



nicht öffentlich

Regionalstadtbahn Neckar-Alb

1. Ausschreibung von Vorplanungsleistungen für die Zollern-Alb-Bahn zwischen Albstadt- Ebingen und Tübingen

2. Vergabe von Vorplanungsleistungen für die Talgangbahn

3. Bericht über den Stand der Vermessungsarbeiten auf der Zollern-Alb-Bahn

Vorlage zur Behandlung in folgenden Gremien:

Ausschuss für Umwelt und Technik	nicht öffentlich	am 28.06.2021	Vorberatung
Kreistag	öffentlich	am 19.07.2021	Entscheidung

A. Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Vorplanungsleistungen für die Zollern-Alb-Bahn öffentlich auszuschreiben.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die weitere Vorplanung der Talgangbahn zum Angebotspreis von 168.900 € (netto) an DB Engineering & Consulting zu vergeben. Der Beschluss erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die Stadt Albstadt einem Interimsbetrieb der Talgangbahn zustimmt.

B. Kosten/Finanzielle Auswirkungen:

Haushaltsmittel sind im Haushaltsplan 2021 vorgesehen bzw. werden in den folgenden Jahren eingestellt.

C. Empfehlungsbeschluss des Ausschusses:

Aufgrund der Vorberatung im Ausschuss für Umwelt und Technik wird dem Kreistag einstimmig empfohlen wie oben zu beschließen.

Anlagen:

nicht öffentlich

Regionalstadtbahn Neckar-Alb

1. Ausschreibung von Vorplanungsleistungen für die Zollern-Alb-Bahn zwischen Albstadt- Ebingen und Tübingen

2. Vergabe von Vorplanungsleistungen für die Talgangbahn

3. Bericht über den Stand der Vermessungsarbeiten auf der Zollern-Alb-Bahn

1. Vorplanung der Zollern-Alb-Bahn

1.1. Ausgangslage

Im Oktober 2012 sowie im Juli 2013 hat der Kreistag die Verwaltung beauftragt, im Rahmen des Regionalstadtbahnprojekts Planungsleistungen für den Ausbau und die Elektrifizierung der Zollernalbbahn an DB International (heute DB Engineering&Consulting, DB E&C) zu vergeben (DS-KT-Nr. 19/2012 bzw. DS-KT-Nr. 14/2013). Die Vorplanung wurde in drei Stufen untergliedert, wovon die ersten beiden Teile bis Ende 2015 abgearbeitet wurden. Der letzte Teil musste ausgesetzt werden, da unklar war, ob die bis dahin lediglich bis 2019 befristete Möglichkeit einer Projektförderung über das Bundes-GVFG verlängert wird. Die Anzeichen hierfür verdichteten sich in den beiden Folgejahren, sodass damit begonnen wurde, die Unterlagen für die Prüfung des Betriebskonzepts durch die DB aufzubereiten.

Ende 2017 erreichte uns die Nachricht, dass das Land eine umfassende Überprüfung des Betriebskonzepts für Stuttgart 21 veranlasste. Da die Zollern-Alb-Bahn in unmittelbarer Abhängigkeit zu diesem Projekt steht, empfahl uns das Verkehrsministerium, vorläufig keine weiteren Planungsleistungen zu beauftragen, um nicht Gefahr zu laufen, diese später aufwendig überarbeiten lassen zu müssen. Deshalb wurden die Planungen vorübergehend unterbrochen.

1.2. Aktuelle Entwicklung

Die Überarbeitung des Betriebskonzepts für Stuttgart 21 gestaltet sich äußerst aufwendig. Sie wird immer wieder von neuen Entwicklungen wie dem zweigleisigen Ausbau der Wendlinger Kurve oder der aktuell diskutierten Anbindung der Gäubahn über einen Tunnel beeinflusst und dauert deshalb immer noch an. Ungeachtet dessen konnten wir im vergangenen Jahr gemeinsam mit Zweckverband Regionalstadtbahn und dem Verkehrsministerium Ausbauabschnitte der Zollern-Alb-Bahn definieren, die unabhängig vom finalen Betriebskonzept für Stuttgart 21 zweigleisig ausgebaut werden müssen. Daraufhin konnten die Planungen so weit fortgeführt werden, dass Ende 2020 eine Prüfung des künftigen Betriebskonzepts der Regionalstadtbahn durch die DB möglich war. Das Ergebnis dieser Prüfung liegt inzwischen vor. Erfreulicherweise konnte die DB die grundsätzliche Fahrbarkeit attestieren und forderte nur einen geringfügigen Änderungsbedarf. Dieser wird im Rahmen des nun auszuschreibenden Abschlusses der Vorplanungen für die Leistungsphasen I. und II. HOAI berücksichtigt. Ab Leistungsphase III wird die DB die weitere Planung des Projekts selbst übernehmen.

Im Rahmen der Abstimmung der finalen Planungsleistungen mit DB E&C stellte sich heraus, dass die bisherigen Vorplanungen aufgrund der neu identifizierten Ausbauabschnitte sowie



nicht öffentlich

zwischenzeitlich eingetretener Umstände wie z.B. einer Änderung des Regelwerks bzw. neuer Anforderungen an Bahnsteighöhen und –längen sowie weiterer nicht beeinflussbarer Umstände wie z.B. verlängerter Standzeiten an den einzelnen Stationen zur Ermöglichung eines barrierefreien Zu – und Ausstiegs, inzwischen deutlich umfangreicher sind, als bis dahin angenommen.

1.3. Folgende für den Zollernalbkreis wesentliche Ausbaumaßnahmen sind nach aktuellem Stand auf der Zollern-Alb-Bahn ganz oder teilweise neu zu planen:

- Vollständig zweigleisiger Ausbau zwischen Tübingen und Mössingen.
- Am **Bahnhof Hechingen** sind folgende Maßnahmen vorgesehen:
 - Barrierefreier Ausbau inkl. der bestehenden Personenunterführung
 - Für den künftigen Halt der RE-Züge von und nach Stuttgart sind insgesamt drei Bahnsteigkanten mit einer Länge von je 210 m erforderlich.
 - Außerdem ist ein vierter Bahnsteig für die Regionalstadtbahn notwendig.
- In **Hechingen-Stetten** ist eine Kompatibilität des bisher vorgesehenen Haltepunktes zu einem späteren Ausbau zu einem Kreuzungsbahnhof zu entwickeln.
- in **Hechingen Süd** ist anstelle des bisher vorgesehenen neuen Haltepunktes ein Kreuzungsbahnhof zu planen.
- In **Wessingen-Zimmern** ist die bisherige Vorplanung fortzuschreiben und zudem eine barrierefreie Bahnsteigzuwegung ohne Aufzug zu prüfen.
- Am **Bahnhof Bisingen** sind folgende Maßnahmen zu planen:
 - Bahnsteig und Bahnsteigzugänge sind barrierefrei zu gestalten.
 - Die Bahnsteige sind auf 210 m zu verlängern und als Kombibahnsteige mit 55 cm und 76 cm Bahnsteighöhe zu planen.
 - Der bestehende Fußgängersteg ist durch einen barrierefreien Zugang zu ersetzen.
- In **Bisingen-Steinhofen** ist aufgrund der Zweigleisigkeit anstelle des bisher vorgesehenen einfachen Haltepunktes ein Bahnsteig mit zwei Bahnsteigkanten zu planen.
- Die Strecke von **Bisingen bis Engstlatt** wird zweigleisig ausgebaut.
- Am **Bahnhof Engstlatt** sind folgende Maßnahmen vorgesehen:
 - Mit der Zweigleisigkeit im Nordkopf ist eine Anpassung des Bahnübergangs Meisterstraße erforderlich.
 - Die Eisenbahnüberführung Furtwiesenstraße/Wertenbach muss für die Zweigleisigkeit neu gebaut werden
 - Als neuer Bahnsteigzugang ist eine Personenunter-/überführung zur Erschließung des zweiten Außenbahnsteiges zu planen.
- Am **Bahnhof Balingen** sind folgende Planungen vorgesehen:



nicht öffentlich

- Für den künftigen Halt der RE-Züge von und nach Stuttgart sind drei Kombibahnsteigkanten mit 210 m Länge zu planen.
 - Eine weitere Bahnsteigkante muss aus Richtung Süden angefahren werden können. Damit wird eine Reaktivierung der Strecke nach Schömberg / Rottweil planerisch berücksichtigt. Es ist ein modulares Stufenkonzept zu entwickeln, sodass möglichst keine verlorenen Investitionen anfallen
 - Rückbau des heutigen höhengleichen Bahnsteigzugangs zum Mittelbahnsteig
 - Neubau eines Bahnsteigzugangs zum Busbahnhof (Nordseite) als Unterführung (Nachrüstung Aufzug ist zu berücksichtigen)
 - Herstellung eines Bahnsteigzugangs über einen neuen Personensteg (Südseite). Der bestehende Personensteg ist wegen seiner nicht ausreichenden Breite und fehlendem Zugang zum Mittelbahnsteig im heutigen Zustand nicht geeignet. Ein Neubau mit alter Optik und barrierefreier Anbindung von Bahnsteig und Stadtseite etwa auf der heutigen Achse zur Beibehaltung der Wegebeziehung ist in der Vorplanung vorzusehen.
 - Berücksichtigung künftiger Anforderungen und Belange des Güterverkehrs
 - Im Südkopf ist aufgrund der im Bestand nicht ausreichenden lichten Höhe unter der Schienenüberführung am Spitaltörle eine Gleisabsenkung für die Elektrifizierung erforderlich.
- Haltepunkt **Balingen Mitte**

Die bisherigen Planungen zur neuen Station Balingen Mitte sind fortzuschreiben.
 - Haltepunkt **Balingen Süd**
 - Es ist ein Ersatzneubau oder die Anhebung des Fußgängerstegs nördlich des Bahnübergangs Sichelstraße sowie die Anpassung der Wegeanbindung zu planen.
 - Im Bereich des Bahnübergangs Sichelstraße/Behrstraße ist zu prüfen, inwiefern der Bahnübergang durch eine Unter-/Überführung ersetzt werden könnte.
 - Die Einbindung der Schieferbahn nach Schömberg ist zu berücksichtigen.
 - Südlich des Haltepunkts ist eine Weichenverbindung vorzusehen, damit das bestehende Gleis der Schieferbahn als Doppelspurinsel genutzt werden kann.
 - Im Bereich **Endingen-Ost** wird ein neuer Haltepunkt geplant, um das Messegelände anzubinden.
 - In **Frommern** sind abweichend zur Vorplanung 2015 nur noch zwei Halte vorgesehen. Die Zweigleisigkeit beschränkt sich auf die neue Station Frommern West, die als Kreuzungsbahnhof geplant wird und einen barrierefreien Bahnsteigzugang erhält.

Der heutige Halt Frommern wird zum Bahnübergang Hurdnagelstraße verschoben. Folgende Alternativen werden geplant und bewertet:

- Je ein Außenbahnsteig vor und hinter dem Bahnübergang zur Reduzierung der Schließzeiten.
- Nur ein Außenbahnsteig und zusätzlich eine Personenunterführung, sodass bei geschlossenem Bahnübergang die Gleise barrierefrei gequert werden können.



nicht öffentlich

- Am **Betriebsbahnhof Albstadt-Laufen** könnte sich im späteren Betrieb die Einrichtung eines Verkehrshalts für die Regionalstadtbahn in Kombination mit der Anlage eines P&R anbieten. Die erforderlichen Anlagen sind daher zu planen.

- **Albstadt-Laufen Ort**

Die Planungen sind fortzuschreiben.

- **Albstadt-Lautlingen**

- Es ist ein Neubau eines Kreuzungsbahnhofs mit Bahnsteiganlagen und barrierefreier Bahnsteigzuwegung zu planen
- Die Planung zur Ortsumfahrung Albstadt-Lautlingen ist zu berücksichtigen.

- **Albstadt-Ebingen West**

Die Planungen sind fortzuschreiben.

- **Albstadt-Meißtetter Straße**

Die Vorplanung für die neue Station inklusive der Bahnsteigzuwegung ist fortzuschreiben.

- **Bahnhof Albstadt-Ebingen**

Im Vorfeld der weiteren Vorplanung wird zunächst eine Knotenstudie erstellt, bei der die Grundlagen für den Zielzustand der Trassierung sowie der Leit- und Sicherungstechnik ermittelt werden.

Im Anschluss daran sind nach derzeitigem Stand folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Verschiebung Bahnsteig an Gl.1 Richtung Osten für die Züge in Richtung Sigmaringen
- Abriss des Empfangsgebäudes
- Neubau eines Bahnsteigs für die Regionalstadtbahn an Gl.1, westlich der Personenunterführung
- Neubau eines Ausweichgleises im Westkopf
- Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs für die Regionalstadtbahn am Ausweichgleis im Westkopf.
- Neubau des Bahnsteiggleises Gl.3 mit gemeinsamem Mittelbahnsteig mit Gleis 2.
- Neubau eines vierten Gleises als Erweiterungsmöglichkeit auf der Südseite ohne Bahnsteig

- **Anschluss an die Talgangbahn**

Die Planungen sind bis zu einem Anschluss an die Planungen der Talgangbahn fortzuführen.



nicht öffentlich

- Verbindung zum Abschnitt Albstadt-Ebingen - Sigmaringen

Die Planungen des Bahnhofs Ebingen sind mit der Planung der Elektrifizierung des Abschnitts Albstadt-Ebingen – Sigmaringen abzustimmen.

Sämtliche Planungen werden selbstverständlich eng mit den jeweiligen Anliegerkommunen abgestimmt und mit einer Öffentlichkeitsbeteiligung einhergehen.

DB E&C schätzt das **Volumen des Auftrags auf ca. 3,5 Millionen €** ein. Aus diesem Grund scheidet eine Direktvergabe aus und die Leistung muss europaweit ausgeschrieben werden. Zur Vorbereitung dieses Verfahrens wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die aus Vertretern der Landkreise Tübingen und Zollernalbkreis, der Stadt Tübingen sowie des Zweckverbands Regionalstadtbahn Neckar Alb besteht. Die Arbeitsgruppe wird vom Unternehmen Quantum bzw. der Anwaltskanzlei Menold Bezler fachlich und rechtlich begleitet. Mit beiden Stellen hat das Landratsamt bereits in der Vergangenheit erfolgreich zusammengearbeitet.

In der Zwischenzeit wurde von der Arbeitsgruppe ein Leistungsverzeichnis erstellt, welches derzeit mit folgenden Stellen abgestimmt wird.

- Die DB wird beteiligt um zu gewährleisten, dass die ausgeschriebenen Leistungen dem DB Standard entsprechen. Damit kann das Verfahren später von der Bahn übernommen werden.
- DB Energie sowie DB Kommunikationstechnik wurden einbezogen, da beide Stellen im Rahmen der Energieversorgung der Strecke bzw. der Einrichtung der Kommunikationstechnik eigenständige Leistungen erbringen, die nicht fremd vergeben werden können. Deshalb sind Schnittstellen mit diesen Unternehmen zu definieren, um einen reibungslosen Ablauf der Vorplanung zu ermöglichen.
- Eine weitere Vorabstimmung findet mit den zuständigen DB-Fachplanern für den Bereich des Streckenausbaus zwischen Albstadt und Sigmaringen statt, um eine spätere Kompatibilität der jeweiligen Planungen zu erreichen.

Sobald die Anregungen aus den Vorabstimmungen in die endgültige Leistungsbeschreibung eingearbeitet wurden, möchten wir mit dem Ausschreibungsverfahren beginnen. Es ist eine **europaweite Ausschreibung im Vergabeverfahren mit Teilnahmewettbewerb vorgesehen**. Die Aufforderung zur Abgabe eines Teilnahmeantrages soll noch 2021 erfolgen.

Wie nachfolgend unter 2. ausgeführt, **erscheint es zur Wahrung der Aussichten auf einen zusätzlichen Betriebskostenzuschuss für die Talgangbahn sinnvoll, sie aus dieser Planung herauszulösen und den Auftrag separat zu vergeben**. Sollte ein vorübergehender Interimbetrieb für die Stadt Albstadt inakzeptabel sein, werden wir im Rahmen der nächsten Sitzungsrunde eine Erweiterung dieses Beschlusses und die Aufnahme der Talgangbahn in diese Ausschreibung vorschlagen.

Die Kosten des Planungsauftrags werden zunächst vom Zollernalbkreis übernommen. Sobald die derzeitigen Verhandlungen über den Kostenschlüssel des Regionalstadtbahnpro-



nicht öffentlich

jekts abgeschlossen sind und die Vereinbarung in Kraft ist, erfolgt eine Abrechnung mit den Projektpartnern.

2. Talgangbahn

2.1. Bisherige Entwicklung

Die Talgangbahn wurde in der bisherigen Planung der Regionalstadtbahn stets gleich behandelt, wie der Streckenabschnitt zwischen Ebingen und Tübingen. Es liegt also ein gleichwertiger Planungsstand vor. Vorgesehen war beim Streckenausbau von Nord nach Süd vorzugehen, also von Tübingen her kommend über Ebingen bis in den Talgang hinein. Dadurch wäre die Talgangbahn zuletzt elektrifiziert und ausgebaut worden. An dieser Ausgangslage hat sich zwischenzeitlich durch die **neue Ausgestaltung des Bundes-GVFG sowie das Landesförderprogramm für die Reaktivierung von Schienenstrecken** gravierendes geändert. Die Reaktivierung von Schienenstrecken wird künftig deutlich stärker gefördert, als dies bisher der Fall war. Darüber hinaus übernimmt das Land im Rahmen einer zusätzlichen Förderung auf den ersten 100 km reaktivierter Schienenstrecke sämtliche Betriebskosten.

2.2. Reaktivierungsprogramm des Landes

Für einen Teil der Strecken, die mit der Talgangbahn im Rahmen des Reaktivierungsprogramms um die Betriebskostenförderung konkurrieren, werden derzeit Machbarkeitsstudien erstellt. Die Talgangbahn ist aufgrund der bereits vorliegenden Planungen über dieses Stadium hinaus und im Rennen um diese Zuschüsse aussichtsreich positioniert. **Damit die Chancen gewahrt bleiben schlägt die Verwaltung vor, die weiteren Planungen der Strecke von der Zollern-Alb-Bahn abzukoppeln und separat zu vergeben.** Dies würde ein zügigeres Vorankommen ermöglichen, da die Planungen für die Strecke bis nach Tübingen wesentlich aufwändiger sind und länger dauern.

Eine vorzeitige Inbetriebnahme der Talgangbahn würde allerdings bedeuten, dass sie während einer Interimszeit nur einen Inselbetrieb leisten und nicht direkt an die Strecke von und nach Tübingen angeschlossen werden könnte. Dieser Interimsbetrieb müsste so gestaltet werden, dass vorerst auf elektrische Fahrzeuge verzichtet würde. Die Strecke würde ferner vor der Einfahrt auf das Bahnhofsgelände Ebingen an einem improvisierten Bahnsteig enden. Züge müssten gelegentlich zur Wartung und Betankung behelfsmäßig im Schrittempo die Poststraße kreuzen und würden dabei über die noch existierende Trasse am Bahnhofsgebäude Ebingen vorbei Richtung Westen geführt. Dort könnten sie über eine Weiche auf die Zollernalbbahn einschleifen.

Angesichts der in Aussicht stehenden Betriebskostenzuschüsse sehen wir in einem solchen Interimsbetrieb eine sinnvolle Übergangslösung. **Wir sind deshalb mit dieser Idee auf die Stadt Albstadt zugegangen und befinden uns aktuell im Austausch darüber. Sofern wir positive Signale erhalten, würden wir die Planungen zügig vorantreiben.**



nicht öffentlich

2.3. Angebot von DB E&C

Um Zeit zu sparen und den Auftrag ggf. auch in der Sommerpause vergeben zu können, haben wir im Vorgriff auf die Gespräche mit der Stadt Albstadt ein Angebot von DB E&C für die Planung der Interimslösung angefordert. Es beläuft sich auf 168.900 € netto.

Da DB E&C bereits mit den bisherigen Planungsaufträgen beauftragt war, ist die angestrebte schnelle Inbetriebnahme der Strecke nur über eine weitere Beauftragung dieses Unternehmens zu erreichen. Ein anderes Planungsbüro müsste sich zunächst umfangreich in die Aufgabenstellung einarbeiten und die vorhandenen Unterlagen verifizieren, um hieran anknüpfen zu können. Dadurch würde viel Zeit verloren gehen, während der die Planungen nicht vorankämen.

Ebenso wie bei den unter Ziff. 1 auszuschreibenden Leistungen werden die Kosten dieses Auftrags zunächst vom Landkreis übernommen und nach Inkrafttreten des Kostenschlüssels für die Regionalstadtbahn mit den Partnern gegengerechnet.

3. Vermessung

3.1 Ausgangslage

Im Zusammenhang mit den Vorbereitungen zur Ausschreibung der Vorplanungen wurden wir im Frühjahr 2021 von DB E&C darauf aufmerksam gemacht, dass eine Neuvermessung der gesamten Strecke zwischen Albstadt-Ebingen und Tübingen im Referenzsystem DB Ref 2016 notwendig ist. Die 2014 erhobenen Daten sind inzwischen veraltet und liegen nicht in einem einheitlichen System vor. Durch die unterschiedlichen Systeme könnten sich im späteren Bau Höhenunterschiede ergeben. Deshalb muss zwingend eine Vereinheitlichung erfolgen.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Tübingen und Bisingen (1 – 33 km) ist eine Kontrolle der Lage-Koordinaten und die Transformation der Höhe-Koordinaten erforderlich. Der Streckenabschnitt von Bisingen bis Albstadt-Ebingen (33 – 60 km) muss vollständig neu vermessen werden, da die Daten im Gauß-Krüger-System vorliegen.

3.2 Umfang der Vergabeleistung

Die Vermessungsarbeiten umfassen folgende Leistungen:

- Grundlagenvermessung in DB Ref 16 für die gesamte Strecke zwischen Bhf Tübingen und Bhf Albstadt-Ebingen,
- Gleisvermessung im Ist-Zustand,
- Vermessung von Bahnübergängen,
- Vermessung von Bauwerken entlang der Strecke sowie
- Querprofile, d.h. Ermittlung von Abstandsmaßen vom Gleis zu Gebäuden/Hochspannungsmasten etc.

Die Streckenabsicherung ist im Leistungsumfang nicht enthalten und muss separat vergeben werden.

nicht öffentlich

Die Vermessungsarbeiten umfassen sowohl die Tätigkeiten im Außendienst als auch die Ausarbeitung (Innendienst). Es ist davon auszugehen, dass die gesamte Leistung einen Zeitraum von einem Jahr in Anspruch nehmen wird, so dass eine Trennung der Vermessung und der Vorplanung zwingend erforderlich erscheint.

Die Verwaltung steht in Kontakt mit dem Vermessungsbüro Intermetric aus Stuttgart, welches in der Vermessung von Bahnstrecken sehr erfahren ist, um den voraussichtlichen Wert der Leistungen zu ermitteln. Sobald der Umfang bekannt ist, kann entschieden werden, ob eine freihändige Vergabe möglich ist, um schneller voranzukommen, oder ob eine Ausschreibung des Auftrags erfolgen muss.

Vertreter des Zweckverbands Regionalstadtbahn Neckar Alb werden bei der Sitzung anwesend sein und Fragen beantworten.