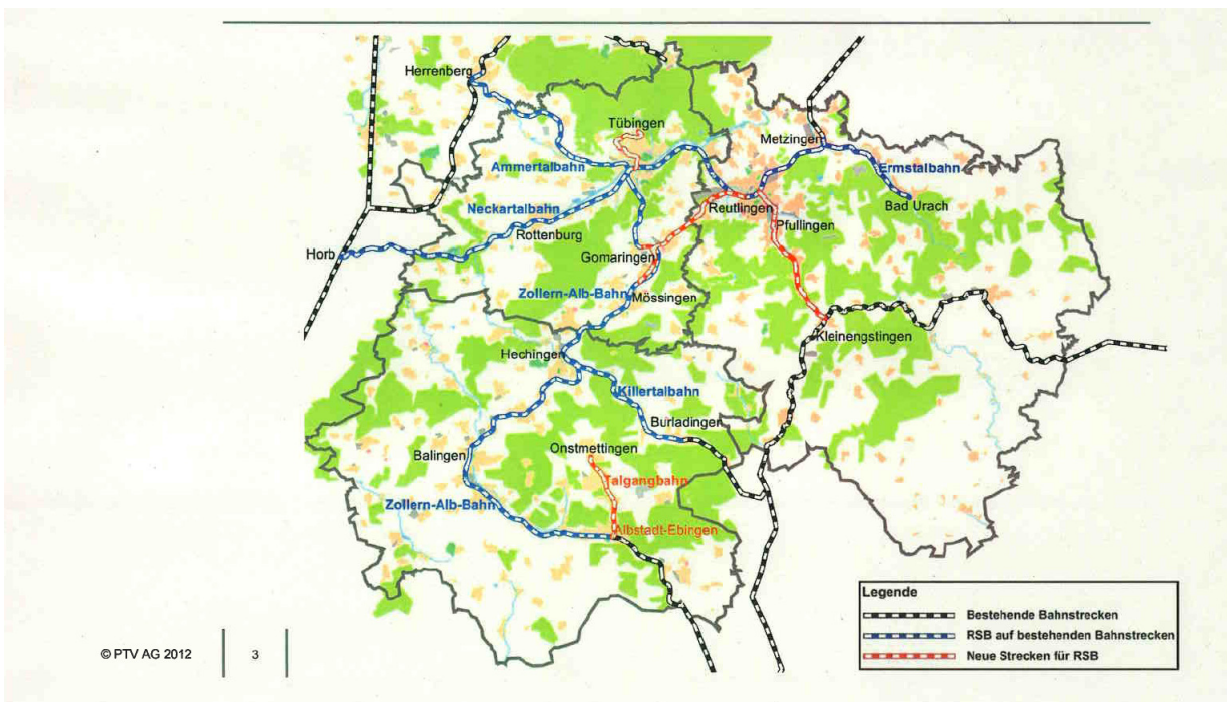


Fragen und Antworten zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (RSB)

1. Was ist die Zielrichtung für das Projekt?

Die Entwicklung eines Stadtbahnnetzes in den Kreisen Reutlingen, Tübingen und Zollernalbkreis. Für uns letztlich eine bessere Anbindung an die Region. Nach jetzigem Stand sind schnelle stündliche Verbindungen zwischen Aalen und Tübingen Hbf vorgesehen, die weiter bis nach Albstadt-Ebingen geführt werden können, wenn die Zollernbahn elektrifiziert ist. Es handelt sich hierbei um Doppelstockwaggons mit druckdichten Wagen, weil diese über die Neubaustrecke Wendlingen – Stuttgart-Flughafen – S 21 verkehren sollen. Auf der Talgangbahn werden direkte Stadtbahnen aus Tübingen verkehren, so dass man umsteigefrei bis Onstmettingen reisen kann. Relevant wird die Stadtbahn-Direktverbindung auch für Relationen wie Balingen – Albstadt-Tailfingen sein, wo zukünftig umsteigefrei gefahren werden kann.

Das Netz:



2. Warum ist jetzt der richtige Zeitpunkt?

Die Talgangbahn ist fester Bestandteil der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Eine Umsetzung dieses Schienenkonzeptes macht Sinn, wenn sich die gesamte Region hieran beteiligt (keine Insellösungen). Aufgrund von Stuttgart21 muss der Zollernalbkreis die Elektrifizierung der Zollernbahn einschließlich Talgangbahn vorantreiben (daher: Zollernbahn in den Talgang).

3. Was hat das Projekt mit Stuttgart21 zu tun?

Der geplante Tiefbahnhof darf nicht mit Dieselfahrzeugen befahren werden. Aus diesem Grund müssen die Schienentrassen im Zollernalbkreis zwingend elektrifiziert werden. Ansonsten können die Züge auf der Zollernbahn nicht mehr unterbrechungsfrei nach Stuttgart fahren. Mit dem Regional-Stadtbahn-Projekt wird diese Elektrifizierung mit umgesetzt.

4. Was sagt eigentlich die „Standardisierte Bewertung“ aus?

Die Standardisierte Bewertung ist ein Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Untersuchung von ÖPNV-Projekten in Deutschland. In das Ergebnis der Standardisierten Bewertung fließen alle externen Effekte eines Projektes ein. Das Verfahren liefert eine vergleichbare Bewertung verschiedener Projekte nach einheitlichen Maßstäben, um öffentliche Fördermittel vor allem des Bundes nach Förderwürdigkeit zu verteilen. Dabei werden nicht nur die betriebswirtschaftlichen Effekte einer Maßnahme, sondern auch die volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Wirkungen in Form einer Kosten-Nutzen-Analyse dargestellt.

Das gesamte Projekt der Regionalstadtbahn weist einen Nutzen-Kosten-Index (NKI) von 1,37 aus. Das Teilnetz 2 mit Zollernbahn – Killertalbahn – Talgangbahn hat in diesem Projekt einen NKI von 1,88. Dies bedeutet, dass ein investierter Euro einen 1,88-fachen Nutzen erbringt. Wichtig ist, dass der NKI deutlich größer als 1,0 ist.

5. Wer realisiert die RSB?

Dies steht derzeit nicht fest, da die Investition europaweit durch das Land Baden-Württemberg auszuschreiben ist. Es können Unternehmen (Einzelunternehmen oder Projektgesellschaft) wie z.B. die Deutsche Bahn oder die Hohenzollerische Landesbahn sein.

6. Wer plant das Projekt RSB?

Der Zollernalbkreis hat eine Vorplanung (Machbarkeitsplanung) in Auftrag gegeben. Wer die weiteren Planungsschritte vornehmen wird (z.B. der Kreis selbst, ein zu gründendes Infrastrukturunternehmen), steht noch nicht fest.

7. Wie geht es weiter mit der RSB?

Der Zollernalbkreis schafft in der jetzigen Vorplanungsphase die Grundlagen für einen Förderantrag. Wenn die Finanzierung sichergestellt ist, wird die weitere Entwurfs- und Genehmigungsplanung vom Kreis in Auftrag gegeben. Durch die immer konkreteren Planungsschritte erhalten die Projektpartner das nötige Zahlenmaterial, um dann eine Umsetzung beschließen zu können. Erst danach kommt die Bauphase und anschließend kann die Ausschreibung zur Aufnahme des laufenden Betriebs durch ein Verkehrsunternehmen erfolgen.

8. Wie ist die Zollern-Alb-Bahn (kurz: Zollernbahn) verknüpft?
Das Regional-Stadtbahn-Konzept gliedert sich in drei Teilnetze. Teilnetz 1 umfasst die Städte Tübingen und Reutlingen mit den Zulaufstrecken Neckar-Alb-Bahn, Obere Neckarbahn, Ammertalbahnhof, Ermstalbahnhof und Alaufstieg. Teilnetz 2 umfasst die Zollernbahn, Killertalbahnhof und die Talgangbahn. Teilnetz 3 ist die sogenannte Gomaringer Spange.

9. Wie ist die Geschichte der ehemaligen Talgangbahn?
1901 wurde die Strecke eröffnet, im Sommer 1998 der Eisenbahnbetrieb eingestellt.

10. Kann die Strecke überhaupt reaktiviert werden?
Ja, denn die Strecke wurde planungsrechtlich nie vom Eisenbahnverkehr freigestellt. Ein Betrieb (auch in elektrifizierter Form) ist deshalb ohne langwierige Genehmigungsverfahren (Planfeststellungsverfahren) möglich. Selbstverständlich ist aber eine Streckenertüchtigung erforderlich.

11. Gibt es Zuschüsse für die Realisierung der „Talgangbahn“?
Derzeitig ist von einer Übernahme der Investitionskosten in Höhe von 80 % durch Bund und Land auszugehen. Allerdings läuft die Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) im Jahr 2019 aus. Mit einem neuen Förderinstrumentarium ist aber zu rechnen. Die nicht förderfähigen Vorplanungskosten werden vom Zollernalbkreis getragen.

12. Was kostet die Stadt Albstadt der laufende Bahnbetrieb?
Klare Aussagen zur Kostenträgerschaft im ÖPNV sind derzeit nicht möglich. Fest steht, dass der Bahnbetrieb integraler Bestandteil des „naldo“ sein wird.

13. Sind die RSB-Züge mit dem früheren Zug der WEG vergleichbar?
Die modernen klimatisierten Fahrzeuge mit Elektroantrieb haben hinsichtlich Lärm und Komfort nichts mehr mit dem alten „Triebel“ zu tun. Die Stadtbahnfahrzeuge werden die Anforderungen des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen voll erfüllen. Man gelangt vom Bahnsteig ebenerdig in die Fahrzeuge, weil die Bahnsteighöhe der Höhe des Fahrzeugbodens entspricht. Auch wird es auf der ehemaligen Talganglinie einen ½-Stunden-Takt geben können.

14. Wie sieht es mit den Busverbindungen im Talgang zukünftig aus?
Derzeitig kann noch kein konkreter Linienfahrplan erstellt werden. Der Zug wird aber sicher in Teilen die Linie 44 ersetzen. Vertaktete Buszubringer zur Schiene gehören dazu.

15. Ist die Bahnstrecke mit Altlasten belastet?

Die Trasse ist mit Altlasten belastet. Eine Grundwassergefährdung besteht aber nicht. Handlungsbedarf entsteht, wenn die Reaktivierung fehlschlägt und z.B. in den Bahnhofsbereichen eine durchgängige Nutzungsänderung (z.B. Wohnbebauung) erfolgen soll.

16. Und wie sieht es dabei mit den Brückenbauwerken aus?

Die Brückenbauwerke haben punktuelle bauliche Mängel. Bei einem Erwerb der Trasse durch den Zollernalbkreis verpflichtet sich die Stadt Albstadt zur Übernahme der Unterhaltungslast – also auch für die Brücken. Hier kommen auf die Stadt in den Jahren bis zur Reaktivierung der Strecke Kosten für die Substanzerhaltung zu.

17. Was passiert, wenn die Reaktivierung scheitert?

Ohne mittel- und langfristige Perspektive würde der derzeitige Eigentümer nur die allernötigsten Unterhaltungsmaßnahmen leisten. Das bedeutet für Albstadt dauerhaft eine 8,2 km lange Industriebrache im Talgang. Die Reaktivierung im Rahmen der RSB ist die einmalige Chance, damit aufzuräumen.

Diese Information darf unter Angabe der Quelle kopiert und unverändert weitergegeben werden.

Stand: 13.3.2013

Stadt Albstadt