

REGIONAL-STADTBAHN NECKAR-ALB

Kreistagssitzung am 30.04.2014

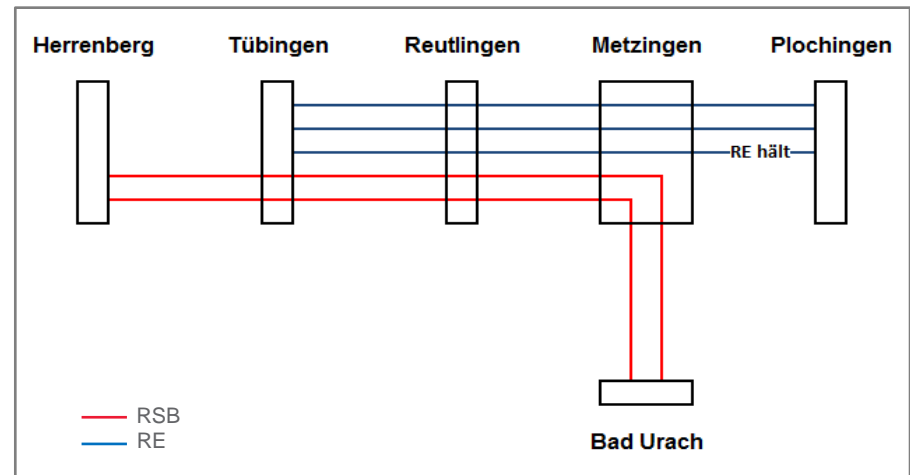
GLIEDERUNG

- Betriebskonzept und Haltepunkte RSB-Modul 1
- Sachstand, Bedeutung und weiteres Vorgehen
Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) Modul 1



BETRIEBSKONZEPT SCHIENE RSB-MODUL 1 2016 +

- Bis zur Umsetzung von S21 gilt als Randbedingung das Fahrplankonzept der NVBW **2016+**
- Für das RSB-Modul 1 wurde dazu Variante 1* als Vorzugsvariante ausgewählt:
 - halbstündliche Bedienung Bad Urach – Herrenberg
 - RE übernimmt Unterwegsbedienung zwischen Metzingen und Plochingen

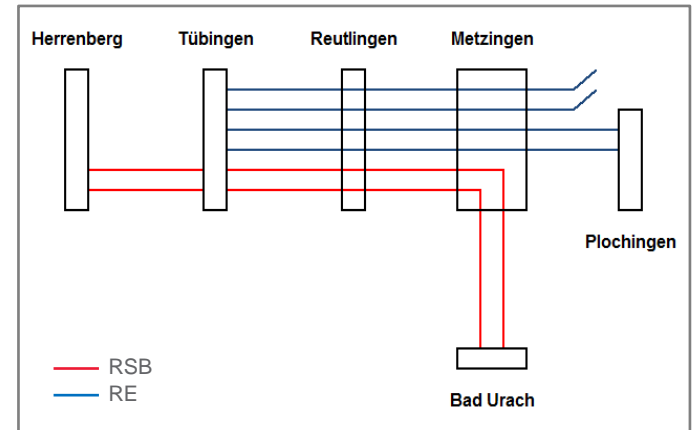


* Bericht Betriebliche Untersuchung RSB Modul 1, TTK, Dez 2013

BETRIEBSKONZEPT SCHIENE RSB MODUL 1 NACH UMSETZUNG S21

➤ Maßgeblich für die Entscheidung über die geplanten Haltepunkte ist die Variante 4 der betrieblichen Untersuchung*
nach Umsetzung Stuttgart 21

- halbstündliche Bedienung Bad Urach - Tübingen
- halbstündliche Bedienung Herrenberg - Tübingen
- Linienbrechung in Tübingen Hbf.



➤ Im RSB-Gesamtnetz sind zwischen Metzingen und Tübingen insgesamt 5 neue Haltepunkte geplant:

- Reutlingen Storlach
- Reutlingen Bösmannsacker
- Tübingen Neckaraue
- Tübingen Güterbahnhof
- Metzingen Süd

➤ Die Untersuchungen zum Betriebskonzept von Modul 1 haben gezeigt, dass voraussichtlich nicht alle geplanten Haltepunkte realisiert werden können.

AUSWERTUNGEN ZU GEPLANTEN NEUEN HALTEPUNKTEN

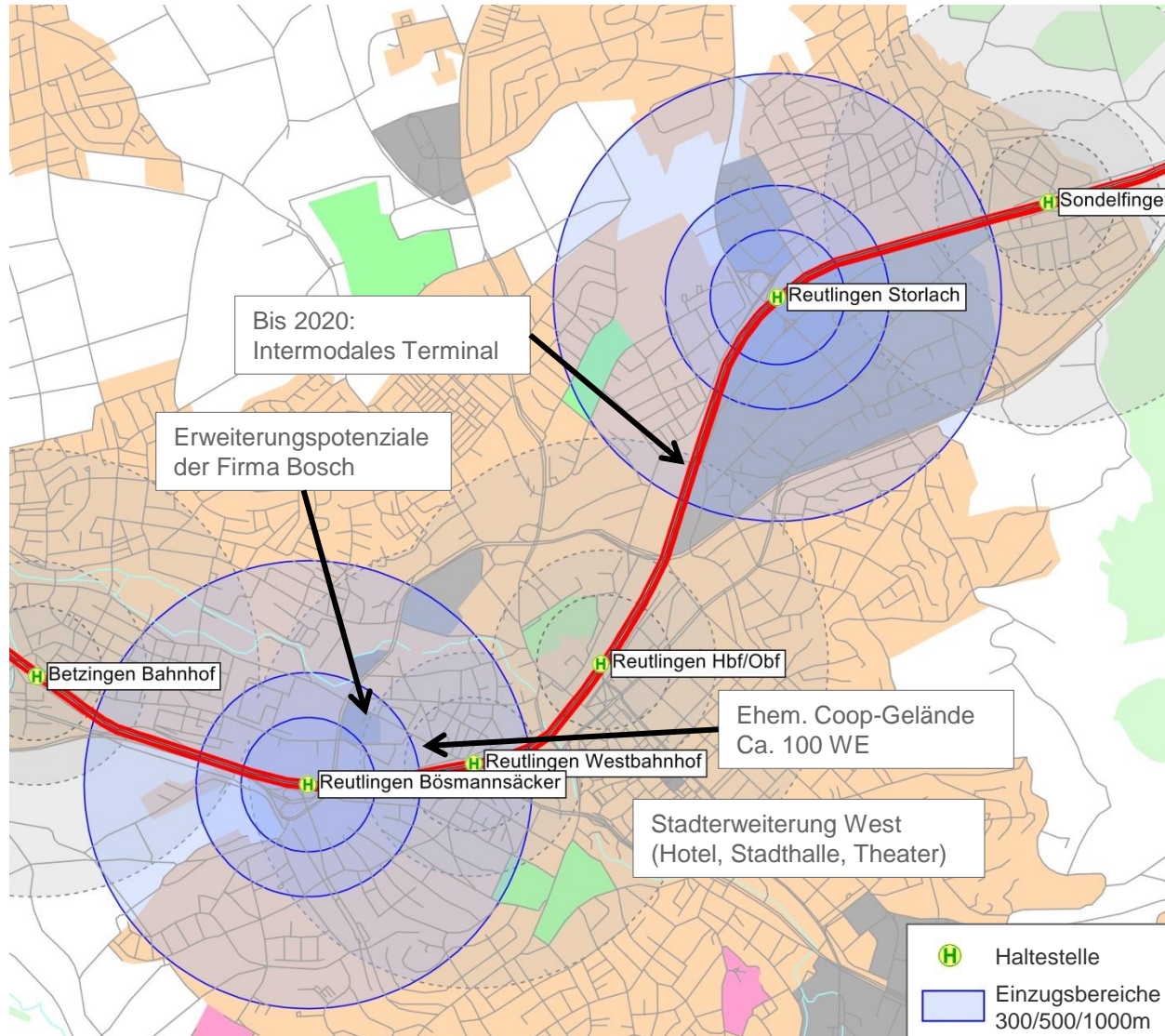
Ausgangslage

- Aufgrund der fahrplantechnischen Randbedingungen und der engen Zugfolgen im überregionalen Verkehr (Konzept S21) sind nicht alle im RSB-Gesamtnetz zwischen Tübingen und Metzingen geplanten Haltepunkte im Modul 1 betrieblich umsetzbar.
- Es ist eine Auswahl zu treffen, welche Haltepunkte bereits im Modul 1 bis 2019 und welche Haltepunkte in späteren Ausbaustufen umgesetzt werden sollen.
- Derzeit wird der Haltepunkt Tübingen Lustnau von der Regionalbahn bedient. Wegen der niedrigen Fahrgastzahlen am Haltepunkt Lustnau ist vorgesehen, den Haltepunkt aufzugeben.

Vorgehen

- als Entscheidungsgrundlage wurden die verkehrlichen Potenziale der geplanten Haltepunkte auf Basis aktueller Strukturdaten und aktueller Strukturdatenprognosen aufbereitet
- hierzu wurden **aktuelle Strukturentwicklungen** für die Einzugsbereiche **des gesamten Modul 1** aufgenommen: entlang der Ammertalbahn, Neckar-Alb-Bahn und Ermstalbahn

STRUKTURDATEN REUTLINGEN

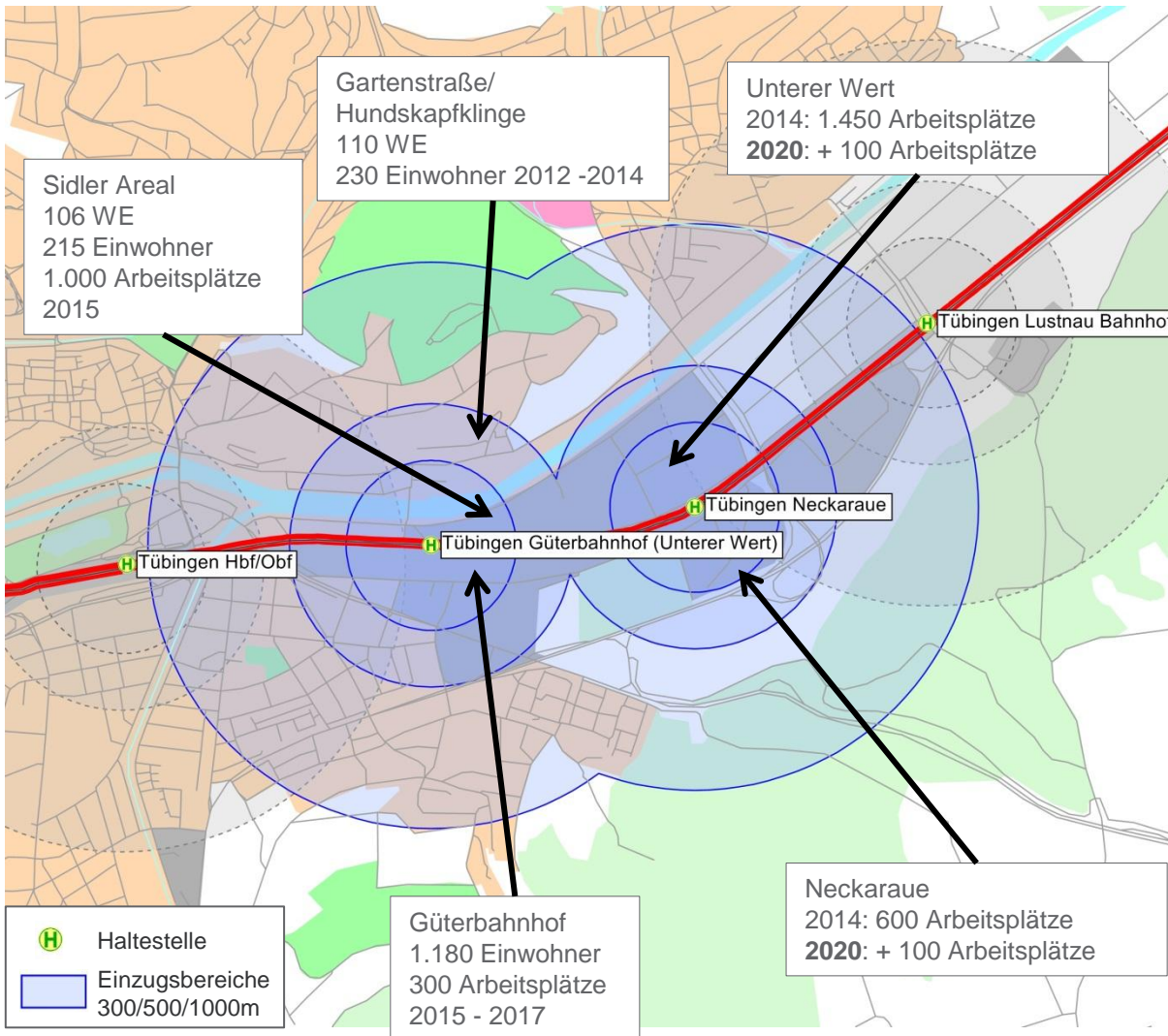


Reutlingen Storlach		
Einwohner	2007	2020
300m	580	580
500m	1.830	1.830
1.000m	9.210	9.180
Arbeitsplätze	2007	2020
300m	860	860
500m	2.210	2.210
1.000m	6.480	6.650

Reutlingen Bösmannsäcker		
Einwohner	2007	2020
300m	960	850
500m	3.050	2.960
1.000m	12.440	12.680
Arbeitsplätze	2007	2020
300m	2.250	2.320
500m	5.110	5.280
1.000m	14.620	14.880

Einwohner Gesamtstadt Reutlingen
 2007: 108.953 (Ansatz Stand. Bewertung)
 2020: 107.750 (Bevölkerungsprognose der Stadt Reutlingen 08/2010 (Ausgangsbasis 31.12.09); mittleres Szenario A)

STRUKTURDATEN TÜBINGEN



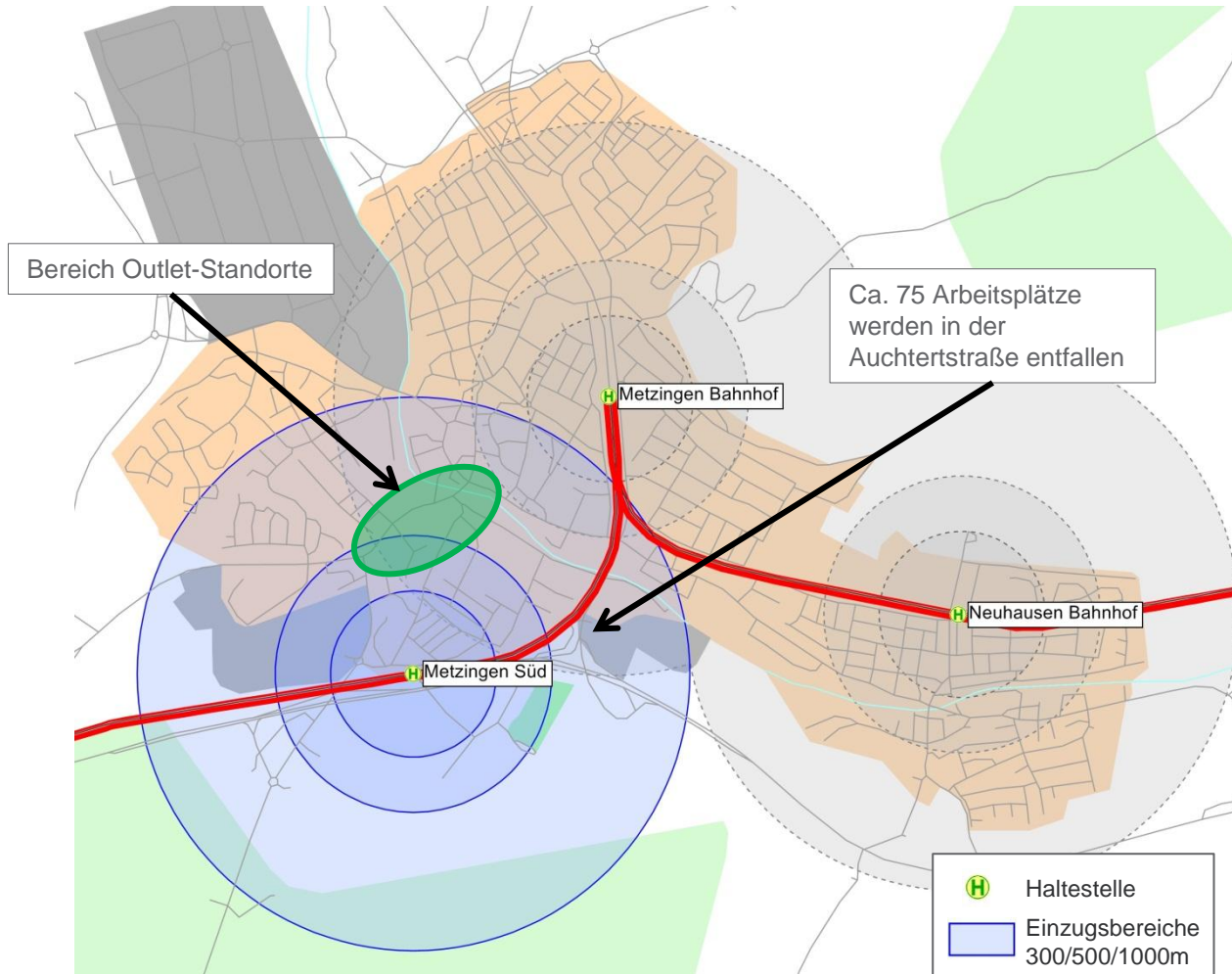
Tübingen Neckaraue		
Einwohner	2007	2020
300m	300	300
500m	640	660
1.000m	3.850	4.630
Arbeitsplätze	2007*	2020
300m	1.320	910
500m	2.910	1.790
1.000m	4.920	3.600

Tübingen Güterbahnhof (Unterer Wert)		
Einwohner	2007	2020
300m	340	910
500m	1.920	3.060
1.000m	10.660	11.960
Arbeitsplätze	2007*	2020
300m	730	830
500m	2.310	2.440
1.000m	10.000	9.470

Einwohner Gesamtstadt Tübingen
 2007: 84.916 (Ansatz Stand. Bewertung)
 2020: 87.600 (Stadt Tübingen)

*: Datengrundlage 2007; Verteilung damals nur geschätzt

STRUKTURDATEN METZINGEN



Metzingen Süd		
Einwohner	2007	2020
300m	580	430
500m	1.410	1.270
1.000m	4.740	5.170
Arbeitsplätze	2007	2020
300m	350	330
500m	850	790
1.000m	2.870	2.210

Einwohner Gesamtstadt Metzingen
 2007: 22.013 (Ansatz Stand. Bewertung)
 2020: 22.068 (Stadt Metzingen, je Stadtviertel)

STRUKTURDATEN - ÜBERBLICK

Auswertung Strukturdaten		Reutlingen	Reutlingen		Tübingen	Tübingen
Potenziale	Einzugsbereich	Bösmannsacker	Storlach	Metzingen Süd	Neckaraue	Güterbahnhof (Unterer Wert)
Einwohner 2020	300m	850	580	430	300	910
	500m	2.960	1.830	1.270	660	3.060
	1000m	12.680	9.180	5.170	4.630	11.960
Arbeitsplätze 2020	300m	2.320	860	330	910	830
	500m	5.280	2.210	790	1.790	2.440
	1000m	14.880	6.650	2.210	3.600	9.470
Summe	300m	3.170	1.440	760	1.210	1.740
Einwohner 2020	500m	8.240	4.040	2.060	2.450	5.500
Arbeitsplätze 2020	1000m	27.560	15.830	7.380	8.230	21.430

AUSWIRKUNGEN STADTBUSSE REUTLINGEN / TÜBINGEN

Stadtbus Reutlingen:

- Einsparung an Betriebsleistung nicht möglich
- Umsteigemöglichkeiten RSB – Stadtbus:
 - Haltepunkt Storlach Linie 6: Einrichtung eines zusätzlichen Bushaltes (Busbuchten an der Sondelfinger Straße), Bushalt der Linie 1 baulich kaum möglich
 - Haltepunkt Bösmannsacker: theoretisch Umstieg auf die Linie 10 möglich (aber: Entfernung > 200m und Privatgrund)

Stadtbus Tübingen:

- Einsparung an Busleistung ist möglich, wenn beide geplanten RSB-Haltepunkte umgesetzt werden: Wie im Teilnetz 1 der Standardisierten Bewertung kann der Ostast der Linie 20 entfallen, der Westast der Linie 20 kann von der Linie 22 übernommen werden. Dadurch können drei Fahrzeuge sowie 36.000 km pro Jahr eingespart werden.
- Zusätzliche Umsteigemöglichkeiten RSB – Stadtbus sind nicht sinnvoll.

ZUSAMMENFASSUNG

Auswertung Strukturdaten Potenziale	Einzugsbereich	Reutlingen Bösmannsacker	Reutlingen Storlach	Metzingen Süd	Tübingen Neckaraue	Tübingen Güterbahnhof (Unterer Wert)
Einwohner 2020	300m	850	580	430	300	910
	500m	2.960	1.830	1.270	660	3.060
	1000m	12.680	9.180	5.170	4.630	11.960
Arbeitsplätze 2020	300m	2.320	860	330	910	830
	500m	5.280	2.210	790	1.790	2.440
	1000m	14.880	6.650	2.210	3.600	9.470
Summe	300m	3.170	1.440	760	1.210	1.740
Einwohner 2020	500m	8.240	4.040	2.060	2.450	5.500
Arbeitsplätze 2020	1000m	27.560	15.830	7.380	8.230	21.430
Weitere Vor-/Nachteile						
Entfall Lustnau (140 Ein+Aussteiger/Werktag)	Lustnau per Bus	Lustnau per Bus	Lustnau per Bus	Lustnau per Bus	kann Potenzial HP Lustnau übernehmen	Lustnau per Bus
Raumentwicklung	-	-	-	-	-	gemeinsame Entwicklung Raum + Verkehr
Betriebskosten Bus	-	-	-	-	Einsparungen, wenn beide Tü HP realisiert werden	

- Investitionen Infrastruktur der einzelnen Haltepunkte unterscheiden sich nicht wesentlich
-> hier kein Entscheidungskriterium

ZUSAMMENFASSUNG / WEITERES VORGEHEN

- Die Untersuchungen zum Betriebskonzept von Modul 1 haben gezeigt, dass voraussichtlich nicht alle geplanten Haltepunkte realisiert werden können.
- Die Fahrgastpotenziale der beiden Haltepunkte Reutlingen-Bösmannsacker und Tübingen-Güterbahnhof sind so hoch, dass diese in jedem Fall umgesetzt werden sollen.
- Für die Haltepunkte Metzingen-Süd, Reutlingen-Storlach, Tübingen-Lustnau und Tübingen-Neckaraue soll deshalb das Nutzen-Kosten-Verhältnis berechnet werden. Hiermit ist eine Priorisierung der Haltepunkte möglich.
- Auf dieser erweiterten Grundlage kann dann entschieden werden, welche weiteren Haltepunkte des Moduls 1 realisiert werden sollen.
- Daran anschließend wird die DB Netz eine detaillierte fahrplantechnische Untersuchung durchführen.

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!



the mind of movement