

Universitätsstadt Tübingen
Fachbereich Tiefbau
Rueß, Heike Telefon: 204-2024
Gesch. Z.: 91/Ru/

Vorlage 181/2022
Datum 08.06.2022

Berichtsvorlage

zur Behandlung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Südstadt**
zur Kenntnis im **Jugendgemeinderat**

Betreff: **Regionalstadtbahn Modul 1; Haltepunkt Güterbahnhof;
Sachstandsbericht**
Bezug: 26/2016, 26a/2016, 26b/2016, 245/2020, 313/2020
Anlagen: Anlage 1: Lageplan

Zusammenfassung:

Information des Gemeinderats über das geplante Projekt und die Veränderungen seit der letzten Information und Beschluss (Vorlage 313/2020).

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen - Investitionsprogramm							
Lfd. Nr.	Einzahlungs- und Auszahlungsarten	Bisher finanziert	Plan 2022	VE 2022	Plan 2023	Plan 2024	Gesamtkosten
7.541004.1007.01 Güterbahnhof Unterf., Ing.bauwerke		EUR					
1	Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	0	0	0	1.200.000	700.000	1.900.000
6	Summe Einzahlungen	0	0	0	1.200.000	700.000	1.900.000
11	Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen	-500.000	-150.000	0	-2.050.000	-1.850.000	-4.550.000
13	Summe Auszahlungen	-500.000	-150.000	0	-2.050.000	-1.850.000	-4.550.000
14	Saldo aus Investitionstätigkeit	-500.000	-150.000	0	-850.000	-1.150.000	-2.650.000
16	Gesamtkosten der Maßnahme	-500.000	-150.000	0	-2.050.000	-1.850.000	-4.550.000

Im aktuellen Entwurf zum Haushaltsplan 2022 sind unter dem PSP-Element 7.541004.1007.01 „Regionalstadtbahn, Haltepunkt Güterbahnhof“ insgesamt 4.550.000 € für die Maßnahme vorgesehen.

Zusätzliche Kosten sind im Haushalt in den Jahren 2023ff zu berücksichtigen.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

Nach aktuellem Kenntnisstand soll das Modul 1 der Regional-Stadtbahn auf der Strecke Neckar-Alb-Bahn zum Jahresende 2023 in Betrieb gehen. Auf der Gemarkung der Universitätstadt Tübingen sind zwei neue Haltepunkte der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb geplant, die Haltepunkte Neckaraue und Güterbahnhof.

Mit dem Haltepunkt Güterbahnhof wird auch eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer errichtet. Diese zukünftige Unterführung am Güterbahnhof ist ein zentrales Netz- und Infrastrukturelement zur Rad- und Fußverkehrsförderung in Tübingen. Bisher gibt es im östlichen Stadtgebiet zwischen den südlichen und nördlichen Stadtquartieren neben der Brücke am Blauen Turm und der geduldeten Nutzung des Flutkanals keine direkte Radverbindung. Vor allem in Kombination mit der sich im Bau befindlichen Radbrücke Ost beim Stauwehr kann somit eine neue, leistungsfähige und durchgängige Querspange geschaffen werden. Diese wird mit der bereits umgesetzten Fahrradstraße in der Schaffhausenstraße auch an das „Blaue Band“ angeschlossen. Ebenfalls findet über diese Vernetzung ein Anschluss an die potentielle Radschnellverbindung nach Reutlingen statt.

Im Nov. 2020 (Vorlage 313/2020) hat der Gemeinderat beschlossen, dass der Planung des Haltepunkts Güterbahnhof eine Unterführung mit einer förderfähigen Planung zugrunde

gelegt wird. Falls erforderlich wird für diese förderfähige Planung der Unterführung ein Planänderungsverfahren zur bestehenden Planfeststellung durchgeführt. Für die Unterführung Güterbahnhof soll eine Förderung im Rahmen des Förderprogramms „Klimaschutz durch Radverkehr“ beantragt werden.

Der Bau des Haltepunkt Güterbahnhof mit Unterführung verzögert sich u.a. da weitere Sperrpausen von der Deutschen Bahn genehmigt werden müssen. Mit der Fertigstellung der Unterführung wird nach aktuellem Planungsstand spätestens bis zum Jahr 2025 gerechnet. Die Erörterung des Planänderungsverfahrens wird aktuell durch das Regierungspräsidium und die ENAG durchgeführt.

2. Sachstand

Planung und Planänderungsverfahren

Die Planung der Unterführung Güterbahnhof wurde, wie im November 2020 beschlossen, überarbeitet. Durch die nun geänderte Ausführung der Unterführung Güterbahnhof mit einer lichten Breite von 7 m musste nach erfolgter Vorprüfung ein Planänderungsverfahren veranlasst werden. Beim Planfeststellungsverfahren wurde für die Unterführung Güterbahnhof eine lichte Breite von 6 m vorgesehen.

Das Planänderungsverfahren wurde im Oktober 2021 vom Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA) beim Regierungspräsidium eingereicht. In der Zeit von 07.02.2022 – 07.03.2022 fand die Offenlage des Planänderungsverfahrens statt. Einwendungen konnten bis 21.03.2022 eingereicht werden. Momentan werden die eingereichten Stellungnahmen bearbeitet. Es sind keine Stellungnahmen eingegangen, die wesentliche Bedenken gegen den Bau der Unterführung äußern. Der Planänderungsbescheid wird bis Ende Juli 2022 erwartet. Je nachdem wann der Planänderungsbescheid vorliegt, beginnen die Bauarbeiten im Herbst 2022 oder später. Die Bauarbeiten können zum Großteil nur in den Sperrpausen des Bahnbetriebs stattfinden.

Anlage 1 zeigt die geänderte Planung der Unterführung Güterbahnhof.

In diesem Plan ist auch die Umgebung der Unterführung mit Fahrradabstellplätzen dargestellt.

Die Kosten für die Anpassung der Umgebung und der Fahrradabstellplätze werden in einer separaten Kostenstelle geführt. Diese Kosten können momentan noch nicht benannt werden. Die Verwaltung geht nach einer groben Kostenschätzung von ca. 250.000 € bis 300.000 € aus.

Kosten

Die aktuell angenommenen Baukosten für die Unterführung Güterbahnhof mit Fußgänger- und Radwegbereich liegen bei ca. 12,2 Mio. € brutto (Stand Kostenberechnung Dez. 2021). In diesen Baukosten sind die Treppenaufgänge und die Rampen für den Radverkehr enthalten. Von diesen Baukosten übernimmt die Universitätsstadt Tübingen den Kostenanteil für den Radweganteil der Unterführung.

In intensiven Verhandlungs- und Abstimmungsgesprächen zwischen dem ZÖA, dem Landkreis Tübingen und der Universitätsstadt Tübingen wurde die Kostenteilung ausgehandelt.

Die nun ausgehandelte Vereinbarung zur Kostenübernahme zwischen dem ZÖA und der Stadt sieht vor, dass die Baukosten (insgesamt 12,2 Mio. € brutto) prozentual unter den Beteiligten aufgeteilt werden. Der ZÖA übernimmt 62 % und die Universitätsstadt Tübingen 38 % der Baukosten mit anteiligen Planungskosten. Darüberhinausgehende Mehrkosten, die nicht klar einem Vertragspartner zuzuordnen sind, werden im Verhältnis ZÖA 62 % - Universitätsstadt Tübingen 38 % aufgeteilt. Die prozentuale Kostenteilung betrifft nur die Baukosten.

Zusätzlich zu den Baukosten werden anteilige Planungs- und Verwaltungskosten, sowie ein Ablösebetrag für die tragende Konstruktion der Eisenbahnüberführung, der an die DB AG zu leisten ist, fällig.

Kostendarstellung des Kostenanteils der Universitätsstadt Tübingen an der Unterführung Güterbahnhof:

	% Anteil	Brutto 19%
Baukosten gesamt (Stand 2022)		12.200.000 €
Gesamtkosten		12.200.000 €
Anteil Universitätsstadt Tübingen	38%	4.615.500 €
Anteil ZÖA	62%	7.592.200 €
Förderung nach B-GVFG		
Kostenanteil Universitätsstadt Tübingen aus Eisenbahnkreuzungsgesetz		
Verwaltungs- und Planungskostenanteil (§ 5 (1) 1. EKrV)		923.092,52 €
Ablöse		1.246.822,50 €
Kosten Universitätsstadt Tübingen		6.785.377,62 €
Anteilige Förderung aus NKI Superradwegenetz		1.900.000,00 €
Universitätsstadt Tübingen Kosten gesamt		4.900.000 €

Die zusätzlichen Kosten sind im Haushalt in den Jahren 2023 ff zu berücksichtigen.

Förderung

Die Unterführung Güterbahnhof ist Teil der Förderung „Superradwegenetz“, die im Rahmen des Förderprogramms Nationale Klimaschutzinitiative „Klimaschutz durch Radverkehr“ beim BMVI beantragt wurde. Für das Projekt Superradwegenetz Tübingen hat die Universitätsstadt Tübingen im Juli 2021 einen Zuwendungsbescheid in Höhe von 12,6 Mio. € erhalten. Weitere Teilprojekte des „Superradwegenetz“ sind die Radbrücke Ost beim Stauwehr und die Radbrücke West.

Bei der Antragstellung der NKI-Förderung wurde der Baukostenanteil der Unterführung mit geringeren Kosten angenommen. Deshalb liegt die anteilige NKI-Förderung für die

Unterführung Güterbahnhof bei 1.900.000 €. Grund für den nun deutlich höheren Baukostenanteil sind die allgemeine Preissteigerung und die zum Zeitpunkt der Antragstellung noch in Verhandlung befindende Vereinbarung zur Kostenteilung. Die Kostenanteile aus dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, wie die Verwaltungskostenpauschale und die Ablöse sind nicht förderfähig und auf jeden Fall an die Deutsche Bahn zu leisten.

3. Vorgehen der Verwaltung

Nach Vorliegen des Planänderungsbescheids, wird die Baumaßnahme vom ZÖA ausgeschrieben und umgesetzt. Die Universitätsstadt Tübingen treibt die Planung Umsetzung der Anschlussbereiche zur Unterführung voran.

4. Lösungsvarianten

Die Verwaltung hält die jetzt gefundene Lösung für so stimmig und wirtschaftlich optimiert.

5. Klimarelevanz

Der Förderauftrag Klimaschutz durch Radverkehr fordert den Nachweis ein, dass die Maßnahme eine Treibhausgasmindeung bewirkt. Diese wurde im Antrag dargestellt und rechnerisch nachgewiesen. Die Unterführung ist ein wesentlicher Bestandteil des Förderantrags „Superradwegenetz Tübingen“.

Durch das Vorhaben wird sich ein attraktives innerstädtisches Radverkehrsnetz mit Vernetzung ins Umland ergeben. Durch die Maßnahme wird nicht nur der Radverkehr gestärkt, sondern auch eine attraktive Verknüpfung zum ÖPNV geschaffen.