

Stadt Reutlingen 61 Amt für Stadtentwicklung und Vermessung Gz.: 61-52-Ti/61-31-schwi		23/029/01		24.01.2023
Beratungsfolge	Datum	Behandlungszweck/-art		Ergebnis
BezGR Sondelfingen	06.02.2023	Anhörung	öffentlich	
BVUA	07.02.2023	Vorberatung	nichtöffentlich	
GR	28.02.2023	Entscheidung	öffentlich	
Beschlussvorlage Regional-Stadtbahn: Bahnstationsmodernisierungsprogramm - Hauptbahnhof Reutlingen - Bahnhof Reutlingen-Sondelfingen				
Bezugsdrucksache 00/129/1, 04/006/02, 19/007/06, 21/029/01				

Beschlussvorschlag

Die Stadt Reutlingen beteiligt sich mit dem Reutlinger Hauptbahnhof und dem Bahnhof Reutlingen-Sondelfingen an den Planungen der DB im Rahmen des Bahnstationsmodernisierungsprogramms II (BMP).

Finanzielle Auswirkungen

HHJ	Kontierung	Betrag in €	über-/außerplanm.	Auswirkung	Erläuterung
2024 ff.	7.5470	127.500			Planungsbeteiligung

Deckungsvorschlag

HHJ	Kontierung	Betrag in €	Auswirkung	Erläuterung
2024 ff.	75470.987.00			Deckung über THH 61 Inv-Zuschuß RSB

Begründung

Bahnstationen sollen zum Einsteigen einladen und das Umsteigen erleichtern. Um dieses Ziel zu beschleunigen, hat das Land Baden-Württemberg ein Förderprogramm aufgelegt. Das Bahnstationsmodernisierungsprogramm II zielt auf barrierefreie und attraktive Bahnstationen im Umsetzungszeitraum bis 2029. Deutsche Bahn, Land und Kommune ziehen dabei an einem Strang.

In Reutlingen besteht Handlungsbedarf: Die Bestandsinfrastruktur sowohl in Sondelfingen als auch am Hauptbahnhof ist in die Jahre gekommen. Die Bahnsteige haben unterschiedliche, nicht mehr den aktuellen Richtlinien entsprechende Einstiegshöhen von 24 cm bis 55 cm. Das Gleis 1 im Hauptbahnhof hat beispielsweise auf 341 m Länge eine Höhe von 38 cm. Die Züge, die nur im DB-Netz unterwegs sind, benötigen idealerweise eine Einstiegshöhe von 76 cm, die Regional-Stadtbahn braucht eine Höhe von 55 cm über Schienenoberkante. Außerdem ist die Unterführung im Hauptbahnhof modernisierungsbedürftig.

Damit im Reutlinger Hauptbahnhof mit Inbetriebnahme von S21 bzw. dem Fahrplankonzept 2025, in Sondelfingen mit der RSB und im Regionalverkehr die Barrierefreiheit sichergestellt ist, bedarf es deshalb insbesondere durchgängiger Bahnsteigerhöhungen (im Hauptbahnhof auf 76 cm und 55 cm, in Sondelfingen auf 55 cm). Anpassungen an der Überdachung, der Möblierung und nicht zuletzt auch eine optische Aufwertung der Personenunterführung runden die Modernisierung ab. Ohne das Förderprogramm würden die Maßnahmen auf unbestimmte Zeit verschoben. D.h. die Bahn bliebe von der baulichen Seite her unattraktiv und die Strecke würde nach Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn durch Baumaßnahmen beeinträchtigt.

Grundsätzliche Voraussetzung zur Teilnahme speziell an diesem Förderprogramm zur Modernisierung der Bestandsinfrastruktur ist, dass die jeweilige Kommune einen nicht gerade kleinen Anteil von 20 % an Planung und Bau übernimmt. In Reutlingen kommt jedoch eine Besonderheit im positiven Sinne zum Tragen.

Die Stationen Hauptbahnhof und Sondelfingen sind Teil des künftigen Regional-Stadtbahnnetzes. Damit sind die kommunalen Kostenanteile für die Infrastrukturinvestitionen nach dem Finanzierungsschlüssel der RSB anrechenbar. Von den eigentlich kommunal zu tragenden 20 % verbleibt für die Stadt Reutlingen nach dem Finanzierungsanteil also nur ein Bruchteil. Für die Investition am Hauptbahnhof sind das also 4 % der Gesamtkosten (20 % aus den 20 %) und in Sondelfingen 7 % der Gesamtkosten (35 % aus den 20 %). Die Teilnahme am BMP wurde eng mit dem Zweckverband RSBNA abgestimmt. Im Vertrag ist sogar eine Eintrittsklausel für den Zweckverband enthalten, damit die Kostenanteile ggf. auch direkt über diesen abgerechnet werden können.

Die Planungskosten werden in Verträgen mit der DB Station & Service pauschal vereinbart und – wie oben beschrieben – zwischen den RSB-Partnern aufgeteilt. Bei der Stadt Reutlingen verbleiben demnach Kosten von 52.500 € für Sondelfingen und 75.000 € für den Hauptbahnhof.

Nach der Planungsphase kann der Gemeinderat darüber entscheiden, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen auch tatsächlich umgesetzt werden sollen. Sollte dies bejaht werden, muss ein Durchführungsvertrag für den Bau abgeschlossen werden. Darin wird der kommunale Kostenanteil auf Basis der Entwurfs- und Genehmigungsplanung festgeschrieben. Von Risiken in der Ausführungsphase, wie etwa Baukostensteigerungen, sind die Kommune und die RSB-Partner damit nicht betroffen.

Barrierefreiheit im ÖPNV ist ein wesentliches Ziel im Projekt Regional-Stadtbahn. Durch die solidarische Struktur des RSB-Finanzierungsschlüssels sind darüber hinaus anrechenbare Investitionen am eigenen Standort besonders attraktiv, da so unmittelbar vor Ort vom Nutzen der neuen Infrastruktur profitiert werden kann. Ergänzend zu den barrierefreien Umbauten beispielsweise der Bahnhöfe Metzingen, Tübingen oder Rottenburg sollte deshalb auch in Reutlingen die entsprechende Modernisierung erfolgen.

Zu beachten ist, dass es sich beim Bahnhofsmodernisierungsprogramm um ein landesweites Programm mit bundesweit standardisierten Vorgaben und Vertragsklauseln handelt. Nach Vorgaben der DB Station & Service bedarf es eines Vertragsschlusses durch die Stadt Reutlingen noch im ersten Quartal 2023, um am Programm teilnehmen zu können. So eng die vertraglichen Vorgaben zum BMP II sind, so konnten doch seitens der Stadt und dem Zweckverband maßgebliche Verhandlungserfolge erzielt werden:

- Die Planungsergebnisse werden zur Nutzung zur Verfügung gestellt. Insbesondere das digitale Modell des Hauptbahnhofsbereichs (Building Information Modeling) verspricht Synergien.
- Die Stadt Reutlingen und der Zweckverband sind in den Planungs- und Entscheidungsprozess einbezogen.
- Für den Fall des Projektabbruchs ist es gelungen, die zunächst einseitige Haftung zu Lasten der Stadt, in eine verschuldensabhängige Formulierung zu verändern.
- Die Bahnmodernisierung nimmt auf die Sondersituation mit den Planungen zur Regional-Stadtbahn Rücksicht.
- Die Fälligkeit der Zahlungsvereinbarung passt zu den städtischen Haushaltsmittelplanungen und vermeidet, dass eine Belastung in das Jahr 2023 fällt.
- Für die im Rahmen der Planung durchzuführende Funktionsprüfung wird das Jahr 2040 als Prognosehorizont – inklusive Mehrverkehre durch die Stadtbahn, das Fahrplankonzept 2025 bzw. S21 entsprechend den Klimaschutzzielen des Landes – zugrunde gelegt. Damit ist sichergestellt, dass die Modernisierung den Ansprüchen an einen zukunftssicheren Hauptbahnhof gerecht wird und die Infrastruktur ausreichend dimensioniert ist.

Durch die Teilnahme am Bahnmodernisierungsprogramm wird der Bereich um den Hauptbahnhof zu einem zentralen Entwicklungsschwerpunkt werden.

gez.
Stefan Dvorak

Anlage
Darstellung Finanzierung