

Stadt Reutlingen 61 Amt für Stadtentwicklung und Vermessung Gz.: 61-5/Ti		<b>20/029/07</b> zu TOP 18 ö GR 15.12.2020	10.12.2020
<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Behandlungszweck/-art</b>	<b>Ergebnis</b>
GR	15./17.12.2020	Kenntnisnahme öffentlich	

### Mitteilungsvorlage

Regional-Stadtbahn Neckar Alb  
- Fahrplan

### Bezugsdrucksache

18/029/03; 19/029/03; 20/029/03; 20/029/06

### Kurzfassung

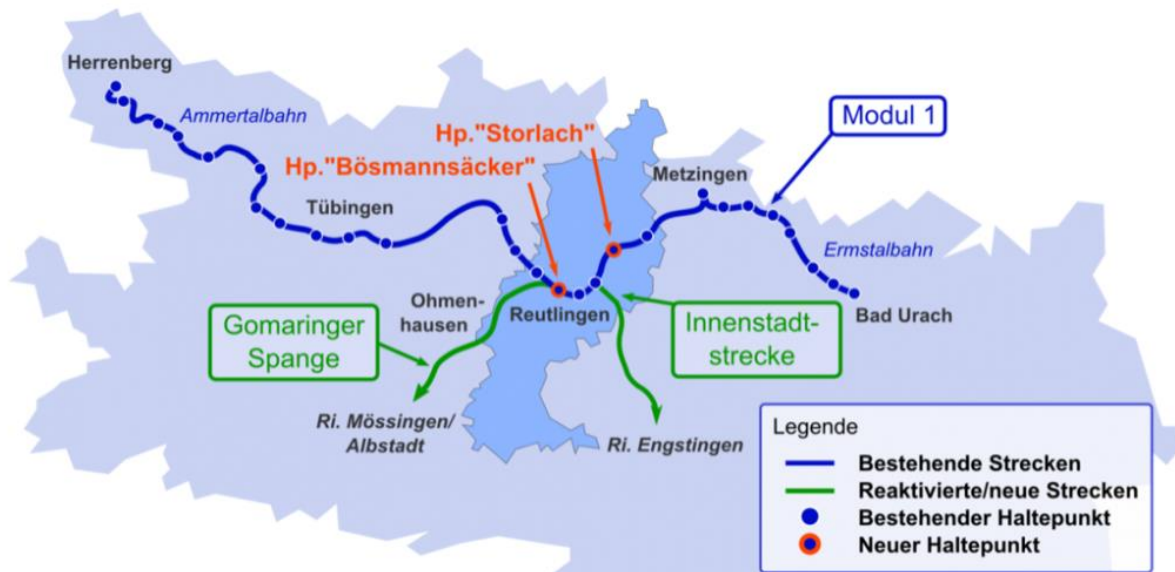
Die Regional-Stadtbahn ist mit der Elektrifizierung und dem Neu- und Ausbau von Strecken und Haltestellen *DAS* Klimaschutz- und Verkehrsprojekt für Reutlingen und die Region. Im Stadtgebiet Reutlingen gliedert sich das Projekt im Wesentlichen in drei Bestandteile:

- Modul 1 auf der Neckar-Alb-Bahn
- Gomaringer Spange
- Innenstadtstrecke inklusive Ausfädelung im Bereich des Hauptbahnhofs

Für die Stadt Reutlingen ist es ein einzigartiges Projekt mit beispielloser Komplexität. Dies spiegelt sich in vielerlei Hinsicht im bisherigen und künftigen Umgang mit den zahlreichen, offenen Fragestellungen wieder.

Damit die Stadtbahn weiter Fahrt aufnehmen kann, müssen Bürgerschaft und Politik mitgenommen werden. Es braucht einen „Fahrplan“ der die möglichen Ziele, Abzweigungen, Abläufe und Zeithorizonte verortet und damit einen Überblick verschafft. Dazu dient diese Vorlage: Bitte einsteigen!

### Die Regional-Stadtbahn in Reutlingen



**Motivation = Vision**

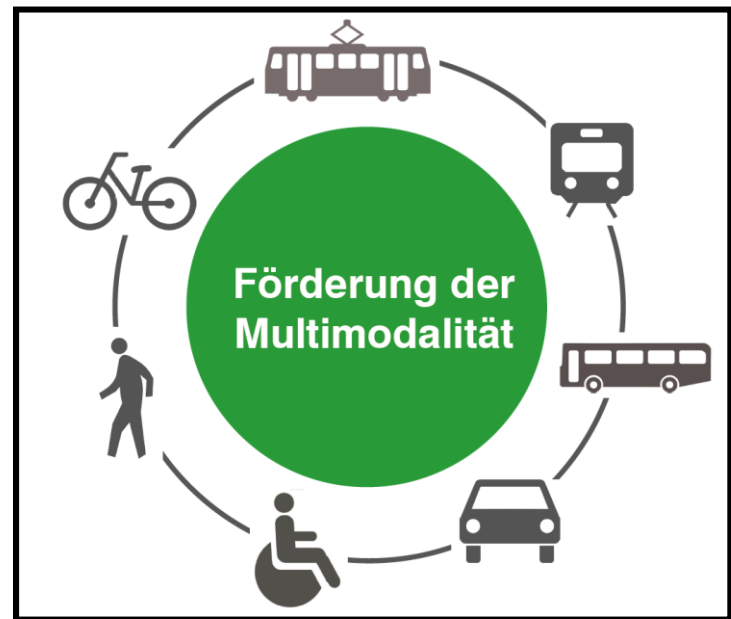
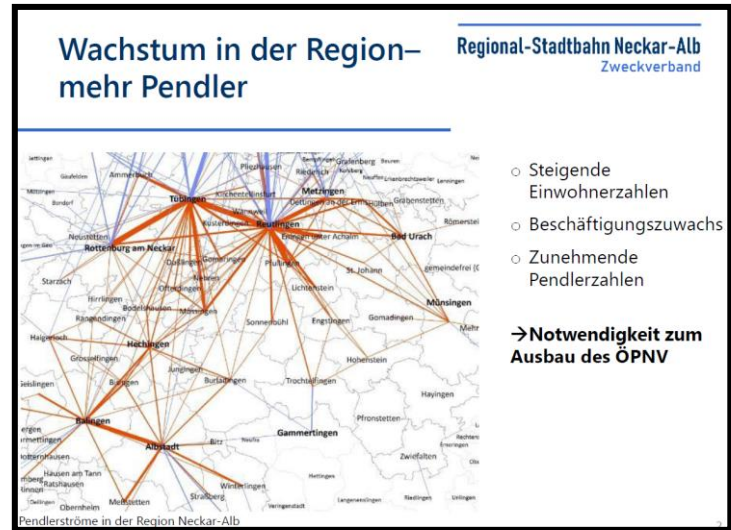
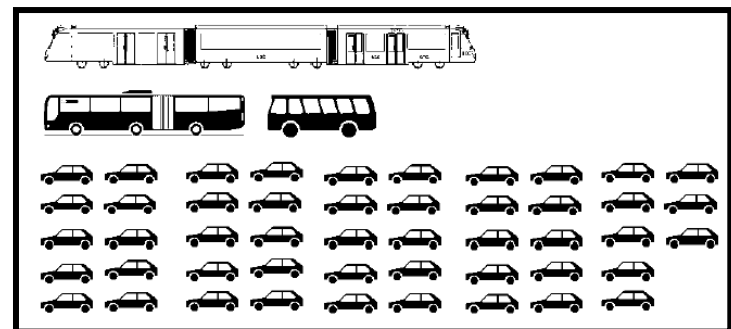
Reutlingen ist eine attraktive, wachsende Großstadt.

Der Verkehr ist allerdings an vielen Stellen eine Belastung. Die Infrastruktur ist an ihre Grenzen gekommen. Der Anteil der Ein- und Auspendler beträgt ca. 60%.

Abhilfe schafft die Regional-Stadtbahn (RSB). Sie ergänzt die **ÖPNV-Familie** und bildet das neue, starke Rückgrat des Umweltverbundes, indem sie auf den **Haupterschließungsachsen** – also im Neckartal, im Echaztal und entlang der Gomaringer Spange – ein zuverlässiges, leistungsstarkes Angebot mit **hoher Taktung** schafft. Die Wahl des Verkehrsmittels wird sich so zukünftig noch mehr danach richten, wie man am schnellsten, günstigsten und bequemsten von A nach B kommt. Die Stadtbahn fördert die **Multimodalität**. Verkehr wird auf die Schiene verlagert.

Die modernen, leisen Spezialfahrzeuge (TramTrains) sorgen dabei nicht nur durch den ruhigeren Lauf auf der Schiene für hohen Fahrkomfort. Sie bieten genug Platz für Kinderwagen, Gepäck oder die Fahrradmitnahme. Der Einstieg erfolgt **barrierefrei**, so dass man die RSB mit Rollstuhl oder Rollator problemlos nutzen kann. Die Fahrzeuge werden mit behindertengerechten Toiletten, dynamischer Fahrgastinformation und **WLAN** ausgestattet. Ihr größter Vorteil ist jedoch, dass sie in der Lage sind, sowohl auf den neuzubauenden Straßenbahnstrecken als auch auf den bestehenden Eisenbahnstrecken eingesetzt werden können. Damit ermöglichen sie umsteigefreie Verbindungen aus der Region **mitten ins Herz der Städte**. Man könnte sagen: „Der Zug steigt um, nicht der Fahrgast“.

Reutlingen hat sich zum Ziel gesetzt, spätestens ab dem Jahr 2035 **klimaneutral** zu sein. Baden-Württemberg will bis 2030 den öffentlichen Verkehr verdoppeln. Mit der RSB wird hierfür eine wesentliche Weiche gestellt. Sie ist im vielfachen Wortsinn „**enkeltauglich**“ und ermöglicht soziale Teilhabe von Jung und Alt, unabhängig von Wind, Wetter, Führerschein und ist dabei abgasfrei und umweltfreundlich.

Der Bau der RSB wirkt als **Entwicklungsmotor** für Reutlingen und die gesamte Region. Mit der milliardenschweren Investition entsteht eine neue, **leistungsfähige** Infrastruktur. Die schnelle, günstige und angenehme Erreichbarkeit der Reutlinger Unternehmen und damit auch der Arbeitsplätze sowie der Geschäfte und Restaurants in der Reutlinger Innenstadt machen die RSB zu einem **Standortfaktor** für eine leistungsfähige Wirtschaft. Stadtbahntrassen gestalten sich regelmäßig hin zu städtebaulichen Entwicklungsachsen, mit hoher Attraktivität im öffentlichen Raum. Die gute Anbindung von Stadt und Umland garantiert **Impulse** für die Siedlungsentwicklung. Die RSB passt gut zur ehemaligen **Straßenbahnstadt** Reutlingen.



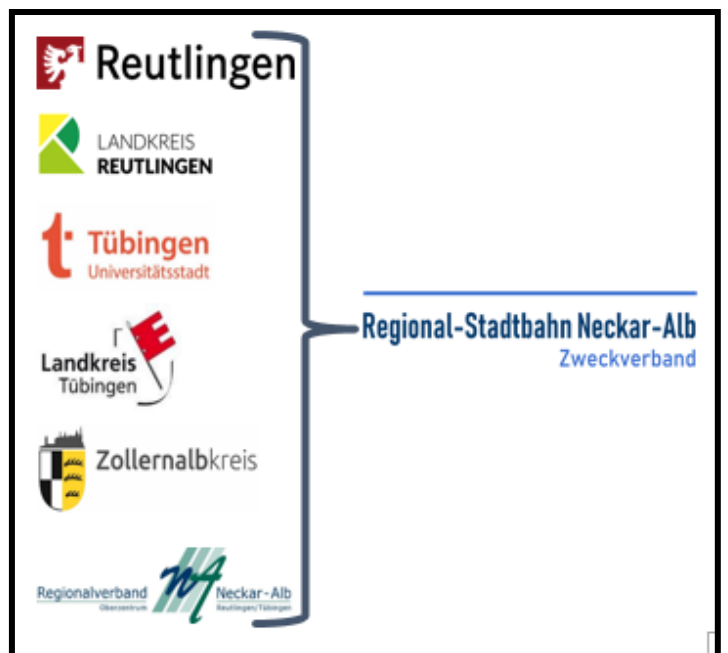
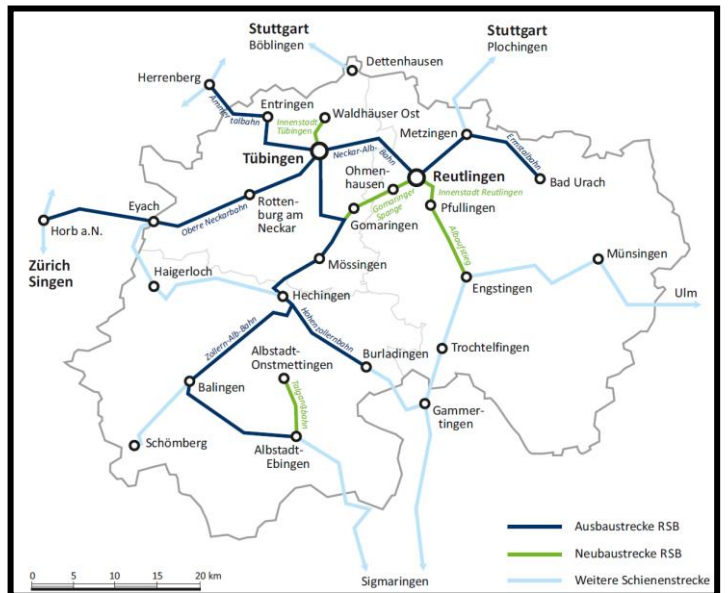
Das **Gesamtprojekt** beinhaltet:

- 205 km Streckenlänge im Gesamtnetz
- Elektrifizierung von 137 km bestehendem Streckennetz
- 45 km Neubau und Reaktivierung
- Neue Begegnungsabschnitte auf 4 eingleisigen Strecken
- Erschließung der Innenstädte von Reutlingen und Tübingen
- Ca. 70 neue Haltestellen im Gesamtnetz

Die RSB ist das **Bindeglied** zwischen der Europäischen Metropolregion Stuttgart und der Region Neckar-Alb mit den Landkreisen Reutlingen, Tübingen und Zollern-Alb und dem gemeinsamen Oberzentrum Reutlingen/Tübingen. Dem 2019 gemeinsam gegründeten **Zweckverband** kommt die regionale Gesamtkoordination dieses Projekts zu.

Verkehrlich entstehen so große Beförderungskapazitäten bei hohem Fahrkomfort. Ergänzt wird der Nahverkehr in der Region um das Fahrplankonzept 2025 des Landes, welches mittels Regional- und Metropolexpresszügen eine Anbindung von und nach **Stuttgart** mit 4 Zugpaaren je Stunde vorsieht. Insgesamt werden sich die Abfahrten am Reutlinger Hauptbahnhof mehr als verdoppeln. Ein abgestimmter Busverkehr rundet die Erschließung ab.

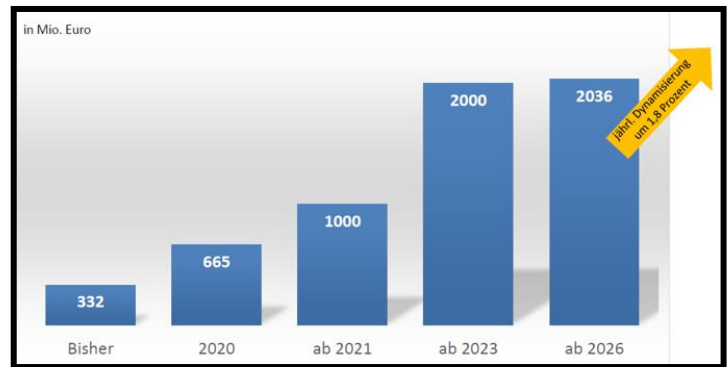
Auf dem Weg zur Realisierung gilt es allerdings noch zahlreiche, auch grundlegende Fragestellungen zu beantworten. Die Mühe lohnt sich. **Gemeinsam** schaffen wir das!





## II. Wer soll das bezahlen?

Die Förderbedingung für die RSB sind **so gut wie noch nie**. So stellte der Bund bislang jährlich Haushaltsmittel in Höhe von 332 Mio. EUR zur Verfügung. Dieses Fördervolumen wurde in 2020 auf 665 Mio. EUR erhöht und steigt im Jahr 2021 auf 1 Mrd. EUR an. Ab 2023 stellt der Bund jährlich 2 Mrd. EUR an Fördermitteln zur Verfügung, die ab 2026 zudem dynamisiert werden. Parallel zur haushalterischen **Fördermittelerhöhung** wurden in Bund und Land die Förderszenarien erweitert und die Fördersätze angehoben.



Maßgebliche Berechnungsgröße sind jeweils die förderfähigen Baukosten. Als **Beispielrechnung** dient die Annahme, dass ein Mustervorhaben 100 Mio. EUR an förderfähigen Baukosten verursacht. Hinzu kommen erfahrungsgemäß ca. 25%, also 25 Mio. EUR Planungskosten sowie ca. 5 %, also 5 Mio. EUR nichtförderfähige Baukosten. Das Mustervorhaben verursacht damit Gesamtkosten von 130 Mio. EUR. Von den Baukosten trugen Bund und Land bislang bis zu 80%, also 80 Mio. Der Rest - im Beispiel in Höhe von 50 Mio. EUR - verblieb als kommunaler/regionaler Anteil. Künftig verringern sich diese kommunalen/regionalen Anteile deutlich – im Beispiel auf bis zu 16,1 Mio. EUR.

### Neue Ausgestaltung des Bundes-GVFG

**Deutliche Erhöhung**  
ab 2021 **1 Mrd. € jährlich**  
ab 2025 **2 Mrd. € jährlich**

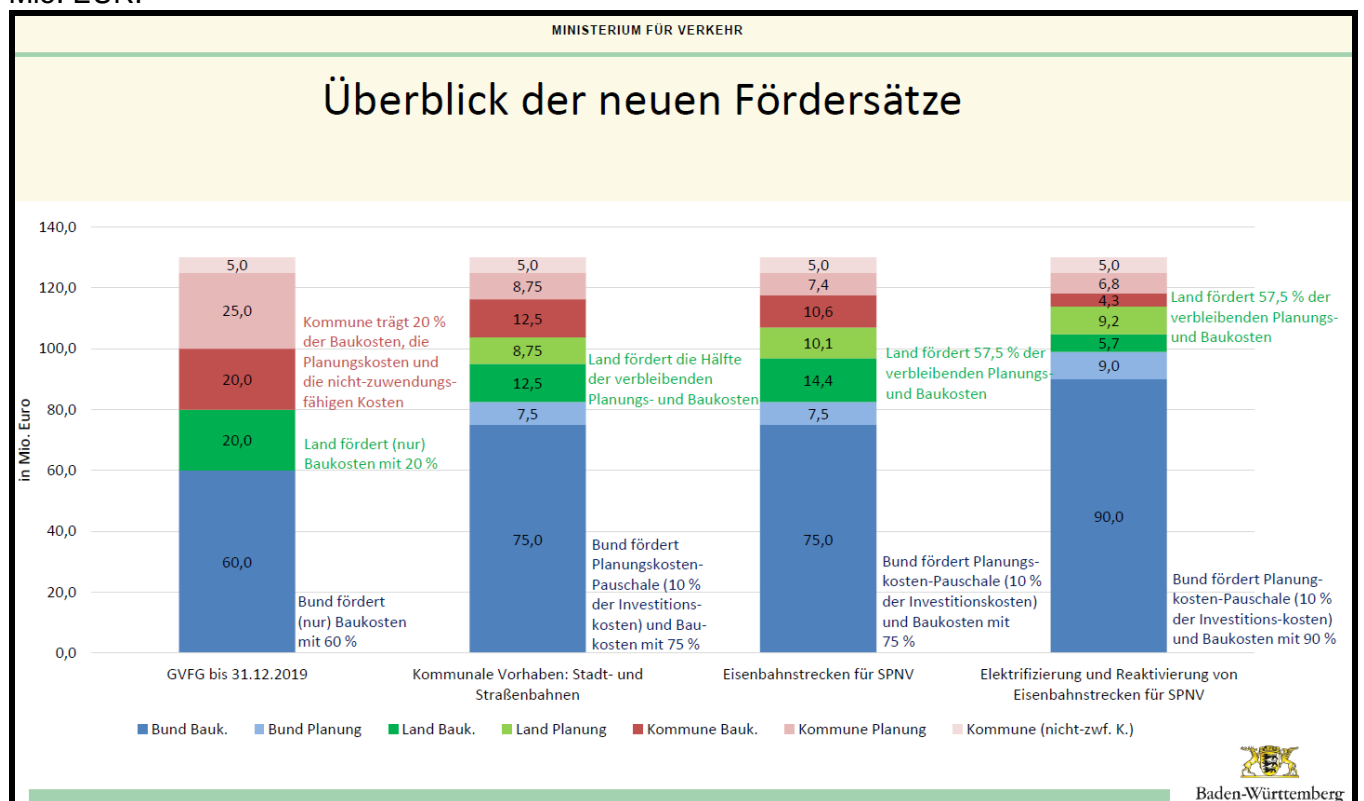
**Absenkung der Förderschwelle**  
von 50 Mio. € auf 30 Mio. €  
bzw. teilweise auf 10 Mio. €

**Erhöhung der Fördersätze für bestimmte Vorhaben**

- Fördersatz von 60 % wird auf 75 % erhöht
- 90 % für Reaktivierung oder Elektrifizierung
- 10 % pauschalierte Förderung der Planungskosten

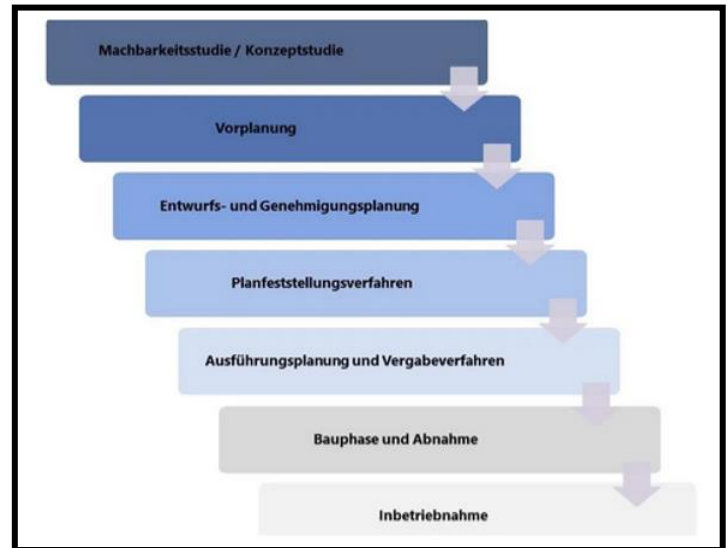
**Neue Fördertatbestände**

- Reaktivierung und Elektrifizierung von Schienenstrecken außerhalb von Verdichtungsräumen
- Digitalisierung der Leit- und Sicherungssysteme
- Stationsausbau
- Sanierung!



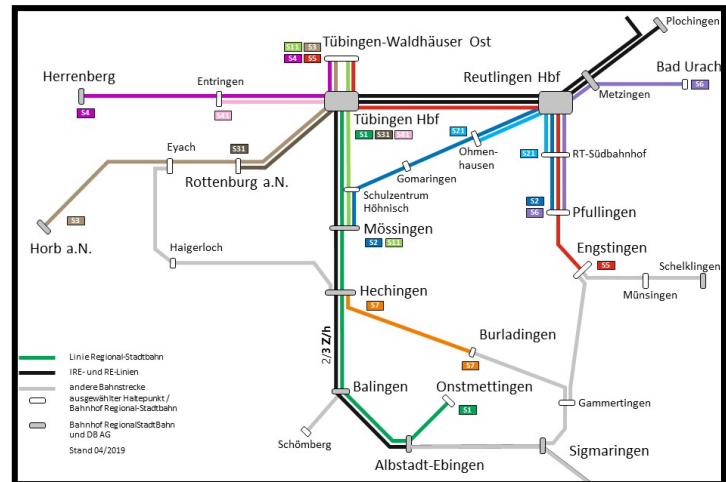
### III. Wann geht's los?

Bei einem Projekt dieser Größenordnung wird es nicht den Tag X geben, an dem es insgesamt fertig ist und startet. Die Vorbereitungen für die RSB laufen vielmehr seit einigen Jahren und die Umsetzung erfolgt **schrittweise**. Selbst in Zeiten deutlich unsicherer Förderperspektiven als heute, hatte sich die Region zu einem ersten Umsetzungsschritt entschieden. So kommt es, dass das sog. **Modul 1** bereits **Ende 2022** in Betrieb geht. In Reutlingen entstehen dabei die beiden neuen Haltepunkte „Roanner Straße – RTunlimited“ (bisher: „Storlach“) und „Bösmannsäcker“.

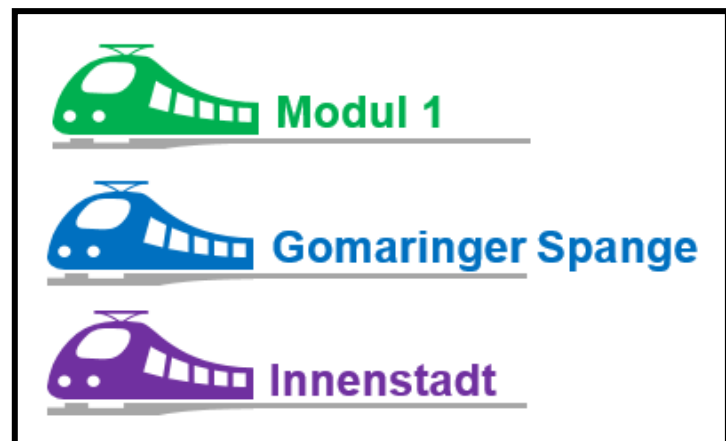


### IV. Wo stehen wir in Reutlingen?

Im **Modul 1** wird die Ausführung des Haltpunkt „Bösmannsäcker“ geplant (vgl. GR-Drs 20/029/03). Die erste Ausbaustufe des Umfelds am Haltepunkt „Roanner Straße – RTunlimited“ (bisher: „Storlach“) ist beschlossen und der Planfeststellungsbeschluss steht unmittelbar bevor (vgl. GR-Drs 20/029/06).



Für die **Gomaringer Spange** liegt die eisenbahntechnische Vorplanung vor (vgl. GR-Drs 19/029/03). Ein Umweltgutachten wurde gemeinsam mit dem Landkreis Tübingen beauftragt.



Die Verknüpfung der Hauptgleise, der Stadtbahngleise und der Innenstadt, die sog. **Ausschleifung**, wird derzeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie in verschiedenen Varianten untersucht (vgl. GR-Drs 18/029/03). Im Verlauf der Bearbeitung hat sich allerdings herausgestellt, dass vor allem eine betrieblich funktionierende Verknüpfung mit der Gomaringer Spange herausforderungsvoll ist.

Die **Innenstadttrasse** durch die Lederstraße wird ebenfalls im Rahmen einer Trassierungsstudie untersucht. Reutlingen ist in der grundsätzlich komfortablen Lage, über drei dem Grunde nach geeignete Trassenvarianten zu verfügen, nämlich über die ehemalige Honauer Bahntrasse, durch die Gartenstraße oder durch die Lederstraße



Der Zweckverband ist in die Beschaffung der **Fahrzeuge** eingestiegen, so dass diese voraussichtlich ab 2026 zur Verfügung stehen.



## V. Wann wird es ernst?

Jetzt: Wirft man einen Blick „in die Werkstatt“, so kommen in **2021** wegweisende Weichenstellungen zur Entscheidung.

Für das **erste Halbjahr 2021** ist nach derzeitigem Stand vorgesehen, dass die bis dahin abgeschlossenen Studien zur **Ausschleifung**, Verknüpfung und zur **Innenstadtrasse** vorgestellt und diskutiert werden können. Dabei wird sicherlich über weitere, vertiefende **Nachuntersuchungen** zu beraten sein.

Weiter beratschlagt werden sollte auch zur **Projektstruktur** oder der koordinierten **Zeitplanung** nebst Schnittstellen zum Gesamtprojekt.

Seitens des **Zweckverbands** wird mit Ergebnissen zur Aktualisierung der **Standardisierten Bewertung** und den daraus gegebenenfalls folgenden Anpassungen des **Betriebskonzepts** gerechnet. Es soll ein weiterer Schritt in Richtung **Werkstattgelände** getan werden.

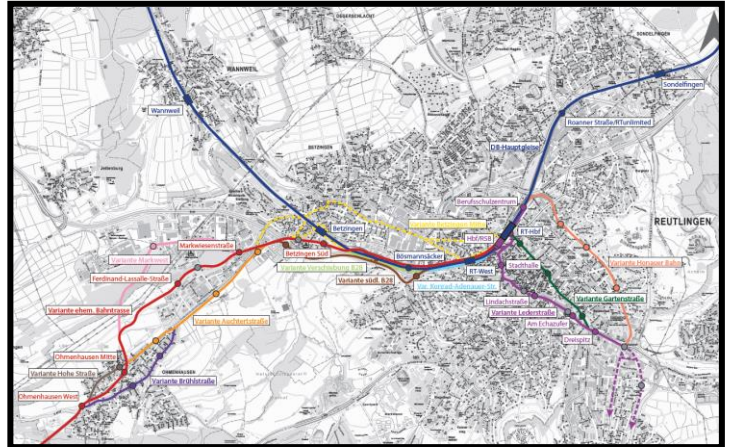
Auch ein Beschluss zum **Finanzierungsschlüssel** ist von den Projektpartnern für vor der Sommerpause avisiert.

Mit Land und Bund gilt es für das Gesamtprojekt - aber auch reutlingenspezifisch - die konkreten **Förderszenarien** zu klären.

Parallel muss über die notwendigen Mittelbereitstellungen im Rahmen der Haushaltsplanberatungen zum nächsten **Doppelhaushalt** verhandelt werden.

Kontinuierlich wird sich daneben weiter der Beantwortung von derzeit noch offenen Fragestellungen, wie etwa danach, wer die künftige **Infrastruktur** später betreibt und unterhält, wer den **Fahrbetrieb** der RSB übernimmt oder wie sich die RSB in die **ÖPNV-Tarifstruktur** einfügt, gewidmet werden.

Grundsätzlich gilt: Rechnet man von einer Stadtbahninbetriebnahme „rückwärts“, so handelt es sich beim **Planfeststellungsbeschluss** um ein bedeutsames **Zwischenziel** auf dem Weg zur Realisierung, da ab diesem Zeitpunkt Baurecht



besteht und das Projekt von den Planungsphasen in die Ausführung und den Bau wechselt.

Um dieses Ziel zu erreichen ist mit Blick auf den Projektstand in Reutlingen - untechnisch gesprochen - zunächst Voraussetzung, dass klar wird, wo die **Stadtbahntrasse** entlang führt. Alternative Trassenvarianten gilt es rechtsicher auszuscheiden. Steht „die“ Trasse erst einmal fest, können die Ingenieursplanungen sowie die weiteren, nichttechnischen Gutachten wie beispielsweise zu Schall und Erschütterung, elektromagnetischer Verträglichkeit, Umweltauswirkungen, etc. erstellt und im Rahmen der kommenden Planungsphasen (HOAI 3 und 4) abgearbeitet werden. In diesem Stadium wird dann beispielsweise auch über die konkreten Haltestellenlagen und den unmittelbar angrenzenden Stadt- und Verkehrsraum entschieden.

Eine umfassende Diskussion in Politik und Stadtgesellschaft nebst Entscheidung zur **Trassenwahl** ist der Schlüssel zum Einstieg in die technische Detailplanung.

Kontinuierliche **Bürgerbeteiligung** und Information von Presse und Öffentlichkeit sind essentielle Projektbestandteile und begleiten das Projekt nicht nur bei wesentlichen Meilensteinen. Corona hat diesbezüglich einiges erschwert. Die für 2020 in Betzingen und Ohmenhausen geplanten Beteiligungsbausteine mussten vorerst entfallen oder angepasst werden. Hier geht es unmittelbar „auf Sicht“ und in Abstimmung mit den Bezirksverwaltungen weiter.

## VI. Fragen, Bedenken, Anregungen?

Als eine einfache Möglichkeit Anregungen, Bedenken oder Ideen vorzubringen - insbesondere in Zeiten von Corona - hat sich bereits die zentrale städtische E-Mailadresse für Fragen zur Stadtbahn bewährt:

**[rsb@reutlingen.de](mailto:rsb@reutlingen.de)**

Daneben gibt es bei Interesse an kleinen Projekt-Updates aus Reutlingen die Möglichkeit sich mit einer Emailadresse über [rsb@reutlingen.de](mailto:rsb@reutlingen.de) zu einem „**Newsletter**“ anzumelden.

gez.

Thomas Keck

