in dünn besiedelten Räumen ermöglichen. Dafür hat der Landkreis zusammen mit weiteren kommunalen Akteuren, der Hochschule Reutlingen und Unternehmen aus der Wirtschaft ein Konzept erarbeitet.

Im Rahmen des Arbeitsauftrages 8.5.3 prüft der Landkreis die Möglichkeit der Autonomisierung des ÖPNV und ggf. die Erprobung mit Hilfe von Fördermitteln.

Im Hinblick auf die fortschreitende Digitalisierung und den Wunsch nach räumlicher und zeitlicher Flexibilität werden On-Demand-Verkehre weiter an Bedeutung gewinnen. Mit der Novelle des PBefG wird der Rechtsrahmen für digitalbasierte und zukunftsfähige Mobilitätsangebote und Geschäftsmodelle geschaffen. Das PBefG umfasst zwei neue Verkehrsformen, den „Linienbedarfsverkehr“ als Teil des ÖPNV und den „gebündelten Bedarfsverkehr“ außerhalb des ÖPNV. Weiterhin enthält das PBefG Regelungen für

plattformbasierte digitale Geschäftsmodelle und die Bereitstellung von Mobilitätsdaten. Im Rahmen des Arbeitsauftrages 8.2.2.7 prüft der Landkreis die Möglichkeit zur Einführung von „Linienbedarfsverkehren“. Ziel ist es, zukunftsfähige und bedarfsgerechte Mobilitätsangebote zu schaffen.

Der Bundesrat hat am 26.03.2021 dem vom Bundestag beschlossenen Gesetzesentwurf zugestimmt. Nach Unterzeichnung durch den Bundespräsidenten tritt das PBefG nach einer Übergangsfrist von einigen Monaten in Kraft.⁶⁰

6.6.2. Bürgerbus und Bürgerrufauto

Gemeinschaftsverkehre wie Bürgerbusse und -rufautos können den ÖPNV sinnvoll ergänzen und die Mobilität stärken. Das bürgerschaftliche Engagement und die lokale Organisation fördern außerdem den Zusammenhalt und das Mobilitätsbewusstsein der Bürger in der Region.

Die Zuständigkeit für Bürgerbus- und Bürgerrufauto-Konzepte liegt bei den Städten und Gemeinden. Die im Nahverkehrsplan definierten Mindestbedienungsstandards für Regionalbus- und Anmeldeverkehre finden hier deshalb keine Anwendung.

Aufgrund der großen Bedeutung der Bürgerbusse und -rufautos zur Ergänzung des ÖPNV berät der Landkreis die Städte und Gemeinden bei der Einführung neuer Konzepte mit dem Ziel der Ausweitung der Angebote. Er prüft auch, ob Konkurrenzsituationen z. B. mit dem bestehenden Linienverkehr bei konkreten Projekten vorhanden sind. Auch das Land Baden-Württemberg unterstützt entsprechende Initiativen. Sobald sich Ideen für die Einführung eines Bürgerbusses oder -rufautos verfestigen, ist die Kontaktaufnahme mit dem Land sinnvoll. Zentraler Ansprechpartner für weitere Fragen ist das Kompetenzzentrum für neue ÖPNV-Angebotsformen der NVBW (Wilhelmsplatz 11, 70182 Stuttgart, buergerbus@nvbw.de).

6.6.3. Mitfahren

Durch die Kombination der klassischen Fahrgemeinschaft mit modernen Informations- und Kommunikationsmedien wie Smartphones, Navigationssystemen und sozialen Netzwerken ergeben sich neue Möglichkeiten des Mitfahrens.

⁶⁰ www.bundesrat.de.

Hierbei können freie Kapazitäten bei ohnehin stattfindenden Autofahrten sinnvoll genutzt werden. Im Landkreis Reutlingen gibt es 610 Pkw/1.000 Einwohner bzw. 1,4 Fahrzeuge/Haushalt. Damit liegt der Landkreis über dem baden-württembergischen Landeschnitt.⁶¹ Durchschnittlich liegt der Besetzungsgrad von Pkws in Deutschland bei 1,42 Personen. Im Berufspendelverkehr sogar nur bei 1,2 Personen pro Pkw⁶². Eine Bündelung von Fahrten reduziert die Anzahl der Pkws und leistet so einen positiven Beitrag zum Klimaschutz.

Auszubildende, Berufseinsteiger und langjährige Dauerspender sind bevorzugte Zielgruppen eines Mitfahrnetzwerkes. Aber auch Abendfahrten (Kultur, Nachtleben) oder Vereinsfahrten (z. B. Fußballspiele) bieten gute Potentiale zur Bündelung der Fahrten. Für Menschen in höherem Alter eröffnen sich dadurch ebenfalls neue Mobilitätsangebote.

Ziel ist es, den Besetzungsgrad von Pkws im Landkreis Reutlingen durch die Förderung von Mitfahrangeboten sukzessive zu erhöhen. Bereits in der Vergangenheit beschäftigte sich der Landkreis intensiv mit der Einführung einer Mitfahrplattform (vgl. Kapitel 5.9.3). Dieses Thema greift der Landkreis nun mit dem Modellvorhaben „LandMobil“ erneut auf (vgl. Kapitel 6.6.1) und führt in einer ausgewählten Pilotgemeinde ein Mitfahrnetzwerk ein. Die Erfahrungen aus dem Projekt sollen nach Möglichkeit auf den Landkreis ausgerollt werden. Im Rahmen eines Arbeitsauftrages (Nr. 8.3.1) prüft der Landkreis, welche bestehenden Mitfahrplattformen für den Aufbau eines Mitfahrnetzwerkes für den Landkreis geeignet sind.

6.6.4. Carsharing und Bikesharing

Beim Car- und Bikesharing teilen sich mehrere Personen ein Fahrzeug. Durch eine Nutzung der Fahrzeuge durch mehrere Personen kann ein höherer Auslastungsgrad erreicht werden.

Car- und Bikesharing können insbesondere im ländlichen Raum den ÖPNV ergänzen und dadurch die Mobilität verbessern. Für den Umstieg auf Carsharing-Fahrzeuge sind ausreichend Stellplätze, ggf. mit Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge, in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs von hoher Bedeutung. Deshalb verfolgt der Landkreis das Ziel, Sharing-Modelle zur Ergänzung des ÖPNV zu fördern.

⁶¹ Statistisches Landesamt.

⁶² www.umweltbundesamt.de.

Mit dem Förderprogramm „LandMobil“ (vgl. Kapitel 6.6.1) entwickelt und erprobt der Landkreis im Rahmen eines Modellvorhabens im ländlichen Raum auch ein kommunales Bike- und Carsharing. Die Mobilitätsangebote sollen anschließend miteinander verknüpft und damit eine multimodale Reisekette geschaffen werden.

6.6.5. Fahrradmitnahme in Bussen

Zur Förderung der kombinierten Mobilität ist es Ziel des Landkreises, die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen zu stärken und kontinuierlich zu erweitern. Die Mitnahme von Fahrrädern soll insbesondere abends, am Wochenende und an Feiertagen ermöglicht werden. Zur Erhöhung des Bekanntheitsgrades und der Fahrgastzahlen strebt der Landkreis eine offensive Bewerbung der Fahrradmitnahmemöglichkeit im Regionalbus- und Freizeitverkehr an.

Bei der Überplanung und Neuvergabe von Verkehrsleistungen prüft der Landkreis die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme und setzt sie, wo immer möglich, um (vgl. auch Arbeitsauftrag Nr. 8.3.5).

6.6.6. Multimodale Knotenpunkte

An ÖPNV-Knotenpunkten ist es wichtig, zur Sicherung der Anschlussmobilität entsprechende Infrastruktur, z. B. für das Parken von Fahrrädern und Pkws, vorzuhalten, um so die Erreichbarkeit von Haltestellen zu verbessern. Den multimodalen Knotenpunkten kommt insbesondere im Hinblick auf die „erste und letzte Meile“, also die noch verbleibende Strecke z. B. vom/zum Bahnhof oder Busbahnhof zum Start/Zielort, eine besondere Bedeutung zu. An ausgewählten Standorten sollen den Nutzern deshalb alternative Verkehrsangebote gebündelt zur Verfügung gestellt werden. Neben der Sicherstellung der Barrierefreiheit dieser zentralen Knotenpunkte ist unter anderem folgende Ausstattung sinnvoll:

- Ausreichende Anzahl von Pkw-Abstellplätzen für Nutzer des ÖPNV (P+R)
- Witterungsgeschützte und sichere Abstellplätze für Fahrräder und Pedelecs (B+R)
- E-Ladestationen für Pedelecs und Elektroautos
- Digitale Fahrgastinformationssysteme (möglichst mit Echtzeitinformationen)
- Taxistandplätze

- Carsharing, Bikesharing und Verleih von E-Motorrollern
- Schließfächer (funktionsfähig und sauber)
- Informationen zum Mobilitätsangebot
- Überdachte Sitzgelegenheiten

Ziel ist es, den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln attraktiv zu gestalten, um weitere Nutzergruppen zu erschließen.

Die Umsetzung der Ausstattung von multimodalen Knotenpunkten liegt in der Regel in der Zuständigkeit der Städte und Gemeinden. Im Rahmen eines Arbeitsauftrages (Nr. 8.3.4) analysiert der Landkreis die Knotenpunkte und erarbeitet eine Handlungsempfehlung für Kommunen. Darüber hinaus prüft er, wie die Mobilität durch die Bereitstellung verschiedener Verkehrsangebote (vgl. Arbeitsaufträge Nr. 8.3.1 und 8.3.2) an multimodalen Mobilitätsknotenpunkten verbessert werden kann.

6.6.7. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Für Verwaltungen und Unternehmen stellt ein Betriebliches Mobilitätsmanagement einen wichtigen Faktor für eine effektive und umweltfreundliche Gestaltung der Mobilität dar. Einige Verwaltungen und Unternehmen haben bereits Maßnahmen für ein Betriebliches Mobilitätsmanagement umgesetzt, z. B. mit flexiblen Arbeitszeiten oder finanziellen Anreizen wie z. B. der Einführung eines JobTickets, eines Fahrradzuschusses oder mit der Schaffung von Fahrradabstellanlagen.

Der Landkreis will mit der Umsetzung eines innovativen Mobilitätskonzeptes für den Neubau des Landratsamtes vorgehen. Im Hinblick auf Anfragen wird der Landkreis prüfen, welche Beratungs- und Unterstützungsleistungen er für die Einführung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements in Behörden und Unternehmen anbieten kann (Arbeitsauftrag Nr. 8.3.3).

6.7. Barrierefreiheit

Der barrierefreie Zugang zum öffentlichen Verkehr ist für Menschen mit Behinderungen oder Einschränkungen eine Grundvoraussetzung zur Sicherstellung ihrer Mobilität. Durch die demographische Entwicklung und den damit verbundenen steigenden Anteil von älteren Menschen gewinnt die barrierefreie Mobilität zunehmend an Bedeutung.

Gleichermaßen profitieren aber beispielsweise auch Eltern mit Kinderwagen, Reisende mit Gepäck oder Fahrgäste mit Einkaufstaschen von einer barrierefreien Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Somit bietet die Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr mehr Komfort und Zugänglichkeit für viele Fahrgäste. Eine barrierefreie Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel kann nur im Zusammenspiel zwischen den Haltestellen, den eingesetzten Fahrzeugen und der Fahrgastinformation hergestellt werden. Daher setzt der Landkreis Reutlingen Ziele und Rahmenvorgaben zur schrittweisen Erreichung eines barrierefreien ÖPNV und wirkt auf die schrittweise Umsetzung hin.

Der Landkreis hat im Juni 2020 mit der Erfassung des Ist-Zustandes der Bushaltestellen im Landkreis begonnen (vgl. auch Kapitel 5.10). Ziel ist es, mit Hilfe dieser Daten Informationen zur barrierefreien Reisekette über die elektronische Fahrplanauskunft bereitzustellen.

6.7.1. Barrierefreiheit im ÖPNV

Menschen mit sensorischen, körperlichen und seelischen Einschränkungen eine gleichberechtigte Teilhabe zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen, ist ein wichtiges gesellschaftspolitisches Ziel (§ 1 BGG). Nach dem BGG sollen auch bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel und akustische und visuelle Fahrgastinformationen für Menschen mit Behinderungen grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sein (§ 4 BGG). Diese Vorgabe des BGG wird durch das PBefG konkretisiert: Nach § 8 Absatz 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 zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. [...] Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“* Um dieses Ziel zu erreichen, enthält der vorliegende Nahverkehrsplan Ziele und Rahmenvorgaben für die Fahrzeuge und das Fahrpersonal, die Haltestellen im ÖPNV und die Fahrgastinformation.

Der Nahverkehrsplan legt für die barrierefreie Nutzung der Fahrzeuge Kriterien für deren bauliche und technische Ausstattung fest (vgl. Kapitel 6.4.8.1). Diese Vorgaben werden sukzessive bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen umgesetzt. Die barrierefreien Fahrten sind im Fahrplan kenntlich zu machen.

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen im ÖPNV liegt in der Zuständigkeit der Straßenbaulastträger. Um der gesetzlichen Zielbestimmung des § 8 Absatz 3 PBefG Rechnung zu tragen, enthält der Nahverkehrsplan zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen des ÖPNV. Die gesetzliche Frist, eine vollständige Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 zu erreichen, gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden (vgl. § 8 Absatz 3 PBefG).

Für einen strukturierten barrierefreien Ausbau der Haltestellen werden die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV in Kategorien eingeteilt und deren Ausbau priorisiert. Es werden zwei Kategorien gebildet, die sich in ihrer Dringlichkeit des barrierefreien Ausbaus und des zeitlichen Rahmens für die Realisierung unterscheiden.

Kategorisierung und Priorisierung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Kategorie	Definition	Umsetzungsstufe
Kategorie A	Haltestellen, die bereits barrierefrei ausgebaut sind oder eine hohe Bedeutung haben	Barrierefreier Ausbau möglichst bis 01.01.2022 angestrebt
Kategorie B	Weitere Haltestellen, die nicht unter Kategorie A fallen	Barrierefreier Ausbau sobald wie möglich, spätestens jedoch bis Ende 2025 angestrebt

Tabelle 6-5: Kategorisierung und Priorisierung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen der Kategorie A besitzt eine hohe Priorität und ist daher vorrangig umzusetzen. Der Kategorie A sind beispielsweise zuzuordnen:

- Bereits barrierefrei ausgebaute Haltestellen
- Haltestellen in der Nähe von sozialen/medizinischen Einrichtungen (z. B. Krankenhäuser, Einrichtungen für Senioren, Pflegeheime, Behinderteneinrichtungen, Ärztezentren)
- Haltestellen in der Nähe von Gemeindebedarfseinrichtungen (z. B. Rathäuser, Schulen, Stadtbücherei)
- Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen der Grundversorgung (z. B. Lebensmittel- und Fachmärkte, Banken, Poststellen)
- Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen
- Zentrale Haltestellen

- Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion (Umstieg Bus → Bus, Bus → Schiene)

Kategorie B umfasst alle Haltestellen, die nicht der Kategorie A zuzuordnen sind.

Folgende Rahmenvorgaben werden gesetzt:

- Grundsätzlich sollte mindestens eine Haltestelle pro Ort/Teilort unabhängig von der Kategorisierung barrierefrei sein.
- Bei topographischen oder räumlichen Gründen, die der Realisierung einer vollständigen Barrierefreiheit entgegenstehen, ist die Verlegung der Haltestelle zu prüfen. Sofern die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit nicht möglich ist, soll geprüft werden, ob eine weitreichende Barrierefreiheit erreicht werden kann.
- Neue Haltestellen sollen von Beginn an barrierefrei sein. Dies betrifft auch die Haltestellen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb auf Streckenabschnitten nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab)).
- Bei allen anstehenden Baumaßnahmen im Straßenraum und Gehwegbereich sollen Haltestellen unabhängig von der Kategorisierung barrierefrei gestaltet werden.

Im August 2020 ging der Landkreis auf die Städte und Gemeinden mit dem Ziel der Zuordnung der Bushaltestellen in die beiden Kategorien zu. Das Ergebnis der Kategorisierung ist der Anlage 23 zu entnehmen. Hinweis: Einige Städte und Gemeinden ordneten Haltestellen mit hoher Bedeutung der Kategorie A zu, auch wenn deren barrierefreier Ausbau nicht bis zum 01.01.2022 erfolgen kann. In diesen Fällen wurde das von den Städten und Gemeinden mitgeteilte zeitliche Realisierungsziel in Anlage 23 mit aufgenommen. Andere Städte und Gemeinden ordneten Haltestellen gemäß dem zeitlichen Realisierungsziel für die Herstellung der Barrierefreiheit in Kategorie B zu, auch wenn diese Haltestellen eine höhere Bedeutung haben.

Eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV ist nur möglich, wenn die Beschaffenheit der Fahrzeuge und der Haltestelleninfrastruktur gemeinsam den hierfür erforderlichen Anforderungen entsprechen und aufeinander abgestimmt sind. Im Zuge der Planungen für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen sollte eine Abstimmung zwischen dem Straßenbaulastträger und dem Verkehrsunternehmen erfolgen. Wissen von Experten (z. B. Kompetenzteam der Inklusionskonferenz) ist im Landkreis Reutlingen vorhanden und kann den Entscheidungsträgern zur Verfügung gestellt werden.

6.7.2. Barrierefreiheit im SPNV

Das Land hat zur schnelleren und kostengünstigeren Erreichung der Barrierefreiheit im Schienenverkehr im Jahr 2018 ein Konzept vorgestellt. Dafür sollen unterschiedliche Bahnsteighöhen in solchen Bahnhöfen vorhanden sein, in denen Züge mit Einstiegshöhen von 76 cm und 55 cm zusammentreffen. So kann mittelfristig eine vollständige Barrierefreiheit hergestellt werden. Die Herstellung der Barrierefreiheit im SPNV fällt für Fahrzeuge mit der Bestellung der Verkehre in die Zuständigkeit des Landes. Die Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen des SPNV liegt in der Zuständigkeit des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Der Landkreis setzt sich dafür ein, dass Haltestellen sukzessive barrierefrei ausgebaut und barrierefreie Fahrzeuge des Schienenverkehrs eingesetzt werden.

Für die nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung betriebenen Streckenabschnitte der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb werden folgende Ziele festgelegt:

- Die Haltestellen sollen von Beginn an barrierefrei sein. Hierzu ist mindestens der mittlere Teil des Bahnsteiges auf einer Höhe von 55 cm über Schienenoberkante auszubauen.
- Ein barrierefreier Zugang soll an Haltestellen sichergestellt werden.
- Barrierefreie Fahrzeuge sollen eingesetzt werden.

Für die Albbahn soll entsprechend des Bahnsteigkonzeptes des Landes Baden-Württemberg die Bahnsteighöhe auf einheitlich 55 cm festgelegt werden.

6.7.3. Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation

Eine barrierefreie Fahrgastinformation ist für sensorisch oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen eine wichtige Grundlage zur Nutzung des ÖPNV. Daher soll bei der Fahrgastinformation durch naldo und die Verkehrsunternehmen die Barrierefreiheit entsprechend berücksichtigt werden. Die Fahrpläne müssen eine ausreichende, gut lesbare Schriftgröße haben, leicht verständlich und an den Aushängen spiegelfrei sein. Die Vereinfachung der Fahrplandarstellung wird im Rahmen eines Arbeitsauftrages untersucht (siehe Arbeitsauftrag Nr. 8.4.1). An den Haltestellen sind die Fahrpläne in ausreichend niedriger Höhe anzubringen.

Die digitale Fahrgastinformation wird auch in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen. Menschen mit sensorischen oder körperlichen Einschränkungen sollen bei der Planung und Durchführung der Fahrten ausreichend Informationen zur Verfügung stehen. Die Weiterentwicklung bestehender Informationssysteme hin zur Darstellung einer barrierefreien Reisekette ist anzustreben. Der Landkreis steht hier in engem Kontakt mit dem Land Baden-Württemberg.

Die Bereitstellung von Fahrgastinformationen erfolgt über den Verkehrsverbund naldo.

6.8. Finanzierung von Betriebsleistungen und Investitionen im öffentlichen Nahverkehr

Die Gestaltung von Verkehren erfolgt auf der Grundlage des Nahverkehrsplans. Es besteht keine generelle Verpflichtung des Landkreises, für die Erfüllung der in diesem Nahverkehrsplan definierten Bedienungs-, Erschließungs- und Qualitätsstandards zu sorgen. Ausgleichsleistungen für die Erfüllung der definierten Standards werden im Rahmen der haushaltsrechtlich zur Verfügung stehenden Mittel gewährt.

Betriebsleistungen im ÖPNV

Es gilt der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit (§ 8 Absatz 4 PBefG). Vor einer Vergabe der Verkehrsleistungen durch den Landkreis erfolgt eine Prüfung, inwieweit die Leistungen auch eigenwirtschaftlich erbracht werden können.

Sollte eine eigenwirtschaftliche Leistungserbringung nicht möglich sein, gewährt der Landkreis zur Erfüllung der Standards des Nahverkehrsplans entsprechende Ausgleichsleistungen für Betriebsleistungen. Bei der Vergabe von Verkehrsleistungen werden die Interessen des Mittelstandes (§ 8a Absatz 4 PBefG) angemessen berücksichtigt.

Anmeldeverkehre können zur Erfüllung des Standards des Nahverkehrsplans beitragen. Aufgrund der Besonderheiten von Anmeldeverkehren (siehe Kapitel 6.4.3) kann der Landkreis auch über den Standard des Nahverkehrsplans hinausgehende Betriebsleistungen im Anmeldeverkehr finanzieren, soweit dies als planerisch und wirtschaftlich sinnvoll erachtet wird.

Der Freizeitverkehr soll nach Möglichkeit in den regulären Linienverkehr integriert werden. Als ergänzende Zusatzangebote können Freizeitlinien zur Erfüllung touristisch geprägter Mobilitätsbedürfnisse beitragen. Der Landkreis finanziert Ausgleichsleistungen für

Freizeitlinien, soweit dies als planerisch und wirtschaftlich sinnvoll erachtet wird.

Bei kreisüberschreitenden Linien entscheidet der Landkreis in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen und dem Nachbarlandkreis über die Finanzierung der Betriebsleistungen. Dabei erfolgt eine Orientierung am definierten Achsennetz mit den zugehörigen Bedienungsstandards.

Nachrichtlich: Städte und Gemeinden können als zuständige Behörde nach dem ÖPNVG Verkehre sicherstellen und finanzieren (§ 6 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 3 Satz 2 ÖPNVG).

Betriebsleistungen im SPNV

Das Land ist nach § 6 Absatz 2 ÖPNVG Aufgabenträger für den SPNV. Im SPNV kann der Landkreis Ausgleichsleistungen für Betriebsleistungen, die über den vom Land definierten und finanzierten Standard hinausgehen, gewähren.

Mit Inbetriebnahme von Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb übernimmt der Landkreis unter Berücksichtigung des noch zu vereinbarenden Kostenschlüssels die Finanzierung der Betriebsleistungen, die über den vom Land definierten und finanzierten Standard hinausgehen.

Betriebsleistungen im ÖPNV nach BOStrab

Für Betriebsleistungen im Bereich BOStrab kann der Landkreis Ausgleichsleistungen gewähren. Die Finanzierung richtet sich nach dem noch zu vereinbarenden Kostenschlüssel des Gesamtprojektes der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.

Investitionen im Bereich ÖPNV nach BOStrab und im SPNV

Zum Ausbau, Neubau und zur Sicherung des Erhalts oder zur Reaktivierung von Schienenstrecken im ÖPNV, die nach BOStrab betrieben werden, und Schienenstrecken im SPNV, die nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung betrieben werden, kann der Landkreis angemessene Ausgleichsleistungen für Investitionen in die Infrastruktur gewähren. Voraussetzung hierfür ist eine tragfähige Gesamtkonzeption. Über die konkreten Modalitäten und die Höhe der Mitfinanzierung wird im Einzelfall in Abstimmung mit den betroffenen Städten und Gemeinden und dem Kreistag entschieden.

Soweit es sich um Strecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb handelt, richtet sich die Finanzierung nach dem noch zu vereinbarenden Kostenschlüssel des Gesamtprojektes der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.

7. Linienbündelungskonzept

7.1. Ziele der Linienbündelung

Der Landkreis Reutlingen zeichnet sich durch eine heterogene Bevölkerungsstruktur aus, durch die sich eine heterogene Bedienungsstruktur ergibt. Während auf der Schwäbischen Alb und im Bereich Reutlingen große Netze linienübergreifend bedient werden, gibt es in anderen Teilräumen kleinräumige, isoliert betriebene Bedienungsgebiete. Bezüglich der Wirtschaftlichkeit bestehen im Landkreis Reutlingen große Unterschiede zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Linien.

Durch ein Linienbündelungskonzept können unterschiedliche Linien zusammengefasst werden, die verkehrlich in einem Gebiet zusammenhängen. Dies ermöglicht den Ausgleich zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Linien. Durch die linienübergreifende Planung der Verkehre können zudem Synergieeffekte beim Einsatz von Fahrzeugen und Fahrpersonal genutzt werden.

Die Linienbündelung dient außerdem dazu, die Genehmigungslaufzeiten innerhalb der einzelnen Linienbündel zu harmonisieren. Durch die Festlegung der Linienbündel und Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten kann die Genehmigungsbehörde die Linienverkehrsgenehmigungen auf diese Zeitpunkte befristen. Nach § 13 PBefG darf die Genehmigung nur erteilt werden, wenn der beantragte Verkehr keine einzelnen Linien aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 PBefG festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Allerdings ist nicht in allen Fällen eine Bündelung von Linien erforderlich. Besteht ein isoliertes Verkehrsgebiet und betrieblich günstige Voraussetzungen, können Verkehrsleistungen auch weiterhin einzeln vergeben werden.

7.2. Grundsätze des Linienbündelungskonzeptes

Die Linienbündel im Landkreis Reutlingen werden anhand der betrieblichen, wirtschaftlichen, verkehrlichen und räumlichen Verbundenheit der Linien unter Berücksichtigung gesetzlicher Vorgaben auf der Basis folgender Kriterien gebildet:

- Flächenhafte Erschließung eines Raums
- Durchgehendes Verkehrsbedürfnis, insbesondere im Schülerverkehr

- Enge Verbundenheit von Zu-/Abbringer- und Hauptlinie
- Betriebliche Verflochtenheit von parallelen oder aneinander angrenzenden Linien durch den linienübergreifenden Fahrzeugeinsatz
- Ausgleich wirtschaftlich starker und schwacher Linien innerhalb eines Bündels
- Schaffung von Synergien durch die Verzahnung von zwei oder mehreren Linien
- Schaffung einheitlicher Standards an die Produktion (z. B. Fahrzeuganforderungen)

Größe der Linienbündel

Je größer ein Linienbündel ist, desto größer sind die planerischen Freiheitsgrade zur Verkehrsgestaltung und zur Anpassung an sich ändernde Rahmenbedingungen und desto leichter kann auf Veränderungen der Nachfragestruktur (z. B. der Schullandschaft und der Schülerströme) reagiert werden. Gerade vor dem Hintergrund der stetigen Weiterentwicklung der Schullandschaft ist es wichtig, Veränderungen der Schülerströme innerhalb eines Bündels auffangen zu können.

Bei zu großen Linienbündeln besteht allerdings die Gefahr, dass es mittelständischen Verkehrsunternehmen nicht mehr möglich ist, die Leistungen alleine zu erbringen. Im Rahmen von Kooperationen können Verkehrsunternehmen auch gemeinsam ein Linienbündel betreiben.

Bei Ausschreibungen gibt es grundsätzlich die Möglichkeit, Lose zu bilden. Dies hängt allerdings von der technischen und wirtschaftlichen Umsetzbarkeit ab. Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages berücksichtigt der Landkreis bereits bisher angemessen die Interessen des Mittelstandes (§ 8a PBefG), z. B. durch das Ermöglichen von Bietergemeinschaften und der Beauftragung von Subunternehmen sowie durch die Aufteilung der Verkehrsleistung in Lose.

Am 09. November 2020 hat der Landkreistag Baden-Württemberg, der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer, der Städtetag Baden-Württemberg und das Verkehrsministerium ein Bündnis für den Mittelstand geschlossen. Ziel des Bündnisses ist die Stärkung des Mittelstandes im ÖPNV. Das Bündnis enthält verschiedene Maßnahmen für eine mittelstandsfreundliche Gestaltung der Verkehre, z. B. die Schaffung der Möglichkeit für eigenwirtschaftliche Anträge. Im Rahmen eines Arbeitsauftrages (Nr. 8.2.2.6) prüft der Landkreis, welche Maßnahmen aus dem Bündnis für den Mittelstand

unter Einhaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen umgesetzt werden können.

Harmonisierungszeitpunkte

Linienbündel sollten frühestens auf den Zeitpunkt des Auslaufens der am längsten bestehenden Linienverkehrsgenehmigung innerhalb des Bündels harmonisiert und nach Möglichkeit sollte der Startzeitpunkt der einzelnen Bündel gestaffelt werden. Dadurch wird einerseits vermieden, dass die Unternehmen gleichzeitig Genehmigungsanträge bzw. Angebote für mehrere Linienbündel stellen und ggf. mehrere Kooperationen aufbauen müssen. Auf der anderen Seite kann der Aufgabenträger die Planungen und Vergaben der einzelnen Bündel sukzessive bearbeiten.

Aufgrund der großen Bedeutung des Schülerverkehrs ist eine Bündelung grundsätzlich zum 1. August sinnvoll. Dieser Zeitpunkt liegt am Anfang der Sommerferien. So besteht bei Einführung neuer Betriebskonzepte die Möglichkeit, diese langsam einzuspielen, bevor im September das neue Schuljahr beginnt. Für Schulen gibt es dann die Möglichkeit, ggf. erforderliche Anpassungen der Stundenpläne und Unterrichtszeiten an das neue Konzept vorzunehmen.

7.3. Festlegung der Linienbündel

Einteilung der Linienbündel

Auf Basis der unter Kapitel 7.2 genannten Kriterien werden folgende Linienbündel gebildet:

- Linienbündel „Metzingen“
- Linienbündel „Bad Urach“
- Richtung Südwesten das Linienbündel „Sonnenalb“
- Richtung Osten das Linienbündel „Münsingen/St. Johann“
- Richtung Südosten das Linienbündel „Südlicher Landkreis“
- Richtung Süden das Linienbündel „Trochtelfingen“
- Linienbündel „Stadtverkehr Reutlingen“

Die nachfolgende Abbildung stellt die einzelnen Linienbündel dar:

Linienbündel

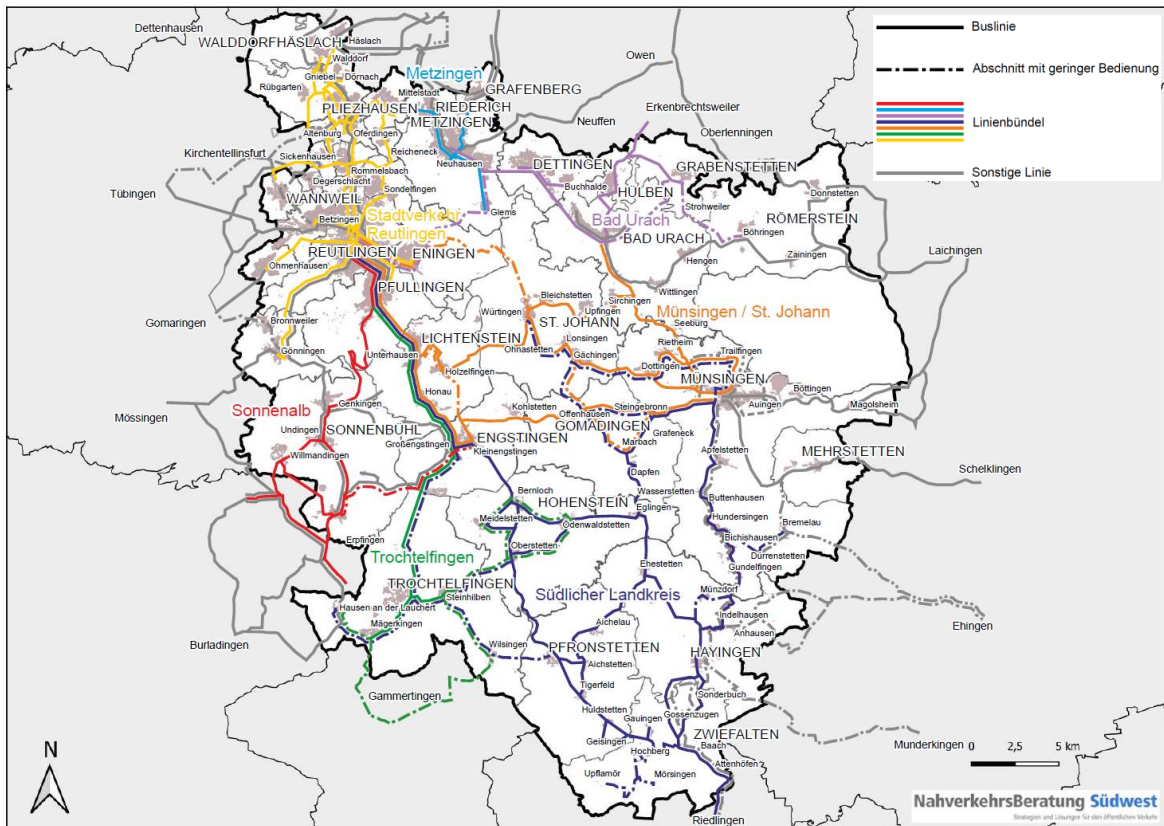


Abbildung 7-1: Linienbündel

Leistungsdaten Linienbündel

Die Darstellung der Bündelgrößen umfasst die Jahresfahrleistung (veröffentlichte Fahrplankilometerleistung). Im Zuge der Detailplanung der Linienbündel kann sich unter Berücksichtigung der Ziele und Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans die Kilometerleistung innerhalb der Linienbündel ändern. Die Entwicklung der Schülerzahlen und der Schullandschaft kann ebenfalls den Umfang der zu erbringenden Verkehrsleistung der Linienbündel beeinflussen. Die Möglichkeit der Vergabe in Losen wird bei den Planungen des jeweiligen Linienbündels geprüft.

Die nachfolgende Tabelle stellt die einzelnen Linienbündel des Landkreises mit deren Jahres-Kilometerleistung und der jeweils am längsten laufenden Linienverkehrsgenehmigung dar. Das Linienbündel „Stadtverkehr Reutlingen“ wird in Kapitel 7.3.7 beschrieben. Da dieses Linienbündel in der Zuständigkeit der Städte Reutlingen und Pfullingen sowie der Gemeinden Eningen, Pliezhausen und Walddorfhäslach liegt, wird es bei der Darstellung der Leistungsdaten sowie der Laufzeitenstaffelung nicht näher betrachtet.

Leistungsdaten Linienbündel

Bündel	km/Jahr	längstlaufende Genehmigung bis
Metzingen (inklusive Stadtverkehr)	445.000	31.07.2025
Bad Urach (inklusive Ortsverkehr Dettingen)	440.000	31.07.2026
Sonnenalb	400.000	31.05.2027
Münsingen/St. Johann	1.310.000	31.07.2027
Südlicher Landkreis	1.080.000	31.07.2029
Trochtelfingen	500.000	30.11.2029
Summe	4.175.000	

Tabelle 7-1: Leistungsdaten Linienbündel

Zur Erfüllung der Standards des Nahverkehrsplans sind zusätzliche Verkehrsleistungen erforderlich. In der nachfolgenden Tabelle sind die erforderlichen Zusatzleistungen (fehlende km pro Jahr) zur Erreichung der vorgesehenen Bedienungsstandards für jedes Linienbündel dargestellt. Die gesamten erforderlichen Zusatzleistungen inklusive der ungebündelten Linien sowie der Linien aus den Linienbündeln der Nachbarlandkreise sind in Kapitel 6.4.2 dargestellt.

Fehlende km/Jahr zur Erreichung des Bedienungsstandards

Bündel	fehlende km pro Jahr	
	Regionalbus	Anmeldeverkehr
Metzingen	7.263	34.585
Bad Urach	1.184	29.620
Sonnenalb	32.265	76.788
Münsingen/St. Johann	36.993	136.293
Südlicher Landkreis	16.562	30.669
Trochtelfingen	11.704	48.880
Summe	105.971	356.835

Tabelle 7-2: Fehlende km/Jahr zur Erreichung des Bedienungsstandards

Laufzeitenstaffelung

Vor dem Hintergrund der obigen Überlegungen werden die Linienbündel, soweit möglich, nicht unmittelbar nach Auslaufen der am längsten laufenden Linienverkehrsgenehmigung vergeben, sondern erst zeitlich versetzt (z. B. zum 01.08.). Das Linienbündel „Trochtelfingen“ besteht aus zwei eng miteinander verknüpften Linien. Deshalb erfolgt die Vergabe der Verkehrsleistung für dieses Linienbündel abweichend hiervon unmittelbar nach dem Auslaufen der Linienverkehrsgenehmigung zum 01.12. Um die Laufzeiten der Linienverkehrsgenehmigungen zu harmonisieren, sind für einzelne Linien Übergangslösungen bis zum Start des Linienbündels zu schaffen. Die nachfolgende Abbildung stellt die einzelnen Linienbündel sowie deren Harmonisierungszeitpunkte dar.

Laufzeiten der Linienbündel

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Metzingen	längste Genehmigung bis 31.07.2025					01.08.2025						
Bad Urach	längste Genehmigung bis 31.07.2026					01.08.2026						
Sonnenalb	längste Genehmigung bis 31.05.2027					01.08.2027						
Münsingen / St. Johann	längste Genehmigung bis 31.07.2027					01.08.2027						
Südlicher Landkreis	längste Genehmigung bis 31.07.2029					01.08.2029						
Trochtelfingen	längste Genehmigung bis 30.11.2029					01.12.2029						

- längste bisherige Genehmigung
- Laufzeitbeginn Linienbündel
- Zwischenbefristung künftiger Genehmigungen (nur ab längstlaufender Genehmigung dargestellt)

Abbildung 7-2: Laufzeiten der Linienbündel

In den folgenden Abschnitten werden die einzelnen Linienbündel erläutert.

7.3.1. Linienbündel „Metzingen“

In der nachfolgenden Tabelle ist das Linienbündel „Metzingen“ mit den dazugehörigen Linien und deren Genehmigungslaufzeiten dargestellt.

Linienbündel „Metzingen“

Linie	Linienweg	Genehmigungs- laufzeit
201	Glems – Metzingen	31.07.2025
202	Grafenberg – Metzingen	31.07.2025
203	Mittelstadt – Riederich – Metzingen	28.03.2025

Tabelle 7-3: Linienbündel „Metzingen“

Nach Inbetriebnahme von Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb verbleiben um Metzingen drei Strecken (Glems – Metzingen, Grafenberg – Metzingen und Mittelstadt – Riederich – Metzingen), die weder durch Schienenverkehre noch durch Linien der Nachbarlandkreise abgedeckt sind. Sie werden zum Linienbündel „Metzingen“ zusammengefasst. Das Linienbündel „Metzingen“ setzt sich somit aus den Regionalbuslinien 201, 202 und 203 zusammen, die zur innerörtlichen Erschließung auch die Funktion eines Stadtverkehrs für Metzingen übernommen haben. Die Stadt Metzingen prüft derzeit den Aufbau eines eigenen Stadtbussystems.

Das Linienbündel „Metzingen“ umfasst inklusive Stadtverkehrsanteil ca. 445.000 km/Jahr. Bei Umsetzung eines eigenen Stadtverkehrs der Stadt Metzingen entfällt der Stadtverkehrsanteil auf den Linien 201, 202 und 203 in Höhe von ca. 62.000 km/Jahr. Zur Erreichung des im Nahverkehrsplan definierten Standards sind jährlich Zusatzleistungen in Höhe von etwa 7.000 km im Bus- und 35.000 km im Anmeldeverkehr erforderlich.

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Linienverkehrsgenehmigungen und ggf. zu vergebenden Aufträge dieses Linienbündels auf den 31.07.2025 befristet werden.

7.3.2. Linienbündel „Bad Urach“

In der nachfolgenden Tabelle ist das Linienbündel „Bad Urach“ mit den dazugehörigen Linien und deren Genehmigungslaufzeiten dargestellt.

Linienbündel „Bad Urach“

Linie	Linienweg	Genehmigungs- laufzeit
100	Hülben – Bad Urach – Dettingen – Metzingen – Eningen – Reutlingen	31.12.2025
101	Ortsverkehr Dettingen	30.09.2021
172	Hülben – Böhringen/Erkenbrechtsweiler	31.07.2026
173	Grabenstetten – Bad Urach	31.05.2024
7640	Bad Urach – Metzingen	31.12.2026

Tabelle 7-4: Linienbündel „Bad Urach“

Das Linienbündel „Bad Urach“ umfasst alle Linien um Bad Urach, außer den Linien Richtung Süden (nach St. Johann und Münsingen), da diese dem Linienbündel „Münsingen/St. Johann“ zuzuordnen sind (nähere Begründung siehe Kapitel 7.3.4).

Die Linien 100, 172 und 173 sind im Raum Hülben/Grabenstetten betrieblich miteinander verwoben. Durch die Bündelung der Linien können Synergieeffekte bei der Erbringung der Verkehrsleistung und beim Fahrzeugeinsatz genutzt werden.

Das Linienbündel „Bad Urach“ umfasst ca. 440.000 km/Jahr, davon entfallen 90.000 km/Jahr auf den Ortsverkehr Dettingen. Die Linie 7640 wurde bei der Angabe der Kilometer und der am längsten laufenden Genehmigung nicht berücksichtigt, da diese voraussichtlich nur bis zur Inbetriebnahme von Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb verkehrt. Zur Erreichung des im Nahverkehrsplan definierten Standards sind jährlich Zusatzleistungen in Höhe von etwa 1.180 km im Bus- und 29.620 km im Anmeldeverkehr erforderlich.

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Linienverkehrsgenehmigungen und ggf. zu vergebenden Aufträge dieses Linienbündels auf den 31.07.2026 befristet werden.

7.3.3. Linienbündel „Sonnenalb“

In der nachfolgenden Tabelle ist das Linienbündel „Sonnenalb“ mit den dazugehörigen Linien und deren Genehmigungslaufzeiten dargestellt.

Linienbündel „Sonnenalb“

Linie	Linienweg	Genehmigungs- laufzeit
102	Erpfingen – Engstingen	31.07.2021
7635	Reutlingen – Sonnenbühl – Salmendingen – Hörschwag	31.05.2027
5309 (zu 7635)	Schülerverkehr Sonnenbühl	31.05.2027

Tabelle 7-5: Linienbündel „Sonnenalb“

In Sonnenbühl bestehen umsteigefreie Verbindungen über Pfullingen nach Reutlingen sowie im Schülerverkehr zusätzlich nach Engstingen. Die Linien des Linienbündels „Sonnenalb“ sind umlauftechnisch miteinander verwoben und bedienen alle Sonnenbühl. Mit der Bündelung können Synergieeffekte bei der Erbringung der Verkehrsleistung und beim Fahrzeugeinsatz genutzt werden.

Das Linienbündel „Sonnenalb“ umfasst ca. 400.000 km/Jahr. Zur Erreichung des im Nahverkehrsplan definierten Standards sind jährlich Zusatzleistungen in Höhe von etwa 32.000 km im Bus- und 77.000 km im Anmeldeverkehr erforderlich.

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Linienverkehrsgenehmigungen und ggf. zu vergebenden Aufträge dieses Linienbündels auf den 31.07.2027 befristet werden.

7.3.4. Linienbündel „Münsingen/St. Johann“

In der nachfolgenden Tabelle ist das Linienbündel „Münsingen/St. Johann“ mit den dazugehörigen Linien und deren Genehmigungslaufzeiten dargestellt.

Linienbündel „Münsingen/St. Johann“

Linie	Linienweg	Genehmigungs- laufzeit
X2	Münsingen – Bad Urach	31.07.2027
107	Gächingen – Gomadingen	31.05.2025
212	Münsingen – Trailfingen – Münsingen	31.07.2027
7606	Münsingen – Engstingen – Reutlingen	31.05.2027
5301 (zu 7606)	Schülerverkehr Holzelfingen	31.05.2027
7643	Bad Urach – St. Johann – Münsingen	31.05.2027
7644	St Johann – Reutlingen	31.05.2027

Tabelle 7-6: Linienbündel „Münsingen/St. Johann“

Die Linien des Linienbündels „Münsingen/St. Johann“ sind betrieblich miteinander verwoben und werden daher in einem Bündel zusammengefasst.

In St. Johann-Würtingen besteht seit einigen Jahren ein stündliches Rendezvous der Busse von/nach Reutlingen, Münsingen und Bad Urach. Neben der verkehrlichen Verbundenheit sind die Linien des Bereichs auch betrieblich verknüpft. Die Linien von St. Johann nach Reutlingen (7644), Münsingen und Bad Urach (7643) müssen daher im gleichen Linienbündel sein.

Die Linien 7606 (Münsingen – Engstingen – Reutlingen) sowie X2 (Münsingen – Bad Urach) sollen ebenfalls dem Linienbündel zugeordnet werden, um ein für den Fahrgast komfortables Gesamtangebot gestalten und Parallelfahrten vermeiden zu können.

Die Linie 107 (St. Johann-Gächingen – Gomadingen), die Gächingen (Linie 7643) mit Gomadingen (Linie 7606) verbindet, ist ebenfalls diesem Bündel zuzuordnen. Dasselbe gilt für die Schülerverkehrslinie Holzelfingen (Linie 5301). Diese zahlreichen Verknüpfungen mit den Linien 7643 und X2 erfordern die Zuordnung der Linie 212 zu diesem Linienbündel.

Das Linienbündel „Münsingen/St. Johann“ umfasst ca. 1.310.000 km/Jahr. Zur Erreichung des im Nahverkehrsplan definierten Standards sind jährlich Zusatzleistungen in Höhe von etwa 37.000 km im Bus- und 136.000 km im Anmeldeverkehr erforderlich.

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Linienverkehrsgenehmigungen und ggf. zu vergebenden Aufträge dieses Linienbündels auf den 31.07.2027 befristet werden.

7.3.5. Linienbündel „Südlicher Landkreis“

In der nachfolgenden Tabelle ist das Linienbündel „Südlicher Landkreis“ mit den dazugehörigen Linien und deren Genehmigungslaufzeiten dargestellt.

Linienbündel „Südlicher Landkreis“

Linie	Linienweg	Genehmigungs- laufzeit
260	Reutlingen – Zwiefalten – Riedlingen	31.07.2029
261	Hayingen – Hohenstein – Engstingen	31.07.2029
262	Upflamör – Zwiefalten	31.07.2029
264	Münsingen – Eglingen – Ehestetten – Steinhilben	31.07.2029
265	Münsingen – Zwiefalten – Riedlingen	31.07.2029
267	Pfronstetten – Zwiefalten	31.07.2029
268	Ringverkehr Hayingen	31.07.2029
A25	Anmeldeverkehr Münsingen – Hohenstein/Lautertal	31.07.2022
A26	Anmeldeverkehr Südlicher Landkreis – Richtung Norden/Süden	31.07.2022
A27	Anmeldeverkehr Münsingen – Dürrenstetten/Lautertal	31.07.2022
5345	Schülerverkehr Gomadingen – St. Johann	29.10.2027

Tabelle 7-7: Linienbündel „Südlicher Landkreis“

Die Linienverkehrsgenehmigungen der Linien 260 bis 268 und A25 bis A27 wurden im Jahr 2019 neu vergeben. Der Schülerverkehr Gomadingen – St. Johann (Linie 5345) konnte noch nicht in die Überplanung und das Vergabeverfahren des Teilraumkonzeptes „Südlicher Landkreis“ einbezogen werden, da dieser noch bis 29.10.2027 genehmigt ist. Zum Harmonisierungszeitpunkt soll die Linie in das Linienbündel „Südlicher Landkreis“ integriert werden.

Das Linienbündel „Südlicher Landkreis“ umfasst ca. 1.080.000 km/Jahr. Zur Erreichung des im Nahverkehrsplan definierten Standards sind jährlich Zusatzleistungen in Höhe von etwa 17.000 km im Bus- und 31.000 km im Anmeldeverkehr erforderlich.

Harmonisierungszeitpunkt

Die Linien 260 bis 268 und A25 bis A27 sind bereits gebündelt bis zum 31.07.2029 bzw. 31.07.2022 genehmigt. Die Linie 5345 wird zum 01.08.2029 ebenfalls Teil des Linienbündels. Die neu zu erteilenden Linienverkehrsgenehmigungen und ggf. zu vergebenden Leistungen sollen auf den 31.07.2029 befristet werden.

7.3.6. Linienbündel „Trochtelfingen“

In der nachfolgenden Tabelle ist das Linienbündel „Trochtelfingen“ mit den dazugehörigen Linien und deren Genehmigungslaufzeiten dargestellt.

Linienbündel „Trochtelfingen“

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
400	Reutlingen – Gammertingen	30.11.2029
400Z	Zweigstrecken von Linie 400	30.11.2029

Tabelle 7-8: Linienbündel „Trochtelfingen“

Das Linienbündel „Trochtelfingen“ umfasst die Achse Reutlingen – Engstingen – Trochtelfingen – Gammertingen sowie im Abschnitt Engstingen – Trochtelfingen auch die umgebenden Verkehre beidseits der Strecke. Diese als Linie 400Z bezeichneten Zweigstrecken stellen den Anschluss von/zu der Linie 400 her. Außerdem sichert sie den Schülerverkehr zu den zentralen Schulstandorten Trochtelfingen und Gammertingen. Die Verbindung von Reutlingen ins Laucherttal nach Trochtelfingen und Gammertingen ist eher separat zu betrachten.

Das Linienbündel „Trochtelfingen“ umfasst ca. 500.000 km/Jahr. Zur Erreichung des im Nahverkehrsplan definierten Standards sind jährlich Zusatzleistungen in Höhe von etwa 12.000 km im Bus- und 49.000 km im Anmeldeverkehr erforderlich.

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Genehmigungen und ggf. zu vergebenden Aufträge dieses Linienbündels auf den 30.11.2029 befristet werden.

7.3.7. Linienbündel „Stadtverkehr Reutlingen“

Der Stadtverkehr Reutlingen ist auf das umliegende Verkehrsangebot abgestimmt, stellt aber zugleich ein eigenständiges zusammengehöriges Verkehrssystem dar. In Abstimmung mit den Städten Reutlingen und Pfullingen sowie den Gemeinden Eningen, Pliezhausen und Walddorfhäslach sollen die Stadtverkehrslinien zu einem Linienbündel „Stadtverkehr Reutlingen“ zusammengefasst werden. Dieses Linienbündel enthält nachfolgende Linien:

Linienbündel „Stadtverkehr Reutlingen“

Linie	Linienweg	Genehmigungs- laufzeit
Linie N1	Reutlingen Hbf./Gartenstraße – Eningen – Reutlingen Hbf./Listplatz	08.09.2029
Linie N2	Reutlingen Hbf./Gartenstraße – Pfullingen – Reutlingen Hbf./Listplatz	
Linie N3	Reutlingen Hbf./Listplatz – Hohbuch – Markwasen – Klinikum – Hbf./Listplatz	
Linie N4	Reutlingen Hbf./Listplatz – Betzingen – Ohmenhausen – Bronnweiler – Gönningen – Reutlingen Hbf./Gartenstraße	
Linie N5	Reutlingen Hbf./Listplatz – Betzingen – Wannweil – Betzingen – Reutlingen Hbf./Gartenstraße	
Linie N6	Reutlingen Hbf./Listplatz – Voller Brunnen – Orschel-Hagen – Sickenhausen – Degerschlacht – Reutlingen Hbf./Listplatz	
Linie N7	Reutlingen Hbf./Listplatz – Orschel-Hagen – Sondelfingen – Reutlingen Hbf./Listplatz	
Linie N8	Reutlingen Hbf./Listplatz – Rommelsbach – Oferdingen – Pliezhausen – Mittelstadt – Sondelfingen – Reutlingen Hbf./Listplatz	
Linie N9	Reutlingen Hbf./Listplatz – Kirchsteig – Rommelsbach – Altenburg – Rübgarten – Walddorfhäslach – Pliezhausen – Oferdingen – Rommelsbach – Reutlingen Hbf./Listplatz	

Linie 1	Eningen – Reutlingen Hbf./Listplatz – Oferdingen – Pliezhausen – Walddorfhäslach
Linie 2	Pfullingen – Reutlingen Hbf./Listplatz – Betzingen – Ohmenhausen
Linie 3	Reutlingen Klinikum – Hbf./Listplatz – Rommelsbach – Altenburg – Rübgarten/Walddorfhäslach
Linie 4	Reutlingen Leonhardsplatz – Hbf./Listplatz – Kreuzzeiche – Hochschulen – Hohbuch
Linie 5	Reutlingen Leonhardsplatz – Hbf./Listplatz – Gönningen
Linie 6	Reutlingen Markwasen – Hbf./Listplatz – Sondelfingen – Mittelstadt
Linie 7	Reutlingen Im Efeu – Hbf./Listplatz – Betzingen Bergäcker – Wildermuth
Linie 8	Reutlingen Burgholz – Hbf./Listplatz – Klinikum – Markwasen
Linie 9	Reutlingen Leonhardsplatz – Hbf./Listplatz – Degerschlacht – Sickenhausen – Altenburg
Linie 10	Reutlingen Hbf./Listplatz – Betzingen – Ind.-Geb. Mark West – Jettenburg – Tübingen
Linie 11	Eningen – Reutlingen Betzenried – Hbf./Listplatz – Bösmannsäcker – Hohbuch
Linie 12	Reutlingen Hbf./Listplatz – Betzingen – Ind.-Geb. Mark West
Linie 21	Pfullingen – Reutlingen Betzenried – Hbf./Listplatz – Orschel-Hagen
Linie 22	Ohmenhausen – Reutlingen Kreuzzeiche – Hbf./Listplatz – Im Laisen – Orschel-Hagen
Linie 23	Reutlingen Orschel-Hagen – Storlach – Betzingen – Ind.-Geb. Mark West
Linie 24	Reutlingen Orschel-Hagen – Sondelfingen – Rommelsbach BZN
Linie 32	Walddorfhäslach – Gniebel – Dörnach – Bildungszentrum Nord
Linie 33	Pliezhausen – Rübgarten – Gniebel – Dörnach – Walddorf
Linie 61	Mittelstadt – Reicheneck – Rommelsbach BZN
Linie 62	Reutlingen Am Schieferbuckel – Degerschlacht – Sickenhausen – Rommelsbach BZN
Linie 81	Reutlingen Hbf./Listplatz – Eichendorffstraße – Herderstraße – Hbf./Gartenstraße

Linie 82	Reutlingen Hbf./Gartenstraße – Leonhardsplatz – R.-Wagner-Straße – Burgholz/Achalm	
Linie 91	Rommelsbach – Oferdingen – Altenburg – Rommelsbach	
Linie 92	Betzingen – Degerschlacht – Sickenhausen – Rommelsbach	
Linie 93	Kirchentellinsfurt – Sickenhausen – Rommelsbach – Mittelstadt	
Linie 94	Sondelfingen – Orschel-Hagen – Rommelsbach	
Linie 300	Häslach – Walddorf	
Linie 105	Dörnach – Gniebel – Pliezhausen – Mittelstadt	

Tabelle 7-9: Linienbündel „Stadtverkehr Reutlingen“

Alle Linien (außer Linie 105) wurden bereits als Gesamtleistung zum 09.09.2019 vergeben. Die Zuordnung der Linie 105 zum Linienbündel „Stadtverkehr Reutlingen“ erfolgt nachträglich.

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Linienverkehrsgenehmigungen und ggf. zu vergebenden Aufträge dieses Linienbündels auf den 08.09.2029 befristet werden.

7.3.8. Linien außerhalb des Linienbündelungskonzeptes

Nicht bei allen Linien ist eine Bündelung im Landkreis Reutlingen sinnvoll. Dies kann verschiedene Gründe haben:

- Die Linie hat ihre Hauptfunktion in einem der Nachbarlandkreise und führt nur mit ihrem Endpunkt oder mit wenigen Haltestellen in den Landkreis Reutlingen herein, ohne innerhalb des Landkreises wesentliche Aufgaben zu erfüllen (z. B. Neuffen – Metzingen). In der Regel sind diese Linien einem Linienbündel des entsprechenden Nachbarlandkreises zugeordnet.
- Eine Linie hat verbindende Funktion zwischen zwei Landkreisen und wurde in Abstimmung beider beteiligter Landkreise einem der beiden zur Bündelung zugeordnet (z. B. Linie N81 Reutlingen – Tübingen).

- Die Linie passt nicht zu einem vorhandenen Bündel und ist groß genug, um als Einzellinie weiterhin bestehen zu bleiben. Das trifft z. B. auf die Regiobuslinie X3 von Pfullingen – Reutlingen nach Flughafen/Messe Stuttgart zu.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Linien, die nicht dem Linienbündelungskonzept des Landkreises und auch keinem Linienbündel eines anderen Landkreises zugeordnet sind:

Ungebündelte Linien

Linie	Streckenverlauf
Linie X3	Pfullingen – Reutlingen – Stuttgart Flughafen/Messe
Linie 5	Burladingen – Melchingen – Hausen an der Lauchert – Burladingen
Linie 108	Stadtverkehr Bad Urach
Linie 297	Münsingen – Hayingen – Rechtenstein – Munderkingen – Ehingen/– Riedlingen (Rad-Wanderbus Lautertal)
Linie 298	Münsingen – Trailfingen – Auingen (Biosphärenbus Schwäbische Alb)
Linie 555	Reutlingen – Gönningen – Sonnenbühl – Engstingen (SonnenalbExpress)
Linie 7646	Bad Urach – Westerheim
5341 (zu 7646)	Schülerverkehr Römerstein und Wittlingen
Linie 7662	Münsingen – Mehrstetten – Dürrenstetten

Tabelle 7-10: Ungebündelte Linien

Die Linie X3 ist aufgrund der Streckenlänge und Kilometerleistung bereits wie ein eigenes Linienbündel zu betrachten. Die verkehrliche Funktion der Linie 5 (Burladingen – Stetten – Melchingen – Salmendingen – Ringingen – Burladingen) liegt überwiegend im Zollernalbkreis. Bei den Linien 297, 298 und 555 handelt es sich um Freizeitlinien, die verkehrlich unabhängig vom regulären Linienverkehr zu betrachten sind. In Abstimmung mit der Stadt Bad Urach wird die Linie 108 ebenfalls keinem Linienbündel zugeordnet, da für diese Linie betrieblich günstige Voraussetzungen vorliegen. Sie liegt planerisch und vergabe-rechtlich in der Zuständigkeit der Stadt Bad Urach. Die Linie 7646 ist Teil der Planungen für ein Gesamtkonzept zur Anbindung des Bahnhofes Merklingen. Teil dieses Konzeptes ist die Einrichtung einer Regiobuslinie Bad Urach – Laichingen – Blaubeuren. Die Linie 7662 soll zusammen mit der Albbahn und der Linie 333 Mehrstetten – Schelklingen in Abstimmung mit dem Alb-Donau-Kreis und der Albbahn zu einem Bus-Schiene-Gesamtkonzept weiterentwickelt werden.

Einige Linien gehören außerdem zu Linienbündeln der Nachbarlandkreise. Diese sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt:

Linien in Linienbündeln des Landkreises Esslingen

Linie	Streckenverlauf	Linienbündel
Linie 176	(Kirchheim u.T.) – Bissingen a.d.T. – Donnstetten – Oberlenningen	Linienbündel ES 8
Linie 185	Grafenberg – Großbettlingen – Nürtingen	Linienbündel ES 9
Linie 187	Neckartenzlingen – Bempflingen – Kleinbettlingen – Grafenberg (– Großbettlingen)	Linienbündel ES 10
Linie 188	Nürtingen – Walddorfhäslach – Neckartenzlingen – Schlaitdorf	Linienbündel ES 10
Linie 188A	Altdorf/Neckartailfingen/Schlaitdorf/Häslach – Neckartenzlingen Auwiesenschule	Linienbündel ES 10
Linie 189	Nürtingen – Schlaitdorf – Häslach – Neckartenzlingen – Altdorf	Linienbündel ES 10
Linie 189A	Altdorf/Neckartailfingen – Walddorf Gustav-Werner-Schule	Linienbündel ES 10
Linie 197	Metzingen – Riederich – Bempflingen – Neckartenzlingen	Linienbündel ES 10
Linie 199	(Owen –) Beuren – Neuffen – Metzingen	Linienbündel ES 9
Linie 805	Bernhausen – Aich – Schlaitdorf – Altenriet – Walddorfhäslach	Linienbündel ES 11
Linie 809A	Sielmingen – Bonlanden – Grötzingen – Aich – Neuenhaus – Walddorfhäslach	Linienbündel ES 11

Tabelle 7-11: Linien in Linienbündeln des Landkreises Esslingen

Linien in Linienbündeln des Landkreises Tübingen

Linie	Streckenverlauf	Linienbündel
Linie N81	Tübingen – Reutlingen	Linienbündel Ost
Linie X11	Tübingen – Mark West	Linienbündel Ost
Linie 111	Reutlingen – Gomaringen	Linienbündel Südost
Linie 112	Gomaringen – Gönningen	Linienbündel Südost
Linie 121	Pliezhausen – Kusterdingen	Linienbündel Ost
Linie 122	Sickenhausen – Degerschlacht – Kirchentellinsfurt	Linienbündel Ost
Linie 155	Gönningen – Mössingen	Linienbündel Süd
Linie 7601	(Tübingen –) Kirchentellinsfurt – Wannweil – Betzingen (– Reutlingen)	Linienbündel Ost
Linie 7611	Reutlingen – Mark West – Kusterdingen – Tübingen	Linienbündel Ost

Tabelle 7-12: Linien in Linienbündeln des Landkreises Tübingen

Linien in Linienbündeln des Alb-Donau-Kreises

Linie	Streckenverlauf	Linienbündel
Linie 312	Indelhausen – Ehingen	Linienbündel Ehingen/Allmendingen
Linie 333	Mehrstetten – Schelklingen	Linienbündel Schelklingen/Laichingen
Linie 335	Münsingen – Laichingen	Linienbündel Schelklingen/Laichingen

Tabelle 7-13: Linien in Linienbündeln des Alb-Donau-Kreises

Die Linie 331 (Münsingen – Ehingen) ist derzeit noch nicht im Linienbündel „Ehingen/Allmendingen“ des Alb-Donau-Kreises enthalten, soll aber nachträglich integriert werden.

8. Arbeitsaufträge

Zur Weiterentwicklung des ÖPNV und zur Schaffung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität enthält der Nahverkehrsplan Arbeitsaufträge. Diese gingen aus einer Befragung der Städte und Gemeinden in 2016 sowie den Arbeitsgruppen und Workshops im Rahmen des Nahverkehrsplanprozesses hervor und wurden durch weitere Arbeitsaufträge der Landkreisverwaltung ergänzt. Die Arbeitsaufträge werden sukzessive in Abhängigkeit von Faktoren wie z. B. der Laufzeit der Linienverkehrsgenehmigungen, den finanziellen Rahmenbedingungen und den personellen Ressourcen bearbeitet. Die Landkreisverwaltung wird im Rahmen des jährlichen ÖPNV-Berichtes den aktuellen Sachstand und die anstehenden Arbeitsaufträge für das kommende Jahr als Arbeitsprogramm im Ausschuss für technische Fragen und Umweltschutz vorstellen.

8.1. Einrichtung neuer Linien

Die Prüfung der Einrichtung neuer Linien erfolgt unter Beteiligung der betroffenen Städte und Gemeinden.

8.1.1 Eningen – Metzingen

Hintergrund:

Derzeit gibt es keine direkte Verbindung von Eningen nach Metzingen. Die Kommunen sehen für diese Verbindung ein hohes Potential. Mit der Gemeinde Eningen und der Stadt Metzingen finden bereits Gespräche statt.

Ziel:

Prüfung des Fahrgastpotentials, der Ausgestaltung und Finanzierung sowie ggf. Einrichtung der Linie.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.1.2 (Mark West – Ohmenhausen –) Gönningen – Sonnenbühl-Genkingen

Hintergrund:

Die Gönninger Steige wird derzeit nur im Rahmen des naldo-Freizeit-Netzes bedient.

Ziel:

Prüfung des Fahrgastpotentials im Jedermannverkehr, der Ausgestaltung und Finanzierung sowie ggf. Einrichtung der Linie.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.1.3 Engstingen – Sonnenbühl

Hintergrund:

Derzeit gibt es insbesondere an schulfreien Tagen kein Fahrtenangebot zwischen Engstingen und Sonnenbühl.

Ziel:

Prüfung des Fahrgastpotentials, der Ausgestaltung und Finanzierung sowie ggf. Einrichtung der Linie.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.1.4 Walddorfhäslach – Dettenhausen

Hintergrund:

Seit September 2019 wird die Linie 300 (Walddorf – Häslach) nicht mehr bis Dettenhausen weitergeführt.

Ziel:

Prüfung des Fahrgastpotentials, der Ausgestaltung und Finanzierung sowie ggf. Wiederaufnahme der Anbindung.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit Landkreis Tübingen

8.2. Verkehrsangebot

Die Prüfung des Verkehrsangebotes erfolgt unter Beteiligung der betroffenen Städte und Gemeinden sowie ggf. unter Einbeziehung des Linienverkehrsgenehmigungsinhabers.

8.2.1. Konkrete Linien, Verbindungen und Verkehrsräume

8.2.1.1 Regiobus Bad Urach – Laichingen – Blaubeuren

Hintergrund:

Nach derzeitigem Planungsstand des Landes Baden-Württemberg wird der Bahnhof Merklingen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 in Betrieb genommen. Der Alb-Donau-Kreis erstellt derzeit in Abstimmung mit den betroffenen Landkreisen ein Gesamtkonzept zur Anbindung des neuen Bahnhofes an die Region. Teil dieses Konzeptes ist die Einrichtung einer Regiobuslinie Bad Urach – Laichingen – Blaubeuren, die in Laichingen durch einen Umsteigeknoten an den neuen Bahnhof angebunden ist.

Ziel:

Prüfung und ggf. Einrichtung einer Regiobuslinie Bad Urach – Laichingen – Blaubeuren.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen und Alb-Donau-Kreis

8.2.1.2 Zu- und Abbringer zum Bahnhof Mehrstetten

Hintergrund:

Nach derzeitigem Planungsstand des Landes Baden-Württemberg wird der Bahnhof Mehrstetten zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 in Betrieb genommen. Es ist zu prüfen, wie der Bahnhof an das übrige ÖPNV-Netz angeschlossen werden kann. Ziel ist ein integriertes Bus-/Schiene-Konzept Münsingen – Mehrstetten – Schelklingen.

Ziel:

Prüfung und ggf. Einrichtung von Zu-/Abbringerverkehren vom/zum Bahnhof Mehrstetten.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen und Alb-Donau-Kreis

8.2.1.3 Anpassung der umliegenden Buslinien vor Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Hintergrund:

Vor Inbetriebnahme der jeweiligen Streckenabschnitte der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb bedarf es einer Anpassung der umliegenden Verkehrsräume.

Ziel:

Verknüpfung der umliegenden Buslinien als Zu- und Abbringer zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.

Umsetzung durch:

Landkreis Reutlingen und Anliegergemeinden

8.2.1.4 Weiterführung Tübingen – Kirchentellinsfurt – Pliezhausen – Walddorfhäslach

Hintergrund:

Zwischen Pliezhausen und Kirchentellinsfurt besteht seit Juli 2019 die neue Buslinie 121, die von Montag bis Freitag im Stundentakt mit Zuganschluss in Kirchentellinsfurt von/nach Tübingen verkehrt.

Ziel:

Nach der Testphase der Linie 121 werden eine mögliche Ausweitung des Fahrplanangebotes und eine Verlängerung nach Walddorfhäslach geprüft.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen und Landkreis Tübingen

8.2.1.5 Überplanung des eXpresso vor Inbetriebnahme von Stuttgart 21

Hintergrund:

Mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 gibt es eine regelmäßige, schnelle Zugverbindung von Reutlingen zum Flughafen Stuttgart. Nach derzeitigem Stand ist die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 für 2025 geplant.

Ziel:

Prüfung einer möglichen Weiterentwicklung des eXpresso vor Inbetriebnahme von Stuttgart 21 zur weiterhin schnellen Anbindung des Nordraums an den Filderraum und ggf. Umsetzung.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit den Projektbeteiligten des eXpresso

8.2.1.6 Weiterführung Metzingen – Mittelstadt – Pliezhausen

Hintergrund:

Die Linien 105 (Pliezhausen – Mittelstadt) und 203 (Mittelstadt – Riederich – Metzingen) begegnen sich in Mittelstadt und sind bislang nur teilweise aufeinander abgestimmt. Die Linienverkehrsgenehmigungen der Linien 105 und 203 laufen bis 01/2026 und 03/2025. Eine Veränderung der Linien ist erst nach Ablauf der Linienverkehrsgenehmigungen möglich.

Ziel:

Prüfung der Möglichkeit zur Verknüpfung der Linien 105 und 203 zu einer durchgehenden Linie, Prüfung des Fahrgastpotentials, der möglichen Ausgestaltung und Finanzierung der Linie.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit Stadt Reutlingen und betroffenen Gemeinden

8.2.1.7 Linienführung der Linie 7644 (Reutlingen – Holzelfingen/Eningen – Würtingen)

Hintergrund:

Die Anbindung an Pfullingen und Reutlingen soll auf der Linie 7644 verbessert werden. Die Linienverkehrsgenehmigung der Linie 7644 läuft noch bis Mai 2027. Eine Anpassung der Linienführung ist erst mit Ablauf der Linienverkehrsgenehmigung möglich.

Ziel:

Prüfung der Linienführung der Linie 7644.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.2.1.8 Erschließung der Gomadinger Ortsteile

Hintergrund:

Prüfung der Erschließung der Gomadinger Ortsteile.

Ziel:

Prüfung des Fahrgastpotentials, der möglichen Ausgestaltung und Finanzierung einer Angebotsverbesserung.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.2.1.9 Anbindung von Neckartenzlingen an die Stadt Reutlingen

Hintergrund:

Prüfung der Anbindung von Neckartenzlingen an den Landkreis Reutlingen. In diesem Zusammenhang bittet die Gemeinde Neckartenzlingen auch um die Prüfung der Verlängerung der Stadtbuslinie 6 von Mittelstadt nach Neckartenzlingen.

Ziel:

Prüfung des Fahrgastpotentials, der möglichen Ausgestaltung und Finanzierung der Angebotsverbesserung.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit der Stadt Reutlingen und dem Landkreis Esslingen

8.2.1.10 Anbindung von Grafenberg an den Bahnhof in Bempflingen

Hintergrund:

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung im Jahr 2016 wurde die Anbindung von Grafenberg an den Bahnhof in Bempflingen angeregt.

Ziel:

Prüfung des Fahrgastpotentials, der möglichen Ausgestaltung und Finanzierung der Angebotsverbesserung.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit dem Landkreis Esslingen

8.2.2. Weitere Arbeitsaufträge

8.2.2.1 Umsetzung der Bedienungs- und Qualitätsstandards

Ziel:

Schrittweise Umsetzung der in Kapitel 6.4.2 und 6.4.8 definierten Bedienungs- und Qualitätsstandards (Verkehrsangebot, Anforderungen an Fahrzeuge und Personal) bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen.

Umsetzung durch:

Landkreis Reutlingen

8.2.2.2 Umsetzung einer einheitlichen Buchungsmöglichkeit (telefonisch und online) pro Verkehrsraum im Anmeldeverkehr

Hintergrund:

Im Anmeldeverkehr gibt es derzeit aufgrund verschiedener Verkehrsunternehmen verschiedene Buchungsmöglichkeiten für die Bestellung der Verkehre.

Ziel:

Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit durch Umsetzung einer einheitlichen Buchungsmöglichkeit (telefonisch und online) pro Verkehrsraum.

Umsetzung durch:

Landkreis Reutlingen

8.2.2.3 Umsetzung des Linienbündelungskonzeptes

Hintergrund:

Die in Kapitel 7 beschriebene Linienbündelung soll entsprechend dem Ablauf der vorhandenen Linienverkehrsgenehmigungen schrittweise unter Berücksichtigung der Standards des Nahverkehrsplans umgesetzt werden.

Ziel:

Schrittweise Umsetzung des Linienbündelungskonzeptes (vgl. Kapitel 7).

Umsetzung durch:

Landkreis Reutlingen

8.2.2.4 Beseitigung der Erschließungsmängel

Hintergrund:

Die Erschließungsmängel (vgl. Kapitel 6.4.9) sollen schrittweise bei der Überplanung von Linien im Zuge von auslaufenden Linienverkehrsgenehmigungen beseitigt werden. Sofern eine Beseitigung der Erschließungsmängel im Rahmen der laufenden Linienverkehrsgenehmigungen möglich ist, wirkt der Landkreis auf die notwendigen Anpassungen hin, z. B. mit der Einrichtung zusätzlicher Haltestellen und der Anpassung der Linienwege.

Ziel:

Prüfung, ob und ggf. wie die Erschließungsmängel behoben werden können und ggf. Beseitigung.

Umsetzung durch:

Landkreis Reutlingen

8.2.2.5 Umsetzung der Liniennomenklatur

Hintergrund:

Die Umsetzung der Liniennomenklatur (siehe Anlage 22) soll die durch die Verkehrsunternehmen geprägte Liniennummerierung sowie die uneinheitlichen Linienbezeichnungen ablösen und schrittweise bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen erfolgen. Eine Abstimmung mit dem Verkehrsverbund naldo ist bereits erfolgt.

Ziel:

Einfach merkbare Liniennummern; durch Einteilung der Nummernbereiche bessere Übersicht über die Linienbündel.

Umsetzung durch:

Landkreis Reutlingen

8.2.2.6 Bündnis für den Mittelstand

Hintergrund:

Der Landkreistag Baden-Württemberg, der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer, der Städtetag Baden-Württemberg und das Verkehrsministerium haben am 09. November 2020 ein Bündnis für den Mittelstand beschlossen. Ziel des Bündnisses ist die Stärkung des Mittelstandes im ÖPNV.

Ziel:

Prüfung vor jeder Ausschreibung, welche Maßnahmen – unter Einhaltung rechtlicher Rahmenbedingungen – aus den Vorschlägen des Bündnisses für den Mittelstand bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen umgesetzt werden können.

Umsetzung durch:

Landkreis Reutlingen

8.2.2.7 Einrichtung von „Linienbedarfsverkehren“

Hintergrund:

Mit der Novellierung des PBefG wurde der Rechtsrahmen für die Einrichtung von Linienbedarfsverkehren geschaffen (vgl. Kapitel 6.6.1).

Ziel:

Prüfung der Einrichtung von Linienbedarfsverkehren unter Berücksichtigung des Rechtsrahmens des PBefG und ggf. Umsetzung.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.2.2.8 ÖPNV-Strategie 2030

Hintergrund:

Das Land Baden-Württemberg hat sich zum Ziel gesetzt, die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln (Bezugsjahr 2010) (vgl. Kapitel 2.2.7).

Ziel:

Der Landkreis Reutlingen wird die nach Fertigstellung dieses Nahverkehrsplans abgeschlossene ÖPNV-Strategie 2030 des Landes und die darin enthaltenen Ziele im Rahmen seiner Zuständigkeiten bei der Ausgestaltung des künftigen Verkehrsangebotes entsprechend der finanziellen Möglichkeiten berücksichtigen.

Umsetzung durch:

Landkreis Reutlingen

8.3. Multimodalität

8.3.1 Mitfahrnetzwerk

Hintergrund:

Durchschnittlich liegt der Besetzungsgrad von Pkws in Deutschland bei 1,42 Personen. Im Berufspendelverkehr sogar nur bei 1,2 Personen pro Pkw.⁶³ Eine Bündelung von Fahrten reduziert die Anzahl der Pkws und leistet einen positiven Beitrag zum Klimaschutz durch die Vermeidung von Emissionen.

Ziel:

Im Rahmen des Modellvorhabens „LandMobil“ soll die Einführung eines Mitfahrnetzwerkes für eine ausgewählte Pilotgemeinde erfolgen. Außerdem wird geprüft, welche bestehenden Mitfahrplattformen für den Aufbau eines Mitfahrnetzwerkes geeignet sind und welche weiteren Projekte das Mitfahren fördern können.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

⁶³ www.umweltbundesamt.de.

8.3.2 Carsharing und Bikesharing

Hintergrund:

Im Landkreis Reutlingen gibt es derzeit noch kein klassisches Bikesharing-Modell. Ein Carsharing-Angebot ist bislang überwiegend in den städtischen Bereichen vorhanden.

Ziel:

Im Rahmen des Modellvorhabens „LandMobil“ soll die Einführung eines kommunalen Bike- und Carsharing-Modells in ausgewählten Pilotgemeinden erprobt und übertragbare Lösungen geschaffen werden.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.3.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Hintergrund:

Der berufsbedingte MIV soll reduziert werden. Behörden und Unternehmen können dazu durch ein Betriebliches Mobilitätsmanagement einen wichtigen Beitrag leisten.

Ziel:

Der Landkreis geht mit einem Betrieblichen Mobilitätsmanagement für den Neubau des Landratsamtes voran. Darüber hinaus wird geprüft, welche Beratungs- und Unterstützungsleistungen für die Einführung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements der Landkreis Behörden und Unternehmen anbieten kann.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.3.4 Multimodale Mobilitätsknotenpunkte

Hintergrund:

Multimodale Knotenpunkte können zur Förderung der Multimodalität, zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel sowie zur Verbesserung der Anschlussmobilität beitragen.

Ziel:

Analyse der Knotenpunkte und Erarbeitung einer Handlungsempfehlung für Kommunen.

Umsetzung durch:

Landkreis Reutlingen und Kommunen

8.3.5 Fahrradmitnahme

Hintergrund:

Zur Förderung der kombinierten Mobilität soll die Fahrradmitnahme ermöglicht werden.

Ziel:

Prüfung der Möglichkeit zur Fahrradmitnahme bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen und Umsetzung wo immer dies möglich ist.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.4. Barrierefreiheit

8.4.1 Verbesserung der Fahrplandarstellung

Hintergrund:

Für sensorisch eingeschränkte Personen und zur besseren Lesbarkeit bedarf es einer einfachen und spiegelfreien Darstellung des Fahrplans.

Ziel:

Es ist zu prüfen, inwiefern die Darstellung und Lesbarkeit der Fahrpläne an den Haltestellen verbessert werden kann. Das Ergebnis wird den Verkehrsunternehmen mit der Bitte um Verbesserung zugeleitet.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit Behindertenbeauftragten, Inklusionskonferenz sowie Vertretern von Sozialverbänden, dem Verkehrsverbund naldo und den Verkehrsunternehmen

8.4.2 Symbole für Buslinien

Hintergrund:

Orientierungshilfen können insbesondere für Menschen mit Seh- und Leseschwächen die Nutzung des ÖPNV erleichtern. Dafür sollen den Buslinien Symbole zugewiesen werden, die auf den Anzeigetafeln des Busses sichtbar sind.

Ziel:

Es ist zu prüfen, wie ein Symbolsystem für die Buslinien gestaltet werden kann. Dies soll anschließend im Rahmen der Planungen für die Vergabe von Verkehrsleistungen berücksichtigt werden.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit Behindertenbeauftragten, Inklusionskonferenz sowie Vertretern von Sozialverbänden und Verkehrsunternehmen

8.4.3 Mobilitätstraining für Menschen mit Handicap

Hintergrund:

Ein Mobilitätstraining für sensorisch oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen kann Barrieren bei der Nutzung des ÖPNV abbauen.

Ziel:

Es ist zu prüfen, ob und wie ein Mobilitätstraining für sensorisch oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen eingeführt werden kann.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit Behindertenbeauftragten, Inklusionskonferenz sowie Vertretern von Sozialverbänden und Verkehrsunternehmen

8.4.4 Umsetzung der Fahrzeuganforderungen

Hintergrund:

Zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit (§ 8 Absatz 3 PBefG) werden in Kapitel 6.4.8 Anforderungen an Fahrzeuge unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit definiert.

Ziel:

Schrittweise Umsetzung der Fahrzeuganforderungen bei der Neuvergabe der Verkehrsleistungen.

Umsetzung durch:

Landkreis Reutlingen

8.5. Innovative Mobilitätsangebote

8.5.1 Einsatz alternativer Antriebsformen

Hintergrund:

Im Hinblick auf den Klimawandel und die Notwendigkeit eines zukunftsfähigen ÖPNV gewinnt der Einsatz alternativer Antriebsformen wie z. B. elektrische Antriebe und Wasserstoff zunehmend an Bedeutung.

Ziel:

Prüfung der Möglichkeit des Einsatzes alternativer Antriebsformen bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen wie z. B. batterieelektrische Fahrzeuge oder Brennstoffzellenfahrzeuge.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.5.2 Ausweitung der Elektromobilität

Hintergrund:

Die Kreisverwaltung hat im Oktober 2020 vom Land die Förderung von zwei Personalstellen mit einem Zeitanteil von je 0,5 in den Bereichen „Erstberatung Elektromobilität“ und „Management Ladeinfrastruktur“ bewilligt/erhalten.

Ziel:

Ausweitung der Elektromobilität im Landkreis.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.5.3 Autonomisierung des ÖPNV

Hintergrund:

Die Autonomisierung des ÖPNV ist ein wichtiger Baustein für die Mobilität der Zukunft.

Ziel:

Prüfung der Möglichkeit der Autonomisierung des ÖPNV und ggf. Erprobung mit Hilfe von Fördermitteln.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.6. Tourismus

8.6.1 Musterempfehlung über Informationen zum ÖPNV-Angebot

Hintergrund:

Im Workshop Tourismus wurde angeregt, zur besseren Bewerbung des ÖPNV gegenüber den Fahrgästen eine Musterempfehlung über Informationen zum ÖPNV-Angebot für Tourismusanbieter, Gastronomie und Beherbergungsbetriebe zu erarbeiten.

Ziel:

Ausgestaltung einer Musterempfehlung über Informationen zum ÖPNV-Angebot.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit Geschäftsstelle Biosphärengebiet und Vertretern aus dem Bereich Tourismus

8.6.2 Identifizierung wichtiger Startpunkte für Ausflüge im Gebiet

Hintergrund:

Um touristische Verkehre besser gestalten zu können, sollen wichtige Startpunkte für Ausflüge im Gebiet identifiziert werden.

Ziel:

Identifizierung wichtiger Startpunkte für Ausflüge im Gebiet und, falls erforderlich und möglich, bessere Einbindung in Verkehrsangebote. Dabei werden touristische Radwege einbezogen.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit Geschäftsstelle Biosphärengebiet, Vertretern aus dem Bereich Tourismus und den Verkehrsunternehmen

8.6.3 Verbesserung der Anbindung von wichtigen touristischen Zielen

Hintergrund:

Verbesserung der Anbindung von wichtigen touristischen Zielen durch den ÖPNV.

Ziel:

Prüfung der Anbindung wichtiger touristischer Ziele und, falls erforderlich, bessere Einbindung in Verkehrsangebote.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit Geschäftsstelle Biosphärengebiet, Vertretern aus dem Bereich Tourismus, ggf. in Abstimmung mit umliegenden Landkreisen und den Verkehrsunternehmen

8.7. Haltestellen

8.7.1 Haltestelleninfrastruktur

Hintergrund:

Im Landkreis Reutlingen gibt es bislang kein einheitliches Erscheinungsbild der Bushaltestellen.

Ziel:

Es ist zu prüfen, wie ein einheitliches Haltestellendesign (Haltestellenmast, -schild und Fahrplankasten), ggf. auch verbundweit, umgesetzt werden kann.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen, ggf. naldo-Landkreise und naldo

8.8. Modal Split

8.8.1 Erhebung eines Modal Splits für den Landkreis

Hintergrund:

Die Neufassung des ÖPNVG sieht für eine Verkehrsanalyse die Erhebung eines Modal Splits vor (§ 11 Absatz 3 ÖPNVG). Dieser soll künftig die Grundlage für die Bewertung der Bestandsaufnahme und Definition von Zielen bilden.

Ziel:

Erhebung eines Modal Splits unter Berücksichtigung der Neufassung des ÖPNVG und künftiger Verwaltungsvorschriften.

Umsetzung durch:

Landkreis Reutlingen

9. Fazit mit Ausblick

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan setzt der Landkreis Reutlingen den Rahmen für die Gestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV. Der Nahverkehrsplan definiert die ausreichende Verkehrsbedienung und legt wichtige Qualitätskriterien sowie Ziele für die nächsten Jahre fest. Die übergeordneten Planungen und rechtlichen Rahmenbedingungen bilden dabei die Grundlage.

Die Veränderungen in der Schullandschaft und der demographische Wandel stellen den ÖPNV vor große Herausforderungen. Das wachsende Mobilitätsbewusstsein und die sich verändernden Bedürfnisse der Bevölkerung erfordern eine kontinuierliche Anpassung und Weiterentwicklung des bestehenden Verkehrsangebotes. Die Barrierefreiheit an Haltestellen, in Fahrzeugen und in der Fahrgastinformation wird weiter an Bedeutung gewinnen.

Die im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen an die ausreichende Verkehrsbedienung geben die Zielrichtung für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft vor. Zur Bewältigung der Mobilitätswende setzt sich der Landkreis Reutlingen kontinuierlich für den Ausbau der Verkehrsangebote und die Schaffung innovativer Verkehrsangebote zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes ein. Der Landkreis befasst sich daher in den nächsten Jahren intensiv mit der Umsetzung alternativer Antriebstechnologien.

Der Landkreis wirkt auch auf die Ausweitung von SPNV-Leistungen hin. Mit zukunftsweisenden Projekten wie der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, die als Zweisystem-Modell sowohl im Eisenbahnverkehr wie auch als Stadtbahn verkehrt, stellt der Landkreis die Weichen für die Mobilität von morgen.

Durch den Einsatz alternativer Mobilitätsformen zur Ergänzung des ÖPNV und der Umsetzung von Pilotprojekten im Bereich integrierter und vernetzter Verkehrskonzepte treibt der Landkreis die Weiterentwicklung des ÖPNV hin zu einer attraktiven Mobilität voran. Dadurch eröffnet sich die Chance, neue Nutzergruppen zu gewinnen und auf eine Verlagerung des MIV auf umweltfreundliche Verkehrsmittel hinzuwirken. Der technische Fortschritt und die zunehmende Digitalisierung werden in den nächsten Jahren durch den Einsatz von On-Demand-Verkehren und dem autonomen Fahren zunehmend weiteren Einfluss auf die Ausgestaltung des ÖPNV nehmen. Auch diese Entwicklung wird der Landkreis frühzeitig mitgestalten.