

Tagesordnungspunkt

RSB – M1: Bericht

1. Bericht AmmertalBahn

In den Verbandsversammlungen vom 03.06.2019 (Drucksache 04/2019), vom 04.12.2019 (DS 10/2019) und vom 28.05.2020 (DS 07/2020) wurde über den aktuellen Stand der Bauarbeiten zum Ausbau der AmmertalBahn zur Regionalstadtbahn berichtet.

Im Jahr 2021 werden folgende Arbeiten im Rahmen des Projekts Regionalstadtbahn Modul 1 auf der AmmertalBahn durchgeführt:

- Gleisverschwenkung Entringen bei Bahn-km 10,000 bis 10,400 sowie der Bau des Bahnübergangs Mädlesbrück
- Speiseleitung wird aufgehängt
- Bau Schaltposten Herrenberg inklusive Oberleitungsanpassung
- Gleisabsenkung Gültstein
- Umrüstung der haltepunktüberwachten Bahnübergangsanlagen im Bereich Unterjesingen auf Zweigleisigkeit, Bau des zweiten Außenbahnsteigs Sandäcker
- Erdung Bestandsanlagen und Anpassung 50 Hz Anlagen
- Oberleitungsarbeiten Bahnhof Tübingen
- Umverlegung Freileitungen Stadtwerke Tübingen

Nach dem bisherigen Verlauf der Arbeiten und dem heutigen Stand kann die planmäßige Fertigstellung im Jahr 2021 angenommen werden.

Ausblick auf die Bautätigkeiten in 2022:

- Anpassung und Bau des elektronischen Stellwerks (ESTW)
- Bau der Schallschutzwand in Unterjesingen
- Fahrdraht wird aufgehängt
- Gleisabsenkung Schlossbergtunnel
- Straßenanbindung Bahnübergang Hartwald
- Umbau Gleis 14 Bahnhof Tübingen
- Als Ausgleichsmaßnahme wird eine Wildbrücke über den Neckarkanal bei Hirschau gebaut

2. Bericht Neckar-Alb-Bahn (Tübingen – Reutlingen – Metzingen)

Der ZÖA ist im Rahmen der Realisierung des Projekts Regionalstadtbahn Modul 1 neben dem abschnittsweise zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der Ammertalbahn auch für die Maßnahmen auf der Neckar-Alb-Bahn, die auf dem Gebiet des Landkreises Tübingen liegen zuständig. Hierzu gehören der Bau der Haltepunkte Neckaraue und Güterbahnhof, sowie Anpassungen an den bestehenden Anlagen der Deutschen Bahn (DB). Mit der Projektsteuerung hat der ZÖA die Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) beauftragt.

Im Jahr 2021 werden neben den Baumaßnahmen im Ammertal auch die Bauarbeiten auf der Neckar-Alb-Bahn beginnen.

Im Gegensatz zur Ammertalbahn ist die Neckar-Alb-Bahn eine bundeseigene Infrastruktur und obliegt somit der Aufsicht des Eisenbahnbundesamtes. Die Regelwerke der Deutschen Bahn finden hier vollumfänglich Anwendung. Hinzu kommt, dass die Maßnahmen Haltepunkt Neckaraue, Haltepunkt Güterbahnhof und Anpassung der bestehenden Anlagen im Hauptbahnhof Tübingen alle im Stellbereich des Hauptbahnhofs Tübingen liegen und dadurch sämtliche Anpassungen im Bereich der Leit- und Sicherheitstechnik in das Stellwerk Tübingen eingebunden werden müssen.

Dies erfordert einen aufwändigen Abstimmungs- und Koordinierungsaufwand der Einzelmaßnahmen, der nachfolgend auf Grundlage des aktuellen Planungsstandes dargestellt wird.

Güterbahnhof Tübingen:

Hier sind zwei Außenbahnsteige an den durchgehenden Hauptgleisen geplant, der Zugang erfolgt durch eine Unterführung. Einer der Bahnsteige wird auf dem heutigen Gleis 203 gebaut. Aus diesem Grund wird das Gleis 203 eingekürzt und als Kompensation für das wegfallende Gleis 9 verwendet. Das durchgehende Gleis 203 wird durch den Neubau des Gleises 206 kompensiert.

Im Jahr 2017 wurde für den Haltepunkt Güterbahnhof eine Unterführung mit einem lichten Raum von B x H 6,0 m x 3,40 m planfestgestellt.

Die Stadt Tübingen hat im Rahmen Ihres Projekts „Superradwegenetz Tübingen“ Mittel über das Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“ beantragt, die eine Verbreiterung der Unterführung auf 7,0 m voraussetzt. Hierzu ist ein Planänderungsverfahren notwendig, welches aufgrund der artenschutzrechtlichen Prüfung erst im Juni 2021 eingereicht werden kann. Unter dem Vorbehalt, dass das Planänderungsverfahren im Herbst 2021 abgeschlossen wird, erfolgt der Einschub der Unterführung im April 2022. Im Anschluss daran werden die Rampen auf der Nord- und Südseite erstellt. Das Gleis 203 kann erst zurückgebaut werden, wenn es durch den Bau des Gleises 206 kompensiert wird, für das bedingt durch die langen

Lieferzeiten der DB-Weichen und des langen Planungsvorlaufs für die Einbindung in die Leit- und Sicherungstechnik in das DB-Stellwerk eine Inbetriebnahme in 2024 vorgesehen ist.

Der Bahnsteig inklusive Zugang wird somit ebenfalls bis 2024 gebaut.

Neckaraue Tübingen:

Hier ist der Bau eines Mittelbahnsteigs vorgesehen, dessen Zugang über eine Fußgängerüberführung erfolgt. Um hierfür ausreichend Platz zu schaffen, ist die Verschwenkung des Streckengleises 101 notwendig.

Dafür muss die Hauptkabeltrasse (Strecken-kabel) verlegt werden, dies kann nur unter Vollsperrung durchgeführt werden.

Die Fußgängerüberführung wird in 2022 gebaut. Der Bahnsteig sowie dessen Zugang wird 2023 gebaut. Die Inbetriebnahme des Haltepunkts erfolgt nach Einbindung in die Leit- und Sicherungstechnik bis 2024.

Anpassungen an bestehenden DB Anlagen:

Um die 4 Haltepunkte zwischen Tübingen und Metzingen, die im Rahmen des Fahrplans zum Netz 18 enthalten sind, ohne Zeitverluste bedienen zu können muss im Bereich Ostkopf eine zusätzliche Weichenverbindung eingebaut werden, die die gleichzeitige Einfahrt nach Bahnsteig 2 (Gleis 102) und 3 (Gleis 103) im Hauptbahnhof Tübingen ermöglicht.

Dadurch und durch die neuen Haltepunkte werden umfangreiche Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik sowie der Oberleitungsanlage notwendig. Insbesondere ist hier die Situation im Bereich EÜ (Eisenbahnüberführung) Steinlach zu nennen, die zwischen dem Hauptbahnhof Tübingen und Güterbahnhof einen Flaschenhals bildet, was die zur Verfügung stehenden Gleise betrifft.

Bisher konnten die Baumaßnahmen in die bestehenden Sperrpausen der DB eingetaktet werden. Dies reicht aber für die notwendigen Arbeiten nicht aus. Dieser Umstand hat sich durch die verfeinerte Ausführungsplanung unter Einbindung der Herstellerfirmen zum jetzigen Zeitpunkt abgezeichnet.

Für die Arbeiten im Bereich des Ostkopf sowie die Einbindung der Leit- und Sicherungstechnik in das Stellwerk wird eine längere Sperrpause von 4 Wochen benötigt. Diese wurde im Frühjahr 2024 angemeldet.

3. Zusammenfassung

Nach derzeitigem Stand wird der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Ammertalbahn bis Ende 2022 fertiggestellt sein.

Der Bau der Haltepunkte Güterbahnhof und Neckaraue sowie die Anpassungen der Gleisanlage inklusive Oberleitung und die Einbindung der Leit- und Sicherungstechnik in das Stellwerk der DB im Bahnhof Tübingen wird nach derzeitigem Planungsstand im zweiten Halbjahr 2024 fertiggestellt sein.

Dadurch ist die Infrastruktur für die Inbetriebnahme des Netz 18 mit elektrischen Fahrzeugen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 gegeben mit der Einschränkung, dass die Haltepunkte Neckaraue und Güterbahnhof erst nach Fertigstellung in 2024 bedient werden.