



Materialien: Machbarkeitsstudie RegionalStadtBahn Abschlussbericht - Kurzfassung

Vorwort

Sämtliche Verkehrsprognosen für die Bundesrepublik Deutschland gehen von einer weiterhin kräftigen Zunahme der Motorisierung und der Mobilität aus. Bis zum Jahr 2010 wird z. B. die Zahl der Pkw von rd. 30 Mio. (1990) auf ca. 55 Mio. anwachsen (2000: 50 Mio.), der Kfz-Besatz wird von 605 Pkw/1.000 Einwohner auf ca. 700 steigen. Hinzu kommt ein verstärktes Wachstum im Güterverkehr.

Die Zahl der Berufspendler ist in der Region Neckar-Alb von ca. 45.000 im Jahr 1970 auf ca. 105.000 im Jahr 1987 und bis 2002 auf ca. 159.000 gestiegen.

Die Folge: Es besteht die Gefahr, dass das Verkehrswesen zum Engpass für die wirtschaftliche Entwicklung der Region wird und dass die Folgen des Straßenverkehrs (wie z. B. Luftbelastung, Lärm, Flächenversiegelung, Zerschneidung der Freiräume etc.) die Standortgunst der Region vermindern. Andererseits kommt der Erreichbarkeit durch eine leistungsfähige Verkehrsanbindung als Standortfaktor im europäischen Wettbewerb immer größere Bedeutung zu. Es ist deshalb erforderlich, die bestehenden Verkehrswege (Schiene, Straße) und Transportsysteme (Individualverkehr, öffentlicher Verkehr) so zu verknüpfen, dass sie sich gegenseitig ergänzen und somit die Auslastung der Transportkapazitäten insgesamt erhöht wird.

Dieses Leitbild des "Integrierten Verkehrssystems", das alle Verkehrsarten und Verkehrssysteme regional verknüpft, kann nur stufenweise realisiert werden. Auf der Grundlage der Schweizer "Bahn 2000-Konzeption" wurde auch im Südwesten Deutschlands (Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg) das Konzept des Integralen Taktfahrplans (ITF) für den Personenverkehr erarbeitet. Große Teile davon sind in der Region Neckar-Alb bereits verwirklicht. Neben infrastrukturellen Maßnahmen wurden dem ÖPNV in der Region mit der Realisierung des Verkehrsverbunds (Tarifverbund) Neckar-Alb-Donau (naldo) neue Impulse gegeben.

In den letzten Jahren wurden in der Region Neckar-Alb Eisenbahnstrecken für den Schienenpersonennahverkehr (Ammertalbahn, Ermstalbahn, Schönbuchbahn) reaktiviert, neue Haltepunkte an der Zollernbahn gebaut (Ebingen West, Albstadt-Laufen Ort, Balingen Süd, Engstlatt), die Verknüpfung zwischen Hohenzollerischer Landesbahn und DB in Hechingen hergestellt und schnelle Neitec-Verbindungen in die Landeshauptstadt Stuttgart eingerichtet. Im Sommer 1999 wurde die Schwäbische Albbahn für den Touristikverkehr auf der Schiene erschlossen. Alle Maßnahmen waren erfolgreich: So stiegen z. B. die Fahrgastzahlen auf der Zollernbahn um 63 %.

Seit Jahren war darüber hinaus das Projekt einer Stadtbahn in Tübingen im Gespräch, die vom Hauptbahnhof zu den Kliniken und weiter nach Waldhäuser Ost führen soll. Mit dieser Stadtbahn sollte überprüft werden, ob sich das sehr erfolgreiche "Modell Karlsruhe" auf das Oberzentrum Reutlingen/Tübingen übertragen lässt. Eine Machbarkeitsstudie für eine

solche auf Tübingen bezogene RegionalStadtBahn muss auf einer regionsweiten Schienenverkehrskonzeption aufbauen. Es bot sich deshalb an, das gesamte regionale Schienennetz gleichgewichtig auf seine Eignung für eine RegionalStadtBahn-Konzeption zu untersuchen. Daraus versprochen wir uns Einspareffekte gegenüber einer getrennten Untersuchung von Einzelstrecken.

Der Regionalverband Neckar-Alb hat im Sommer 2001 in enger Kooperation mit den Städten, Gemeinden und Landkreisen sowie den interessierten Organisationen in der Region und angrenzenden Regionen eine Machbarkeitsstudie für eine RegionalStadtBahn Neckar-Alb in Auftrag gegeben. Schwerpunkt der Untersuchung war die Beantwortung der Frage, ob es grundsätzlich machbar ist, eine RegionalStadtBahn in der Region Neckar-Alb unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu betreiben.

Das vorliegende Gutachten beantwortet diese Frage mit einem eindeutigen "Ja". In Anlehnung an das Verfahren zur "Standardisierten Bewertung von Verkehrsinvestitionen" wurde ein Nutzen-Kosten-Indikator von 2,0 ermittelt. Das bedeutet, dass jedem investierten Euro aus volkswirtschaftlicher Sicht ein doppelt so hoher Nutzen gegenübersteht.

Die Machbarkeitsstudie ist so angelegt, dass sie als Rahmen für weitere Planungen im ÖPNV dienen kann. Wir sind zuversichtlich, dass es mit vielen kleineren aber zielgerichteten Schritten möglich ist, eine RegionalStadtBahn Neckar-Alb zu verwirklichen.

Dr. Edmund Merkel
Leiter des "Arbeitskreises RegionalStadtBahn Neckar-Alb" und Vorsitzender des Regionalverbands Neckar-Alb