

**Universitätsstadt Tübingen**  
Fachabteilung Verkehrsplanung  
Meyer, Karin Telefon: 07071 204 - 2276  
Gesch. Z.: 74 my/

Vorlage 140/2016  
Datum 07.04.2016

## **Berichtsvorlage**

zur Vorberatung im **Ortsbeirat Lustnau**  
zur Vorberatung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**  
zur Behandlung im **Gemeinderat**

---

**Betreff:** **Regionalstadtbahn Neckartalb Modul1; Haltepunkt Lustnau**  
**Bezug:** 196/2012, 480/2012, 500a/2013, 26/2016  
**Anlage: 1** Strukturdaten Haltepunkte Güterbahnhof und Neckaraue

---

### **Zusammenfassung:**

In Modul 1 sind auf der Neckartalbahn im Stadtgebiet von Tübingen zwei neue Haltepunkte vorgesehen. Die Bedienung des Haltepunkts Lustnau wird aufgegeben. In der Standardisierten Bewertung wurde auch die Beibehaltung des Haltepunkts Lustnau geprüft, jedoch dann ohne den Haltepunkt Neckaraue. Der Nutzen-Kosten-Faktor läge bei dieser Variante unter 1. Eine Bezuschussung der Gesamtmaßnahme nach GVFG ist nur bei einem Nutzen-Kosten-Faktor über 1 möglich.

**Ziel:** Information des Gemeinderats zur Methodik der Standardisierten Bewertung und über die Ergebnisse bei der Anwendung der Standardisierten Bewertung in Modul 1

## Bericht:

### 1. Anlass / Problemstellung

Modul 1, als erstes Teilnetz der Regionalstadtbahn Neckaralb, sieht den stadtbahngerechten Ausbau mit Elektrifizierung der Ammertalbahn und Ermstalbahn und die Einrichtung von neuen zusätzlichen Haltepunkten auf der Neckartalbahnstrecke vor. Im Stadtgebiet von Tübingen ist geplant, die Haltepunkte Güterbahnhof und Neckaraue neu anzulegen. Die Bedienung des Haltepunkts Lustnau soll entfallen.

Am Haltepunkt Lustnau halten derzeit werktäglich 58 Regionalbahnen; ca. 80 – 100 Fahrgäste steigen täglich ein und aus. Bei den jetzigen Nutzern des Haltepunkts stößt der geplante Wegfall der Bedienung des Haltepunkts Lustnau auf Kritik.

### 2. Sachstand

Machbarkeitsstudie 2003 und Standardisierte Bewertung 2012

In der Machbarkeitsstudie und in der daran anschließenden Standardisierten Bewertung haben die Gutachter empfohlen zur Verbesserung der Erschließungsqualität auf der Neckartalbahn im Bereich Tübingen zwei neue Haltepunkte, den Haltepunkt Neckaraue und den Haltepunkt Güterbahnhof (ehem. Unterer Wert) anzulegen und den Haltepunkt Lustnau zu schließen. Der neue Haltepunkt Güterbahnhof erschließt das Gebiet Güterbahnhof und die Wohngebiete am Neckar, dazu noch einen Teil der Südstadt. Der neue Haltepunkt Neckaraue erschließt die umliegenden Gewerbegebiete Au-Ost und Unterer Wert rechts und links der Bahnstrecke. Zudem ist er auch für Lustnau und die östlichen Teile der Gartenstraße bis zur Alten Weberei noch gut zu erreichen. Diese neuen Haltepunkte lassen ein gutes Fahrgastpotenzial für die Regionalstadtbahn erwarten.

Modul 1

In Modul 1 waren ursprünglich fünf neue Haltepunkte zwischen Metzingen und Tübingen geplant. Die Untersuchungen zum Betriebskonzept haben gezeigt, dass die fahrplantechnischen Randbedingungen und die enge Zugfolge im überregionalen Verkehr eine Bedienung aller neuen Haltepunkte nicht zulassen. Als Entscheidungsgrundlage für die zu bedienenden Haltestellen wurden die verkehrlichen Potentiale der geplanten Haltepunkte auf Basis aktueller Strukturdaten und aktueller Strukturdatenprognosen aufbereitet. Der Haltepunkt Lustnau wurde als Option mitbewertet. Die Haltestellenpotentiale der Haltepunkte Reutlingen-Bösmannsacker und Tübingen-Güterbahnhof sind so hoch, dass sie in Modul 1 gesetzt wurden. Die Priorisierung der übrigen Haltepunkte erfolgte über die Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses in verschiedenen Haltestellenkombinationen. Für den Bereich Tübingen wurden Varianten mit/ohne Haltepunkt Neckaraue bzw. mit/ohne Haltepunkt Lustnau angesetzt. Der Planfall Beibehaltung vom Haltepunkt Lustnau und Haltepunkt Güterbahnhof, hat ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,98. Die Variante mit Haltepunkt Güterbahnhof und Haltepunkt Neckaraue ergab ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1,06. Ein Kosten-Nutzen-Verhältnis unter 1 schließt für das Gesamtprojekt eine GVFG-Förderung aus.

Methodik der Standardisierten Bewertung

Bund und Länder haben vereinbart, dass die Voraussetzung zur Gewährung von Zuschüssen nach dem GVFG für ein ÖPNV-Projekt (mit zuschussfähigen Kosten über 50 Millionen Euro) eine Standardisierte Bewertung ist (Nachweis der volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit, §3 GVFG-Gesetz). Voraussetzung für die Zuschussgewährung ist ein Nutzen-Kosten-Faktor über

1. Bei Bildung von Teilnetzen muss jedes Teilnetz für sich einen positiven Nutzen-Kostenfaktor aufweisen. Das bedeutet für das Projekt Regionalstadtbahn Neckar-Alb, dass nicht nur das Gesamtnetz, sondern jedes definierte Teilnetz für sich einen Nutzen-Kosten-Faktor über 1 aufweisen muss.

Im Nutzen-Kosten-Indikator setzt sich der Nutzen (im Zähler) aus Fahrgastgewinnen, Reisezeit-Einsparung, Verlagerung IV > ÖV, Unfallvermeidung und vermiedenen Emissionen zusammen, abzüglich der Kosten für den Betrieb der Stadtbahn und die Unterhaltung des Fahrwegs. Im Nenner sind die Kosten aus Kapitaldienst und Infrastruktur.

Für die Förderung nach dem GVFG ist der Nutzen-Kosten-Indikator maßgeblich. Sein Wert gibt das Nutzen-Kosten-Verhältnis an, so bedeutet ein NKI von 1,37, dass der Nutzen das 1,37-fache der Kosten beträgt. Nur Projekte mit einem Wert größer als 1 (d. h. die Nutzen sind größer als die Kosten) erfüllen das Gebot der Wirtschaftlichkeit nach § 7 Bundeshaushaltsordnung und dürfen gefördert werden. Der NKI-Wert von 1,37 wurde für das Gesamtnetz der Regionalstadtbahn Neckar-Alb ermittelt, d.h. dass der Nutzen der Regionalstadtbahn das 1,37 fache der Kosten beträgt.

Durch eine Vereinheitlichung der Abläufe und der zu verwendenden allgemeinen Kostensätze für die einzelnen Teilkriterien in der Standardisierten Bewertung wird eine bundes- bzw. länderweite Vergleichbarkeit verschiedener Maßnahmen erreicht. Die allgemeinen Ansätze für Kosten (z.B. für Kostenansatz Fahrpersonal) und Nutzenwerte (z.B. Reisezeiteinsparung) der Standardisierten Bewertung haben einen einheitlichen Preisstand; inzwischen gilt das Bezugsjahr 2006 (wird regelmäßig fortgeschrieben). Die Bewertung erfolgt im Gesamtnetzzusammenhang. Der aus dem Istzustand unter Berücksichtigung der bis zum Planungshorizont voraussehbaren Änderungen (ohne die Investitionsmaßnahme) abgeleitete Ohnefall (d.h. die Situation ohne Umsetzung der geplanten Maßnahme) wird mit dem Mitfall (Situation nach Umsetzung der geplanten Maßnahme) verglichen. Der Mitfall unterscheidet sich vom Ohnefall nur durch das Investitionsvorhaben und die dadurch bedingten Anpassungen. Die Verkehrsangebots- und die Verkehrsnachfragedaten für den Mit-/ Ohnefall werden in mehreren Arbeitsschritten unter Berücksichtigung von Strukturdaten ermittelt. Zur Einschätzung des zu erwartenden Nachfragepotenzials werden Einwohner und Beschäftigte im 500m fußläufigen Einzugsbereich an den Haltestellen ermittelt und prognostiziert.

In der Anlage sind die Strukturdaten für die Haltepunkte Güterbahnhof und Neckaraue mit Prognosehorizont 2020 dargestellt. Für den Haltepunkt Lustnau kann eine positive Prognose durch seine Lage grundsätzlich nicht angenommen werden. Eine Siedlungsentwicklung im Neckartal über die im FNP-Entwurf hinausgehenden Flächen ist allein aus Gründen des Neckar-Hochwassers auszuschließen. Lediglich im Bereich Traufwiesen (zwischen Hornbach und Tierheim) ist ggf. noch eine geringfügige Gewerbeansiedlung denkbar, jedoch abhängig von den Entscheidungen zum FNP.

### 3. Vorgehen der Verwaltung

Die Entscheidung zwischen dem Haltepunkt Neckaraue und dem Haltepunkt Lustnau ist nach dem heutigen Stand und allen bisherigen Berechnungen nicht als politische Entscheidung möglich, da der Unterschied beim NKI so relevant ist, dass die Umsetzung des Modul 1 ansonsten gefährdet wäre. Es ist auch im Rahmen der gesetzlichen vorgeschriebenen Standardisierten Bewertung nicht möglich, ortsspezifische Sonderfaktoren (z.B. inoffizielle Nutzung des Hornbach-Parkplatzes für park+ride) einzubeziehen, weil nur so die Vergleichbarkeit von

GVFG-Maßnahmen gewährleistet bleibt. Die Verwaltung sieht keinen Spielraum, von dieser schon lange eingeplanten und mehrfach kommunizierten Lösung mit dem Haltepunkt Neckaraue abzuweichen.

Der Wegfall des Haltepunkts bedeutet für die heutigen Nutzer zweifellos eine Umstellung, z.T. auch eine Erschwernis, da sich Wege verlängern. Dafür kommen an dem Haltepunkt Neckaraue jedoch eine Vielzahl von neuen Nutzern in erheblichem Maße hinzu, die den Haltepunkt Lustnau nicht nutzen würden. Die Qualität des neuen Haltepunkts Neckaraue (z.B. Fahrradabstellanlagen) kann hier kompensatorisch wirken.

Es gibt jedoch aktuell eine Gruppe von Bahnfahrern mit besonderen Bedürfnissen und eingeschränkter Mobilität, die am Haltepunkt Lustnau ein- und aussteigen. In einer dort ansässigen Firma wurden einige Arbeitsplätze für Menschen mit Behinderung geschaffen. Diese Beschäftigten sind nach intensivem Training jetzt in der Lage, ihren Arbeitsplatz selbstständig zu erreichen. Die Bedienungsaufgabe des Haltepunkts stellt sie vor erhebliche Probleme. Die Verwaltung hat sich in einem Gespräch mit den Betroffenen und Mitgliedern des Freundeskreises Mensch darüber informiert. Die Stadtverwaltung ist bemüht außerhalb des Verfahrens zusammen mit den Betroffenen und ihren Betreuern Lösungsansätze zu entwickeln. Bis zur Realisierung von Modul 1 steht dafür noch genügend Zeit zur Verfügung. In einem standardisierten Verfahren können diese individuellen Betrachtungsweisen keinen Eingang finden.

#### 4. Lösungsvarianten

Die Ergebnisse der Standardisierten Bewertung haben gezeigt, dass der Beibehalt des Haltepunkts Lustnau keine Lösungsalternative darstellt.

#### 5. Finanzielle Auswirkungen

keine