

Universitätsstadt Tübingen
Oberbürgermeister
Boris Palmer, Telefon: 204-1200
Gesch. Z.: 00

Vorlage 480/2012
Datum 13.12.2012

Berichtsvorlage

zur Behandlung im: **Gemeinderat**

zur Kenntnis im: **Ortschaftsrat Unterjesingen**
Ortsbeirat Norstadt
Ortsbeirat Stadtmitte
Ortsbeirat Südstadt

Betreff: **Regionalstadtbahn**

Bezug: Vorlage 196/2012

Anlagen: Bezeichnung:

Zusammenfassung:

Die Untersuchung von separat umsetzbaren Modulen der Regionalstadtbahn ist abgeschlossen. Alle Module sind volkswirtschaftlich sinnvoll und grundsätzlich förderfähig. Für das Modul „Stadtbahnausbau Bad Urach-Herrenberg“ ist eine Realisierung im Zeitraum bis 2019 möglich. Für alle anderen Module werden ein bis zwei Jahre mehr benötigt. Die Verwaltungsspitzen des Oberzentrums und der Landkreise sowie des Regionalverbands Neckar-Alb sind sich einig, dass bis März 2013 Aufträge für die Vorplanungen aller untersuchten Module erteilt werden sollen. Die Verwaltung hat im Haushaltsentwurf 2013 deshalb 700.000 Euro für diesen Zweck etatisiert.

Ziel:

Information des Gemeinderats

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

Das ergänzende Gutachten zur geplanten Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (RSB) liegt seit Ende November vor.

2. Sachstand

Von den Gutachtern unter Leitung des Karlsruher Planungsbüros PTV wurden fünf Planfälle bearbeitet und untersucht:

- Basis-Planfall: Stadtbahngerechter Ausbau mit Elektrifizierung und neuen Haltepunkten von Bad Urach bis Herrenberg.

Vier weitere Planfälle setzen die Realisierung dieses Basis-Planfalls voraus:

- Elektrifizierung und stadtbahngerechter Ausbau auf der Strecke Tübingen - Horb.
- Innenstadtstrecke Tübingen Hauptbahnhof bis Tübingen Botanischer Garten/Morgenstelle.
- Innenstadtstrecke Reutlingen auf dem Abschnitt Ohmenhausen - Reutlingen Hauptbahnhof - Pfullingen Bahnhof.
- Elektrifizierung der Zollernalbbahn mit Talgangbahn.

Die Gutachter treffen zwei Hauptaussagen über diese fünf Module.

1. Alle fünf Planfälle sind für sich betrachtet volkswirtschaftlich sinnvoll (Nutzen-Kosten-Indikator NKI über 1) und eignen sich daher grundsätzlich als Module für die Stadtbahn.
2. Nur der Basis-Planfall, auf dem alle anderen Teillösungen aufbauen, lässt sich noch bis zum Jahr 2019 umsetzen und abrechnen - bislang eine zwingende Voraussetzung für die Förderung durch Bund und Land. Dabei handelt es sich um den stadtbahngerechten Ausbau mit Elektrifizierung der Ammertalbahn und Ermstalbahn und mit neuen Haltepunkten auf der Neckartalbahn.

In Kenntnis dieser ermutigenden Ergebnisse haben sich die Verwaltungsspitzen in einer Sitzung am 7. Dezember auf folgendes Vorgehen geeinigt:

Die Partner der Regional-Stadtbahn führen so schnell wie möglich Gespräche mit der Deutschen Bahn, dem Landes- und Bundesverkehrsministerium. Insbesondere Bund und Land sollen akzeptieren - so das Ziel -, dass in einem ersten Schritt nur die Vorplanung für das erste Modul verlangt wird und keine Vorplanung für das Gesamtnetz.

Um die Chancen zu erhalten, mehr als nur das Modul des Basisplanfalls mit Bundesmitteln realisieren zu können, sollen für drei der vier Zusatzmodule ebenfalls Vorplanungen in Auftrag gegeben. Der Zollernalbkreis hat die Vorplanung der Elektrifizierung der Zollernalbbahn bereits begonnen und wird diese voraussichtlich nun vollständig beauftragen. Für die Innenstadtstrecken Reutlingen und Tübingen geben die beiden Städte eigene Vorplanungen in Auftrag. Das Modul Tübingen-Horb soll derzeit nicht weiter geplant werden. Vereinbart wurde, dass die Kosten dieser Vorplanungen von den jeweiligen Gebietskörperschaften zu tragen sind. Für den Basis-Planfall sind dies die Landkreise Reutlingen und Tübingen. Für die Zollernbahn der Zollern-Alb-Kreis. Und für die Innenstadtstrecken die beiden großen Städte in der Region. Im Erfolgsfall sollen diese Planungskosten nach einem noch zu bestimmenden Schlüssel in das Gesamtprojekt verrechnet werden. Falls das Gesamtprojekt scheitert, bleiben die Kosten bei den jeweiligen Auftraggebern.

Für die Universitätsstadt Tübingen sind zwei Module direkt relevant. Der Basis-Planfall sichert den dringenden Ausbau der überlasteten Ammertalbahn und erlaubt die Einführung eines Viertelstundentaktes. Zusätzlich hat die Stadt deutlich gemacht, dass mindestens einer der geplanten Haltepunkte am Güterbahnhof und im Unteren Wert im Basis-Planfall zu realisieren ist. Damit könnte schon im ersten Realisierungsschritt bis Ende des Jahrzehnts ein Quantensprung im Schienennahverkehr erreicht und das Stadtbahn-Zeitalter eingeläutet werden.

Das zweite relevante Modul ist die Tübinger Innenstadt-Strecke. Auch deren volkswirtschaftlicher Nutzen ist belegt, obwohl im untersuchten Planfall der Stadtbahnbetrieb nur aus Reutlingen und Herrenberg möglich ist, während die Linien nach Balingen und Horb nicht in die Innenstadt geführt werden können. Mit weiteren Realisierungsschritten würde der Nutzen dann noch erheblich wachsen.

Die Linienführung ist im Laufe des letzten Jahrzehnts durch mehrere Untersuchungsschritte mit großer Exaktheit bestimmt. Die Lage betroffener Straßen, Grundstücke und Gebäude kann präzise beschrieben werden. Die technische Realisierbarkeit ist geklärt. Der nun anstehende Planungsschritt, die Vorplanung, stellt eine konkrete Stufe zur Realisierung dar und ist entsprechend teurer. Ohne ein entsprechendes Angebot ist keine konkrete Zahl benennbar. Die Verwaltung rechnet jedoch damit, dass im Jahr 2013 ein Betrag von 700.000 aufgewendet werden muss, um Planungsleistungen für die Innenstadtbahn beauftragen und durchführen zu können. Zum Vergleich: Für das Gesamtnetz der Regionalstadtbahn Neckar-Alb haben die Gutachter eine Summe von 9 Millionen Euro für die Durchführung der Vorplanung veranschlagt.

3. Vorgehen der Verwaltung

Wenn die Beschlüsse der Gremien und die Gespräche mit Bund und Land positiv ausfallen, soll mit den Vorplanungen für die Regionalstadtbahn im April 2013 begonnen werden. Die Verwaltung strebt an, die Tübinger Innenstadtbahn in diese Vorplanungen einzubeziehen. Sie hat daher im Entwurf für den Haushalt 2013 Mittel von 700.000 Euro für die Vorplanung der Innenstadtbahn eingestellt.

Für die Planungen des Zinsendreiecks laufen bereits Untersuchungen über die Kosten des stadtbahnrechtlichen Ausbaus der Karlstraße. Hier sind vor allem die Tiefbaukosten für die Verlegung von Leitungen in die Randbereiche der Straße zu beziffern, da unter Stadtbahntrassen in der Regel keine Leitungen geführt werden können.

Parallel erarbeitet die Verwaltung ein Konzept für ein Bürgerbeteiligungsverfahren, das eine möglichst breite Diskussion und Mitwirkungsmöglichkeit sichern soll. Da die Trasse quer durch das Stadtzentrum führt, sind alle Bürgerinnen und Bürger betroffen. Von Fragen der Ästhetik bis zur Verkehrsführung ist eine große Palette von Themen mit der Bürgerschaft zu klären. Eine besondere Bedeutung hat zudem die Kommunikation mit den direkten Anliegern der Strecke, seien es Anwohner, Betriebe, Universität oder Kliniken.

4. Lösungsvarianten

Die Vorplanungen für die Tübinger Innenstadtbahn wird nicht begonnen. Damit würden die Chancen auf eine Realisierung dieser Strecke auf ein Minimum sinken.

5. Finanzielle Auswirkungen

Im Haushaltsentwurf sind unter 2.7921.9620.000-0104 Regionalstadtbahn 700.000 € eingestellt.