

**Universitätsstadt Tübingen**

FAB 74 Verkehrsplanung

Gunter Koch, Telefon: 2276

Gesch. Z.: 74ko

Vorlage 369/2010

Datum 13.10.2010

**Berichtsvorlage**

zur Behandlung im: **Gemeinderat**

zur Kenntnis im:

---

**Betreff: Regionalstadtbahn, Standardisierte Bewertung**

Bezug: Vorlage 107/2008: Regionalstadtbahn, Verfahren für Standardisierte Bewertung

Vorlage 107a/2008: Regionalstadtbahn, Vergabe Standardisierte Bewertung

Anlagen: 1 Bezeichnung: Anlage 1: Übersichtskarten

---

**Zusammenfassung:**

In Vorbereitung auf die Vorstellung des Untersuchungsstandes durch die Gutachter in der Sitzung des Gemeinderates werden Erläuterungen zur Planungsgeschichte gegeben.

**Ziel:**

Information des Gemeinderates über den Arbeitsstand der Standardisierten Bewertung.

## **Bericht:**

### 1. Anlass / Problemstellung

In Vorbereitung auf die Vorstellung des Untersuchungsstandes durch die Gutachter in der Sitzung des Gemeinderates werden hiermit einige Erläuterungen zur Planungsgeschichte gegeben, der Inhalt der Präsentation wird in der Sitzung aufgelegt:

Die Idee einer Regionalstadtbahn entstand im Wesentlichen aus der Tatsache heraus, dass nicht alleine der Binnenverkehr in den Städten die immer schwerer zu bewältigenden Verkehrsprobleme verursacht. Eine bedeutende Größenordnung haben die Pendlerströme aus der Region in die Zentren zu den Arbeitsplatz- und Ausbildungsschwerpunkten. Mit attraktiven umsteigefreien Angeboten von den Quellen zu diesen Zielen des Verkehrs können habitante Anteile des Individualverkehrs auf den ÖPNV verlagert werden.

Der erste Schritt des Projektes Regionalstadtbahn Neckar-Alb war eine im Auftrag des Regionalverbands Neckar-Alb erstellte Machbarkeitsstudie von 2003, die das Ziel verfolgte, „zu klären, wie der Anteil des ÖPNV in der Region Neckar-Alb erhöht werden kann“. Im Ergebnis wurden die groben Rahmenbedingungen des Projekts grundsätzlich positiv beurteilt.

Im Jahr 2008 fanden sich die Landkreise Reutlingen und Tübingen, der Zollernalbkreis, die Städte Reutlingen und Tübingen sowie der Regionalverband Neckar-Alb zu einer Planungsgemeinschaft zusammen. Die Federführung übernahm der Landkreis Reutlingen. Im Anschluss an ein EU-weites Vergabeverfahren wurde die PTV Planung Transport Verkehr AG zusammen mit der TTK Transport Technologie Consult Karlsruhe GmbH und der DB International GmbH im Herbst 2008 von der Planungsgemeinschaft mit der Erstellung einer „Standardisierten Bewertung für Verkehrsinvestitionen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)“ zur Untersuchung der Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit des Projekts beauftragt (Vorlage 107a/2008).

### 2. Sachstand

#### 2.1. Das Verfahren der standardisierten Bewertung

Die Standardisierte Bewertung ist ein gesetzlich vorgeschriebenes Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung von ÖPNV-Projekten. Mit ihr verfolgen der Bund und die Länder das Ziel, die Entscheidungsgrundlagen für den Einsatz öffentlicher Investitionsmittel nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) zu vereinheitlichen. Wichtige Voraussetzung für die Vergleichbarkeit der Ergebnisse von Nutzen-Kosten-Untersuchungen ist die Anwendung eines einheitlichen Bewertungsverfahrens. Um diese Vergleichbarkeit sicherzustellen, greift die Untersuchung auf eine weitgehende Standardisierung zurück, die bereits bei der Ermittlung der Beurteilungsgrundlagen ansetzt. Die Standardisierte Bewertung dient dazu, die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des betreffenden Investitionsvorhabens und damit die Förderwürdigkeit durch öffentliche Zuwendungsgeber nachzuweisen und dem Antragsteller die ihn betreffenden finanziellen Auswirkungen in Form einer Folgekostenrechnung aufzuzeigen. Dabei werden nicht nur die betriebswirtschaftlichen, sondern auch die volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Wirkungen des Vorhabens in Form einer Nutzen-Kosten-Analyse dargestellt.

Das Bewertungsverfahren basiert auf dem Vergleich zwischen dem sogenannten „Ohnefall“ (Prognose über die Entwicklung des bisherigen Verkehrssystems ohne das Investitionsvorhaben Regional-Stadtbahn) mit dem „Mitfall“ (Weiterentwicklung mit dem Investitionsvorhaben).

Dabei ist der Ohnefall aus dem Istzustand unter Berücksichtigung der bis zum Planungshorizont voraussehbaren Änderungen hinsichtlich des Verkehrsangebotes (Netz und Bedienung) und der Verkehrsnachfrage abzuleiten. Die Prognose der Verkehrsnachfrage, sowohl für den Ohnefall wie auch für den Mitfall, erfolgt nach einem vorgeschriebenen standardisierten Prognoseverfahren. Aus Gründen der Vergleichbarkeit sind Kosten- und Preisangaben auf einen Stand des Jahres 2006 umzurechnen. Bewertet werden die Unterschiede zwischen Mit- und Ohnefall im Hinblick auf z. B. Gesamtkosten und Reisezeitgewinn im öffentlichen Verkehr oder Betriebskosten, Unfallschäden und Emissionen im Individualverkehr. Schließlich werden der monetarisierte Nutzen und die Kosten ins Verhältnis gesetzt und so ein Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) ermittelt. Nur Projekte mit einem NKI größer als 1, also mit einem Nutzen, der größer ist als die Kosten, kommen für eine Förderung in Betracht.

## 2.2. Die bisherige Planung für die Regionalstadtbahn

Für die Untersuchung wurde aus dem Gesamtnetz der Machbarkeitsstudie ein Kernnetz auf Regionsebene (Anlage 1) gebildet, für das ein ausreichendes Nachfragepotenzial gegeben ist. Untersucht werden sollten die Teilnetze

- Reutlingen – Echaztal – Engstingen mit Ermstalbahn
  - Querspange Reutlingen – Gomaringen bis zur Zollernbahn
  - Innenstadtstrecke Tübingen mit Ammertal- und Neckartalbahn
  - Zollernbahn Tübingen – Ebingen – Onstmettingen
- und ihr Zusammenwirken als Gesamtnetz.

Das Konzept Regionalstadtbahn nach dem Karlsruher Modell sieht vor, dass zum Beispiel die Züge, die auf den auf Tübingen zulaufenden modernisierten Strecken verkehren, am Tübinger Bahnhof auf die neu zu bauende Stadtbahn-Innenstadtstrecke Bahnhof - Universitätsviertel – Morgenstelle - Waldhäuser Ost wechseln. Dadurch entstehen umsteigefreie Verbindungen zwischen dem Umland und den wichtigsten Ziel- und Arbeitsplatzschwerpunkten im Tübinger Stadtgebiet. Dazu müssen im Gesamtnetz Stadtbahnfahrzeuge eingesetzt werden, die auch auf den Innenstadtstrecken verkehren können.

Am Verlauf der vorgesehenen Innenstadtstrecke im Tübinger Stadtgebiet haben sich im Zuge der weiteren Planungen gegenüber dem Planungsstand der Machbarkeitsstudie keine grundlegenden Änderungen ergeben. Der Verlauf ist in Anlage 1 dargestellt.

Vertreter der Planungsgemeinschaft begleiteten mit Unterstützung von Bus- und Bahnunternehmen aus der Region den Untersuchungsprozess. In drei Abstimmungsgesprächen wurden die Datengrundlagen sowie die Betriebs- und Infrastrukturkonzepte mit Vertretern von Bund und Land erörtert.

3. Vorgehen der Verwaltung

Der aktuelle Untersuchungsstand der Standardisierten Bewertung und der weitere Fortgang des Verfahrens werden von der PTV AG in der Sitzung vorgestellt.

4. Lösungsvarianten

keine.

5. Finanzielle Auswirkungen

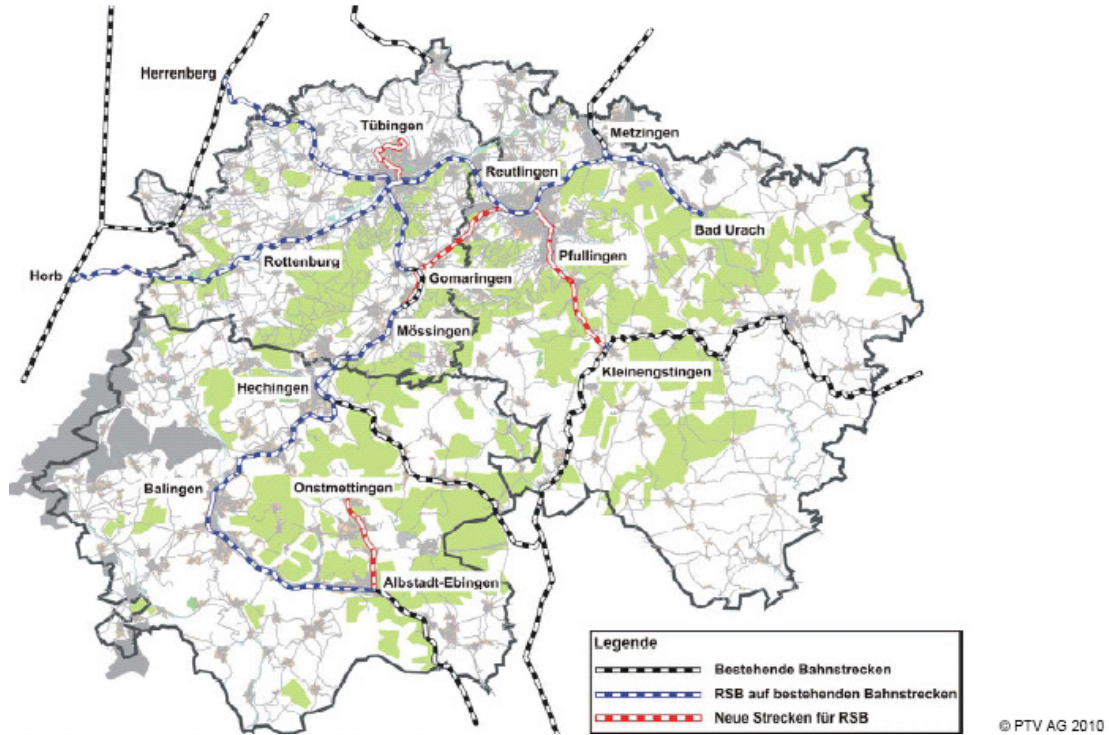
Die Folgekostenrechnung als nächster Verfahrensschritt nach der Prüfung der Standardisierten Bewertung durch die Zuschussgeber ist Grundlage für die Darstellung der finanziellen Auswirkungen.

6. Anlagen

Anlage 1: Übersichtskarten

## Regionalstadtbahn Neckar Alb

### Überblick über das Investitionsvorhaben



### Infrastrukturmaßnahmen Stadt Tübingen Trassenverlauf in Tübingen mit Varianten



- Streckenlänge: ca. 8,8 km
- Durchgängig 2-gleisig
- Anteil bes. Bahnkörper: > 90%
- Anzahl der Haltepunkte: 13
- Untersuchte Varianten:
  - > Bereich Frauenklinik
  - > Bereich Waldhäuser Ost

- Besonderheiten:
  - > Historische Innenstadt
  - > Lange Streckenabschnitte mit starker Neigung (ca. 40 -50 ‰)
  - > Frauenklinik (70‰)
  - > Gebäudeabbruch (Klinikgelände)
  - > 2 Brückenbauwerke
  - > Aufstieg Klinikgelände Hangtrasse mit Brücke ca. 410 m
  - > 2 Abstellanlagen