

Berichtsvorlage

zur Behandlung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**

Betreff:	Regionalstadtbahn
Bezug:	Vorlage 196/ 2012 Vorlage 480/ 2012 Vorlage 500/ 2013 Antrag der SPD Fraktion
Anlagen: 1	neue Haltepunkte Tübingen

Zusammenfassung:

Das erste Modul, der stadtbahngerechte Ausbau mit Elektrifizierung der Ammertalbahn und Ermstalbahn verbunden mit der Einrichtung von neuen zusätzlichen Haltepunkten von Bad Urach bis Herrenberg, soll planerisch vorangetrieben werden. Vorläufig verantwortlich sind hierfür die betroffenen Landkreise Tübingen und Reutlingen. Die Universitätsstadt Tübingen wird hierzu auf Einrichtung einer Haltestelle Güterbahnhof und der Verlagerung des bestehenden Haltepunktes Lustnau an die Düsseldorfer Straße ins Modul 1 hinwirken. Im Juni wird hierzu eine Information der Öffentlichkeit vorbereitet.

Parallel wird die Verwaltung für die Innenstadtstrecke für die relevanten Bereiche Querschnittsvarianten erarbeiten lassen, um auf dieser Grundlage im Herbst 2014 eine fundierte Diskussion in der Öffentlichkeit zu ermöglichen. Hierzu wird die für den Haushalt 2013 bei der Verkehrsplanung angesiedelte Stelle ausgeschrieben.

Ziel

Unterrichtung des Ausschusses für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung über den Stand der Verhandlungen bei der Regionalstadtbahn und zum weiteren Vorgehen der Verwaltung.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Mit der Drucksache 480/ 2012 wurde dem Gemeinderat berichtet, dass für das Modul „Stadtbahnausbau Bad Urach-Herrenberg“ eine Realisierung im Zeitraum bis 2019 möglich ist. Ein entsprechender Rahmenantrag soll vorbereitet werden. Die Kosten der Vorplanungen für diesen Basisfall tragen vereinbarungsgemäß die Landkreise Tübingen und Reutlingen.

Die SPD Fraktion hat in der Vorlage 500/2013 darum gebeten, die Verhandlungsaufträge mit Bund und Land sowie die Zeit- und Finanzierungspläne zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen. Darüber hinaus soll die Verwaltung einen Vorschlag zur Bürgerbeteiligung bei diesem Großprojekt unterbreiten.

2. Sachstand

Modul „Stadtbahnausbau Bad Urach – Herrenberg“

Der Basis-Planfall umfasst den stadtbahngerechten Ausbau mit Elektrifizierung der Ammertalbahn und Ermstalbahn verbunden mit der Einrichtung von neuen zusätzlichen Haltepunkten von Bad Urach bis Herrenberg. Vorläufig Verantwortlich für die Erarbeitung der erforderlichen Unterlagen sind die betroffenen Landkreise Reutlingen und Tübingen. Bei den Maßnahmen auf den Bahnstrecken ist für die Universitätsstadt Tübingen insbesondere der Ausbau der überlasteten Ammertalbahn von Bedeutung. Hierfür ist in der Ortslage von Unterjesingen im Abschnitt zwischen Untere Mühle und Bahnübergang Rottenburger Straße ein zweigleisiger Ausbau der Ammertalbahn erforderlich. Im Hauptbahnhof Tübingen sind kleinere Ergänzungen der Eisenbahninfrastruktur erforderlich.

Wesentlich betroffen ist die Universitätsstadt Tübingen bei der Schaffung von neuen Haltepunkten. Im Basis-Planfall sind folgende neue Haltepunkte im Bereich Tübingen geplant:

A) Haltepunkt Neckaraue

Der derzeit geplante Haltepunkt liegt im Bereich Neckarsulmer Straße im Industrie- und Gewerbegebiet Unterer Wert / Au Ost. Durch den neuen Haltepunkt wird die ÖPNV-Anbindung in diesem Gebiet mit rund 2.050 Arbeitsplätzen wesentlich verbessert. Die Lage des ca. 80 m langen Haltepunkts ist jedoch noch nicht fixiert und sollte aus Sicht der Verwaltung in den Bereich der Düsseldorfer Straße verschoben werden. Auf diese Weise können einerseits die Arbeitsplätze der beiden Gewerbegebiete bestmöglich erschlossen und gleichzeitig eine möglichst kurze Entfernung nach Lustnau erreicht werden. Zu dem neuen Haltepunkt gehört auch eine neue barrierefrei gestaltete Bahnunterführung, die die Gebiete beidseits der Bahnlinie an den neuen Haltepunkt anschließt.

Für den neuen Haltepunkt steht jedoch im derzeitigen Betriebskonzept kein zusätzliches Zeitfenster zur Verfügung. Er ist betriebstechnisch nur machbar, wenn stattdessen ein anderer Haltepunkt aufgegeben wird. Zur Diskussion steht daher die Aufgabe des Haltepunkts Lustnau, der im direkten fußläufigen 500 m Einzugsbereich nur sehr wenige Arbeitsplätze, Wohnstätten und kundenintensive Einrichtungen erschließt. Aus Sicht der Verwaltung ist daher eine Verlegung dieses bestehenden Haltepunktes in Richtung Westen an die Düsseldorfer Straße vertretbar.

B) Haltepunkt Güterbahnhof (Unterer Wert)

In den nächsten Jahren wird auf dem ehemaligen Areal des Güterbahnhofs ein neues Stadtquartier entstehen, für das nach städtischer Einschätzung zwingend ein Haltepunkt vorgesehen werden soll. Im vorliegenden Betriebskonzept für den Basis-Planfall ist jedoch auch für diesen Haltepunkt derzeit kein Zeitfenster enthalten. Diesem Betriebskonzept wurde allerdings unterstellt, dass die Neuordnung des Eisenbahnknoten Stuttgart bereits vollständig vollzogen ist. Nachdem eine wesentliche Vorgabe für den Basis-Planfall die Realisierung bis 2019 ist und aus heutiger Sicht davon auszugehen ist, dass bei Inbetriebnahme des Moduls die Neuordnung in Stuttgart noch nicht abgeschlossen ist, wird derzeit ein Betriebskonzept 2016+ entwickelt, das diese geänderten Randbedingungen berücksichtigt. Dabei wird auf Anregung der Stadt intensiv geprüft, ob es möglich ist, diesen zusätzlichen Haltepunkt im Betriebskonzept unterzubringen.

C) Tübingen Süd

Seit Jahren bemühen sich die Stadt Tübingen zusammen mit der Stadt Rottenburg und dem Landkreis den Bereich Paul-Horn-Arena, Messegelände, Freibad und Behördenzentrum über die Schiene durch die Einbindung von Haltepunkten (Haltepunkt Europastraße und Mühlbachäcker) zu erschließen. Die Stadtverwaltung ist der Ansicht, dass der Haltepunkt Europastraße in den Basis-Planfall aufgenommen werden sollte und im Betriebskonzept 2016 + zu berücksichtigen ist. Die Realisierung bis 2019 erscheint möglich. Die übrigen Projektpartner haben diesen Vorschlag bisher nicht aufgegriffen und präferieren eine Realisierung des Moduls 1 in der bisher dargestellten Form.

Innenstadtstrecke Tübingen

Die Projektpartner haben sich verständigt, parallel zu den Arbeiten am Modul 1 auch die technischen Vorplanungen der beiden Innenstadtstrecken Tübingen und Reutlingen voranzubringen, um die Chancen zu erhalten. Bei einer Entscheidung bezüglich der künftigen Finanzierung von gemeindlichen Verkehrsprojekten durch Bundesmittel könnten dann zeitnah weitere Module realisiert werden. Die Städte Tübingen und Reutlingen geben daher eigene Vorplanungen in Auftrag. Die Planungskosten werden vorläufig von den jeweils verantwortlichen Gebietskörperschaften vorfinanziert und im Erfolgsfall nach einem noch zu bestimmenden Schlüssel in das Gesamtprojekt verrechnet werden.

Finanzierung

Die Gespräche mit dem Minister für Verkehr und Infrastruktur, Herrn Winfried Hermann, und dem Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Herrn Enac Ferlemann, haben hinsichtlich der Realisierung des Moduls 1 folgende Ergebnisse gebracht:

- der Bund akzeptiert für den GVFG-Rahmenantrag die auf das Modul „Stadtbahnausbau Bad Urach – Herrenberg“ beschränkte Vorplanung.
- Die Finanzierung des 60%-Anteil durch den Bund beim 1. Teilmodul hängt von der Verfügbarkeit der Bundeshaushaltsmittel sowie des Volumens der Förderanträge, insbesondere in Baden-Württemberg, ab.
- Der Bund ist bereit, Baumaßnahmen mitzufinanzieren, die nicht bis 2019 vollständig abgerechnet sind, wenn die Fertigstellung der Maßnahmen garantiert ist.
- Das Land hat seinen Kofinanzierungsanteil von 20% für den Fall der Aufnahme des Projekts in die Bundesförderung zugesichert.

- Das Land hat weiter signalisiert, dass es eine Endfinanzierungsgarantie für die DB-Strecken-Anteile, also insbesondere für die beiden Bahnhöfe Tübingen und Reutlingen, geben wird. Die Landkreise müssen die Endfinanzierungsgarantie für die Nicht-DB-Strecken im Erms- und Ammertal übernehmen.

Die Projektpartner sind sich einig, dass die Förderung von Bund und Land mit einem Anteil von 60% bzw. 20 % Voraussetzung ist für die Umsetzung des 1. Teilmoduls der Regionalstadtbahn.

Damit sind aus Sicht der Stadtverwaltung die notwendigen Voraussetzungen für die Fortsetzung der Planungen gegeben. Es wäre zwar wünschenswert, mehr Sicherheit über die Fördermittel von Bund und Land zu haben, dies ist jedoch im aktuellen politischen Umfeld nicht realistisch. Weiteres Zuwarten würde die Gefahr bergen, wegen fehlender Planungen Fördermittel verfallen zu lassen. Die Chance, zumindest für das Modul 1 Bundes- und Landesfördermittel zu erhalten, erscheint hinreichend konkret, um sie zu ergreifen.

Für weitere Module und damit auch die Tübinger Innenstadtstrecke wird eine Fortsetzung der Bundesförderung entscheidend sein. Es gibt mittlerweile erste Hoffnungszeichen, dass auch nach dem Jahr 2019 Bundesmittel zur Verfügung stehen werden. Der Bundesrat hat jüngst die Bundesregierung aufgefordert, die Finanzierung wichtiger großer Bauvorhaben zur Verbesserung des ÖPNV und des Schienenpersonennahverkehrs in Verdichtungsräumen auch über das Jahr 2019 hinaus sicherzustellen. Ein Gesetzentwurf für Fortführung des Bundes-GVFG bis zum Jahr 2039 soll noch in dieser Legislaturperiode in den Bundestag eingebracht werden.

3. Weiteres Vorgehen

Basis-Planfall „Stadtbahnausbau Herrenberg – Bad Urach“

Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung

Ein solches Großprojekt kann nur gelingen, wenn die Gremien, die betroffenen Gemeinden und die Bevölkerung frühzeitig, umfassend und verständlich informiert werden, wenn Gelegenheit zum Dialog besteht und wenn Probleme offen diskutiert werden können.

Informationen erfordern einen gewissen Konkretisierungsgrad. Hierzu ist Voraussetzung, dass für die Finanzierung – zumindest – eine Perspektive besteht. Deshalb haben die Projektbeteiligten bisher nur grobe Pläne veröffentlicht. Nachdem die Gespräche mit Bund und Land positiv bewertet werden, ist es an der Zeit, die Kommunikation mit der Bürgerschaft zu intensivieren.

Am 5. Juni und am 7. Juni führt der Landkreis Tübingen eine Informationsveranstaltung in Rottenburg und Mössingen durch. Am 7. Juni informiert auch der Landkreis Reutlingen in Dettingen an der Erms über das Projekt Regionalstadtbahn.

Die Bürgerinnen und Bürger der Universitätsstadt Tübingen werden in einer öffentlichen Veranstaltung am 18. Juni 2013 über die Planungen der Landkreise Tübingen und Reutlingen zum Stadtbahnausbau Bad Urach – Herrenberg mit Schwerpunkt der Maßnahmen auf Gemarkung Tübingen informiert. Die Innenstadtstrecke Tübingen soll hierbei vorläufig nur hinsichtlich der Streckenführung und der vorgesehenen Haltepunkte vorgestellt werden, da sie nicht Bestandteil des Modul 1 ist.

Ergänzend zu den öffentlichen Veranstaltungen wird derzeit der Internetauftritt zur Regionalstadtbahn vorbereitet. Unter <http://regionalstadtbahn-neckar-alb.de> wird demnächst über das Projekt Regionalstadtbahn aktuell informiert.

Innenstadtstrecke Tübingen

Vorplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Streckenführung wurde im Lauf des letzten Jahrzehnts durch mehrere Untersuchungsschritte im Auftrag der Universitätsstadt Tübingen konkretisiert. Über die gesamte Länge liegt daher ein funktionsfähiger Verlauf vor. Die grundsätzliche technische Realisierbarkeit ist dadurch geklärt.

Die Führung der Stadtbahn steht jedoch in enger Wechselbeziehung zur Netzstruktur anderer Verkehrsträger, teilweise auch in Flächenkonkurrenz.

Die Abwicklung des MIV und Radverkehrs, sowie das bestehende System des öffentlichen Nahverkehrs werden von der Stadtbahn nachhaltig beeinflusst. Die Lage der Haltestellen, Mittellage oder Seitenlage, beeinflusst wesentlich die Aufteilung des Straßenraums und den Benutzungskomfort für die anderen Verkehrsteilnehmer. Die Erschließung der angrenzenden Grundstücke, Wende- und Parkmöglichkeiten sind abzuklären.

Die Stadtbahn wird den Stadtraum intensiv prägen, sie hat klare Systemanforderungen, Flächenansprüche und Betriebsbedingungen. Sie in den bestehenden engen Stadtraum innerhalb der Tübinger Innenstadt einzubinden, ist eine große planerische Herausforderung. Im nächsten Planungsschritt, der Vorplanung, sind daher verschiedene Fragestellungen, die insbesondere den Straßenraum und die innerstädtischen Haltestellen betreffen, aufzuarbeiten.

Darüber hinaus ist mit den Partnern ein Finanzierungsmodell zur Verteilung der entstehenden Investitions- und Betriebskosten zu erarbeiten und zu diskutieren.

In einem nächsten Schritt wird die Stadtverwaltung für die verschiedenen Streckenabschnitte geeignete Querschnittsvarianten in Alternativen mit unterschiedlicher Flächenaufteilung für die jeweiligen Verkehrsträger von einem externen auf die Planung von innerstädtischen Schienenwegen spezialisierten Büro erarbeiten lassen. Die Querschnittsvarianten sollen dann zusammen mit der vorgegebenen Streckenführung die Diskussionsgrundlage für die Beteiligung und Einbindung der Bürger in den Planungsprozess stellen. Zur Vorbereitung des Beteiligungsverfahrens ist ein Workshop mit dem Gemeinderat im Herbst 2013 geplant. Hierbei sollen die konkreten Fragen im Zusammenhang mit der Realisierung einer Regionalstadtbahn erarbeitet und diskutiert werden. Die Diskussion in der Öffentlichkeit ist dann nach Vorliegen der erforderlichen Planungsgrundlagen für Herbst 2014 vorgesehen.

Die Aufarbeitung des Fragenkatalogs und die Erarbeitung der Querschnittsvarianten kann nur mit einer personellen Verstärkung der Verkehrsplanungsabteilung geleistet werden. Der Gemeinderat hat hierzu eine zusätzliche Personalstelle im Haushalt beschlossen, die Ausschreibung der Personalstelle wird derzeit vorbereitet. Ziel ist die unbefristete Einstellung einer Verkehrsplanerin / eines Verkehrsplaners, um aufgrund einer ggf. nicht gleichmäßigen Auslastung die Person auch für andere Aufgaben innerhalb der Fachabteilung heranziehen zu können. Eine Einstellung wird voraussichtlich im Herbst erfolgen können.

4. Lösungsvarianten

Die Vorplanungen für die Innenstadtstrecke werden nicht begonnen

5. Finanzielle Auswirkung

Für den Basis-Planfall entstehen keine finanziellen Belastungen, da vereinbart wurde, dass die Kosten der Vorplanungen die Landkreise Tübingen und Reutlingen zu tragen haben. Für die Vorplanung der Innenstadtstrecke sind unter 2.7921.9620.000 Regionalstadtbahn 700.000 € eingestellt.

Die Kosten für die zusätzliche Personalstelle sind im Haushalt enthalten.

6. Anlagen

Übersichtsplan Basis-Planfall / Haltestellen Bereich Tübingen