

Berichtsvorlage

zur Behandlung im: **Verkehrsplanungs- und Umweltausschuss**

zur Kenntnis im:

Betreff: Antrag der SPD-Fraktion vom 01.03.2004: Behördenzentrum Mühlbachäcker,
ÖPNV

Bezug:
Anlagen: keine

Zusammenfassung:

Zur ÖPNV-Erschließung des Behördenzentrums Mühlbachäcker sind sowohl eine angemessene Buserschließung als auch mittelfristig ein Bahnhaltepunkt vorgesehen. Details zur Buserschließung werden noch im Verkehrsbeirat behandelt. Je nach gewählter Variante können sich Kosten für die Stadt daraus ergeben, die eventuell mit GVFG-Mitteln bezuschusst werden.

Ziel:

Optimales ÖPNV-Angebot für diesen Arbeitsplatz-Schwerpunkt Tübingens.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

Die SPD-Fraktion hat am 01.03.2004 folgenden Antrag zum „Behördenzentrum Mühlbachäcker, ÖPNV“ gestellt (Vorlage 509/2004):

„Die Verwaltung berichtet, wie der ÖPNV/Stadtverkehr auf den Ausbau des Behördenzentrums in den Mühlbachäckern abgestimmt werden soll. Soweit ersichtlich, ist mit bis zu 1500 neuen Arbeitsplätzen in diesem Bereich zu rechnen (Landratsamt, Kreissparkasse, Regierungspräsidium).

Hierzu die folgenden Fragen:

1. Ist die Einrichtung eines Haltepunkts der Bahn vorgesehen? Inwieweit können oder werden der Stadt dafür Kosten entstehen?
2. Muss der Stadtverkehr neue Linien einrichten oder Taktfrequenzen erhöhen? Sind neue Fahrzeuge anzuschaffen? Wie sind insoweit die Kosten zu veranschlagen?
3. Besteht die Möglichkeit, die Behörden bzw. Träger der Verwaltungen (Land, Kreis, Sparkasse) an den Kosten zu beteiligen?

Es wird gebeten, die Problematik auch auf die Tagesordnung des Verkehrsbeirates zu setzen.“

2. Sachstand

zu 1.:

Sowohl in den Planungen der Stadtverwaltung als auch im Gutachten zur Regional-StadtBahn Neckar-Alb ist ein Haltepunkt „Mühlbachäcker“ vorgesehen. Die Einrichtung kann erst erfolgen, wenn ein zweites Gleis bis Derendingen zur Verfügung steht. Es gibt von verschiedener Seite Bemühungen um diesen zweigleisigen Ausbau, eine Aussage zur zeitlichen Einordnung ist noch nicht möglich.

Die Finanzierung des Haltepunktes kann mit GVFG-Mitteln gefördert werden, der zweigleisige Ausbau kann wahrscheinlich mit BSchWAG-Mitteln (Bundesschienenwegeausbaugesetz) finanziert werden. Die Aufnahme in den entsprechenden Fünfjahresplan des Bundes mit eventuell 100%iger Finanzierung wird angestrebt. Beim GVFG ist die Förderung im Landesprogramm inzwischen auf 75 % der förderfähigen Kosten abzüglich eines Selbstbehalts von 160.000 € reduziert.

zu 2.:

Zu diesen Fragen hat uns der SVT folgende Überlegungen zugesandt:

„Lösungsmöglichkeiten:

Variante 1 - Omnibusbahnhof - Konrad-Adenauer-Str. (bis Wendepalte) - Omnibusbahnhof:

Diese Variante erfordert einen "Gelenkbus-tauglichen" Ausbau der Wendepalte am südlichen Ende der Konrad-Adenauer-Straße und Einrichtung zusätzlicher Haltestellen. Die exakte Linienführung im Bereich Hegelstraße / Derendinger Straße / Mühlbachäckerstraße und Wilhelm-Keil-Straße sowie die Entscheidung, in welcher

Form die ÖPNV-Erschließung erfolgen könnte (z. B. Verlängerung einer oder mehrerer bestehender Linien, neue Linie), wird zur gegebenen Zeit von uns geprüft.

Variante 2 - Kurze Schleife: Omnibusbahnhof - Derendinger Straße - Mühlbachackerstraße - Wilhelm-Keil-Straße - Omnibusbahnhof:

Diese Variante erfordert keine straßenbaulichen Maßnahmen, sondern lediglich die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle (westlich des Arbeitsamtes in der Mühlbachackerstraße). Während des Ausbau's der Derendinger Straße (1. und voraussichtlich 2. Bauabschnitt) wäre die Derendinger Straße nicht befahrbar und diese Variante nicht zu ermöglichen.

Variante 3 - Omnibusbahnhof – Konrad-Adenauer-Str. – (Durchstich zur) – Ludwig-Krapf-Straße – Derendingen – Unter dem Holz und zurück:

Diese Variante erfordert die Herstellung einer Verbindung von der Ludwig-Krapf-Straße zur Konrad-Adenauer-Straße. In diesem Fall wäre es möglich, die ÖPNV-Erschließung des Gebiets „Mühlbachacker“ auch durch die Führung von bestehenden Linien durch die Ludwig-Krapf-Straße – Konrad-Adenauer-Straße zu ermöglichen. Bei dieser Variante sind auch zusätzliche Haltestellen einzurichten.

Je nach Machbarkeit und Finanzierbarkeit dieser Varianten werden wir unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten prüfen, ob die gewünschten Verkehrsleistungen mit dem vorhandenen Fuhrpark gefahren werden können oder ob zusätzliche Fahrzeuge benötigt werden. Wir werden je nach den ermöglichten Fahrwegen erneut prüfen wollen, ob aus dem Süden in Richtung der Derendinger Straße einpendelnde Parallelverkehre synergetisch in unser Verkehrskonzept einbezogen werden können.“

zu 3.:

Kostenbeteiligungen des Landes bzw. Bundes für die Maßnahmen im Schienennetz sind wie in „zu 1.“ ausgeführt möglich. Möglichkeiten der GVFG-Förderung von Maßnahmen im TüBus-Netz werden im Rahmen der noch zu treffenden Entscheidungen (Varianten) geprüft. Gesetzliche Grundlagen für weitergehende Kostenbeteiligung insbesondere von Bauherren sind der Verwaltung nicht bekannt.

3. Lösungsvarianten

entfällt

4. Vorgehen der Verwaltung

Die Verwaltung bemüht sich weiterhin um bestmögliche Lösungen für die ÖPNV-Erschließung und ihre Finanzierung.

5. Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen können noch nicht beziffert werden.

6. Anlagen

keine