

Kreistagsdrucksache Nr. 098/21

AZ. A43/GB4

Tagesordnungspunkt

Regional-Stadtbahn: Bericht zum Abschluss der Vorplanungen beim Streckenabschnitt Gomaringer Spange

Bericht

Kreistag (öffentlich) am 13.10.2021

Sachverhalt

1. Ausgangslage

Mit dem geplanten Streckenabschnitt der Gomaringer Spange verbindet die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb die Zollern-Alb-Bahn (Albstadt-Mössingen-Tübingen) mit dem Hauptbahnhof und der Innenstadt von Reutlingen. Ziel ist die Schaffung einer umsteigefreien mindestens halbstündlich verkehrenden Verbindung mit modernen Stadtbahnbahnfahrzeugen, die den Fahrgästen im Einzugsbereich ein modernes, verlässliches und attraktives Verkehrsangebot bietet.

Die Planungen zur Gomaringer Spange unterteilen sich räumlich bislang in zwei Planungsabschnitte in Zuständigkeit der Stadt Reutlingen (Reutlingen – Kreisgrenze bei Ohmenhausen) und in Zuständigkeit des Landkreises Tübingen (Kreisgrenze bei Ohmenhausen – Gomaringen – Schulzentrum Höhnisch – Nehren). In seiner Sitzung am 27.05.2020 vergab der Kreistag für den Planungsabschnitt in Landkreiszuständigkeit die Planungsleistungen zum Abschluss der Vorplanungen (Leistungsphasen 1 und 2 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI)) sowie zur Planung der technischen Streckenausrüstung. Die Auftragsvergabe erfolgte gemeinsam mit den Planungsleistungen für den ebenfalls in Landkreiszuständigkeit befindlichen Streckenabschnitt der Oberen Neckarbahn (Tübingen – Rotenburg – Horb) an die Planungsgemeinschaft Mailänder Consult / Schüßler Plan aus Karlsruhe (vgl. **KTDS 031/20**).

Zwischenzeitlich konnten die beauftragten Planungen zur Gomaringer Spange im Planungsbereich des Landkreises Tübingen abgeschlossen werden und befinden sich derzeit in der Endabstimmung. Die Landkreisverwaltung nimmt dies zum Anlass, den Kreistag über den aktuellen Stand der Planungen zu informieren und einen Ausblick auf das weitere Vorgehen zu geben.

Der zuständige Projektleiter der beauftragten Planungsgemeinschaft wird in der Kreistagsitzung am 13.10.2021 die wesentlichen Planungsergebnisse vorstellen und für Rückfragen zur Verfügung stehen.

3. Kurzübersicht zur Gomaringer Spange (aktueller Planungsstand)

Der geplante Trassenverlauf von Reutlingen über Ohmenhausen und Gomaringen bis Nehren kann der Abb. 2 entnommen werden (grün eingezeichnet).

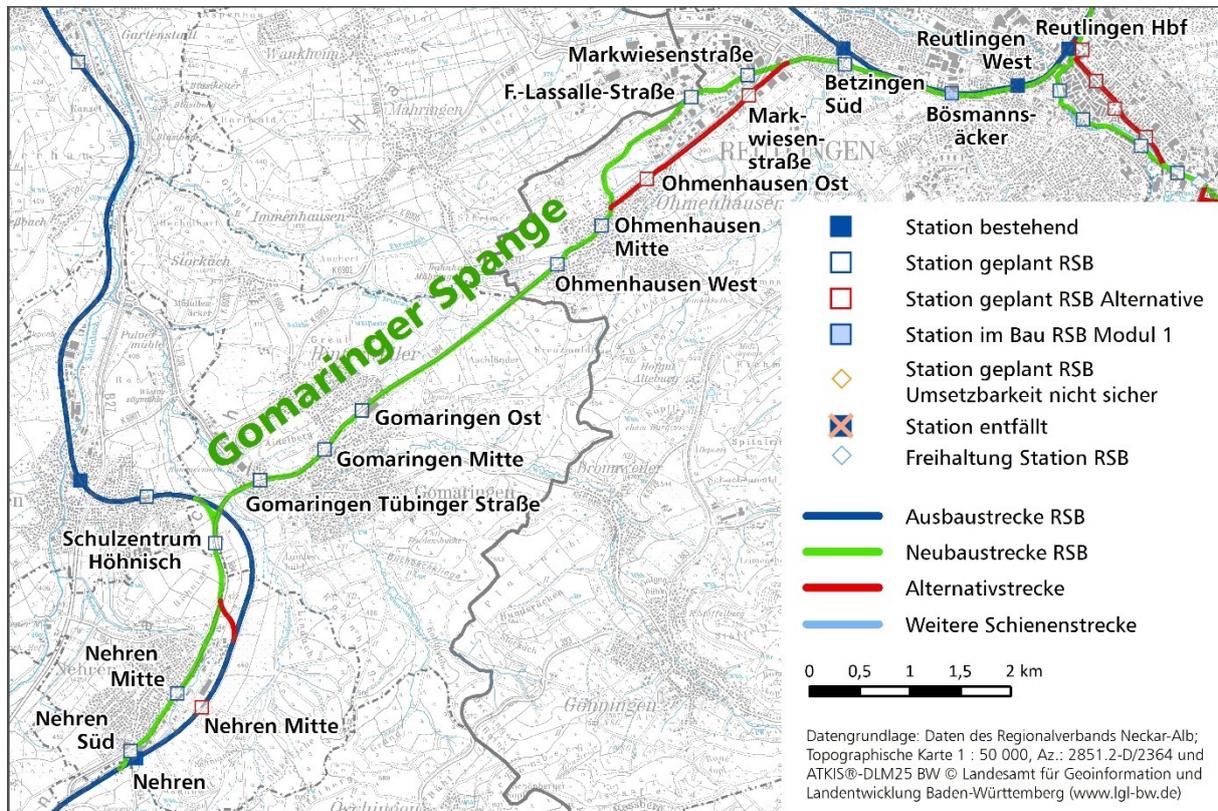


Abb. 2 Geplanter Trassenverlauf

a) Bereich Gomaringen

Im Planungsabschnitt des Landkreises Tübingen ist aus Richtung Ohmenhausen in Richtung Gomaringen zunächst eine eingleisige Führung südlich neben der Landesstraße L 384 vorgesehen. In Gomaringen sind zur optimalen Erschließung des Fahrgastpotenzials insgesamt 3 Haltestellen (Gomaringen Ost, Gomaringen Mitte und Gomaringen Tübinger Straße) geplant. Die innerörtliche Führung durch Gomaringen erfolgt nach Möglichkeit neben der L 384, aus baulichen Gründen jedoch größtenteils als straßenbündiger Bahnkörper zweigleisig eingebettet in die vorhandene Fahrbahn.

b) Bereich Schulzentrum Höhnisch

Aus Richtung Gomaringen kommend ist ein eingleisiger Streckenverlauf nördlich neben der L 384 in Richtung Nehren vorgesehen. Es folgt die Führung der Gleise unterhalb der kreuzenden Eisenbahnüberführung der Zollern-Alb-Bahn. Anschließend ermöglicht ein „Gleisdreieck“ den Anschluss an die Zollern-Alb-Bahn in Richtung Tübingen (insbesondere für die RSB-Linie S 11 aus Richtung Mössingen nach Tübingen oder auch für vereinzelte Fahrten der Linie S 12 aus Richtung Reutlingen/Gomaringen nach Tübingen). Die derzeitigen Planungen sehen im Bereich des Gleisdreiecks einen eingleisigen Anschluss an die Zollern-Alb-Bahn vor. Hierzu laufen aktuell Alternativplanungen bezüglich eines zweigleisigen Anschlusses (vgl. Tabelle Punkt 3 c) Nr. 8). Im weiteren Verlauf der Gomaringer Spange soll die Erschließung des Schulzentrums Höhnisch sowie des UNIPRO Gewerbeparks über die Haltestelle „Schulzentrum Höhnisch“ erfolgen.

c) Bereich Nehren

Im weiteren Streckenverlauf bestehen im Bereich von Nehren grundsätzlich zwei Alternativen zum Anschluss an die Zollern-Alb-Bahn. Planerisch favorisiert wird die Ortsdurchfahrt

von Nehren mit den beiden Haltepunkten Nehren Mitte und Nehren Süd. Die derzeitigen Planungen sehen eine innerörtliche Führung der Gleise größtenteils neben der Fahrbahn der L 384 vor. Sollten wirtschaftliche Gründe zwingend gegen eine Ortsdurchfahrt von Nehren sprechen, käme ein Verzicht auf die Ortsdurchfahrt und der Anschluss an die Zollern-Alb-Bahn nördlich von Nehren in Betracht (in Abbildung 1 rot dargestellt). Nachzeitigem Stand ist jedoch nicht davon auszugehen, dass wirtschaftliche Gründe gegen eine Ortsdurchfahrt von Nehren sprechen. Die bisherigen gesamtwirtschaftlichen Untersuchungen im Rahmen der Fortschreibung der Standardisierten Bewertung haben ergeben, dass die Vorteile einer Ortsdurchfahrt hinsichtlich der deutlich besseren Erschließungswirkung die erwarteten Mehrkosten aufwiegen. Zumal ein Anschluss an die Zollern-Alb-Bahn nördlich von Nehren neben einer geringeren Erschließungswirkung weitere Nachteile mit sich bringen würde. Insbesondere würde die Errichtung eines kostenintensiven Brückenbauwerks über die L 384 und die Erhöhung eines angrenzenden Hochspannungsleitungsmastes notwendig und mit der Trassenführung würde deutlich stärker in ein denkmalgeschütztes Grabhügelfeld eingegriffen. Aus diesen genannten Gründen wird die Variante mit Ortsdurchfahrt und den beiden Haltepunkten Nehren Mitte und Nehren Süd im weiteren Planungsverlauf zunächst als Vorzugsvariante weiterverfolgt und untersucht. Auch der Gemeinderat Nehren hat sich in seiner Sitzung am 10.03.2020 insbesondere mit Blick auf die bessere Erschließungswirkung einstimmig für die Variante mit Ortsdurchfahrt ausgesprochen.

4. Planungs- und Untersuchungskosten

Bislang sind beim Streckenabschnitt der Gomaringer Spange folgende Planungs- und Untersuchungskosten entstanden bzw. wurden beauftragt:

a) Planungsauftrag aus dem Jahr 2014:

Planungsbestandteile für Stellung eines Förder-Rahmenantrags 277.000 €

b) Planungsauftrag aus dem Jahr 2020:

Abschluss Vorplanungen / Planung der technischen Streckenausrüstung 221.500 €

c) Fachgutachten, Planungsanpassungen und Zusatzleistungen

426.000 €

924.500 €

a) Planungsauftrag aus dem Jahr 2014

Im Jahr 2014 wurden durch den Kreistag zunächst diejenigen Bestandteile der Grundlagenermittlung und der Vorplanung vergeben, die für die Stellung eines Förder-Rahmenantrags erforderlich erschienen. Dabei sind für den Streckenabschnitt der Gomaringer Spange inklusive Nachträge und Planungsanpassungen Planungskosten in Höhe von insgesamt 277.000 € angefallen. Die Kostenschätzung aus dem Jahr 2013 betrug für diesen Teil der Planungsleistungen 680.000 € (Preisstand 2015, vgl. **KTDS 053/13**).

b) Abschluss der Vorplanungen und Planung der technischen Streckenausrüstung

Im Jahr 2020 folgte durch den Kreistag die Auftragsvergabe der noch fehlenden Bestandteile der Vorplanung nach den Leistungsphasen 1 und 2 der HOAI sowie die Auftragsvergabe zur Planung der technischen Streckenausrüstung (Energieversorgung und sicherungstechnischen Anlagen wie Stellwerke, Bahnübergänge, Signalanlagen). Vom damals beauftragten Planungsvolumen in Höhe von ca. 697.000 € entfielen auf die Gomaringer Spange ca. 221.500 €. Die restlichen 475.500 € entfielen auf die Obere Neckarbahn.

Weitere Details zu den unter a) und b) dargestellten Planungskosten können der **KTDS 031/20** zur damaligen Auftragsvergabe entnommen werden.

c) Fachgutachten, Planungsanpassungen und Zusatzleistungen in Verwaltungszuständigkeit

Aufgrund des Umfangs und der Komplexität des Vorhabens sind im Rahmen des Planungsprozesses eine Vielzahl fachgutachterlicher Bewertungen erforderlich und es besteht ein hoher fachlicher Abstimmungsbedarf mit Aufsichts- und Genehmigungsbehörden, Anliegergemeinden, Projektpartnern und sonstigen Planungsbeteiligten. Die Verwaltung verfolgt da-

bei gemeinsam mit dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb den Ansatz, Fachgutachten und Abstimmungsprozesse möglichst frühzeitig anzustoßen und die daraus gewonnenen Erkenntnisse, sofern umsetzbar, bereits im derzeit noch frühen Planungsstadium zu berücksichtigen. So sollen spätere kostenintensive nachträgliche Planungsanpassungen verhindert oder zumindest auf ein nicht absehbares Minimum reduziert werden.

Folgende Fachgutachten und Planungsanpassungen wurden bislang für den Streckenabschnitt der Gomaringer Spange vergeben.

| Nr. | Datum | Beschreibung der Leistung | Betrag brutto gerundet |
|-----|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| 1 | Februar 2020 | <p><u>Umweltfachbeiträge für die Umweltverträglichkeitsprüfung</u> Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein gesetzlich vorgeschriebenes und systematisches Prüfungsverfahren im Rahmen des Genehmigungsverfahrens. Auswirkungen eines Infrastrukturvorhabens wie der Gomaringer Spange auf die Umwelt werden dabei nachvollziehbar festgestellt, beschrieben und bewertet.</p> <p>Um Synergien zu nutzen und die Untersuchung „aus einem Guss“ zu erhalten erfolgte die Auftragsvergabe gemeinsam mit der Stadt Reutlingen für beide Planungsabschnitte in Abstimmung mit dem Referat 24 Recht, Planfeststellung im Regierungspräsidium Tübingen an ein entsprechend qualifiziertes Fachbüro. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird sich abhängig vom weiteren Untersuchungsverlauf auf ein Auftragsvolumen von voraussichtlich ca. 130.000 € belaufen.</p> | 130.000 € |
| 2 | Februar 2020 | <p><u>Prozessanalyse und Prozessplanung</u> Aufgrund der Komplexität des Vorhabens wurde gemeinsam mit dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und der Stadt Reutlingen eine gesamthafte Betrachtung der Gomaringer Spange hinsichtlich der weiteren Projektabwicklung vorgenommen. In mehreren Workshops wurden Arbeitspakete, Meilensteine und Ziele definiert. Die Begleitung sowie die Vor- und Nachbereitung dieser Workshops erfolgte durch ein entsprechend qualifiziertes Fachbüro. Der Kostenanteil für den Landkreis Tübingen belief sich dabei auf 15.000 €.</p> | 15.000 € |
| 3 | Oktober 2020 | <p><u>Verarbeitung von Vermessungsdaten und Erzeugung eines Digitalen Geländemodells</u> Im Herbst 2020 erfolgte durch die Abteilung 42 Vermessung und Flurneuordnung des Landratsamtes Tübingen eine Detailvermessung des Trassenbereichs mittels Drohnenbefliegung. Zur Verarbeitung der erhobenen Daten und zur Erzeugung eines Digitalen Geländemodells wurde die mit der Vorplanung beauftragte Planungsgemeinschaft mit entsprechenden Zuarbeiten beauftragt, die vom bisherigen Planungsauftrag nicht abgedeckt waren.</p> | 15.000 € |
| 4 | Oktober 2020 | <p><u>Erhebung von Verkehrszahlen / Verkehrstechnische Untersuchungen</u> Die Erhebung von Verkehrszahlen ergab, dass einige Verkehrsknotenpunkte in Gomaringen und Nehren zu den Spitzenstunden bereits heute an der Grenze der verkehrlichen Leistungsfähigkeit liegen und möglichst bereits im Rahmen der Vorplanung weitergehende verkehrstechnische Untersuchungen erfolgen sollten. Um die verkehrliche Leistungsfähigkeit der erarbeiteten Planungsvarianten zu überprüfen und ggf. planeri-</p> | 48.000 € |

| | | | |
|---|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| | | <p>sche Anpassungen vornehmen zu können, wurde ein entsprechend qualifiziertes Fachbüro mit den verkehrlichen Untersuchungen beauftragt.</p> | |
| 5 | November 2020 | <p><u>Wasserwirtschaftliches Gutachten zur Dimensionierung von Gewässerquerungen</u> Die geplante Trasse der Gomaringer Spange kreuzt in ihrem Verlauf verschiedene Gewässer und greift teilweise in das Retentionsvolumen von Überflutungsflächen ein.</p> <p>Um bei der Dimensionierung der einzelnen Querungs- und Durchlassbauwerke die Durchlässigkeit der zu kreuzenden Gewässer aufrechtzuerhalten und die Eingriffe in die Überflutungsflächen zu bewerten, wurde ein entsprechend qualifiziertes Fachbüro mit der Erstellung eines wasserwirtschaftlichen Gutachtens beauftragt.</p> | 14.000 € |
| 6 | März 2021 | <p><u>Planungsanpassungen und zusätzliche Detailuntersuchungen</u> Im Laufe des komplexen Planungsprozesses mussten die bestehenden Planungen regelmäßig überarbeitet und eine Vielzahl an Planungsanpassungen umgesetzt werden.</p> <p>Auf Grundlage des zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Planungsstandes fanden Ende 2020 / Anfang 2021 intensive Abstimmungsprozesse mit der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßen- und Stadtbahnen (TAB), mit dem Referat 45 Regionales Mobilitätsmanagement im Regierungspräsidium Tübingen sowie mit den direkten Anliegergemeinden Gomaringen, Nehren und Dußlingen statt. Ebenfalls an den Planungen beteiligt wurden die im Landratsamt ansässigen Sachgebiete Baurecht, ÖPNV, Straßenbau und Verkehrsrecht sowie der Kreisbrandmeister und der Radverkehrsbeauftragte. Hieraus ergaben sich neue Anforderungen an die Planungen und die Notwendigkeit zur Entwicklung neuer Varianten, die im Rahmen von Nachtragsvereinbarungen umgesetzt wurden. Ebenso erfolgte im Rahmen dieser Anpassungen die Einarbeitung der Erkenntnisse aus den oben beschriebenen Detailvermessungen und Verkehrsuntersuchungen sowie die Berücksichtigung aktueller Entwicklungen wie beispielsweise Erschließungsplanungen in den Anliegergemeinden.</p> | 72.000 € |
| 7 | Juli 2021 | <p><u>Schallgutachten</u> Zum Abschluss der beauftragten Umweltverträglichkeitsprüfung und für die Durchführung der sich zu einem späteren Zeitpunkt anschließenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung ist eine schalltechnische Untersuchung durch ein entsprechend qualifiziertes Fachbüro erforderlich.</p> <p>Beauftragt wurde nun in einem ersten Schritt gemeinsam mit der Stadt Reutlingen eine schallgutachterliche Variantenuntersuchung. Nach Abschluss der Vorplanungen werden im weiteren Planungsverfahren weitere optionale Leistungen erforderlich.</p> | 7.000 € |
| 8 | August 2021 | <p><u>Alternativplanung zum Anschluss an die Zollern-Alb-Bahn im Bereich Dußlingen Ost</u> Im bisherigen Planungsprozess wurde ein zweigleisiger Anschluss an die Zollern-Alb-Bahn im Bereich Dußlingen Ost aufgrund der damit für den späteren Betrieb verbundenen Vorteile zwar grundsätzlich in Erwägung gezogen, aber auch mit Blick</p> | |

| | | | |
|---|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| | | <p>auf die damit einhergehenden Nachteile hinsichtlich erhöhtem Flächenverbrauch, zusätzlichen Baukosten sowie umweltrechtlicher und naturschutzrechtlicher Belange (erhöhte Eingriffe in das Naturdenkmal Geigesried, in den Gewässerverlauf des Spundgrabens sowie in vorhandene Biotop- und FFH-Gebiete) zunächst nicht weiterverfolgt.</p> <p>Es wurde daher zunächst ein eingleisiger Anschluss an die Zollern-Alb-Bahn favorisiert und auf dieser Grundlage unterschiedliche Planungsvarianten für den betreffenden Bereich entwickelt. Mit fortschreitender Planung der Technischen Streckenausrüstung zeigte sich, dass sich ein eingleisiger Anschluss nur mit einem kostenintensiven Maß an technischer Absicherung der Fahrwege sowie nur mit permanent abgestelltem Personal zur zusätzlichen Überwachung der Fahrwege gewährleisten lässt. Aufgrund der dargestellten Nachteile eines eingleisigen Anschlusses an die Zollern-Alb-Bahn wird nun durch die beauftragte Planungsgemeinschaft im Rahmen einer Nachtragsvereinbarung die vertiefte Untersuchung von zweigleisigen Varianten hinsichtlich Realisierbarkeit in Bezug auf Trassierung und Anforderung an die technische Streckenausrüstung mit anschließender Bewertung und Gegenüberstellung der bereits vorliegenden eingleisigen Varianten erfolgen.</p> <p>Die beauftragten Untersuchungen sollen bis Anfang 2022 abgeschlossen sein und werden nach Stundenaufwand vergütet. Das Auftragsvolumen wird sich je nach erforderlichem Detaillierungsgrad voraussichtlich in einer Größenordnung von ca. 70.000 – 110.000 € bewegen.</p> | 70.000 € bis 110.000 € |
| 9 | November 2020 – Oktober 2021 | <p><u>Teilnahme an Abstimmungsterminen</u> Die Teilnahme an zahlreichen Abstimmungsterminen mit Behörden, Projektpartnern, Planungsbeteiligten, Anliegergemeinden usw. wird nach vereinbarten Stundensätzen vergütet. Der geschätzte Gesamtaufwand wird sich voraussichtlich auf etwa 12.000 € belaufen.</p> | 12.000 € |

5. Ausblick / Weiteres Vorgehen

Im nächsten Schritt folgt nun zunächst die öffentliche Vorstellung der Planungen in den Gemeinderäten Gomaringen und Nehren. Anschließend werden die Planunterlagen im Internet öffentlich zugänglich gemacht. Hierbei soll im Sinne einer frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung auch eine Rückmeldemöglichkeit geboten werden, sodass eingehende Anmerkungen in der Entwurfsplanung berücksichtigt werden können.

Gemeinsam mit der Stadt Reutlingen und dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sollen die nächsten Planungsschritte gesamthaft für den kompletten Abschnitt der Gomaringer Spange von Reutlingen bis Nehren eingeleitet werden. Als Grundlage dient hierfür die mithilfe eines externen Fachbüros durchgeführte Prozessanalyse und Prozessplanung. Sobald die derzeit noch laufende Alternativplanung zum zweigleisigen Anschluss an die Zollern-Alb-Bahn im Bereich Dußlingen Ost abgeschlossen wurde und im Planungsabschnitt Reutlingen die derzeit noch ausstehenden Entscheidungen zur weiterzuverfolgenden Trasse getroffen wurden, können im nächsten Jahr die nächsten Schritte für den Einstieg in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung forciert werden und insbesondere die Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen angegangen werden.

Auch im weiteren Planungsverlauf werden die frühzeitige Einbeziehung der unterschiedlichen Planungsbeteiligten und auch die Beteiligung der Öffentlichkeit eine entscheidende Rolle für den Planungsfortschritt und die Projektakzeptanz spielen und hierauf ein besonderes Augenmerk gelegt.