

Beschlussvorlage

zur Vorberatung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**
zur Behandlung im **Gemeinderat**
zur Vorberatung im **Ortsbeirat Lustnau**
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Stadtmitte**
zur Vorberatung im **Ortsbeirat Südstadt**
zur Kenntnis im **Ortschaftsrat Unterjesingen**

Betreff: **Regionalstadtbahn Neckar-Alb Modul1; allgemeiner Sachstand und Ausbildung Haltepunkt Güterbahnhof**

Bezug: 500a/2013, 480/2012

Anlagen: 5
Anlage 1 Maßnahmen in Modul 1 auf dem Gemarkungsgebiet Tübingen
Anlage 2 Haltepunkt Güterbahnhof mit Bahnunterführung Machbarkeitsstudie
Anlage 3 Haltepunkt Güterbahnhof mit Bahnüberführung Machbarkeitsstudie
Anlage 4 Haltepunkt Güterbahnhof mit Bahnüberführung und Fahrradrampen, Vorschlag der Verwaltung
Anlage 5 Haltepunkt Neckaraue

Beschlussantrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen für den Haltepunkt Güterbahnhof weiter zu konkretisieren. Für das anstehende Planfeststellungsverfahren wird eine Planungsvariante " Überführung mit Fahrradrampen" zur Grundlage gemacht.

Ziel: Information der Gremien über den derzeitigen Planungsstand von Modul 1 und das weitere Vorgehen. Entscheidung über die grundsätzliche Ausgestaltung des Haltepunkts Güterbahnhof.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Bund und Länder haben sich über eine Fortsetzung des Bundes-GVFG nach 2019 verständigt. Zu der künftigen Ausgestaltung des Bundes-GVFG hinsichtlich Förderatbeständen und Fördersätzen liegen noch keine Angaben vor. Für Modul 1, das den stadtbahngerechten Ausbau mit Elektrifizierung der Ammertalbahn und Ermstalbahn und die Einrichtung von neuen zusätzlichen Haltepunkten umfasst, wird weiterhin am bisherigen Zeitplan festgehalten. Er sieht eine Realisierung bis Ende 2019 vor.

2. Sachstand

Die Vorplanungen von Modul 1 sind so weit vorangekommen, dass bei allen Teilabschnitten das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann bzw. schon eingeleitet ist. Nach dem allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Antragsteller sind die Landkreise Tübingen und Reutlingen. Planfeststellungsbehörde ist das Regierungspräsidium Tübingen. Die Planfeststellung von Modul 1 umfasst 6 Teilabschnitte, die in getrennten Verfahren behandelt werden. PFA 1 beinhaltet die Maßnahmen im Bereich des Bahnhofs Metzingen, PFA2 die Maßnahmen auf der Ermstalbahn, in PFA3 und PFA 4 werden die Maßnahmen auf der Ammertalbahn behandelt. PFA 5 und PFA 6 umfasst die Haltepunkte auf der Neckar-Alb-Bahn. Für PFA 1 und PFA 2 wurde das Planfeststellungsverfahren mit der öffentlichen Bekanntmachung durch das Regierungspräsidium bereits eingeleitet. Für die anderen Abschnitte ist die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens im 1.Quartal 20126 geplant. Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind die Infrastrukturmaßnahmen in Modul 1. Das Betriebskonzept ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Die vorausgegangene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung Mitte 2015 im Landkreis Reutlingen und Tübingen hat Änderungen bzw. Ergänzungen ergeben, die in die Planung eingearbeitet wurden.

Die Stadt Metzingen hat beschlossen, den Haltepunkt Metzingen in Modul 1 nicht zu realisieren. Eine spätere Nachrüstung des Haltepunkts ist technisch möglich. Die fahrplantechnische Machbarkeit der anderen 4 zusätzlichen Haltepunkte in Modul 1 wird noch geprüft. Derzeit ist davon auszugehen, dass alle zusätzlichen Haltepunkte in Modul 1 realisiert werden können. Das Betriebskonzept sieht vor, den neuen Haltepunkt Neckaraue anstelle des Haltepunkts Lustnau zu bedienen. Die Fahrgastpotenzialuntersuchungen in der Standardisierten Bewertung haben eindeutig gezeigt, dass der Haltepunkt Neckaraue in seinem Einzugsbereich ein sehr viel höheres Fahrgastaufkommen als der Haltepunkt Lustnau erwarten läßt. Die städtebauliche Entwicklung im Gebiet Alte Weberei wurde bei den Untersuchungen berücksichtigt.

Maßnahmen in Modul 1 auf dem Gemarkungsgebiet von Tübingen

- Ammertalbahn

Im künftig zweigleisigen Bereich an der Ammertalbahn in Unterjesingen hat das Lärmschutzgutachten die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen aufgezeigt. Um neben den Wohn-

gebäuden auch die Außenbereiche abzuschirmen, ist eine Lärmschutzwand vorgesehen. Zu Lage und Höhe der Lärmschutzwand werden derzeit zwei Varianten für das Planfeststellungsverfahren geprüft.

- Hauptbahnhof Tübingen

An Gleis 7 wird ein neuer Außenbahnsteig gebaut.

- Haltepunkt Güterbahnhof

Bisher war geplant, den neuen Haltepunkt Güterbahnhof über eine Bahnunterführung zu erschließen. In einer Machbarkeitsstudie, die der Landkreis in Auftrag gegeben hat, wurden sowohl eine Bahnüberführung als auch eine Bahnunterführung untersucht. Nach den GVFG-Förderrichtlinien ist eine wirtschaftliche Lösung anzustreben. Für die Unterführung wurden Kosten in Höhe von 7,98 Mio. € ermittelt, für die Überführung 5,9 Mio. €. Die Kosten beinhalten in beiden Varianten Aufzüge, Treppenanlagen und Rampen. Die Kostenaufstellung der jetzt vorliegenden Machbarkeitsstudie stellen die bisherigen Überlegungen in Frage.

- Haltepunkt Neckaraue

Der neue Haltepunkt Neckaraue wird mit einem Mittelbahnsteig in einer Länge von 120 m ausgebildet. Außenliegende Bahnsteige wurden verworfen, weil durch die erhöhte Flächeninanspruchnahme an den Bahnsteigen zusätzliche Gleisverlegungen erforderlich gewesen wären. Die Erschließung der Bahnsteige erfolgt über eine Bahnüberführung mit Treppenaufgängen und Aufzügen. Zusätzliche Rampen sind nicht vorgesehen.

3. Vorschlag der Verwaltung

3.1 Haltepunkt Güterbahnhof

Eine frühere Kostenschätzung zur Bahnunterführung lag bei rd. 5 Mio. €. Die jetzt vorliegende Kostenschätzung geht von wesentlich höheren Kosten für Maßnahmen, die durch das anstehende hohe Grundwasser erforderlich werden, wie wasserdichter Baugrubenverbau und Wasserhaltung. Hinzu kommen noch Kostenansätze für den Bau der Unterführung unter laufendem Bahnbetrieb, den Ein- bzw. Ausbau von Hilfsbrücken für den Bahnbetrieb und höhere Kosten für die Baustelleneinrichtung sowie ein Kostenansatz für die Verlegung von kreuzenden Kommunikations- und Abwasserleitungen.

Es ist zu erwarten, dass der GVFG-Zuschussgeber die kostengünstigere Überführung als Basis für die Bezuschussung ansetzen wird. Bei einer Realisierung der deutlich teureren Bahnunterführung ist davon auszugehen, dass die Stadt den Differenzbetrag zu den Brückenkosten als Eigenanteil übernehmen muss. Auch ist zu erwarten, dass der Zuschussgeber bei der Brückenvariante eine Finanzierung der Rampen ablehnen wird. Bezuschusst wird die Herstellung der Barrierefreiheit der Haltestelle. Die Haltestelle wird bereits durch die Aufzüge barrierefrei erschlossen und nicht durch die Rampen. Die Rampen sind vorwiegend von kommunalem Interesse, um Fahrradfahrenden ein zusätzliches Querungsangebot über die Bahnlinie zu bieten. Östlich der Blauen Brücke bestehen derzeit nur zwei Möglichkeiten die Gleisanlagen zu queren: im Zuge des Kusterdinger Wegs und über den alten Flutkanal, der nur eingeschränkt nutzbar ist bzw. längst geschlossen werden sollte. Eine Sanierung des Durchlasses würde hohe Kosten verursachen.

Die Kosten für die Bahnüberführung setzen sich zusammen aus Kosten für den Brückenüberbau, Aufzüge zur Sicherung der Barrierefreiheit, Treppenanlagen sowie Rampen. Die Kosten für die Bahnüberführung zur barrierefreien Erschließung des Haltepunkts Güterbahnhof betra-

gen nach der jetzt vorgelegten Kostenschätzung 3,57 Mio. €. Die Kosten für die zusätzlichen Rampen belaufen sich auf 2,38 Mio. €. In nachfolgender Übersicht sind die in der Machbarkeitsstudie ermittelten Kosten und Finanzierungsanteile zusammengestellt.

	Gesamtkosten	voraussichtl. zuschussfähige Kosten	Mehraufwendungen für Rampen/ Differenz (voraussichtl. nicht zuschussfähige Kosten)
Bahnüberführung	5,95 Mio. €	3,57 Mio. €	2,38 Mio. €
Bahnunterführung	7,98 Mio. €	3,57 Mio. € ³	4,41 Mio. €

alle Kostenangaben sind inkl. MWSt.

² zusätzliche Rampe als Angebot für Fahrradfahrende

³ Kosten Brücke als GVFG-Zuschussbasis

Ein Vergleich der Unterhaltungskosten (Räum-, Streupflicht, Reinigung, Wartung (Aufzüge), Bauwerksunterhaltung) und Aussagen zu möglichen Ablösekosten sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich, da noch zu verhandeln sein wird, welche Teile von der DB Netz und welche Teile von der Stadt übernommen werden müssen, somit sind derzeit nur eingeschränkt Aussagen im Hinblick auf den investiven Kostenanteil der Stadt möglich.

Da sich bereits jetzt eine deutlich höhere finanzielle Belastung für die Stadt beim Bau einer Unterführung abzeichnet, schlägt die Verwaltung vor, eine Bahnüberführung weiterzuverfolgen. Für den Brückenentwurf der Machbarkeitsstudie wurde eine Variante für den südlichen Brückenkopf entwickelt, die im Wesentlichen eine andere Lage der Rampen und des Aufzugs vorsieht. Die Bahnüberführung umgeht die Grundwasserproblematik und Gleisarbeiten entfallen. Auch bietet eine Überführung in dieser Länge eine bessere soziale Kontrolle im Vergleich zu einer Unterführung. Der bisherige Zugangsbereich zur Unterführung kann jetzt als Platzbereich zwischen den Baublöcken ausgestaltet werden. Das Brückenbauwerk wird im Stadtbild sichtbar sein. Von Nachteil sind wesentlich längere Rampen für Fahrradfahrende. Der bisherige Entwurf sieht eine Rampenlänge von ca. 90 m bei einer Steigung von 8% vor. Diese Steigungsverhältnisse sind bei der Topografie in Tübingen ungewöhnlich und werden vorwiegend auf Routen von der Stadtmitte auf die Höhen Richtung Nordstadt (z.B. Goethestraße, Teile der Schnarrenbergstraße, Öhlerweg) erreicht. Zusätzlich sollten Zwischenpodeste vorgesehen werden. Die Verwaltung wird mit den vom Landkreis beauftragten Planern nach Möglichkeiten suchen, mehr Komfort für Radfahrende im Bereich der Rampen zu erreichen. Geprüft wird die Absenkung der Oberleitung und eine Absenkung der Steigung. Aufgrund der städtebaulichen Entwicklungen nördlich und südlich der Bahngleise wird diese Fahrradroute an Bedeutung gewinnen.

3.2 Weiteres Vorgehen

Derzeit werden die Planfeststellungsunterlagen für die Ammertalbahn ergänzt und für die Hal-

tepunkte auf der Neckar-Alb-Bahn erarbeitet. Es wird angestrebt, das Planfeststellungsverfahren für diese Abschnitte im 1. Quartal 2016 zu eröffnen. Die Stadt Tübingen wird im Verfahren bei Maßnahmen auf ihrer Gemarkung als Träger Öffentlicher Belange beteiligt.

Um für Modul 1 den GVFG-Antrag beim MVI bzw. BMVI einzureichen sind folgende Schritte erforderlich:

- Die Voraussetzung ist, dass sämtliche Teilabschnitte planfestgestellt sind.
- Eine aktualisierte Nutzen-Kosten-Berechnung auf der Grundlage der aktuellen Kostenschätzung und dem beabsichtigten Betriebskonzept muss erstellt werden. Diese Berechnung bildet die Grundlage für die Entscheidung, welche Haltepunkte in Tübingen in Modul 1 bedient werden.
- Ein Finanzierungsplan für Modul 1 ist beim MVI vorzulegen.

Erst nach Einreichen des GVFG-Antrags beim Bund bzw. Land wird absehbar sein, ob Modul 1 im GVFG-Haushalt platziert und finanziert werden kann. Der Planfeststellungsbeschluss schafft die Grundlage, dass bei entsprechender Bereitstellung der Finanzierungsmittel bei Bund und Land sowie den Projektbeteiligten gebaut werden kann.

4. Lösungsvarianten

Für den Haltepunkt Güterbahnhof gibt es folgende Lösungsvarianten:

- der Haltepunkt Güterbahnhof wird über eine Bahnunterführung und Aufzügen erschlossen. Die Stadt übernimmt den höheren Kostenanteil von voraussichtlich ca. 3,7 Mio. €.
- der Haltepunkt Güterbahnhof wird über eine Bahnüberführung und Aufzüge erschlossen. Es werden keine zusätzlichen Rampen angelegt. Der städtische Eigenanteil entfällt.
- es wird kein Haltepunkt Güterbahnhof gebaut.

5. Finanzielle Auswirkungen

Vereinbarungsgemäß wurden die Vorplanungen bisher von den Landkreisen übernommen. Die Projektbeteiligten müssen sich über die Kostenaufteilung der im nächsten Schritt anstehenden Entwurfsplanung verständigen, da nur Teile der Entwurfsplanung zuschussfähig sind. Die finanziellen Auswirkungen der Maßnahme insgesamt auf den städtischen Haushalt können derzeit noch nicht konkret benannt werden.

Der Finanzierungsantrag bildet die Basis zu Aussagen für die mittelfristige Finanzplanung im städtischen Haushalt. Der Finanzierungsantrag ist zusammen mit dem GVFG-Antrag vorzulegen, so dass davon auszugehen ist, in den nächsten Monaten die möglichen Finanzierungsanteile der Projektbeteiligten ermittelt werden. Zu den Finanzierungsanteilen der beteiligten Landkreise und Städte werden dann politische Beschlüsse erforderlich.

Die Fahrradrampen werden nicht Bestandteil des GVFG-Antrags von Modul 1 sein und müssten gesondert finanziert werden. Die Verwaltung beabsichtigt einen Förderantrag für die Fahrradrampen zu stellen. Zum jetzigen Zeitpunkt werden nur Planungsgrundlagen für die Planfeststellung als Genehmigungsgrundlage geschaffen. Über eine mögliche Realisierung wird dann zu entscheiden sein, wenn für den Haltepunkt Güterbahnhof Förderzusagen vorliegen und eine Realisierung des Haltepunkts absehbar ist.

6. Anlagen

- Anlage 1 Maßnahmen in Modul 1 auf dem Gemarkungsgebiet Tübingen
- Anlage 2 Haltepunkt Güterbahnhof Bahnunterführung Machbarkeitsstudie
- Anlage 3 Haltepunkt Güterbahnhof Bahnüberführung mit Fahrradrampen Vorschlag der
Verwaltung
- Anlage 4 Haltepunkt Güterbahnhof Bahnüberführung Machbarkeitsstudie
- Anlage 5 Haltepunkt Neckaraue mit Mittelbahnsteig