

Universitätsstadt Tübingen

Fachabteilung Verkehrsplanung

Meyer, Karin Telefon: 07071 204 - 2276 karin.meyer@tuebingen.de

Gesch. Z.: my/74/

Vorlage

50/2015

Datum

31.03.2015

Beschlussvorlagezur Vorberatung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**zur Behandlung im **Gemeinderat**zur Kenntnis im **Ortsbeirat Stadtmitte**zur Kenntnis im **Ortsbeirat Nordstadt**

Betreff: **Regionalstadtbahn Innenstadtstrecke Tübingen**
- Vorbereitung der Bürgerbeteiligung
- Vorbereitung der Anmeldeunterlagen zum GVFG-
Rahmenantrag**Bezug:** Vorlage 500/2013
Vorlage 500a/2013
Vorlage 507/2015
Vorlage 527/2014**Anlagen:** 2 Trassenführung Innenstadt_Abschnitt
Trassenführung Innenstadt_Gesamtübersicht

Beschlussantrag:

In einem ersten Schritt werden die unter 2. genannten Planungen zur Beteiligung der Bürgerschaft und zur Vorbereitung eines Bürgerentscheides vergeben. Die Vorplanung nach HOAI zur Vorbereitung eines Antrages bei einem Nachfolgeförderprogramm wird nach erfolgter Beteiligung und Vorliegen der genauen Rahmenbedingungen für die Planung vergeben.

Finanzielle Auswirkungen		Jahr.	Folgej.:
Investitionskosten:	€	€	€
Bei HHStelle veranschlagt:			
Aufwand/Ertrag jährlich	€	ab:	

Ziel:

Entscheidung über das weitere Vorgehen, die ergänzenden Untersuchungen zur Vorbereitung der Bürgerbeteiligung zum Vorhaben Innenstadtstrecke Regionalstadtbahn und die Erstellung der Vorpla-

nung zum GVFG-Rahmenantrag.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Modul 1

Die Kreistage von Tübingen und Reutlingen haben Ende 2014 die Entwurfs- und Genehmigungsplanung von Modul 1 auf den Weg gebracht, nachdem zuvor der GVFG-Rahmenantrag beim Land eingereicht wurde. Das Land meldet das Vorhaben zusammen mit elf anderen Infrastrukturprojekten im Öffentlichen Personennahverkehr beim Bund zur Förderung an. Die Projektbeteiligten streben eine Umsetzung des Modul 1 bis zum Jahr 2019 an.

Bei der Realisierung des Projekts gibt es hohe finanzielle Risiken durch das Auslaufen des GVFG, aber auch durch die Überbuchung und die zahlreichen bereits laufenden Vorhaben in Baden-Württemberg. Der Bund lässt offen, ob er seinen Regelanteil an der Projektfinanzierung in Höhe von 60% aufbringen wird.

Innenstadtstrecke Tübingen

Trotz des Drängens der Länder gibt es derzeit noch keine GVFG-Nachfolgeregelung. Das MVI hat zugesichert, sich unmittelbar nach einer GVFG-Programmverlängerung oder Nachfolgeregelung für eine priorisierte Berücksichtigung der weiteren Module der Regionalstadtbahn Neckar-Alb einzusetzen. Um für diesen Zeitpunkt ausreichende Unterlagen für eine Projektanmeldung vorliegen zu haben, sollen die erforderlichen Planungsschritte vorbereitet werden. Hierbei soll auch frühzeitig eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt werden. Die grundsätzliche Streckenführung der Stadtbahn durch die Innenstadt wurde schon durch mehrere Untersuchungsschritte im Auftrag der Universitätsstadt Tübingen konkretisiert. Die Haltestellen wurden dabei in ihrer groben Lage und Abmessung verortet. Die grundsätzliche technische Realisierbarkeit ist damit geklärt, ausreichende Pläne für eine Diskussion in der Öffentlichkeit sowie für einen entsprechenden Förderantrag sind damit aber noch nicht vorhanden.

2. Sachstand

Die bisherige planerische Ausarbeitung war auf die Anforderungen der standardisierten Bewertung mit eher funktionalem Schwerpunkt auf Betrieb, Fahrgastnachfrage und Wirtschaftlichkeit ausgerichtet. Das Ziel dieser Planungen bestand darin, die GVFG-Förderfähigkeit des Projekts nachzuweisen. Im Ergebnis kann nach derzeitigem Stand ein positives Ergebnis aufgezeigt werden, das als Grundlage für einen Antrag Voraussetzung ist. Die durch das System Stadtbahn im Stadtraum ausgelösten Veränderungen und die daraus sich möglicherweise ergebenden Herausforderungen in der verkehrlichen Organisation wurden in diesem Zusammenhang noch nicht vertieft behandelt.

Aus Sicht der Verwaltung sind bis zur Anmeldung zwei unterschiedliche Planungsgrundlagen zu erarbeiten. Zum Einen ist für einen Förderantrag eine vollumfängliche Vorplanung gemäß HOAI erforderlich. Hierin sind die grundsätzliche Streckenführung, die Haltestellenanordnung sowie die Aufteilung der einzelnen Straßenabschnitte darzustellen. Für die Beteiligung der Öffentlichkeit sind aber insbesondere für die zentralen Abschnitte darüber hinaus deutlich detailliertere Darstellungen einschließlich der möglichen Alternativen sowie Visualisierungen erforderlich, da ansonsten eine sinnvolle Diskussion des Projektes mit seinen Auswirkungen nicht geführt werden kann. Dieser Aufwand deckt sich nur in Teilen mit der Leistungsphase 2 HOAI, Vorplanung. Eine vollständige Vorplanung ist aber für ein Beteiligungsverfahren noch nicht erforderlich.

Unterlagen zum Bürgerbeteiligungsverfahren

Um eine fundierte Diskussion in der Öffentlichkeit zu führen, sind aus Sicht der Verwaltung folgende Themenblöcke aufzubereiten. Die planerische Aufbereitung der innerstädtischen Stadtbahntrasse sollte dabei in drei Kategorien (Anlage 1) mit unterschiedlicher Bearbeitungstiefe erfolgen.

Kategorie 1 liegt im Bereich zwischen Hauptbahnhof und Gmelinstraße (Anlage 2). In diesen engen urbanen Straßenabschnitten bringt die Stadtbahn als neu hinzukommendes Element sowohl im Erscheinungsbild als auch in funktionaler Hinsicht tiefgreifende Veränderungen. In einer ganzheitlichen Betrachtung des Straßenraums sollen Planungsvarianten erarbeitet werden, die die unterschiedlichen Aspekte von Stadtplanung und Stadtgestaltung, Verkehrsplanung und Stadtbahnplanung, Stadtökologie, Sicherheit und Barrierefreiheit integrieren. In den verschiedenen Abschnitten (Anlage 2: a Karlstraße, b Mühlstraße, c Wilhelmstraße) sind Querschnittsvarianten mit unterschiedlicher Aufteilung des Straßenraums und unterschiedlichem Benutzungskomfort für die verschiedene Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, Kfz-Fahrer, etc.) erforderlich.

Für die Haltestellenbereiche (s. Anlage 2: 1 Neckarbrücke, 2 Lustnauer Tor, 3 Neue Aula) werden Varianten in Mittel- und – wo möglich – auch in Seitenlage aufgezeigt. Ein Großteil der Buslinien verkehrt auf der Stadtbahntrasse. Bushaltestellen und Stadtbahnhaltestellen sollten in unmittelbarer Nähe zueinander liegen, um einen attraktiven Übergang Bus – Bahn zu gewährleisten. Sie haben jedoch aufgrund der spezifischen Fahrzeugeigenschaften unterschiedliche Bordstein bzw. Einstiegshöhen. Es werden hierfür Gestaltungsvorschläge unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit erarbeitet. Die eigentliche architektonische Ausgestaltung der Haltestellen erfolgt aber zu einem späteren Zeitpunkt.

Für die Realisierung der Stadtbahntrasse in der Wilhelmstraße sowie der dortigen Haltestellenbereiche mit Übergang zu den Buslinien ist es erforderlich, die Einbahnstraßenregelung in der Wilhelmstraße aufzuheben. Nur so wird eine direkte Verknüpfung von Bus und Bahn in beiden Fahrtrichtungen erreicht. Die damit erforderliche – zumindest teilweise – Aufhebung des Innenstadteinbahnringes erfordert umfangreiche Umbauten auch der angrenzenden Knotenpunkte. Um jedoch den Planungsaufwand überschaubar zu halten, wird die Auflösung des Einbahnstraßenringes im Rahmen des Arbeitsprogramms für die Stadtbahn als gesetzt vorgegeben und ist nicht Thema im Beteiligungsverfahren Stadtbahn. Die grundsätzliche Machbarkeit wurde ja schon im Verkehrsgutachten des Büros R+T aus dem Jahr 2008 nachgewiesen. Auf Grund der beschränkten Kapazitäten bei der Verkehrsplanung wird das Projekt ‚Auflösung Einbahnstraßenring‘ nicht parallel durchgeführt.

Die Platzbereiche Lustnauer Tor und Geschwister-Scholl-Platz stellen sowohl stadtgestalterisch als auch verkehrlich hohe Anforderungen an die Planung. Die Stadtbahn wird dort in engen Radien geführt. Für diese beiden Platzbereiche soll ein ganzheitliches Konzept ausgearbeitet werden, ebenso für den Europaplatz als Bindeglied zwischen Busbahnhof und Karlstraße (s. Anlage 2, A, B und C). Die Verwaltung hat vor kurzem im Vorgriff ein Gutachten zur Ausschleifung der Stadtbahn am Hauptbahnhof vergeben, in dem neben der Gleisführung auch die signaltechnischen Anforderungen der Stadtbahn zwischen Hauptbahnhof und Karlstraße dargestellt werden.

Die Veränderung der stadträumlichen Situation und die Gestaltungsmöglichkeiten sollen durch Visualisierungen veranschaulicht werden. Geplant sind 6 – 8 Bereiche (s. Anlage 2) Kategorie 2 bildet der Abschnitt zwischen Haltestelle Innenstadtkliniken und Morgenstelle, der durch Bereiche mit eher geringerer Relevanz für die Bürgerbeteiligung führt: die Trasse durchquert den Klinikumsbereich und wird danach im Seitenbereich der Schnarrenbergstraße geführt. Die Unterlagen für die Bürgerbeteiligung liegen hier im Wesentlichen vor und sind

noch durch einzelne Schnitte zu ergänzen, die die Höhenlage verdeutlichen. Auch für die Haltestellenbereiche liegen bereits Entwürfe in einer für diesen Bereich ausreichenden planerischen Tiefe vor.

Kategorie 3 bildet der Abschnitt zwischen Botanischem Garten und WHO-Rotdornweg. Für diesen Bereich ist für ein Beteiligungsverfahren überwiegend die Trasse aus der standardisierten Bewertung ausreichend. Allerdings wurden noch verschiedene Varianten der Linienführung, insbesondere im Bereich der Oberen Viehweide untersucht. Dieser Abschnitt steht voraussichtlich in der Realisierung eher weiter zurück, so dass zum jetzigen Zeitpunkt planerische Ergänzungen in Form von Querschnitten und die genaue Darstellung der Haltestellen Botanischer Garten, Beethovenweg und Kunsthalle ausreichend erscheinen, um in das Beteiligungsverfahren zu starten.

Neben den planerischen Ergänzungen sind noch folgende Themen aufzubereiten:

- Statische Belastbarkeit der Neckarbrücke

Von einem externen Brückensachverständigen ist rechnerisch zu überprüfen, ob die bestehende Brückenkonstruktion den zusätzlichen dynamischen Belastungen eines Stadtbahnbetriebs gewachsen ist, oder ob für die Umsetzung des Projektes ein Neubau erforderlich ist. Schon jetzt ist aber erkennbar, dass der heutige Brückenquerschnitt den zusätzlichen Flächenbedarf durch die Stadtbahn unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrenden voraussichtlich nicht zufriedenstellend abdecken kann.

- Ergänzendes Busnetz

Das Ausbaukonzept für die Stadtbahn sieht vor, dass die Innenstadtstrecke in zwei Abschnitten realisiert werden kann. Ein erster Abschnitt führt bis zum Botanischen Garten, der zweite Abschnitt würde den Anschluss von WHO beinhalten. Da bisher das ergänzende Busnetz nur für die vollständige Herstellung erarbeitet wurde, sollen über einen externen Planungsauftrag das ergänzende Busnetz und die Bedienungsqualitäten auch für den ersten Teilabschnitt dargestellt werden. Die Ausarbeitung erfolgt in enger Abstimmung mit dem Stadtverkehrsbetrieb Tübingen.

- Kosten

In der Standardisierten Bewertung wurden die Kosten der Gesamtmaßnahme ermittelt (Stand 2006). Die Kostenangaben beziehen sich nur auf die unmittelbar den Stadtbahnbau betreffenden Maßnahmen im Straßenbau und bei Versorgungsleitungen. Planungs- und Umgestaltungskosten wurden nicht berechnet. Die Kostenberechnungen werden auf der Grundlage der Vorentwurfsplanung überarbeitet. In Bereichen mit hohen gestalterischen Anforderungen werden die Kosten ergänzt durch die zu erwartenden Aufwendungen bei der Stadt-raumgestaltung.

- Finanzierung/ Kostenaufteilung

Auf der Grundlage der derzeitigen Förderrichtlinien werden grob die Finanzierungsanteile für die Innenstadtstrecke von Tübingen ermittelt. In der Arbeitsgruppe Regionalstadtbahn wurden in einem Workshop mögliche Kostenaufteilungsmodelle und -aufteilungsschlüssel aus der Praxis vorgestellt. Anhand dieser Beteiligungsmodelle soll die Kostenbeteiligung die Stadt Tübingen abgeschätzt werden.

- Schienenlärm Schwingungen elektromagnetische Felder

Informationen zum Thema Schienenlärm, Schwingungen und elektromagnetische Felder werden für die Öffentlichkeitsbeteiligung auch schon für die Ausbauplanung der Ammer-talbahn in Modul 1 aufgearbeitet. Zunächst werden daher die dann vorliegenden Informa-

tionen von der Verwaltung gesichtet und ggf. Ergänzungsaufträge vergeben.

Unterlagen zum GVFG - Rahmenantrag

Die Anmeldeunterlagen zum GVFG-Rahmenplanung müssen die Planungstiefe einer Vorplanung (HOAI, Leistungsphase 2) haben. Aus den derzeitigen Förderrichtlinien ergibt sich, dass für die gesamte Innenstadtstrecke Ausschleifung am Hauptbahnhof bis Waldhäuser Ost/ Rotdornweg eine Vorplanung zu erstellen ist, weil nur mit der gesamten Strecke der NKI (Nutzen-Kosten-Index, Nachweis für die Wirtschaftlichkeit der Investition) über 1 liegt, was eine Grundvoraussetzung zur Förderung ist. Für die vollständige Erstellung der Vorplanung bis WHO ist ein Betrag in Höhe von rund 600.000 – 800.000 € erforderlich.

3. Vorschlag der Verwaltung

Um das Projekt gemeinsam mit den Partnern voranzubringen und beim Bund zu gegebener Zeit eine Aufnahme in ein mögliches Nachfolgeförderprogramm zu beantragen, ist aus Sicht der Verwaltung im Vorfeld eine breite Diskussion innerhalb der Bürgerschaft erforderlich. Aufgrund der weitreichenden städtebaulichen, verkehrlichen und auch finanziellen Folgen für die Universitätsstadt Tübingen ist dringend zu empfehlen, dass über die Realisierung in einem Bürgerentscheid entschieden wird. Dies könnte beispielsweise in Verbindung mit der nächsten Bundestagswahl im Herbst 2017 erfolgen.

Da im Beteiligungsverfahren aber noch umfangreiche Gestaltungsmöglichkeiten und Varianten diskutiert werden müssen, die auch Einfluss auf eine Vorplanung haben können, ist es aus Sicht der Verwaltung empfehlenswert, die Vorplanung erst zu einem späteren Zeitpunkt zu vergeben. So können Erkenntnisse aus dem Beteiligungsverfahren später in die Vorplanung einfließen.

Die Verwaltung schlägt daher vor, das weitere Verfahren zweistufig aufzubauen. In Stufe 1 werden zunächst in Vorbereitung zur Öffentlichkeitsbeteiligung die ergänzenden Planungsleistungen und Gutachten beauftragt. Die Stufe 1 umfasst Planungsaufträge und Visualisierungen für die in Anlage 1 und Anlage 2 dargestellten Platzbereiche, Haltestellen und Querschnitte. Daneben werden Gutachten für die Tragfähigkeit der Neckarbrücke und das ergänzende Busnetz in Auftrag gegeben. Zusätzlich können sich noch Ergänzungsaufträge zu Schienenlärm, Schwingungen und elektromagnetische Felder ergeben in Ergänzung zu den Gutachten für die Ammertalstrecke. In der 2. Stufe wird dann auf Grundlage der HOAI ein Planungsauftrag zur Erstellung der Vorentwurfsunterlagen für die gesamte Innenstadtstrecke vergeben. Dabei werden die Erkenntnisse und Ergebnisse in die Vorplanung einbezogen und honorartechnisch möglichst weitgehend angerechnet. Für die Vergabe der Vorplanung wird ein VOF-Verfahren erforderlich werden, da sie deutlich über dem Schwellenwert für Dienstleistungsaufträge (207.000 Euro) liegt.

Für die Vergabe der jetzt anstehenden ergänzenden Planungen sollen ca. 5 Büros von der Verwaltung angefragt werden, ein Angebot abzugeben. Ausgewählt werden Büros, die über umfangreiche Erfahrung in der Stadtbahnplanung verfügen und diese Projekte mit einem interdisziplinären Ansatz durchgeführt haben. Gefordert wird ein Team aus Stadt-, Verkehrs- und Freiraumplanern.

Ausschreibung Planung Busnetz

Der Auftrag für das ergänzende Busnetz wird in einer beschränkten Ausschreibung in Abstimmung mit den Stadtverkehrsbetrieben vergeben.

zeitlicher Rahmen

Es ist vorgesehen, die Planungsaufträge bis zum Sommer zu vergeben. Die Gutachten und Planungen werden dann spätestens bis Ende 2016 vorliegen, so dass im Anschluss mit dem Bürgerbeteiligungsverfahren gestartet werden kann.

Die 2. Stufe wird erst nach Beteiligung der Öffentlichkeit und einem möglichen Bürgerentscheid in Auftrag gegeben.

Aufgrund des hohen Arbeitsaufwandes werden die Planungen für die Aufhebung des Einbahnstraßenringes damit vorläufig zurückgestellt.

4. Lösungsvarianten

- Die Vorplanung, Leistungsphase 1 und 2 HOAI, wird, wie im Antrag 507/2015 Ziffer 1 gefordert, sofort in Auftrag gegeben. Ein europaweites VOF-Verfahren zur Vergabe wird vorbereitet (Kosten: 600.000 – 900.000 Euro)
- Die Unterlagen zum Bürgerbeteiligungsverfahren werden erst erstellt, wenn eine Regelung vom Bund über die künftigen ÖPNV-Fördermöglichkeiten nach 2019 getroffen wurde.
- Die Vorplanung, Leistungsphase 1 und 2, HOAI wird direkt beauftragt und parallel die Erarbeitung der ergänzenden Planunterlagen für die Beteiligung der Öffentlichkeit mitvergeben. Hierfür müssten zusätzliche Mittel bereitgestellt werden und ein europaweites Auswahlverfahren entsprechend der VOF durchgeführt werden (Kosten 600.000 – 900.000 Euro + 315.000 Euro)
- Die Planungen zur Regionalstadtbahn werden zurückgestellt, die Verwaltung wird beauftragt, stattdessen die Aufhebung des Einbahnstraßenringes planerisch voranzubringen.

5. Finanzielle Auswirkung

Die Kosten für die ergänzenden Planungen in der 1. Stufe werden auf ca. 165.000 Euro veranschlagt. Die Visualisierungen werden darüber hinaus mit ca. 60.000 Euro veranschlagt, die aber sinnvollerweise durch ein anderes darauf spezialisiertes Büro erstellt werden. Hinzu kommen grob geschätzte Kosten für die Gutachten

ergänzendes Busnetz	20.000 Euro
Belastbarkeit der Neckarbrücken	60.000 Euro
Emissionen, Schwingungen, Elektrosmog	20.000 Euro

Für die Unterlagen zur Bürgerbeteiligung ergeben sich Kosten von ca. 315.000 Euro

Die Kosten für die Vorplanung der gesamten Innenstadtstrecke werden auf 600.000 – 900.000 € geschätzt. Das Honorar ermittelt sich nach HOAI auf Basis der Baukosten. Ab anrechenbaren Baukosten von über 25 Mio. Euro kann das Honorar frei vereinbart werden. Die Baukosten für die gesamte Innenstadtstrecke wurden in der standardisierten Bewertung auf 90 Mio. Euro (Kostenstand 2006) ermittelt.

6. Anlagen

Anlage 1, Abschnitt Hauptbahnhof – Gmelinstraße, Detailplanungen
Anlage 2, Innenstadtstrecke, ergänzende Planungen

