

ZV RSBNA Drucksache DS 2023-12

| | | |
|---------------------------------|-------------------|------------------------|
| Beschließender Ausschuss | 29.09.2023 | nichtöffentlich |
| Verbandsversammlung | 29.09.2023 | öffentlich |

Tagesordnungspunkt:

Kooperation mit der DB und weiteres Vorgehen

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, mit der DB AG eine übergeordnete Kooperationsvereinbarung für den Ausbau der Strecken zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb vorzubereiten.
2. Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, mit der DB AG Planungsvereinbarungen für den Ausbau und die Elektrifizierung der Oberen Neckarbahn Tübingen-Horb, der Zollern-Alb-Bahn Tübingen-Albstadt sowie für die weiteren, für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb erforderlichen Ausbau- und Ertüchtigungsmaßnahmen auf der Neckar-Alb-Bahn Metzingen-Tübingen bis zum Abschluss der Leistungsphase 4 (Planfeststellungsbeschluss) vorzubereiten.
3. Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, mit dem Land Baden-Württemberg und dem Landkreis Sigmaringen den Entwurf einer Vereinbarung zu erarbeiten, die eine durchgehende Planung und Elektrifizierung Tübingen-Sigmaringen ermöglicht.
4. Der Verbandsvorsitzende wird bevollmächtigt, im Vorgriff auf die angestrebten Planungsvereinbarungen und im Rahmen seiner satzungsmäßigen Zuständigkeiten bereits jetzt die erforderlichen vertraglichen Grundlagen für eine Mitwirkung der DB AG an der laufenden Vorplanung Zollern-Alb-Bahn zu schaffen.
5. Die Verbandsverwaltung nimmt die Vergabe der Vorplanung (Leistungsphase 1-2) für die Bahnstromversorgung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb durch den Verbandsvorsitzenden an die DB Energie GmbH zur Kenntnis und stimmt der vereinbarten Kostenteilung mit dem Land Baden-Württemberg, dem Zollernalbkreis und dem Landkreis Sigmaringen zu.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

| | |
|---|-----------------|
| Gesamtaufwand/Gesamtinvestition: | ca. 165.000 EUR |
| Im Wirtschaftsplan 2023 vorgesehene Mittel: | 70.000 EUR |

| | |
|--------------------------------|---|
| Erfolgs- oder Liquiditätsplan: | Erfolgsplan |
| Deckungsvorschlag: | Bezogene Leistungen, Erfolgsplan, Nachtrag zum Wirtschaftsplan 2023 |
| Jährlicher Folgeaufwand: | Wirtschaftsplanung 2024, mittelfristige Finanzplanung |

Sachdarstellung/Begründung

1. Aktueller Sachstand

Mit Inkrafttreten der geänderten Verbandssatzung am 16.08.2023 obliegt dem Zweckverband gemäß der Verbandssatzung die Aufgabe zur Sicherstellung streckenbezogener Planungen. ER kann diese selbst durchführen oder Dritte mit der Wahrnehmung der entsprechenden Aufgaben beauftragen.

Mit der Neckar-Alb-Bahn, der Oberen Neckarbahn und der Zollern-Alb-Bahn liegen im Bereich der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb mehrere Eisenbahnstrecken, die im Eigentum der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG stehen. Neben der Abstimmung der verkehrlichen Rahmenbedingungen, sind auch planerische Inhalte nach DB-Regelwerk zu planen. Neben der Stationsgestaltung und den Schnittstellen zwischen Eisenbahn- und Straßenbahnstrecken ist auch für die Sicherstellung der übergeordneten Bahnstromversorgung eine gute Zusammenarbeit mit der DB AG wichtig.

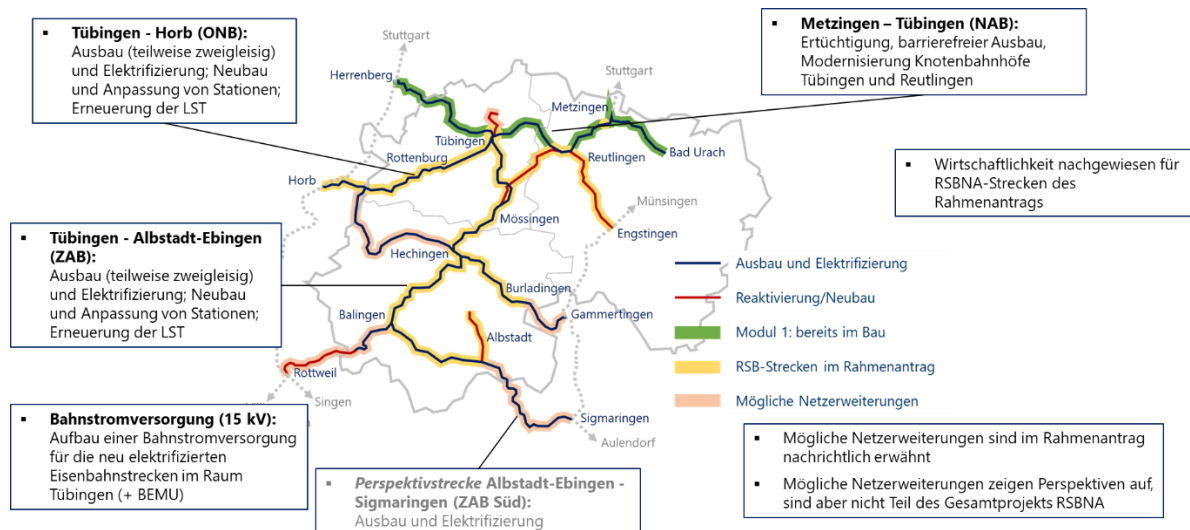


Abbildung 1: DB-Strecken im Bereich der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

In den vergangenen Monaten wurden mit der DB AG zu den genannten Strecken verschiedene Gespräche geführt. Die DB AG hat in den Gesprächen Interesse an der raschen Umsetzung der Maßnahmen der Regional-Stadtbahn gezeigt und hat vor dem Hintergrund des erreichten Gesamtprojektstands bereits mit dem Kapazitätsaufbau beim Planungspersonal begonnen. Der aktuelle Planungsstand auf diesen Strecken macht es nun sinnvoll, in eine engere Kooperation mit der DB AG einzutreten, um Ausbau und Elektrifizierung der Strecken für die Regional-Stadtbahn so rasch wie möglich realisieren zu können. Zu diesem Zweck soll mit der DB AG

eine übergeordnete Kooperationsvereinbarung ausgearbeitet und abgeschlossen werden, die die als Absichtserklärung wirkt und die Grundsätze der Zusammenarbeit regelt.

2. Sachstand Obere Neckarbahn

Derzeit erfolgt der Übergang des Projekts aus kommunaler Verantwortung (Machbarkeit und Vorplanung) in die Zuständigkeit des Infrastruktureigentümers DB (Fortführung der Planungen, Planfeststellung, Bau, Betrieb). Die im Auftrag des Landkreises Tübingen erarbeiteten Vorplanungsunterlagen wurden mit der DB AG intensiv diskutiert. Die DB Netz AG hat für die Fortführung der Planungen bereits eine Projektleitung benannt und mit dem Aufbau des Projektteams begonnen. Parallel zur Prüfung des Vorplanungsunterlagen hat die DB AG für eine schnelle Projektabwicklung angeboten, die im Rahmen der weiteren Planung erforderliche 3D-Vermessung zu beauftragen und die Auftragnehmer zu begleiten. Die Ausschreibung läuft derzeit.

Gleichzeitig haben sich neue Parameter für die Planung ergeben, deren Ursprung in der Fortschreibung der Angebotsplanung durch die NVBW liegen. So plant das Land die Verlängerung einer RE-Linie über Tübingen hinaus in Richtung Horb, wodurch sich die Bahnsteigbestellung der NVBW für die Obere Neckarbahn verändert. Aus fahrplantechnischer Sicht werden die Auswirkungen auf den Ausbaumumfang aktuell durch die DB Netz AG bewertet.

Im Rahmen der Prüfung durch die DB Netz AG („Quality Gate“) wurden an das Vorplanungsergebnis dieselben Anforderungen gerichtet, wie bei den DB-eigenen Projekten. Dieser Prozess dient im Wesentlichen einer Erhöhung der Planungsqualität in frühen Leistungsphasen und einer Verifizierung der Kostenschätzung. Dabei werden auch zentrale Qualitätsprüfstellen der DB Netz AG involviert. Im Rahmen dieses Prüfprozesses wurde an einigen Stellen ein Nachbearbeitungsbedarf festgestellt, wobei dieser Prozess noch nicht abgeschlossen ist.

Aufgrund dieser beiden Rahmenbedingungen ergeben sich aktuell neue planerische Fragestellungen, wie der Übergang von der Leistungsphase 2 (Vorplanung) zur Leistungsphase 3/4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) effizient unter Einarbeitung der nachträglichen Änderungen stattfinden und rasch in Richtung Planfeststellung geführt werden kann. Die Verbandsverwaltung und auch die DB AG halten es für sinnvoll diese Aktivitäten und Abstimmungen bei der DB Netz AG federführend für die DB AG, zusammenzuführen. Gesprächstermine für weitere Abstimmungen zu diesem Thema sind bereits anberaumt.

Alle kommunalen Auftragsvergaben für die Obere Neckarbahn bis einschließlich 2023 erfolgten durch den Landkreis Tübingen. Ab dem Jahr 2024 wird der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Zuge der Stufe 2 diese Aufgabe übernehmen. Entsprechende Mittel sind daher mit dem Wirtschaftsplan 2024 einzuplanen.

3. Sachstand Vorplanung Zollern-Alb-Bahn Tübingen - Albstadt

Die Vorplanung auf der Zollern-Alb-Bahn wird in drei Stufen durchgeführt. Auf der Machbarkeitsebene werden zunächst verschiedene verkehrliche und planerische Ideen untersucht, aus denen realisierbare Varianten resultieren, die dann auf Entscheidungs- und Vorplanungsniveau ausgeplant werden. Anschließend wird hieraus die Vorzugsvariante ausgewählt.

Die Machbarkeitsprüfung ist im Wesentlichen abgeschlossen. Auch die Klärung weiterer planerischer Themen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik und der Oberleitungsausstattung konnte bereits durchgeführt werden. Insbesondere in die Prüfung machbarer Varianten für die Stationen sind umfassend auch kommunalpolitische Vorstellungen eingeflossen. Insbesondere haben unter Beteiligung der beiden Landkreise intensive Vorgespräche und Vorabstimmungen mit den Gemeinden entlang der Strecke stattgefunden. Die weitere Detaillierung der Planung wird nun insbesondere durch eisenbahnfachplanerische Rahmenbedingungen, aber auch die Finanzierbarkeitsfragen bestimmt sein. Eine wesentliche Rahmenbedingung ist unter anderem die erfolgte und durch die DB Netz AG freigegebene Vermessung der Zollern-Alb-Bahn. Die Vermessung wurde durch den Zollernalbkreis als Auftraggeber und den Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb koordiniert. Dabei zeigte sich auch der bedingte Einfluss auf zentrale Prüfstellen und Prozesse der DB AG als Externer.

Auch die Erfahrungen aus der Qualitätsprüfung für die Obere Neckarbahn (siehe unter 3.) zeigen, dass eine Einbindung der zukünftigen Projektleitung der DB AG bereits vor Abschluss der Vorplanung geboten ist und den späteren Abstimmungsaufwand, auch zeitlich, erheblich reduzieren kann. Die DB Netz AG, federführend für die DB AG, hat hierzu auch für die Zollern-Alb-Bahn Bereitschaft signalisiert und hat bereits einen zukünftigen Projektleiter benannt, der auch bereits die Vorplanung für die Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn von Albstadt bis Sigmaringen verantwortet hat. Beide Projekte sind aufgrund fahrplantechnischer Rahmenbedingungen und im Bereich der Energieversorgung eng miteinander verwoben. Eine enge planerische Abstimmung aufeinander ist daher unabdingbar.

Mit dieser frühzeitigen Einbindung der späteren Projektleitung der DB AG in die Vorplanung der Zollern-Alb-Bahn von Tübingen bis Albstadt kann nach Abschluss der Vorplanung eine effiziente Übergabe stattfinden. Dies erleichtert auch die Verhandlungen über eine Planungsvereinbarung zu den nachgelagerten Planungsphasen.

Alle kommunalen Auftragsvergaben für die Zollern-Alb-Bahn bis einschließlich 2023 erfolgten durch den Zollernalbkreis. Im Haushalt des ZV RSBNA fallen in 2023 Kosten in Höhe von rund 100.000 EUR für die Einarbeitung in das Projekt und die ständige Begleitung der Vorplanung durch die DB Netz AG an. Ab dem Jahr 2024 wird der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Zuge der Stufe 2 die kommunale Zuständigkeit für die Zollern-Alb-Bahn übernehmen. Entsprechende Mittel sind daher mit dem Wirtschaftsplan 2024 einzuplanen.

4. Sachstand Gesamtstrecke Zollern-Alb-Bahn Tübingen - Sigmaringen

In den vergangenen Monaten haben umfangreiche Abstimmungen mit dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis Sigmaringen und der DB AG zum weiteren Vorgehen auf der Gesamtstrecke Tübingen-Sigmaringen stattgefunden. Die Parteien sind dabei darin übereingekommen, dass es sinnvoll ist, die Gesamtstrecke von Tübingen bis Sigmaringen planerisch-technisch in einem Gesamtprojekt zu führen. Dies reduziert Schnittstellen erheblich und erhöht dadurch die Berücksichtigung von Wechselwirkungen und Abhängigkeiten. Diese integrierte planerische Betrachtung ist auch mit einer getrennten Finanzierung (getrennte GVFG-Projekte) im Hintergrund sinnvoll möglich und wurde in der Vergangenheit in Baden-Württemberg bereits mehrfach praktiziert, unter anderem bei Modul 1 der RSBNA.

In Abstimmung mit dem Land und dem Landkreis Sigmaringen werden derzeit denkbare Organisationsmodelle identifiziert, die diese planerisch-technische Integration ermöglichen können, ohne dass es an den inneren Strukturen des Zweckverbands und an der Finanzierung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Änderungen gibt. Bevor den Gremien des Zweckverbands ein Vorschlag zur weiteren Beratung vorgelegt werden kann, sind aber noch offene Punkte, unter anderem die noch ausstehende Standardisierte Bewertung für den Abschnitt Albstadt – Sigmaringen, zu diskutieren.

5. Sachstand Neckar-Alb-Bahn

Für die Neckar-Alb-Bahn wurde durch den ZV RSBNA gemeinsam mit der NVBW im vergangenen Jahr eine Korridorstudie durchgeführt, die die Anforderungen des Landes und des RSBNA für die Strecke zwischen Nürtingen und Tübingen sowie den Knoten Tübingen betrachtet hat. Hierzu hat die Verbandsverwaltung in der Sitzung der Verbandsversammlung vom 12.05.2023 unter TOP 4 ausführlich berichtet. Mit Abschluss der Studie sind die Rahmenbedingungen und verkehrlichen Anforderungen (u.a. zweite Bahnsteigunterführung, Zielgeschwindigkeiten im Hauptbahnhof Tübingen) ausreichend definiert. Die Rahmenbedingungen für den Knoten Reutlingen werden in der Vorplanung für die Straßenbahnstrecken rund um Reutlingen betrachtet (siehe DS 2023-11).

Mit der Planung der Erneuerung der Eisenbahnbrücke über die Steinlach im Tübinger Hauptbahnhof durch die DB Netz AG und der Aufnahme des Knotens Tübingen in das Bahnhofsmodernisierungsprogramm der DB Station und Service AG bestehen planerische Schnittstellen zwischen dem Ausbau der Infrastruktur für die RSBNA und den verdichteten Verkehr in Richtung Stuttgart einerseits und Projekten der Bestandserhaltung und des Ausbaus andererseits. Die engen verkehrlichen und planerischen Wechselwirkungen, die dabei entstehen, machen es erforderlich, die planerischen Aktivitäten auf der Neckar-Alb-Bahn zusammenzuführen, soweit diese die Infrastruktur im Eigentum der DB betreffen. Dies erfolgt sinnvollerweise, wie auch bei den anderen DB-Strecken, bei den Unternehmen der DB AG. Wiederum reduziert die Bündelung planerische Schnittstellen erheblich und kann zu einer effizienteren Projektbearbeitung führen. Die Erfahrungen aus der Oberen Neckarbahn, der Zollern-Alb-Bahn und nicht zuletzt aus dem Modul 1 der RSBNA zeigen, dass dieser engere Schulterschluss mit der DB AG gesucht werden sollte, um eine schnelle Umsetzung zu ermöglichen.

Mittel für die kommunalen Anteile an der Fortführung der Planungen auf der Neckar-Alb-Bahn sind im Wirtschaftsplan ab 2024 einzuplanen.

6. Sachstand Bahnstromversorgung

Die Versorgung der Region Neckar-Alb mit Bahnstrom ist im Bestand nur rudimentär vorhanden. Die Versorgung der elektrifizierten Strecke bis Tübingen und der Ermstalbahn erfolgt von außerhalb der Region über das Unterwerk Plochingen. Die Neckar-Alb-Bahn ist dabei mit dem geplanten Zugangebot stromtechnisch nahezu an der Kapazitätsgrenze angekommen. Die Ammertalbahn wird aus Richtung Herrenberg mit Strom versorgt, und ist im Bahnhof Tübingen elektrisch von den DB-Bahnstromanlagen getrennt. Weitere Elektrifizierungen erfordern daher die Errichtung neuer Einspeiseeinrichtungen (Umformerwerke, Unterwerke ggf. mit Bahnstromleitung). Technisch bedingt ist das Bahnstromnetz (16,7 Hz) dabei getrennt vom Landesnetz (50 Hz) zu betrachten.

Die Realisierung einer solchen Bahnstromversorgung in der Region Neckar-Alb ist eine zentrale Zukunftsinvestition in die regionale Eisenbahninfrastruktur. Daher ist neben der RSBNA auch die geplante Elektrifizierung Albstadt – Sigmaringen und das Konzept des Landes Baden-Württemberg für einen emissionsfreien Bahnverkehr auf nicht elektrifizierten Strecken unter Zuhilfenahme von Batteriefahrzeugen, die an stationären Ladepunkten sowie zusätzlich auf elektrifizierten Abschnitten aus der Oberleitung geladen werden sollen, zu berücksichtigen.

Hierzu wurden bereits Simulationen durch DB Energie durchgeführt, um zu prüfen, ob eine stufenweise Realisierung (bspw. erst RSBNA, dann Elektrifizierung bis Sigmaringen) erfolgen kann. Das Ergebnis dieser Simulation hat gezeigt, dass es insbesondere durch die Anforderungen batterieelektrischer Fahrzeuge keine derartige Aufwärtskompatibilität geben kann. Vielmehr ist gleich im ersten Schritt eine Gesamtlösung zu planen und zu realisieren. Mit den Planungen hierzu muss zügig begonnen werden, damit die Bahnstromversorgung gleichzeitig mit der Inbetriebnahme neu elektrifizierter Streckenabschnitte zur Verfügung steht. Der ZV RSBNA hat angeboten, die Federführung für die Betreuung der Planungen gegenüber der DB Energie GmbH zu übernehmen. Die anderen Beteiligten haben diesem Vorgehen zugestimmt.

Für die Durchführung der Planung liegt inzwischen ein Angebot der DB Energie GmbH vor. Anhand dieses Angebotes wurde seitens des Zweckverbands Regional-Stadtbahn eine Kostenteilung vorgeschlagen. Demnach trägt das Land Baden-Württemberg die Kosten, die anhand der einzelnen Leistungspositionen auf die Anforderungen des Landes zurückzuführen sind (55,4 %). Der ZV RSBNA (33,0 %), der Zollernalbkreis (4,5 %) und der Landkreis Sigmaringen (7,1 %) teilen sich die verbleibenden Kosten anhand der jeweils elektrifizierten Streckenkilometer. Auf den Zollernalbkreis entfallen dabei insbesondere Anteile aufgrund den außerhalb der RSBNA gelegenen Anteile der Zollern-Alb-Bahn von Albstadt bis zur Kreisgrenze nach Sigmaringen. Die anderen Beteiligten haben dieser der Kostenteilung bereits zugestimmt.