

Faktenpapier Innenstadtstrecke:

## Umsteigefreiheit und andere RSB-Einflussfaktoren

### Umsteigefreie und nicht umsteigefreie Verbindungen

(Quellen: Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, Homepage; Standardisierte Bewertung Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, PTV AG, März 2012; DB-Fahrpläne)

#### Umsteigefreie RSB / ISS-Verbindungen

- Mössingen – Tübingen Hbf – Morgenstelle (S 11)
- Rottenburg – Tübingen Hbf – WHO Nord (S 3)
- Herrenberg – Tübingen Hbf – WHO Nord (S 4)
- Engstingen – Pfullingen – Reutlingen – Tübingen Hbf – WHO Nord (S 5)
- *Reutlingen – Gomaringen – Tübingen Hbf – Breiter Weg (S 12)*

#### Nicht umsteigefreie RSB / ISS-Verbindungen (RSB-Endpunkt Tübingen Hbf)

- Onstmettingen – Balingen – Hechingen – Mössingen – Tübingen Hbf (S 1)
- Horb – Tübingen Hbf (S 31)
- Entringen – Tübingen Hbf (S41)

#### Verlust bisher umsteigefreier DB-Verbindungen

- Bad Urach – Tübingen Hbf. Künftig Umstieg in Reutlingen Hbf erforderlich.
- Herrenberg – Bad Urach ist nicht mehr durchgebunden. Künftig Umstieg in Tübingen Hbf und Reutlingen Hbf erforderlich.
- Rottenburg – Stuttgart (alle 2 Stunden). Künftig Umstieg in Tübingen Hbf erforderlich.

#### Verlust bisher umsteigefreier TüBus-Verbindungen

Siehe Faktenpapier „Änderungen TüBus-Netz“

### Zusammenfassung und Schlussfolgerung

Umsteigefrei bis Tübingen Morgenstelle bzw. Nord sind die RSB-Linien aus Mössingen, Rottenburg, Herrenberg und Engstingen, außerdem Einzelfahrten zur HVZ aus Reutlingen über Gomaringen bis Breiter Weg. In Tübingen Hbf enden die Linien aus Horb und Entringen sowie die RSB-Linie aus Onstmettingen, d. h., Pendler aus Horb sowie Bodelshausen, Hechingen, Balingen und Albstadt müssen wie bisher zur Weiterfahrt Richtung Kliniken und Technologiepark umsteigen.

Verloren gehen bisher umsteigefreie DB- und TüBus-Verbindungen. In der Logik der ISS-Befürworter, für die die Umsteigefreiheit das zentrale Argument für den Wechsel vom PKW auf die RSB ist, müsste dies zu einer Zunahme des PKW-Verkehrs führen.

### Faktoren zu Lasten der ÖPNV-Nutzung

Umsteigefreiheit fördert für sich genommen die Attraktivität des ÖPNV und kann zu Verlagerungseffekten vom PKW zum ÖPNV führen. Sie ist bei der Verkehrsmittelwahl aber nur *ein* Argument unter vielen. „Wichtiger als das Sitzenbleiben in einem Fahrzeug sei, so die Experten in Soehlikes Zusammenfassung, der Komfort des Umstiegs und die Verlässlichkeit der Anschlüsse.“ (ST vom 9.11.2018 über Workshop zur Alternativen-Planung vom 6.11.2018) „Ob sie [die Umsteigefreiheit] wirklich kritisch ist für das Gedeihen eines Mobilitätsnetzes, wollte der Nürtinger Grünen-Bundestagsabgeordnete und Verkehrsexperte Matthias Gastel „pauschal nicht beantworten“.“ (ST vom 13.11.2020 über Online-Veranstaltung von AL/Grüne vom 11.11.2020)

Zahlreiche Faktoren ganz unterschiedlicher – teils subjektiver, teils objektiver, exogener – Natur mindern das RSB / ISS-Fahrgastpotential, relativieren die Bedeutung der Umsteigefreiheit oder beeinträchtigen – gerade auch im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln - die Attraktivität des ÖPNV:

- Änderung des Mobilitätsverhaltens durch die Pandemie: Der Rückgang der ÖPNV-Nutzung in der Corona-Krise ist offensichtlich. Die Nutzung von PKW und Fahrrad und das Zufußgehen nehmen zu. Dies dürfte eine die Corona-Krise überdauernde Entwicklung sein.

PwC Strategy&, Digital Auto Report 2020: Im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit wollen künftig auf dem Weg zum/vom Arbeitsplatz 31 % der Befragten häufiger ihr Auto und 33% häufiger ihr Fahrrad benutzen. Den ÖPNV wollen 64% der Befragten weniger nutzen.

Oberbürgermeister Boris Palmer (Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 14.08.2020): „Stellen wir uns der Wirklichkeit: Corona schreckt vor der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs ab. Nicht nur vorübergehend, der Effekt wird dauerhaft sein. Derzeit sind nur noch halb so viele Fahrgäste in Bussen und Bahnen unterwegs wie normal. .... Aber auch wenn der rettende Impfstoff gefunden ist, werden die Leute nicht einfach wieder einsteigen. Die Wahl des Verkehrsmittels ist stark habituell, wer sich jetzt vom Nahverkehr verabschiedet hat, gewöhnt sich um und kommt nicht so leicht als Fahrgast wieder.“

- Trend zum Homeoffice: Corona hat dem Arbeiten im Homeoffice einen gewaltigen Schub gegeben. Dieses Phänomen wird anhalten. Es gibt auch politische Bestrebungen zur Förderung des Homeoffice. Im Ergebnis wird es weniger Pendlerverkehr geben. (Und wer z. B. an drei Tagen der Woche zu Hause arbeitet und an zwei Tagen ins Büro fährt, wird bei der heute üblichen Tarifstruktur eher den PKW (oder das E-Bike) nutzen als den ÖPNV.)
- Bau von Radschnellwegen: Zwischen Rottenburg und Tübingen sowie zwischen Tübingen und Reutlingen ist der Bau von Radschnellwegen geplant. Das Verkehrspotential wurde mit täglich 2.600 bzw. 2.500 Radfahrern prognostiziert. „Sie [die Radschnellwege] regen damit Pendler an, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen. Sie haben daher ... großes Potenzial, um Hauptverkehrsachsen auf Straße und Schiene zu entlasten ...“ (Pressemitteilung Verkehrsministerium Baden-Württemberg vom 25.10.2019). – M. a. W.: Das Fahrgastpotential auf den RSB-Linien S 3 und S 5 einschl. Innenstadtstrecke sinkt.
- Neuer Busbahnhof: Der neue Busbahnhof wird direkt vor den Hauptbahnhof gerückt. „Die Übergänge vom Bus zum Zug werden kürzer und sicherer. Der Wartebereich für die Busse ist besser überdacht und bietet mehr Sitzgelegenheiten. Die Bussteige sind künftig barrierefrei erreichbar“ (Universitätsstadt Tübingen, Homepage). – Folge: Der „Mehrwert“ Umsteigefreiheit sinkt.
- Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit: In der Hauptverkehrszeit sind pro Stunde zwischen Entringen und Tübingen sowie zwischen Rottenburg und Tübingen jeweils 4 Züge geplant, zwischen Mössingen und Tübingen 5 Züge sowie zwischen Reutlingen und Tübingen 6 Züge – z. T. im Mischbetrieb von RSB und DB. Langjährige Erfahrungen lassen daran zweifeln, dass mit der RSB-Betriebsaufnahme, die mit einem dichteren Takt einhergeht, der Übergang zu einem (fast) störungsfreien Verkehr auf diesen Strecken gelingt. Betriebsstörungen auf diesen Strecken pflanzen sich auf der ISS fort (und umgekehrt).
- Fahrplan vs. Arbeitszeit: Bei festen Arbeitszeiten oder im Schichtdienst (betr. insbesondere die Kliniken) kann zwischen Arbeitsbeginn bzw. Arbeitsende und Ankunfts- bzw. Abfahrtszeit der jeweils im Halbstundentakt verkehrenden RSB-Linien eine erhebliche Zeitspanne liegen (bis fast eine halbe Stunde).
- Fahrtzeit, zeitliche und räumliche Flexibilität: Will/muss ein Pendler auf dem Weg zur/von der Arbeit Kinder in die Kita oder Schule bringen, Einkäufe erledigen oder einen anderen Termin wahrnehmen, ist der PKW das Verkehrsmittel der Wahl. Für „Haus-zu-Haus“-Verbindungen ist der PKW i.d.R. das schnellste Verkehrsmittel.
- Fahrtumstände: Häufig drangvolle Enge im Berufsverkehr, Einzellerscheinungen wie Lärm, Verschmutzungen und Gerüche können von der Nutzung des ÖPNV abschrecken.

