

ZV RSBNA Drucksache DS 2025-04

Beschließender Ausschuss	21.02.2025	nichtöffentlich
Verbandsversammlung	21.03.2025	öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Bahnstromversorgung: Sachstand

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung nimmt den aktuellen Sachstand zur Kenntnis.
2. Die Verbandsversammlung beauftragt die Verwaltung einen internen und externen Kostenschlüssel mit den Projektpartnern auszuhandeln.
3. Die Verbandsversammlung beauftragt die Verwaltung, eine Planungsvereinbarung bis zur LPH 4 vorzubereiten.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtaufwand/Gesamtinvestition:	1.700.000 EUR (bis LPH 4)
Im Wirtschaftsplan 2025 vorgesehene Mittel:	425.000 EUR
Erfolgs- oder Liquiditätsplan:	Liquiditätsplan
Deckungsvorschlag:	Wirtschaftsplan 2025
Folgeaufwand:	Gemäß mittelfristiger Finanzplanung

Sachdarstellung/Begründung:

1. Planungsstand

Das für die Strecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb entwickelte Konzept zur Bahnstromversorgung ermöglicht zukünftig die Versorgung der Zollern-Alb-Bahn Tübingen – Albstadt, der Oberen Neckarbahn Tübingen – Horb, des erweiterten Knotens Tübingen, sowie der angrenzenden NE-Strecken mit Bahnstrom. Ebenfalls mitversorgt werden sollen die elektrischen Bahnenergieversorgungsanlagen in Richtung Sigmaringen. Mit Beschluss vom 29.09.2023 hat die Verbandsversammlung der Durchführung einer Vorplanung (LPH 1-2) für eine solche Bahnstromversorgung durch DB Energie zugestimmt. Entsprechend der verschiedenen Akteursgruppen wurde hierfür ein Kostenteilungsschlüssel zwischen dem Land BW, dem ZV RSBNA, dem Zollernalbkreis (gesondert für den Bereich ZAB Süd) und dem Landkreis Sigmaringen vereinbart, nach dem die RSBNA rund 33 % der Kosten trägt (siehe DS 2023-12).

Mittlerweile liegen die Ergebnisse der Vorplanung im Entwurf vor. Das von DB Energie ausgearbeitete Konzept baut auf vier Säulen auf: Zur Einspeisung in die Oberleitung muss in Tübingen ein neues Unterwerk (16,7 Hz) errichtet werden. Dieses wird von einer neu zu errichtenden 110 kV-Bahnstromleitung versorgt. Am Bahnhof Hechingen wird ein Schaltposten errichtet, welcher es ermöglicht, die Oberleitung auf verschiedenen Streckenabschnitten unabhängig voneinander zu schalten. Im Raum Albstadt folgt eine weitere Einspeiseeinrichtung in Form eines dezentralen Umrichterwerks, welches aus dem Landesnetz (50 Hz) versorgt wird und als Gegenspeiser der Oberleitung in Richtung Tübingen, sowie zur Speisung der elektrischen Energieversorgungsanlagen in Richtung Sigmaringen dient. Alle vier Komponenten sind voneinander abhängig und bedingen sich gegenseitig, siehe Abbildung 1.

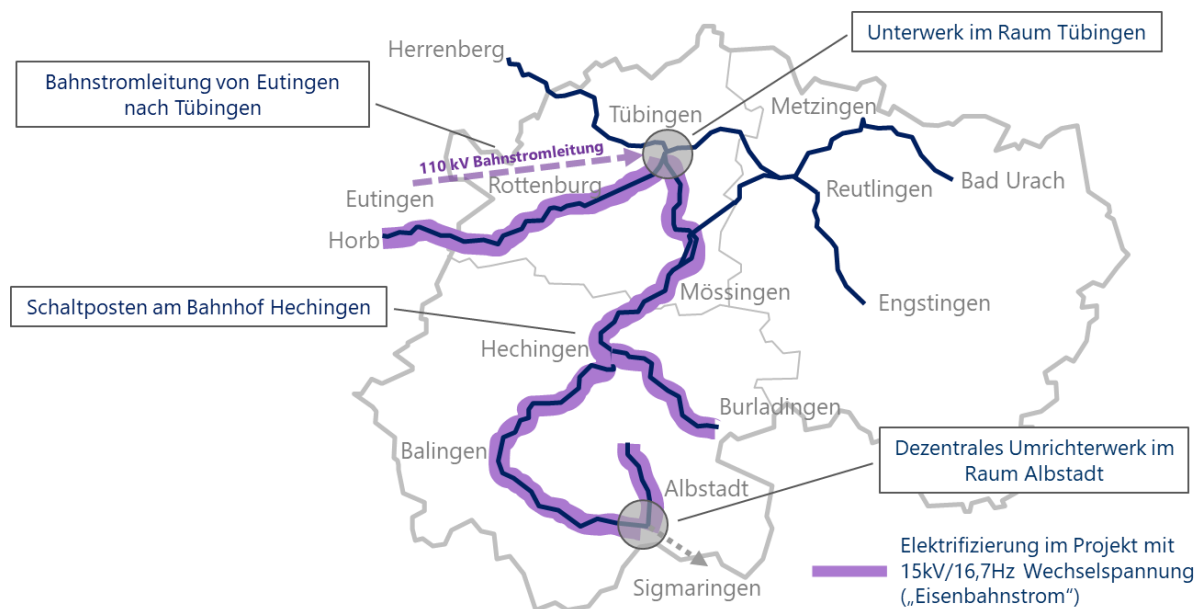


Abbildung 1: Energieversorgungskonzept ZAB nach Vorplanung DB Energie

DB Energie hat im Dezember 2024 das erste Leseexemplar der Vorplanung zur Energieversorgung im Entwurf vorgelegt. Die Unterlagen befinden sich aktuell in der fachlichen Prüfung durch die Vertragspartner.

Die Trassenführung der Bahnstromleitung, sowie die möglichen Standorte für Unterwerk, Schaltposten und das Umrichterwerk, wurden durch die DB Energie in verschiedenen Varianten hinsichtlich technischer Machbarkeit und Kosten untersucht, bewertet und im Rahmen der Vorplanungsunterlagen gegenübergestellt und mit Kosten bewertet. Auf dieser Basis wurden jeweils Vorzugsvarianten herausgearbeitet. Sie sollen nun planerisch weiter vertieft werden:

- Für das Bahnstrom-Unterwerk Tübingen wird eine Lage an der Oberen Neckarbahn am Ortsausgang von Tübingen vorgeschlagen.
- Das dezentrale Umrichterwerk Albstadt soll im Bereich des Ortsteils Lautlingen entstehen.
- Der Schaltposten Hechingen kann voraussichtlich auf dem dortigen Bahnhofsgelände untergebracht werden.
- Die Bahnstromleitung soll zukünftig das bestehende Bahnstrom-Unterwerk in Eutingen an der Gäubahn mit dem neuen Bahnstrom-Unterwerk in Tübingen verknüpfen.

Um das in besonderem Maße zeitkritische Teilprojekt „Bahnstromleitung“ zügig voranzubringen, haben im November 2024 erste Abstimmungen mit den Regierungspräsidien Karlsruhe, Stuttgart und Tübingen zu Fragen der Raumordnung stattgefunden. Den allgemeinen Planungsgrundsätzen für leitungsgebundene Infrastrukturen folgend, wird angestrebt, die neue Bahnstromleitung über möglichst weite Strecken auf einer Gemeinschaftstrasse mit bestehenden Leitungen zu führen. Dieser Lösungsansatz minimiert den Eingriff in Natur und Landschaft und bietet eine deutliche Zeit- und Kostenersparnis. Die Gespräche sollen zeitnah fortgeführt und durch Gespräche mit den Belegenheitskommunen flankiert werden.

Die vorläufigen Gesamtkosten für die Herstellung der Bahnstromversorgung belaufen sich auf Basis der Vorplanungsergebnisse (Vorzugsvariante) inklusive Planungskosten und Risikozuschlag (20 %) für alle vier Umsetzungsbausteine in der Summe auf rund **80,5 Mio. EUR** (Preisstand 2024).

2. Finanzierungsschlüssel

Die erforderlichen Maßnahmen zur Herstellung einer Bahnstromversorgung im Rahmen der Neuelektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn und der Oberen Neckarbahn sind nach § 4 Abs. 1 i.V.m. Abs. § 2 Abs. 1 Nr. 2 GVFG mit einem Fördersatz von 90 % der Baukosten aus GVFG-Bundesmitteln förderbar. Für die verbleibenden Eigenanteile soll ein Finanzierungsschlüssel gefunden werden, der die Interessen der profitierenden Partner ausgewogen abbildet. Erste Vorgespräche zwischen den Verwaltungen hierzu haben stattgefunden. Ziel ist es, bis zur nächsten Sitzung des Lenkungskreises Zollern-Alb-Bahn einen Vorschlag auszuarbeiten, der dann anschließend in den jeweils zuständigen Gremien beraten und beschlossen werden kann.

3. Planungs- und Finanzierungsvereinbarung

In Anlehnung an andere, mit den Unternehmen der DB gemeinsam betriebene Vorhaben im Zuge der RSBNA wird vorgeschlagen, im nächsten Schritt eine Planungs- und Finanzierungsvereinbarung bis zur LPH 4 abzuschließen und nach Abschluss der Planung bis zur LPH 4 mit

separatem Beschluss über den Beginn der Planfeststellung und die Bauausführung zu entscheiden.

Um diesen Meilensteinplan zu erreichen, soll die Beschlussfassung über die Finanzierung weiterer Planungen in der nächsten Sitzung der Verbandsversammlung erfolgen. Auf dieser Grundlage – sowie gleichlautender Beschlüsse der anderen Mitfinanzierungspartner – kann bis zur Jahresmitte 2025 in die weitere Planung der Bahnstromleitung und bis Ende des Jahres 2025 in die Entwurfsplanung der weiteren Anlagen zur Energieversorgung eingestiegen werden. Dies ist erforderlich, um eine Inbetriebnahme der Anlagen bis zum geplanten Elektrifizierungsdatum der Zollern-Alb-Bahn 2034 zu erreichen.