

Tagesordnungspunkt

Planungsvertrag für die Infrastrukturmaßnahme Gleis 14 im Bahnhof Tübingen und Drehung Weichenverbindung 33-34 im Bahnhof Herrenberg

Beschlussantrag

Dem Abschluss des Planungsvertrags mit der Deutschen Bahn (DB) für die Infrastrukturmaßnahme Gleis 14 im Bahnhof Tübingen und Drehung der Weichenverbindung im Bahnhof Herrenberg wird unter den hier dargestellten Bedingungen zugestimmt.

Begründung

1. Gleis 14:

In der aktuell laufenden Ausschreibung Netz 18 sind die Zwischentakte, die nicht über den Tübinger Bahnhof hinaus durchgebunden sind, mit einer überschlagenen Wende in Tübingen geplant. Dazu sind zwei Gleise erforderlich für den ankommenden und den bereits wartenden, abfahrenden Zug. Das „AmmertalBahn“-Stumpfgleis 13 reicht dafür folglich nicht aus.

Die Taktverdichtungen auf den übrigen Strecken führte zu einer so dichten Belegung der Gleise im Bahnhof Tübingen, dass für die überschlagenen Wende kein weiteres Gleis zur Verfügung steht, zumal aus dem Ammertal neben Gleis 13 nur Gleis 1 und 2 anfahrbar sind.

Daher soll das Gleis 14 durch Bau eines Bahnsteigs auf dem Gelände des bisherigen Abstellgleis 15 für den Personenverkehr erschlossen werden. Als Kompensation für das hierdurch entfallende Gleis 15 wird Gleis 23 als Abstellgleis reaktiviert.

2. Weichendrehung Herrenberg:

Derzeit gibt es im Bahnhof Herrenberg nur eine Weichenverbindung, die vom „AmmertalBahn“-Gleis 102 aus in Richtung Horb als Rangierfahrt befahren werden kann. Dies wird aufgrund des hohen Zeit- und Personalaufwands, den die dort eingebaute schlüsselabhängige Handweiche beim Umstellen verursacht, bisher nur im Einzelfall genutzt.

Deshalb soll im Bahnhof Herrenberg die Drehung dieser Weichenverbindung geplant und signaltechnisch an das Herrenberger Stellwerk angebunden werden. Mit Einrichtung dieser Fahrstraße wird die AmmertalBahn voll ins Eisenbahnnetz integriert. Durchgehende Zugfahrten aus Tübingen in Richtung Gäubahn und von der Gäubahn sind dann möglich. Auch kann Herrenberg weiterhin angefahren werden, wenn Gleis 102 nicht zur Verfügung

steht, denn Züge aus dem Ammertal können zusätzlich an den Bahnsteigen 1 und 101 in Herrenberg halten.

Im Planungsvertrag mit der Deutschen Bahn werden die Grundlagen, Umfang und Durchführung der Planung für beide Infrastrukturmaßnahmen nach den HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 bis zur Erlangung der Planfeststellung geregelt.

Der ZÖA ist Auftraggeber für die Planungen und trägt deren Kosten. Die DB-Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollen die Planungen begleiten.

Finanzielle Auswirkungen

Die Planungskosten für beide Infrastrukturmaßnahmen belaufen sich auf geschätzt ca. 100.000 € und sind im Wirtschaftsplan 2021 berücksichtigt.

Nach Abschluss der Planungsleistungen wird der Verbandsversammlung eine verlässliche Baukostenschätzung vorgelegt.

Nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) sind beide Maßnahmen förderfähig. Ein entsprechender Förderantrag wird gestellt.