

Kreistagsdrucksache Nr. 098/22

AZ. GB4/43

Tagesordnungspunkt

Regional-Stadtbahn: Bericht zum Abschluss der Vorplanungen beim Streckenabschnitt Obere Neckarbahn, Tübingen-Rottenburg-Starzach-Horb

Bericht

Kreistag (öffentlich) am 12.10.2022

Sachverhalt

1. Ausgangslage

Für den ca. 32 km langen Abschnitt der Oberen Neckarbahn zwischen Tübingen und Horb ist im Rahmen des Projekts Regional-Stadtbahn Neckar-Alb die Elektrifizierung der Strecke, der barrierefreie und richtlinienkonforme Ausbau der bestehenden Verkehrsstationen sowie der Neubau von sieben weiteren Stationen vorgesehen. Drei der sechs bestehenden Verkehrsstationen (Eyach, Bieringen, Kiebingen) sind durch das sogenannte „Bahnhofsmodernisierungsprogramm II (BMP II)“ des Landes Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn umfasst und sollen in diesem Rahmen ausgebaut werden. Die nun vorliegenden Planungen dieser drei Stationen sollen als Grundlage für die weiteren Planungen im Rahmen des Bahnhofsmodernisierungsprogramms dienen und in der Umsetzung mit den Projektzielen der Regional-Stadtbahn abgestimmt werden. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der bestehenden überwiegend eingleisigen Strecke sind neue zweigleisige Streckenabschnitte vorgesehen, die die Umsetzung des zukünftigen Betriebsprogramms und damit eine wesentliche Verbesserung des derzeitigen Verkehrsangebots ermöglichen sollen. In diesem Zusammenhang ist auch die Leit- und Sicherungstechnik (Energieversorgung und sicherungstechnischen Anlagen wie Stellwerke, Bahnübergänge, Signalanlagen) der gesamten Strecke zu erneuern. Die bisherigen Planungen und Untersuchungen im Zusammenhang mit dem beschriebenen Ausbauvorhaben erfolgen in Planungszuständigkeit des Landkreises Tübingen unter intensiver fachlicher Beteiligung des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und in enger Abstimmung mit der Deutschen Bahn als Anlageneigentümerin.

In seiner Sitzung am 27.05.2020 vergab der Kreistag die Planungsleistungen zum Abschluss der Vorplanungen (Leistungsphasen 1 und 2 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI)) sowie zur Planung der technischen Streckenausrüstung. Die Auftragsvergabe erfolgte gemeinsam mit den Planungsleistungen für den ebenfalls in Landkreiszuständigkeit befindlichen Streckenabschnitt der Gomaringer Spange an die Planungsgemeinschaft Mailänder Consult / Schüßler Plan aus Karlsruhe (**vgl. KTDS 031/20**).

Zwischenzeitlich konnten die beauftragten Planungen zur Oberen Neckarbahn abgeschlossen werden und befinden sich derzeit in der Endabstimmung bzw. liegen zur Prüfung und Freigabe bei der Deutschen Bahn. Die Landkreisverwaltung nimmt dies zum Anlass, den Kreistag über den aktuellen Stand der Planungen zu informieren und einen Ausblick auf das weitere Vorgehen zu geben.

Der zuständige Projektleiter der beauftragten Planungsgemeinschaft wird in der Kreistagssitzung am 12.10.2022 die wesentlichen Planungsergebnisse vorstellen und für Rückfragen zur Verfügung stehen.

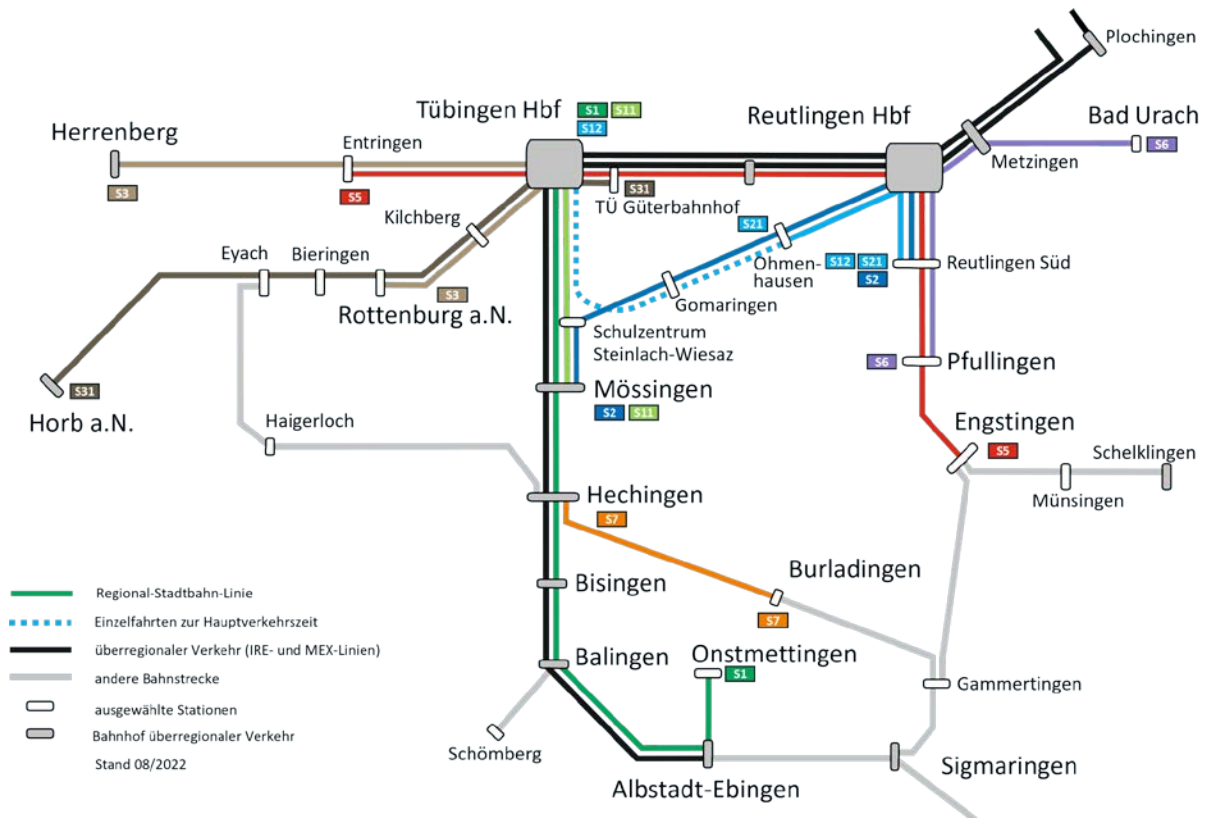


Abb. 1 Geplanter Liniennetzplan

2. Kurzüberblick zum derzeit geplanten Fahrtangebot

Auf der Oberen Neckarbahn sind nach derzeitigem Stand folgende Linien geplant:

Liniennummer	Laufweg	Häufigkeit
S3	(Herrenberg-) Tübingen Hbf. – Tübingen Mühlbachacker – Weilheim – Kilchberg – Bühl – Kiebingen – Rottenburg Dätzweg - Rottenburg	halbstündlich
S31	Tübingen Hbf. - Tübingen Mühlbachacker – Weilheim – Kilchberg – Bühl – Kiebingen – Rottenburg Dätzweg – Rottenburg – Bad Niedernau – Bieringen – Sulzau – Börstingen – Eyach – Mühlen - Horb	stündlich, in der Hauptverkehrszeit halbstündlich bis Bieringen

Das heutige Verkehrsangebot sieht zwischen Tübingen und Rottenburg zwei Züge pro Stunde und Richtung und zwischen Rottenburg und Horb einen Zug pro Stunde und Richtung vor.

Im Vergleich dazu verkehren nach dem derzeit vorgesehenen Betriebskonzept zwischen Tübingen und Rottenburg künftig mindestens drei Züge pro Stunde und Richtung (zweimal S3 und einmal S31), in der Hauptverkehrszeit vier (zweimal S3 und zweimal S31). Zwischen Rottenburg und Horb verkehrt ein Zug pro Stunde und Richtung (einmal S31), in der Hauptverkehrszeit bis Bieringen zwei (zweimal S31).

Das dargestellte Fahrtangebot spiegelt lediglich den aktuellen Planungsstand wider. Das entsprechend hinterlegte Fahrplankonzept ist noch im Rahmen einer Betriebsprogrammstudie zu verifizieren. Im weiteren Planungsverlauf kann es daher zu Änderungen am vorgesehenen Fahrtangebot und Liniennetz kommen. Aktuell erfolgen beispielsweise ergänzende fahrplantechnische Prüfungen und Untersuchungen zur möglichen Fortführung des Halbstundentakts in der Hauptverkehrszeit von Beringen bis Horb.

3. Kurzüberblick zur Oberen Neckarbahn

Der derzeit geplante Streckenverlauf mit den einzelnen Verkehrsstationen von Tübingen über Rottenburg nach Horb kann der Abb. 2 entnommen werden.

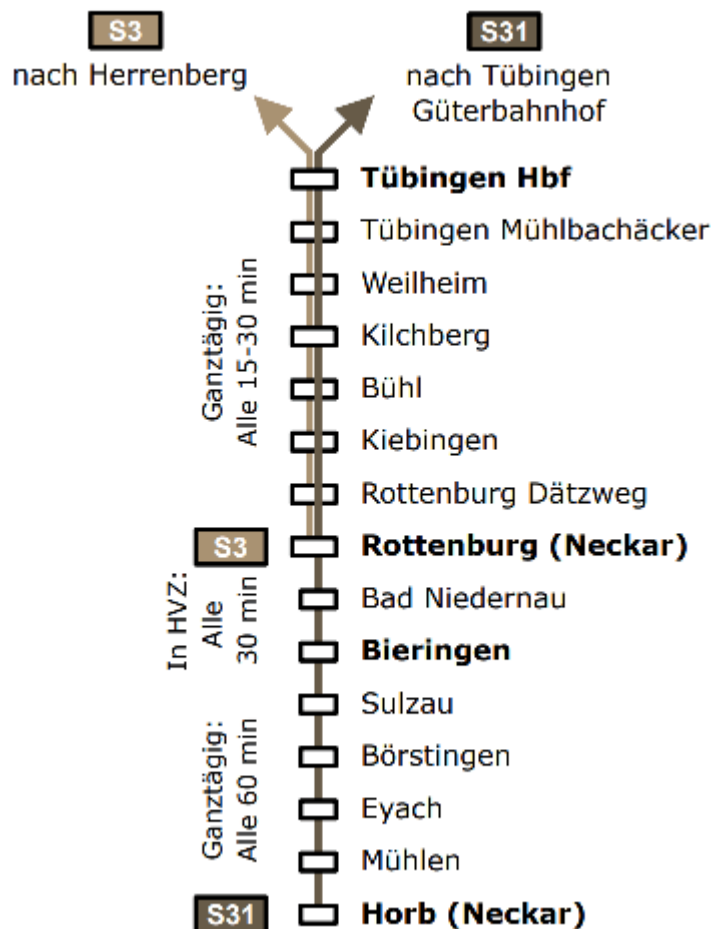


Abb. 2 Streckenverlauf

Der gesamte Streckenbereich von Tübingen bis Horb soll elektrifiziert werden. Zur Herstellung des für die Elektrifizierung erforderlichen Lichtraumprofils sind Anpassungen an der Gleislage im Bereich des Tunnels in Sulzau und des Bahnhofs Eyach erforderlich.

Nach derzeitigem Planungsstand sind für die einzelnen Planungsbereiche nachfolgend beschriebene Umbaumaßnahmen vorgesehen. Mit Blick auf den noch frühen Verfahrensstand stehen die untenstehenden Ausführungen allerdings unter dem Vorbehalt von Planungsanpassungen im weiteren Verfahren:

a) Gemarkung Tübingen

Im Stadtgebiet Tübingen ist zur optimalen Erschließung des Fahrgastpotenzials zwischen Tübingen und Bühl der Neubau von vier Verkehrsstationen vorgesehen (TÜ-Mühlbachäcker,

Weilheim, Kilchberg und Bühl). Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur und zur Umsetzung des verbesserten Verkehrsangebots soll außerdem die derzeit bereits vorhandene zweigleisige Begegnungsmöglichkeit im Bereich Kilchberg in die Richtungen Weilheim und Bühl verlängert werden. Zusätzlich soll der Bereich der Station TÜ-Mühlbachacker zweigleisig ausgebaut werden, mit der Option diese Zweigleisigkeit in Richtung Tübingen Hbf. zu verlängern.

b) Gemarkung Rottenburg

Im Bereich vor dem Bahnhof Rottenburg ist der neue Haltepunkt Rottenburg-Dätzweg vorgesehen insbesondere zur verkehrlichen Erschließung des Neubaugebiets Dätzweg. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur ist im Einfahrtsbereich des Bahnhofs Rottenburg zudem ein zweigleisiger Ausbau geplant, sodass der neue Haltepunkt im Bereich der Zweigleisigkeit liegt. Zur Herstellung der Barrierefreiheit sowie eines Personensteiges im Bahnhof Rottenburg ist eine umfassende Umgestaltung der Gleis- und Bahnsteiganlagen erforderlich. In diesem Zuge entstehen die zur Abwicklung des verbesserten Verkehrsangebots notwendigen drei Bahnsteigkanten (Hausbahnsteig am Empfangsgebäude und Mittelbahnsteig). Die bestehenden Bahnhöfe und Haltepunkte in Kiebingen, Bad Niedernau und Bieringen werden hinsichtlich der Gleis- und Bahnsteiganlagen richtlinienkonform umgestaltet zur Sicherstellung der Barrierefreiheit, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Optimierung der Erschließungswirkung. Der Bahnhof Bieringen erhält voraussichtlich gleichzeitige Einfahrmöglichkeiten mit höheren Geschwindigkeiten als im Ist-Zustand.

c) Gemarkung Starzach

Im weiteren Streckenverlauf sind auf Gemarkung der Gemeinde Starzach zur verbesserten Erschließung des Fahrgastpotenzials zwei neue Haltepunkte in Sulzau und Börstingen vorgesehen. Im Bahnhof Eyach erfolgt eine richtlinienkonforme und barrierefreie Umgestaltung der beiden Bahnsteiglagen und Zuwegungen – nach derzeitigem Stand mittels Rampen und einer Unterführung zu Gleis 2.

d) Landkreisgemarkung Freudenstadt

Im Gemarkungsbereich des Landkreises Freudenstadt erfolgt der richtlinienkonforme und barrierefreie Umbau des Haltepunkts in Horb-Mühlen. Hierzu wird der bestehende Bahnsteig durch einen neuen Bahnsteig in alter Lage ersetzt.

4. Planungs- und Untersuchungskosten

Bislang sind beim Streckenabschnitt der Oberen Neckarbahn folgende Planungs- und Untersuchungskosten dem Landkreis Tübingen entstanden bzw. wurden beauftragt:

a) Planungsauftrag aus dem Jahr 2014:

Planungsbestandteile für die Stellung eines Förder-Rahmenantrags	459.000 €
--	-----------

b) Planungsauftrag aus dem Jahr 2020:

Abschluss Vorplanungen / Planung der technischen Streckenausrüstung	401.000 €
---	-----------

c) Fachgutachten, Planungsanpassungen und Zusatzleistungen

<u>117.000 €</u>

977.000 €

a) Planungsauftrag aus dem Jahr 2014

Im Jahr 2014 wurden durch den Kreistag zunächst diejenigen Bestandteile der Grundlagenermittlung und der Vorplanung vergeben, die für die Stellung eines Förder-Rahmenantrags erforderlich erschienen. Dabei sind für den Streckenabschnitt der Oberen Neckarbahn inklusive Nachträge und Planungsanpassungen Planungskosten in Höhe von insgesamt 459.000 € angefallen. Die Kostenschätzung aus dem Jahr 2013 betrug für diesen Teil der Planungsleistungen 570.000 € (Preisstand 2015, vgl. **KTDS 053/13**).

b) Abschluss der Vorplanungen und Planung der technischen Streckenausrüstung

Im Jahr 2020 erfolgte durch den Kreistag die Auftragsvergabe der noch fehlenden Bestandteile der Vorplanung nach den Leistungsphasen 1 und 2 der HOAI sowie die Auftragsvergabe zur Planung der technischen Streckenausrüstung (Energieversorgung und sicherungstechnischen Anlagen wie Stellwerke, Bahnübergänge, Signalanlagen). Vom damals ursprünglich beauftragten Planungsvolumen in Höhe von ca. 697.000 € entfielen ca. 475.500 € auf die Obere Neckarbahn und 221.500 € auf die Gomaringer Spange. Aufgrund von Anpassungen im Rahmen des Planungsprozesses verringert sich das ursprünglich vereinbarte Honorar bei der Oberen Neckarbahn um 74.000 € auf voraussichtlich ca. 401.000 €.

Weitere Details zu den unter a) und b) dargestellten Planungskosten können der **KTDS 031/20** zur damaligen Auftragsvergabe zum Abschluss der Vorplanungen und zur Planung der technischen Streckenausrüstung entnommen werden.

c) Fachgutachten, Planungsanpassungen und Zusatzleistungen in Verwaltungszuständigkeit

Aufgrund des Umfangs und der Komplexität des Vorhabens sind im Rahmen des Planungsprozesses eine Vielzahl fachgutachterlicher Bewertungen erforderlich und es besteht ein hoher fachlicher Abstimmungsbedarf mit den verschiedenen Einheiten des DB-Konzerns als Anlageneigentümer, Anliegergemeinden, Projektpartnern und sonstigen Planungsbeteiligten. Die Verwaltung verfolgt dabei gemeinsam mit dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb den Ansatz, Fachgutachten und Abstimmungsprozesse möglichst frühzeitig anzustoßen und die daraus gewonnenen Erkenntnisse, sofern umsetzbar, bereits im derzeit noch frühen Planungsstadium zu berücksichtigen. So sollen spätere kostenintensive nachträgliche Planungsanpassungen möglichst verhindert oder zumindest auf ein nicht absehbares Minimum reduziert werden.

Folgende Fachgutachten, Planungsanpassungen und sonstige Zusatzleistungen wurden bislang für den Streckenabschnitt der Oberen Neckarbahn in Verwaltungszuständigkeit vergeben.

Nr.	Datum	Beschreibung der Leistung	Betrag brutto gerundet
1	April 2015 bis Februar 2022	<u>Beschaffung von Bestandsunterlagen</u> Im Rahmen des Planungsprozesses wurden seitens der Deutschen Bahn mehrfach Daten und Unterlagen zu den vorhandenen Gleisanlagen und Bauwerken zur Verfügung gestellt. Die Bereitstellung erfolgte gegen entsprechenden Kostenersatz.	12.000 €
2	November 2017	<u>Betriebliche Untersuchungen</u> Zur Weiterentwicklung des Betriebskonzeptes aus der Standardisierten Bewertung aus dem Jahr 2011 erfolgten betriebliche Untersuchungen durch ein Fachbüro. Ziel war dabei die Konstruktion von Fahrplänen und die Abschätzung von deren Auswirkungen auf die zu planende Infrastruktur. Auf Grundlage dieser Untersuchungen und der nun vorliegenden Planungsergebnisse erfolgt nun im nächsten Schritt eine Betriebsprogrammstudie (Fahrbarkeitsprüfung) durch die Deutsche Bahn.	25.000 €
3	November 2020 bis Juni 2022	<u>Technische Begleitung und Beratung</u> Zur Prüfung und Optimierung der Vorplanungsergebnisse war aufgrund der bahnspezifischen Anforderungen zusätzlicher technischer Sachverstand erforderlich. Daher wurde ein im Schienenbereich entsprechend qualifiziertes Ingenieurbüro mit der technischen	

		Begleitung und Beratung des Planungsprozesses beauftragt.	47.000 €
4	Januar 2021	<u>Mitwirkungsleistungen der Deutschen Bahn</u> Für die zwingend erforderlichen Mitwirkungs- und Abstimmungsleistungen seitens der Deutschen Bahn wurde eine Kostenübernahmeerklärung zum voraussichtlich entstehenden Aufwand vereinbart.	12.000 €
5	Januar 2021	<u>Vermessungsleistungen Sulzauer Tunnel mit Streckenabsicherung</u> Bedingt durch die nicht ausreichend genauen Bestandsunterlagen hinsichtlich Querschnittsabmessungen und lichter Höhe im Bereich Sulzauer Tunnel sowie bei einem Teil der auf der Strecke befindlichen Straßenüberführungen waren im Rahmen der Vorplanung der technischen Streckenausrüstung, hier insbesondere der Oberleitungsplanung, punktuelle Vermessungsarbeiten einschließlich einer Streckenabsicherung erforderlich.	21.000 €
Summe:			117.000 €

5. Ausblick / Weiteres Vorgehen

Im nächsten Schritt folgt nun ab Herbst 2022 die öffentliche Vorstellung des aktuellen Planungsstandes in den kommunalen Gremien der Anliegerkommunen.

Zwischenzeitlich erfolgte auch die erste Prüfung der vorgelegten Vorplanungsunterlagen durch die Deutsche Bahn. Derzeit werden die umfangreichen Prüfungsrückmeldungen gesichtet und anschließend das weitere Vorgehen mit den Planungsbeteiligten abgestimmt. Aus diesem technisch fachlichen Abstimmungsprozess werden sich naturgemäß Planungsanpassungen und Ergänzungsbedarf ergeben, sodass es sich bei den nun vorliegenden Planungsergebnissen lediglich um einen vorläufigen Planungsstand handeln kann.

Der Landkreisverwaltung ist es gemeinsam mit der Verbandsverwaltung ein zentrales Anliegen, den laufenden Planungsprozess im Rahmen der bestehenden Einflussmöglichkeiten zu beschleunigen. In diesem Sinne sollen bereits vor dem Einstieg in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 HOAI) weitere planerische Grundlagen geschaffen werden. Für Strecken der Deutschen Bahn muss insbesondere eine Betriebsprogrammstudie (Fahrbarkeitsprüfung) durchgeführt werden, die in Zusammenarbeit mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) beauftragt wird. Erste Ergebnisse hierzu sind zeitnah zu erwarten. Ebenfalls erforderlich für den weiteren Planungsprozess sind unter anderem umfassende und zeitintensive Vermessungsleistungen für den gesamten Streckenbereich der Oberen Neckarbahn. Die hierfür erforderliche Detailklärung der vermessungstechnischen Belange und Anforderungen wurde bereits angestoßen. Anschließend soll ein im Eisenbahnbereich qualifiziertes Fachbüro mit den Vermessungsleistungen beauftragt werden. Die hierfür notwendigen finanziellen Mittel wird die Landkreisverwaltung in den Haushaltsplanungen für das Jahr 2023 berücksichtigen.

Parallel erfolgen derzeit die Vorbereitungen zum Einstieg in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Noch nicht abschließend geklärt ist dabei die grundlegende Frage der Zuständigkeiten im weiteren Verfahren. Naheliegend wäre, dass die Deutsche Bahn als Anlageneigentümerin Vorhabensträger der Ausbaumaßnahme wird. Damit würden insbesondere die Planungs- und Bauzuständigkeit an die Deutsche Bahn übergehen und es müsste für die weitere Projektumsetzung eine entsprechende Planungsvereinbarung mit dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb geschlossen werden. Die Verbandsverwaltung steht hierzu mit den Verantwortlichen der Deutschen Bahn in Kontakt, um zunächst die Randbedingungen und Eckpunkte für eine solche denkbare Kooperation abzustimmen. Außerdem

prüft die Verbandsverwaltung, ob weitere Alternativen auf dieser DB-Strecke rechtlich und faktisch überhaupt umsetzbar wären.

Des Weiteren bestehen aktuell Überlegungen, die Obere Neckarbahn interimweise als Umleitungsstrecke für die Gäubahn (Stuttgart – Singen) zu nutzen. Hintergrund ist, dass im Rahmen von S 21 der Schienenknoten Stuttgart neu geordnet wird. Die Planung von S 21 sieht vor, die Gäubahn künftig über den Flughafen und den Fildertunnel an den neuen Hauptbahnhof Stuttgart anzubinden. Die Züge fahren dann nicht mehr über Stuttgart-Vaihingen und die sogenannte „Panoramabahn“, sondern mit Halt am Flughafen zum Hauptbahnhof. Während der mehrjährigen Bauzeit von S 21 wird voraussichtlich ab dem Jahr 2025 die derzeitige Gäubahnzuführung zum heutigen Hauptbahnhof Stuttgart über die Panoramabahn in Stuttgart-Vaihingen unterbrochen. Dadurch entfällt die Direktverbindung der Gäubahn zum Hauptbahnhof Stuttgart und die Fahrgäste sind während der mehrjährigen Bauzeit von S 21 zum Umstieg auf die S-Bahn gezwungen. Dies stellt für Berufspendler und Fernreisende aus dem bzw. in den Süden Baden-Württembergs und die Schweiz und insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine wesentliche Verschlechterung des Verkehrsangebots dar.

Eine von der Region Neckar-Alb angestoßene Lösung zur Aufrechterhaltung der Direktverbindung an den Hauptbahnhof Stuttgart wäre die Umleitung der Intercity-Züge Stuttgart-Horb-Singen-Zürich über Tübingen und Reutlingen. Ein weiterer Vorteil wäre die zügigere Umsetzung einer Direktverbindung für die Gäubahn-Anrainer an den Stuttgarter Flughafen. Für eine solche Umleitung ist die Elektrifizierung und der Streckenausbau der Oberen Neckarbahn erforderlich, sodass zwischen den beiden Projekten S 21 und Regional-Stadtbahn Neckar-Alb entsprechende Synergien für eine beschleunigte gemeinsame Umsetzung unter Federführung der Deutschen Bahn genutzt werden könnten. Das Ausbauprojekt würde somit im Rahmen einer Umsetzung durch die Deutsche Bahn aufgrund der übergeordneten Ziele und Belange eine höhere Umsetzungspriorität innerhalb des DB-Konzerns erlangen, als dies bei einer reinen Umsetzung als Streckenabschnitt der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb der Fall wäre. Die Verwaltungsspitzen der Projektpartner der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sowie der Stadt Rottenburg am Neckar haben sich daher im Juli 2022 in einem offenen Brief mit diesem Vorschlag an Herrn Verkehrsminister Hermann gewandt. Zwischenzeitlich hat hierzu eine erste Abstimmung zwischen Landesverkehrsministerium, Deutscher Bahn, Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und Landkreis Tübingen stattgefunden, um die Randbedingungen und verschiedenen Projektbelange zu klären. Im weiteren Verfahren soll nun eine gemeinsame Arbeitsgruppe die weiteren Details ausarbeiten. Anschließend erfolgt durch den Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn in Zusammenarbeit mit den S21-Projektpartnern ein Faktencheck, der neben der Versachlichung der laufenden Diskussion insbesondere die Bewertung möglicher alternativer Streckenführungen vorsieht.

Unabhängig von diesen grundlegenden Fragen zum weiteren Vorgehen werden auch im weiteren Planungsverlauf die frühzeitige Einbeziehung der unterschiedlichen Planungsbeteiligten und auch die Beteiligung der Öffentlichkeit eine entscheidende Rolle für den Planungsfortschritt und die Projektakzeptanz spielen. Hierauf soll daher weiterhin ein besonderes Augenmerk liegen.