

ZV RSBNA Drucksache DS 2025-03

Beschließender Ausschuss	21.02.2025	nichtöffentlich
Verbandsversammlung	21.03.2025	öffentlich

Tagesordnungspunkt:

DB-Strecken: Sachstand und weiteres Vorgehen

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung nimmt den aktuellen Sachstand zur Kenntnis.
2. Die Linienbezeichnungen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb werden wie unter Ziffer 2 beschrieben angepasst.
3. Die Verbandsversammlung beauftragt die Verbandsverwaltung wie beschrieben weiter zu verfahren.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtaufwand/Gesamtinvestition:	KÜE ONB: bis zu 2.100.000 EUR davon 2025: 2.100.000 EUR KÜE ZAB: 597.000 EUR davon 2025: 448.000 EUR Baumaßnahmen NAB: 1.900.000 EUR
Im Wirtschaftsplan 2025 vorgesehene Mittel:	ONB: 2.100.000 EUR ZAB: 1.500.000 EUR NAB: 4.000.000 EUR
Erfolgs- oder Liquiditätsplan:	Liquiditätsplan
Deckungsvorschlag:	Wirtschaftsplan 2025
Folgeaufwand:	Gemäß mittelfristiger Finanzplanung

Sachdarstellung/Begründung:

1. Einführung

Seit Inkrafttreten der geänderten Verbandssatzung am 16.08.2023 obliegt dem ZV RSBNA bzw. der RSBNA GmbH die Aufgabe zur Sicherstellung streckenbezogener Planungs- und Bauleistungen. Der ZV RSBNA kann diese Aufgaben selbst durchführen oder Dritte mit der Wahrnehmung der entsprechenden Aufgaben beauftragen.

Die Obere Neckarbahn Tübingen – Horb (Teil der Strecke 4600 von Streckenkilometer 49,5 bis Streckenkilometer 81,1), die Zollern-Alb-Bahn Tübingen – Albstadt-Ebingen (Teil der Strecke 4630 von Streckenkilometer 0,0 bis Streckenkilometer 59,6) sowie die Neckar-Alb-Bahn Metzingen – Tübingen (Teil der Strecke 4600 von Streckenkilometer 26,2 bis Streckenkilometer 49,5) stehen im Eigentum der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG und zählen zum sog. übergeordneten Netz. Daher ist hier die DB InfraGO AG letztverantwortlicher Vorhabenträger für die vorgesehenen Ausbau- und Elektrifizierungsmaßnahmen. Der RSBNA obliegt die Aufgabe, die kommunalen Zuwendungsgeber bei der Maßnahmenrealisierung nach dem GVFG zu vertreten (siehe insbesondere DS 2023-05, 2023-12, 2024-01).

In den vergangenen Monaten wurde durch den ZV RSBNA mit der DB InfraGO AG und dem Land Baden-Württemberg die weitere Projektumsetzung vorbereitet. Für die Obere Neckarbahn und die Zollern-Alb-Bahn hat die DB InfraGO AG bereits Projektteams eingerichtet und eine Projektleitung installiert. Zum Knoten Tübingen und zur Neckar-Alb-Bahn haben erste Vorabstimmungen stattgefunden.

In den kommenden Monaten wird der ZV RSBNA weitere Verhandlungen mit der DB InfraGO AG zur Präzisierung der Realisierungspläne führen und im Zuge des „Lenkungskreises ZAB“ alle Entscheidungen herbeiführen, die zur Vorbereitung und zum Abschluss von Planungsvereinbarungen notwendig sind. Die Entscheidung über den Abschluss von Planungsvereinbarungen liegt bei der Verbandsverwaltung.

2. Obere Neckarbahn Tübingen – Horb

Im letzten Jahr wurde zur Prüfung der Betriebsstabilität eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) für zwei mögliche Fahrplankonzepte auf der Oberen Neckarbahn durchgeführt. Die EBWU setzt eine Machbarkeitsstudie und den Abschluss der sog. Betriebsprogrammstudie (BPS) voraus und ist auf DB-Strecken eine Voraussetzung für detailliertere Infrastrukturplanungen. Es werden mindestens 100 Betriebstage mit dem geplanten Betriebskonzept und zufällig auftretenden Störungen simuliert. Anschließend wird die durchschnittliche Verspätungsentwicklung jeder Linie richtungsscharf ausgewertet. Bei einem auftretenden Verspätungsaufbau > 60 Sekunden über die betrachtete Strecke wird das Fahrplankonzept in Kombination mit der angeordneten Infrastruktur abgelehnt und ist zu überarbeiten.

In einer ersten Iteration konnten beide angedachten Betriebskonzepte auf der bislang geplanten Infrastruktur nicht testiert werden. Nach Anpassungen der Infrastrukturplanung (abschnittsweise Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 120 km/h durch Anpassung der Überhöhungen in den Kurven) konnten beide Fahrplankonzepte schließlich im Januar 2025 testiert werden. Gleichzeitig konnte mit dem Land BW Einigkeit darüber erzielt werden, dass für die Fortführung

der aktuellen Planungen keine weiteren Betriebskonzepte mehr geprüft werden sollen, sodass nun die diesbezüglichen Voraussetzungen für eine Übernahme der Infrastrukturplanung durch die DB gegeben sind.

Das ausgewählte Fahrplankonzept baut auf einer Regelkreuzung des durchgehenden Verkehrs Tübingen – Horb in Eyach sowie der Ergänzung des RSBNA-Verkehrs um eine zusätzliche stündliche RE-Linie (von/nach Stuttgart über Rottenburg nach Horb) vor. Sowohl RSBNA als auch RE haben perspektivisch gute Anschlüsse in Horb an die Gäubahn Richtung Süden. Das Betriebskonzept bedingt eine Durchbindung der Linie aus Rottenburg (bislang S3, zukünftig S 31) zum Güterbahnhof, anstatt diese mit Kopfmachen ins Ammertal weiterzuführen. Die RSBNA-Linie aus Horb (bislang S31, zukünftig S3) endet dann, wie die Züge aus Herrenberg (bislang S3, zukünftig S4), im Tübinger Hauptbahnhof. Der „Tausch“ der Liniennummern S3 und S31 dient der Vereinheitlichung des Benennungsschemas im RSBNA-Netz: die einstellige Liniennummer bezeichnet nun durchgehend diejenige Linie, die den kompletten Laufweg bedient, siehe Abbildung 1.

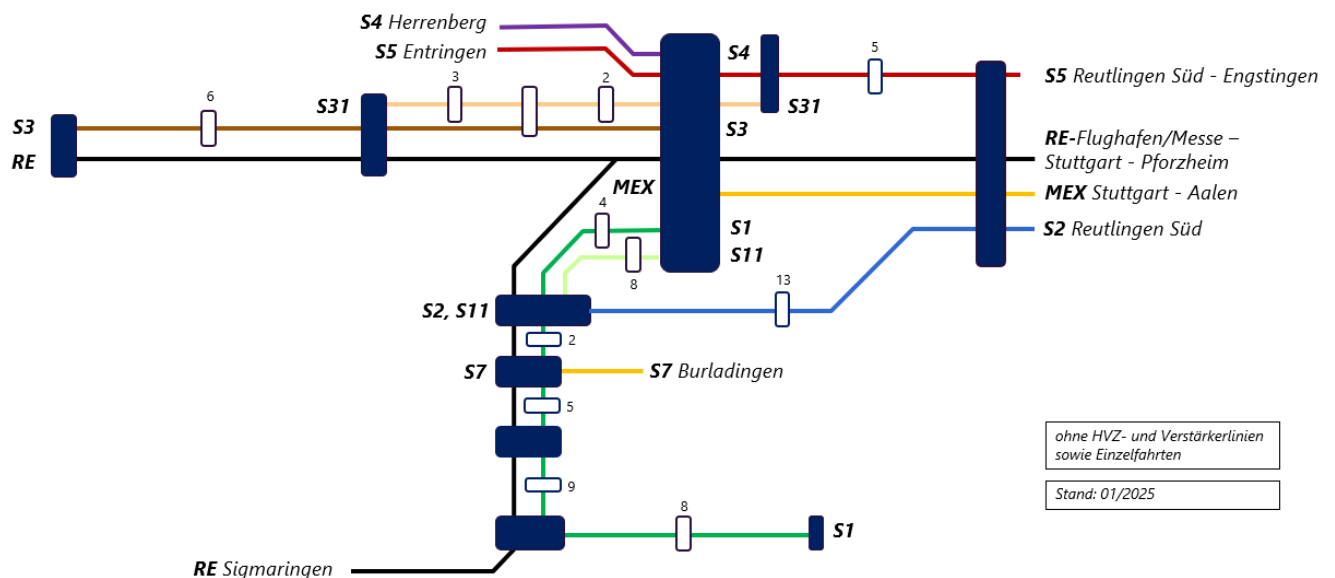


Abbildung 1: Betriebskonzept und Liniennetz (Ausschnitt LK Tübingen) nach Abschluss EBWU auf ONB & ZAB

Die in der DS 2024-01 beschriebene Prüfung der übergebenen Planunterlagen durch die DB InfraGO wurde zwischenzeitlich abgeschlossen. Auf Basis dieser Prüfung wurde von DB InfraGO ein modifizierter Streckenzeitplan vorgelegt, der nun davon ausgeht, die Strecke bis 2038 in Betrieb nehmen zu können.

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 war erfolgreich und der Auftrag an ein Vermessungsbüro wurde erteilt. Die Bestandaufnahme der kompletten Strecke ist mittlerweile vor Ort erfolgt. Derzeit werden die Vermessungsdaten aufbereitet und zu einem 3D-BIM Modell zusammengeführt.

Gleichzeitig haben sich neue Infrastrukturparameter für die Planung ergeben, deren Ursprung in den o.g. Festlegungen zum Betriebskonzept liegen. Insbesondere ergeben sich durch die Verlängerung der RE-Linie über Tübingen hinaus in Richtung Horb z.B. unterschiedliche

Bahnsteigkonfigurationen in Rottenburg (Kombibahnsteige). Diese sind nun in einem Infrastruktursteckbrief als Grundlage für die geplante Planungsvereinbarung bis zur LPH 4 zu erarbeiten.

Im ersten Halbjahr 2025 sind die folgenden Leistungen als Grundlage für den Abschluss der Planungsvereinbarung geplant:

- Abschluss der betrieblichen Aufgabenstellung (BAst)
- Abschluss der 3D-BIM Vermessung
- Erarbeitung eines Infrastruktursteckbriefs mit genauer Definition der erforderlichen baulichen Anlagen

Hierüber ist mit der DB InfraGO AG eine Kostenübernahmeerklärung abzuschließen, die derzeit vorbereitet wird. Als voraussichtliche Kosten sind im Wirtschaftsplan für das gesamte Jahr 2025 bis zu 2.100.000 EUR vorgesehen, die und nach tatsächlichem Aufwand in Rechnung gestellt werden.

Gemäß der Aufgabenzuordnung zwischen ZV RSBNA und RSBNA GmbH ist der Abschluss der Kostenübernahmeerklärung Aufgabe der RSBNA GmbH. Dieser stehen im Wirtschaftsplan 2025 bis zu 2.100.000 EUR für Ausbau und Elektrifizierung der Oberen Neckarbahn zur Verfügung.

Die Planungsvereinbarung für die ONB bis zur LPH 4 soll der Verbandsversammlung im vierten Quartal 2025 zur Beratung und Entscheidung vorgelegt werden.

3. Zollern-Alb-Bahn Tübingen – Albstadt

Das Vorplanungsheft für Ausbau und Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn Tübingen – Albstadt wurde im Dezember 2024 von der mit der LPH 2 beauftragten Planungsgemeinschaft DB E&C und Schübler-Plan im Entwurf vorgelegt und wird derzeit durch den ZV RSBNA und DB InfraGO geprüft. Das DB-interne Prüfverfahren sieht u.a. verschiedene Workshops, z.B. zum Risikomanagement, vor. Der ZV RSBNA wird hieran durch die DB InfraGO beteiligt und kann dadurch die kommunalen Interessen und Aufgabenstellungen einbringen.

Für den weiteren Fortgang der Planungen hat die DB InfraGO deutlich gemacht, dass der Zeitplan seitens der DB AG nur eingehalten werden kann, wenn die Planung unter Federführung der DB InfraGO lückenlos fortgeführt werden kann. Dies umfasst auch eine zeitnahe Entscheidung über die weitere Elektrifizierung der Strecke von Albstadt-Ebingen bis Sigmaringen (Streckenkilometer 59,6 bis 87,6), für die mittlerweile eine positive Nutzen-Kosten-Untersuchung vorliegt. Das Land Baden-Württemberg hat zudem im Rahmen der regelmäßigen Treffen, die zweimonatlich auf Projektleitungsebene zwischen allen Beteiligten stattfinden, auf technische Abhängigkeiten zwischen den Projekten „Zollern-Alb-Bahn“ und „Donautalbahn“ (Ulm – Sigmaringen – Tuttlingen) hingewiesen. Diese betreffen sowohl Fragen der Energieversorgung als auch der Infrastruktur (Kreuzungsbahnhöfe). Auch hier sind vor Abschluss einer Planungsvereinbarung für die ZAB noch Entscheidungen zu treffen.

Um möglichst rasch anhand einer Planungsvereinbarung von der Vorplanung in die Entwurfsplanung übergehen zu können, ist die Mitwirkung der Verbandsverwaltung wie folgt vorgesehen:

- Abstimmung der Fachplanungen mit den Fachabteilungen der DB AG
- Fachliche Mitwirkung an der Erfüllung der Planungsgrundsätze der DB AG

- Prüfung der Planungen auf Erfüllung der Anforderungen an den Übergang in die Entwurfsplanung („Quality Gate“)
- Abstimmung der Planungen mit dem Südabschnitt

Die Vorstellung der Vorplanungsergebnisse in den kommunalen Gremien entlang der Strecke ist ab dem ersten Quartal 2025 vorgesehen. Auch die Verbandsversammlung soll bis zur Sommerpause über die Planung informiert werden.

Für die Zollern-Alb-Bahn wurde bereits die EBWU für zwei Fahrplankonzepte (Eigenkreuzung des RE in Balingen bzw. Bisingen bei ansonsten identischen Anforderungen an die Infrastruktur) durchgeführt und durch die DB testiert. Für den weiteren Projektfortschritt wurde nun festgelegt, dass zukünftig die Eigenkreuzung des RE in Balingen erfolgen soll, aufgrund der schnelleren Fahrzeiten aus dem Zollernalbkreis nach Stuttgart und der Möglichkeit, nach Umsetzung des Projekts ZAB Süd, den Taktknoten in Sigmaringen zu erreichen. Diese Festlegung entspricht auch dem bisherigen Vorzugskonzept für die Strecke.

Bis zum Abschluss der Planungsvereinbarung für die LPH 3-4 soll im Jahr 2025 zum förmlichen Abschluss der Vorplanung und für die Überleitung in die LPH 3 nochmals eine Kostenübernahmeerklärung bis zum 30.04.2026 abgeschlossen werden, welche die folgenden Leistungen umfasst:

- Fachliche Projektbegleitung durch die DB InfraGO AG
- Koordination der Planung mit den Konzernunternehmen der DB AG
- Abschluss DB „Quality Gate“ und Stresstest
- Vorbereitung der Übernahme der Planungsunterlagen in die Entwurfsplanung

Für diese Leistungen rechnet die DB InfraGO bis zum 30.04.2026 mit Kosten in Höhe von rund 597.000 EUR, die als Planungskosten kommunal zu tragen sind.

Gemäß der Aufgabenzuordnung zwischen ZV RSBNA und RSBNA GmbH ist der Abschluss der Kostenübernahmeerklärung Aufgabe der RSBNA GmbH. Dieser stehen im Wirtschaftsplan 2025 bis zu 1.500.000 EUR für Ausbau und Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn zur Verfügung.

4. Neckar-Alb-Bahn Metzingen – Tübingen

Auf der Neckar-Alb-Bahn läuft die bauliche Fertigstellung der fünf, für die RSBNA im Rahmen von Modul 1 auszubauenden Verkehrsstationen weiter. Insbesondere die in Verantwortung der RSBNA SI GmbH liegende Fertigstellung und Inbetriebnahme des Gleises 4 in Metzingen sowie des neuen elektronischen Stellwerks (ESTW) und die bauliche Fertigstellung der Stationen RTunlimited und Bösmannsacker stellen Meilensteine im Jahr 2025 dar. Derzeit werden an allen drei Stationen u.a. die Bahnsteigausstattungen hergestellt.

Auf der Gemarkung Tübingen (Verantwortung: ZV RSBNA) soll in der Sommersperrpause (August 2025) der Baubeginn für die Bahnsteiganlage am Haltepunkt Neckaraue erfolgen. Derzeit wird die Ausführungsplanung (LPH 5) fertiggestellt, sodass anschließend die Leistungen durch die RSBNA GmbH ausgeschrieben werden können.

Am zukünftigen Haltepunkt Tü-Güterbahnhof wurden die ersten Betonblöcke für die zukünftige Fußgänger- und Radwegunterführung mit Bahnsteigzugang am 30.01.2025 unter die Hilfsbrücken

eingeschoben. Somit können die Bauarbeiten wie geplant fortgeführt werden und die Rampenbauwerke im Nord- und Südbereich in den kommenden Monaten fertiggestellt werden. Der Bahnsteigbau und die abschließende Wiederherstellung aller Gleise sind dann für das Jahr 2026 vorgesehen.

Die Verbandsverwaltung befindet sich zudem derzeit im Austausch mit dem RP Tübingen zur Durchführung eines Planänderungsverfahrens (PFA 6) zum Erlangen des Baurechts für den Bahnsteig an Gleis 14 im Bahnhof Tübingen. Dieser wird zukünftig eine sog. überschlagen(d)e Wende der Züge der Ammertalbahn auf den Gleisen 13 und 14 ermöglichen, und so für zusätzliche betriebliche Flexibilität auf den Gleisen 1 und 2 sorgen. Hier ist u.a. auch die Stellwerkstechnik in Tübingen anzupassen. Die entsprechenden Leistungen sollen in Kooperation mit der DB InfraGO erfolgen und befinden sich derzeit in der ausschreibungsvorbereitenden Planung.

Im Zuge der laufenden BOStrab-Planungen in der Innenstadt von Reutlingen wird derzeit auch der Spurplan des Bahnhofs Reutlingen umfassend untersucht, um die Vorzugsvariante zur Anbindung des BOStrab-Netzes an die Neckar-Alb-Bahn festzulegen. Alle Planungen erfolgen dabei in Einklang mit den im Bahnhofsmodernisierungsprogramm II vorgesehenen Maßnahmen am Hauptbahnhof und in Sondelfingen. Dieses sieht den barrierefreien Ausbau der bestehenden Bahnsteige vor. Parallel wird als Maßnahme der DB InfraGO Geschäftsbereich Personenbahnhöfe (ehemals DB Station & Service) das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs modernisiert und saniert.

Gleichzeitig laufen in Reutlingen unverändert die Planungen und ausschreibungsvorbereitenden Arbeiten zur Anpassung des Stellwerks (ESTW Reutlingen) an die Anforderungen der RSBNA.

5. Knoten Tübingen

Der Bahnhof Tübingen ist sowohl im Zuge des Ausbaus der Oberen Neckarbahn als auch der Zollern-Alb-Bahn zu ertüchtigen. Durch ZV RSBNA und NVBW wurde gemeinsam hierzu eine Machbarkeitsuntersuchung beauftragt und durchgeführt. Die Ergebnisse wurden der Verbandsversammlung am 12.05.2023 vorgestellt und sollen nun Grundlage der weiteren Planungen sein. Parallel konnten mit DB und Land die Verhandlungen über den Neubau der Steinlachbrücke im Ostkopf des Tübinger Bahnhofs mit dem Ergebnis abgeschlossen werden, dass auch nach Erneuerung der Brücke (bis 2032) an dieser Stelle vier Gleisachsen möglich sind.

Um die Gesamtplanungen für den Knoten Tübingen zügig fortführen zu können, wurden in den vergangenen Monaten in enger Zusammenarbeit mit der NVBW und dem VM BW die zukünftigen Betriebskonzepte auf den einmündenden Strecken final festgelegt. Diese haben direkte Auswirkungen auf die Bahnsteige sowie die erforderlichen Weichenverbindungen und Signalstandorte im Einfahrbereich des Knotens.

Aktuell wird durch NVBW, DB InfraGO und ZV RSBNA die Verkehrliche Aufgabenstellung (VAst) für den Bahnhof Tübingen ausgearbeitet. Darauf aufbauend ist es das Ziel, bis zum vierten Quartal 2025 eine Planungsvereinbarung für den Knoten Tübingen mit der DB InfraGO zu erarbeiten. Bis dahin soll eine Kostenübernahmeerklärung gegenüber der DB InfraGO für die Planungen, analog zu den Strecken, den Fortgang der Planungen absichern.

Sowohl bei Abschluss der Kostenübernahmeerklärung als auch in einer abzuschließenden Planungsvereinbarung ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den anstehenden Maßnahmen im Knoten Tübingen und entlang der Neckar-Alb-Bahn nur teilweise um Maßnahmen des Projekts RSBNA handelt, für die eine kommunale Mitfinanzierung nach dem GVFG einzuplanen ist. Teilweise sind die Maßnahmen auch dem eigenwirtschaftlich bzw. aus Mitteln der LuFV zu finanzierenden qualifizierten Substanzerhalt seitens des Bundes bzw. der DB InfraGO zuzuordnen und dort zu finanzieren.

Parallel hierzu wurden die Eckpunkte der zukünftigen Projektorganisation besprochen: Der Knoten Tübingen soll bei der DB AG ein RSBNA-Teilprojekt neben der ZAB und ONB werden, um die Schnittstellen zu anderen Planungen zu reduzieren. Die Wahrnehmung der Projektleitung in Personalunion durch einen der beiden Projektleiter ONB oder ZAB wird angestrebt, um möglichst schnittstellenarm zu agieren.