BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN
OV REUTLINGEN

Die Grünen und Unabhängigen
Fraktion im Reutlinger Gemeinderat

GRÜNER NEWSLETTER

Themen , die die Stadt bewegen

Einladung zum
„Radkorso Regionalstadtbahn“
30. März 2019

GRÜNER NEWSLETTER

01/2019

„Rad-Korso Regional-Stadtbahn“

Samstag, 30. März 2019, 15.00-18.30 Uhr
Treffpunkt Vorplatz Hbf Reutlingen

Das Ziel

Nach dem Modul 1 der Regional-Stadtbahn, Elektrifizierung der Ermstalbahn Reutlingen-Bad Urach, ist der nächste Schritt die Realisierung der ‚Gomaringer Spange', d. h. die Strecke Hbf Reutlingen über Betzingen nach Ohmenhausen und weiter nach Gomaringen. Der Baubeginn soll bereits 2022 sein, die Inbetriebnahme 2024. Die damit verbundenen Verbesserungen, z. B. der 15-Minuten-Takt, sollen den Bürgern nähergebracht werden. Dieser Teilabschnitt der Regional-Stadtbahn wird – nach den bisherigen Planungen - noch vor der Reutlinger Innenstadtstrecke (Garten- oder Lederstraße) in die Tat umgesetzt.

Der Ablauf

Am **Treffpunkt Hbf RT um 15.00 Uhr** informieren wir in kurzen Statements über Sinn und Ablauf der Aktion. Dann fahren wir mit gelben Warnwesten, die wir dafür organisiert haben, über die Stadthalle nach Betzingen.
An der zukünftigen Haltestelle **Betzingen-Süd** (Stresemannstr./Rainlenstr.) – so gegen 15.45 Uhr begrüßen uns die Betzinger Grünen, und wir weihen dann gemeinsam eine symbolische Haltestelle der Regional-Stadtbahn ein.
Danach erfolgt die Weiterfahrt zum **Bahnhof Ohmenhausen**. Dort empfängt uns die Bezirksbürgermeisterin Heide Schnitzer und gibt Erläuterungen zur örtlichen Situation.
Anschließend geht die Fahrt weiter, soweit möglich entlang der alten Bahnstrecke, nach **Gomaringen**. Dort schließen sich die Gomaringer Grünen unserem Rad-Korso an, und wir treffen uns mit Bürgermeister Hess, der uns im Rathaus empfängt. Er erläutert uns die Streckenplanung der Regional-Stadtbahn in Gomaringen.
Die Rückfahrt beginnt gegen 17.45 Uhr, so dass wir gegen 18.30 Uhr am Hbf Reutlingen die Aktion beenden.

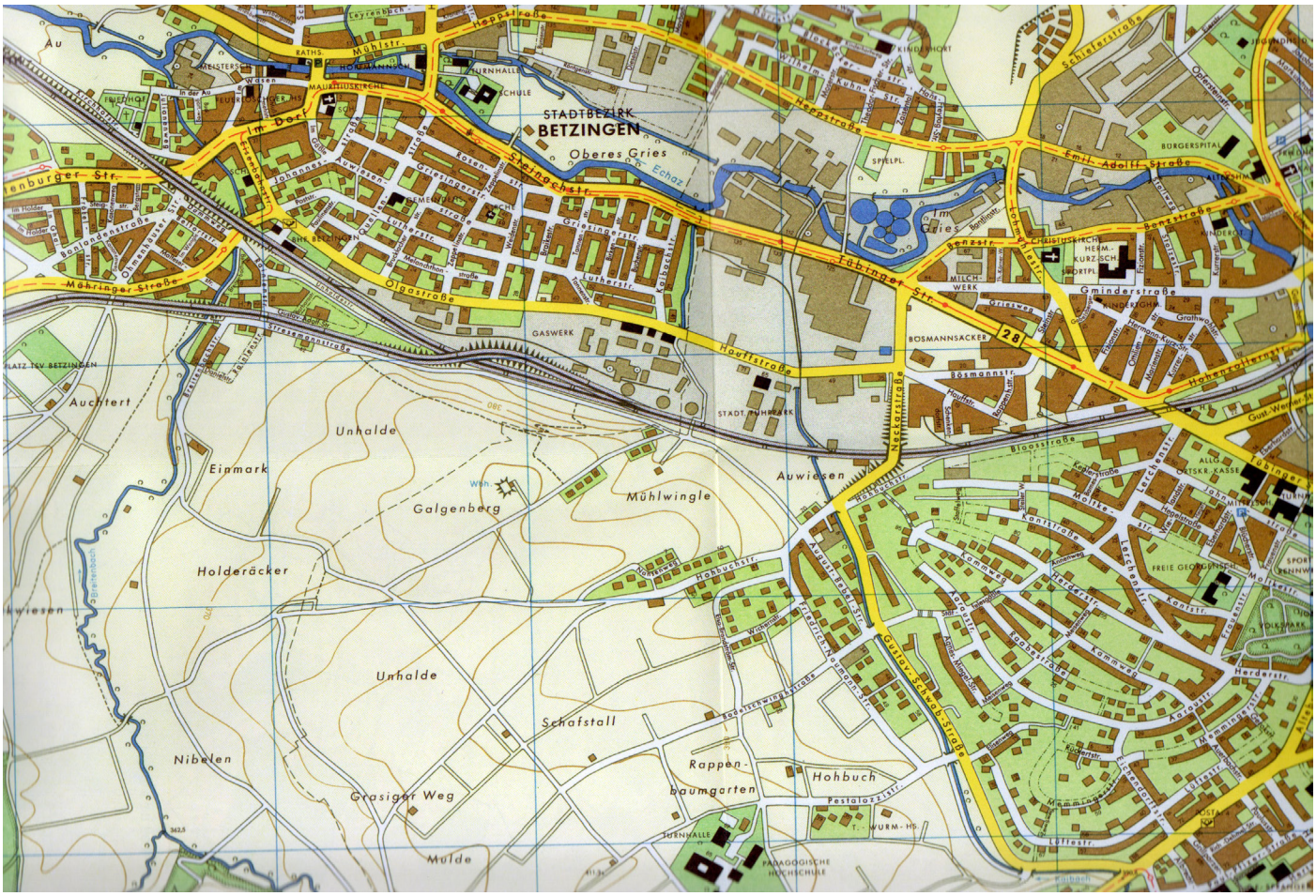
Die Organisation

Diese Veranstaltung ist als Demonstration angemeldet und wird von der grünen Kreistagsfraktion und der Gemeinderatsfraktion Grüne und Unabhängige Reutlingen in Zusammenarbeit mit der Stadtbahn-Initiative RT/ProRegioStadtbahn e.V. getragen.
Weitere Informationen gibt es in der 2019 aktualisierten Broschüre zur Regional-Stadtbahn – vgl. homepage Grüner Kreisverband und Grüne und Unabhängige Reutlingen.

Hans Gampe

GRÜNER NEWSLETTER

01/2019



Redaktion:

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN,
OV Reutlingen,
Die Grünen und Unab-
hängigen Reutlingen

Redaktionsschluss:
18.03.2019

Kontakt:

Ana.Sauter@posteo.de

V.i.S.d.P.:
Ana Sauter,
Hans Gampe,
Gartenstr. 18,
72764 Reutlingen

NEU!
Februar 2019

Mit der Regional StadtBahn

in die Zukunft...

Die Grünen und Unabhängigen
Fraktion im Reutlinger Gemeinderat

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

Der Blick in die Region – Das gesamte Projekt

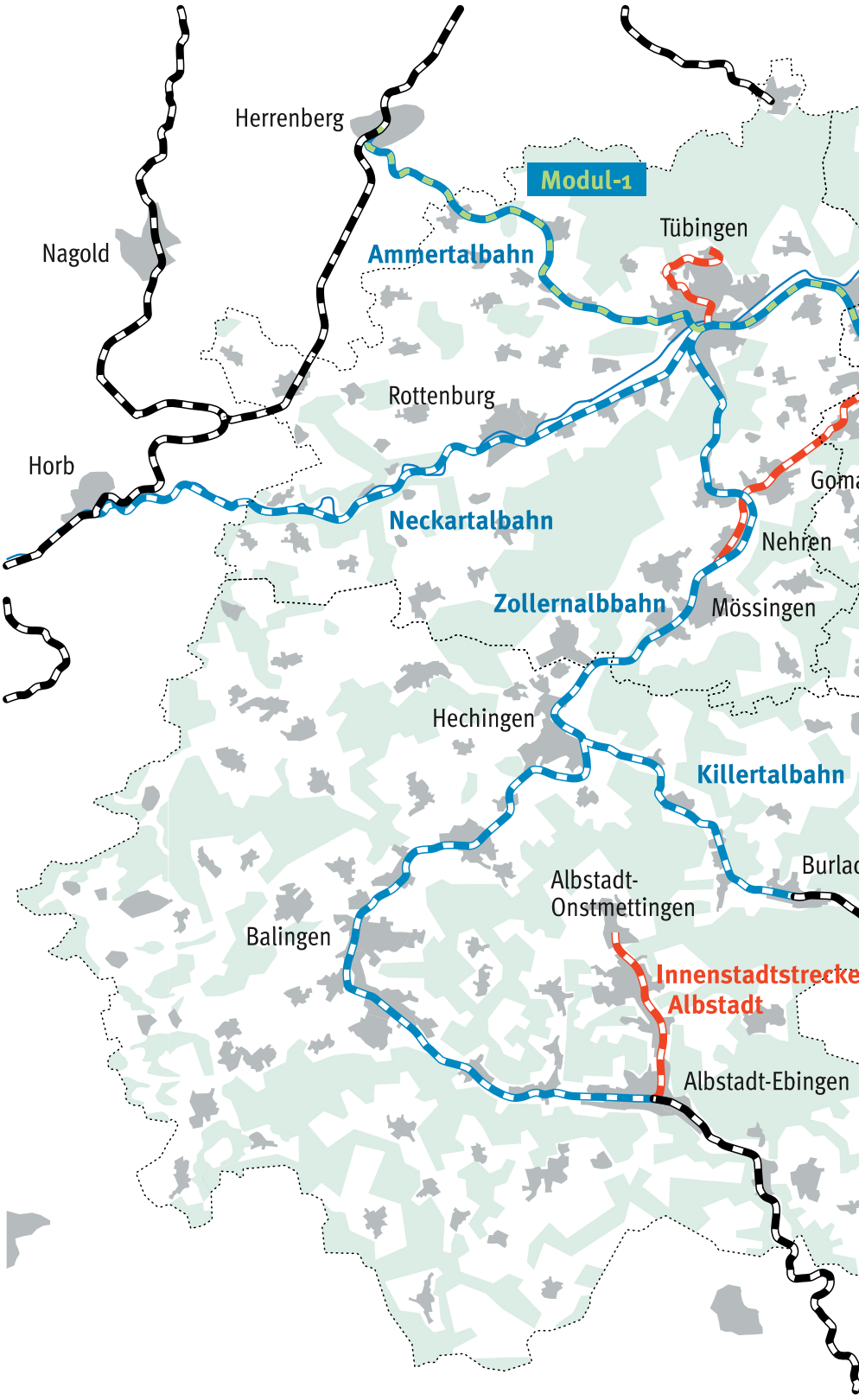
Was ist eigentlich eine „Regional-Stadtbahn“?

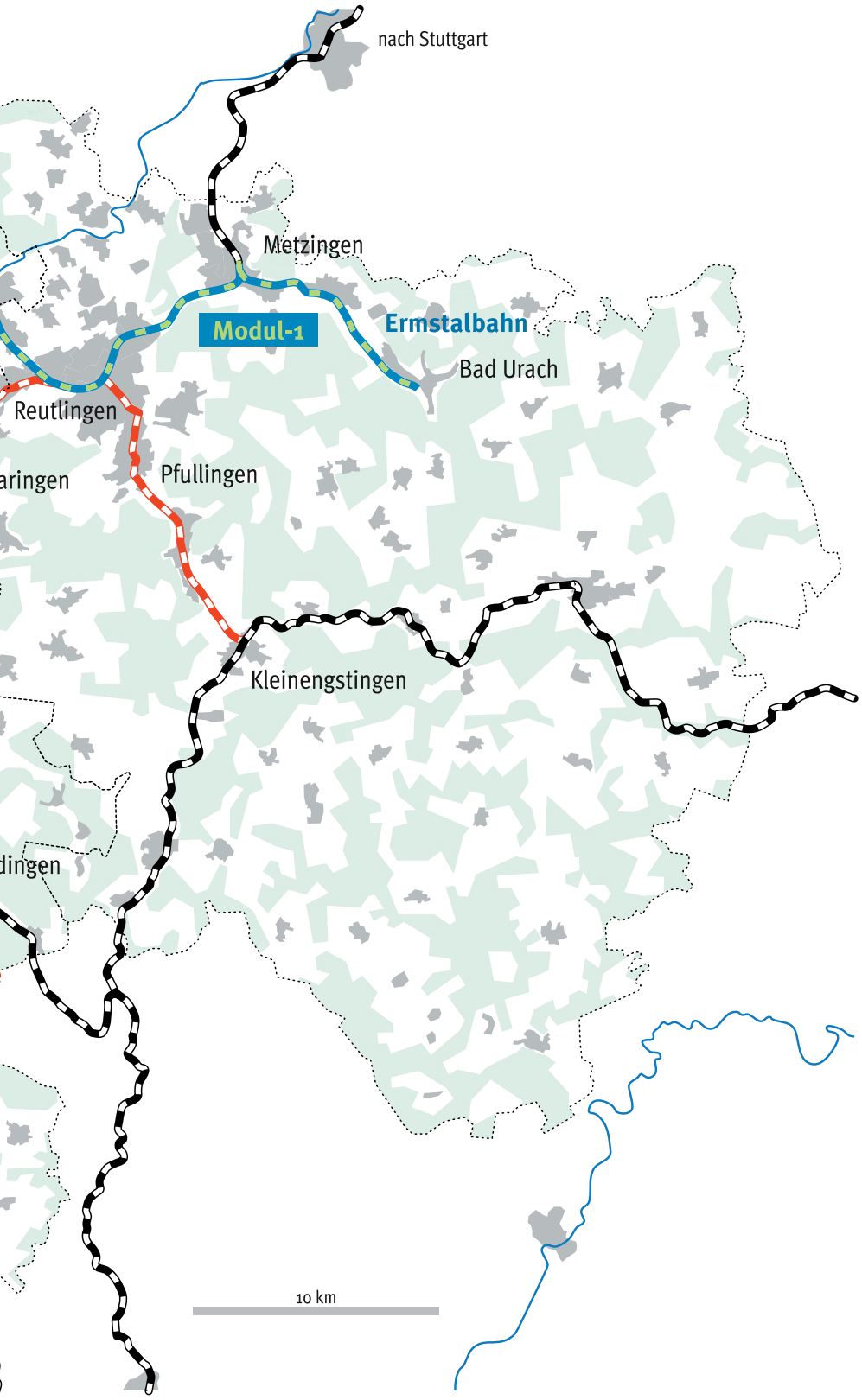
Die Bahn fährt von der Region in die Städte und zurück – und das im 15-30 Minuten-Takt. In der Region fährt sie auf vorhandenen Bahngleisen mit zusätzlich einzurichtenden Haltepunkten und den geplanten Netzergänzungen. Über Land fährt sie mit 15 000 Volt Wechselstrom mit der Oberleitung der Eisenbahn. 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 2019 gebaut. Dazu gehören auch: Verlängerung der Bahnsteige und Einrichtung von drei neuen Haltepunkten. Erwarteter Fahrgastzuwachs 1.500 pro Werktag im Landkreis Reutlingen. Inbetriebnahme geplant: Mitte 2022.





Neubau Bahnstrecken

Tübingen Innenstadt
Tübingen Hbf nach Rotdornweg

Echaztal / Albaufstieg
Reutlingen Hbf nach Kleinengstingen

Gomaringer Spange
Reutlingen nach Gomaringen/Mössingen

Albstadt Innenstadtstrecke
Albstadt/Ebingen nach Albstadt/Onstmettingen

Bestehende Bahnstrecken

Nutzung durch Regionalstadtbahn

Ammertalbahn
Herrenberg nach Tübingen

Neckartalbahn
Horb nach Tübingen

Zollernalbbahn
Albstadt/Ebingen nach Tübingen

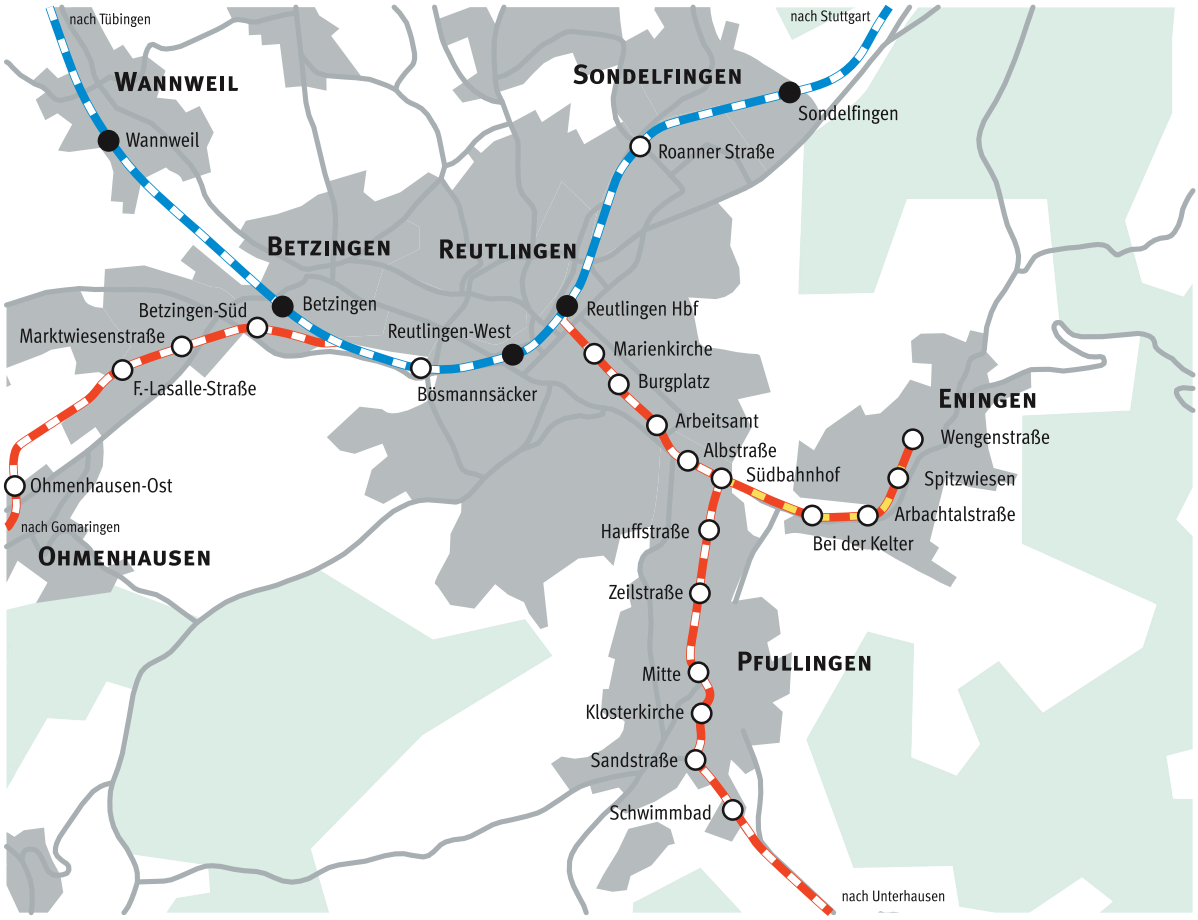
Killertalbahn
Hechingen nach Burladingen

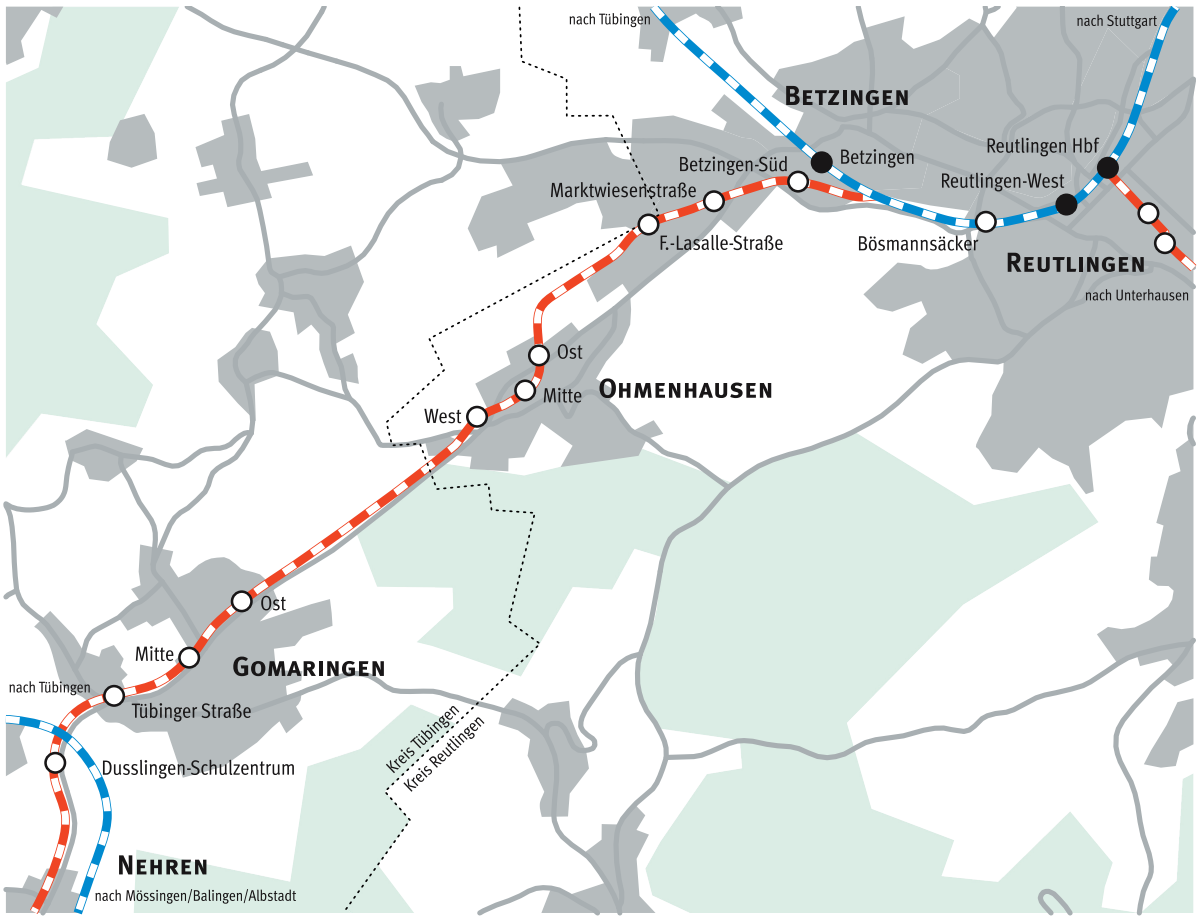
Ermstalbahn
Metzingen nach Bad Urach

DB Tübingen/Metzingen

Bestehende Bahnlinien

Keine Nutzung durch Regionalstadtbahn


nach Tübingen
nach Stuttgart
WANNWEIL
Wannweil
SONDELFINGEN
Sondelfingen
Roanner Straße
BETZINGEN
REUTLINGEN
Betzingen
Betzingen-Süd
Marktwiesenstraße
F.-Lasalle-Straße
Reutlingen-West
Bösmannsäcker
Reutlingen Hbf
Marienkirche
Burgplatz
Arbeitsamt
Albstraße
Südbahnhof
ENINGEN
Wengenstraße
Spitzwiesen
Arbachtalstraße
Bei der Kelter
Hauffstraße
Zeilstraße
Ohmenhausen-Ost
nach Gomaringen
OHMENHAUSEN
PFULLINGEN
Mitte
Klosterkirche
Sandstraße
Schwimmbad
nach Unterhausen
vorhandene Haltestellen
neue Haltestellen
Bestehende Bahnlinie
Wird von RSB mitbenutzt
Neubau - Bahnlinie
Eningen
Optionaler Neubau
1 km


nach Tübingen
nach Stuttgart
BETZINGEN
Betzingen
Betzingen-Süd
Marktwiesenstraße
F.-Lasalle-Straße
Reutlingen Hbf
Reutlingen-West
Bösmannsäcker
REUTLINGEN
nach Unterhausen
Ost
Mitte
West
OHMENHAUSEN
Ost
Mitte
GOMARINGEN
nach Tübingen
Tübinger Straße
Dusslingen-Schulzentrum
Kreis Tübingen
Kreis Reutlingen
NEHREN
nach Mössingen/Balingen/Albstadt
vorhandene Haltestellen
neue Haltestellen
Bestehende Bahnlinie
Wird von RSB mitbenutzt
Neubau - Bahnlinie
1 km

Innenstadtstrecken

Mögliche östliche Innenstadtstrecken

RT-Gartenstrasse

- Hauptbahnhof / Listplatz
- Marienkirche
- Burgplatz
- Arbeitsamt
- Albstraße
- Südbahnhof

weiter nach Pfullingen

RT-Lederstrasse

- Hauptbahnhof / Listplatz
- Stadtmitte
- Lindachstraße
- Am Echazufer
- Südbahnhof

weiter nach Pfullingen

Pfullingen

- Hauffstraße
- Zeilstraße
- Mitte
- Klosterkirche
- Sandstraße
- Schwimmbad

weiter nach Kleinengstingen

Standardisierte Bewertung 2018 (im Auftrag der Stadt Reutlingen)

Mögliche Innenstadtstrecken mit „Gomaringer Spange“

Reutlingen-Betzingen

- Hauptbahnhof
- Westbahnhof
- Bösmannsäcker
- Betzingen-Süd
- Markwiesenstraße
- Ferdinand-Lasalle-Straße

weiter nach Ohmenhausen

Ohmenhausen

- Ohmenhausen Ost
- Ohmenhausen Mitte
- Ohmenhausen West

Gomaringen-Nehren

- Gomaringen Ost
- Gomaringen Mitte
- Gomaringen Tübinger Straße
- Dusslingen Schulzentrum

weiter nach Nehren / Mössingen / Albstadt

Was habe ich von der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb?

?

BESSER SO **STATT SO**

Die RSB ist eine Alternative zum Auto

Pendler/innen kommen staufrei schneller zu den Arbeitsplätzen von der Alb, ins Ermstal, nach Reutlingen und Tübingen.

Das Einkaufen wird ohne Auto bequemer und es können die spezialisierten Angebote an Waren und Dienstleistungen einer Großstadt komfortabel (kurze Taktzeiten) wahrgenommen werden.

Durch eine höhere Qualität beim Öffentlichen Verkehr gilt der „Bahnbonus“: Bei gleichem Fahrplan fahren 50% mehr Leute mit der Straßenbahn/Stadtbahn als mit dem Bus!

Vielfach umsteigefreie Verbindungen zu kulturellen oder touristischen Angeboten.

Die RSB fördert Wirtschaft, Klima und Umweltschutz

Weniger Autoverkehr bedeutet auch weniger Feinstaub und damit eine bessere Luftqualität. Studien rechnen mit 28.000 Bürger/innen, die die RSB zusätzlich nutzen.

Handel und Dienstleistungen in Stadt und Altstadt erleben einen Aufschwung – weniger Kaufkraftabfluss.

Städte mit RSB-Anschluss werden als Wohnort und Standort für Arbeitsplätze deutlich attraktiver. Dadurch werden Abwanderungstendenzen gestoppt, das Investitionsklima verbessert und die Häuser steigen im Wert.

Die RSB bringt Vorteile für die Gemeinden im Landkreis

Frau Becker, Bad Urach, fährt komfortabel im 30-Minuten-Takt nach Reutlingen.

Herr Mayer, Reutlingen, besucht die Therme in Bad Urach.

Familie Schäfer, Pfullingen, freut sich über weniger Verkehr in der Innenstadt und die schnellen Anschüsse zu den Bahnhöfen in Reutlingen und Tübingen.

Die Umweltbelastungen in Unterhausen werden deutlich verringert und Beschäftigte können staufrei ihre Arbeitsplätze erreichen.

Der Weg zur Regional-Stadtbahn

Die Entwicklung der Regional-Stadtbahn

- **Mitte** der 1980er Jahre erste Ideen
- **1989** erste Untersuchung der Grünen zur Echaztalbahn
- **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 1,37 EURO zu erwarteter Nutzen gegenüber.
- **2014** Vorplanung für Modul-1 führt zum „Rahmenantrag“ an das Verkehrsministerium.
- **2018** Vorlage der aktualisierten „Standardisierten Bewertung“ des Variantenvergleichs Garten-/Lederstraße.
- **2019** Machbarkeitsstudie Reutlingen-Engstingen erwartet.

Was ist bereits beschlossen?

Landkreis Reutlingen

Der Feststellungsbeschluss für das Modul-1 liegt seit 2016 vor; Baubeginn: 2019.

Stadt Reutlingen

Über die Streckenführung entlang der Garten- oder Lederstraße wird der Gemeinderat vermutlich 2019 entscheiden. Die Stadtverwaltung plant die Strecke nach Ohmenhausen („Gomaringer Spange“) und die neuen Haltestellen entlang der ehemaligen Bahnstrecke.

Landkreis Tübingen

Der Baubeginn für die Ertüchtigung der Ammertalbahn (Modul-1) erfolgt 2019. Die Planungen zur Zollernbahn und zur „Gomaringer Spange“ (Nehren über Gomaringen, Ohmenhausen nach Reutlingen) werden weitergeführt.

Stadt Tübingen

Der Tübinger Gemeinderat hat die Vorplanung der Tübinger Innenstadtstrecke, Voraussetzung für die Beteiligung von Bürger/innen, auf den Weg gebracht. Der Bürgerentscheid findet vermutlich 2020 statt.

Zollernalbkreis

Er hat die Vorplanung für die Elektrifizierung der Zollernalbbahn und der Innenstadtstrecke Albstadt bereits abgeschlossen. Weitere Planungsschritte folgen.

Zweckverband „Regional-Stadtbahn Neckar-Alb“

Gegründet am 15. Februar 2019.

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

Kosten-Nutzen-Verhältnis

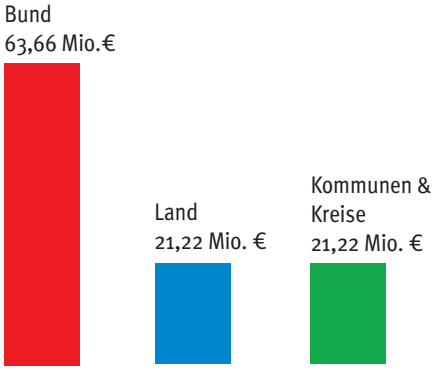
Das fachlich festgestellte Kosten-Nutzen-Verhältnis für das Gesamtprojekt ist 1,37. Das bedeutet: **Ein investierter Euro wird € 1,37 an volkswirtschaftlichem Nutzen erbringen.**

KOSTEN 900 Mio.

NUTZEN 1.233 Mio.

Die Finanzierung für das Modul-1 ist geklärt

Für die Regional-Stadtbahn wird nach den Preisen für 2014 mit einer Gesamtsumme von 900 Mio. EUR gerechnet, die über mehrere Jahre zu finanzieren sind. Dabei zahlt der Bund 60%, das Land 20% und der Landkreis mit seinen Städten und Gemeinden 20%. Für das Modul-1 (106,1 Mio. EUR) sind die Anteile geklärt.
Für die weiteren Strecken wird noch zwischen den Kommunen verhandelt.



Welche Variante ist die bessere?

Kriterium	Gartenstrasse	Lederstrasse
Fahrgastgewinn (Personen/Tag)	13.890	10.000
Anzahl der Haltestellen nach dem Bahnhof bis Südbahnhof	6	5
Fahrtzeiten (Minuten) zwischen Hbf - Südbahnhof	12,2	10,4
Kosten in Millionen Euro bis Reutlingen Süd	37,7	48,5
Einzugsbereich (500m-Radius) - Einwohner 2030 - Arbeitsplätze 2030	 12.230 20.150	 12.614 17.888
Nutzen-Kostenverhältnis	1,30	1,14

(i.d.R. Variante Tunnelkehre)

Die Variante Gartenstraße hat damit viele Vorteile:

- Die Lederstraße ist zwar geringfügig schneller, aber sie hat nur 5 Haltestellen.
- Die Garten-/Albstraße ist dagegen mit 6 Haltestellen kundenfreundlicher!
- In der Gartenstraße gelingt die Verknüpfung mit dem Stadtbus besser, und die Studie zeigt einen größeren Fahrgastgewinn.
- Bei der Gartenstraße geraten keine Bäume in Gefahr - aber in der Lederstraße.

Was wollen die Grünen?

- Wir Grünen ziehen die Streckenführung der Regional-Stadtbahn über die Gartenstraße der Variante Lederstraße vor. Falls der Gemeinderat die Variante Lederstraße beschließt, muss der Baumbestand weitgehendst erhalten bleiben.
- Nach dem Modul 1 soll als Erstes die Gomaringer Spange (Reutlingen-Betzingen-Ohmenhausen-Gomaringen-Mössingen) realisiert werden.
- Der Zeitplan von 2017 zur Realisierung der Regional-Stadtbahn ist zu begrüßen und zu unterstützen! (KT-DS Nr. IX-0528/1, Anlage 3)
- Die Gemeinden im Echaztal sollen bei Informationsveranstaltungen und Bürgerbeteiligung durch das Landratsamt und den Regionalverband Neckar-Alb unterstützt werden.
- Entlang der Strecke der Regional-Stadtbahn sollen die Bürger in den betroffenen Städten und Gemeinden frühzeitig in die Planungen einbezogen werden.
- Wir brauchen eine Bahn Reutlingen-Engstingen (mit Anschluss an die Schäbische-Alb-Bahn) und eine in den Reutlinger Norden und weiter auf die Filder.

Vision: Wenn du eine Regionalstadtbahn bauen willst, so trommle nicht die Leute zusammen, um Trassen zu planen, Schienen zu verlegen und Fahrzeuge zu beschaffen, sondern wecke in ihnen die Sehnsucht nach einem nachhaltig lebenswerten Wohnort.

Peter Elwert fei nach Antoine de Saint-Exupery

Die Unterstützer der Regional-Stadtbahn

Bündnis 90/Die Grünen Reutlingen, www.gruene-reutlingen.de; AL/Grüne Tübingen, www.al.gruene.de; Bündnis 90/Die Grünen Regionalverband Neckar-Alb, http://rvna.de; Die Grünen im Zollernalbkreis; Grüne und Unabhängige Reutlingen, www.gruene-unabhaengige-rt.de; Bündnis 90/Die Grünen Tübingen, www.gruene-tuebingen.de; Die Grünen Ortsvereinen Bad Urach/Dettingen, Eningen (GAL), Metzingen, Mittlere Alb, Pfullingen (GAL), Rottenburg, Steinlach-Wiesaz,, Wannweil und die Stadtbahn-Initiative Reutlingen/Pro-Regio-Stadbahn; Chris Kühn, MdB, Daniel Lede-Abal, MdL; Beate Müller-Gemmeke, MdB, Thomas Poreski, MdL.

Gutschein

1 Freifahrt mit der Regional-StadtBahn Neckar-Alb
Reutlingen-Burgplatz – Bad Urach

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

Die Grünen und Unabhängigen
Fraktion im Reutlinger Gemeinderat

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

Impressum

V.i.S.d.P.:
Susanne Müller, Hans Gampe, Gartenstr. 18, 72764 Reutlingen

Druck: Februar 2019

Copyrights

Simulationsgrafik (Frontseite): Stadtverwaltung Reutlingen
Karten: QUOMODO.de in Anlehnung an
Machbarkeitsstudie Regionalverband Neckar-Alb 2004
Geodatenaufbereitung: QUOMODO.de
Fotos:
Thomas Krüger (Staubild RT)
K. Jähne (Stadtbahn Karlsruhe)