

Stadt Reutlingen 66 Amt für Tiefbau Grünflächen und Umwelt Gz.: 66-2.2 Bu/Ma/hek 61-5 Ti		<b>20/029/06</b> zu TOP 7 nö BVUA 06./08.10.20		02.10.2020
<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Behandlungszweck/-art</b>		<b>Ergebnis</b>
BVUA	06./08.10.2020	Vorberatung	nichtöffentlich	
FiWA	14./15.10.2020	Vorberatung	nichtöffentlich	
GR	20.10.2020	Entscheidung	öffentlich	
<b>Beschlussvorlage</b> Regional-Stadtbahn-Haltepunkt Storlach (Neu:"Roanner Straße – RT unlimited") - Baubeschluss				
<b>Bezugsdrucksache</b> 20/029/01, 19/029/02, 19/029/01, 18/029/01, 15/005/07.1, 15/005/07				

### Beschlussvorschlag

1. Der Bau der ersten Ausbaustufe des Umfeldes des neuen Haltepunktes Storlach wird gem. der vom Amt für Tiefbau, Grünflächen und Umwelt vorgelegten Planung (Anlage 3) mit Gesamtkosten von rund 1,6 Mio. € beschlossen.
2. Der Haltepunkt erhält den Namen „Roanner Straße – RTunlimited“

### Finanzielle Auswirkungen

HHJ	HHST	Betrag in €	über-/ außer- planm.	Aus- wir- kung	Erläuterung
2021	THH 61, 7.5470.987.00	450.000,00			Kostenanteil Stadt an Bahnbetriebs- anlagen, Umsetzung durch ENAG
2021	THH 66, 7.5410.048.00	550.000,00			Baukosten reduzierter Vollausbau, Umset- zung durch Stadt (Anlage3)
2022	THH 66, 7.5410.048.00	550.000,00			Baukosten reduzierter Vollausbau, Umset- zung durch Stadt (Anlage3)

...

## **Kurzfassung**

Die Regional-Stadtbahn ist, mit der Vollelektrifizierung und dem Neu- und Ausbau von Strecken und Haltepunkten, das Klimaschutz- und Verkehrsprojekt der Region. Das Modul 1 Bad Urach – Herrenberg geht bis Ende 2022 in Betrieb. Bestandteil von Modul 1 ist im Stadtgebiet Reutlingen neben dem Haltepunkt Bösmannsacker, auch der Haltepunkt Storlach.

Aktuell läuft für den Haltepunkt ein Planänderungsverfahren der ENAG (Erms-Neckar-Bahn AG) zur Herstellung des Haltepunktes inkl. Steg und Aufzügen westlich der Siemensstraße vgl. GR-Drs 18/029/01. Grundlage ist dabei die mit dem Beschluss von 2019 (GR-Drs 19/029/01) festgelegte Ausbauvariante als Mobilitätsstation.

Die zwischenzeitlich vertieft vorliegende Planung dieses Umfeldes gem. Anlage 1 bietet alle Vorzüge eines multimodalen Verkehrsknotens.

Aufgrund der angespannten Haushaltslage wurde eine Stufenlösung (Anlage 3) erstellt, die in einem ersten Schritt die Errichtung des Haltepunktes zur Inbetriebnahme des Modul 1 der Regional-Stadtbahn Ende 2022 sicherstellt und gleichzeitig für die Zukunft den modulartigen Ausbau des Umfeldes zu einer modernen Mobilitätsstation ermöglicht.

## **Begründung**

Im Rahmen der Herstellung neuer Haltepunkte der Regional-Stadtbahn in Reutlingen wurde für den Haltepunkt Storlach gem. dem Gemeinderatsbeschluss GR-Drs 18/029/01 das notwendige Planänderungsverfahren für den Haltepunkt „westlich der Siemensstraße“ von der ENAG betrieben. Grund für die Veränderung der Lage des Haltepunktes war insbesondere der Erwerb und der Beschluss zur künftigen Nutzungskonzeption des Areals „RTunlimited“. Zusätzlich stellt es einen Baustein für das angestrebte Mobilitätskonzept Orschel-Hagen Süd dar.

Im Zuge der weiteren Projektvertiefung ergaben sich neue Möglichkeiten und Chancen den Haltepunkt, in Änderung zur von der ENAG geplanten bahntechnisch-funktionalen Minimal-lösung, zu einer echten Mobilitätsschnittstelle (Fußgänger, Bus, Bahn, RSB-Trasse, Rad, PKW), mit besserer Erreichbarkeit/Verknüpfung aller Verkehrsarten, zu gestalten.

Mit dem dazugehörigen Grundsatzbeschluss (GR-Drs 19/029/01) im Oktober 2019, wurde die Planung des nördlichen Vorplatzes, als Mobilitätsstation zwischen Sondelfinger Straße und neuem Haltepunkt, in das Planänderungsverfahren der ENAG (Erms-Neckar-Bahn AG) zur Herstellung des Haltepunktes inkl. Steg und Aufzügen integriert und beim Regierungspräsidium Tübingen zur Genehmigung eingereicht. Dieses Vorgehen mit der Verknüpfung von Bahnanlage und Umfeld in einem Verfahren hat für das Projektverständnis der Regional-Stadtbahn Modellcharakter und entfaltet zahlreiche Synergien.

### **1. Vollausbau zur Mobilitätsstation**

#### **1.1 Baubeschreibung**

Die Entwurfsplanung des Umfeldes (Anlage 1) bietet alle Vorzüge eines multimodalen Verkehrsknotens: Der nördliche Vorplatz wird zur Mobilitätsstation mit breitem Treppenzugang, barrierefreier Rampe, unmittelbar angrenzender Bushaltestelle, großzügigen überdachten Radabstellanlagen, Carsharingstellplätzen, Behindertenstellplätzen, E-Ladesäule und Kiss&Ride-Möglichkeit sowie erweiterter Begrünung unter Wiederherstellung der linearen Biotopstruktur entlang des Bahnkörpers gestaltet. ...

Reutlingen hat damit die Chance zur Schaffung einer echten Mobilitätsschnittstelle (Fußgänger, Bus, Bahn, RSB-Trasse, Rad, PKW) mit optimaler Verknüpfung aller Verkehrsmittel und hoher Attraktivität für die Stadt und das angrenzende Wettbewerbsgebiet RTunlimited. Die Planung ist grundsätzlich aufwärtskompatibel für eine perspektivische Nordraumanbindung in diesem Bereich. In Kombination mit der Maßnahme, und als Teil des neuen Stadtbuskonzeptes, soll auf der Siemensstraßenbrücke nordöstlich des neuen Haltepunktes zudem eine weitere Bushaltestelle eingerichtet werden. Diese soll die Regional-Stadtbahn mit weiteren Stadtbuslinien verknüpfen.

Im Wettbewerbsverfahren RTunlimited wurde vorgeschlagen, eine zusätzliche Brücke über die Bahn mit platzartigen Aufweitungen zu erstellen. Diese Idee wird nicht weiterverfolgt, da die vorliegend zum Beschluss empfohlene Planung die wirtschaftlichere Variante darstellt und zur Inbetriebnahme von Modul 1 umgesetzt werden kann.

## 1.2 Baukosten

Bei den Baukosten muss zwischen dem städtischen Kostenanteil an den reinen Bahnbetriebsanlagen und den Baukosten für die Mobilitätsstation, die voll zu Lasten der Stadt gehen, unterschieden werden.

### Kostenanteil Stadt an den Bahnbetriebsanlagen (Bauliche Umsetzung durch ENAG):

Gesamtkosten bahntechnischen Arbeiten am Haltepunkt: ca. 3,5 Mio. €

- GVFG-Förderung max. 75 % ca. 2.625.000 €
- Restanteil Landkreis und Stadt 25 %
- Kostenschlüssel Landkreis – Stadt je 50% = mind. ca. 437.500 € städtischer Anteil

### Baukosten Vollausbau zur Mobilitätsstation (Bauliche Umsetzung Stadt) (Anlage 1)

Gesamtkosten gem. Kostenberechnung vom Mai 2020: ca. 3,0 Mio. €

Der Gesamtkostenanteil der Stadt an dem Haltepunkt Storlach, bei einer vollständigen Umsetzung zu einer modernen Mobilitätsstation, beträgt somit ca. 3,5 Mio. €.

## 2. Reduzierter Vollausbau

Seit dem Beschluss des Gemeinderates vom Oktober 2019 (GR-Drs 19/029/01), den Haltepunkt Storlach zu einer modernen Mobilitätstation auszubauen, wurden die Planungen für den Vollausbau betrieben. Aufgrund der massiven finanziellen Einschnitte im Haushalt infolge der Corona-Pandemie, wurde vom Planungsteam eine Alternative erstellt, die einerseits eine wesentlich geringere finanzielle Belastung für den städtischen Haushalt darstellt und andererseits für die Zukunft alle Möglichkeiten offen lässt, den Vollausbau zu realisieren.

Diese Alternative ist insofern von Bedeutung, da aufgrund der engen Zeitschiene bis zur Fertigstellung des Haltepunktes Ende 2022, die ENAG das laufende Planänderungsverfahren nicht mehr neu starten kann, was zur Konsequenz hat, dass bis zur Inbetriebnahme des Modul 1 kein Haltepunkt an dieser Stelle realisiert werden kann.

...

## 2.1 Baubeschreibung

In einer ersten Ausbaustufe soll eine Alternativausführung (Anlage 3) bestehend aus Bahnanlagen, Stützmauer entlang der Bahnsteighinterkante, Rampe und Treppenzugang, ohne weitere Ausstattung und Mobilitätsbausteine realisiert werden. Im Vergleich zum sofortigen Vollausbau würden die Kosten voraussichtlich zwar um ca. 1,9 Mio. € reduziert, die Attraktivität der Haltestelle bliebe – ohne neue Bushaltestellen, Fahrradstellplätze, Behindertenparkplätze u. ä. – jedoch deutlich hinter den verkehrlichen Anforderungen an ein modernes Haltepunktumfeld zurück. Die vorbereitenden Erdarbeiten durch die ENAG für den gesamten Bereich müssten in jedem Fall im ersten Schritt erfolgen.

In weiteren Ausbaustufen könnten die übrigen Funktionen und Flächen der Mobilitätsstation dann modular nachgerüstet werden.

## 2.2 Baukosten

Kostenanteil Stadt an den Bahnbetriebsanlagen (Bauliche Umsetzung durch ENAG):

Gesamtkosten bahntechnischen Arbeiten am Haltepunkt: ca. 3,5 Mio. €

- GVFG-Förderung max. 75 % ca. 2.625.000 €
- Restanteil Landkreis und Stadt 25 %
- Kostenschlüssel Landkreis – Stadt je 50% = mind. ca. 437.500 € städtischer Anteil

Baukosten reduzierter Vollausbau (Bauliche Umsetzung Stadt) (Anlage 3)

Gesamtkosten breitere Treppe, barrierefreie Rampe und Stützwand: ca. 1,1 Mio. €

Der Gesamtkostenanteil der Stadt an dem Haltepunkt Storlach, bei der vorgeschlagenen Alternativausführung, beträgt somit ca. 1,6 Mio. €.

## 3. Folgekosten

Die jährlichen Unterhaltungskosten für Winterdienst, Kehrmaschine, Grünpflege, Beleuchtung, etc. betragen ca. 30.000 €.

Die Kosten für die jährlich erforderliche Pflege der Ersatzmaßnahme an der Achalm betragen ca. 2.000 €.

## 4. Finanzierung

Für den Vollausbau zur Mobilitätsstation sind Zuschüsse über das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) als „multimodaler Knoten“ sowie das Bundesprogramm „Kommunalrichtlinie“ im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative möglich. Zum aktuellen Planungsstand könnte mit einer voraussichtlichen Fördersumme von rund 300.000 € über das LGVFG sowie ca. 100.000 € über das Bundesprogramm gerechnet werden.

Bei Umsetzung der Alternativausführung laut Beschlussvorschlag ist eine Förderung aus den genannten Programmen ausgeschlossen.

...

## **5. Weiteres Vorgehen/Grunderwerb**

Da Planung und Bau der Mobilitätsstation eng mit dem Projektteil der ENAG verzahnt sind, bedarf es jetzt eine Entscheidung des Gemeinderates, da dies Auswirkungen auf die von der ENAG für November vorgesehene Ausschreibung hat.

Sollten sowohl Vollausbau, als auch der reduzierte Vollausbau, aufgrund der Haushaltslage nicht möglich sein, kann der Haltepunkt - inkl. der Bahnanlagen - nicht in Betrieb gehen, da die Planungen der ENAG auf der Umsetzung des Vollaubaues (gem. GR-Drs 19/029/01) aufgebaut sind.

## **6. Benennung des Haltepunktes**

Der Haltepunkt hatte bislang den Arbeitstitel „Haltepunkt Storlach“. Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung am 27. Januar 2020 wurden verschiedene Vorschläge eingebracht. Mit GR-Drs 15/005/07 hat die Fraktion der Grünen und Unabhängigen beantragt, den Haltepunkt in „Roanner Straße“ umzubenennen.

Zur Würdigung der Reutlinger Partnerstadt Roanne, der Lage an der Roanner Straße und der Nähe zum Wettbewerbsgebiet RTunlimited, erhält der Haltepunkt den Namen „Roanner Straße – RTunlimited“.

gez.

Valin

gez.

Dvorak

### **Anlagen**

Anlage 1: Lageplan, Entwurfsplanung Haltepunkt Storlach

Anlage 2: Grobterminplan Haltepunkt Storlach

Anlage 3: Skizze, Umgriff Minimalausführung



Bitte beachten: Plan aus bahntechnischen Gründen „gesüdet“









