

## Vorlage

**Vorlage: 2024/184**

Bereich: Nachhaltige Stadtentwicklung  
Verfasser: Kaufhold, Matthias

### **Neubau Haltepunkt Bühl-Bußmatten; Kein Weiterverfolgen der Projektentwicklung**

Bezugsvorlagen: 2022/157, GR 05.10.2022  
Anlagen:

| Datum      | Gremium     | Zuständigkeit | Öffentlichkeitsstatus |
|------------|-------------|---------------|-----------------------|
| 13.11.2024 | Gemeinderat | Entscheidung  | öffentlich            |

#### **Ziel der Maßnahme/Planung**

Für die Bewertung der wirtschaftlichen und technischen Machbarkeit eines neuen Bahnhofpunkts Bühl-Bußmatten liegen Ergebnisse aus der Potentialstudie und Einschätzungen zur Verkehrsanlagenplanung vor. Zudem gibt es Einschätzungen zu den Projektkosten und den Erfolgsaussichten einer Bezuschussung aus LGVFG-Mitteln. Vor diesem Hintergrund besteht für eine Fortführung des Projekts keine ausreichend gute wirtschaftliche Grundlage.

#### **Beschlussvorschlag**

Der Gemeinderat beschließt die Einstellung der Planungen des Haltepunkts Bühl-Bußmatten.

#### **Finanzielle Auswirkungen (inkl. Seitenzahl im Haushaltsplan)**

Planungsmittel in Höhe von 200.000 Euro wurden im Haushalt unter dem Investitionsauftrag I5470560000 bereitgestellt bzw. stehen aus Vorjahren zur Verfügung. Davon wurden bislang rund 16.000 Euro (insb. Vermessung etc.) tatsächlich verausgabt.

Darüber hinaus muss mit den beauftragten Planern die Maßnahme noch auf Basis des aktuellen Leistungsstandes noch schlussgerechnet werden. Hierfür werden noch weitere Kosten anfallen, deren Höhe zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend feststeht

#### **Klimatische Auswirkungen**

Wenn das Projekt nicht weiterverfolgt wird, sind damit keine unmittelbaren klimarelevanten Auswirkungen verbunden. Die negativen Effekte durch den Ressourceneinsatz zum Bau des Haltepunkts entfallen genauso wie die positiven Effekte durch eine Verlagerung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr auf die Bahn.

#### **Personelle Auswirkungen**

keine

#### **Sachverhalt**

2014 wurde auf Antrag der Stadt Bühl ein neuer Schienenhaltepunkt an der Strecke Mannheim-Basel nördlich des Gewerbegebiets Bußmatten in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Ziel war die bessere Anbindung der Gewerbegebiete Nord und Bußmatten sowie die Entlastung der Innenstadt von Autoverkehren zum Bahnhof.

Anschließend wurde die technische Machbarkeit im Rahmen der Potentialstudie (TTK 2017) und nach Prüfung durch die DB Netz AG positiv beschieden. Zu den Kosten enthält die Potentialstudie nur eine grobe Schätzung auf 4 Mio. Euro (2017) für

- eine Gleisverschiebung um 50cm bzw. Verschwenkung von Gleisen auf insgesamt ca. 380m Länge,
- die Errichtung der Bahnsteige auf ca. 140m Länge,
- die Errichtung von barrierefreien Zugängen,
- die Fußgängerüberführung mit den notwendigen technischen Einrichtungen,
- die Anpassung der Anlagen der DB Netz (Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikation, Oberleitung, Fahrbahn, Ingenieurbau),
- die Planungskosten.

Weitere bauliche Anlagen wie Bike&Ride- oder Park&Ride-Anlagen, alternative Mobilitätsangebote oder Elektroladesäulen waren in dieser groben Abschätzung der Kosten nicht enthalten (ausführliche Darstellung in Vorlage 2022/157). Die technische Machbarkeit ist zwar im Grundsatz nachgewiesen, jedoch verweist Anlage 2.1a zum Planungsvertrag mit der DB bereits auf technische Schwächen in der von TTK unterstellten Planung (u.a. fehlende Kosten für zu verlegende Kabel, zu geringe Anzahl an zu versetzenden Masten, Schwierigkeiten bei der Nutzung der Aufzüge).

Der Gemeinderat hat in öffentlicher Sitzung am 5.10.2022 mehrheitlich den Abschluss eines Planungsvertrags zwischen der DB Station & Service und der Stadt Bühl beschlossen, damit ausreichend genaue planerische Aussagen getroffen werden können, um die technischen Voraussetzungen für die bauliche Umsetzung und die Höhe der Baukosten besser abschätzen zu können (Leistungsphasen 1 und 2 HOAI). Für diesen ersten Schritt wurden 100.000 Euro Planungskosten in den Haushalt eingestellt.

Bei positivem Ergebnis sollte die Vergabe weiterer erforderlicher Planungsleistungen für die Infrastrukturmaßnahmen erfolgen. Auch hierfür sind 100.000 Euro im Haushalt vorgesehen. Von den Planungskosten in Summe von 200.000 Euro sollten ortsansässige, an der Errichtung der Bahnhaltestelle interessierte Unternehmen die Hälfte übernehmen. Zuschüsse für Planungsleistungen aus dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) sind nur dann möglich, wenn eine bauliche Umsetzung erfolgt.

Nach erfolgter vermessungstechnischer Bestandsaufnahme, hat das beauftragte Ingenieurbüro (TTK, Karlsruhe) in einer Besprechung vor der Sommerpause die grundsätzliche Machbarkeit mit den von der Deutschen Bahn dieses Jahr aktualisierten Vorgaben für Bahnsteigbreiten etc. in Frage gestellt. Problem ist ein bestehender Brückenpfeiler, der nicht versetzt werden kann. Um die Planungen weiter bearbeiten zu können, wird seitens des Ingenieurbüros außerdem die Einschaltung eines speziellen Projektsteuerers gefordert, der die Abstimmungen mit dem Konzern „Deutsche Bahn“ vornimmt. Die Verwaltung hat nach Rücksprache mit der Verwaltungsspitze das Projekt aufgrund dieser Umstände zunächst gestoppt.

Vor dem Hintergrund dieser technischen Herausforderungen und der mit einer baulichen Umsetzung verbundenen Kosten sind auch die Ergebnisse der Potentialabschätzung für den neuen Haltepunkt Bußmatten (TTK, November 2017) kritisch zu bewerten:

- Der Abstand zwischen dem Bahnhof Bühl und dem potentiellen Haltepunkt Bußmatten läge bei ca. 1,5 Kilometern und wäre für Bahnhaltunkte sehr gering. Die Einzugsbereiche der beiden Bahnhaltunkte überlagern sich damit (Seite 7 der Potentialabschätzung). Der Verlust an Fahrgästen am Bahnhof Bühl wäre im Zuge der Standardisierten Bewertung als Verfahren, das Bund und Länder als Kosten-Nutzen-Analyse von Infrastrukturvorhaben im

Verkehrsbereich verwenden („Standi“), in Abzug zu bringen. Dies ist in der Potentialabschätzung bisher nicht berücksichtigt.

- Ebenso ist der Verlust an Fahrgästen auf den Buslinien 272 (ZOB-Weitenung) und vor allem 276 (ZOB-Gewerbegebiet Bußmatten) bisher nicht in Abzug gebracht worden. Dies wäre aber bei Erstellung einer „Standi“ entsprechend den Verfahrensvorschriften der Fall.
- Die Ermittlung der potentiellen Fahrgastzahlen erfolgte zwar „an die standardisierte Bewertung einer Stationsmaßnahme angelehnt“ (Seite 8). Jedoch wird dabei nicht zwischen Fahrgästen, die die S7 nutzen möchten und Fahrgästen, die den Regionalexpress nutzen möchten, unterschieden. Entsprechend ist die Annahme, dass sich von ca. 9.700 Arbeitsplätzen im Einzugsbereich bis 1.500m um den potentiellen Haltepunkt etwa 4.400 zum Haltepunkt Bußmatten orientieren, sehr optimistisch. Es fehlt die Betrachtung, ob der Anteil an Ein- und Aussteigern, die den Bahnhof Bühl nutzen, höher einzuschätzen ist, weil dort der Anschluss an den Regionalverkehr besteht.
- Der angenommene Einwohnergleichwert von 5.300 setzt sich aus (nur) rund 900 Bewohnern der angrenzenden Wohngebiete und 4.400 Arbeitskräften im Einzugsbereich zusammen. Die Bühler Innenstadt und nahezu alle relevanten Einkaufs-, Gastronomie- und Kultureinrichtungen wären vom nächsten Haltepunkt Bühl Bahnhof viel schneller zu erreichen. Die verkehrliche Bedeutung eines Haltepunkts Bußmatten würde sich damit in erster Linie auf die Werktage beschränken. Insbesondere an Samstagen (Einkaufs- und Freizeitverkehr, etwas Berufsverkehr) und Sonntagen (nur Freizeitverkehr) wäre die Zahl der Ein- und Aussteiger im Vergleich zu anderen Haltepunkten als niedrig einzuschätzen.
- Die Potentialabschätzung kommt auf einen Einwohnergleichwert von rund 5.300 im Einzugsgebiet der Haltestelle. Diesen werden 0,1 bis 0,4 Fahrten mit der S7 je Werktag zugeordnet, so dass insgesamt 530 bis 2.110 Fahrten am neuen Haltepunkt zu erwarten wären. Im Vergleich dazu ergeben sich auf Grundlage der Haushaltsbefragung (Brilon Bondzio Weiser 2019) rund 1.160 Fahrten (Annahme desselben Einwohnergleichwerts, 4,3 werktägliche Fahrten je Einwohner gem. Befragung, 5,1% ÖPNV-Anteil gem. Befragung).
- Da sich Richtung Norden und v.a. Nordosten nicht bebaubare Flächen anschließen, erfasst das Einzugsgebiet faktisch keinen Kreis, sondern einen Halbkreis. Hinzukommende Nutzerpotentiale können damit zwar im Ausbau des Gewerbegebiets Bußmatten gesehen werden, im Übrigen aber nur durch Verdichtung im baulichen Bestand und die Erhöhung des ÖPNV-Anteils im Modal-Split generiert werden.

Damit ist in Summe sowohl die angenommene Zahl an potentiellen Ein- und Aussteigern, als auch die angenommenen Eingangsdaten für eine eventuell durchzuführende „Standi“ zu hinterfragen. Die Nutzen-Seite der „Standi“ (Beitrag zum Klimaschutz, Reisezeiterparnisse, weniger Unfälle etc.) wäre damit geringen als auf Basis der TTK-Studie erwartbar. Gleichzeitig wäre die Kosten-Seite auf Grundlage der bisherigen Verkehrsanlagenplanung bzw. der vorliegenden Angaben zu Kosten ungünstiger.

Zu dem für eine Förderung aus LGVFG-Mitteln maßgeblichen Quotienten aus Nutzen und Kosten kann zwar keine mathematische Angabe gemacht werden, jedoch ist sicher anzunehmen, dass dieser schlechter als 2017 ausfällt, weil mindestens die Kosten deutlich höher sind und sehr wahrscheinlich der Nutzen geringer einzuschätzen ist.

Die Verwaltung empfiehlt daher, vor dem Hintergrund der Schwierigkeiten bei der Finanzierung hoher Planungs- und Baukosten und der eher geringen Aussichten auf eine Bezuschussung aus LGVFG-Mitteln das Projekt aktuell nicht weiterzuverfolgen. Der Technische Ausschuss befürwortete in der nichtöffentlichen Sitzung vom 17.10.2024 die Einstellung weiterer Planungen.