



Fragenkatalog zur Reaktivierung der Talgangbahn

Stadt Albstadt | Gemeinderat | 20.02.2025 | öffentlich | Drucksache 002/2025

Reaktivierung der Talgangbahn

Fragen an den ZV RSBNA

- **Gesamtkosten:**
 - Was kostet die Reaktivierung der TGB voraussichtlich?
- **Fahrgastzahlen:**
 - Wie realistisch sind die Fahrgastprognosen für die TGB?
- **Betriebskosten:**
 - Was kostet der Halbstundentakt?
- **Bahnübergänge:**
 - Funktionieren die Bahnübergänge im Albstädter Straßenverkehr in der Praxis?
- **Bahnhof Ebingen:**
 - Was passiert mit/ohne TGB mit dem Bahnhof Albstadt-Ebingen?



ALBSTADT
DRUCKSACHE

Nr. 002/2025
Antrag für öffentliche Ordnung
Straßenübergang
28.05.2025

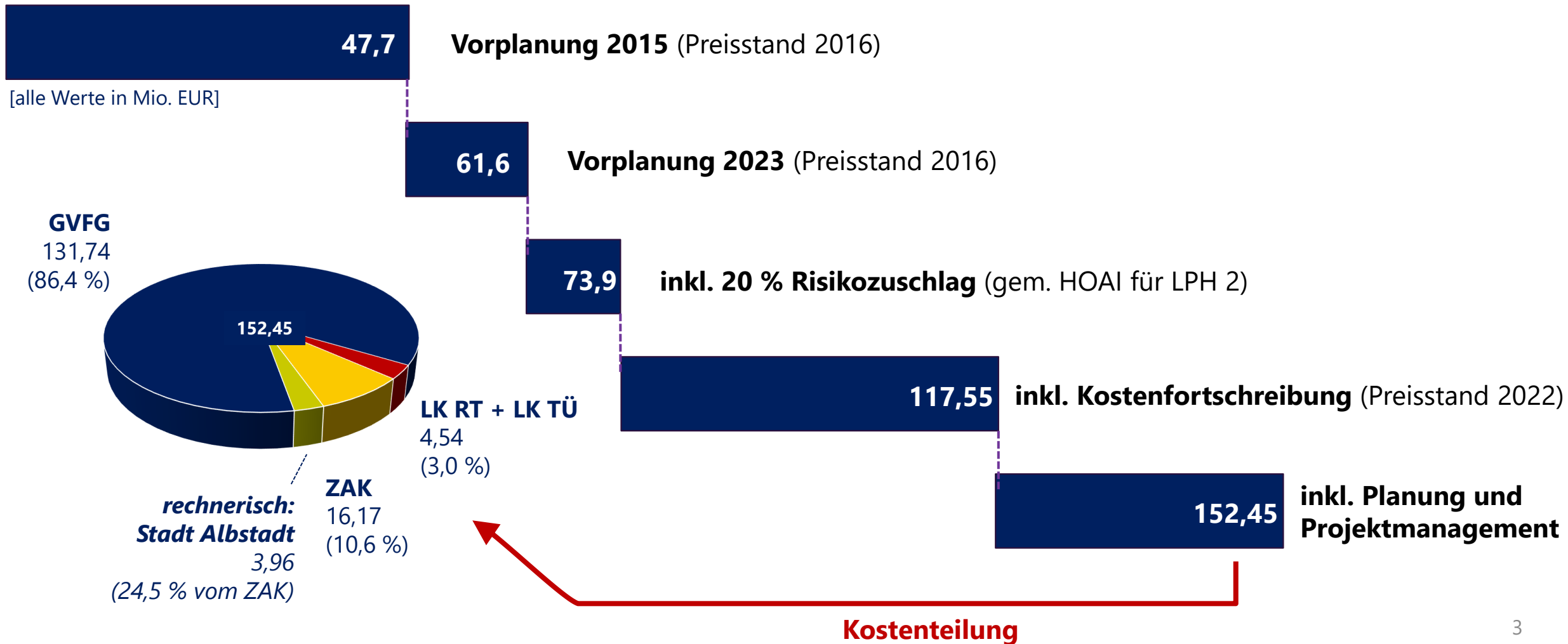
Betreff: Gemeinratser Antrag der Fraktionen CDU und WSA bezüglich Reaktivierung Talgangbahn bzw. zur Regionalstadtbahn

Bearbeitungsfrage	Steuergebnis	Gründ	Zuständigkeit	Ergebnis
Verwaltung und Finanzwirtschaft	28.05.2025	W	Gemeinrat	
Gemeinrat	28.05.2025	O	Finanzwirtschaft	

Beschlussvorlage
Gemeinrat:
Finanzliche Auswirkungen:
Siehe Tabelle.

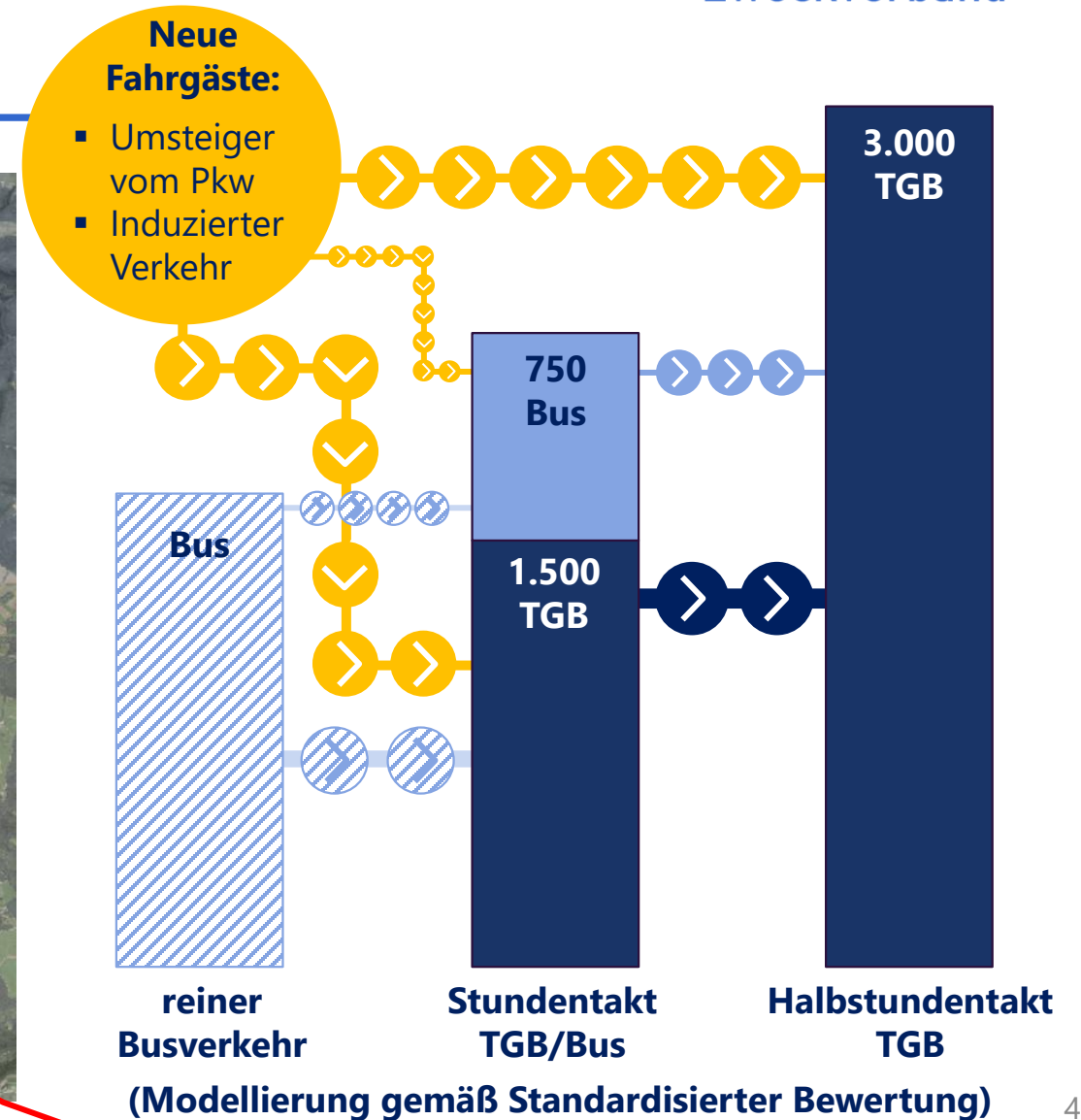
002/2025 Seite 1 von 21

Talgangbahn Kostenschätzung nach Abschluss der Vorplanung



Fahrgastzahlen-Prognose Talgangbahn: Erläuterung der verschiedenen Ansätze

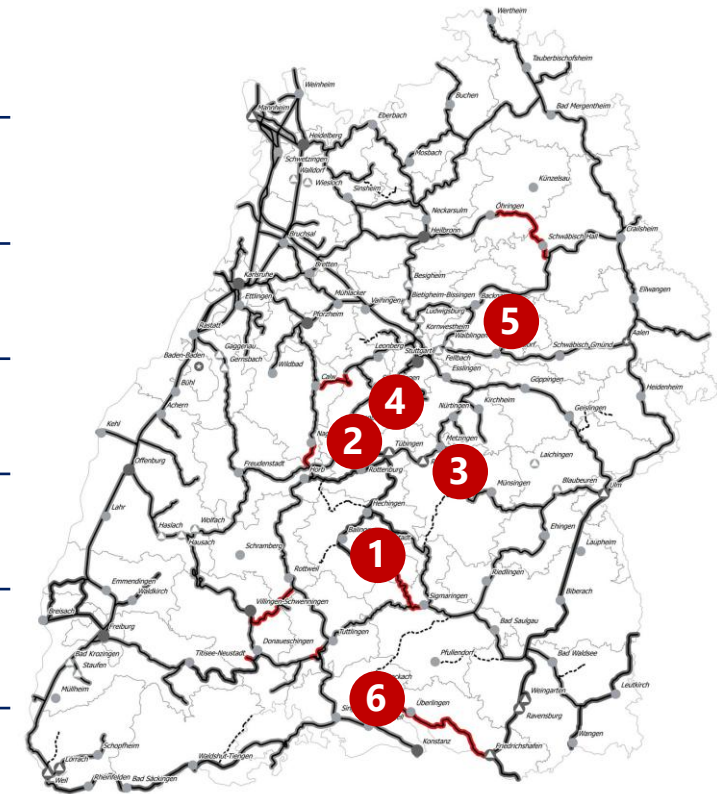
Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Zweckverband



Fahrgastzahlen-Prognose Talgangbahn im Spiegel von Strecken-Reaktivierungen in BW

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Zweckverband

	Strecke	Länge (km)	Raum-kategorie nach LEP 2002	Einwohner im Einzugsbereich mit Startbahnhof	Einwohner im Einzugsbereich ohne Startbahnhof	Fahrgäste Prognose vor Inbetriebnahme	Nutzerquote Prognose vor Inbetriebnahme	Takt bei Eröffnung	Fahrgäste real nach fünf Jahren	Nutzerquote real nach fünf Jahren
1	Talgangbahn Albstadt-Ebingen – Onstmettingen	8,2	Verdichtungsbereich im Ländl. Raum	40.300	20.200	3.000	14,9 %			
2	Ammertalbahn Tübingen – Herrenberg	21,3	Verdichtungsraum tlw. Randzone	74.800	29.800	5.000	16,8 %	30'	8.900	29,9 %
3	Ermstalbahn Metzingen – Bad Urach	10,4	Randzone um Verdichtungs-räume	42.100	23.600	2.300	9,7 %	60'	3.800	16,1 %
4	Schönbuchbahn Böblingen – Dettenhausen	16,9	Verdichtungsraum	80.700	29.700	2.500	8,4 %	30'	5.100	17,2 %
5	Wieslaufalbahn Schorndorf – Rudersberg	9,9	Ländlicher Raum	42.700	16.800	2.500	14,9 %	30'	5.000	29,8 %
6	Seehäsele Radolfzell – Stockach	17,4	Ländlicher Raum	48.500	18.800	2.600	13,8 %	60'	3.500	18,6 %

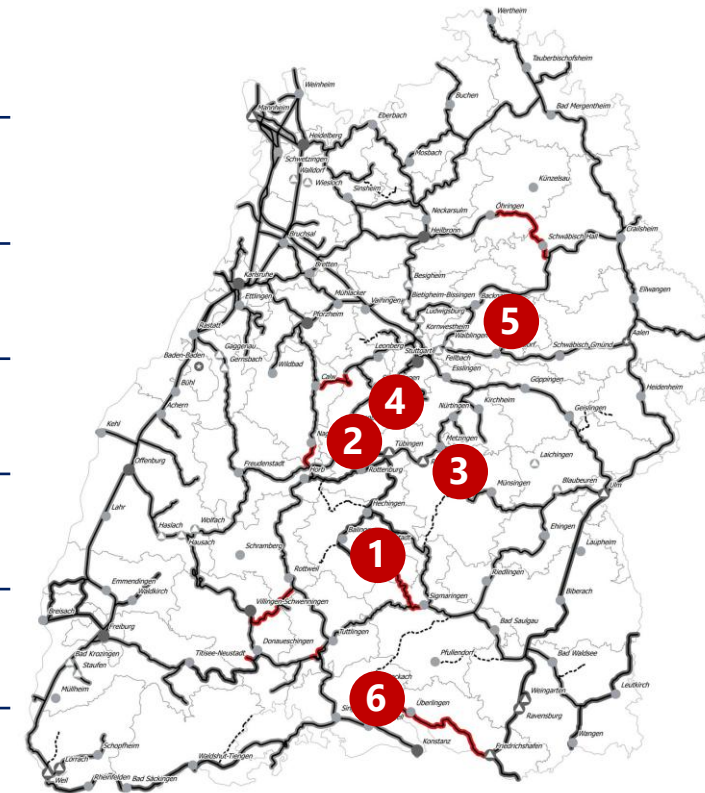


Fahrgastzahlen-Prognose Talgangbahn im Spiegel von Strecken-Reaktivierungen in BW

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Zweckverband

Strecke	Länge (km)	Raum-kategorie nach LEP 2002	Einwohner im Einzugsbereich mit Startbahnhof	Einwohner im Einzugsbereich ohne Startbahnhof	Fahrgäste Prognose vor Inbetriebnahme	Nutzerquote Prognose vor Inbetriebnahme	Takt bei Eröffnung	Fahrgäste real nach fünf Jahren	Nutzerquote real nach fünf Jahren
1 Talgangbahn Albstadt-Ebingen – Onstmettingen	8,2	Verdichtungsbereich im Ländl. Raum	40.300	20.200	3.000	14,9 %			
2 Ammertalbahn Tübingen – Herrenberg	21,3	Verdichtungsraum tlw. Raum	74.800	29.800	5.000	16,8 %	30'	8.900	29,9 %
3 Ermstalbahn Metzingen – Bad Urach	10,4				2.300	9,7 %	60'	3.800	16,1 %
4 Schönbuchbahn Böblingen – Dettenhausen	16,9				2.500	8,4 %	30'	5.100	17,2 %
5 Wieslaufalbahn Schorndorf – Rudersberg	9,9	Ländl. Raum		16.800	2.500	14,9 %	30'	5.000	29,8 %
6 Seehäse Radolfzell – Stockach	17,4	Ländlicher Raum	48.500	18.800	2.600	13,8 %	60'	3.500	18,6 %

einmal in Betrieb wurden bei jeder Reaktivierungsstrecke die Fahrgastprognosen deutlich übertroffen

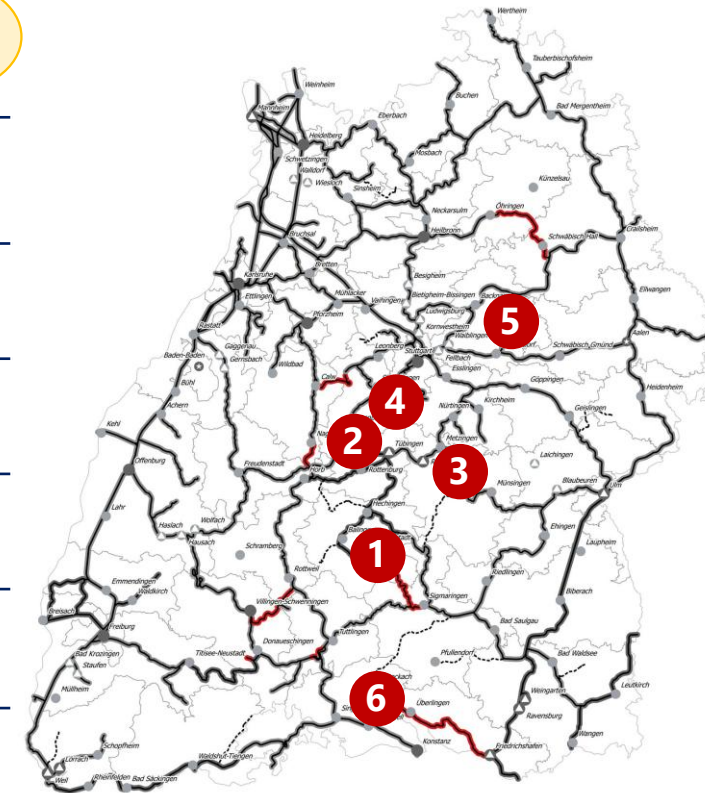


Fahrgastzahlen-Prognose Talgangbahn im Spiegel von Strecken-Reaktivierungen in BW

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Zweckverband

Strecke	Länge (km)	Raum-kategorie nach LEP 2002	Einwohner im Einzugsbereich mit Startbahnhof	Einwohner im Einzugsbereich ohne Startbahnhof	Fahrgäste Prognose vor Inbetriebnahme	Nutzerquote Prognose vor Inbetriebnahme	Takt bei Eröffnung	Fahrgäste real nach fünf Jahren	Nutzerquote real nach fünf Jahren
1 Talgangbahn Albstadt-Ebingen – Onstmettingen	8,2	Verdichtungsbereich im Ländl. Raum	40.300	20.200	3.000	14,9 %			
2 Ammertalbahn Tübingen – Herrenberg	21,3	Verdichtungsraum tlw. Ra	39.800		5.000	16,8 %	30'	8.900	29,9 %
3 Ermstalbahn Metzingen – Bad Urach	10,4				2.300	9,7 %	60'	3.800	16,1 %
4 Schönbuchbahn Böblingen – Dettenhausen	16,9				1.500	8,4 %	30'	5.100	17,2 %
5 Wieslauffalbahn Schorndorf – Rudersberg	9,9	Ländl. Raum			2.500	14,9 %	30'	5.000	29,8 %
6 Seehäse Radolfzell – Stockach	17,4	Ländlicher Raum	48.500	18.800	2.600	13,8 %	60'	3.500	18,6 %

einmal in Betrieb hatte **jede Reaktivierungsstrecke mehr Fahrgäste („absolut“)** und eine **höhere Nutzerquote („relativ“)** als für die Talgangbahn prognostiziert

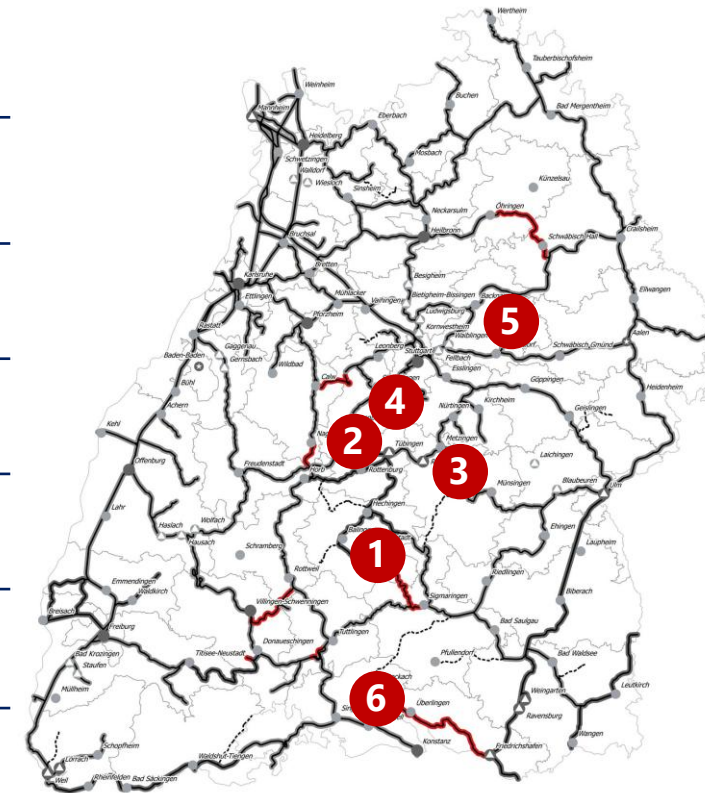


Fahrgastzahlen-Prognose Talgangbahn im Spiegel von Strecken-Reaktivierungen in BW

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Zweckverband

	Strecke	Länge (km)	Raum-kategorie nach LEP 2002	Einwohner im Einzugsbereich mit Startbahnhof	Einwohner im Einzugsbereich ohne Startbahnhof	Fahrgäste Prognose vor Inbetriebnahme	Nutzerquote Prognose vor Inbetriebnahme	Takt bei Eröffnung	Fahrgäste real nach fünf Jahren	Nutzerquote real nach fünf Jahren
1	Talgangbahn Albstadt-Ebingen – Onstmettingen	8,2	Verdichtungsbereich im Ländl. Raum	40.300	20.200	3.000	14,9 %			
2	Ammertalbahn Tübingen – Herrenberg	21,3	Verdichtungsbereich im Ländl. Raum	40.300	29.800	5.000	16,8 %	30'	8.900	29,9 %
3	Ermstalbahn Metzingen – Bad Urach	10,2	Verdichtungsbereich im Ländl. Raum	40.300	29.800	2.300	9,7 %	60'	3.800	16,1 %
4	Schönbuchbahn Böblingen – Dettenhausen	10,2	Verdichtungsbereich im Ländl. Raum	40.300	29.800	500	8,4 %	30'	5.100	17,2 %
5	Wieslauffalbahn Schorndorf – Rudersberg	9,9	Verdichtungsbereich im Ländl. Raum	40.300	29.800	2.500	14,9 %	30'	5.000	29,8 %
6	Seehäsele Radolfzell – Stockach	17,4	Ländlicher Raum	48.500	18.800	2.600	13,8 %	60'	3.500	18,6 %

besonders stark übertroffen wurden die Prognosen immer dann, wenn die Strecke nach der Reaktivierung **von Beginn an im 30-Minuten-Takt** betrieben wurde

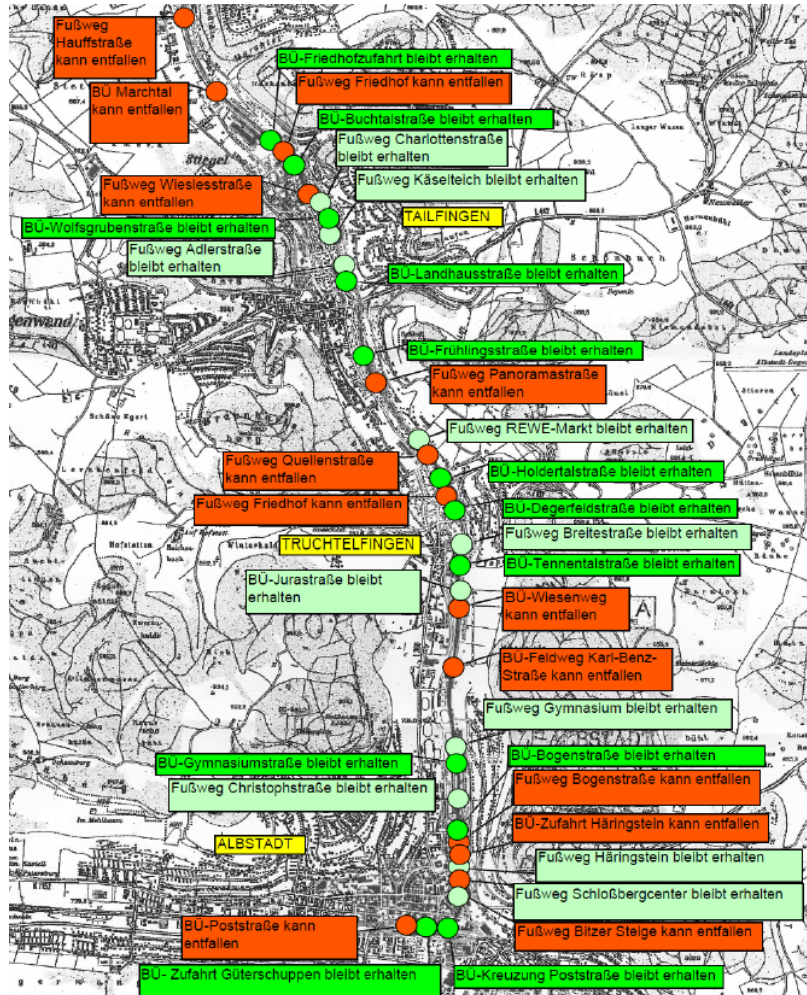


Betriebskosten der Talgangbahn: Kostenabschätzung

- **Aufgabenträger** und gleichzeitig **zuständige Behörde** und damit verantwortlich für die Ausschreibung, Vergabe und Abgeltung der Verkehrsleistungen für die Talgangbahn ist gemäß § 6 Abs 2 ÖPNVG BW das **Land Baden-Württemberg** (vertreten durch die NVBW)
- Das Land BW **kooperiert** bei den Verkehrsverträgen im Bereich der RSBNA **mit der kommunalen Seite**, entweder über eine „Gruppe von Behörden“ im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 oder über vertraglich vereinbarte kommunale Zubestellungen
- Die Talgangbahn ist – in beiden Stufen – **zu klein für ein eigenständiges Vergabernetz**:
 - Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (Zielnetz EBO) 3.300.000 Zugkm
 - Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (Zielnetz TramTrain) 3.000.000 Zugkm
 - „Netz 18“ (Herrenberg – Bad Urach) 1.460.000 Zugkm
 - „Netz 14“ HzL-Stammnetz (Los 2 Hechingen – Sigmaringen) 370.000 Zugkm
 - „Netz 50“ (Schwäbische Alb) 225.000 Zugkm
 - TGB (im Halbstundentakt) 183.000 Zugkm
- Um ein wirtschaftliches Ausschreibungsergebnis zu erzielen, muss die TGB daher **„im Paket“ mit anderen Strecken** vergeben werden – ähnlich wie ein „Linienbündel“ im Busverkehr
- Anhand veröffentlichter Vergleichswerte für die Vergabe von SPNV-Leistungen in BW lassen sich die Kosten für die Verdichtung des TGB-Verkehrs auf einen Halbstundentakt vorläufig mit **500.000 bis 800.000 EUR** (Preisstand 2022) schätzen
- Ein **konkretes Preisanangebot** eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) wird im wettbewerblichen Vergabeverfahren eingehen
- **Auf dieser Basis ist dann in den Gremien zu beraten, mit den Bietern zu verhandeln und zu entscheiden**

Das Bahnübergangskonzept der Talgangbahn

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Zweckverband



- **Technische Sicherung** von 10 Bahnübergängen („kein Pfeifen!“)
- Wiederherstellung **BÜ Bogenstraße** mit Gleisabsenkung um ca. 1,5 Meter
- Wiederherstellung **BÜ Poststraße** am Bahnhof Albstadt-Ebingen
- **Auflassung** von 4 Bahnübergängen
- Bis zu 4 Bahnübergänge technisch voneinander abhängig



- Technische Sicherung von 2 **Fußwegübergängen**
- 10 mit **Umlaufsperrn** zu versehende Fußwegübergänge
- Auflassung von 8 weiteren Fußwegübergängen
- Beschluss im GR Albstadt vom 21.07.2022 (Ziffer 1 zu DS 112/2022/1)

Bahnübergang Poststraße (Bahnhof Ebingen) Verkehrsstärke (DTV) und Schließzeiten

BÜ Wendlingen Bahnhofstraße



Ri. Kirchheim
2:07 Min. je Zug
Ri. Bf. Wendlingen
2:50 Min. je Zug

- S-Bahn Stuttgart
- 30-Minuten-Takt
- DTV 5.400 (2019)



BÜ Metzingen Noyon-Allee (B 313)



Ri. Bad Urach
2:50 Min. je Zug
Ri. Bf. Metzingen
1:56 Min. je Zug

- Ermstalbahn
- 30-Minuten-Takt
- DTV 15.500 (2020)



BÜ Tübingen Europastraße



Ri. Herrenberg
2:53 Min. je Zug
Ri. Tübingen Hbf
3:42 Min. je Zug

- Ammertalbahn
- 15-Minuten-Takt
- DTV 6.300 (2019)



BÜ Albstadt-Ebingen Poststraße



Ri. Onstmettingen
2:30 Min. je Zug
Ri. Bf. Ebingen
2:00 Min. je Zug

- Talgangbahn
- 30-Minuten-Takt
- DTV 5.500 (2020)



Bahnübergang Bogenstraße (L 448)

Verkehrsstärke, Schließzeiten, Finanzierung

- Teil des **Planfeststellungsbeschlusses „Verlegung Bogenstraße“** vom 03.05.2007 ist die Wiederherstellung des Gleises der Talgangbahn (inkl. Wiederherstellung BÜ, technische Sicherung und Gleisabsenkung)
- Die Maßnahme „Reaktivierung TGB“ ist damit in diesem Bereich rechtskräftig **planfestgestellt**
- Das Vorplanungsheft geht für den BÜ Bogenstraße von **Wiederherstellungskosten** in Höhe von 925.000 EUR, für die **Gleisabsenkung** in Höhe von 1.722.000 EUR und Kosten für die neu herzustellende **BÜ-Sicherung** in Höhe von 550.000 EUR aus
- Bei der Wiederherstellung des BÜ Bogenstraße handelt es sich um eine **Maßnahme nach dem EBKrG**
- Die Kosten werden daher über das EBKrG sowie das GVFG gefördert; die Stadt Albstadt ist **vom „Kreuzungsdrittel“ freigestellt**

BÜ Pfäffingen Nagolder Str. (L 359)



Ri. Herrenberg
1:30 Min. je Zug

Ri. Tübingen
2:10 Min. je Zug

- Ammertalbahn
- 15-Minuten-Takt
- DTV 6.500 (2020)



BÜ Albstadt-Ebingen Bogenstraße (L 448)



Ri. Onstmettingen
2:00 Min. je Zug

Ri. Bf. Ebingen
2:00 Min. je Zug

- Talgangbahn
- 30-Minuten-Takt
- DTV 5.750 (2020)



Zukunftschancen Bahnhof Albstadt-Ebingen

- Mit dem **Ausbau der Zollern-Alb-Bahn** wird der Bahnhof Ebingen zum Kreuzungs-, Überhol- und Endbahnhof für Züge auf der Relation Stuttgart – Tübingen – Albstadt – Sigmaringen
- Die **Reaktivierung der Talgangbahn** bietet darüber hinaus die Chance, durch Aufgabe der heutigen Gleislage auf dem Bahnhofsvorplatz die baulichen Anlagen des Bahnhofs und das Bahnhofsareal in Ebingen **städtebaulich neu zu entwickeln**
- **Ohne Talgangbahn** wäre der Bahnhof Ebingen **Endbahnhof für die Linie S1** Tübingen – Albstadt:
 - **Das Empfangsgebäude** könnte ohne Integration der TGB **voraussichtlich erhalten** werden
 - Der gleisseitige Umbau des Bahnhofs wäre neu zu planen, aber **zusätzlicher Zeitaufwand im Projekt ZAB**: ca. 1-2 Jahre
 - Die in Onstmettingen vorgesehenen **Abstellmöglichkeiten für die S1** wären im Bereich des Bahnhofs Ebingen, bevorzugt auf **noch gewidmeten Bahnflächen** unterzubringen
 - Eine **Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes**, solange die Widmung besteht unter Freihaltung der Trasse der Talgangbahn, wäre ein **eigenständiges städtisches Projekt**



- **Fahrgastzahlen:**
 - Der TGB wird in unabhängigen Untersuchungen jeweils gutes Fahrgastpotenzial bescheinigt
 - Vergleiche mit ähnlichen Strecken zeigen dass die Prognosen durchgehend übertroffen wurden
- **Betriebskosten:**
 - Werden im wettbewerblichen Verfahren („Ausschreibung“) ermittelt
 - Gemäß Modellrechnung Kosten für den Halbstundentakt in Höhe von ca. 500.000 bis 800.000 EUR jährlich
- **Bauwerke:**
 - Die Sanierung der Brücken und die zukünftige Unterhaltung durch die SWEG sind (geförderter) Teil des Projekts
 - Erhaltung/Rückbau „ohne TGB“ wäre Sache der Stadt Albstadt
- **Bahnübergänge:**
 - Wiederinbetriebnahme bestehender BÜ, Stadt nach den Regelungen des EBKrG vom „Kreuzungsdrittel“ freigestellt
 - Poststraße und Bogenstraße weisen übliche Schließzeiten und Verkehrsmengen für BÜ an NE-Bahnen aus
- **Bahnhof Ebingen:**
 - Das volle Potenzial der Stadtentwicklung rund um den Bahnhof ist nur mit reaktivierter TGB möglich
 - Die Funktionalität des Empfangsgebäudes bleibt auch nach einem Abbruch – in neuer Form – erhalten
- **Ausführliche Antworten in der Gemeinderats-Drucksache 002/2025**

Aktuelle Informationsmaterialien zur Talgangbahn

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Zweckverband

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Zweckverband

Wieder auf der Schiene durchs Tal:

Talgangbahn

Albstadt-Ebingen – Truchtlengen –
Tailfingen – Onstmettingen

www.regional-stadtbahn.de/talgangbahn

Schon gewusst? Zahlen zum Verkehr im Talgan

4 Stadtteile
in Albstadt sind durch den
Talgang miteinander verbunden

Mehr als 20.000 Menschen
leben im Talgan*

Rund 25.000 Pkw
fahren täglich durch den Talgang –
Tendenz steigend*

Rund 46.700 Gäste
übernachten pro Jahr in Albstadt –
zusätzlich besuchen zahlreiche
Tagestouristen die Stadt!

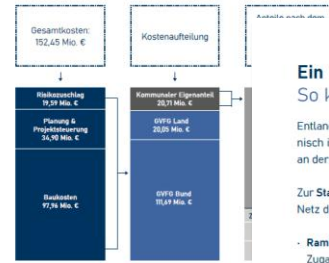
49% der Tagespendl
aus Albstadt pendeln in Gemeinden entla
also in Richtung Sigmaringen, Balingen
weiter nach Stuttgart*

Rund 3.800 Schulplätze
an sieben weiterführenden Schulen liegen weniger al
entfernt von einer Station der Talgangbahn

Rund
pro Tag werd



Blick auf den Ta
© Schlesier – st



Rund 90 % der Kosten für Planung und Bau trägt der Bund, v
übernimmt 97,5 % das Land. Den Rest teilen die Mitglieder d
den „solidarischen Finanzierungsschlüssel“ untereinander.

Weiche Kosten kommen auf die Stadt Albstadt z
Den Betrieb der Talgangbahn im Stundentakt fin
Baden-Württemberg, während die Stadt Albstadt
zusätzliche Fahrten im Halbstundentakt überni
laufenden Betriebs wird das Land anhand der F
ob die Finanzierung weiterer Fahrten aus Lande

Die Ausgestaltung der öffentlichen Bereiche r
entlang der Talgangbahn ist ebenfalls Aufgabe d
Beispiel Park & Ride-Stationen oder Abstell- und
räder. Auch hierfür bieten Bund und Land regelm

*Siehe Kluge, J., & Zenz, H. (2020). Zum regionalen Impact v
Höhere Studien, Wien.

Ein Blick in die Zukunft So könnte es an der Talgangbahn aussehen

Entlang der Talgangbahn entstehen **moderne Bahnstationen**, die sich harmo
nisch ins Stadtbild einfügen. Die Abbildung zeigt, wie eine typische Station
an der Talgangbahn aussehen könnte.

Zur **Standardausstattung der Stationen** an der Talgangbahn und im gesamten
Netz der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb gehören folgende Elemente:

- Rampen für barrierefreien Zugang zum Bahnsteig
- Erhöhte Bahnsteige für stufenloses Ein- und Aussteigen im gesamten Netz
- Wetterschutzhäuschen mit Sitzbänken
- Beschilderung mit Wegweisern
- Fahrgastinformationssystem mit Anzeige der Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Echtzeit
- Leitsysteme für seh- und hörgeschädigte Personen
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und E-Scooter
- E-Bike-Ladestationen

So könnte eine Station der Talgangbahn in Albstadt künftig aussehen. Wie im gesamten Netz der Regional-Stadtbahn werden hier ausschließlich elektrisch betriebene Fahrzeuge unterwegs sein.



Auf einen Blick:

Die Regional-Stadtbahn
Neckar-Alb

Broschüre „Auf einen Blick: Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb“



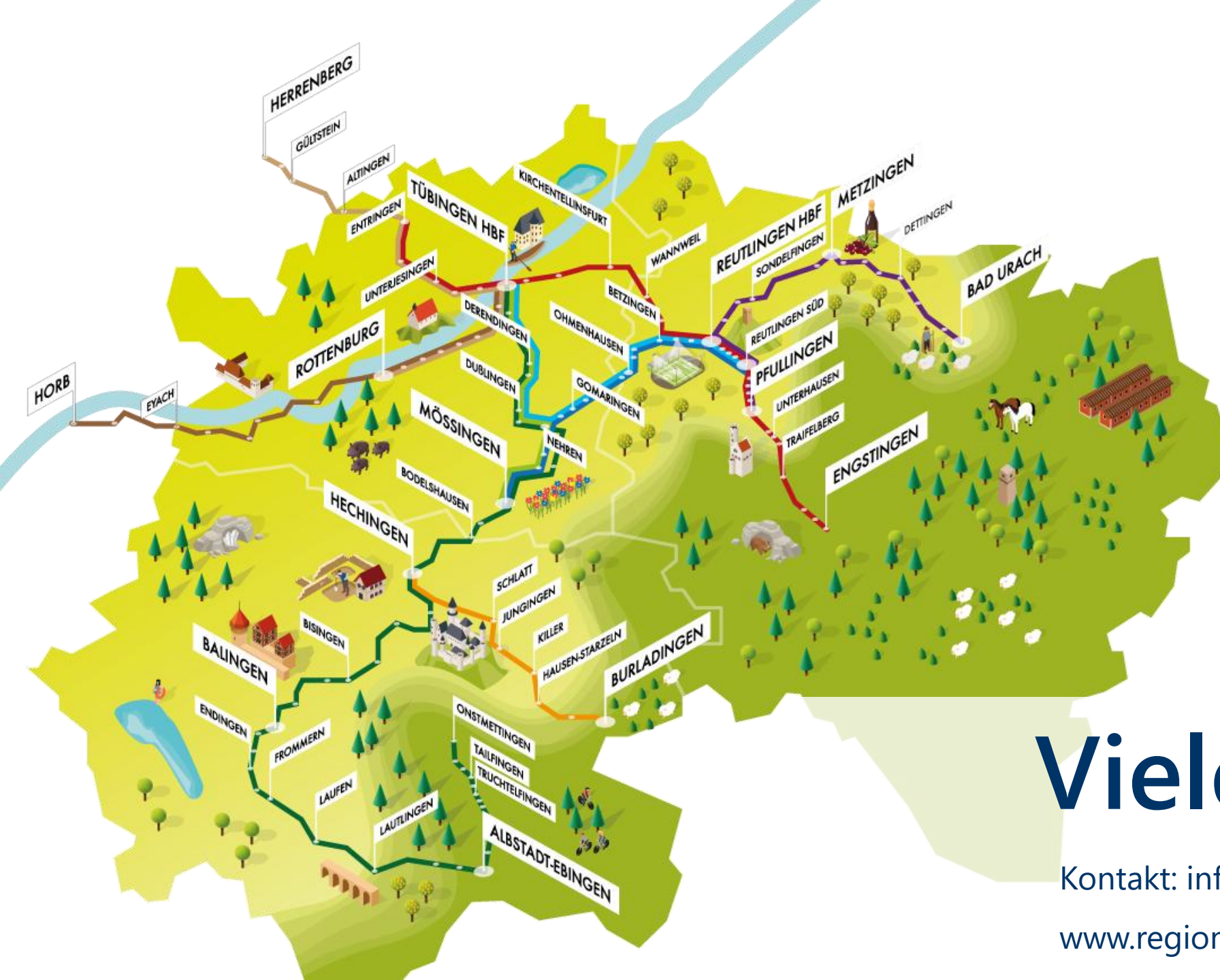
Antworten auf häufig gestellte
Fragen zur Talgangbahn
gibt es in unserem FAQ unter
regional-stadtbahn.de/talgangbahn

Wäre ein Bus nicht die bessere Alternative?

Wie viele Menschen werden die Talgangbahn
voraussichtlich nutzen?

Was passiert mit dem historischen Bahnhofs-
gebäude in Albstadt-Ebingen?

Broschüre & FAQ zur Talgangbahn



Weitere Informationen unter:



Vielen Dank!

Kontakt: info@regional-stadtbahn.de

www.regional-stadtbahn.de