

**öffentlich**

**Regional-Stadtbahn Neckar-Alb**  
**Bericht zur weiteren Vorgehensweise im Schienenverkehr**

Vorlage zur Behandlung in folgenden Gremien:

Ausschuss für Umwelt und  
Technik

**öffentlich**

am 13.02.2023

Kenntnisnahme

A. Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik nimmt den Bericht zur Kenntnis.

B. Kosten/Finanzielle Auswirkungen:

Anlagen:

**öffentlich**

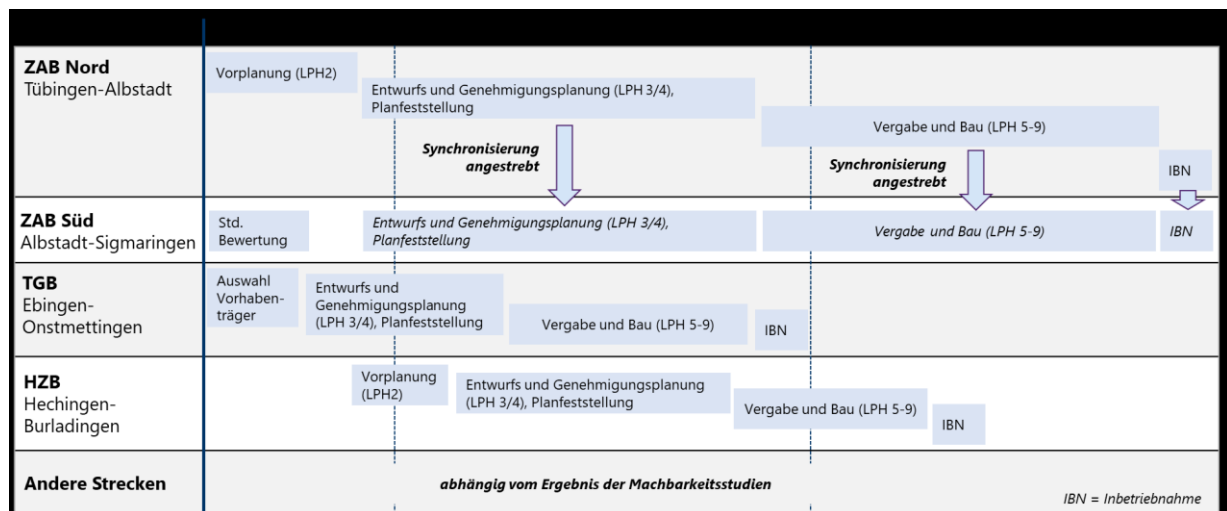
**Regional-Stadtbahn Neckar-Alb**  
**Bericht zur weiteren Vorgehensweise im Schienenverkehr**

**Gesamtprojektplan**

Im Dezember 2022 hat die Verbandsversammlung des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb die Einreichung des GVFG-Rahmenantrags zur Umsetzung der Regional-Stadtbahn beschlossen. Der Antrag wurde am 22.12.2022 bei Bund und Land gestellt. Mit dem Rahmenantrag erfolgt die Aufnahme des Gesamtvorhabens in die Kategorie B des GVFG-Bundesprogramms. Er ist die Grundlage für die Einreichung streckenbezogener Zuwendungsanträge. Somit ist nun die entscheidende Voraussetzung für die Anträge auf Be-zuschussung von Ausbau und Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn, der Reaktivierung der Talgangbahn und der Elektrifizierung der Hohenzollernbahn gegeben.

Für die Einreichung der streckenbezogenen Anträge und die Erwirkung der erforderlichen Genehmigungen sind die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständig. Der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb verantwortet gleichzeitig in enger Abstimmung mit den Verbandsmitgliedern Rahmenplanung, Gesamtzeitplan und Projektsteuerung.

Streckenübergreifend stellt sich der vorgesehene Realisierungszeitplan für die Regional-Stadtbahn im Zollernalbkreis sowie das mit der ZAB Nord in einem Sachzusammenhang stehende Projekt „ZAB Süd“ damit aktuell wie folgt dar:



*Realisierungszeitplan Regional-Stadtbahn im Zollernalbkreis, Stand 01/2023*

## **Zollern-Alb-Bahn**

Die Vorplanung für Ausbau und Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn von Tübingen bis Albstadt-Ebingen („ZAB Nord“) wurde im Juni 2022 begonnen. Die Vorplanung umfasst alle Gewerke der Eisenbahnplanung (Oberleitung, Leit- und Sicherungstechnik, konstruktive Bauwerke, Gleisanlagen, etc.). Insbesondere folgende Aufgaben wurden durch den Auftragnehmer bereits durchgeführt:

- Erfassung von Bestandsunterlagen v.a. im Bereich kreuzender Bauwerke (Bahnübergänge, Über-/Unterführungen von Straßen und Wegen)
- Abstimmungen zu eisenbahnspezifischen Planungsparametern mit der DB Netz AG und der DB Station und Service AG
- Voruntersuchungen möglicher Anordnungen von Bahnsteigen, Gleisen und Weichen in den Bahnhöfen sowie der Umgestaltung von Kreuzungen mit Straßenanlagen

Im Frühjahr 2023 wird die Betrachtung auf Machbarkeitsebene abgeschlossen, sodass im weiteren Verlauf des Jahres die besonders zielführenden Varianten ausgearbeitet und abgestimmt werden können. Dabei sind die Rahmenbedingungen insbesondere des Eisenbahn-Kreuzungsgesetzes und der Förderrichtlinien des GVFG zu berücksichtigen.

Die Vorlage des Vorplanungsheftes durch den Auftragnehmer ist für Anfang 2024 vorgesehen. Anschließend soll das Projekt durch die Deutsche Bahn AG als Infrastrukturbetreiber rasch fortgeführt werden, um eine schnelle Weiterplanung sicherzustellen. Entsprechende Gespräche laufen bereits und sollen im Jahr 2023 zum Abschluss gebracht werden.

Der Ausbau des Abschnitts von Albstadt-Ebingen bis Sigmaringen (Projekt „ZAB Süd“) wird derzeit im Rahmen einer gesonderten Vereinbarung zwischen Landkreis Sigmaringen und DB Netz AG unter Kostenbeteiligung des Zollernalbkreises geplant. Die Vorplanung soll zeitnah abgeschlossen werden. Ausstehend ist unter anderem noch eine Prüfung der Planungen auf Kompatibilität mit den Planungen zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb auf der ZAB Nord.

Die Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn in gesamter Länge von Tübingen bis Sigmaringen ist aus verkehrlichen und betrieblichen Gesichtspunkten sinnvoller als ein Inselbetrieb mit Diesel- oder Batteriezüge zwischen Albstadt und Sigmaringen. Daher ist es sinnvoll, die weiteren Planungen zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und der „ZAB Süd“ eng aufeinander abzustimmen, um perspektivisch einen durchgehenden elektrischen Zugverkehr Tübingen – Sigmaringen zu ermöglichen. Voraussetzung für eine Realisierung der Elektrifizierung Albstadt – Sigmaringen ist die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme. Sofern dies nur unter Einbindung in das Gesamtvorhaben Regional-Stadtbahn Neckar-Alb darstellbar sein sollte, dürfen Wirtschaftlichkeit und Zeitplan des Gesamtprojekts Regional-Stadtbahn Neckar-Alb durch diese Erweiterung nicht gefährdet sein.

**öffentlich**

### **Talgangbahn**

Die Vorlage des vollständigen Vorplanungsheftes an den Zollernalbkreis als Auftraggeber werden im Februar 2023 vorgelegt. Die mit den ersten Ergebnissen aktualisierten Kostenschätzungen für die Reaktivierung sind in den GVFG-Rahmenantrag für die Regional-Stadtbahn eingegangen. Nach Vorlage des Vorplanungshefts erfolgt die eingehende Prüfung der Planunterlagen durch den Zollernalbkreis gemeinsam mit dem ZV RSBNA, um die Konsistenz und Qualität der Inhalte auch im Detail sicherzustellen.

Parallel werden die organisatorischen und vertraglichen Voraussetzungen für eine Vorhaben-trägervereinbarung geschaffen, um den Eintritt in die Entwurfsplanung zu realisieren. Es ist vorgesehen, bis zur Sommerpause einen entsprechenden Entwurf auszuarbeiten. Für die Beschlussfassung ist die dritte Sitzungsrunde angestrebt.

Bestandteil der Entwurfsplanung ist auch eine weitere Konkretisierung der Termin- und Kostenpläne für die Reaktivierung der Talgangbahn. Diese dienen als Grundlage zur Festlegung der weiteren Meilensteine zur Wiederinbetriebnahme.

### **Hohenzollernbahn**

Im Rahmenantrag zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist die Elektrifizierung des Abschnitts Hechingen – Burladingen der Hohenzollernbahn enthalten. Aufgrund der Abhängigkeit der Elektrifizierung der Hohenzollernbahn von der Zollern-Alb-Bahn und des vergleichsweise überschaubaren Ausbuaufwands befinden sich die Planungen für diese Strecke bislang noch im Bereich der Grundlagenermittlung. Das aktuell von der SWEG geplante Erneuerungsprogramm der Streckensicherungstechnik berücksichtigt aber bereits den späteren Ausbau der Strecke für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.

Im Rahmen der Vorplanung zur Zollern-Alb-Bahn wird auch die Anschluss- bzw. Übergangssituation im Bahnhof Hechingen bei dem zukünftig vorgesehenen engen Takt auf der Zollern-Alb-Bahn analysiert. Gleichzeitig wird auch eine bessere Wegeverknüpfung der Bahnhöfe Hechingen (DB) und Hechingen Landesbahnhof (SWEG) – etwa durch Verlängerung der Unterführung – untersucht.

Die Elektrifizierung zwischen Hechingen und Burladingen ist durch die Planungen für einen Ausbau der Strecke Eyach – Hechingen und die Ergebnisse der SteFanS-Studie (Strategie für emissionsfreie Fahrzeuge auf nicht elektrifizierten Strecken) des Landes Baden-Württemberg auch in eine Strategie für gesamten SPNV auf der Relation Eyach – Hechingen – Burladingen – Gammertingen – Sigmaringen einzubetten. Zielstellung ist dabei ein durchgängig elektrisches Verkehrsangebot, in das die streckenseitige Elektrifizierung Hechingen - Burladingen in geeigneter Form einzubinden ist.