

ZV RSBNA Drucksache DS 2023-03

Beschließender Ausschuss
Verbandsversammlung

21.04.2023
12.05.2023

nichtöffentlich
öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Sachstand Strecken nach PBefG / BOStrab (Nehren – Reutlingen – Engstingen)

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

-

Sachdarstellung/Begründung:

1. Hintergrund

Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb besteht aus einer Kombination von Straßenbahn- und Eisenbahnstrecken. Der Planung, dem Bau und dem Betrieb von Straßenbahn- bzw. Eisenbahnstrecken liegen unterschiedliche Regularien zugrunde. Dies betrifft bspw. Trassierungsparameter, den Gleisabstand, die Signalisierung und das System der Energieversorgung. Bei den Eisenbahnstrecken im Netz der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb handelt es sich im Wesentlichen um bestehende Strecken, die elektrifiziert und für den Betrieb der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ausgebaut werden. hinzu kommt die Talgangbahn als Reaktivierungsstrecke. Diesen Strecken liegt die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) zugrunde.

Ergänzt werden die Eisenbahnstrecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb durch zwei Strecken, die nach Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) realisiert werden. Dies ist zum einen die Strecke durch das Echaztal von Reutlingen über Pfullingen und Lichtenstein bis Engstingen sowie zum anderen die sog. „Gomaringer Spange“, die Reutlingen mit Gomaringen, Nehren und Mössingen verbindet.

Auch wenn es in diesem Bereich teilweise bereits Eisenbahnstrecken gegeben hat, hat sich in der Planung herausgestellt, dass die Reaktivierung bzw. Neuerrichtung als Straßenbahnstrecke nach Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) nicht nur in der Reutlinger Innenstadt deutlich bessere Erschließungspotentiale bietet, sondern auch deutlich geringere bauliche Auswirkungen aufweist als eine Eisenbahnstrecke.

Zusammen bilden die Echaztalbahn und die Gomaringer Spange eine rund 30 km lange Verbindung, die zukünftig als Straßenbahn befahren wird. Erst die Trassierungsparameter, die für

Straßenbahnen gelten, ermöglichen eine Führung beider Strecken nahe bei den Menschen, was sich sowohl auf die Akzeptanz der Regional-Stadtbahn als auch auf den Nutzen der Strecke im Sinne der Standardisierten Bewertung positiv auswirkt.

2. Aktueller Planungsstand

Die Planung der Straßenbahnabschnitte der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb weist einen unterschiedlichen Stand auf. Im Abschnitt Ohmenhausen – Reutlingen – Engstingen befinden sich die Planungen im Planungsstadium „Machbarkeitsstudie“. Für den Abschnitt Nehren – Gomaringen liegt bereits eine abgeschlossene Vorplanung vor.

a) Nehren - Gomaringen:

Im Landkreis Tübingen verläuft die „Gomaringer Spange“ ab der sog. Ausschleifung aus der Zollern-Alb-Bahn im Süden von Nehren durch Nehren (entlang der Reutlinger Straße), über das Schulzentrum Steinlach-Wiesaz und durch Gomaringen (entlang der L 384). Bis zur Landkreisgrenze zwischen Gomaringen und Reutlingen-Ohmenhausen wurde die im Auftrag des Landkreises Tübingen erstellte Vorplanung im Jahr 2022 abgeschlossen und öffentlich vorgestellt. In Abbildung 1 sind der Trassenverlauf (mit Alternativtrassen) und die geplanten Haltestellen zu erkennen.

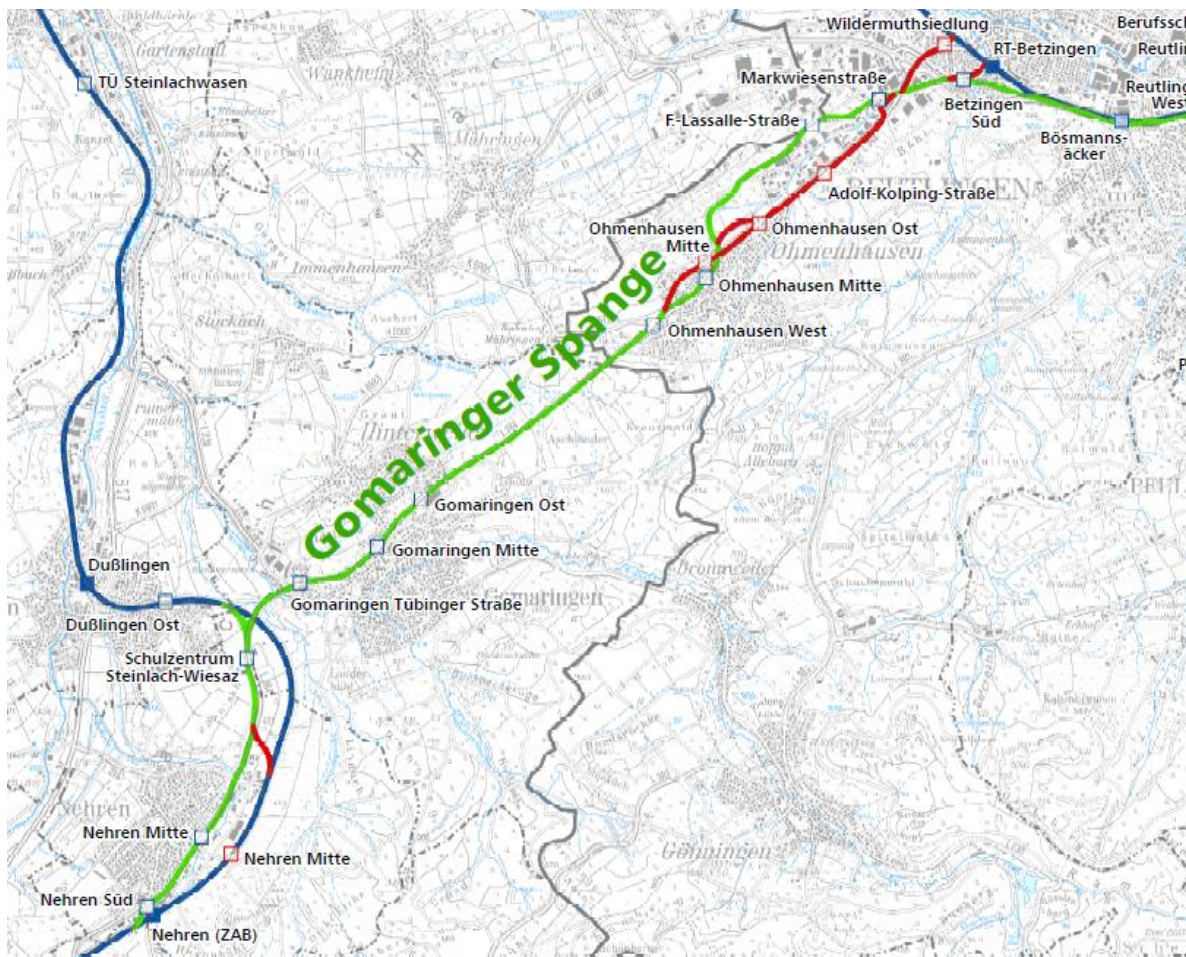


Abbildung 1: Übersichtsplan Vorplanung Landkreis Tübingen

Für die Ortsdurchfahrt Nehren wird die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb separiert von der Straße auf einem eigenen Bahnkörper neben der L384 geführt. Mit Nehren-Süd und Nehren-Mitte erhält Nehren attraktive Haltestellen, die deutlich näher am Ortskern liegen als der

heutige Haltepunkt an der Zollern-Alb-Bahn. U.a. aus diesem Grund wurde auch die alternativ geprüfte Einschleifung der Gomaringer Spange in die Zollern-Alb-Bahn nördlich von Nehren wieder verworfen. Zusätzlich erfolgt im weiteren Verlauf die Erschließung des Schulzentrums Steinlach-Wiesaz für Nehren, Dußlingen und Gomaringen mit einer eigenen Haltestelle.

Die Gomaringer Spange wird an zwei Stellen an die Zollern-Alb-Bahn angeschlossen. Dazu ist vorgesehen, dass die Strecke südlich vom heutigen Haltepunkt Nehren und nördlich des Schulzentrums einen Anschluss an die bestehende Eisenbahnstrecke erhält. Dadurch werden Direktverbindungen von Mössingen über Nehren bzw. Tübingen über Dußlingen in Richtung Gomaringen und weiter nach Reutlingen möglich.

Nordöstlich vom Schulzentrum wird die Stadtbahnachse parallel zur L384 in Richtung Gomaringen weitergeführt. Genau wie in Nehren wurden die Planungsergebnisse für Gomaringen im Jahr 2022 veröffentlicht, in den Gemeinderäten in öffentlicher Sitzung vorgestellt und die geplante Streckenführung mit den direkten Angrenzern begangen. Die Planung sieht drei Haltestellen für die Erschließung von Gomaringen vor. Im direkten Ortskern ist eine straßenbündige Führung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb vorgesehen, wobei alle Nutzungsansprüche von Verkehrsteilnehmern berücksichtigt werden konnten.

Für die Weiterführung in Richtung Reutlingen-Ohmenhausen ist die Führung der Stadtbahnachse entlang der L384 geplant, um die Verkehrsachsen zu bündeln.

b) Reutlingen - Ohmenhausen – Engstingen:

Im weiteren Verlauf der Gomaringer Spange von Reutlingen-Ohmenhausen über Reutlingen-Betzingen in Richtung Reutlingen Hauptbahnhof wurde im Jahr 2022 eine Machbarkeitsstudie abgeschlossen, deren Ergebnis in einer umfangreichen Bürgerbeteiligung vorgestellt und diskutiert wurde. Hierin werden Ideen für Trassenverläufe hinsichtlich technischer Realisierbarkeit und Zielerreichungsgrad (Fahrzeit, Erschließung, etc.) vorgestellt und bewertet.

In Abbildung 2 sind die Varianten dargestellt, welche nach der Bewertung der Machbarkeitsstudie technisch und wirtschaftlich realisierbar erscheinen und im Zuge der Vorplanung vertieft betrachtet werden sollen. Darunter befindet sich in Reutlingen-Betzingen auch eine Idee aus der Bürgerschaft („Wildermuth-Variante“), die im Zuge der frühen Bürgerbeteiligung entstanden ist, durch das Gutachterbüro als machbar bewertet wurde und in der Folge in den Variantenfelder für die Vorplanung aufgenommen worden ist.

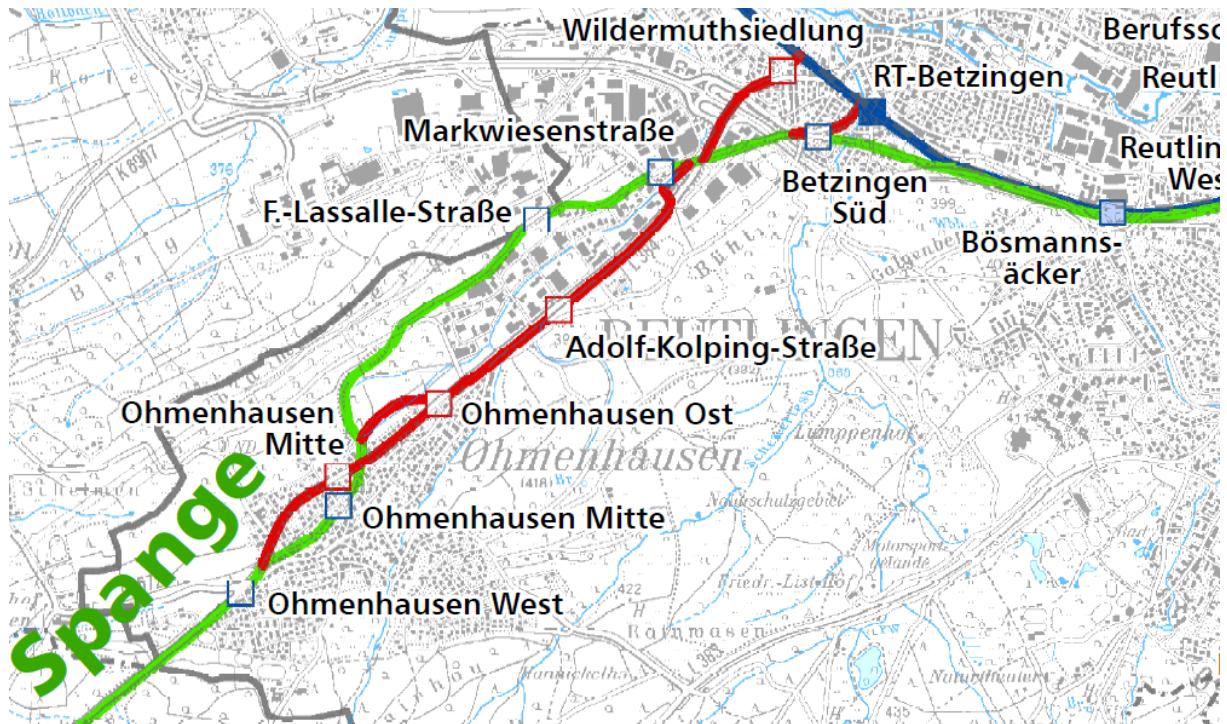


Abbildung 2: Vorplanungsvarianten Reutlingen-Betzingen und -Ohmenhausen

In der Weiterführung von Reutlingen-Betzingen in Richtung Reutlingen Hauptbahnhof sind die Freiheitsgrade für die Planung sehr begrenzt. Aufgrund der Taktichte des Eisenbahnverkehrs auf den Gleisen der DB AG und dem vorgesehenen Betrieb der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb mit drei Linien (S2, S21, S5) in diesem Bereich, sind zwei eigenständige Stadtbahngleise erforderlich. Dafür gibt es erste Ideen und Voruntersuchungen für eine Führung nördlich und südlich der bestehenden DB-Gleise. Für die Weiterführung der Züge aus dem Echaztal in Richtung Wannweil, Kirchentellinsfurt und Tübingen ist zudem eine Verknüpfungsstelle zwischen DB-Gleisen und Stadtbahngleisen erforderlich.

Da im Reutlinger Hauptbahnhof die DB-Gleise und Bahnsteige nicht für einen Halt der Regional-Stadtbahn mitgenutzt werden können, wird eine neue Haltestelle auf dem Bahnhofsvorplatz erforderlich. Diese Haltestelle muss von Westen (Gomaringer Spange) und Nordosten (aus Richtung Metzingen) kommend erreichbar sein, die Weiterführung in das Echaztal ermöglichen. Dort wird die Regional-Stadtbahn in besonderer Weise das städtebauliche Erscheinungsbild am nördlichen Rand der Altstadt mitprägen. Zwischen dieser Haltestelle, den Zügen des Regionalverkehrs auf den DB-Gleisen und den zahlreichen Buslinien bestehen am Hauptbahnhof wichtige Umsteigerelationen. Im Nordkopf des Reutlinger Hauptbahnhofs werden die Stadtbahngleise wieder mit den DB-Gleisen verknüpft, so dass die Züge von Reutlingen Hauptbahnhof (Vorplatz) in Richtung Metzingen geführt werden können.

Der Bereich der Reutlinger Kernstadt soll mit zwei bis drei Haltestellen erschlossen werden. In diesem Abschnitt treffen die Linien von Engstingen, Tübingen, Metzingen und Mössingen aufeinander. Dies garantiert nicht nur eine qualitativ hochwertige Erschließung der Stadt, sondern bestimmt auch die Attraktivität der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb insgesamt in entscheidendem Maße mit. Zwischen Reutlingen Hauptbahnhof (Vorplatz) und Reutlingen-Süd werden Streckenführungen entlang des Ledergrabens, der Garten-/Albstraße und auf der ursprünglichen Trasse der Echaztalbahn („Honauer Bahn“) diskutiert. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung 2022 wurden darüber hinaus Mischvarianten zwischen Garten- und Lederstraße vorgeschlagen,

die in den weiteren Planungen ebenfalls berücksichtigt werden. Die möglichen Streckenführungen können der Abbildung 3 entnommen werden.



Abbildung 3: Vorplanungsvarianten Reutlingen Hbf – Reutlingen-Süd

Für den Abschnitt zwischen Reutlingen-Süd über Pfullingen nach Engstingen („Echaztalbahn“) wurde bereits vor einigen Jahren eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, deren Parameter jedoch veraltet und deren Ergebnisse unter aktuellen Rahmenbedingungen weiterentwickelt werden müssen. In Pfullingen bestehen zwei Alternativen: Zum einen die innerstädtische Führung der Straßenbahnstrecke durch die Markt- und Klosterstraße, zum anderen die Führung über die ursprüngliche Trasse der Echaztalbahn. Beide Varianten werden im Rahmen der nächsten Planungsschritte betrachtet, um auf gesicherter Basis eine Variantenabwägung vornehmen zu können. Die im Jahr 2022 durchgeführten Trassenbegehungen in Pfullingen haben zu zahlreichen Hinweisen und Anregungen geführt, die im Zuge der Vorplanung für die beiden denkbaren Streckenführungen in Pfullingen mitberücksichtigt werden.

Neben der ehemaligen Trasse der Echaztalbahn gibt es für den Verlauf der Regional-Stadtbahn bis Engstingen auf Grund der Topografie und bestehenden Bebauung keine grundsätzlichen Trassenalternativen. An mehreren Stellen sind aber kleinräumige Optimierungen denkbar, z.B. durch Anpassung der Trassierung zwischen Pfullingen und Unterhausen. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde in Engstingen klar für die Untersuchung einer Führung bis zum Schulzentrum plädiert, die im Rahmen der Vorplanung betrachtet werden soll.

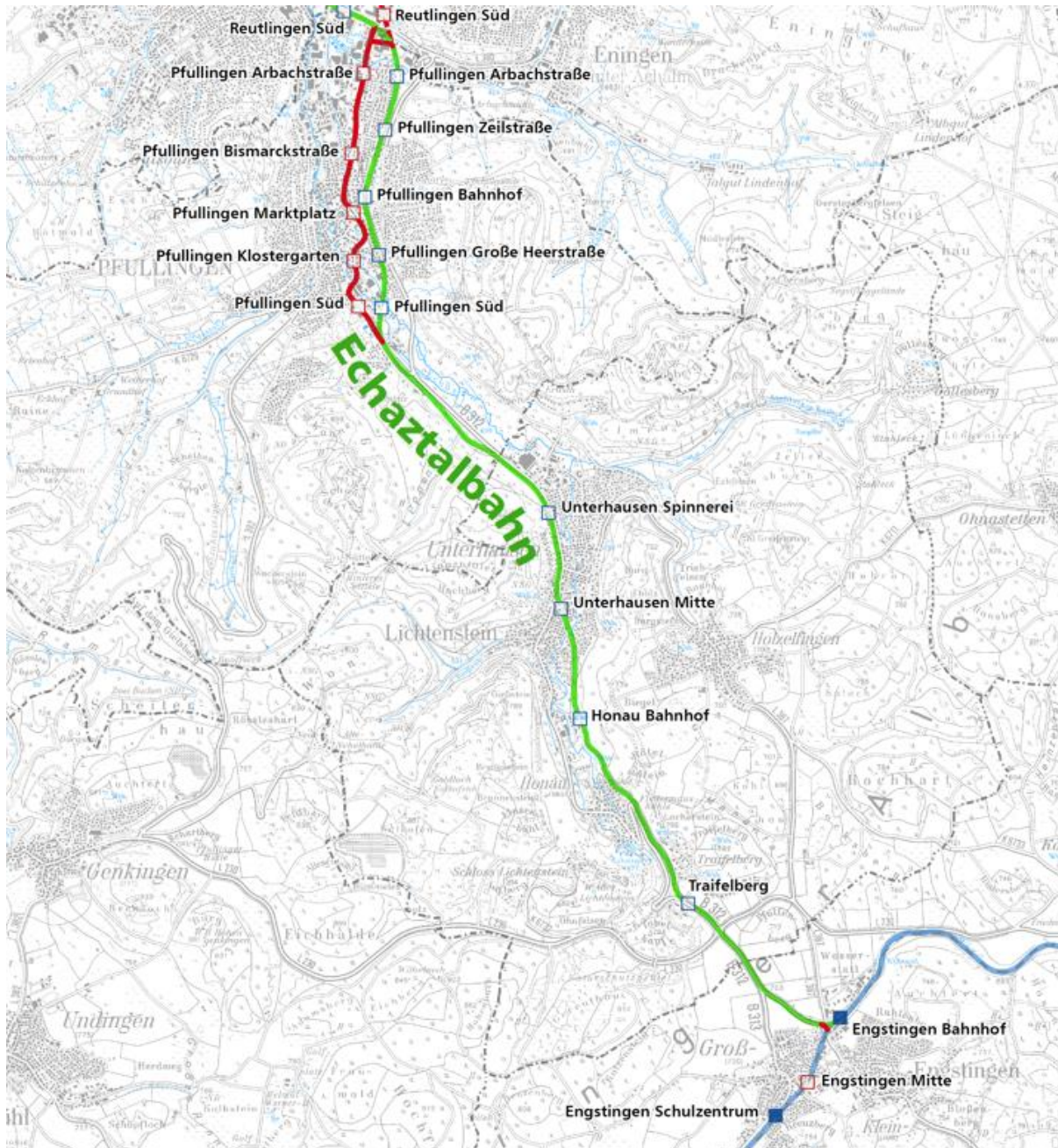


Abbildung 4: Vorplanungsvarianten Echaztalbahn

Im Echaztal bestehen Wechselwirkungen zum parallel in Planung befindlichen Projekt einer Verlegung der B312 bei Lichtenstein (Albaufstieg). Zwischen ZV RSBNA und dem für die Straßenplanung zuständigen Fachreferat beim RP Tübingen besteht ein regelmäßiger Austausch, um die beiden Projekte miteinander zu koordinieren.

3. Frühe Bürgerbeteiligung

Im Jahr 2019 startete die frühe Bürgerbeteiligung zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb auf den nach BOStrab geplanten Straßenbahnstrecken. Mit Vorliegen von aussagekräftigen Ergebnissen der Voruntersuchungen wurden die Formate ab 2021 intensiviert.

Mittlerweile haben rund 1.750 interessierte Bürgerinnen und Bürger an insgesamt 16 Veranstaltungen teilgenommen. Auch in der lokalen Presse fand die Bürgerbeteiligung mit mehr als

40 überwiegend sehr positiven Berichten zu den Veranstaltungen allein im Jahr 2022 umfassend Berücksichtigung. In verschiedenen Formaten, wie Projektpräsentationen, Werkstätten und Trassenbegehungen konnten sich Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der frühen Bürgerbeteiligung über die RSBNA informieren und in die Planungen einbringen.

Die nachfolgende Aufstellung gibt einen Überblick über die durchgeführten Veranstaltungen und wirft einen Blick auf die weiteren für 2023 geplanten Veranstaltungen entlang der Straßenbahnachse. Auch im weiteren Verlauf der Planungen ist die Beteiligung der Öffentlichkeit anhand geeigneter Veranstaltungsformate vorgesehen und wird als fester Bestandteil der weiteren Planungsschritte angesehen.

Echzetalbahn (Reutlingen Hbf – Engstingen)

| | |
|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Oktober 2020 | Vorstellung der Machbarkeitsstudie für den Abschnitt Reutlingen-Süd bis Engstingen in Form eines digitalen Werkstattgesprächs |
| März bis Juli 2022 | Mitgestaltung beim Mobilitätskonzept „PFULLINGEN 2035“ <ul style="list-style-type: none"> • Impulsvorträge • Trassenbegehungen • Teilnahme an Diskussionsrunden |
| Oktober 2022 | Planungsspaziergänge zu den Varianten in der Reutlinger Innenstadt |
| Oktober bis November 2022 | Veranstaltungen zur Bürgerinformation und Begehungen an der Trasse <ul style="list-style-type: none"> • Engstingen • Lichtenstein |
| Dezember 2022 | Werkstattveranstaltung zu den Varianten der Reutlinger Innenstadt |
| Mai 2023 | Werkstatt zur Trassenführung im Bereich Reutlingen Hauptbahnhof und zur Verknüpfung zwischen BOStrab und EBO („Ausschleifung“) |

Gomaringer Spange (Reutlingen Hbf – Nehren)

| | |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| November 2019 | Auftakt mit Werkstatttermin zum Abschnitt der Gomaringer Spange im Landkreis Tübingen |
| Oktober 21 | Öffentliche Vorstellung der Ergebnisse der Vorplanung zum Abschnitt im Landkreis Tübingen im Kreistag und in den Gemeinderäten |
| April 2022 | Begehung der geplanten Straßenbahnstrecke in Gomaringen und Nehren mit Angrenzern |
| Mai 2022 | Auftaktveranstaltung zur Planung im Bereich der Stadt Reutlingen |
| Juni 2022 | Planungsspaziergänge zu den Trassenideen auf der Gomaringer Spange im Bereich der Stadt Reutlingen <ul style="list-style-type: none"> • Ohmenhausen • Betzingen • Gewerbegebiet Betzingen/Ohmenhausen |
| Juli 2022 | Werkstattveranstaltungen zu den Planungen der RSBNA in den Teilorten von Reutlingen <ul style="list-style-type: none"> • Ohmenhausen • Betzingen |
| Juni 2023 | Werkstattlupen in Ohmenhausen und Betzingen |

4. Weiteres Vorgehen

Der Beginn der Vorplanungsphase zwischen Ohmenhausen und Engstingen soll noch im Jahr 2023 erfolgen. Mit Umsetzung der Stufe 2 wird die Vorplanung durch den Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb vergeben sowie fachlich und kaufmännisch gesteuert.

Aufgrund der Planungsinhalte und des voraussichtlichen Auftragsvolumens sind die Leistungen in einem europaweiten Verfahren zu vergeben. Für das Vergabeverfahren ist zwischen Veröffentlichung der Ausschreibung und Zuschlagserteilung ein Zeitraum von etwa sechs Monaten anzusetzen. Dieser Zeitraum dient den möglichen Bietern zur Erfassung der Ausschreibungsinhalte, zur Vorbereitung von Angeboten und zur Durchführung etwaiger Bietergespräche und Vergabeprozesse. Zur Einhaltung dieses Zeitplans ist eine Veröffentlichung der Ausschreibung im Frühsommer erforderlich.

Das konkrete Vorgehen zur Vergabe der Leistungen befindet sich aktuell in der Erarbeitung. Dazu gehört auch die Identifikation möglicher Vergabelose, in welche die Gesamtvergabe aufgeteilt werden kann. Unabhängig von der Vergabestrategie müssen diverse Ausschreibungsunterlagen für das Vergabeverfahren vorbereitet werden, welche das Leistungssoll beschreiben und den Bietern aufzeigen sollen, auf welchem Planungsstand diese aufbauen können.

Für den weiteren Planungsfortgang gilt ein enger Terminplan, der die Entscheidungen für die jeweiligen Vorzugsvarianten noch im Jahr 2024 möglich macht. Daher müssen die weiteren Grundlagen bis zum Zeitpunkt der Vergabe der Vorplanung aufbereitet und konsolidiert werden. Diese Grundlagen sind beispielsweise Bauwerksunterlagen von Bestandsbauwerken, vorhandene Vermessungsdaten im Bereich der Trassenführungen und Unterlagen zu kommunalen Planungen im Betrachtungsraum.

Für den Bereich zwischen Nehren und Reutlingen-Betzingen wurde bereits ein Scopingverfahren zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsstudie begonnen und durch den Landkreis Tübingen und die Stadt Reutlingen Artenschutzkartierungen beauftragt. Für die noch ausstehenden Bereiche ist zeitnah das weitere Vorgehen festzulegen. Für die Klärung dieser Fragestellung sind u.a. Gespräche mit dem Regierungspräsidium Tübingen vorgesehen.

Das Regierungspräsidium Tübingen ist für die Straßenbahnstrecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sowohl Planfeststellungsbehörde als auch zuständige Behörde für die Linien- und Unternehmensgenehmigung nach dem PBefG. Neue Planungsstände werden daher regelmäßig vorgestellt und hinsichtlich der inhaltlichen Anforderungen an die weitere Planung besprochen, zuletzt im Januar 2023.

Im Landkreis Tübingen haben nach Abschluss der Vorplanung kleinere Optimierungen der Planungen begonnen, die nun in die Entwurfsplanung einfließen. Dieser Planungsschritt erfordert die vorbereitende Klärung weiterer planerischer und verfahrenstechnischer Aspekte. Das Jahr 2023 soll für die Klärung dieser Fragestellungen genutzt werden. Parallel hierzu wird der Einstieg in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung vorbereitet.

Anlagen

- Anlage 1: Vorplanung Bereich Nehren – Gomaringen (Erläuterungsbericht)
- Anlage 2: Machbarkeitsstudie Gomaringer Spange (Ergebnis der Variantenbetrachtung)
- Anlage 3: Machbarkeitsstudie Echaztal Reutlingen-Süd – Engstingen (Erläuterungsbericht)