DB InfraGO

Ausbau und Elektrifizierung der Oberen Neckarbahn

(Tübingen – Rottenburg – Horb)

Anlage 1_Darstellung der Einzelmaßnahmen

1. DB InfraGO Fahrweg

Die Strecke 4600 beginnt in Plochingen, erstreckt sich über Reutlingen (km 34,6), Tübingen (km 49,0), Horb (km 80,4), Oberndorf am Neckar (km 105,5), Rottweil (km 123,3) und endet in Immendingen (ca. km 161). Im Verlauf von Tübingen bis nach Horb (32km) wird sie Obere Neckarbahn (ONB) genannt. Beim genannten Streckenabschnitt handelt es sich um eine Hauptbahn.

Folgende Maßnahmen sind an der Strecke umzusetzen:

- Der Streckenabschnitt ist weitestgehend eingleisig. Zur Sicherstellung des Betriebsprogrammes ist zusätzlich noch die Einrichtung von zweigleisigen Abschnitten zwischen den Stationen Weilheim und Bühl (inkl. der Verkehrsstationen von ca. km 3,6) und im Abschnitt der neuen Station Rottenburg-Dätzweg bis zum Bahnhof Rottenburg vorgesehen.
- Der Bahnhof Rottenburg erhält ein neues Layout mit einem Hausbahnsteig an Gleis 1 sowie einem Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 2 und 4 (neu). Gleis 3 wird zu einem Stumpfgleis zur Abstellung von Fahrzeugen, das aus Richtung Tübingen befahrbar ist. Außerdem wird eine doppelte Weichenverbindung zwischen den Gleisen 1 und 2 hergestellt, sodass von beiden Gleisen aus Richtung Tübingen alle Gleise des Bahnhofs Rottenburg erreicht werden können und eine gleichzeitige Einfahrt aus Tübingen auf Gleis 2 sowie eine Ausfahrt von Gleis 4 in Richtung Tübingen möglich ist.
- In Bieringen ist eine LST-Anpassung zur Realisierung der Güterkreuzungen vorzusehen. Zudem ist der Reisendenüberweg rückzubauen und ein höhenfreier Zugang zu realisieren.
- Die Strecken sind als Normalspurstrecken nach den Regularien der EBO zu planen und zu bauen.
- Jeder Kreuzungsbahnhof der Strecke muss gleichzeitige Einfahrten zweier Zugfahrten mit mindestens 215m Zuglänge erlauben. Hierbei ist auf die Nutzung von Flankenschutzweichen für den Durchrutschweg zu verzichten, so dass auch nach gleichzeitiger Einfahrt zweier Züge die Fahrstraßen zur Ausfahrt gestellt werden können, ohne die Auflösung der Durchrutschwege abwarten zu müssen.
- Die gesamte Strecke ist vollständig mit dem Zugsicherungssystem ETCS L2 ohne Signale auszustatten. Dabei ist die Blockteilung gemäß Netzsegmentierung zwischen Tübingen und Rottenburg auf 500 m und zwischen Rottenburg und Horb auf 1000 m zu realisieren. Alle Stellwerke sind auf DSTW-Technik zu ertüchtigen.
- Die gesamte Strecke ist zu elektrifizieren und an die bestehenden Oberleitungsanlagen in Horb und Tübingen, soweit nicht im Knoten Tübingen enthalten, anzuschließen.
- Es sind je nach Streckenabschnitt mindestens folgende Entwurfsgeschwindigkeiten gemäß EBWU einzuhalten:
    - Ab km 50,4 auf 120 km/h

SA
Sl
Do

- Ab km 58,0 auf 110 km/h
- Ab km 60,6 auf 100 km/h
- Ab km 64,8 auf 110 km/h
- Ab km 66,8 auf 100 km/h
- Ab km 67,3 auf 110 km/h
- Ab km 71,9 auf 100 km/h
- Ab km 78,8 auf 90 km/h

- Alle Überleitstellen zwischen ein- und zweigleisigen Abschnitten müssen auch im abzweigenden Strang mit mindestens den o.g. Geschwindigkeiten befahrbar sein.
- In Bereichen, bei denen die Gleislage aufgrund von Zwangspunkten verändert wird bzw. neue Gleislagen erstellt werden müssen, ist **grundsätzlich** eine Entwurfsgeschwindigkeit von mindestens 160 km/h in 5 km/Schritten anzustreben. Darüberhinausgehende und mit geringem Aufwand vertretbare Geschwindigkeitserhöhungen auf der gesamten Strecke zwischen Tübingen und Horb sind ebenfalls zu realisieren. Die wirtschaftlichen Folgen einer solchen Geschwindigkeitserhöhung sind eng mit den Projektbeteiligten abzustimmen. Hierzu sind die Kostenunterschiede zu mindestens einer weiteren Variante darzustellen. Eine Freigabe für die Umsetzung einer Trassierung mit mindestens 160 km/h erfolgt durch das Land und den ZV.
- Der Ausbau des Knoten Tübingens ist Voraussetzung für die Fahrbarkeit der Verkehre des Ausbaus und der Elektrifizierung der Oberen Neckarbahn.
- Das Lichtraumprofil GC ist zwingend herzustellen.

2. DB InfraGO Personenbahnhöfe

Stationen

Die folgenden Stationen werden wie nachfolgend dargestellt um- bzw. neugebaut. Die drei grau hinterlegten Stationen sind hier lediglich nachrichtlich enthalten und werden im Zuge des Bahnhofsmodernisierungsprogramms (BMP II) realisiert.

Bahnhöfe/ Haltepunkte	Prognose 2040: Ein-/ Aussteiger	Bahnsteig/ Gleis	Bahnsteig-zielhöhe in cm	Bahnsteig-nutzlänge in m	optionale Verlängerung (Bahnsteig nutzlänge)	Besonderheiten/Bemerkungen
Weilheim (Außenbahnsteige)	1.180	1	55	150		Neubau; Prüfung ob neuer Haltepunkt östlich oder westlich von Brückenbauwerk
		2	55	150		
Kilchberg (Außenbahnsteige)	679	1	55	150		Neubau
		2	55	150		
Bühl (Außenbahnsteige)	582	1	55	150		Neubau
		2	55	150		

DB InfraGO

Bahnhöfe/ Haltepunkte	Prognose 2040: Ein-/ Aussteiger	Bahnsteig/ Gleis	Bahnsteig-zielhöhe in cm	Bahnsteig-nutzlänge in m	optionale Verlängerung (Bahnsteig nutzlänge)	Besonderheiten/Bemerkungen
Kiebingen	918	1	55	150		Im Zuge des **BMP II** wird die Station von der RSBNA bis einschließlich Lph 4 ausgeplant. Ziel ist eine bauliche Umsetzung vor der geplanten Fertigstellung der weiteren Abschnitte.
Rottenburg Dätzweg (Mittelbahnsteig)	1.612	1	55	150		Neubau; Bahnsteigbeginn nach Möglichkeit bei km 58,55; Notwendigkeit Neubau zweigleisiger Eisenbahnüberführung über L370. Aufweitungsverlangen seitens Straßenbaulastträger bestätigt und muss berücksichtigt werden.
		2	55	150		
Rottenburg (Neckar)	7.260	1	55/76	215		Kombibahnsteig (76cm-Teil im Bereich Fahrtrichtung Südwest/Horb. 105m auf 55cm; 10m Übergang, 105m auf 76cm
Rottenburg (Neckar)	7260	2/ 4	55/76 55	215 150		Kombibahnsteig Gleis 2: (76cm-Teil im Bereich Fahrtrichtung Südwest/Horb. 105m auf 55cm; 10m Übergang, 105m auf 76cm. Sicherungslänge prüfen, Abstellgleis darf in Sicherungslänge liegen. Umsetzung unterschiedliche Höhen Gleis 2/3 muss im Zuge der Planung geklärt werden.
Bad Niedernau	105	1	55	150		
Bieringen (Außenbahnsteige)	259	1	55	150	215	Im Zuge des **BMP II** wird die Station von der DB InfraGO bis einschließlich Lph 4 ausgeplant. Ziel ist eine bauliche Umsetzung vor der geplanten Fertigstellung der weiteren Abschnitte.
		2	55	150	215	
Sulzau	104	1	55	150		Neubau Prüfung der Umsetzung als Kurzbahnsteig (70m) um starke Geländeeingriffe zu vermeiden
Börstingen	650	1	55	150		Neubau
Eyach (Außenbahnsteige)	1.200	1	55	150	215	Im Zuge des **BMP II** wird die Station von der DB InfraGO bis einschließlich Lph 4 ausgeplant. Ziel ist eine bauliche Umsetzung vor der geplanten Fertigstellung der weiteren Abschnitte.
		2	55	150	215	
Mühlen (b. Horb)	398	1	55	150		
Horb	2.105	5/6	55/76	215		Kombibahnsteig Gleis 5 mit 76 cm; Gleis 6 mit 55cm

SH
SK
DO

Bahnsteigausstattung

- Die Ausstattung der Bahnhöfe wird gemäß den aktuellen Richtlinien und Vorgaben der LuFV III sowie den Ausstattungsstandards für die Zukunftsbahnhöfe festgelegt. Die Berücksichtigung und mögliche Anwendung des LOI zwischen Land BW und DB InfraGO werden im Laufe der Planung geprüft.

3. DB Energie

- Neubau Schaltposten Horb mit den erforderlichen Begleitarbeiten (z.B. Telekommunikation)
- Neubau einer Fernwirklinie
- Neubau EEA 50Hz inkl. Medientrennung

4. Randbedingungen/Hinweise

- Die vorgesehenen Maßnahmen finden zum größten Teil auf gewidmetem Bahngelände statt. Zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen ist nach derzeitigem Stand dauerhafter Grunderwerb in begrenztem Maße erforderlich. Die Bahngrundgrenze ist in den Lageplänen dargestellt.
- Eyach: Kreuzung von Güterzügen (vgl. V3) ist aktuell nicht Bestandteil des Projektes
- Sulzau: Gemäß VAst wird eine Bahnsteinlänge mit 150m Nutzlänge gefordert. In den bisherigen Planungen wurde mit 70m Nutzlänge geplant, sodass hier umfangreiche Änderungen erwartet werden. Zur Festlegung der weiter zu verfolgenden Variante, für die Lph 3 und 4, sind Grobkostenschätzungen für beide Varianten auf Basis der nun anzufertigenden Planung zu erstellen, auf deren Basis die NVBW und der Zweckverband sich auf den weiteren Umgang mit der Station einigen.
- Darüber hinaus gibt es einige relevante Änderungen und Anforderungen an das Projekt, welche seit den ersten Planungen neu hinzugekommen sind. Dazu zählen u.a. die Ausweitung der beiden Zweigleisigkeiten oder die Erhöhung der Geschwindigkeit in einzelnen Bereichen.
- Das Bahnhofsumfeld, einschließlich der Radabstellanlagen, wird von den jeweiligen Kommunen eigenständig geplant und gebaut. Der Zweckverband und die NVBW (Team Stationen) sind in die Schnittstellenstellenplanung zur jeweiligen Kommune miteinzubinden. Der Zweckverband übernimmt im Auftrag der Kommune die Abstimmung mit der DB InfraGO.