

RSBNA im Zollernalbkreis – Aktueller Sachstand (04.05.2026)

I. Zollern-Alb-Bahn:

1. Sachstand

Die Zollern-Alb-Bahn zwischen Tübingen und Albstadt-Ebingen (Streckenkilometer 0,0 bis 60,1 der DB-Strecke 4630, sog. „ZAB Nord“) sowie weiter von Albstadt bis nach Sigmaringen (Streckenkilometer 60,1 bis 87,6, sog. „ZAB Süd“) gehört als Hauptbahn zum übergeordneten Schienennetz der DB InfraGO AG. Die DB ist Eigentümerin und Betreiberin der Infrastruktur. Daher ist die DB InfraGO auch Vorhabenträgerin für die geplanten Ausbau- und Elektrifizierungsmaßnahmen an der Strecke.

Ausbau und Elektrifizierung der „ZAB Nord“ von Tübingen nach Albstadt-Ebingen, inklusive der Einbindung der Talgangbahn in den Bahnhof Albstadt-Ebingen und des Anschlusses der Hohenzollernbahn im Bahnhof Hechingen, sind Teil des Projekts RSBNA. Auf diesen Abschnitt beziehen sich auch die im Auftrag der RSBNA erarbeiteten Planungen und Finanzierungsmodelle inkl. Standardisierter Bewertung. Gleichzeitig steht der Ausbau der „ZAB Nord“ in einem unmittelbaren Sach- und Finanzierungszusammenhang mit der Elektrifizierung der „ZAB Süd“ von Albstadt nach Sigmaringen. Dieser Teilabschnitt wird von kommunaler Seite durch den LK Sigmaringen gemeinsam mit dem Zollernalbkreis vorangetrieben.

Alle an der Gesamtstrecke der ZAB beteiligten Projektpartner sind vor dem Hintergrund der engen technischen und betrieblichen Abhängigkeiten zwischen ZAB Nord und ZAB Süd dahingehend übereingekommen, den Ausbau der ZAB ab der LPH 3 ganzheitlich zu betrachten und umzusetzen, aber für beide Abschnitte getrennte Wirtschaftlichkeitsnachweise und Finanzierungsvereinbarungen anzustreben.

Gemeinsamer Nenner ist, dass die weitere Umsetzung ab der LPH 3-4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) von der DB InfraGO AG als Vorhabenträgerin übernommen und so fortgeführt werden soll, dass einerseits der Ausbau und die Elektrifizierung der Gesamtstrecke von Tübingen bis Sigmaringen gelingt, andererseits aber im Abschnitt Tübingen – Albstadt die speziellen Belange der RSBNA (u.a. zusätzliche Stationen, Halbstundentakt) realisiert werden. Die DB soll den Ausbau und die Elektrifizierung im Anschluss an die Planung auch baulich verantworten und die Infrastruktur betreiben sowie instandhalten. Dem ZV RSBNA obliegt die Aufgabe, in der weiteren Planungs- und Bauphase die kommunale Seite für den Abschnitt Tübingen – Albstadt bei der Maßnahmenrealisierung nach dem GVFG gegenüber der DB, dem Bund und dem Land zu vertreten, und später im Rahmen der „Gruppe von Behörden RSBNA“ die Region bei den Verkehrsbestellungen auf der Strecke zu repräsentieren.

Um Ausbau und Elektrifizierung möglichst rasch zur Planfeststellungsreife zu bringen und auf dieser Grundlage auch den GVFG-Förderantrag stellen zu können, soll im nächsten Schritt mit der DB InfraGO eine Planungs- und Finanzierungsvereinbarung über die Durchführung der LPH 3-4 (FinVe) abgeschlossen werden. Voraussetzung für den Abschluss der FinVe ist u.a. die Herstellung von Einigkeit über den Projektumfang und den weiteren Realisierungszeitplan.

Während sich der Projektumfang aus den durchgeführten Planungen und Untersuchungen ergibt (insbesondere dem Vorplanungsheft und der Eisenbahnbetriebswirtschaftlichen Untersuchung, siehe ZV RSBNA DS 2025-03), war der weitere Zeitplan für Planung und Bau zwischen den Projektpartnern noch zu verhandeln. Dabei sind insbesondere die technischen Herausforderungen des Ausbaus zu berücksichtigen. Diese unterscheiden sich je nach Streckenabschnitt teilweise deutlich (siehe Abbildung 1).

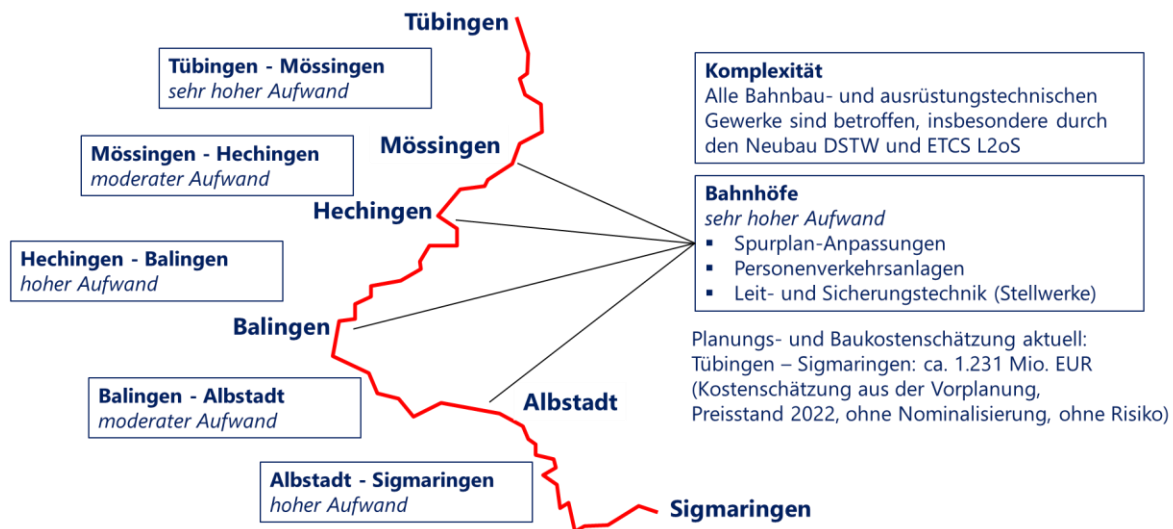


Abbildung 1: Technische Projektherausforderungen im Projekt „Zollern-Alb-Bahn“

Der Aufwand in den einzelnen Abschnitten ergibt sich in der Gesamtschau weniger aus der Elektrifizierung der Strecke, sondern maßgeblich aus den erforderlichen Ausbaumaßnahmen zur Sicherstellung des späteren Betriebsprogramms. Während im Bereich der „ZAB Nord“ insbesondere die Doppelspurabschnitte Tübingen – Mössingen und Bisingen – Engstlatt sowie der Umbau der Bahnhöfe (RE-Halte) Mössingen, Hechingen, Balingen und Albstadt-Ebingen besonders aufwändig sind, ist im Bereich der „ZAB Süd“ insbesondere der Neubau zweier Tunnel zwischen Oberschmeien und Inzigkofen zu nennen.

Nachdem die Standardisierte Bewertung für die RSBNA 2022 erfolgreich abgeschlossen werden konnte (ZV RSBNA DS 2022-05), liegt zwischenzeitlich auch eine positive Standardisierte Bewertung für die „ZAB Süd“ vor, die die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmendurchführung bestätigt. Damit ist die Wirtschaftlichkeit für die Gesamtstrecke bestätigt. Unverändert wären Ausbau und Elektrifizierung bis Albstadt aber auch unabhängig von einer weiteren Maßnahmenrealisierung bis Sigmaringen wirtschaftlich darstellbar, sofern sie sich im Kontext des Gesamtvorhabens RSBNA bewegen.

2. Überarbeitung Zeitplan

Um das Ziel einer möglichst raschen Fertigstellung des Gesamtprojekts Zollern-Alb-Bahn von Tübingen bis Sigmaringen zu erreichen, ist es erforderlich einen für alle Beteiligten akzeptablen und belastbaren Zeitplan für das weitere Vorgehen zu vereinbaren. Der aktuelle technische Zustand der Infrastruktur auf der Zollern-Alb-Bahn, die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 sowie das absehbare Einsatzende der mittlerweile mehr als 25 Jahre alten Neigetechnik-Triebwagen der DB-Baureihe 612 für den schnellen RE-Verkehr machen eine schnellstmögliche Umsetzung

der Zollern-Alb-Bahn erforderlich. Im GVFG-Rahmenantrag (ZV RSBNA DS 2022-05) war die Aufnahme des elektrischen Betriebs im Abschnitt Tübingen – Albstadt auf Basis der bis 2021 durchgeführten Planungen daher für das Jahr 2034 vorgesehen.

Da alle seitdem vorgelegten und diskutierten Varianten eines Zeitplans dieses Inbetriebnahme-Ziel teilweise deutlich verfehlt haben, wurde im Lenkungskreis Zollern-Alb-Bahn zwischen den Projektpartnern DB, Land und Region im Mai 2025 vereinbart, nochmals in eine intensive Prüfung von Beschleunigungsmöglichkeiten (z.B. durch Verkürzung oder Parallelisierung von Bauzeiträumen und durch eine Planungsbeschleunigung) einzutreten, bevor eine FinVe vereinbart wird. Parallel wurde durch eine vorgezogene FinVe über den Bau einer Bahnstromleitung (ZV RSBNA DS 2025-11) und den Abschluss von Kostenübernahmeerklärungen für vorgezogene Leistungen der DB InfraGO im Projekt Zollern-Alb-Bahn durch den ZV RSBNA sichergestellt, dass keine weiteren Projektverzögerungen durch den späteren Abschluss der FinVe entstehen.

Im Februar 2026 haben sich die Projektpartner im Lenkungskreis nach umfassenden Vorabstimmungen auf die Eckpunkte eines gemeinsam getragenen Projektablaufplans verständigt, nach denen nun weiter verfahren werden soll. Dies bedeutet zum einen die verbindliche Vereinbarung einer sog. „Basisvariante“ in der FinVe. Zum anderen soll gemeinsam Potenzial zur weiteren Beschleunigung identifiziert und genutzt werden. Diese „Chancenvariante“ soll in die FinVe als anzustrebendes Ziel aufgenommen werden. Sie kann weiter auf Umsetzbarkeit geprüft werden, während der weitere Planungsprozess für die „Basisvariante“, abgedeckt über die FinVe, bereits läuft.

a) Basisvariante

Die Basisvariante sieht als Kernmerkmal eine Realisierung des Gesamtvorhabens ZAB in Abschnitten vor. Kerngedanke ist es dabei, dass – ausgehend von Tübingen – immer ein Abschnitt unter Vollsperrung ausgebaut wird, während nördlich (dann bereits auf der neuen Infrastruktur) mit elektrischen Fahrzeugen und südlich (noch auf der alten Infrastruktur) mit Dieselfahrzeugen der Betrieb weiterläuft. Im jeweils gesperrten Abschnitt wird für die Dauer der Arbeiten Schienenersatzverkehr eingerichtet. So sollen die Einschränkungen für die Fahrgäste möglichst geringgehalten werden. Nach aktuellem Planungsstand bieten sich als Abschnittsgrenzen Hechingen, Balingen und Albstadt an. Über kürzere Zeiträume hinweg sind auch Überlappungen vorgesehen, um die neue Infrastruktur in den „Scharnierbahnhöfen“ zwischen den Abschnitten in Betrieb nehmen zu können.

Vor der eigentlichen Hauptbauphase wird in den einzelnen Abschnitten bereits mit vorgelagerten Arbeiten unter Betrieb begonnen, wie z.B. mit der Sanierung und dem Neubau einzelner Bauwerke, mit Rückschnitt bzw. Rodung in den Ausbauabschnitten, mit der Vermessung und Baugrunderkundung usw. In der Hauptbauphase wird dann im jeweils gesperrten Abschnitt an mehreren Stellen gleichzeitig und in verlängerten Schichten gebaut. Wo möglich, werden Gewerke parallelisiert, insbesondere im Bereich der Ausrüstungstechnik. Es ist eine Ausrüstung der Gesamtstrecke mit Digitalen Stellwerken (DSTW) und dem Zugsicherungssystem ETCS L2oS vorgesehen, d.h. auf die Aufstellung ortsfester Signale wird verzichtet.

Das Konzept der engen Einbindung der Belegenheitskommunen wird über den ZV RSBNA, insbesondere zur Herbeiführung offener Entscheidungen der Kommunen z.B. bei

Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen fortgesetzt. Zudem wird die frühe Bürgerbeteiligung zur Vorbereitung der Planfeststellung über die bereits im Rahmen der Vorplanung durchgeführten Maßnahmen hinaus in Zusammenarbeit mit der DB InfraGO fortgeführt.

b) Chancenvariante

In der sog. Chancenvariante werden alle Beschleunigungsmaßnahmen aus der Basisvariante umgesetzt. Gleichzeitig werden weitere Beschleunigungsmöglichkeiten geprüft und genutzt. Dies sind insbesondere:

- eine Verkürzung der Dauer des Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahrens durch eine entsprechende Ressourcenverfügbarkeit beim EBA,
- die Nutzung der Potenziale aus dem neuen Rechtsrahmen zur Planungsbeschleunigung beim Bund,
- eine zusätzliche Priorisierung von Ressourcen bei allen Projektpartnern auf die Realisierung der ZAB,
- der Verzicht auf ersetzbare Einzelbauwerke (z.B. durch weitere BÜ-Auflassungen) entlang der Strecke,
- die Umsetzung eines Partnerschaftsmodells (Generalübernehmermodell, Planen und Bauen) für die bauliche Projektumsetzung.

Die Realisierung der genannten Beschleunigungsmaßnahmen im Chancenmodell bedarf nochmals besonderer Anstrengungen in Form eines aktiven Hinwirkens aller Partner in Richtung Umsetzung. Neben DB, Land und ZV RSBNA sind dabei auch Bund und EBA gefordert, die Beschleunigungsmaßnahmen aktiv zu unterstützen.

3. Weiteres Vorgehen, Kostenstand

Um die Umsetzbarkeit des o.g. Zeitplans nicht zu gefährden, sind parallel zu den laufenden Verhandlungen über eine FinVe zeitplanstabilisierende Maßnahmen durch den ZV RSBNA vorgesehen, und zwar in der bereits bewährten Form einer finanziellen Absicherung vorgezogener Planungs- und Projektsteuerungsleistungen für die „ZAB Nord“ über Kostenübernahmeerklärungen.

Die Verhandlungen über eine FinVe unter Berücksichtigung der in Ziffer 2 genannten Vereinbarungen sollen bis zum Sommer abgeschlossen werden, damit in der zweiten Sitzungsrunde des ZV RSBNA (vor den Sommerferien) über den Abschluss einer FinVe bis zur LPH 4 beraten und beschlossen werden kann. Analog zum Vorgehen bei der Oberen Neckarbahn (ZV RSBNA DS 2025-20) ist auch bei der ZAB eine hälftige Mitfinanzierung des Landes BW an den Planungskosten der LPH 3-4 vorgesehen und vorabgestimmt.

Mit Abschluss der FinVe wird auch die Kostenschätzung für die Zollern-Alb-Bahn fortgeschrieben und aktualisiert. Derzeit und mit Preisstand 2024 belaufen sich die Gesamt-Baukosten der Maßnahme gemäß ZV RSBNA DS 2025-24 auf 831,9 Mio. EUR zzgl. Planungskosten in Höhe von 180,3 Mio. EUR.

II. Talgangbahn

1. Allgemeiner Projektstand

Ziel der Reaktivierung der Talgangbahn ist die Wiederaufnahme des regelmäßigen Personenverkehrs auf der Schiene zwischen Albstadt-Ebingen und Onstmettingen. Im Zielzustand der RSBNA verkehren die Züge der Talgangbahn im Halbstundentakt und sind vom Bahnhof Ebingen über Balingen und Hechingen bis nach Tübingen durchgebunden. Die Reaktivierung der Talgangbahn ist zudem ein Reaktivierungsvorhaben des Landes Baden-Württemberg, das die Maßnahme mit Investitionszuschüssen und später mit Verkehrsbestellungen gemäß Landesstandard unterstützt.

Die operative Projektverantwortung für die betriebsbereite Wiederherstellung der seit 1999 stillgelegten Infrastruktur liegt auf Grundlage der abgeschlossenen Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung (ZV RSBNA DS 2024-03) bei der SWEG Schienenwege GmbH (SSG) als Vorhabenträgerin. Der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (ZV RSBNA) übernimmt die strategische Steuerung, die finanzielle Kontrolle sowie die Koordination der kommunalen Akteure.

Die SSG befindet sich mit den Arbeiten zur Reaktivierung im vertraglich festgeschriebenen Zeitplan. Derzeit läuft die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (LPH 3-4). Die regelmäßige Einbindung und Information der Vertragspartner (ZV RSBNA, ZAK, Stadt Albstadt) durch das SSG-Projektbüro ist gewährleistet und wird u.a. durch Regeltermine und regelmäßige schriftliche Berichte sichergestellt.

2. Planungsstand

Die SSG verantwortet als Vorhabenträgerin alle weiteren Planungen zur Reaktivierung der TGB sowie auch die sich anschließenden Baumaßnahmen und betreibt anschließend die Infrastruktur. Hieraus ergibt sich das Grundprinzip einer ganzheitlichen Bezuschussung der anfallenden und nicht durch Leistungen Dritter gedeckten Planungs- und Baukosten durch die öffentliche Hand (siehe ZV RSBNA DS 2024-03). Zum besseren Verständnis folgt die nachfolgende Darstellung des erreichten Sachstands dennoch der SSG-intern vorgenommenen Aufteilung der Planungsleistungen in Generalplanungsleistungen nach der HOAI in den Kern-Gewerken einerseits sowie der Vergabe und Erstellung ergänzender Gutachten und Stellungnahmen andererseits.

a) Generalplanungsleistungen für die LPH 3-7

Die SWEG Schienenwege GmbH (SSG) hat im zweiten Halbjahr 2025 die Generalplanungsleistungen für die LPH 3 bis 7 europaweit ausgeschrieben und vergeben, um eine umfassende und koordinierte Umsetzung des Projekts im Zeitplan sicherzustellen. Vergeben wurden die Leistungen in zwei Losen:

- Für die Verkehrs- und Ingenieurbauwerke sowie die Oberleitungsanlagen wurde der Planungsauftrag an DB E&C vergeben. Im Zuge der LPH 3 (Entwurfsplanung) wurde die Vorplanung mit dem Ziel einer konsequenten Anwendung von NE-Standards auf der Talgangbahn seit der Auftragsvergabe mittlerweile nochmals detailliert auf

Vereinfachungen und somit mögliche Kostenreduzierungen untersucht. Bei der technischen Sicherung der Bahnübergänge konnten in ersten Abstimmungen mit der Landesbahnnaufsicht (LEA) deutliche Verschlankungen erarbeitet werden. Durch die Konkretisierung der Anforderungen an den Bahnhofsbereich und die Abstellung in Onstmettingen konnte auf die Errichtung einer technisch aufwändigen Instandhaltungshalle verzichtet und gleichzeitig eine betrieblich optimierte, schlanke Lösung für die Nachtabstellung der Fahrzeuge (einfache Einhausung) und für die daneben liegenden Bahnsteiggleise erarbeitet werden. Die erforderlichen Bahnsteigbreiten wurden im Hinblick auf die prognostizierten Fahrgastzahlen (Ein- und Aussteiger am jeweiligen Haltepunkt) sowie Schüler- und Veranstaltungsverkehre untersucht und angepasst. Der nächste Meilenstein ist der Abschluss der Entwurfsplanung bis Juni 2026.

- Für die Gewerke Leit- und Sicherungstechnik, Bahnübergangstechnik und Telekommunikation erhielt das Unternehmen „Eisenbahn.Jetzt“ den Zuschlag. Mittlerweile wurde die Anbindung der Talgangbahn an die Zollern-Alb-Bahn und deren Integration in die zukünftige Stellwerkstechnik der DB (neues DSTW Albstadt) genauer betrachtet. Gegenüber des in der Vorplanung ursprünglich vorgesehenen „analogen“ PZB-Zugsicherungssystems ermöglicht die jetzt vorgeschlagene „digitale“ ETCS L1FS-Technologie auf der TGB voraussichtlich deutliche Kosteneinsparungen entlang der gesamten Strecke sowie eine variablere Gestaltung der Bremswege, was die gleichzeitige Einfahrt in die Kreuzungsbahnhöfe unter Beibehaltung der im Fahrplan vorgesehenen Geschwindigkeit und mit Beibehaltung des jetzigen Spurplans verbessert. Gleichzeitig ist ETCS L1FS gut mit dem auf der ZAB künftig zum Einsatz kommenden ETCS L2oS kompatibel, ohne mit Blick auf die Anforderungen an eine Nebenbahn überdimensioniert zu sein.

Insgesamt dient die Generalplaner-Beauftragung der engen Bindung der beauftragten Unternehmen an das Projekt, der Erhöhung der Termin- und Kostensicherheit sowie der Vermeidung von Koordinationsdefiziten zwischen den Einzelgewerken.

b) Begleitende Gutachten und Stellungnahmen

Als Grundlage für die Genehmigungsplanung bzw. die Einreichung der Planfeststellung ist neben den o.g. Generalplanerleistungen eine ganz Reihe an begleitenden Gutachten und Stellungnahmen erforderlich. Zwischen März 2025 und März 2026 sind die folgenden maßgebenden planungsbegleitenden Gutachten sowie Planungsleistungen beauftragt und in Teilen auch bereits erstellt worden:

- Vermessung und Grenzfeststellung von Kreuzungsbauwerken (Bahnübergänge, Brücken)
- Streckenvermessung (Bahnhöfe, freie Strecke)
- Baugrundgutachten
- Sonderbegutachtung und Zustandsbewertung der Ingenieurbauwerke
- Aktualisierung der Bahnübergangsplanung
- Aktualisierung der Planung für das Zugsicherungssystem
- Energieflusssimulation zur Ermittlung des zukünftigen Energie- bzw. Strombedarfs
- Luftbildauswertung zur Kampfmittelsondierung

- Asbest- und Schadstoffanalyse des Bahnhofsgebäudes Onstmettingen
- Vegetationsrückschnitt entlang der Strecke zur Durchführung der Vermessung
- Entfernung invasiver Pflanzenarten entlang der gesamten Strecke
- Verkehrszählungen im Bereich der Bahnübergänge

Die Vermessung in den vegetationsfreien Abschnitten wie Bahnübergänge und Brückenbauwerke wurde zwischenzeitlich abgeschlossen. Erste Ergebnisse der Grenzfeststellung im Bereich der Bahnübergänge liegen vor. Für die Grenzfeststellung auf der freien Strecke begann im Februar 2026 die Einmessung der Grenzpunkte. Die Sonderbegutachtung der Ingenieurbauwerke (Brückenhauptprüfung nach DIN 1076) liegt ebenfalls im Entwurf vor. Mit Ausnahme einer Stützmauer im Bereich Tailfingen befindet sich keines der größeren Ingenieurbauwerke (v.a. die Brückenzüge im Bereich Streckenkilometer 0,1 bis 0,3, das sog. „Häringstein-Viadukt“ sowie die Bogenbrücke „Neuweilerstraße“ in Tailfingen bei km 5,2) in einem Zustand, in dem eine Instandsetzung nicht mehr möglich bzw. sinnvoll erscheint. Es sind aber umfassende Maßnahmen erforderlich. Die Ergebnisse der durchgeführten Brückenhauptprüfungen nach DIN 1076, einschließlich der Instandsetzungskonzepte, werden im nächsten Schritt in die Planung eingearbeitet.

Im Bereich der zu erstellenden Umweltgutachten, insbesondere der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), wurden die Kartierungen der biologischen Vielfalt bis Oktober 2025 abgeschlossen. Es liegen alle Grundlagen für die ab August 2026 geplante Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vor. Das im Rahmen der UVP durchzuführende Scoping-Verfahren zur Festlegung des Untersuchungsrahmens läuft parallel und wird voraussichtlich bis zum vierten Quartal 2026 abgeschlossen.

Die erforderlichen Immissionsschutzgutachten wurden im Februar 2026 beauftragt. Im Zusammenhang mit dem bereits im April 2025 veranlassten Baugrundgutachten dienen diese gutachterlichen Fachbeiträge als maßgebende Grundlage für die Planung von ggf. Lärmschutzwänden, Stützbauwerken, Brückenbauwerken usw.

Zudem konnten in den letzten Monaten gemeinsam mit der Feuerwehr der Stadt Albstadt relevante Zufahrtssituationen zu privaten Grundstückseigentümern entlang der Strecke begutachtet werden. In diesem Zusammenhang wurde zudem eine Streckenbegehung mit der Landes-eisenbahnaufsicht durchgeführt und mit beiden Behörden abgestimmt, welche Feuerwehrezufahrten im anstehenden Planfeststellungsverfahren voraussichtlich gefordert werden.

4. Kostenstand

Die Planungs- und Baukosten für die Reaktivierung der Talgangbahn liegen auf Basis der vorliegenden Kostenschätzung (LPH 2) derzeit – und gegenüber dem letzten Sachstandsbericht vom 21.07.2025 (KT-Nr. 03/2025) unverändert – bei insgesamt rund 153,4 Mio. Euro (Preisstand 2022). Darin enthalten sind Bau- und Grunderwerbskosten in Höhe von 117,5 Mio. EUR sowie Planungskosten inklusive Projektmanagementkosten (Projektleitung und Projektsteuerung) in einer Höhe von 34,9 Mio. EUR.

Die hinter der Finanzierung der Talgangbahn stehende Finanzierungssystematik wurde mit der ZV RSBNA DS 2024-03 ausführlich dargelegt. Sie gilt unverändert fort. Von dem für die LPH 3-

4 vorgesehenen Betrag in Höhe von bis zu 11,3 Mio. EUR für Planungs- und Projektmanagementleistungen sind bislang rund 5,2 Mio. EUR durch Auftragsvergaben der SSG bzw. deren eigene Projektmanagementleistungen vertraglich gebunden. Für die zwischenzeitlich abgeschlossene LPH 1-2 sind beim Zollernalbkreis, beim ZV RSBNA und bei der SSG insgesamt Kosten in Höhe von rund 2,4 Mio. EUR (zzgl. Gemeinkostenanteile) angefallen. Das Projekt befindet sich damit derzeit unter Berücksichtigung eines Risikopuffers von 20 % (Stand Vorplanung) im Kostenrahmen.

Die angefallenen Planungskosten (eigene Beauftragungen vor Vertragsabschluss mit der SSG sowie seitdem geleistete Zuschüsse an die SSG) sind bis zum Ende der LPH 4 bzw. dem Beginn der GVFG-Förderung zunächst kommunal zu tragen (Vorfinanzierung). Die Finanzierungskosten (Zins) werden gemäß Verbandssatzung zwischen dem Zollernalbkreis (78,10 %), dem Landkreis Reutlingen (10,80 %) und dem Landkreis Tübingen (11,10 %) aufgeteilt.

5. Vorbereitung Planfeststellung

Erste Vorabstimmungen mit dem Regierungspräsidium Tübingen zur Abwicklung des Planfeststellungsverfahrens haben stattgefunden. Ein regelmäßiger Austausch ist mit der SSG vereinbart. Die Antragstellung nach § 18 AEG (Verfahrenseinleitung) durch die SSG ist vertraglich Anfang 2027 geschuldet. Zuvor sollen die planfeststellungsreifen Unterlagen durch die SSG vertragsgemäß ab dem vierten Quartal 2026 beim ZV RSBNA zur Vorprüfung eingereicht werden. Ziel der SSG ist es, bis April 2027 alle erforderlichen Planfeststellungsunterlagen beim Regierungspräsidium Tübingen vorzulegen.

Anschließend beginnt das RP Tübingen mit der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens. Parallel ist das Verfahren zur GVFG-Antragstellung in Abstimmung zwischen SSG und ZV RSBNA voranzutreiben. Dies umfasst auch eine Aktualisierung der Standardisierten Bewertung auf Basis der Kostenberechnung der LPH 3.

Parallel sollen auf Basis der Ergebnisse der Entwurfsplanung im zweiten Halbjahr 2026 noch vor Beginn der Planfeststellung und der Durchführung der dort vorgeschriebenen Beteiligung (Anhörung) nochmals Elemente der frühen Bürgerbeteiligung angeboten werden. Ein entsprechendes Konzept befindet sich derzeit in Erarbeitung.

6. Zusammenfassung

Die Reaktivierung der Talgangbahn wird durch die SSG strukturiert vorangetrieben. Die technischen Planungen sind seit dem letzten Sachstandsbericht systematisch weiterbearbeitet und vertieft worden. Alle für das Planfeststellungsverfahren unmittelbar relevanten Fragestellungen befinden sich mittlerweile in der Bearbeitung. Nach derzeitigem Kenntnisstand bewegt sich das Projekt dabei unverändert im vorgesehenen Zeit- und Kostenkorridor. Darüber hinaus werden von der SSG bzw. der Muttergesellschaft SWEG in den regelmäßigen Projektbesprechungen immer wieder Vorschläge gemacht, wie Kosten- und Zeiteffizienz im Projekt weiter gesteigert werden können, zuletzt beispielsweise zur Leit- und Sicherungstechnik sowie zur baulichen Optimierung des Endbahnhofs Onstmettingen.

III. Hohenzollernbahn

1. Allgemeiner Projektstand

Im Zollernalbkreis ist die Hohenzollernbahn (HZB) zwischen Hechingen und Burladingen (14,7 km) als künftige Linie S7 bzw. weiter nach Gammertingen (12,3 km) ein zentraler Baustein des Ausbaus der Schieneninfrastruktur im Rahmen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Als zentrale Maßnahme ist eine Elektrifizierung (Oberleitung) im Abschnitt Hechingen–Burladingen vorgesehen. Um mit der Elektrifizierung auch über den Bahnhof Burladingen hinaus ein attraktives, umsteigefreies Nahverkehrsangebot auf der Schiene nach Hechingen anbieten zu können, soll eine durchgehende Linie Hechingen – Gammertingen – Sigmaringen mit Hybrid-Triebzügen entwickelt werden. Diese Züge können abschnittsweise unter Oberleitung, abschnittsweise aber auch mit Batterie verkehren.

Der genaue Maßnahmenumfang sowie denkbare Betriebskonzepte sollen im laufenden Jahr in einer gemeinsamen Machbarkeitsstudie des Landes (NVBW), der Region (vertreten durch den ZV RSBNA) sowie des Landkreises Sigmaringen vertieft werden.

a) Vorüberlegungen zu Oberleitungs- und Batterieabschnitte

Im Betriebsprogramm der RSBNA ist die Linie S7 zwischen Burladingen und Hechingen im Stundentakt vorgesehen, mit guten Anschlüssen in Hechingen an die Regionalexpress-Züge von und nach Stuttgart sowie an die Linie S1 Tübingen – Balingen – Albstadt. Eine Verlängerung der S7 über Burladingen hinaus als RB nach Gammertingen–Sigmaringen ist in Prüfung. Dafür sind Fahrzeuge mit kombinierter Oberleitungs- und Batterietechnik (o.g. Hybrid-Technik) erforderlich. Der Elektrifizierungsabschnitt ist in der Steigungsstrecke zwischen Hechingen und Burladingen vorgesehen, wo auf rund 13 km bis zur Wasserscheide eine Höhendifferenz von 237 Metern mit einer nahezu durchgehenden Steigung von 2,8 % zu überwinden ist (siehe Abbildung 2).

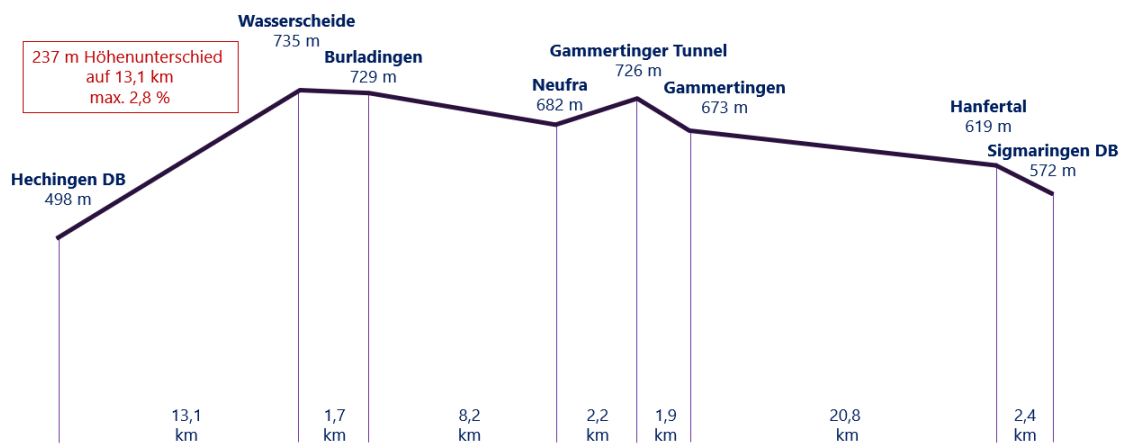


Abbildung 2: Höhenprofil (Längsprofil) „Hohenzollernbahn“

b) Anschluss an die Zollern-Alb-Bahn im Bahnhof Hechingen

Der Umbau des Bahnhofs Hechingen ist Teil des RSBNA-Vorhabens „Ausbau und Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn“. Er nimmt aber auch für den Ausbau der Hohenzollernbahn eine

zentrale Rolle ein. Der Bahnhof Hechingen wird künftig als Taktknoten nach Schweizer Vorbild ausgelegt, sodass alle Züge und Busse zeitlich koordiniert kurz vor einer definierten Zeit ankommen und kurz danach wieder abfahren. Die Fahrplanabstimmung zwischen den Linien soll künftig deutlich verbesserte Anschlüsse auch aus dem Killertal ermöglichen. So kann aus und nach Burladingen in jeder Stunde ein schneller Anschluss auf den RE von bzw. nach Stuttgart hergestellt werden. Hierfür werden in Hechingen vier Bahnsteiggleise (statt bisher drei) mit vollständiger Barrierefreiheit, neuen Aufzügen und Rampen, sowie einer erweiterten Personenunterführung zur Tübinger Straße errichtet. Dazu ist eine Umstellung der Zollern-Alb-Bahn auf digitale Stellwerkstechnik und ETCS vorgesehen.

c) Erfolgte und erforderliche Infrastrukturmaßnahmen

Die in den vergangenen Jahren erfolgten Ertüchtigungen auf der Hohenzollernbahn durch die SWEG umfassen die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, betriebliche Verbesserungen zur Realisierung sog. „gleichzeitiger Einfahrten“ in Jungingen und Burladingen sowie Maßnahmen zur Oberbau-Instandsetzung. Diese Maßnahmen wurden so durchgeführt, dass dabei die spätere Elektrifizierung der Strecke im Zuge der RSBNA bereits berücksichtigt ist.

Bis zur Betriebsaufnahme der RSBNA auf der Hohenzollernbahn sind weitere Umbaumaßnahmen vorgesehen bzw. erforderlich:

- Errichtung der Oberleitungsanlagen einschließlich Schaltposten Hechingen,
- Geschwindigkeitserhöhungen,
- Anpassung von Brücken und Bahnübergängen (v.a. Schutz- und Erdungsmaßnahmen),
- Anpassungen der Signalanlagen.

Die Umsetzungsüberlegungen beziehen sich bislang auf den Abschnitt Hechingen – Burladingen. Von Burladingen weiter in Richtung Gammertingen sind ggf. erforderliche Maßnahmen im Rahmen der initiierten Machbarkeitsstudie zu definieren.

2. Kostenstand

Die derzeitige Kostenschätzung für die Elektrifizierung der Hohenzollernbahn im Abschnitt Hechingen-Burladingen geht von Baukosten in Höhe von 28,9 Mio. EUR und Planungskosten in Höhe von 7,2 Mio. EUR (Preisstand 2022) aus. Der Bund fördert die Elektrifizierungsmaßnahmen mit bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten. Das Land Baden-Württemberg übernimmt die Differenzkosten für die Elektrifizierung. Für die Ausbauanteile (Geschwindigkeitserhöhungen) liegt die Höhe der Bundesförderung bei 75 %, und diejenige des Landes bei 50 % der Differenzkosten. Kommunal und nach dem Finanzierungsschlüssel Regional-Stadtbahn zu finanzieren sind damit rund 4,5 Mio. EUR (Preisstand 2022).

Für den späteren Betrieb im Stundentakt auf der Linie S7 Hechingen–Burladingen ist – wie heute – keine kommunale Kofinanzierung erforderlich, da der geplante Stundentakt dem Landesstandard entspricht und entsprechend durch das Land bestellt und abgedeckt wird.