Mit der

Regional-StadtBahn

in die Zukunft...

AL/GRÜNE TÜBINGEN

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN

Der Blick in die Region – Das gesamte Projekt

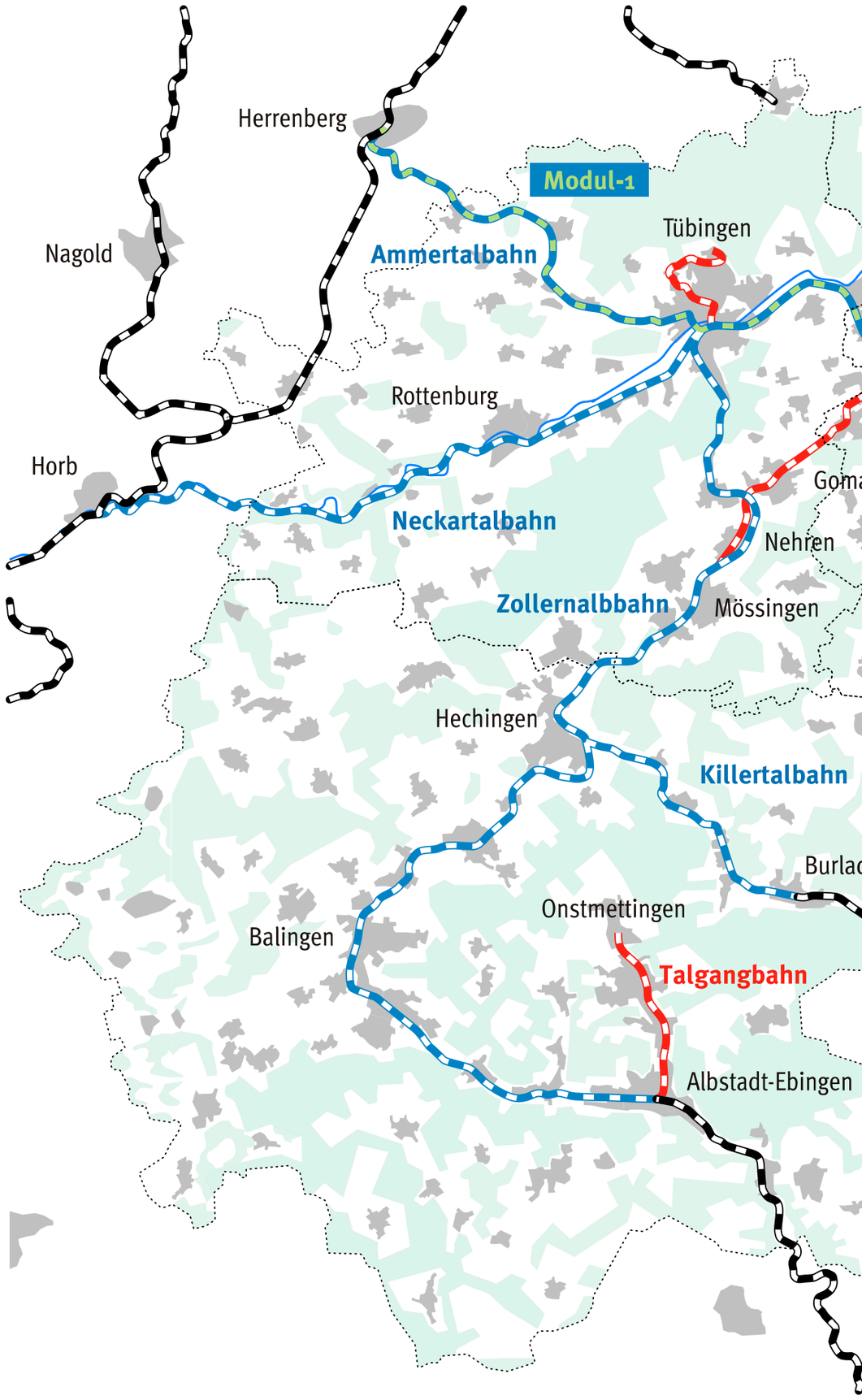
Was ist eigentlich eine „Regional-Stadtbahn“?

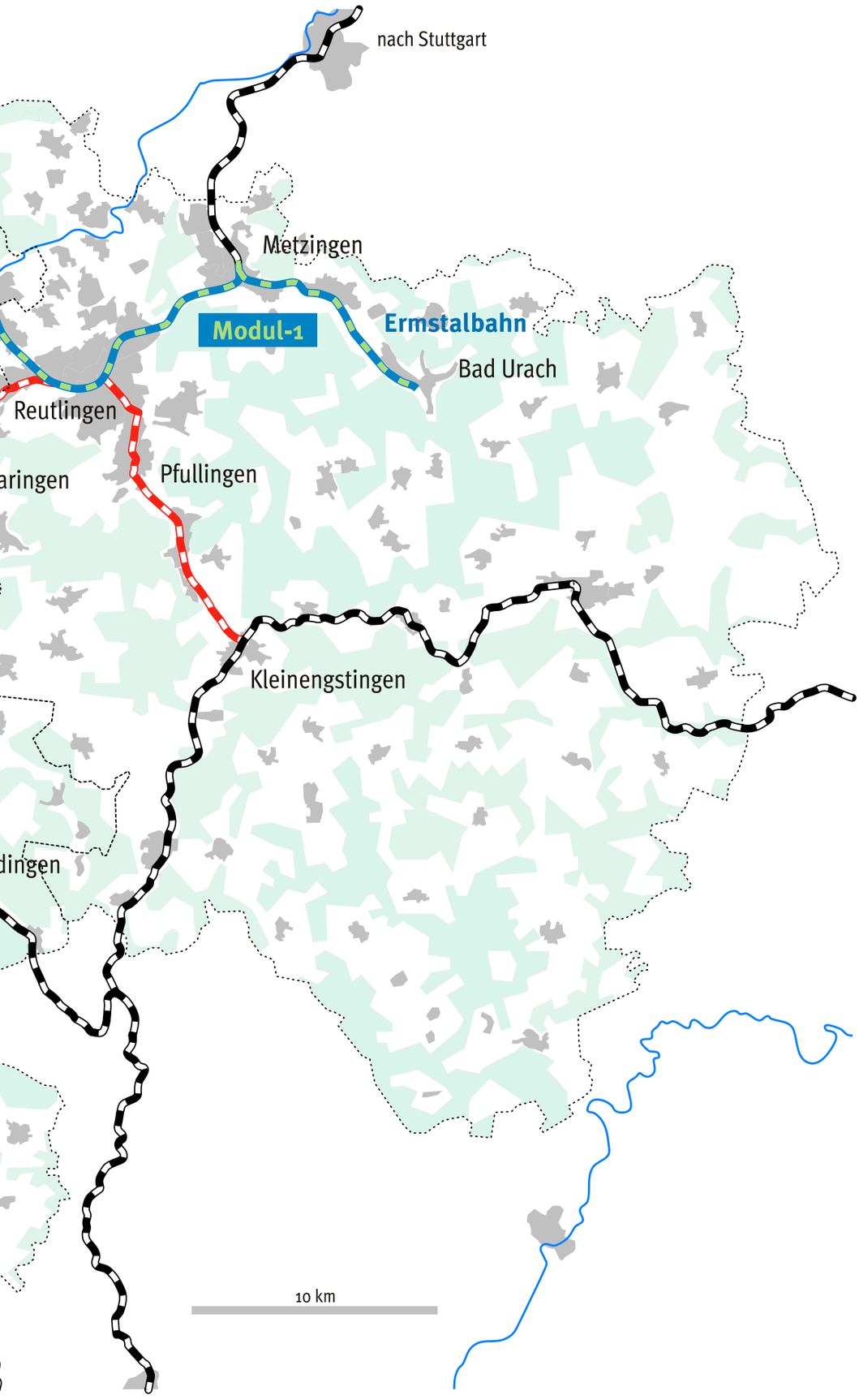
Die Bahn fährt von der Region in die Städte und zurück – und das im 15-30 Minuten-Takt. In der Region fährt sie auf vorhandenen Bahngleisen mit zusätzlich einzurichtenden Haltepunkten und den geplanten Netzergänzungen. Über Land fährt sie mit 15 000 Volt Wechselstrom mit der Oberleitung der Eisenbahn. In der Stadt schaltet sie um auf 750 Volt Gleichstrom und fährt wie eine Straßenbahn mit deren Oberleitung. Die Züge fahren durch – ohne Umsteigen! Das Vorbild für unsere Region ist das weltweit beachtete System der weit verzweigten Karlsruher Regional-Stadtbahn zwischen Baden-Baden, Freudenstadt, der Südpfalz und Heilbronn.

So sind die Planungen

Ziel ist ein insgesamt 190 km langes Netz für die Regionalstadtbahn in unserer Region, das schrittweise in Bausteinen (Modulen) umgesetzt werden soll.

Modul-1: Die Elektrifizierung Bad Urach bis Herrenberg (Ammertalbahn und Ermstalbahn in blau/grün) – wird bereits konkret geplant.





Neubau Bahnstrecken

Tübingen Innenstadt
Tübingen Hbf nach Rotdornweg

Echaztal / Albaufstieg
Reutlingen Hbf nach Kleinengstingen

Gomaringer Spange
Reutlingen nach Gomaringen

Talgangbahn
Albstadt/Ebingen nach Onstmettingen

Bestehende Bahnstrecken

Nutzung durch Regionalstadtbahn

Ammertalbahn
Herrenberg nach Tübingen

Neckartalbahn
Horb nach Tübingen

Zollernalbbahn
Albstadt/Ebingen nach Tübingen

Killertalbahn
Hechingen nach Burladingen

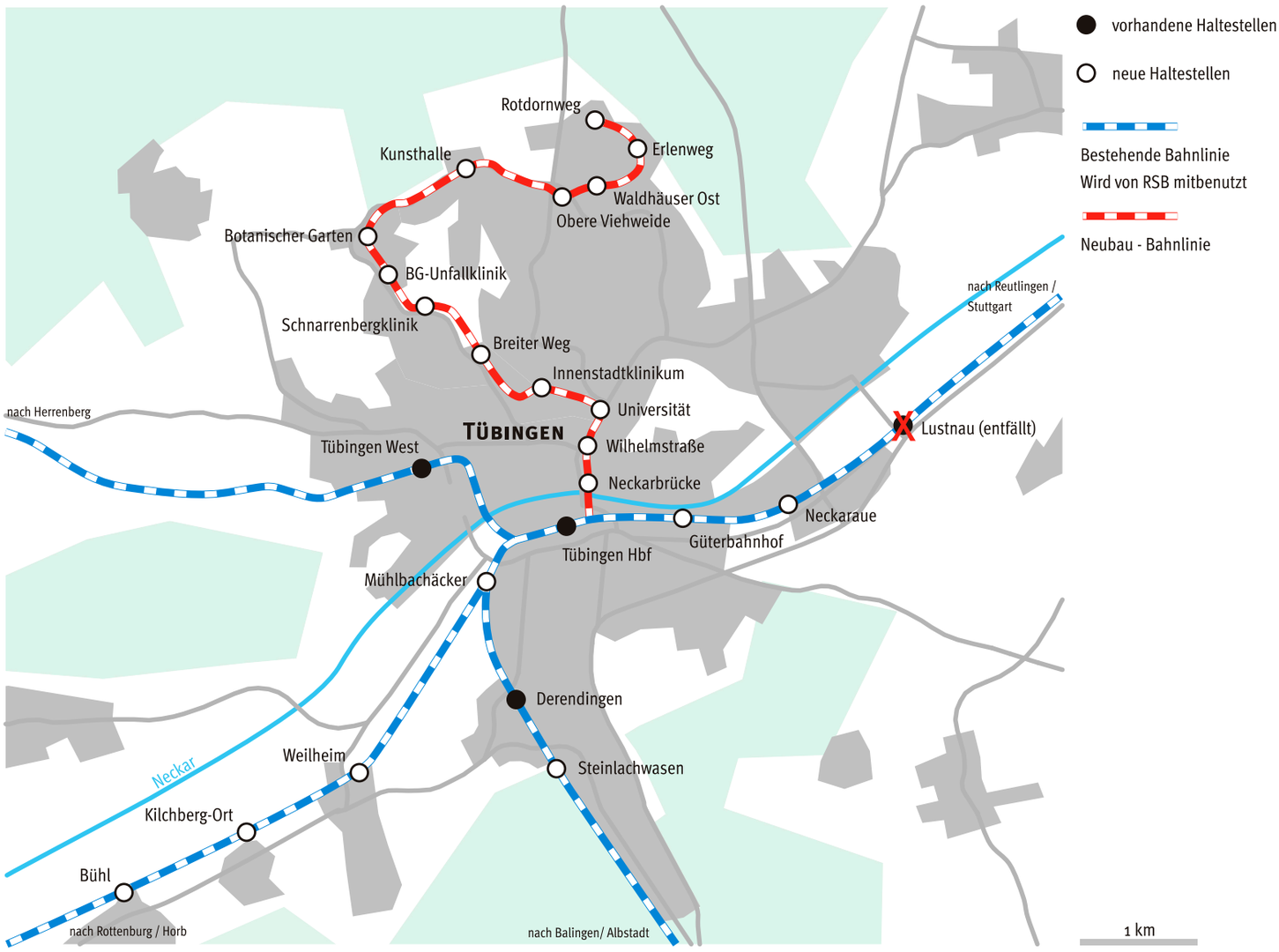
Ermstalbahn
Metzingen nach Bad Urach

DB Tübingen/Metzingen

Bestehende Bahnlinien

Keine Nutzung durch Regionalstadtbahn

Die Tübinger Innenstadtstrecken



Wie an einer Perlenkette liegen die wichtigen Ziele an der geplanten Innenstadtstrecke: Zur Erschließung der Altstadt, der Universität im Tal, den Kliniken im Tal, der Universität auf der Morgenstelle, den Kliniken auf dem Schnarrenberg, weiter über die Wanne und Obere Viehweide bis Walhäuser-Ost hat der Gemeinderat den Beschluss zur Vorplanung gefasst, damit für die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern solide Grundlagen vorhanden sind.

Kosten-Nutzen-Verhältnis

Das fachlich festgestellte Kosten-Nutzen-Verhältnis für das Gesamtprojekt ist 1,37. Das bedeutet: **Ein investierter Euro wird € 1,37 an volkswirtschaftlichem Nutzen erbringen.**

Jeden Morgen Stau! Prognose: Weiter anwachsend!

weiter so ?

oder so !

Reutlinger Straße, Tunnel B28

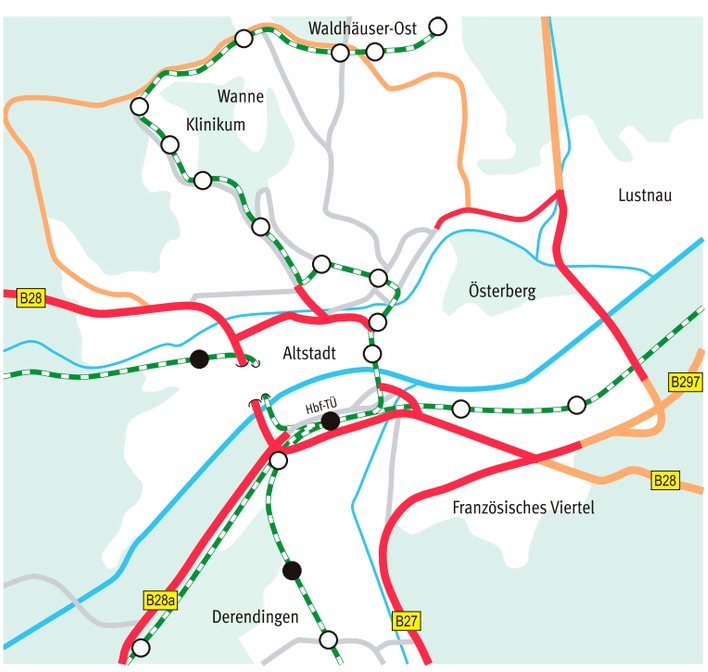
Ob Reutlinger Straße, Tunnel, B 28 bei Unterjesingen, B27 Stuttgarter Straße: Die Bilder sind an jedem Morgen ähnlich.

Regionalstadtbahn bei Bad Wildbad und in Heilbronn

Mit der RegionalStadtbahn am Stau vorbei zu den wichtigsten Zielen in der Stadt und in der Region.

Mehr Wert. Für Alle.

Die täglichen Staustrecken (rot) und die Umfahrungslinien der RSB .



Prognose mit RegionalStadtbahn

- Weniger Staus
- weniger Lärm und Gestank
- sauberere Luft
- mehr Platz
- mehr Kundschaft
- bessere Wohnqualität
- bessere Verbindungen
- besserer Fahrkomfort
- höhere Transportleistung
- entspanntes Ankommen
- freiere Straßen

Vorteile für alle

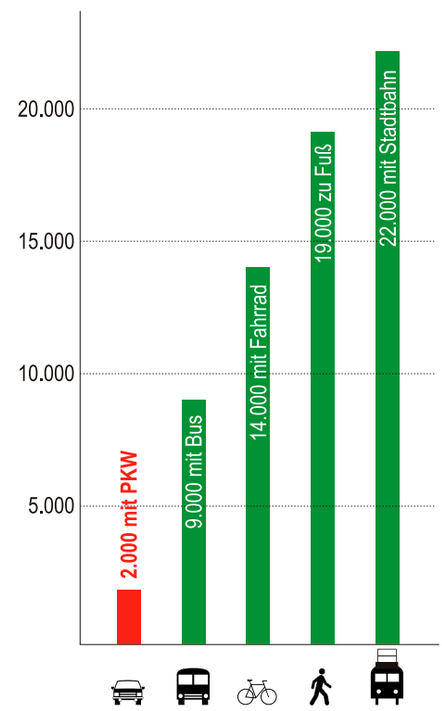
Tübingen wird durch das weitgehend konjunkturunabhängig wachsende Angebot wissensbasierter Arbeitsplätze, wegen seiner Ausbildungsmöglichkeiten, dem Behördenstandort, der attraktiven Ausstrahlung mit hohem Anteil an junger Bevölkerung, der lebenswert innovativ entwickelten Stadtteile, der gut erhaltenen historischen Altstadt sowie der schönen Lage zwischen Schönbuch und Steinlachtal weiter wachsen. Die Menschen aus den Umlandgemeinden möchten schnell und problemlos in die Stadt und wieder zurück fahren können. Die Regionalstadtbahn hilft dabei, negative Begleiterscheinungen dieser bereits eingetretenen und weiter vorhergesagten Entwicklung zu meistern.

Vorteile für die Bürgerinnen und Bürger von Tübingen

- Der weiter zunehmende Verkehr wird ökologisch vernünftig bewältigt mit der Folge von weniger Lärm, Staus und weniger Luftverschmutzung.
- Die vom Autoverkehr geplagten Stadtteile und anliegenden Wohnungen und Immobilien werden entlastet und aufgewertet.
- Der Druck auf den Wohnungsmarkt wird gemindert.
- Die Stadtbahn hat deutlich besseren Fahrkomfort als der Bus.
- Die Stadtbahn bringt die Menschen ins Herz der Stadt: Handel und Dienstleistungsgewerbe in Stadt und Altstadt erleben einen Aufschwung.
- Ca.40 % weniger Busse in der Mühlstraße bei gleichzeitig höherer Kapazität und besserem Fahrkomfort, weniger Lärm und Gestank.
- Höherer Anteil an ÖPNV-Nutzenden durch seltener notwendiges Umsteigen am Hauptbahnhof. – Bessere Anbindung über Herrenberg nach Stuttgart.
- Wesentliche Erleichterung der Beförderung von Mobilitätseingeschränkten, Kinderwagen und Fahrrädern.
- Schub von Investitionen im privaten und öffentlichen Bereich als Folge der Stadtbahn.
- Stärkung des Standorts Innenstadt Tübingen gegenüber der „Grünen Wiese“.
- Verbesserung der touristischen Erreichbarkeit. Staufreie Fahrt ins Umland.
- Eine Stadtbahn unterstreicht die mit dem Begriff „ Stadt“ verbundene und ihre Anziehungskraft bewirkende kulturelle, ökonomische und soziale Vielfalt sowie ökologisches Verantwortungsbewusstsein der Stadtbevölkerung und der Stadtverantwortlichen.

Vorteile für den Kreis und die Region

- Aus dem Ammertal, Steinlachtal, Neckartal, für Rottenburger, Mössinger, Ammerbucher und die gesamte Region Neckar-Alb.
- Vielfach umsteigefreie und komfortable Verbindungen am Stau vorbei zu den attraktiven und sicheren Arbeitsplätzen, den Dienstleistungs-, Bildungs-, Einkaufs- und kulturellen Angeboten zu den Oberzentren Tübingen und Reutlingen und untereinander.
- Viele Besucher der Tübinger Kliniken und Gesundheitszentren können ihr Auto stehen lassen.
- Bessere Erreichbarkeit durch mehr Haltestellen.
- Grossteils bessere Taktverbindung.
- Verbesserung der Pünktlichkeit, (Ammertalbahn, Ermstalbahn) und deutlich höhere Sitzplatzkapazität.
- Neue Fahrstrecke Mössingen - Nehren – Reutlingen („Gomaringer Spange“) Durch die Planung der Strecke durch Nehren und an den Schulen auf dem Hönisch vorbei, sind dann auch die Schulstandorte gut verbunden.
- Für das Steinlachtal über die „Gomaringer Spange bessere Verbindung nach Reutlingen, Metzingen und Bad Urach.
- Verbesserung des Investitionsklimas.
- Verringerung bis zum Stopp von Abwanderung z.B. junger Menschen und Familien, Werterhalt der Wohnstandorte.
- Verbesserung der touristischen Erreichbarkeit.



Nadelöhr Mühlstrasse

Das Nadelöhr Mühlstraße wird entschärft durch die extrem hohe Kapazität der Stadtbahnfahrzeuge.
Die Grafik zeigt die maximal mögliche Anzahl von Verkehrsteilnehmenden auf einem 3,5 m breiten Querschnitt in einer Stunde.

Der Weg zur Regional-Stadtbahn

Die Entwicklung der Regional-Stadtbahn

Mitte der 1980er Jahre erste Ideen

1989 erste Untersuchung der Grünen zur Echaztalbahn.
1992 Die Grüne Kreistagsfraktion präsentiert das Konzept „Regionalstadtbahn für Tübingen“.
2004 „Machbarkeitsstudie“: parteiübergreifender Antrag des Regionalverbands Neckar-Alb.
2010 Vorlage der „Standardisierten Bewertung“ als Voraussetzung für eine Förderung durch Bund und Land - Ergebnis positiv: Einem investierten EURO stehen 1,40 EURO zu erwartender Nutzen gegenüber.
2014 Vorplanung für Modul 1 führt zum „Rahmenantrag“ an das Verkehrsministerium.
2015 Gemeinderat Tübingen beauftragt Vorplanung für Innenstadtstrecke.

Erste Untersuchung der Grünen zur Echaztalbahn. 1989, inspiriert vom weltweit beachteten Erfolg des „Karlsruher Modells“.

Die nächsten Schritte

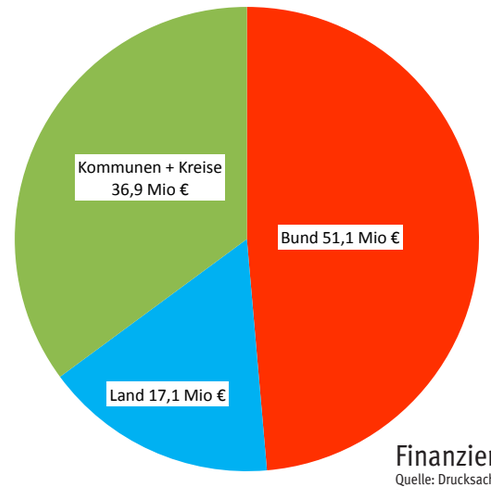
- **Landkreis Tübingen**
  Er plant die Ertüchtigung der Ammertalbahn (Modul 1) und Teile der Neckartalbahn sowie einen Teil der „Gomaringer Spange“ (Nehren über Gomaringen, Ohmenhausen nach Reutlingen). Erreichen des Feststellungsbeschlusses für das Modul 1.
- **Stadt Tübingen**
  Planung der Haltepunkte von Modul 1 Mühlbachäcker, Güterbahnhof, Behördenzentrum, Neckaraue, Schwärzlocher Straße. Ausführung der vom Gemeinderat beschlossenen Vorplanung der Innenstadtstrecke vom HBF bis WHO als Voraussetzung für die diesbezügliche Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern. Fragestellung: Wenn ja, dann wie? Organisation nach den „Tübinger Grundsätzen der Bürgerbeteiligung“ mit externer Moderation ab ca. Ende 2016.
- **Landkreis Reutlingen**
  Ausführungsplanung für das Modul 1 im Landkreis Reutlingen. Erreichen des Feststellungsbeschlusses für Modul 1. Planungen von Pfullingen über Unterhausen auf die Schwäbische Alb. Gründung einer gemeinsamen Projektgesellschaft für die weitere Planung und Betrieb durch die Projektverantwortlichen Oberzentren Tübingen und Reutlingen und der Landkreise Reutlingen, Tübingen und Zollernalb.
- **Stadt Reutlingen**
  Fertigstellung der Planung für die Strecke nach Ohmenhausen („Gomaringer Spange“) und die neuen Haltestellen entlang der vorhandenen Bahnstrecke. Planung der Innenstadtstrecke in Reutlingen.
- **Zollernalbkreis**
  Er hat die Vorplanung für die Elektrifizierung der Zollernalbbahn und Talgangbahn bereits abgeschlossen. Weitere Planungsschritte für die Killertalbahn erfolgen demnächst.
- **Das Land**
  Finanzierungszusage durch das Land nach fertiger Projektplanung.

Wer keine Planung hat, hat keine Chance auf Zuschüsse!

- **Der Bund**
  Er muss, wie im Koalitionsvertrag vereinbart, eine Nachfolgeregelung für das Bundesförderprogramm „GVFG“ schaffen – das ist die zentrale Voraussetzung für die Realisierung.

Die Finanzierung

Für die Regional-Stadtbahn wird nach den Preisen für 2014 mit einer Gesamtsumme von 900 Mio. Euro gerechnet, die über mehrere Jahre zu finanzieren wären. In der Vergangenheit war es so, dass der Bund davon 60%, das Land 20% und die Kommunen 20% getragen haben. Die zu Grunde liegende Regelung läuft 2019 aus. Derzeit wird über die Neugestaltung der Finanzbeziehungen zwischen dem Bund und den Ländern verhandelt; es gibt aber noch kein Ergebnis. Alle politischen Kräfte sind sich einig: eine Nachfolgeregelung wird es geben. Von den 900 Mio. Euro entfallen 106,1 Mio. Euro auf das gerade geplante Modul-1 (Elektrifizierung vorhandener Strecken) der Regional-Stadtbahn. Die Kostenverteilung könnte möglicherweise wie folgt ausfallen, siehe Grafik.



Finanzierung Modul-1
Quelle: Drucksache Regionalverband Neckar-Alb Nr. IX-19, 14.04.2015

Es haben mitgewirkt

Fraktion AL/Grüne Tübingen
Alternative und Grüne Liste e.V.
www.al.gruene.de

Bündnis 90/Die Grünen
Stadt–/Kreisverband, Kreistagsfraktion Tübingen
www.gruene-tuebingen.de

Bündnis 90/Die Grünen
Ortsverein, Kreisverband
Kreistagsfraktion Reutlingen
www.guene-reutlingen.de

Grüne und
Unabhängige Reutlingen
www.gruene-unabhaengige-rt.de

Bündnis 90/Die Grünen
Fraktion im Regionalverband Neckar-Alb.
http://rvna.de

Die Grünen im Zollernalbkreis

Unterstützt wird die Regional-Stadtbahn auch von den **Grünen Ortsvereinen Bad Urach/Dettingen, Metzingen, Mittlere Alb, Pfullingen (GAL), Rottenburg, Steinlach-Wiesaz, Wannweil und der Stadtbahn-Initiative Reutlingen (SIRT)**

sowie durch die Abgeordnetenbüros von
Chris Kühn, MdB, Daniel Lede-Abal, MdL
Beate Müller-Gemmeke MdB, Thomas Poreski, MdL

Gutschein

1 Freifahrt mit der Regional-StadtBahn Neckar-Alb
Hauptbahnhof - Kliniken Schnarrenberg - Morgenstelle - WHO

Gültig am 1. Januar 2025
Einzulösen bei
Bündnis 90/Die Grünen

Weitere Informationen

Regionalverband Neckar-Alb
http://rvna.de/Lde/Startseite/Regionalentwicklung/RegionalStadtBahn.html

Stadt Reutlingen
www.reutlingen.de/de/Leben-in-Reutlingen/Umwelt+Verkehr/Verkehr/Regionalstadtbahn

Studie Mobilität Tübingen 2030
www.tuebingen.de/Dateien/mobilitaet_2030_tuebingen.pdf

Impressum

Druck: Oktober 2015
Redaktionsschluss: Juli 2015

V.i.S.d.P.:
Susanne Müller, Hans Gampe, Gartenstr. 18, 72764 Reutlingen
Christoph Joachim, Sonja Ruff, Poststr. 2-4, 72072 Tübingen

Copyrights

Simulationsgrafik (Frontseite): *TriconDesign-AG*
Karten: *QUOMODO.de in Anlehnung an Machbarkeitsstudie Regionalverband Neckar-Alb 2004*
Geodatenaufbereitung: QUOMODO.de
Fotos:
Thomas Krüger (Staubilder TÜ)
Christoph Joachim (Stadtbahn Karlsruhe, Bad Wildbad)
K. Jähne (Stadtbahn Karlsruhe)