

ZV RSBNA Drucksache DS 2025-09

Beschließender Ausschuss
Verbandsversammlung

11.07.2025
25.07.2025

nichtöffentlich
öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Standortentscheidung Betriebshof

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung

1. beschließt den Standort „ehemaliger Güter- und Containerbahnhof Reutlingen“ für den Betriebshof der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb,
2. beauftragt die Verbandsverwaltung, mit der Stadt Reutlingen in Verhandlungen über eine Nutzungsvereinbarung des Grundstücks (Kauf oder Pacht), einzutreten, einen entsprechenden Vorschlag auszuarbeiten, und der Verbandsversammlung vorzulegen,
3. beschließt die weitere Planung zunächst bis zur Leistungsphase 4; die Umsetzung der Planung obliegt der RSBNA GmbH als Bauherr und Vorhabenträger,
4. weist den Verbandsvorsitzenden als Vertreter des ZV RSBNA in der Gesellschafterversammlung der RSBNA GmbH an, dort die erforderlichen Beschlüsse herbeizuführen.
5. Die Verbandsversammlung ist vor einem Baubeschluss erneut zu beteiligen.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtaufwand/Gesamtinvestition:	ca. 9.160.000 EUR
Im Wirtschaftsplan 2025 vorgesehene Mittel:	800.000 EUR Zzgl. Verpflichtungsermächtigung 2025 und VJ: 8.360.000 EUR
Erfolgs- oder Liquiditätsplan:	Erfolgsplan (Zinsaufwendungen) Liquiditätsplan (Einzahlung Investitionskredite)
Deckungsvorschlag:	Wirtschaftsplan 2025
Jährlicher Folgeaufwand:	gemäß mittelfristiger Finanzplanung

Hinweis:

Diese Drucksache ist mit der Beschlussvorlage 25/020/03 der Stadt Reutlingen zum gleichen Thema inhaltlich abgestimmt.

Sachdarstellung/Begründung:

Das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (RSBNA) basiert auf zwei zentralen Säulen: dem Ausbau, der Elektrifizierung und Reaktivierung von Bahnstrecken sowie der Beschaffung neuer Zweisystemfahrzeuge. Für deren Betrieb und Instandhaltung hat die Region die Verantwortung übernommen (insbes. DS 2020-1 und DS 2021-9/1). Sie hat u.a. dafür Sorge zu tragen, dass mit dem Fahrzeugzulauf ein geeigneter Betriebshof mit Werkstatt zur Verfügung steht.

Da in der Region keine hierfür geeignete Werkstatt existiert, erfordert dies die bauliche Entwicklung eines geeigneten Instandhaltungsstandorts. Dem Charakter der TramTrain als Straßenbahnfahrzeuge folgend, soll diese Anlage als Straßenbahn-Betriebshof nach der BOStrab entstehen. Bauherr und Vorhabenträger ist die RSBNA GmbH, die 2021 durch den ZV RSBNA unter anderem zu diesem Zweck gegründet wurde (DS 2021-6).

Avisiert ist eine Inbetriebnahme des Betriebshof-Neubaus für den November 2029. Mit diesem Termin soll abgesichert werden, dass die ab Ende 2029 zu liefernden Fahrzeuge im neuen Betriebshof der RSBNA abgestellt und instandgehalten werden können.

1. Standortfindung

Zur Standortfindung wurde durch die RSBNA GmbH ein umfangreicher Prüfprozess gestartet. Als bestgeeignet erwies sich der ehemalige Güter- und Containerbahnhof in Reutlingen – eine Fläche, die dem Eisenbahnbetrieb gewidmet ist. Eine Entwidmung des Bahngeländes ist laut aktueller Gesetzeslage (§ 23 AEG) kaum möglich, da ein langfristiger verkehrlicher Bedarf gegeben ist, siehe nachfolgend unter der Nr. 2. Somit ist eine langfristige Bahnnutzung des Areals realistisch und notwendig.

Die Formulierung einer Standortempfehlung für den Betriebshof war das Ergebnis eines mehrstufigen Suchprozesses unter Einbeziehung externer Fachgutachter und des Regionalverbands Neckar-Alb. Ausgehend von Gesamtnetz und vom Fahrzeug der RSBNA waren dabei fünf Kernkriterien am zukünftigen Betriebshof-Standort zu erfüllen:

- Die Größe des Betriebshofs soll so gewählt werden, dass verkehrssichere und betrieblich funktionierende Betriebsabläufe unter Berücksichtigung der Funktionalitäten einer Straßenbahn-Werkstatt mit angegliederter Abstellung möglich sind.
- Der Betriebshof muss vom Zeitpunkt der Betriebsaufnahme an aus dem elektrifizierten Streckennetz heraus erreichbar sein, um in der Instandhaltung (Fahrzeugzuführung) wirtschaftlich arbeiten zu können.
- Die Standortwahl ist so zu treffen, dass später auch eine direkte Verbindung des Betriebshofs mit dem BOStrab-Netz hergestellt werden kann.
- Bei der Strukturierung des Geländes soll auf einen modularen Aufbau (getrennte Bereiche für leichte und schwere Instandhaltung sowie Abstellung) Wert gelegt werden.
- Bereits für Zwecke des Schienenverkehrs gewidmete Flächen sind u.a. im Sinne der Flächensparsamkeit zu bevorzugen.

Im Suchprozess wurde als erster Schritt zunächst das gesamte, zukünftig mit TramTrain befahrene Netz (rund 108 km) betrachtet. Aus einer Verdichtung auf grundsätzlich geeignet erscheinende Flächen, die anhand regionalplanerischer (u.a. Flächenverfügbarkeit und -widmung) und technischer (Flächenlage und -zuschnitt) Kriterien festgelegt werden konnten, gingen 22 potenzielle Betriebshof-Standorte (inkl. Untervarianten) an allen TramTrain-Einsatzstrecken hervor. Diese wurden in einer Nutzwertanalyse weiter betrachtet und auf fünf Standorte verdichtet, die tatsächlich umsetzbar sein könnten. Für diese fünf Standorte wurde im nächsten Schritt eine Detailbetrachtung inkl. Kostenschätzung und Folgekostenrechnung durchgeführt, aus der zwei favorisierte Standorte hervorgingen. Aus diesen wurde im letzten Bewertungsschritt (Kosten und Folgekosten) der Vorzugsstandort identifiziert (siehe Abbildung 1):

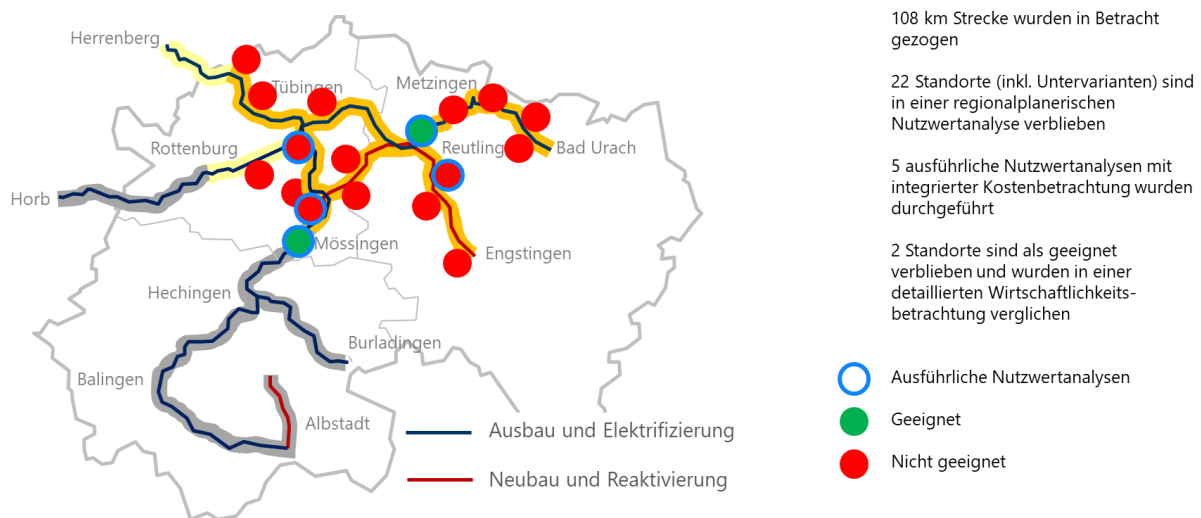


Abbildung 1: Standort-Suchraumkarte

Vorzugsstandort für den Betriebshof ist die Fläche des ehemaligen Güter- und Containerbahnhofs in Reutlingen. Der ehemalige Güterbahnhof liegt östlich der Sondelfinger Straße und im Westen der Neckar-Alb-Bahn. Südlich angrenzend befindet sich ein Betrieb der Kreislaufwirtschaft. Daran schließt sich die Schieferstraße (B 28) an. Das ca. 5,22 ha große Flurstück befindet sich im Eigentum der Stadt Reutlingen.

Gegenüber anderen, grundsätzlich umsetzbar erscheinenden Flächen ist der ehemalige Güter- und Containerbahnhof Reutlingen sowohl aus Investitionskostensicht (u.a. Kostenvorteil von rund 20 Mio. EUR durch Verzicht auf eine Interimswerkstatt aufgrund der Bebaubarkeit und der Lage des Geländes an einer bereits elektrifizierten Strecke) als auch aus Betriebskostensicht (laufende jährliche Betriebskostensparnis durch die günstige Lage im Netz) zu bevorzugen. Ausschlaggebend sind dabei insbesondere folgende Faktoren:

- Zusammentreffen von vier, mit TramTrain befahrenen Linienästen (nach Tübingen (S5), Bad Urach (S6), Mössingen (S2) und Engstingen (S5)) im Bereich des Reutlinger Hauptbahnhofs,
- Verfügbarkeit einer ausreichend großen, nach § 23 AEG für Eisenbahnbetriebszwecke gewidmeten Teilfläche,

- direkte Anschlussmöglichkeit an die Gleisanlagen des Reutlinger Hauptbahnhofs (über Gleis 105), und damit an das elektrisch betriebene EBO-Netz,
- Entbehrlichkeit von Interims- bzw. Übergangslösungen (Reutlingen Westbahnhof), da an einer bereits elektrifizierten Strecke gelegen,
- perspektivische Anbindungsmöglichkeit an das BOStrab-Netz (Gomaringer Spange) über die Burkhardt + Weber-Straße.

Die dem Suchprozess zu Grunde gelegten Rahmenbedingungen und die sich daraus ergebenden Implikationen für die Festlegung des Betriebshof-Standorts Reutlingen wurden ausführlich mit der Stadt Reutlingen, mit dem Verkehrsministerium BW als Zuwendungsgeber, mit dem RP Tübingen als Planfeststellungsbehörde und fördermittelverwaltende Stelle, mit dem RP Stuttgart als technischer Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen und mit den entsprechenden Fachgruppen beim VDV diskutiert und vorabgestimmt. Im Ergebnis hat dies die Empfehlung des Standortfindungsprozesses für den Standort Reutlingen nochmals gestärkt.

2. Flächenwidmung und regionalplanerische Einordnung

Bei der Fläche auf dem ehemaligen Güter- und Containerbahnhof handelt es sich um eine für den Eisenbahnbetrieb gewidmete Fläche. Sie befindet sich in städtischem Eigentum und wurde mit dem Ziel erworben, dort zukünftig wieder Schienenverkehr durchzuführen. Ein Antrag auf Freistellung der Flächen gem. § 23 AEG für bahnfremde Nutzungen (wie z.B. Wohnen, Gewerbe, etc.) hätte auch keine realistische Aussicht auf Erfolg. Selbst wenn die jetzt auf dem Areal angedachten Schienenprojekte nicht umgesetzt würden, wäre es nach Einschätzung des Landes als zuständiger Behörde für den SPNV nicht anzunehmen, dass die fragliche Fläche von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden könnte. Vielmehr wäre dann bestehender Bedarf z.B. für Abstellgleise für Nahverkehrszüge oder für Güterzüge vorrangig.

Der Deutsche Bundestag hat am 26.06.2025 eine Revision des § 23 AEG beschlossen. Demnach sind Flächen, für die entweder ein Verkehrsbedürfnis oder eine – auch abstrakt-planerisch formulierte – langfristige Nutzungsperspektive für den Bahnbetrieb (durch Aufrechterhaltung, Wiederinbetriebnahme oder Weiterentwicklung entsprechender Angebote) besteht, auch in Zukunft unverändert von der Möglichkeit einer Entwidmung ausgenommen, damit auch perspektivisch ausreichend Flächen für einen zunehmenden Bahnverkehr zur Verfügung stehen. Für die Fläche des ehemaligen Güter- und Containerbahnhofs in Reutlingen hat sich somit keine veränderte Sach- und Rechtslage bezüglich der Widmung als Eisenbahnbetriebsfläche und der sich daraus ergebenden Nutzungsmöglichkeiten ergeben. Die Fläche ist aufgrund der zu erwartenden Nutzung, die sich aus der Entwicklung des Projekts RSBNA im Besonderen und der Entwicklung des SPNV auf der Neckar-Alb-Bahn im Allgemeinen ergibt, weiterhin von der Möglichkeit einer Entwidmung ausgenommen. Möglich ist hingegen die Errichtung einer Anlage für Zweisystemfahrzeuge, die im Verfahren nach § 28 PBefG (Planfeststellung) nach den Bestimmungen der BOStrab errichtet wird (§ 23 Abs. 5 AEG).

Im Regionalplan Neckar-Alb 2013 ist die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs als „Standort für kombinierten Verkehr“ (Vorranggebiet) festgelegt und in der Raumnutzungskarte dargestellt. In diesen Gebieten sind andere raumbedeutsame Nutzungen ausgeschlossen, soweit sie

mit der vorrangigen Funktion Güterumschlag bzw. Umschlag im kombinierten Verkehr nicht vereinbar sind. Durch die Planungen zum Zero Emission Logistik Terminal im Gebiet ist nachgewiesen, dass grundsätzlich kombinierter Verkehr in dem Gebiet weiter umsetzbar ist und die Flächen für den Betriebshof aus der regionalplanerischen Sicherung im Rahmen einer Regionalplanänderung entlassen werden kann. Dies durch ein eigenständiges Regionalplanänderungsverfahren erfolgen, welches parallel zum Planfeststellungsverfahren erfolgen kann.

3. Betriebshof-Funktionen und Schallschutz

Der Betriebshof der RSBNA soll aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit als Straßenbahnanlage errichtet werden. Daher bauen Funktionsbeschreibung, Größe und Layout der Anlage wesentlich auf der VDV-Schrift 823 (Empfehlung für die Gestaltung bei Neu- und Umbauten von Stadtbahn- und Straßenbahnbetriebshöfen) auf, berücksichtigen aber wo erforderlich z.B. auch die VDV-Schrift 827 (Empfehlungen für die Gestaltung von Werkstätten für Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs). Abgeleitet aus dem mit Stadler vertraglich vereinbarten Instandhaltungsumfang für die TramTrains sowie entsprechenden Empfehlungen der beauftragten Gutachter zum Betriebshof RSBNA soll die Anlage aus den folgenden baulichen Komponenten bestehen (siehe auch Lageplan, Anlage 1 und Visualisierung der Gesamtanlage, Anlagen 2 und 3).

- **Werkstatthalle:** In der Werkstatthalle werden regelmäßig sicherheitsrelevante Fahrzeugkomponenten wie Bremsen, Elektronik, Türen, Klimaanlage usw. überprüft. Gibt es Auffälligkeiten werden diese behoben. Ebenso werden in der Werkstatt Störungen an den Fahrzeugen beseitigt und Reparaturen vorgenommen. Um zukunftsfähig zu sein, ist die Werkstatt für die Wartung der zukünftigen Gesamtflotte inkl. Optionen (52 Fahrzeuge, siehe DS 2025-08) ausgelegt. Laut aktuellem Planungsstand verfügt sie über zwei Arbeitsstände in der leichten Instandhaltung (in Doppeltraktion) sowie über sechs Arbeitsstände für die schwere Instandhaltung (in Einfachtraktion). Gearbeitet wird bei geschlossenen Toren, in der schweren Instandhaltung ausschließlich zu Tagzeiten.
- **Waschanlage:** Die geschlossene Waschhalle ermöglicht die Außenreinigung der TramTrains. Auch dies findet bei geschlossenen Toren statt. Die Innenreinigung der Fahrzeuge, damit sie sauber in den nächsten Einsatz gehen, und die Ergänzung der Betriebsvorräte, ist ebenfalls Aufgabe des Betriebshofs. Hierfür kann wahlweise der Bereich der leichten Instandhaltung oder die Abstellhalle genutzt werden.
- **Abstellhalle:** In der Abstellhalle werden die TramTrain, wenn sie nicht im Einsatz sind, geschützt abgestellt, z.B. nachts. Nach aktuellem Planungsstand ist auf dem Gelände eine Halle mit Abstellmöglichkeiten für 20 Fahrzeuge vorgesehen, sodass gemeinsam mit den Abstellmöglichkeiten in der Instandhaltung die komplette Festbestellung (30 Fahrzeuge bzw. 15 Doppeltraktionen) auf dem Betriebshof ihre Heimat finden kann. Während der nächtlichen Abstellung sind die Tore der Halle geschlossen und werden nur zum Ein- und Ausfahren geöffnet.
- **Lagerräume:** Die Lagerräume für Materialien und Ersatzteile sind in räumlicher Nähe zur Werkstatt und zur Ein- und Ausfahrt in einem eigenen Gebäude im südlichen Teil des Geländes angeordnet, um möglichst wenige Lkw-Bewegungen auf dem Gelände

auszulösen. Auch im Erdgeschoss des Verwaltungsgebäudes, welches direkt an die Werkstatt anschließt sollen Lagerräumlichkeiten umgesetzt werden, sodass die Wege zwischen der Werkstatt und häufig benötigten Teilen noch kürzer werden.

- Verwaltungsgebäude: In dem vorgesehenen Verwaltungsgebäude entlang der Werkstatt sind Räume für den Betriebsdienst, die Leitstelle und Büros für Verwaltungsmitarbeitende untergebracht.

Größere und teilweise auch lärmintensivere Arbeiten im Betriebshof (z.B. Bohren, Hämmern usw.) finden nur tagsüber statt. Hierzu zählen etwa Unfallreparaturen, Hauptuntersuchungen der Fahrzeuge oder die Beseitigung größerer Defekte. Auch die Außenreinigung in der geschlossenen Waschhalle erfolgt in aller Regel tagsüber. Zur Tagzeit wird auch ein Großteil des Werkstattpersonals anwesend sein, während in den Nachtstunden nur eine kleine Werkstattschicht (2-3 Personen) vor Ort ist. Deren Aufgabe ist die tägliche Durchschau der Fahrzeuge nach Rückkehr in den Betriebshof. Parallel findet die Innenreinigung sowie ggf. die Ergänzung der Vorräte (Sand, Wasser) statt. Dies erfolgt ausschließlich in den hierfür vorgesehenen Hallen, deren Tore während der Durchsicht und der Reinigung geschlossen sind. Auch die nächtliche Abstellung der Fahrzeuge erfolgt in der Halle, in welcher die Fahrzeuge vor Witterungseinflüssen und Vandalismus geschützt sind. Gleichzeitig wird so eine optimale Schallschutzwirkung erzielt.

Im Rahmen der Untersuchung des Standorts auf Eignung wurden bereits frühzeitig die schalltechnischen Auswirkungen der geplanten Anlage und des vorgesehenen Betriebsprogramms in einer eigenen Untersuchung betrachtet und beurteilt. Maßgebend für die Beurteilung ist dabei die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) mit den darin genannten Regelwerken und Richtlinien. Sie schreibt Immissionsrichtwerte vor, die an der angrenzenden Bebauung einzuhalten sind. Die Vorbelastung am Standort ist dabei in die Betrachtung mit einzubeziehen. Um dem zu genügen, müssen alle Richtwerte sowohl tags als auch nachts erheblich, d.h. um mehr als 6 dB (A), unterschritten sein, was in etwa einer nochmaligen Halbierung des Lärmpegels gegenüber den Richtwerten der TA-Lärm entspricht, siehe Abbildung 2:

	Immissionsrichtwerte laut TA-Lärm [dB(A)]		erhebliche Unterschreitung der Richtwerte [dB(A)]		mit Betriebshof maximal erreichte Schallwerte [dB(A)]	
	tags (6-22 Uhr)	nachts (22-6 Uhr)	tags (6-22 Uhr)	nachts (22-6 Uhr)	tags (6-22 Uhr)	nachts (22-6 Uhr)
Zufahrt nur über EBO						
Allgemeine Wohngebiete	55	40	49	34	48	34
Industriegebiete	70	70	64	64	46	39
Zufahrt über EBO + BOStrab						
Allgemeine Wohngebiete	55	40	49	34	48	34
Industriegebiete	70	70	64	64	49	51

Abbildung 2: Lärm-Beurteilungspegel Betriebshof nach der TA-Lärm

Die Kartierung der schalltechnischen Beurteilung kann der Anlage 4 (Erreichbarkeit nur aus dem EBO-Netz) und der Anlage 5 (Erreichbarkeit auch aus dem BOStrab-Netz über die

Burkhardt + Weber-Straße) entnommen werden. Im Ergebnis kann die Unterschreitung der Richtwerte um mind. 6 dB(A) durchgängig gewährleistet werden, indem hierfür gemäß Gutachten die folgenden Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden:

- Ausschließlicher Tagbetrieb der Hauptwerkstatt und der Waschhalle
- Lärmgedämmte Tore der Betriebswerkstatt ($R_w \geq 20$ dB)
- Lärmgedämmte Tore der Abstellhalle und Hauptwerkstatt ($R_w \geq 15$ dB)
- Einhaltung eines Schalldämm-Maßes für Dächer und Fassaden der Werkstatt- und Abstellhallen ($R_w \geq 40$ dB)
- Einsatz dauerhafter Vorkehrungen gegen Quietschgeräusche zur Minderung der Kurvenfahrgeräusche auf dem gesamten Betriebsgelände
- abknickende Schallschutzwand entlang der Sondelfinger Straße ab der nördlichen Hallenfassade bis zum nördlichen Ende des Betriebsgeländes.

Alle genannten Maßnahmen sind nach derzeitigem Planungsstand umsetzbar. Im Verlauf der jetzt zu beauftragenden weiteren Planungsschritte soll u.a. ermittelt werden, ob die Schallschutzwand ggf. bereits als eine der ersten Maßnahmen errichtet werden kann und so auch eine wirksame Abschirmung vor Baulärm bieten kann.

Durch die Ansiedelung des Betriebshofs in Reutlingen werden rund 150 neue Arbeitsplätze entstehen, und zwar in den Bereichen Werkstatt und Instandhaltung, Fahrbetrieb und Verwaltung. Die Arbeitsplätze sind unterschiedlichen Qualifikationsniveaus zugeordnet. Die RSBNA plant auch, wie in anderen Verkehrsbetrieben üblich, im gewerblichen und im technischen Bereich am eigenen Standort zukünftig selbst Werkstatt-, Verwaltungs- und Fahrpersonal auszubilden und zu entwickeln.

4. Synergieeffekte bei der Entwicklung des Geländes

Der Betriebshof RSBNA, trägt zur bestimmungsgemäßen Entwicklung des Reutlinger Güterbahnhofareals bei. Gleichzeitig werden für die beabsichtigten Nutzungen keine wertvollen Außenbereichsflächen in Anspruch genommen und die notwendige Infrastruktur (Straßen, Kanäle, Schienenanschluss usw.) ist schon vorhanden. Von Seiten der Stadt Reutlingen wurde zur Bedingung gemacht, dass auf dem Gelände weitere Projekte umgesetzt werden können. Priorität hat dabei ein Gleisanschluss und die benötigte Güterumschlagsfläche für den auf dem Gelände angesiedelten Recyclingbetrieb RVR. Die Errichtung einer Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr (Zero Emission Logistics Terminal Reutlingen, ZELT RT) soll hingegen vorerst zurückgestellt werden und ggf. nach weiterer Konkretisierung der Planungen wieder aufgegriffen werden.

Die Entwicklung des Geländes macht einen Umbau der Gleisanlagen (u.a. Lage und Zahl der Weichen), der Oberleitungsanlagen und des Stellwerks im Bahnhof Reutlingen Hauptbahnhof erforderlich. Die entsprechenden Anlagen gehören zu DB InfraGO, mit der bereits diesbezüglich Gespräche stattgefunden haben. Abgesehen vom tatsächlichen Umfang der erforderlichen Umbauarbeiten, die so schlank wie möglich gehalten werden sollen, macht der Umbau umfassende Planungs-, Abstimmungs- und Genehmigungsprozesse mit dem Eisenbahnbundesamt und der DB InfraGO erforderlich. Durch Bündelung mehrerer Verfahren bei einem gemeinsamen Federführer können hier deutliche Zeit- und Kostenvorteile realisiert werden.

Speziell für die Vorhaben Betriebshof und Anschlussgleis ergibt sich aus einer Bündelung auch die Möglichkeit, in der Zukunft mit nur einem Infrastrukturanschlussvertrag an das Netz der DB InfraGO zu operieren. Dies kann auch auf Dauer für alle involvierten Akteure Prozesse vereinfachen und die Wirtschaftlichkeit des Infrastrukturbetriebs steigern.

Weiterhin hat sich im Zuge der Machbarkeitsuntersuchungen gezeigt, dass neben der Regional-Stadtbahn auch in der Nachbarschaft angesiedelte Unternehmen Bedarf an einer leistungsfähigen Gleichstromversorgung vor Ort haben, z.B. zum Laden von E-Lkw. Auch diesbezüglich sollen daher in der weiteren Planung Synergien in Form eines gemeinsamen Unterwerks mit Zuleitungen, das z.B. von den Stadtwerken errichtet und ggf. auch betrieben werden kann, geprüft werden.

Zudem wird die Wohnbevölkerung nördlich der Sondelfinger Straße von den Anlagen des Betriebshofs als zusätzliche Schallschutzbarriere profitieren. Die Gebäude und der vorgesehene Schallschutz dienen nämlich auch als zusätzliche akustische Abschirmung gegenüber der Rohstoffverwertung und den Bahngleisen.

Zuletzt können sich durch eine abgestimmte Baugrundvorbereitung (z.B. Baugrunduntersuchungen, Kampfmittel) und die gemeinsame umweltschutztechnische Prüfung und Umsetzung erforderlicher Maßnahmen weitere Synergieeffekte ergeben.

5. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und finanzielle Auswirkungen

Alle Vorhaben auf dem Gelände des ehemaligen Güter- und Containerbahnhofs, d.h. der Betriebshof der RSBNA, der Gleisanschluss RVR inklusive der benötigten Flächen für die Güterabfertigung sowie auch ein eventuelles Logistikterminal müssen ihre Wirtschaftlichkeit unabhängig voneinander darstellen und nachweisen, und getrennte Anträge für Fördermittel stellen. Die Vorhaben werden auch aus unterschiedlichen Fördertöpfen gefördert.

Für den RSBNA-Betriebshof muss die Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit des Vorhabens, und damit auch die Förderfähigkeit nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG), über eine Vorstellung des Projekts mit anschließender positiver Stellungnahme des VDV-Fachausschusses Betriebshöfe und Werkstätten bestätigt werden. Maßgebend für eine positive Stellungnahme ist insbesondere die sparsame Befolgung der VDV-Schriften 823 (Empfehlung für die Gestaltung bei Neu- und Umbauten von Stadtbahn- und Straßenbahnbetriebshöfen) und 827 (Empfehlungen für die Gestaltung von Werkstätten für Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs). Die RSBNA GmbH befindet sich diesbezüglich bereits im regelmäßigen Austausch mit dem VDV. Die im Verfahren vorgeschriebene ausführliche Projektvorstellung wurde vom VDV auf den 20.05.2026 terminiert.

Mit dem RP Tübingen konnte auf der Arbeitsebene eine förmliche Anmeldung des Betriebshofs RSBNA für eine Förderung nach dem LGVFG zum 31.10.2025 vorabgestimmt werden. Die Programmaufnahme des Vorhabens durch das RP Tübingen kann dann zum 31.03.2026 erfolgen, sodass anschließend innerhalb der drei darauffolgenden Jahre auf Basis einer Entwurfs- und Genehmigungsplanung der eigentliche Förderantrag gestellt werden kann. Die Planungen bis zur Leistungsphase 5 nach HOAI können auch vor der Antragstellung förderunschädlich weiter

vorangetrieben werden. Gleiches gilt für projektvorbereitende Maßnahmen wie z.B. Grundstücksgeschäfte oder baugrundvorbereitende Maßnahmen.

Durch Nachweis der besonderen Klimawirksamkeit der Maßnahme, kann die im LGVFG maximal mögliche Förderquote von 75 % der zuwendungsfähigen Baukosten erreicht werden. Eine entsprechende Argumentation befindet sich in Vorbereitung. Zusätzlich erfolgt nach dem LGVFG eine pauschalierte Planungskostenförderung, und zwar rechnerisch in Höhe von 10 % der zuwendungsfähigen Baukosten.

Für die nachfolgende Kostenschätzung wurden die aktuell geschätzten Baukosten des Vorhabens, die o.g. Förderbedingungen nach dem LGVFG, ein im RSBNA-Projekt üblicher Planungskostenansatz in Höhe von 25 % sowie ein Risikozuschlag auf Basis des aktuellen Planungsstandes in Höhe von 20 % unterstellt, siehe Abbildung 3.

		Gesamtkosten	LGVFG	RSBNA
1	Baukostenschätzung (Machbarkeitsstudie)	83,9		
2	Risikozuschlag für Planungsstand (20 % von Zeile 1)	16,8		
3	Baukostenschätzung inkl. Risikozuschlag	100,7		
4	Zuwendungsfähige Baukosten (95 % von Zeile 3)	95,7	71,8	23,9
5	Nichtzuwendungsfähige Baukosten (Zeile 3 – Zeile 4)	5,0	0,0	5,0
6	Planungskosten - Gesamthöhe: 25 % von Zeile 1 - Förderung LGVFG: 10 % der zuwendungsfähigen Baukosten (Zeile 4)	21,0	9,6	11,4
7	Gesamtkosten (Zeile 3 + Zeile 6)	121,7	81,4	40,3

alle Beträge in Mio. EUR

Abbildung 3: Planungs- und Baukostenschätzung Betriebshof RSBNA

Die im nächsten Umsetzungsschritt durchzuführenden Planungsleistungen der LPH 1-4 nach HOAI (Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung und Genehmigungsplanung) umfassen sowohl Gebäude als auch Verkehrsanlagen. Die HOAI sieht hier unterschiedlich Planungskostenansätze für die unterschiedlichen Leistungsphasen vor, welche in die Kostenschätzung einfließen. Bei geschätzten Planungskosten von insgesamt bis zu 21,0 Mio. EUR ergeben sich Kosten von bis zu 9,16 Mio. EUR für die LPH 1-4, abhängig vom Ergebnis der europaweiten Ausschreibung. Der geschätzte Zinsaufwand für die Vorfinanzierung der Planungsleistungen bis zur Auszahlung der Planungskostenpauschalen nach dem LGVFG wird gemäß dem Finanzierungsschlüssel auf die Verbandsmitglieder umgelegt (Fahrzeugbeschaffungskostenumlage) und ist im Wirtschaftsplan des ZV RSBNA bereits abgebildet.

Die spätere Refinanzierung des nicht geförderten Anteils an den Investitionen in den Betriebshof wird über die Verkehrsleistungen, die mit den dort gewarteten und instandgehaltenen Fahrzeugen erbracht werden, auf die Besteller der Verkehre umgelegt. Sie ist – heruntergebrochen auf Zugkilometer während der erwarteten Lebensdauer der Fahrzeuge (zugleich Abschreibungsdauer der baulichen Anlagen: 32 bzw. 33 Jahre) – Bestandteil des sog. „Bestellerentgelts“, und steht dort neben den Fahrzeugvorhaltekosten (Pacht), den zeit- und kilometerabhängigen Fahrzeugeinsatzkosten (Fahrpersonal, Energie, Instandhaltung,

Trassenentgelte) sowie den weiteren Kosten des Verkehrsbetriebs wie z.B. des Betriebs der Betrieb der Leitstelle.

In der mittelfristigen Finanzplanung (+ Folgejahre) des ZV RSBNA ist das Projekt „Betriebshof“ unter Berücksichtigung der dargelegten Finanzierungsgrundsätze wie folgt verankert, siehe Abbildung 4.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	...	2061	2062	Summe
netto zu finanzierender Betrag	750	3.600	3.600	20.430	9.500	1.120	0	...	0	0	39.000
Vorfinanzierung (Zinsaufwand, Fahrzeugumlage)	30	150	280	950	1.190	0	0	...	0	0	2.600
Refinanzierung über Verkehrsvertrag (SPNV-Anteil)	0	0	0	0	0	1.350	1.350	...	1.350	0	43.200
Refinanzierung über Verkehrsvertrag (PBefG-Anteil)	0	0	0	0	0	675	675	...	675	0	21.600

alle Beträge in 1.000 EUR

Abbildung 4: Finanzierung Betriebshof RSBNA

Die der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zugrunde gelegte Kostenschätzung (+ Risikopuffer) aus der Machbarkeitsuntersuchung wird mit Vorliegen der jetzt anzustoßenden Fachplanung nach der HOAI mit Abschluss der LPH 3 durch eine Kostenberechnung ersetzt und aktualisiert. Die im Rahmen der Fachplanung durchgeführte Kostenberechnung liegt dann auch der LGVFG-Antragstellung zugrunde.

6. Frühe Bürgerbeteiligung

Zum Einstieg in die frühe Bürgerbeteiligung für den Betriebshof findet am 15.07.2025 eine erste Beteiligungsveranstaltung auf dem Gelände statt. Interessierte Bürgerinnen und Bürger haben von 17:30 bis 20 Uhr die Möglichkeit, sich bei einem Rundgang über das Areal an insgesamt sieben Informationsständen (u.a. zu den Themen Funktionen, Gestaltung, Betriebszeiten, Schallschutz, Finanzierung) zu der Betriebshof-Planung zu informieren sowie Fragen und Hinweise zu platzieren. Parallel wird ab dem Beteiligungstermin eine Projekt-Website durch den ZV RSBNA gestaltet und online geschaltet. Dort sind aktuelle Informationen zum Projektstand sowie ein virtuelles 3D-Modell der Planung verfügbar. Auch besteht dort die Möglichkeit, Fragen zu stellen und Hinweise zur Planung zu geben.

Das Konzept der frühen Bürgerbeteiligung wird mit weiteren Veranstaltungen in Abhängigkeit vom erreichten Planungsfortschritt fortgeführt. Ziel ist es, mit der Bürgerschaft gemeinsam eine tragfähige Konzeption z.B. beim Schallschutz und beim Verkehr, aber auch bei weiteren Themen zu entwickeln.

7. Position der Stadt Reutlingen

Zur Standortfindung für den Betriebshof wurde ein umfangreicher Prüfprozess durchgeführt. Als bestgeeignet erwies sich der ehemalige Güter- und Containerbahnhof in Reutlingen – eine Fläche, die dem Eisenbahnbetrieb gewidmet ist. Eine Entwidmung des Bahngeländes ist laut Gesetzeslage (§ 23 AEG) und auch nach erfolgter Beschlussfassung des Deutschen Bundestages über die Änderung der Regelungen zur Freistellung eines Grundstückes vom Bahnbetriebszweck kaum möglich, da auch in Zukunft ein Verkehrsbedürfnis besteht sowie eine langfristige

Nutzungsperspektive für den Bahnbetrieb vorhanden ist. Somit ist eine langfristige Bahnnutzung des Areals realistisch und notwendig.

Sowohl das mit der Trassierungsstudie für den Betriebshof beauftragte Büro DB E&C als auch das im Anschluss erstellte Testat von Prof. Echelmeyer vom Steinbeis-Transferzentrum für Technische Logistik Reutlingen gelangen zu dem Ergebnis, dass die drei Vorhaben ZELT RT, Betriebshof und Anschlussgleis RVR grundsätzlich parallel realisierbar sind. Allerdings gibt es im derzeitigen Planungsstand Flächenkonkurrenzen zwischen dem Bereich des Gleisanschlusses und der benötigten Güterumschlagsflächen für die Firma Rohstoffverwertung Reutlingen GmbH & Co. KG und der Flächen für das Projekt ZELT RT, insbesondere bezüglich des im südlichen Teil des Geländes gelegenen Logistikgebäudes 2. Ein Gleisanschluss, wie ihn die Machbarkeitsstudie vorsieht, ohne zusätzliche Flächen für den Güterumschlag auf die Schiene ist für RVR weder betrieblich noch wirtschaftlich sinnvoll. Diese Flächenkonkurrenzen waren bis dato nicht auflösbar. Die Verwaltung schlägt deshalb für die weitere Planung, wie im Beschlussvorschlag dieser Vorlage enthalten, eine Priorisierung zugunsten der Realisierung des Betriebshofs und des Gleisanschlusses inklusive der benötigten Flächen für die Güterabfertigung vor. Die Ausschreibung des Projektes ZELT RT – und damit seine Umsetzung – vorerst zurückgestellt.

Betriebshof RSBNA, der RVR-Gleisanschluss inklusive der benötigten Flächen für den Güterumschlag sowie ggf. ZELT RT zu einem späteren Zeitpunkt dienen der bestimmungsgemäßen Entwicklung des Areals. Durch die gemeinsame Unterbringung der Vorhaben auf dem Gelände kann das seit Jahrzehnten untergenutzte Grundstück in integrierter Lage wieder einer adäquaten Nutzung zugeführt werden. Gleichzeitig können durch die parallele Entwicklung der Vorhaben Synergieeffekte genutzt und langfristig solide Arbeitsplätze in dreistelliger Anzahl geschaffen werden.

Alle Vorhaben auf dem Gelände des ehemaligen Güter- und Containerbahnhofs müssen ihre Wirtschaftlichkeit unabhängig voneinander darstellen und nachweisen und getrennte Anträge für Fördermittel stellen. Die Vorhaben werden auch aus unterschiedlichen Fördertöpfen gefördert.

Hinsichtlich der Ermöglichung eines Gleisanschlusses inklusive der benötigten Flächen für den Güterumschlag werden die Gespräche mit RVR fortgesetzt und eine Zeitschiene für eine Realisierung des Vorhabens entwickelt.

8. Zeitplan und nächste Schritte

Abgestimmt auf den aktuellen Strecken-Inbetriebnahmezeitplan sowie den Fahrzeugzulauf wurde durch den ZV RSBNA der Rahmen-Terminplan für den Betriebshof-Neubau fortgeschrieben und weiter detailliert. Avisiert ist eine Inbetriebnahme des Betriebshof-Neubaus für den November 2029. Mit diesem Termin soll abgesichert werden, dass die neuen TramTrain-Fahrzeuge auch im eigenen Betriebshof der RSBNA abgestellt und instandgehalten werden können. Der fortgeschriebene Gesamtterminplan beinhaltet folgende Meilensteine, siehe Abbildung 5:

Halbjahr	25-1	25-2	26-1	26-2	27-1	27-2	28-1	28-2	29-1	29-2
Voruntersuchung										
Standorteignung	01-06									
Frühe Bürgerbeteiligung	06									
Standortentscheidung		07								
Planung, Genehmigung, Förderung										
Machbarkeit + Ausschreibung VP	02-11									
Vergabe		11								
Vorplanung (VP)		12/25-03/26								
Entwurfsplanung (EP)			03-06							
Vorstellung VP + EP beim VDV			03	10						
Genehmigungsplanung (inkl. PFV)				06/26-06/27						
LGVFG-Förderantrag				06/26-12/27						
Baurecht vorliegend						12/27				
Bauleistungen (inkl. Vergabe)										
Erstellung Vergabeunterlagen						07-12				
Vergabe Bauleistungen							01-05			
Bau								06/28 – 11/29		
Inbetriebnahme										
Inbetriebnahme										11

Abbildung 5: Meilenstein-Plan Betriebshof-Neubau RSBNA

Der Terminplan sieht eine Standortentscheidung zum Einstieg in weitere Planungen bis zur Sommerpause 2025 vor. Diese ist im Gemeinderat der Stadt Reutlingen für den 22.07.2025 vorgesehen. Diese enge zeitliche Vorgabe ist darauf abgestimmt, um die nach der HOAI erforderlichen nächsten Planungsschritte zeitnah einleiten zu können, sodass eine Inbetriebnahme der Anlage Ende 2029 realistisch ist. Der Umfang der in der LPH 1-4 durchzuführenden Planungen (Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung und Genehmigungsplanung) macht ein europaweites Vergabeverfahren erforderlich, für das die erforderliche Zeit ebenso einzuplanen ist, wie für die zu berücksichtigenden zahlreichen externen Abstimmungen während der Planungsphase. Anderenfalls sind Betriebshof-Neubau, Fahrzeuglieferung und Streckenrealisierung nicht mehr zeitgleich möglich, sodass teure Übergangslösungen erforderlich werden.

Aufgrund des engen Zeitplans werden gemäß Beschlusslage des Aufsichtsrats der RSBNA GmbH die Voraussetzungen für ein europaweites Vergabeverfahren von Generalplanungsleistungen für den Neubau des Betriebshofs mit Abstellmöglichkeiten bis zur Planfeststellung (LPH 1-4 nach HOAI) bereits parallel zur Standortentscheidung geschaffen. Ziel ist es, das Vergabeverfahren im Sommer 2025 mit dem Teilnahmewettbewerb zu beginnen. Wie auch bei anderen Vergabeverfahren zur RSBNA in dieser Größenordnung erfolgt die Abwicklung des Verfahrens durch die RSBNA GmbH unter Einbeziehung einer Fachanwaltskanzlei für Vergaberecht und eines externen Projektsteuerers. Die erforderlichen Mittel hierfür sind im Wirtschaftsplan vorgesehen.

Alternativen

Der Betriebshof würde nicht am Standort „ehemaliger Güter- und Containerbahnhof Reutlingen“ errichtet. Der Standortfindungsprozess wäre unter Inkaufnahme von Zeitverlusten und finanziellen Mehrbelastungen anhand der Ergebnisse des Suchraumprozesses fortzuführen. Gleichzeitig wären unverzüglich Maßnahmen zur Schaffung einer Übergangssituation, z.B.

durch vorübergehende Ertüchtigung der vorhandenen ehemaligen WEG-Werkstatt in Reutlingen, einzuleiten.

Anlagen

Anlage 1: Lage- und Gleisplan

Anlage 2: Visualisierung der Gesamtanlage

Anlage 3: Visualisierung, Fußgängerperspektive

Anlage 4: Schallemissionen, Stufe 1 (nur EBO)

Anlage 5: Schallemissionen, Stufe 2 (EBO + BOStrab)

Anlage 2: Visualisierung der Gesamtanlage



Blick in Richtung Südosten



Blick in Richtung Norden

Anlage 3: Visualisierung, Fußgängerperspektiven

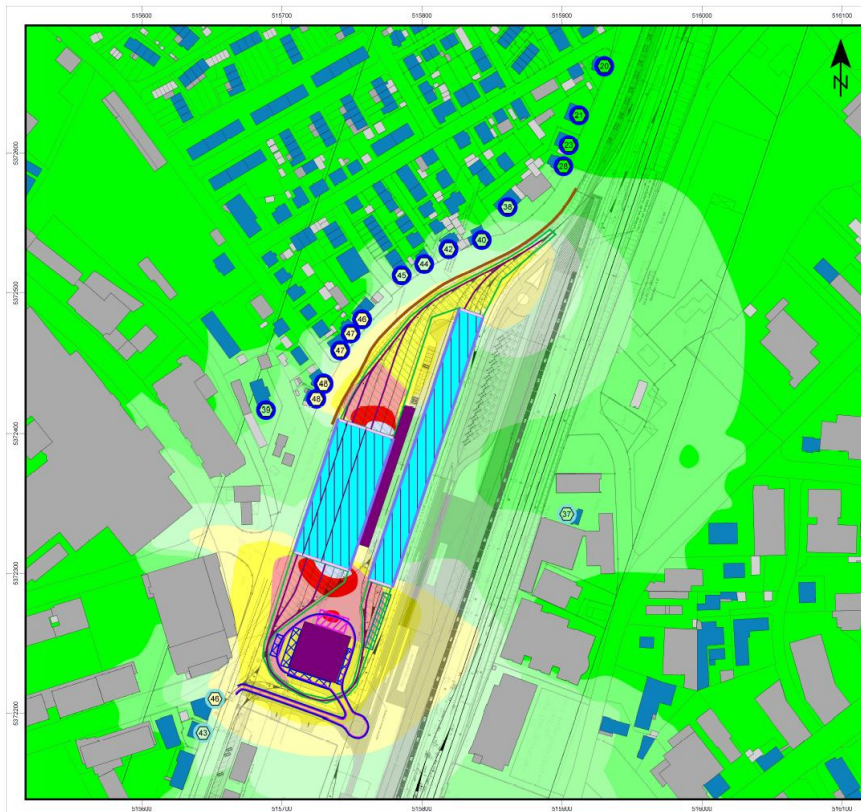


Sondelfinger Straße, Höhen Sophienweg, Blick in Richtung Süden



Sondelfinger Straße 9, Blick in Richtung Norden

Anlage 4: Schallemissionen, Stufe 1 (nur EBO)



Betriebshof der RSBNA auf dem Gelände des ehem. Güterbahnhofs
Karte 6 - Pegelverteilung tags LSWD-abgeknickt (2b) (Szenario EBO)

Pegelverteilung Betriebshof (Planung nächste Jahre mit LS)

Beurteilungsgrundlage: TA Lärm
Beurteilungspegel Tag
Rechenhöhe 8 m über Gelände
Stand: 30.06.2025

Legende	Pegelwerte tags in dB(A)
Hauptgebäude	<= 30
Hauptgebäude mit Wohnnutzung	30 < <= 35
Nebengebäude	35 < <= 40
Betriebsgebäude (Planung)	40 < <= 45
Betriebsgebäude (Planung) mit Abstrahlung	45 < <= 50
Abstrahlung Tore	50 < <= 55 (RW)
Dach als Quelle	55 < <= 60 (WA)
Fassade als Quelle	60 < <= 65 (MI)
Parkplatz	65 < <= 70 (GE)
Fahrfweg Pkw	70 < <= 75
Verladung E-Stapler	75 < <= 80
Lkw Fahrfweg	80 < <= 85
Emission Tram/Train	85 < <= 90
Kühlen der Züge	90 < <= 95
Absaugung / Befüllung (Pumpen)	95 < <= 100
Lärmschutzwand	100 < <= 105
Immissionsort (WA)	
Immissionsort (GI)	

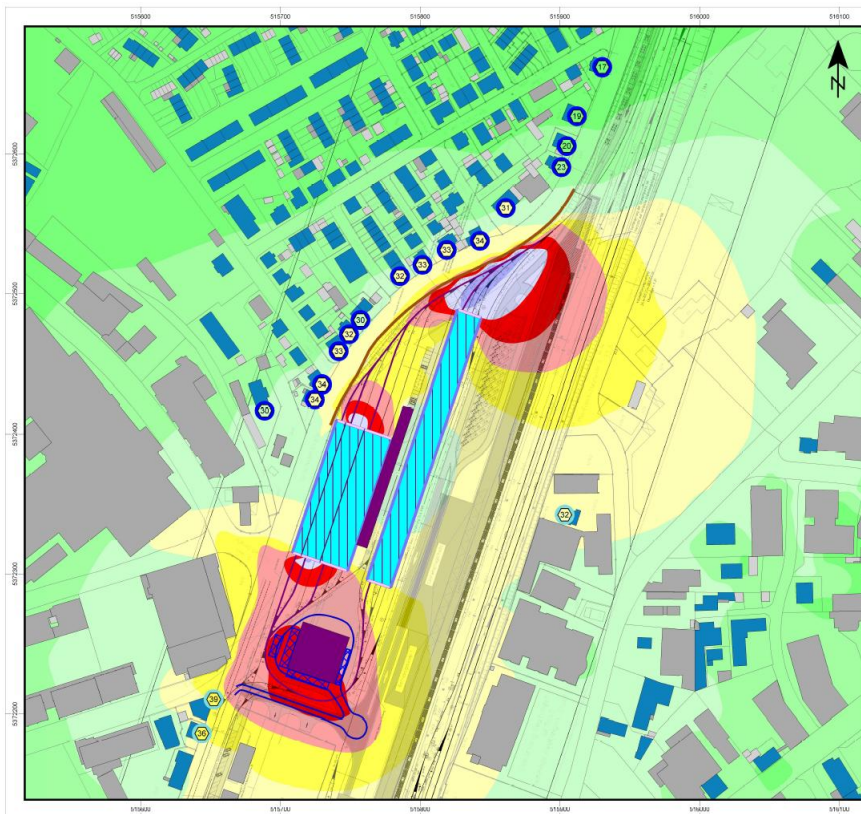
Hinweis: Pegelskala unterscheidet sich tags und nachts aufgrund unterschiedlicher Immissionsrichtwerte (RW). Nachts beginnt die Skala bei niedrigeren Pegeln als tags.

Maßstab 1:2.000

Anmerkung: Die Lärmkarte kann nur eingeschränkt mit der Einzelpunktrechnung verglichen werden, aufgrund unterschiedlicher Rechenhöhen, Reflexionen, etc.

HEINE + JUD | Bearbeitung: TH-EK / Projektnummer: 4079
Auftraggeber: RSBNA Projektgesellschaft mbH
Heine + Jud, Ingenieurbüro für Umwelakustik
Quelle Hintergrund: ALKIS @ LGL BW.de, Lageplan Betriebshofplanung RSBNA Stand 30.04.2025

tags (6-22 Uhr)



Betriebshof der RSBNA auf dem Gelände des ehem. Güterbahnhofs
Karte 6 - Pegelverteilung nachts LSWD-abgeknickt (2b) (Szenario EBO)

Pegelverteilung Betriebshof (Planung nächste Jahre mit LS)

Beurteilungsgrundlage: TA Lärm
Beurteilungspegel Nacht
Rechenhöhe 8 m über Gelände
Stand: 30.06.2025

Legende	Pegelwerte nachts in dB(A)
Hauptgebäude	<= 15
Hauptgebäude mit Wohnnutzung	15 < <= 20
Nebengebäude	20 < <= 25
Betriebsgebäude (Planung)	25 < <= 30
Betriebsgebäude (Planung) mit Abstrahlung	30 < <= 35
Abstrahlung Tore	35 < <= 40 (RW)
Dach als Quelle	40 < <= 45 (WA)
Fassade als Quelle	45 < <= 50 (MI)
Parkplatz	50 < <= 55 (GE)
Fahrfweg Pkw	55 < <= 60
Verladung E-Stapler	60 < <= 65
Lkw Fahrfweg	65 < <= 70 (GI)
Emission Tram/Train	70 < <= 75
Kühlen der Züge	75 < <= 80
Absaugung / Befüllung (Pumpen)	80 < <= 85
Lärmschutzwand	85 < <= 90
Immissionsort (WA)	
Immissionsort (GI)	

Hinweis: Pegelskala unterscheidet sich tags und nachts aufgrund unterschiedlicher Immissionsrichtwerte (RW). Nachts beginnt die Skala bei niedrigeren Pegeln als tags.

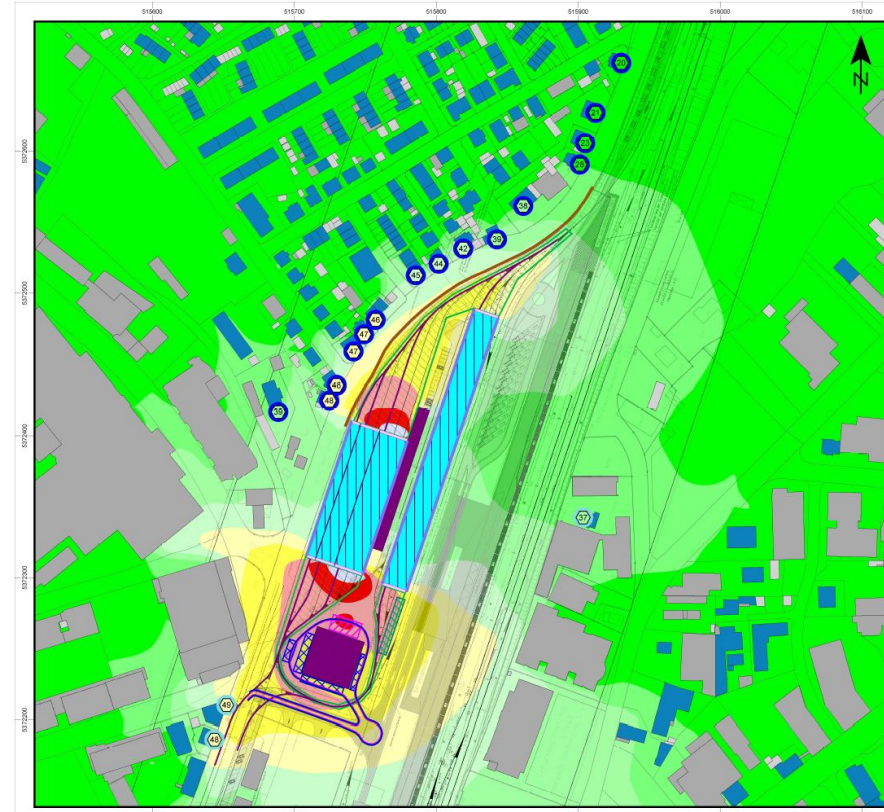
Maßstab 1:2.000

Anmerkung: Die Lärmkarte kann nur eingeschränkt mit der Einzelpunktrechnung verglichen werden, aufgrund unterschiedlicher Rechenhöhen, Reflexionen, etc.

HEINE + JUD | Bearbeitung: TH-EK / Projektnummer: 4079
Auftraggeber: RSBNA Projektgesellschaft mbH
Heine + Jud, Ingenieurbüro für Umwelakustik
Quelle Hintergrund: ALKIS @ LGL BW.de, Lageplan Betriebshofplanung RSBNA Stand 30.04.2025

nachts (22-6 Uhr)

Anlage 5: Schallemissionen, Stufe 2 (EBO + BOStrab)



Betriebshof der RSBNA auf dem Gelände des ehem. Güterbahnhofs
Karte 7 - Pegelverteilung tags LSWD-abgeknickt (2b) (Szenario BOStrab+EBO)

Pegelverteilung Betriebshof (Planung Fertigstellung mit LS)

Beurteilungsgrundlage: TA Lärm
Beurteilungspegel Tag
Rechenhöhe 8 m über Gelände
Stand: 30.06.2025

Legende		Pegelwerte tags in dB(A)	
[Symbol]	Hauptgebäude	[Symbol]	<= 30
[Symbol]	Hauptgebäude mit Wohnnutzung	[Symbol]	30 < <= 35
[Symbol]	Nebengebäude	[Symbol]	35 < <= 40
[Symbol]	Betriebsgebäude (Planung)	[Symbol]	40 < <= 45
[Symbol]	Betriebsgebäude (Planung) mit Abstrahlung	[Symbol]	45 < <= 50
[Symbol]	Abstrahlung Tore	[Symbol]	50 < <= 55 RW
[Symbol]	Dach als Quelle	[Symbol]	55 < <= 60 WA
[Symbol]	Fassade als Quelle	[Symbol]	60 < <= 65 GI
[Symbol]	Parkplatz	[Symbol]	65 < <= 70
[Symbol]	Fahrtweg Pkw	[Symbol]	70 < <= 75
[Symbol]	Verladung E-Stapler	[Symbol]	75 < <= 80
[Symbol]	Lkw Fahrtweg	[Symbol]	80 < <= 85
[Symbol]	Emission TramTrain	[Symbol]	85 < <= 90
[Symbol]	Kühlen der Züge	[Symbol]	90 < <= 95
[Symbol]	Absaugung / Befüllung (Pumpen)	[Symbol]	> 95
[Symbol]	Lärmschutzwand		
[Symbol]	Immissionsort (WA)		
[Symbol]	Immissionsort (GI)		

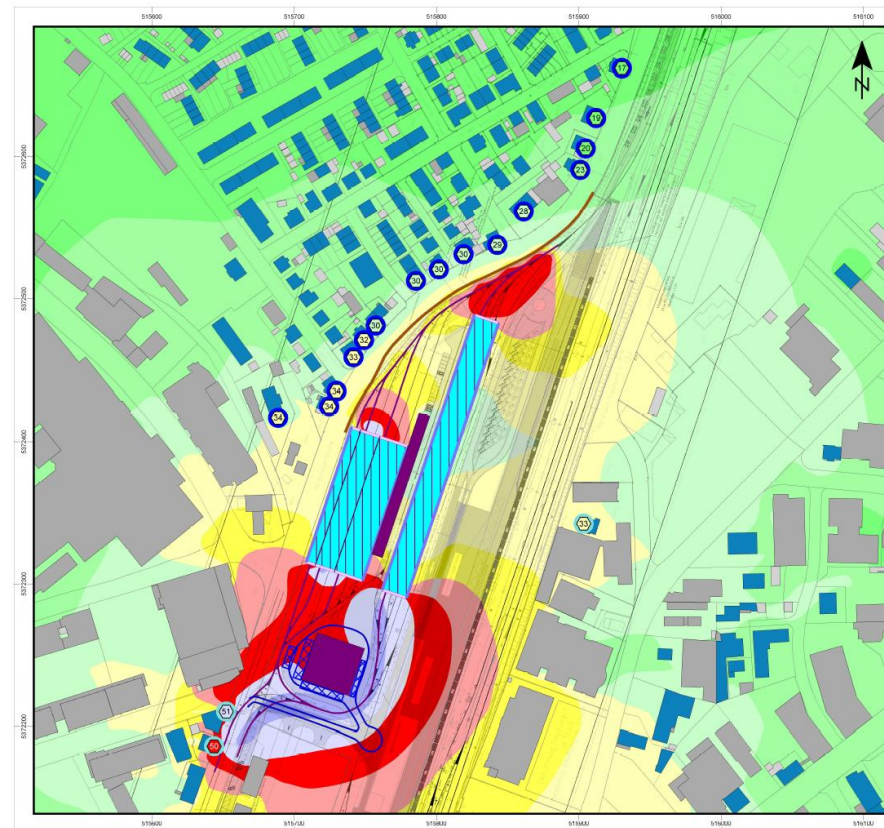
Hinweis:
Pegelskala unterscheidet sich tags und nachts aufgrund unterschiedlicher Immissionsrichtwerte (IRW).
Nachts beginnt die Skala bei niedrigeren Pegeln als tags.

Maßstab 1:2.000

Anmerkung: Die Lärmkarte kann nur eingeschränkt mit der Einzelpunktbeurteilung verglichen werden, aufgrund unterschiedlicher Rechenhöhen, Reflexionen, etc.

HEINE + JUD
Bearbeitung: THEK / Projektnummer: 4079
Auftraggeber: RSBNA Projektgesellschaft mbH
Heine + Jud, Ingenieurbüro für Umweltauslastung
Quelle Hintergrund: ALKIS @ LÖL-BW.de, Lageplan
Betriebsplanplanung RSBNA Stand 30.04.2025

tags (6-22 Uhr)



Betriebshof der RSBNA auf dem Gelände des ehem. Güterbahnhofs
Karte 8 - Pegelverteilung nachts LSWD-abgeknickt (2b) (BOStrab+EBO)

Pegelverteilung Betriebshof (Planung Fertigstellung mit LS)

Beurteilungsgrundlage: TA Lärm
Beurteilungspegel Nacht
Rechenhöhe 8 m über Gelände
Stand: 30.06.2025

Legende		Pegelwerte nachts in dB(A)	
[Symbol]	Hauptgebäude	[Symbol]	<= 15
[Symbol]	Hauptgebäude mit Wohnnutzung	[Symbol]	15 < <= 20
[Symbol]	Nebengebäude	[Symbol]	20 < <= 25
[Symbol]	Betriebsgebäude (Planung)	[Symbol]	25 < <= 30
[Symbol]	Betriebsgebäude (Planung) mit Abstrahlung	[Symbol]	30 < <= 35 RW
[Symbol]	Abstrahlung Tore	[Symbol]	35 < <= 40 WA
[Symbol]	Dach als Quelle	[Symbol]	40 < <= 45 GI
[Symbol]	Fassade als Quelle	[Symbol]	45 < <= 50
[Symbol]	Parkplatz	[Symbol]	50 < <= 55
[Symbol]	Fahrtweg Pkw	[Symbol]	55 < <= 60
[Symbol]	Verladung E-Stapler	[Symbol]	60 < <= 65
[Symbol]	Lkw Fahrtweg	[Symbol]	65 < <= 70
[Symbol]	Emission TramTrain	[Symbol]	> 70
[Symbol]	Kühlen der Züge	[Symbol]	
[Symbol]	Absaugung / Befüllung (Pumpen)	[Symbol]	
[Symbol]	Lärmschutzwand	[Symbol]	
[Symbol]	Immissionsort (WA)	[Symbol]	
[Symbol]	Immissionsort (GI)	[Symbol]	

Hinweis:
Pegelskala unterscheidet sich tags und nachts aufgrund unterschiedlicher Immissionsrichtwerte (IRW).
Nachts beginnt die Skala bei niedrigeren Pegeln als tags.

Maßstab 1:2.000

Anmerkung: Die Lärmkarte kann nur eingeschränkt mit der Einzelpunktbeurteilung verglichen werden, aufgrund unterschiedlicher Rechenhöhen, Reflexionen, etc.

HEINE + JUD
Bearbeitung: THEK / Projektnummer: 4079
Auftraggeber: RSBNA Projektgesellschaft mbH
Heine + Jud, Ingenieurbüro für Umweltauslastung
Quelle Hintergrund: ALKIS @ LÖL-BW.de, Lageplan
Betriebsplanplanung RSBNA Stand 30.04.2025

nachts (22-6 Uhr)