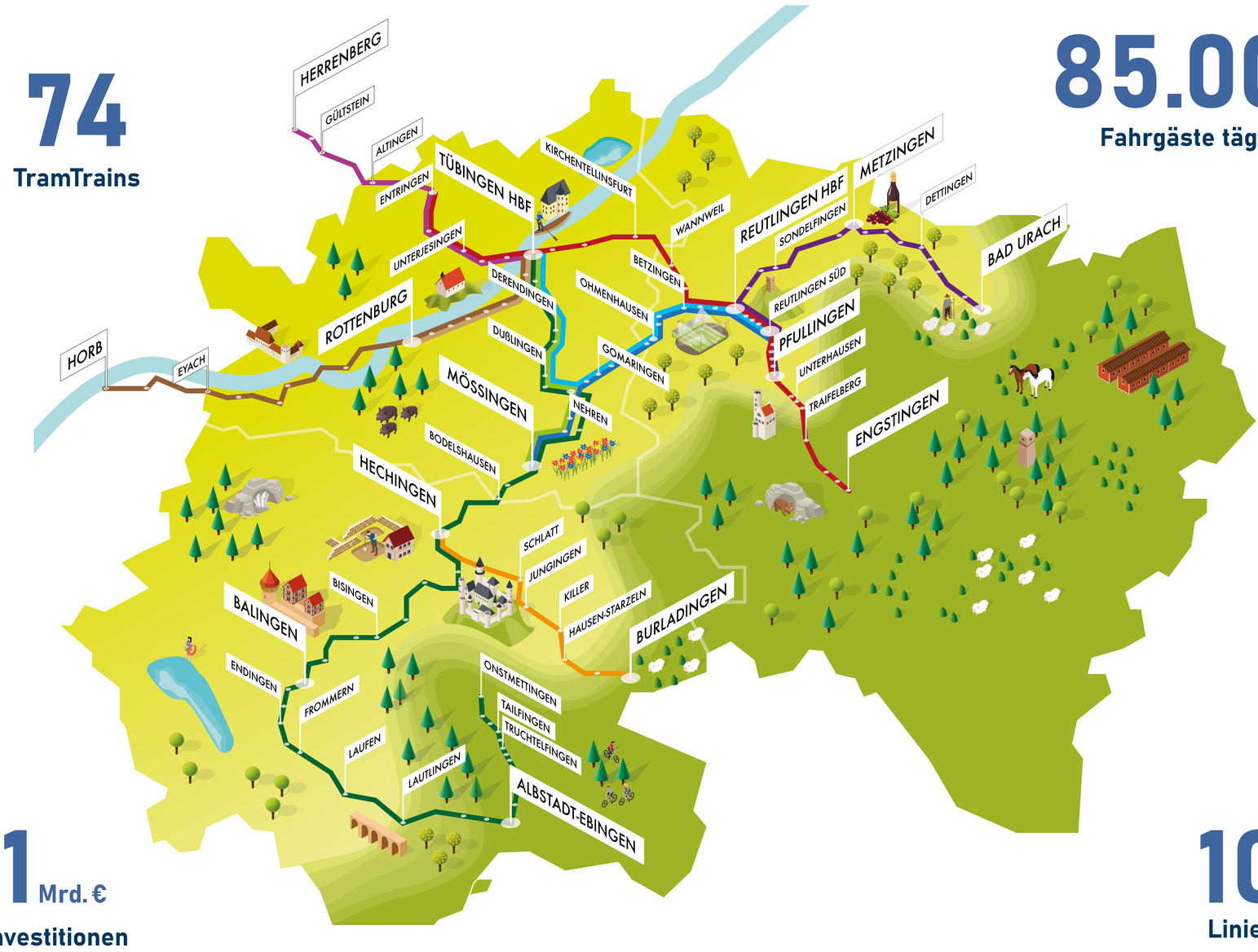
Station 1

# Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
## Zweckverband

# Streckennetz & Fahrzeug

**74**
TramTrains

**85.000**
Fahrgäste täglich




**55**
Neue Haltestellen

**200 km**
Streckenlänge

**2 Systeme**
Eisenbahn & Straßenbahn

**38 km**
Neubau & Reaktivierung

**2,1 Mrd. €**
Investitionen (Stand: 2022)

**10**
Linien

## TramTrain – das ideale Fahrzeug

- Spezielles Zweisystemfahrzeug: als Straßenbahn in der Stadt und als Eisenbahn schnell durch die ganze Region
- Endwagen mit Türen und Mehrzweckbereichen für Kurzstreckenfahrgäste; Mittelwagen als ruhiger und bequemer Fahrgastraum für längere Strecken
- 37,2 m lang, Fahrzeuge können bei Bedarf zusammengekoppelt werden, damit beispielsweise im Schülerverkehr Platz für alle ist
- 94 Sitzplätze, 138 Stehplätze, zusammengekoppelt verdoppelt sich die Kapazität
- Max. befahrbare Steigung von bis zu 10%
- Höchstgeschwindigkeit 100 km/h







## Ausstattung

- Kostenloses WLAN
- Lademöglichkeiten für Mobilgeräte
- Fahrgastinformation in Echtzeit
- Klimaanlage
- Barrierefreies WC




©TRICON AG

Station 1

# Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
## Zweckverband

# Der Nutzen

### ⊕ Persönliche Vorteile

- Die Regional-Stadtbahn verbindet über 100 Haltepunkte mindestens im Halbstundentakt von 5 bis 24 Uhr und bringt die Menschen zuverlässig an ihr Ziel
- Mehr Zeit für sich: Während der Fahrt die Nachrichten checken, ein Buch lesen oder einen Podcast hören – in bequemen klimatisierten Fahrzeugen mit WLAN und WC
- Genügend Platz für Kinderwagen, Fahrrad oder Rollstuhl
- Barrierefreier Zugang für alle Menschen mit und ohne körperliche Einschränkungen
- Sicher unterwegs: Gemessen an Personenkilometern gilt die Eisenbahn als das sicherste aller Landverkehrsmittel

### Verkehr

- Die Region Neckar-Alb ist mit mehr als 280.000 Beschäftigten und über 100.000 Schülern und Studierenden eine Pendlerregion
- Die Regional-Stadtbahn macht viele Fahrten einfacher, weil Umstiege wegfallen – das stärkt die Attraktivität des ÖPNV
- Ein voll besetzter TramTrain ersetzt über 200 Autos im Berufsverkehr
- Orte in der Region werden durch die Knoten- und Umsteigebahnhöfe mit guten Anschlüssen nach Stuttgart noch attraktiver
- Der Verkehr auf den Hauptdurchgangsstraßen wird um 10 bis 15 Prozent reduziert
- Die großen regionalen Straßenbauprojekte (B27, B312, B463) setzen in der Planung fest darauf, dass die Regional-Stadtbahn kommt
- Die Regional-Stadtbahn bringt Touristen zu den wichtigsten Attraktionen der Biosphäre, die jedes Jahr über 7 Millionen Besucher anzieht




### Wirtschaft

- Regelmäßige Staus auf wichtigen Verbindungsstraßen haben Auswirkungen auf den Berufs- und Lieferverkehr und sorgen so bei Unternehmen für Verluste
- Gut ausgebauter ÖPNV für den Weg zur Arbeit und für Dienstreisen ist ein Standortfaktor für die Ansiedlung und das Wachstum von Unternehmen
- Bauaufträge für die Regional-Stadtbahn bringen den Baufirmen unserer Region wirtschaftlichen Aufschwung und sichere Arbeitsplätze.

## Darum sind Investitionen in die Regional-Stadtbahn eine sinnvolle Entscheidung

### Investitionen

- Die Regional-Stadtbahn wird in regionaler Verantwortung umgesetzt und finanziert – mit einem einmaligen Solidarmodell
- Mit rund 2,3 Mrd. Euro (inkl. Modul 1) erhält die Region ein neues, leitungsfähiges und zukunftssicheres Verkehrssystem auf der Schiene für weniger als 30 Cent pro Tag und Einwohner
- Bis zu 90 % der Investitionen werden durch Bund und Land gefördert. Meldet die Region keine Projekte an, würde das Geld in andere Regionen fließen
- Durch eigene Planung wurden bislang rund 50% der Planungskosten eingespart

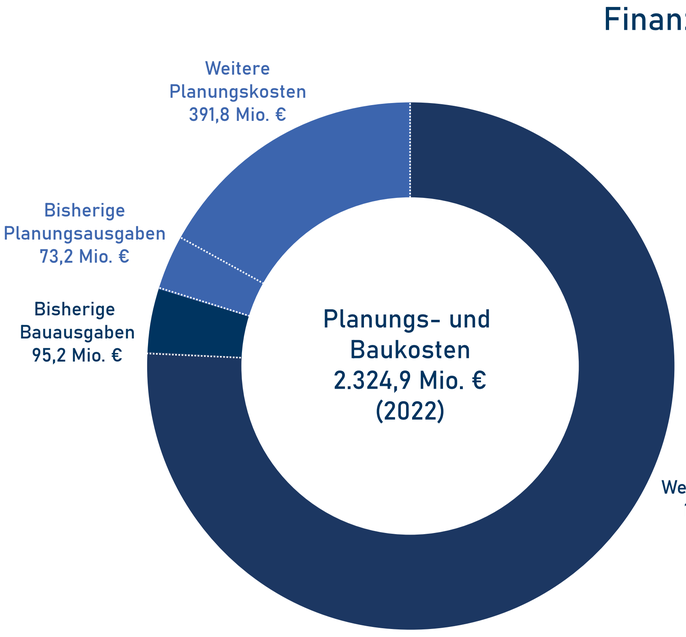
### Zukunftsfaktor ÖPNV

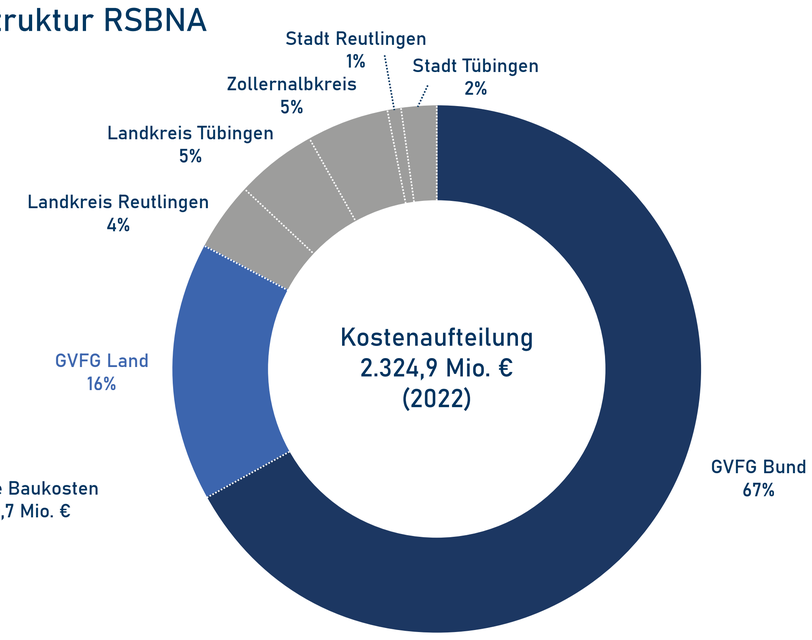
- Die Mehrheit der Baden-Württemberger wünscht sich mehr Investitionen in den ÖPNV (FORSA 2025)
- Der ÖPNV in Deutschland schafft jährlich einen gesellschaftlichen Nutzen, der das Dreifache seiner Kosten beträgt (TU München 2025)
- Ein verdoppeltes Nahverkehrsangebot auf der Schiene seit 1996 hat zu einer Verdreifachung der Nachfrage im SPNV in Baden-Württemberg geführt (VM BW 2024)
- Landgemeinden und Kleinstädte werden beliebter – ein funktionierender ÖPNV ist dafür entscheidend (Berlin-Institut 2022)
- Der Immobilienwert steigt um 4-5 % bei guter ÖPNV-Anbindung – eine Schienenanbindung wirkt ungefähr dreimal stärker als eine verbesserte Busanbindung (BBSR 2015)

### Umwelt & Nachhaltigkeit

- Elektrifizierter Schienenverkehr und weniger Autos sorgen für bessere Luft in unseren Städten
- Dank Zügen mit Elektroantrieb sparen wir künftig rund 6 Millionen Liter Zugdiesel pro Jahr
- Durch die Nutzung bereits bestehender Schieneninfrastruktur und ehemaliger Schienentrassen schonen wir Ressourcen
- Die Regional-Stadtbahn fährt zu 100 % mit regenerativem Strom, ist nur halb so laut wie ein vergleichbarer Dieseltriebwagen, und verbraucht nur halb so viel Energie wie ein mit Batterien oder Wasserstoff betriebenes Fahrzeug

### Finanzstruktur RSBNA



Station 1

# Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
## Zweckverband

# Von der Planung zur Umsetzung

**2004** **Machbarkeitsstudie**

Die Gremien der Landkreise Reutlingen, Tübingen und Zollernalb sowie die Städte Reutlingen und Tübingen und des Regionalverbands Neckar-Alb beschließen die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.

**2011** **Wirtschaftlichkeit**

Die Wirtschaftlichkeit der Regional-Stadtbahn wird durch eine Standardisierte Bewertung nachgewiesen, um Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu sichern.

**2017** **Modul 1**

Die kommunalen Gremien beschließen das Modul 1 der Regional-Stadtbahn – die Strecke Herrenberg–Tübingen–Reutlingen–Metzingen–Bad Urach –zuerst umzusetzen. Damit beginnt der praktische Ausbau und die Elektrifizierung der ersten Schienenabschnitte.

**2019** **Gründung des Zweckverbands**

Zu Umsetzung des Projekts beschließen die Kreistage von Reutlingen, Tübingen und dem Zollernalbkreis, die Gemeinderäte von Reutlingen und Tübingen und die Verbandsversammlung des Regionalverbands Neckar-Alb die Gründung des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Er übernimmt zunächst die zentrale Planung der Strecken.

**2021** **Finanzierungsschlüssel & Fahrzeuge**

Der Finanzierungsschlüssel, der die Kostenverteilung zwischen den Verbandsmitgliedern regelt, wird durch die Verbandsversammlung beschlossen. Zuvor haben diesem alle Gremien der Verbandsmitglieder, also die Kreistage, Gemeinderäte und die Verbandsversammlung des Regionalverbands, zugestimmt.

Am Jahresende wird die verbindliche Beschaffung der Zweisystem-fahrzeuge „VDV-TramTrain“ durch die Verbandsversammlung beschlossen. Die Fahrzeuge werden vom Land beschafft, die RSBNA pachtet sie, setzt sie ein und übernimmt die Instandhaltung.

**2022** **Elektrifizierung Modul 1**

Die Ammertalbahn und Ermstalbahn sind auf dem Modul 1 vollständig elektrifiziert.

Eine aktualisierte Standardisierte Bewertung weist erneut die Wirtschaftlichkeit des Projekts nach.

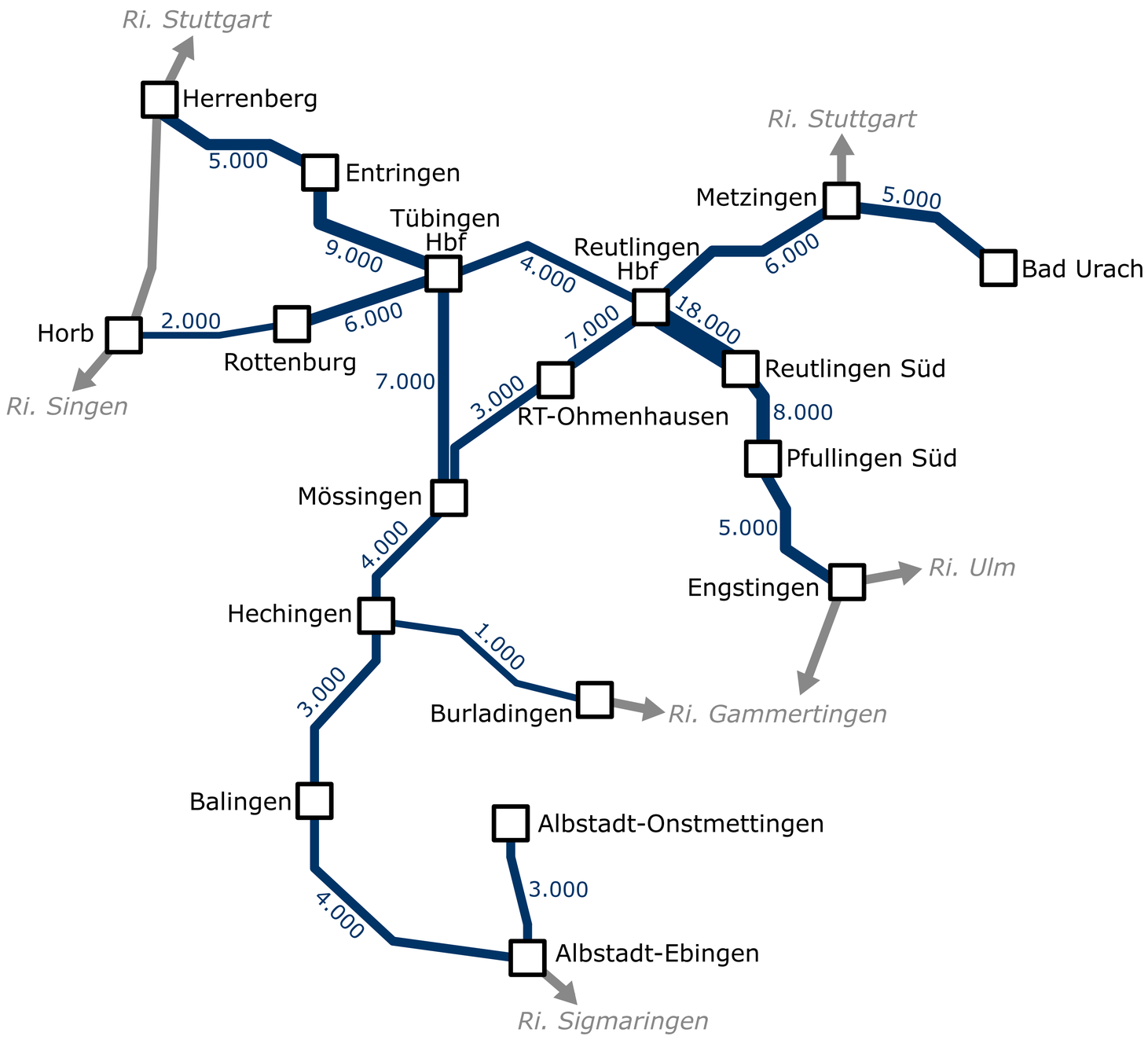
**2025** **Betriebshof**

Der Reutlinger Gemeinderat und die Verbandsversammlung stimmen der Ansiedlung des RSBNA-Betriebshofs auf dem ehemaligen Containerbahnhofsgelände zu. Ein Antrag auf Aufnahme in das Betriebshof-Förderprogramm des Landes wird gestellt.

**Bis 2028** **Planfeststellung & Baubeschlüsse**

Nach Abschluss der Variantenentscheide 2025 beginnt abschnittsweise die Vorbereitung der Planfeststellung.

## Prognose der Fahrgastzahlen





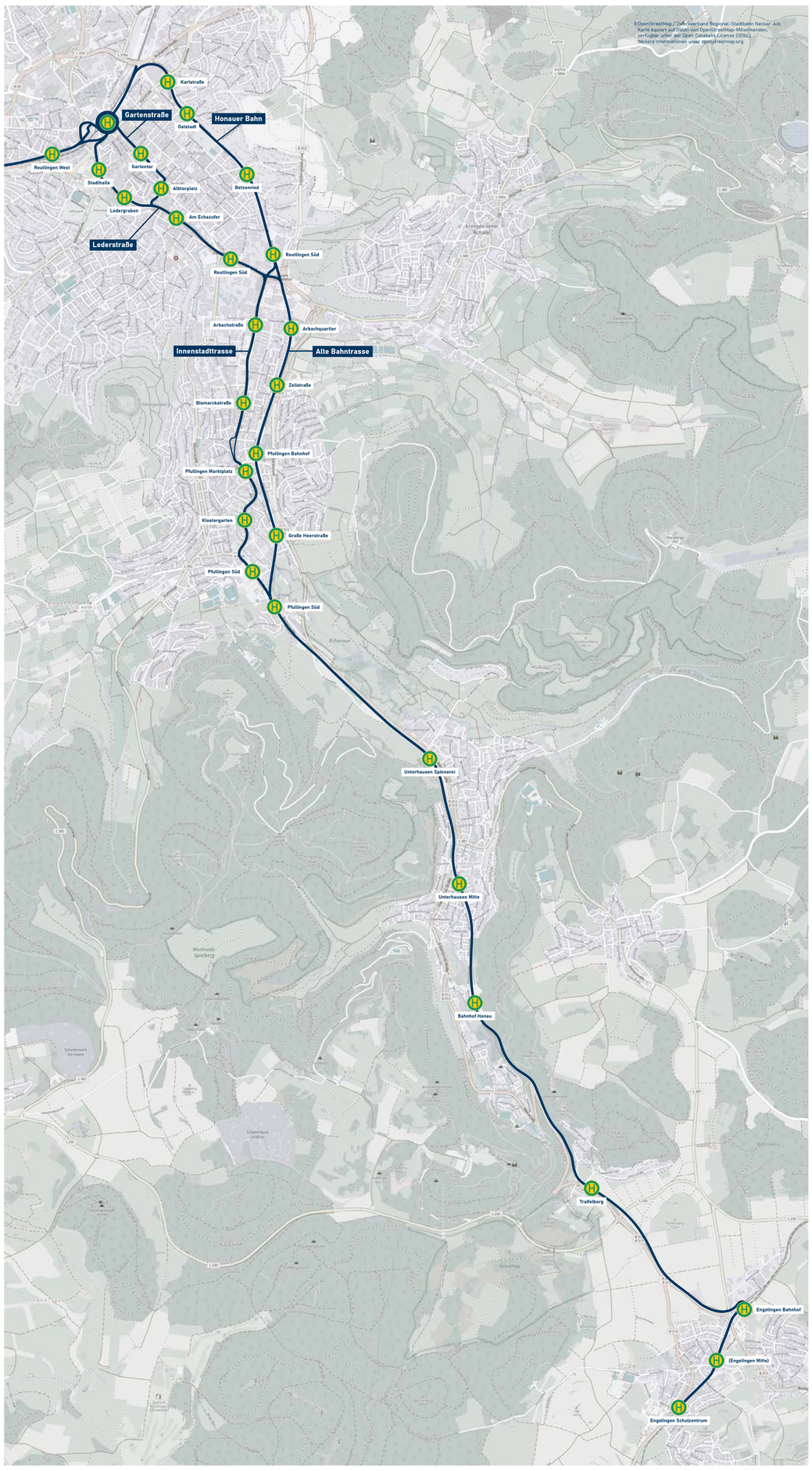

Station 1

# Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Zweckverband

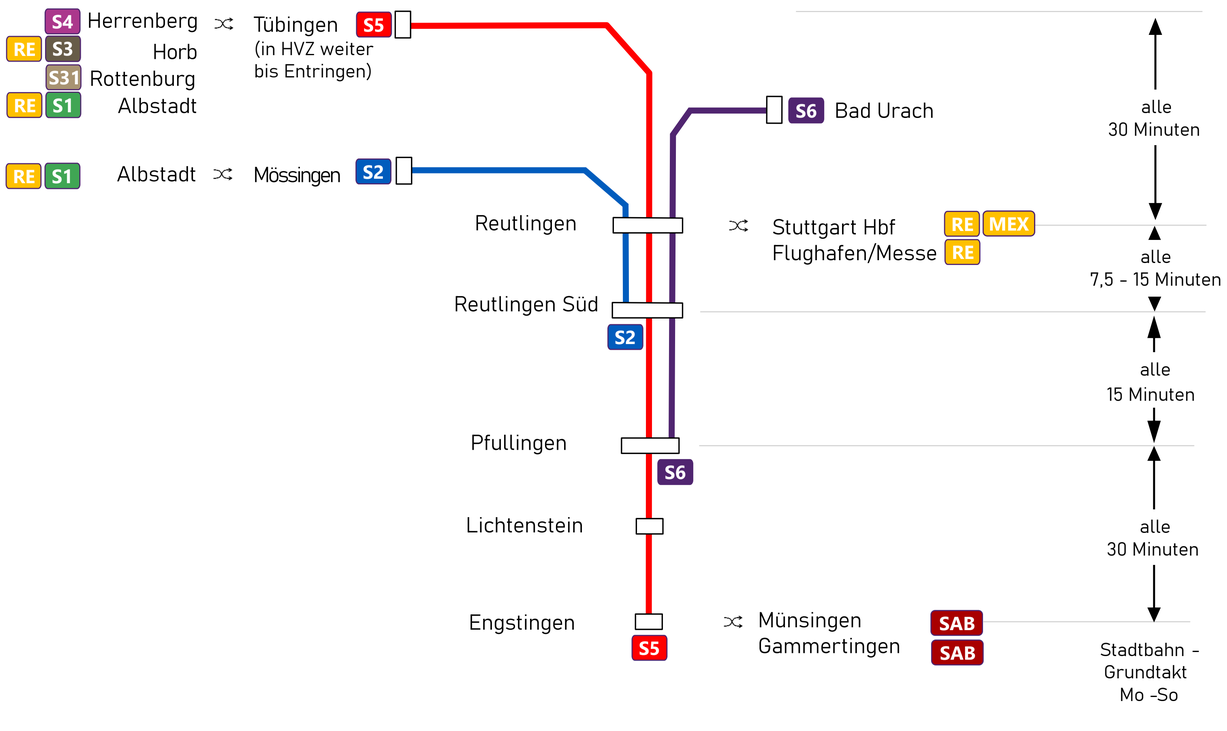
# Die Echaztalbahn

## Steckbrief

| Strecke | Reutlingen Hbf – Engstingen |
|---|---|
| Streckenlänge | 14,0 – 16,0 km (je nach Trassenvariante) |
| Ausbauten | Reaktivierung Reutlingen - Engstingen<br>Elektrifizierung der Gesamtstrecke<br>Realisierung nach Straßenbahn-Richtlinien |
| Fahrtenhäufigkeit | RT Hbf – RT Süd:<br>6 Fahrten je Stunde und Richtung,<br>in der Hauptverkehrszeit 8<br><br>RT Süd – Pfullingen Süd:<br>4 Fahrten je Stunde und Richtung<br><br>Pfullingen Süd – Engstingen:<br>2 Fahrten je Stunde und Richtung |




## Welche Verbindungen schafft die Regional-Stadtbahn?







## Die Echaztalbahn bringt uns zusammen

Engstingen – Lichtenstein – Pfullingen – Reutlingen

Station 1

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Zweckverband

# Der Weg durch Reutlingen

Auch für die Kernstadt Reutlingen wurden Standardisierte Bewertungen für die drei möglichen Strecken-führungen erstellt, sodass eine einheitliche Bewertungsgrundlage vorliegt.

Die in Pfullingen untersuchten Varianten lassen sich vollständig mit den in Reutlingen betrachteten Varianten kombinieren.

In der Tabelle sind die Ergebnisse für die Kernstadt Reutlingen dargestellt.




| Hauptbahnhof – Südbahn-hof | Gartenstraße | Honauer Bahn | Lederstraße |
|---|---|---|---|
| **Länge** | 4,7 km | 5,7 km | 5,0 km |
| **Haltestellen-Anzahl** | 6 | 6 | 6 |
| **Fahrgastpotential** | 31.800 | 23.700 | 33.100 |
| **Fahrzeit** | 07:50 | 06:00 | 06:50 |
| **Stärkster Querschnitt (Fahrgäste)** | 18.300 | 11.700 | 19.500 |
| **Baukosten** | 140,7 Mio. € | 151,5 Mio. € | 192,8 Mio. € |
| **dav. regionaler Anteil** | 10,0 Mio. € | 10,8 Mio. € | 13,8 Mio. € |
| **Folgekosten** | 7,7 Mio. € | 8,1 Mio. € | 9,4 Mio. € |
| **dav. regionaler Anteil** | 1,3 Mio. € | 1,3 Mio. € | 1,4 Mio. € |
| **Nutzen-Kosten-Verhältnis** | **1,20** | **1,17** | **1,07** |

# Mehr Informationen

**Wie viele Menschen werden die Echaztalbahn voraussichtlich nutzen?**
**Wie wird der Lärmschutz gewährleistet?**
**Wie viel kosten Planung und Bau der Echaztalbahn?**

Diese und viele weitere Antworten auf Fragen gibt es auf unserer Website unter
**www.regional-stadtbahn.de/echaztalbahn**

**Noch Fragen?** E-Mail an info@regional-stadtbahn.de

regional-stadtbahn.de

@rsbneckaralb

Station 2

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Zweckverband

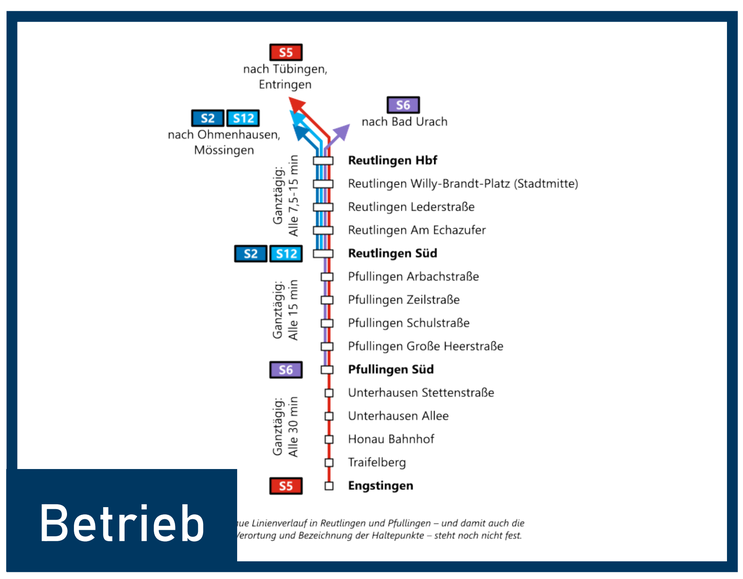
# Der Weg zur Standardisierten Bewertung

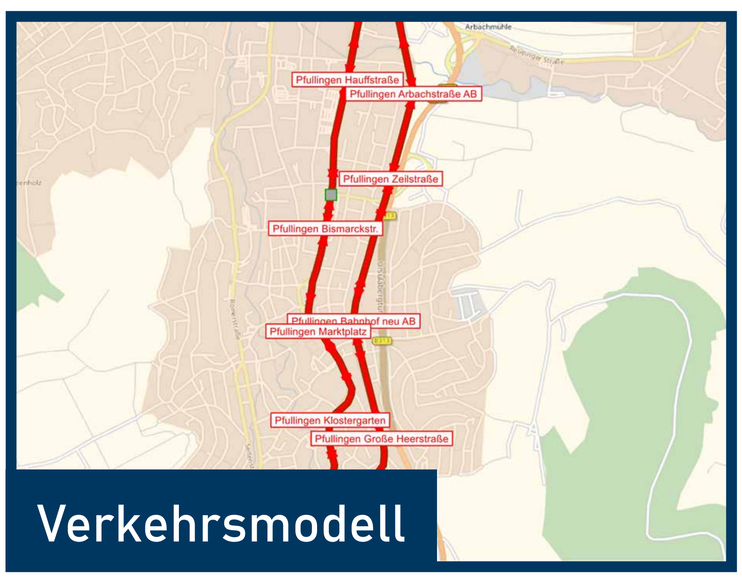
Die Standardisierte Bewertung ist ein Verfahren, das vom Bundesverkehrsministerium für Projekte nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorgeschrieben ist. Es dient dem Nachweis, das ein Vorhaben durch Bund und Land gefördert werden kann. Dabei werden der gesamt-wirtschaftliche Nutzen einerseits sowie die Infrastruktur- und Betriebskosten andererseits einander gegenübergestellt.

Mit der Standardisierten Bewertung wird also nachgewiesen, dass ein Vorhaben gesamt-gesellschaftlich sinnvoll und gleichzeitig wirtschaftlich ist. Die Standardisierte Bewertung eignet sich aber auch, um Trassenvarianten zu vergleichen und um eine abschließende Entscheidung über den Trassenverlauf zu treffen.

## Daten als Grundlage



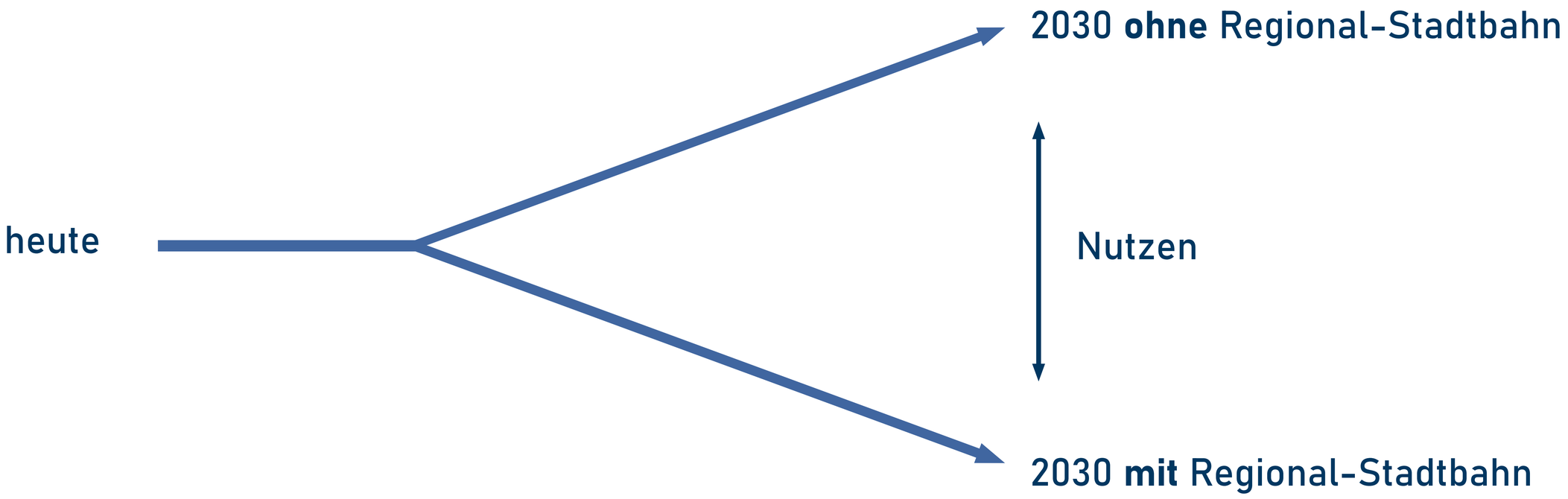










## Wie wird der Nutzen berechnet?



Station 3

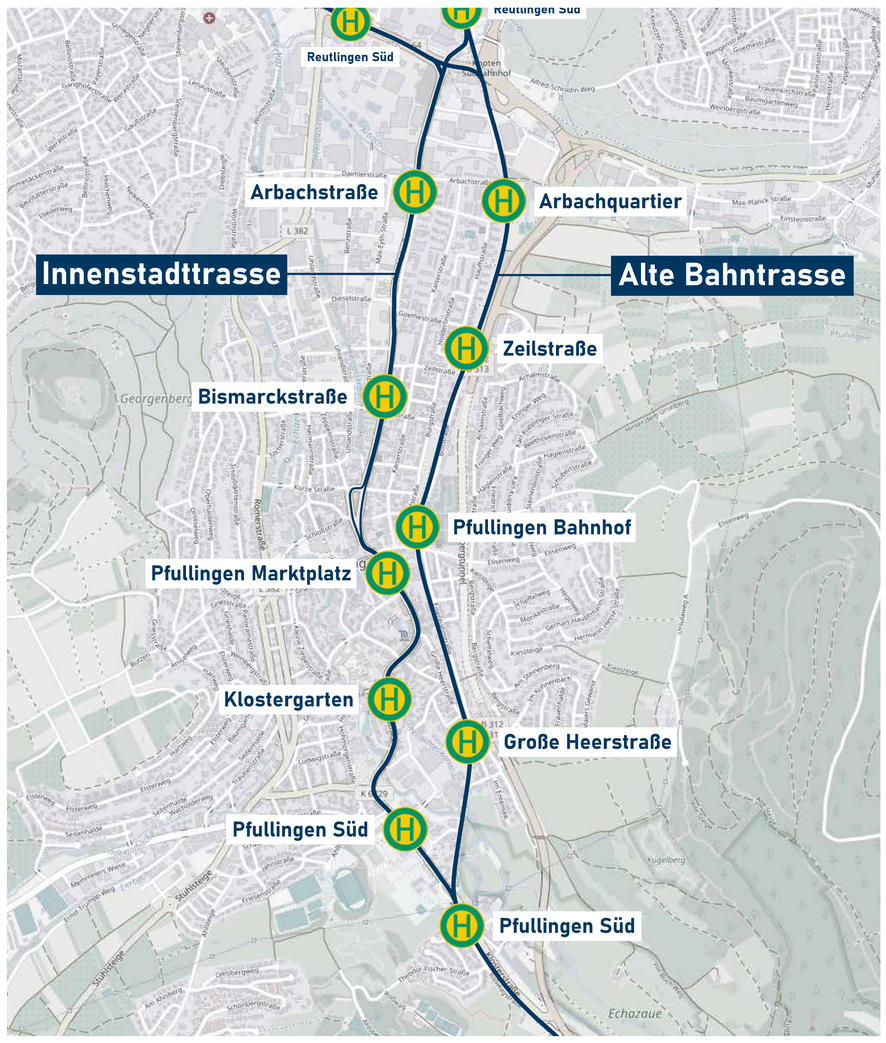
Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Zweckverband

# Die Pfullinger Varianten im Vergleich

| Reutlingen Süd – Pfullingen Süd | Alte Bahntrasse | Innenstadttrasse |
|---|---|---|
| **Länge** | 4,5 km | 4,8 km |
| **Haltestellen-Anzahl** | 5 | 5 |
| **Fahrgastpotential** | 16.000 | 19.600 |
| **Fahrzeit** | 7:10 min | 11:20 min |
| **Stärkster Querschnitt (Fahrgäste)** | 7.700 | 7.400 |
| **Nutzen-Kosten-Verhältnis** | **1,20** | **1,07** |

| Alte Bahntrasse | |
|---|---|
| ↑ | ↓ |
| · Kürzere Fahrzeit<br>· Geringere Betriebskosten | · Höhere Baukosten<br>· Geringeres Fahrgastpotential in Pfullingen |

| Innenstadttrasse | |
|---|---|
| ↑ | ↓ |
| · Höheres Fahrgastpotential in Pfullingen<br>· Geringere Baukosten | · Längere Fahrzeit<br>· Höhere Betriebskosten |



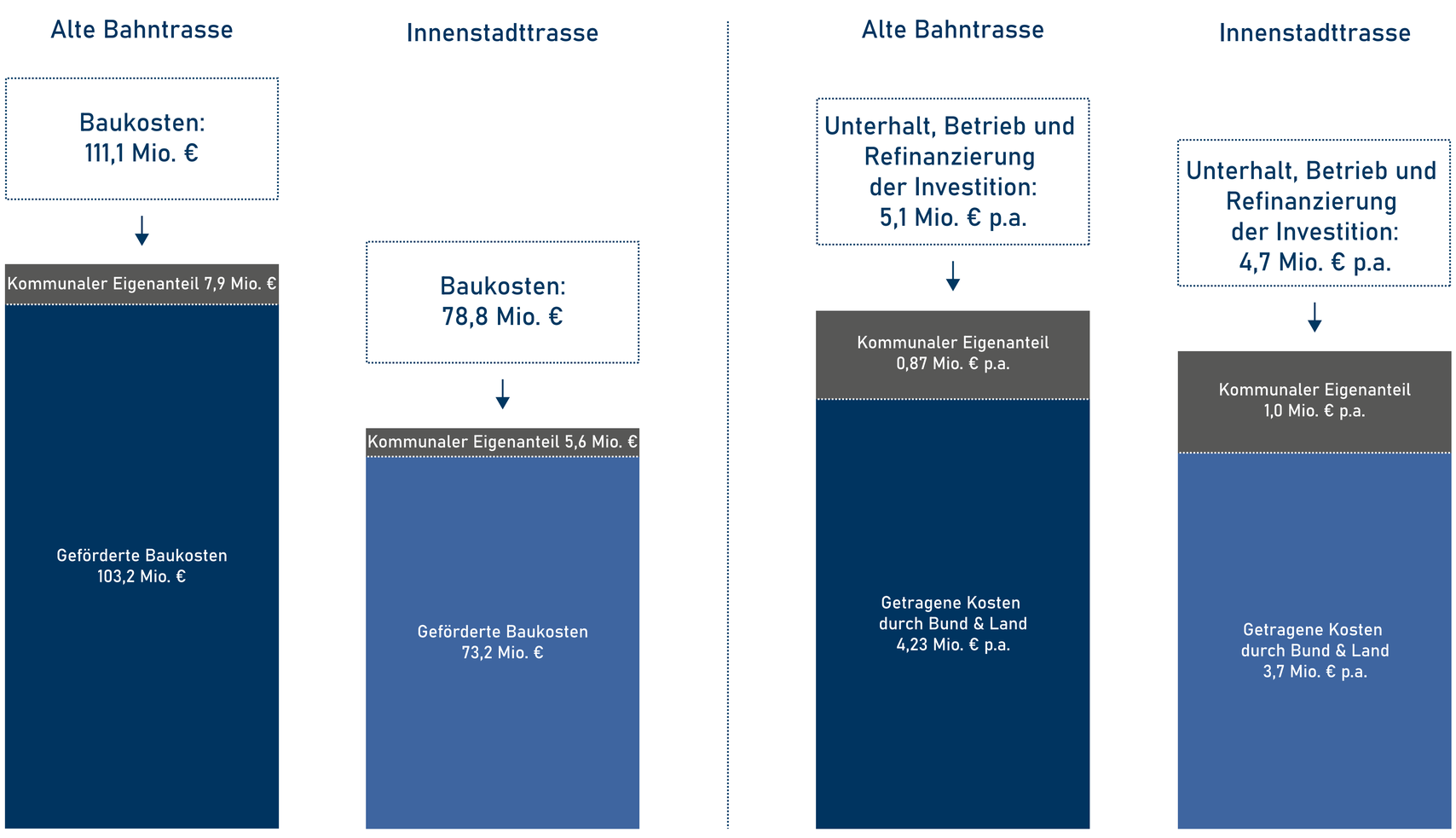

## Was kosten die Varianten?

Die Bau- und Folgekosten wurden auf Basis der geplanten Infrastruktur und des geplanten Betriebs berechnet.

Zu den Baukosten zählen Gleise, Haltestellen, Brücken und Stützmauern, Oberleitungen, Signalanlagen sowie Straßen- und Kreuzungsumbauten inkl. der erforderlichen Leitungsverlegungen.

In den Folgekosten sind der Betrieb, der Unterhalt und die Refinanzierung des Streckenabschnitts enthalten.

Den Großteil der Kosten übernehmen Bund und Land nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Der kommunale Eigenanteil wird über den RSBNA-Finanzierungsschlüssel zwischen den drei Landkreisen der Region sowie den Städten Reutlingen und Tübingen aufgeteilt.



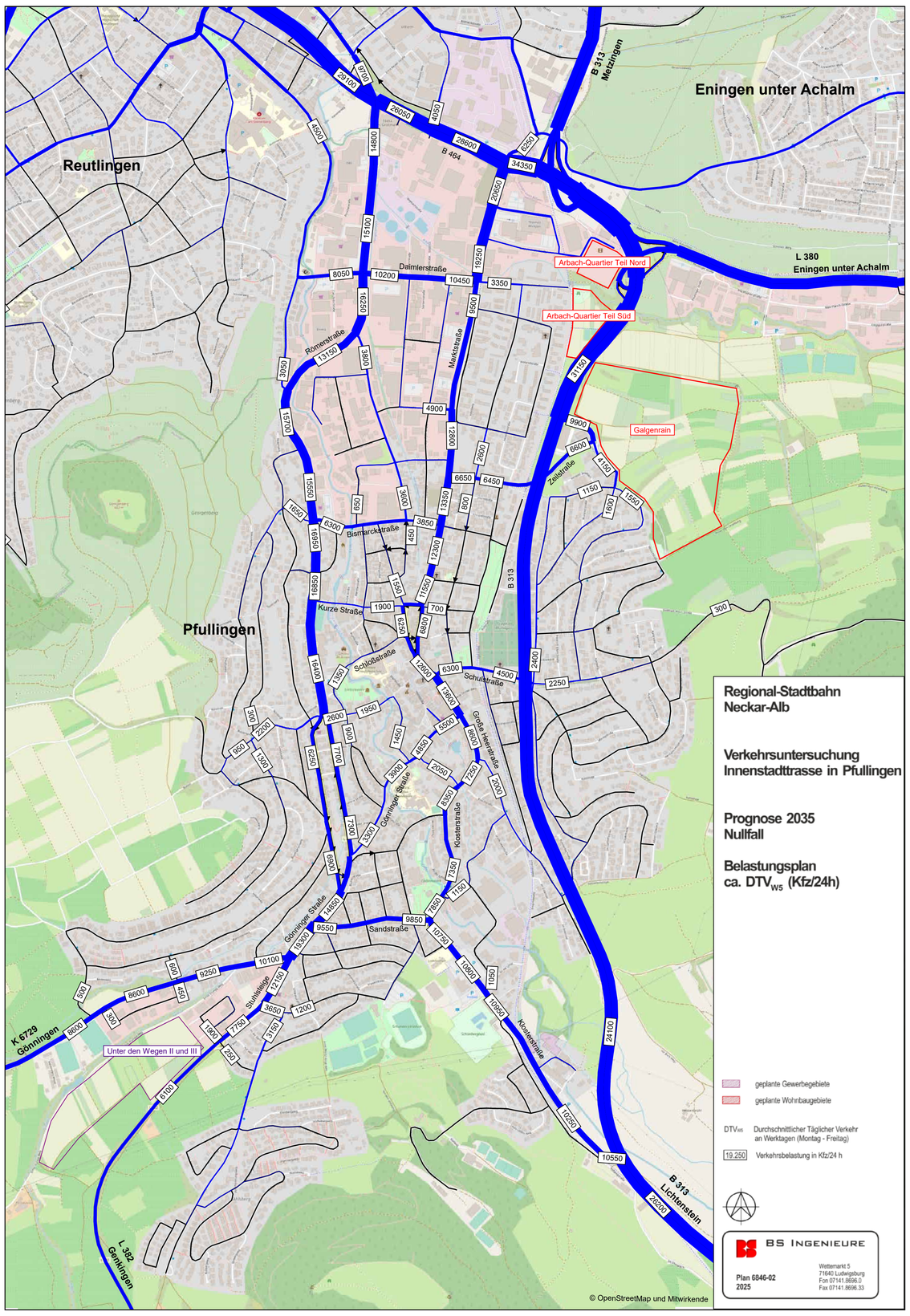
BS INGENIEURE

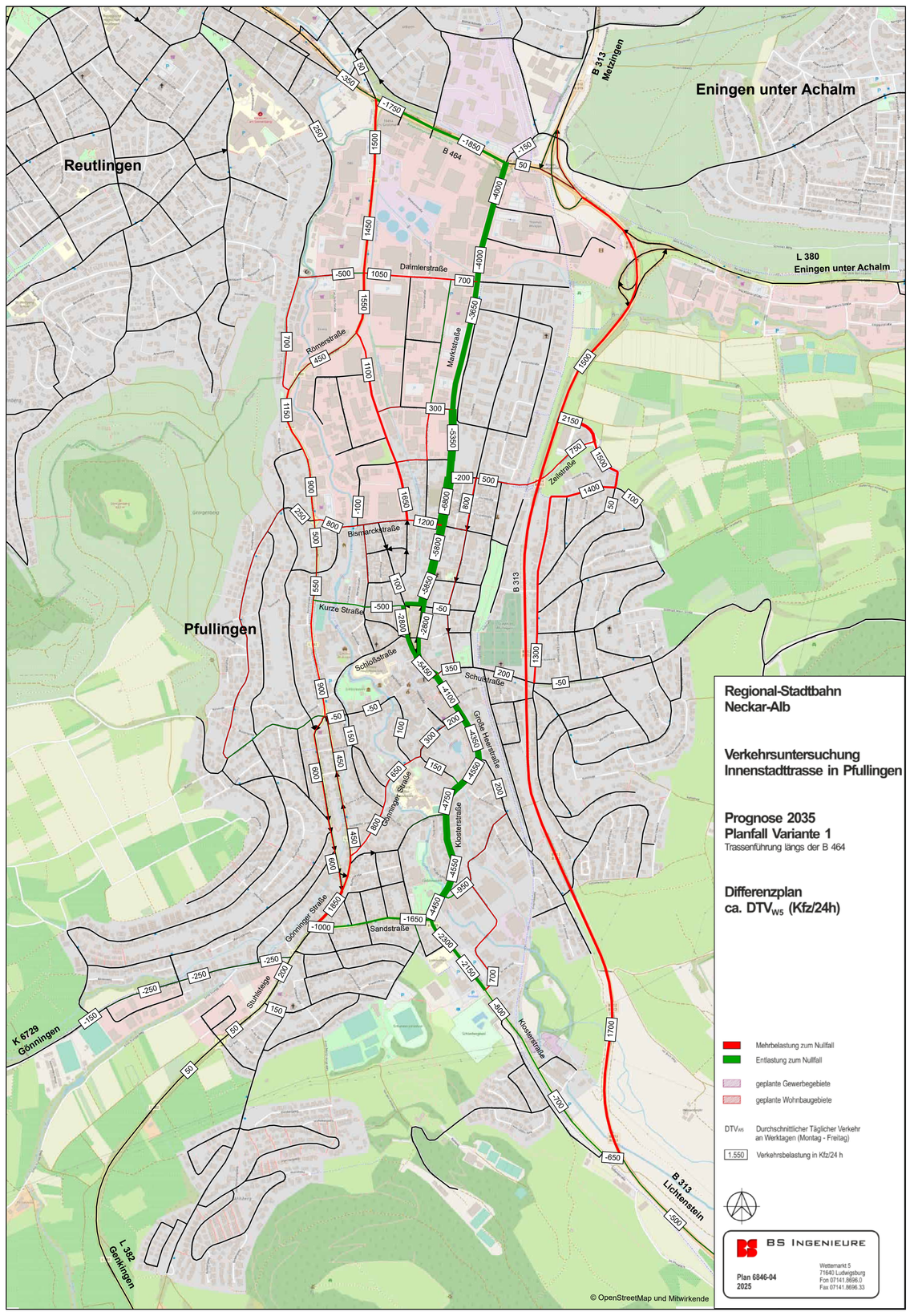
Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Zweckverband

# Unterwegs in Pfullingen

## Verkehrsuntersuchung

- Prognosejahr 2035
- Veränderung des Kfz-Verkehrs in Pfullingen bei Führung der RSBNA auf der Innenstadttrasse ohne Berücksichtigung einer Veränderung des Modal Splits (Verkehrsmittelwahl) vom MIV auf die RSBNA




### Ergebnisse

- Auf der Ortsdurchfahrt kommt es durch den Verkehr der RSBNA im 15-Minuten-Takt zu einer durchschnittlichen Fahrzeitverlängerung von 66 Sekunden bezogen auf den Mischverkehrsabschnitt (MIV/RSBNA)
- Durch die Führung der RSBNA auf der Innenstadttrasse werden 4.000 (–19 %) bis 6.800 (–51 %) Kfz/24 h von der Marktstraße und 4.450 Kfz/24 h (–57 %) von der Klosterstraße auf alternative Strecken verlagert
- Es wird lediglich der Quell-, Ziel- und Binnenverkehr der Stadt Pfullingen verlagert

### Gutachterempfehlung

- Knotenpunktuntersuchungen entlang der Innenstadttrasse und der Ausweichstrecken zur Ermittlung von gegebenenfalls notwendigen Maßnahmen zur Knotenpunkt- und Streckenertüchtigung



## Sperrung Ursulabergtunnel

- Mit und ohne RSBNA muss mit Staus und Wartezeiten gerechnet werden, v.a. tagsüber
- Durchschnittlich ist an 17 Tagen (bzw. Nächten) pro Jahr (< 2 % der Tunnelbetriebszeit) mit temporären Sperrungen des Tunnels (Wartung, Instandhaltung, Rettungsübungen usw.) zu rechnen
- Tunnelsperrungen finden meist geplant zu Wartungs- und Instandhaltungszwecken in der Nacht und damit außerhalb der Hauptverkehrszeit, regelmäßig sogar außerhalb der Betriebszeit der RSBNA statt
- Gutachterempfehlung: Aufgrund der überweigend nächtliche Sperrungen sind auch bei Umsetzung der RSBNA keine Ausbauarbeiten oder besondere Maßnahmen im innerstädtischen Straßennetz erforderlich

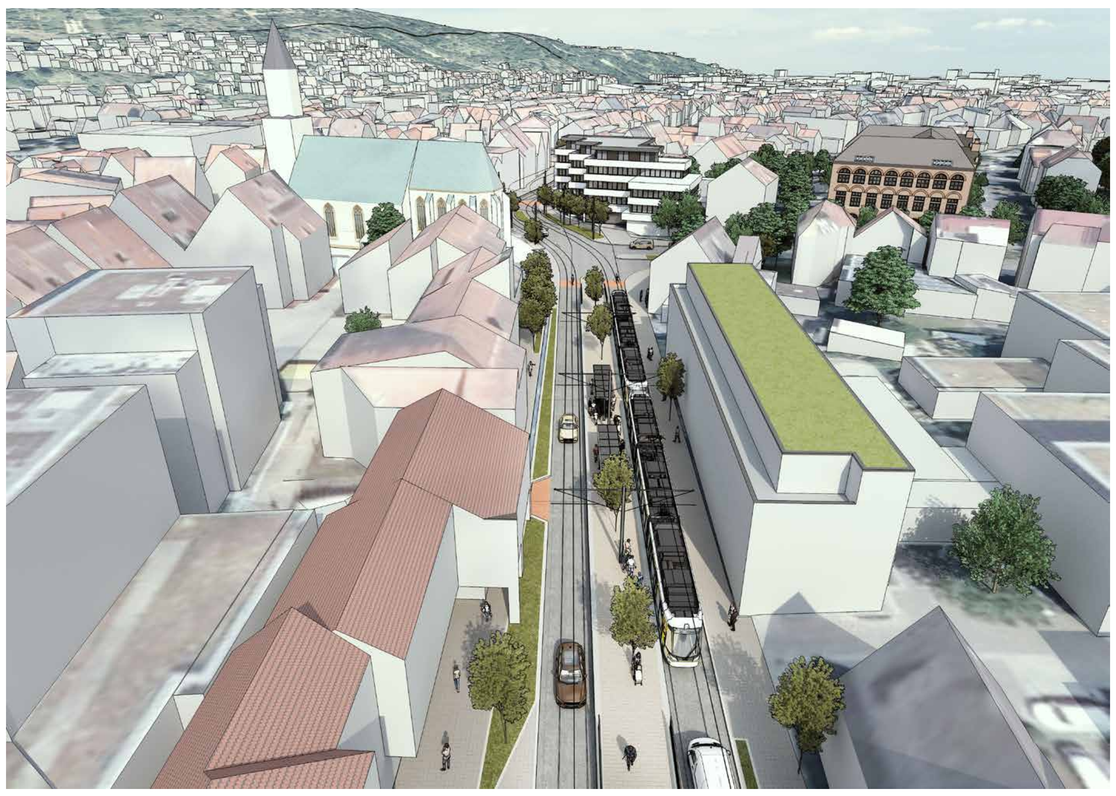
STADT pfullingen BESTE AUSSICHTEN!

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Zweckverband

# Unterwegs in Pfullingen

## Radwege

Beide Trassen berücksichtigen den Radverkehr in der Stadt.
Wenn die Stadtbahn auf der Alten Bahntrasse geführt werden sollte, kann der Radweg parallel erhalten werden. In weiten Abschnitten wird er sogar breiter werden können als die heutigen 2,50 Meter.
Entlang der Innenstadttrasse wäre abschnittsweise ein Radweg möglich, der die Radverkehrsachse auf der Alten Bahntrasse ergänzt.



## Busverkehr

Stadtbus, Bürgerbus und Regional-Stadtbahn sollen in beiden Trassenvarianten in der Innenstadt an einer zentralen Stelle miteinander verknüpft und gut aufeinander abgestimmt werden werden, sodass ein reibungsloser Umstieg möglich ist.

Der Ahlsberg bleibt weiterhin mit dem Bus angebunden, und auch durch die Römerstraße wird weiterhin eine Buslinie verlaufen.



## Fußwege

Alle Fußwegeverbindungen über die Alte Bahntrasse können erhalten werden, wenn die Stadtbahn auf der alten Bahntrasse geführt werden sollte.



## Bahnübergänge

Die Bahnübergänge werden künftig mit modernen Lichtzeichenanlagen gesichert – ähnlich wie Verkehrsampeln. Schranken sind nicht vorgesehen. Die durchschnittliche „Schließzeit“ einer solchen Anlage liegt bei nur rund 30 Sekunden pro Zugdurchfahrt. Das entspricht in etwa der Wartezeit an einer Fußgängerampel im Straßenverkehr.



Station 1

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Zweckverband

# Möchten Sie uns noch etwas sagen?