

Beschlussvorlage

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

Betreff: **Regional-Stadtbahn Modul 1 ; Haltepunkt Güterbahnhof;
Grundsatz- und Planungsbeschluss**
Bezug: 26/2016, 26a/2016, 26b/2016, 245/2020
Anlagen: Anlage 1_Zielnetz Radverkehr
Anlage 2_Radachse Ost
Anlage 3_Unterführung Güterbahnhof

Beschlussantrag:

1. Der Planung des Haltepunktes Güterbahnhof wird eine Unterführung entsprechend der dargestellten förderfähigen Planung zugrunde gelegt. Hierdurch kann die Durchgängigkeit der Radvorrangroute bei gleichzeitiger Förderfähigkeit sichergestellt werden.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Planänderungsverfahren zur bestehenden Planfeststellung vorzubereiten, sofern dies erforderlich wird.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, den Förderantrag für die Unterführung im Rahmen des Förderprogramms „Klimaschutz durch Radverkehr“ beim BMVI weiterzuführen.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen - Investitionsprogramm							
Lfd. Nr.	Einzahlungs- und Auszahlungsarten	Entwurf Plan 2021	Entwurf Plan 2022	Entwurf Plan 2023	Entwurf Plan 2024	Entwurf Plan 2025 ff.	Entwurf Gesamtkosten
7.541004.1007.01 Güterbahnhof Unterf., Ing.bauwerke		EUR					
1	Einzahlungen aus Investitionszuwendungen			1.400.000	1.400.000	500.000	3.300.000
6	Summe Einzahlungen	0	0	1.400.000	1.400.000	500.000	3.300.000
8	Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen	-500.000	-500.000	-1.500.000	-1.500.000	-500.000	-4.500.000
13	Summe Auszahlungen	-500.000	-500.000	-1.500.000	-1.500.000	-500.000	-4.500.000
14	Saldo aus Investitionstätigkeit	-500.000	-500.000	-100.000	-100.000	0	-1.200.000
16	Gesamtkosten der Maßnahme	-500.000	-500.000	-1.500.000	-1.500.000	-500.000	-4.500.000

Im aktuellen Entwurf zum Haushaltsplan 2021 sind unter dem PSP-Element 7.541004.1007.01 „Regionalstadtbahn, Haltepunkt Güterbahnhof“ insgesamt 4.500.000 € für die Maßnahme vorgesehen.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Ab dem Jahresende 2022 wird nach aktueller Information das Modul 1 der Regional-Stadtbahn auf der Strecke der Neckar-Alb-Bahn in Betrieb gehen. Auf dieser Strecke sind auf der Gemarkung Tübingen zwei neue Stationen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb geplant, die Haltepunkte Neckaraue und Güterbahnhof.

Der Haltepunkt Neckaraue wird planmäßig bis zum Jahr 2022 gebaut und in Betrieb genommen werden. Der Haltepunkt Güterbahnhof mit Unterführung kann nach aktuellem Planungsstand bis zum Jahr 2025 fertiggestellt werden.

Mit den Vorlagen 26/2016, 26a/2016 und 26b/2016 hat der Gemeinderat zuletzt über den Planungsstand und die grundsätzliche Ausgestaltung des Haltepunkts und der Querung Güterbahnhof beraten. Mehrheitlich hat sich der Gemeinderat damals für eine Unterführung ausgesprochen, die auch für Radfahrende nutzbar ist.

Die Umsetzung einer attraktiven Fuß- und Radverkehrsachse mit der Unterführung ist daher ein wichtiges Planungsziel im neuen Radverkehrsnetz.

Die zukünftige Unterführung am Güterbahnhof ist ein zentrales Netz- und Infrastrukturelement zur Radverkehrsförderung in Tübingen. Bisher gibt es im östlichen Stadtgebiet zwischen den südlichen und nördlichen Stadtquartieren neben der Brücke am Blauen Turm und der geduldeten Nutzung des Flutkanals keine direkte Radverbindung. Vor allem in Kombination mit der Radbrücke Ost beim

Stauwehr kann somit eine neue, leistungsfähige und durchgängige Querspange geschaffen werden. Diese wird mit der geplanten Fahrradstraße in der Schaffhausenstraße auch an das „Blaue Band“ angeschlossen. Ebenfalls findet über diese Vernetzung ein Anschluss an die potentielle Radschnellverbindung nach Reutlingen statt. Diese lokalen und übergeordneten Verbindungsfunktionen sind grundlegend für eine Förderung.

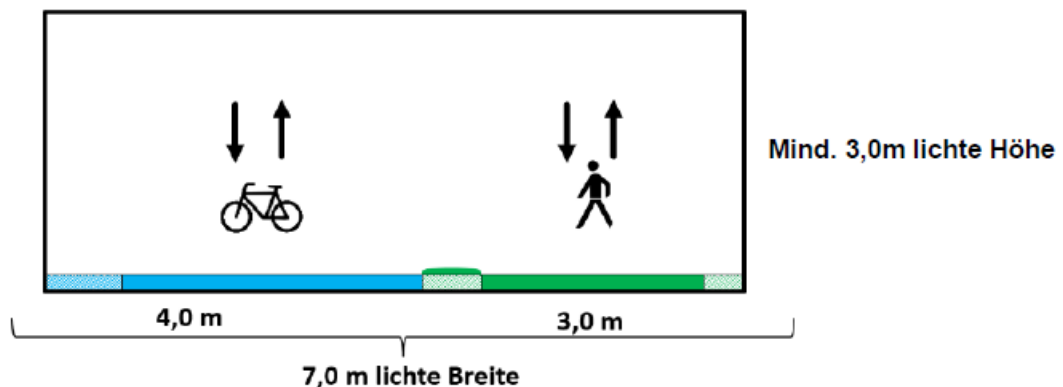
Die bei der Stadt anfallenden Mehrkosten sollen durch Förderprogramme möglichst reduziert werden. Deshalb hat sich die Verwaltung mit verschiedenen Szenarien der Fördermöglichkeiten und Varianten der Querung beschäftigt. Dabei wurde auch erneut eine Überführung für den Radverkehr mit aufgenommen. Die notwendig einzuhaltenden Höhen über den Bahngleisen und daraus resultierenden sehr langen Rampen führen für die Überführung zu einer aufwendigen Planung und keinen Kostenvorteilen gegenüber einer Unterführung. Vielmehr sind zusätzlich durch die bestehende dichte Bebauung und das vorliegende Planungsrecht erheblichen Risiken vorhanden. Im Ergebnis wird an der Unterführung mit einer angepassten Dimensionierung festgehalten. Dadurch können die Fördermöglichkeiten voll ausgeschöpft werden.

Die Unterführung ist Teil der Projektskizze „Superradwegenetz“ (Vorlage 245/2020), die im Rahmen des Förderprogramms Nationale Klimaschutzinitiative „Klimaschutz durch Radverkehr“ beim BMVI eingereicht wurde. Die Jury zum Wettbewerb hat die Projektskizze zur Freude der Verwaltung positiv bewertet, so dass die Verwaltung nun aufgerufen ist bis spätestens 15.12.2020 den Antrag auf Förderung einzureichen.

Für die Antragsstellung, die weitere Planung und ein mögliches Planänderungsverfahren (PÄV) sind Beschlüsse durch den Gemeinderat erforderlich. Im Folgenden werden die förderfähige Unterführungsvariante, die Kosten- und Förderkulisse sowie das mögliche Planänderungsverfahren erläutert.

2. Sachstand

Planungsstand der Unterführung



Die Unterführung wird mit einer lichten Breite von 7,0 m (ehemals 6,0 m) geplant. Diese Breite zieht sich auch auf der gesamten südlichen Rampe bis zur Eisenbahnstraße fort. Die lichte Höhe soll mindestens 3,0 m betragen. Eine größere Höhe bis 3,4m kann umgesetzt werden, sofern es der Kostenrahmen zulässt und nur zu geringen Mehrkosten führt. Die nördliche gegenläufig geführte

Rampe für den Radverkehr wird durchgängig auf 4,5 m (ehemals 3,0 m) verbreitert. Die maximale Steigung beider Rampen beträgt 6%. Dies ist Voraussetzung für die Förderung.

Der Radverkehr kann durchgehend auf einem 4,0 m breiten Zweirichtungsradweg getrennt vom Fußverkehr durch die Unterführung geführt werden. Der Fußverkehr erhält ebenfalls einen eigenständigen 3,0 m breiten Fußweg, der auch als zentraler Zugang zum Bahnsteig fungiert. Alle erforderlichen Sicherheitsräume und Fahrbahnquerschnitte für hohe Rad- und Fußverkehrsmengen sind hierdurch berücksichtigt.

Die Anbindung der Unterführung an das geplante und bestehende Radwegenetz ist mitgedacht und fließt bereits in die aktuelle Konzeption für Radvorrangrouten ein, das die Basis für ein neues Radverkehrskonzept darstellen wird. Die Radachse Ost wird in Richtung Süden über die Hügelstraße bis zur Eugenstraße gedacht. Perspektivisch ist eine komfortablere und eigenständig geführte Querung der B28/Reutlinger Straße für den Radverkehr vorgesehen, so dass die die Südstadt besser an das übergeordnete Radnetz angebunden wird.

Die nördliche Rampe mündet in den Kreuzungspunkt zwischen Brückenstraße und Schaffhausenstraße. Hier schließt direkt das Blaue Band als geplante Fahrradstraße nach Westen Richtung ZOB an. Richtung Osten führt die potentielle Radschnellverbindung auf der Schaffhausenstraße in Richtung Reutlingen. Die Brückenstraße als wichtiges Scharnier zwischen der Radbrücke Ost und der Unterführung sowie der Gartenstraße soll in diesem Zusammenhang ebenfalls als bevorrechtigte Fahrradstraße ausgewiesen werden, sodass eine durchgängig befahrbare und attraktive Nord-Süd-Radvorrangroute entsteht. Die Einrichtung beider Fahrradstraßen soll in einer separaten Vorlage beschlossen werden.

Förderung und Kosten

Die aktuell prognostizierten Baukosten liegen bei ca. 11,2 Mio. € (inklusive der gesetzl. MwSt.) sowie veranschlagte Planungsleistungen bei 0,4 Mio. €. Auch die fortgeschriebene Kostenprognose für die planfestgestellte Unterführung ist durch weitere bautechnische Erkenntnisse im Vergleich zu 2016 gestiegen.

Zwischen der Stadt und dem Zweckverband ÖPNV Ammertal (ZÖA) wurde vereinbart, dass von den Gesamtkosten für die Unterführung ein Kostenanteil in Höhe von 6,0 Mio. € durch den ZÖA übernommen wird. Dieser Betrag entspricht dem fiktiven angenommenen Anteil für einen reinen Personen-Bahnsteigzugang und ist komplett zuschussfähig über das Bundes-GVFG. Dies ist über das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, Modul 1, abgedeckt.

Die jüngste Vereinbarung zwischen dem ZÖA und der Stadt sieht zudem vor, dass auch ein Großteil der Baunebenkosten und Planungsaufwendungen durch den Zweckverband getragen werden. Über die exakte Kostenaufteilung befindet sich die Stadtverwaltung im Moment noch in Abstimmung mit dem ZÖA und der Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG), die als Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen für die Durchführung des Bauvorhabens vom ZÖA beauftragt ist.

Aufgrund der Tatsache, dass der ZÖA vorsteuerabzugsberechtigt ist, die Stadt Tübingen hingegen nicht, gestaltet sich das Thema Förderung und die Kostenaufteilung zwischen den beiden Projektpartnern komplex. Der ZÖA rechnet nach aktueller Sachlage mit Gesamtkosten für die Unterführung von 9,7 Mio. € ohne gesetzl. MwSt.. Abzüglich der vereinbarten Kostenübernahme von 6,0 Mio. € verbleiben bei der Stadt Tübingen rechnerisch 3,7 Mio. € netto. Auf diesen Kostenanteil der Stadt Tübingen wird die gesetzl. MwSt. aufgerechnet. Dadurch liegt der Kostenanteil für die Stadt Tübingen

aktuell bei 4,5 Mio. €. Die Baukosten sind jedoch durch die Planungsanpassungen vollständig förderfähig.

In der eingereichten Projektskizze „Superradwegenetz“, die die Unterführung mit B x H = 7,0 m x 3,40 beinhaltet, sind generell die Baukosten und ein kleiner Anteil an Planungskosten mit bis zu 75 % förderfähig. Aufgrund der aktuellen Corona-Situation wurde die maximale Förderung durch den Fördergeber sogar auf 80 % aufgestockt. Der Eigenanteil muss mindestens noch 5 % betragen. Von den Gesamtbaubaukosten sind jedoch nur jene Kosten förderfähig, die anteilig bei der Stadt liegen. Das bedeutet, dass im Förderantrag, abzüglich der Planungskosten, lediglich circa 4,2 Mio. € als zuwendungsfähige Baukosten geltend gemacht werden können. Wenn die Förderung beim Bund voll ausgeschöpft (80% Förderquote) wird, sinkt der städtische Kostenanteil für den Bau der Unterführung somit auf etwa 1,2 Mio. €, bei Gesamtbaubaukosten von ca. 11,6 Mio. €.

	% Anteil	Brutto 19%	netto
Baukosten gesamt		11.200.000 €	9.400.000 €
Planungsleistungen		400.000 €	300.000 €
Gesamtkosten		11.600.000 €	9.700.000 €
Anteil Stadt Tübingen	38%	4.500.000 €	3.700.000 €
Anteil ZÖA	62%	-	6.000.000 €
Förderung nach B-GVFG			
Beantragte Förderung aus NKI	80%	3.300.000 €	-
Beantragte Förderung aus NKI	50%	(2.100.000 €)	
Stadt Tübingen Kosten gesamt		1.200.000 € (2.400.000 €)	

Eine Unsicherheit besteht derzeit noch. Die Stadt ist nicht Bauherr der Unterführung, sondern der ZÖA, welcher vorsteuerabzugsberechtigt ist. Diese besondere Förderkonstellation wird derzeit noch durch den Fördergeber, die Stadt und den ZÖA geprüft. Im schlechtesten Fall sieht der Fördergeber nur 50 % Förderung der Baukosten vor. Das würde heißen, dass der Kostenanteil der Stadt dann auf 2,4 Mio. € steigen würde. Ziel ist es, die Förderungen aus dem NKI-Antrag maximal zu optimieren.

Noch nicht berücksichtigt bei den Kosten ist die Ablöse des Bauwerks, welche die Stadt an die Bahn entrichten muss, da das Bauwerk in deren Unterhalt (Wartung, Bauwerksunterhaltung) übergehen wird. Diese Kosten sind aber für alle Varianten fällig und nicht förderfähig. Die Höhe der Ablöse wird derzeit auf 1,5 bis 2,5 Mio. € geschätzt.

Das Förderprogramm gibt einen Bewilligungszeitraum ab Erhalt des Zuwendungsbescheides von vier Jahren vor. Dieser Bescheid könnte, wenn der Antrag positiv ausfällt, bis Juni 2021 vorliegen. Die Gesamtmaßnahme, also der Bau der beiden Radbrücken und der Bau der Unterführung müssen dann bis zum Jahr 2025 abgeschlossen werden.

Zeitplan und Planänderungsverfahren

Trotz der geringfügigen Änderung der Planung (Breite 7,0 m statt 6,0 m und eine etwas andere Lage) gegenüber der Planfeststellung ist nach aktuellem Stand ein Planänderungsverfahren in vollem Um-

fang durchzuführen. Dadurch wäre mit einem Abschluss des Planänderungsverfahrens jedoch erst in 2022 zu rechnen.

Es wird daher parallel geprüft, ob das Verfahren beschleunigt werden kann, um dadurch den Beginn der Baumaßnahme vorziehen zu können. Die Verwaltung steht hier im Austausch mit der ENAG und dem Regierungspräsidium Tübingen als planfeststellende Behörde. Im günstigen Fall kann das Verfahren womöglich durch eine begründete Absehensentscheidung verkürzt werden, d.h. ein Verfahren mit Offenlage wäre dann nicht erforderlich. Diese Entscheidung liegt jedoch beim Regierungspräsidium Tübingen.

Mit Abschluss des Verfahrens sind alle benötigten Flächen für die angepasste Unterführung planungsrechtlich gesichert. Sie liegen im Eigentum der Stadt und der DB Netz. Dies ist eine Voraussetzung für die Förderung. Die Verfahrenskosten sind von der Stadt Tübingen zu übernehmen. Verfahrensträger ist die ENAG.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung treibt die Planung mit der überarbeiteten Variante voran.

Das Ergebnis zum Planänderungsverfahren wird abgewartet. Die Stadt kann hier nur reagieren, da Sie nicht über das Verfahren entscheidet. Alle notwendigen Leistungen, die seitens der Stadt erforderlich sind, werden vorbereitet.

Der Förderantrag im Rahmen des Förderprogramms Klimaschutz durch Radverkehr wird fristgerecht bis zum 15.12.2020 eingereicht.

4. Lösungsvarianten

Die Verwaltung hält die jetzt gefundene Lösung für so stimmig und wirtschaftlich optimiert, dass auch eine Überführung keine sinnvolle Variante mehr darstellt. Eine Lösungsvariante wäre aus Sicht der Verwaltung daher der Verzicht auf eine Radverbindung und alleinige Herstellung eines Gleiszugs ohne Beteiligung der Stadt.

5. Klimarelevanz

Der Förderaufruf Klimaschutz durch Radverkehr fordert den Nachweis ein, dass die Maßnahme eine Treibhausgasreduzierung bewirkt. Diese wurde im Antrag dargestellt und rechnerisch nachgewiesen. Die Unterführung ist ein wesentlicher Bestandteil des Förderantrags „Superradwegenetz Tübingen“.

Durch das Vorhaben wird sich ein attraktives Radverkehrsnetz innerstädtisch und ins Umland ergeben. Durch die Maßnahme wird nicht nur der Radverkehr gestärkt, sondern auch eine attraktive Verknüpfung zum ÖPNV geschaffen.