Bestandsnetz

Betriebliche Aufgabenstellung (BAst)

Ausbau und Elektrifizierung Obere Neckar-bahn

G.016269579

DB InfraGO AG, GB Fahrweg

V.IW-SW-M-STG-P

Presselstr. 17

70191 Stuttgart

BAst-Ersteller: [redacted]

Datum: 01.02.2026

Inhaltsverzeichnis

1 Projektbeschreibung 3
1.1 Anlass des Projektes 3
1.2 Projektübersicht 3
1.3 Lage im Netz 4

2 Darstellung des Ist-Zustands 5
2.1 Betriebliche und verkehrliche Angaben 5
2.2 Beschreibung der bestehenden Anlage 7
2.3 Übersichtsgrafik der bestehenden Anlage 7
2.4 Betroffene weitere Anlagen im Fachgewerk 8
Allgemeine Angaben 14
Weitere Angaben innerhalb des auszurüstenden Bereichs 14

3 Darstellung des Soll-Zustands 29
3.1 Betriebliche und verkehrliche Anforderungen 29
3.2 Beschreibung der neuen Anlage 29
3.2.1 Allgemeine Anforderungen 30
3.2.2 Betriebssteuerungsstrategie 31
3.2.3 Weitere Anforderungen innerhalb des auszurüstenden Bereichs 32
3.2.4 GSM-R Anforderungen 35
3.2.5 Bahnübergang km 58,827 35
3.2.5.3 Festlegungsprotokoll zur Ortsbegehung 36
3.2.6 Eisenbahnüberführungen 36
3.3 Übersichtsgrafik der neuen Anlage 43
3.4 Anforderungen weiterer Fachgewerke 44

4 Projektumfeld 46
4.1 Beteiligung 46
4.2 Information zu Flächen und Umwelt 46
4.3 Regionale Baubetriebsplanung 46
4.4 Ergänzende Informationen 47

5 Anlagen 48
5.1 Ansprechpartner 48
5.2 VAst 48
5.3 Stellungnahmen und Schriftverkehr 48
5.4 Planunterlagen 48
5.5 Termin- und Kostenplanung – nicht vorhanden 48
5.6 Mitzeichnungsblatt 48
5.7 Sonstiges 48

1 Projektbeschreibung

1.1 Anlass des Projektes

Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist ein Schienenverkehrsprojekt, dass die Städte und Gemeinden in der Region Neckar-Alb verbinden soll. Da die Leistungsfähigkeit der eingleisigen vorhandenen Schieneninfrastruktur auf der Strecke 4600 zwischen Tübingen und Horb mittlerweile erschöpft ist und immer noch ein hohes Nachfragepotential besteht, beschäftigen sich die Landkreise Reutlingen und Tübingen, der Zollernalbkreis, die Städte Reutlingen und Tübingen sowie der Regionalverband Neckar-Alb seit einigen Jahren mit der Einrichtung einer Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (RSB NA).

1.2 Projektübersicht

Allgemein	
Projektbezeichnung	Ausbau und Elektrifizierung Obere Neckarbahn
Projektnummer	G.016269579
AIM-Netz	Netz Stuttgart, Netzbezirk Tübingen
Lage im Netz	Strecke 4600 Tübingen – Horb, km 49,814 (Esig F300 TT) – km 79,703 (Esig B THB)

Terminplanung	
IBN	Noch nicht bekannt
Terminplan	Noch nicht vorhanden
Planrechtsverfahren	Vorabschätzung: Planfeststellung (§18 AEG)

Kostenplanung und Finanzierung		
GWU [T€]	[redacted]	
Kostenverteilung [T€]	Planungskosten: [redacted]	Baukosten: [redacted]
Hinweis zur Kostenplanung	[redacted]	
Kostenkalkulation/-plan	Nicht vorhanden.	
Finanzierungsart	Geplant Bundes-GVFG	

1.3 Lage im Netz



2 Darstellung des Ist-Zustands

2.1 Betriebliche und verkehrliche Angaben

Angaben für die Betriebsstelle	
Betriebsstelle/n	Kilchberg (TKC)
Art der Betriebsstelle/n	Bahnhof
VzG-Streckennummer	4600
Betroffene Gleis/e	G101, G102
Angaben für die Betriebsstelle	
Betriebsstelle/n	Kiebingen (TKBI)
Art der Betriebsstelle/n	Haltepunkt
VzG-Streckennummer	4600
Betroffene Gleis/e	B301
Angaben für die Betriebsstelle	
Betriebsstelle/n	Rottenburg am Neckar (TRT)
Art der Betriebsstelle/n	Bahnhof
VzG-Streckennummer	4600
Betroffene Gleis/e	G103, G102, G401, G101, G201, G501, G301 Alle Gleise des Bahnhofs
Angaben für die Betriebsstelle	
Betriebsstelle/n	Bad Niedernau (TBN)
Art der Betriebsstelle/n	Haltepunkt
VzG-Streckennummer	4600
Betroffene Gleis/e	B302
Angaben für die Betriebsstelle	
Betriebsstelle/n	Bieringen (bei Horb) (TBIE)
Art der Betriebsstelle/n	Bahnhof
VzG-Streckennummer	4600
Betroffene Gleis/e	G102, G202, G101, G302
Angaben für die Betriebsstelle	
Betriebsstelle/n	Eyach (TEY)
Art der Betriebsstelle/n	Bahnhof
VzG-Streckennummer	4600, 9460 (SWEG)
Betroffene Gleis/e	G101, G202, G102, G302
Angaben für die Betriebsstelle	
Betriebsstelle/n	Mühlen (bei Horb) (TMUE)
Art der Betriebsstelle/n	Haltepunkt
VzG-Streckennummer	4600

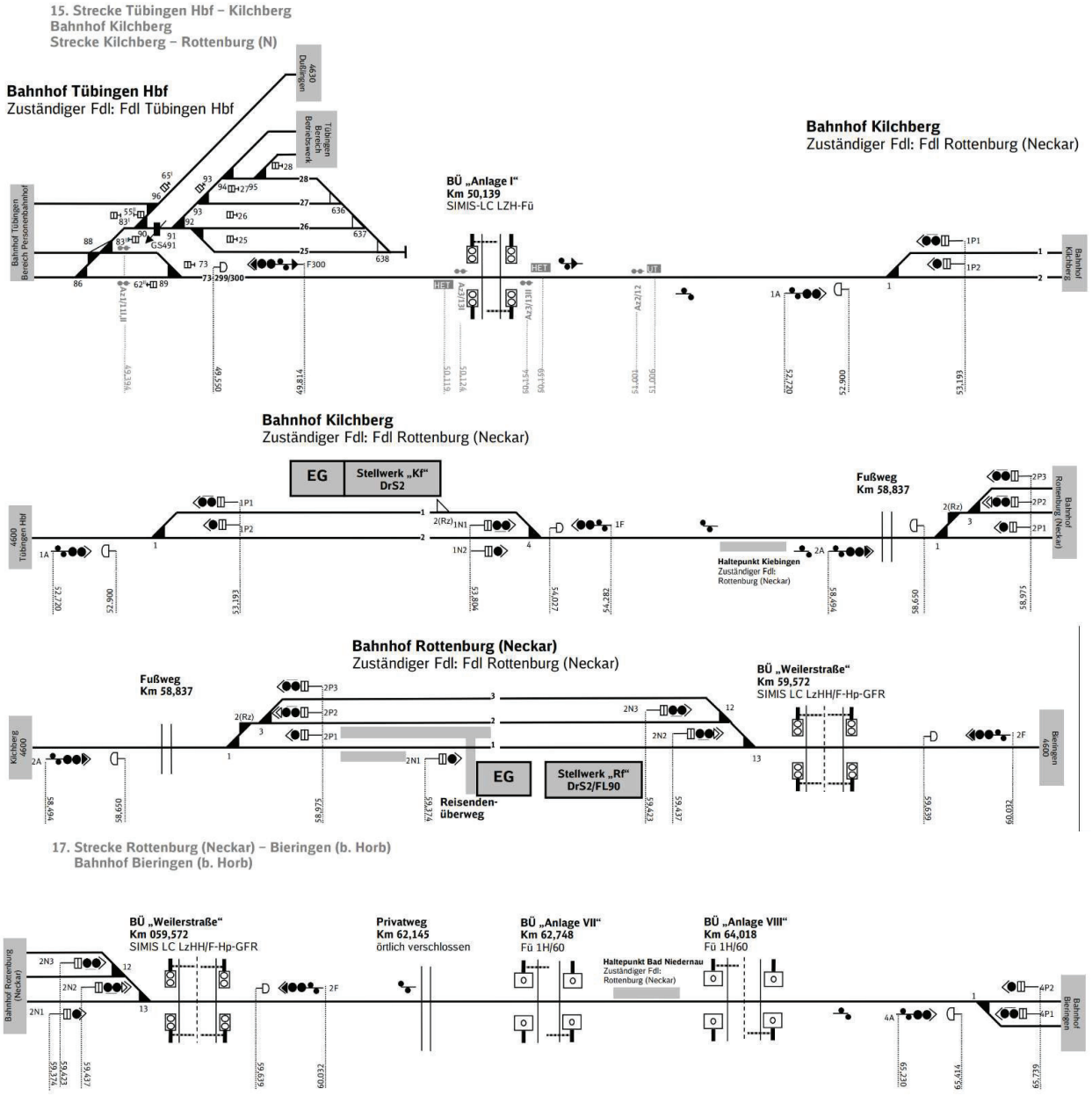
Betroffene Gleis/e	-
Angaben für die Strecke	
begrenzende Betriebsstelle/n	Tübingen (TT) – Horb (THB)
VzG-Streckennummer	4600
Kilometrierung	km 49,814 bis km 79,703
Anzahl Streckengleise	eingleisig
Bedeutung der Strecke	Hauptbahn

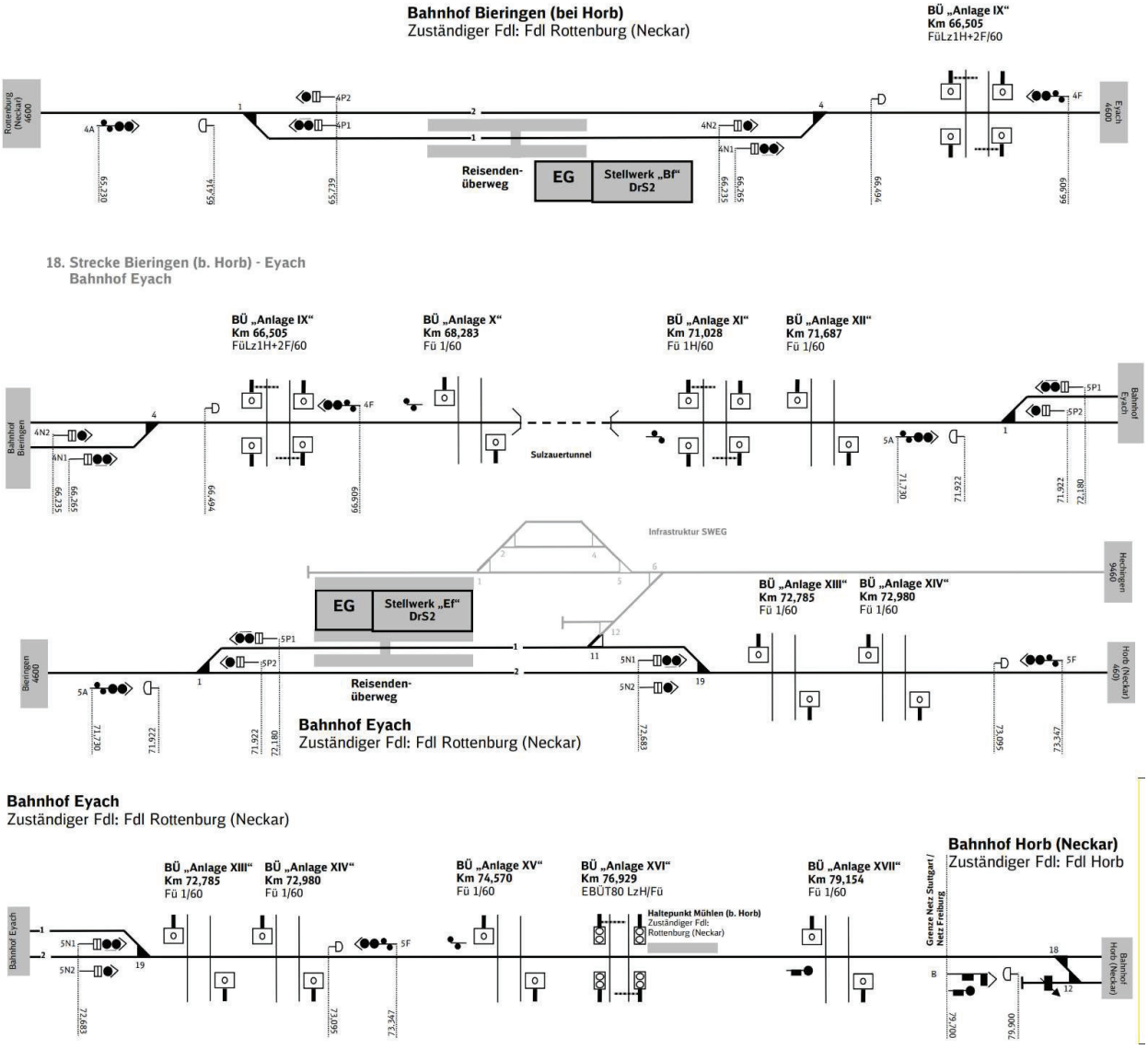
generell erforderliche Angaben	
Stellwerk und Bauform	Dr S2 / FL90 – Zuständiger Fahrdienstleiter: Fdl Rottenburg
Betriebsverfahren	Nach Ril 408
Segmentierung	Flächennetz regional
Streckenstandard	P5 / F2
Streckenklasse	D4
Elektrifizierung	Nein
Lichtraumprofil	G2 / DE3
GSM-R	Ja
Zugsicherung	PZB
Bremsweg	1000m
Örtl. zul. Geschwindigkeit	110 km/h
Neigetechnik	Nein
Wirbelstrombremse	Nicht zugelassen
GWB	Nein
Zugzahlen-Ist	Angabe in VAst - siehe Anlage 5.2
Örtliche Besonderheiten	Nicht vorhanden

2.2 Beschreibung der bestehenden Anlage

Bestehende Anlage	Die obere Neckarbahn ist eine eingleisige Hauptbahn mit vier Bahnhöfen (Kilchberg, Rottenburg, Bieringen und Eyach), sowie drei Haltepunkten (Kiebingen, Bad Niedernau, Mühlen b. Horb). Sie ist nicht elektrifiziert.
Bestands-unterlagen	☐ keine vorhanden ☒ vorhanden

2.3 Übersichtsgrafik der bestehenden Anlage





2.4 Betroffene weitere Anlagen im Fachgewerk

Fachgewerke

Oberbau

☐ **Nein**

☒ **Ja:**

Lasttonnen:

- Abschnitt Tübingen – Rottenburg: 4,6 Mio. t jährlich / 13.000 t täglich
- Abschnitt Rottenburg – Horb: 3,4 Mio. t jährlich / 10.000 t täglich

Weichen:

Bezeichnung	Weichenantriebs-art	Lage km	Rkz	Bemer-kungen
WE88 |EKW-54-0500 – TT	Elektrisch	49,345	2	
WE089 |IBWR-54-1200 – TT	Elektrisch	49,53	0	
WE001 |EWL-54-0500 - TKC	Elektrisch	53,073	0	
WE002 |EWR-49-0190 - TKC	Elektrisch	53,799	0	Rz/Teilnut-zung

Fachgewerke

WE004 |EWR-54-0500 - TKC	Elektrisch	53,916	0	
WE1 |EWL-54-0300 - TRT	Elektrisch	58,840	0	
WE002 |ABWL-49-0190 - TRT	Elektrisch	58,90	0	Rz/Teilnut-zung
WE3 |ABWR-49-0190 - TRT	Elektrisch	58,914	0	
WE007 |EWL-49-0190 - TRT	Elektrisch	59,136	0	Teilnutzung
WE008 |EWR-LF-0190 -Handw- <S> - TRT	Handweiche	59,21	0	Stillgelegt
WE12 |EWL-49-0300 – TRT	Elektrisch	59,497	0	
WE013 |EWR-54-0300 – TRT	Elektrisch	59,565	0	
WE001 |EWR-54-0300 – TBIE	Elektrisch	65,617	0	
WE004 |ABWR-54-0300 – TBIE	Elektrisch	66,380	0	
WE001 |IBWL-49-0500 – TEY	Elektrisch	72,045	0	
WE011 |IBWL-54-0300 -Handw- - TEY	Handweiche	72,30	0	
WE012 |EWR-49-0190 HZL – TEY	Handweiche	72,355	0	
WE017 |DKW-49-0190 -Handw-<S> - TEY	Handweiche	72,70	0	Stillgelegt
WE019 |ABWR-54-0500 – TEY	Elektrisch	72,81	0	

Schienen und Schwellen:

Gleisabschnitt	Schwellen	Schienen	Stahls-orte	Schie-nen-befes-tigung	Inbenut-zungs-nahme
GL0 km 49,505 - 49,885 |Gleisab-schnitt	B58	S49 E1	R260	K	1967
GL0 km 49,885 - 51,540 |Gleisab-schnitt	B58	S49 E1	R260	K	1967
GL0 km 51,540 - 51,880 |Gleisab-schnitt	B58	S49 E1	R260	K	1967
GL0 km 51,880 - 52,675 |Gleisab-schnitt	B58	S49 E1	R260	K	1967
GL0 km 52,675 - 52,800 |Gleisab-schnitt	B58	S49 E1	R260	K	1967
GL0 km 52,800 - 53,072 |Gleisab-schnitt	B58	S49 E1	R260	K	1967
GL001 WE001 - GEA km 53,781 |GLA – TKC	HH0 - Har-tholzschwellen	S49 E1	R200	K	1975
GL002 km 53,072 - 53,917 |GLA–TKC	B70	S54 E3	R260	W	2007

Fachgewerke					
GL003 GEA - WE002 |GLA – TKC **stillgelegt**	ST0 - Stahl-Trog-schwellen	Länder-formen	R200	XX	1904
GL0 km 53,917 - 53,932 |Gleis-abschnitt	B90	S54 E3	R260	W	2007
GL0 km 53,932 - 54,689 |Gleisab-schnitt	B70	S54 E3	R200	W	2007
GL0 km 54,689 - 54,723 |Gleisab-schnitt	B90	S54 E3	R260	W	2007
GL0 km 54,723 - 55,860 |Gleisab-schnitt	B70	S54 E3	R200	W	2007
GL0 km 55,860 - 55,900 |Gleisab-schnitt	HH0 - Hartholz-schwellen	S54 E3	R200	KS	2007
GL0 km 55,900 - 57,288 |Gleisab-schnitt	B70	S54 E3	R200	W	2007
GL0 km 57,288 - 57,298 |Gleisab-schnitt	ST0 - Stahl-Trog-schwellen	S54 E3	R200	KS	2007
GL0 km 57,298 - 57,705 |Gleisab-schnitt	B70	S54 E3	R200	W	2007
GL0 km 57,705 - 57,720 |Gleisab-schnitt	B90	S54 E3	R260	W	2007
GL0 km 57,720 - 57,830 |Gleisab-schnitt	B93	S54 E3	R260	KS	2007
GL0 km 57,830 - 57,845 |Gleisab-schnitt	B90	S54 E3	R260	W	2007
GL0 km 57,845 - 58,823 |Gleisab-schnitt	B70	S54 E3	R200	W	2007
GL0 km 58,823 - 58,833 |Gleisab-schnitt	B90	S54 E3	R260	W	2007
GL0 km 58,833 - 58,838 |Gleisab-schnitt	BXX	S54 E3	R260	KS	2007
GL001 km 058,838-059,567 |GLA – TRT	HH0 - Hartholz-schwellen	S54 E3	R260	K	1978
GL002 058,840-059,565 (WE 1-WE 13) |GLA – TRT	HH0 - Hartholz-schwellen	S54 E3	R260	K	1985
GL02A PB - WE002 |GLA – TRT **stillgelegt**	ST0 - Stahl-Trog-schwellen	Länder-formen	R200	XX	1913
GL3 058,969-059,500 (WE 3-WE 12) |GLA – TRT	BXX	S49 E1	R200	K	1979
GL004 GEA - WE007 |GLA – TRT **stillgelegt**	ST0 - Stahl-Trog-schwellen	S49 E1	R200	SR	1984
GL0 km 59,567 - 60,468 |Gleis-abschnitt	B70	S49 E1	R260	W	2009

Fachgewerke					
GL0 km 60,468 - 60,614 |Gleis-abschnitt	HB0 - Brückenbalken	S49 E1	R260	KS	2008
GL0 km 60,614 - 62,624 |Gleis-abschnitt	B70	S54 E3	R260	W	1978
GL0 km 63,370 - 63,434 |Gleis-abschnitt	HH0 - Hartholz-schwellen	S54 E3	R260	KS	2004
GL0 km 63,434 - 63,466 |Gleis-abschnitt	HB0 - Brückenbalken	S54 E3	R260	K	2004
GL0 km 63,466 - 63,496 |Gleis-abschnitt	HH0 - Hartholz-schwellen	S54 E3	R260	KS	2004
GL0 km 63,496 - 63,590 |Gleis-abschnitt	B58	S54 E3	R260	KS	2004
GL0 km 63,590 - 63,620 |Gleis-abschnitt	HH0 - Hartholz-schwellen	S54 E3	R260	KS	2004
GL0 km 63,620 - 63,740 |Gleis-abschnitt	HB0 - Brückenbalken	S54 E3	R260	K	2004
GL0 km 63,740 - 63,770 |Gleis-abschnitt	HH0 - Hartholz-schwellen	S54 E3	R260	KS	2004
GL0 km 63,770 - 64,007 |Gleis-abschnitt	B58	S54 E3	R260	KS	2004
GL0 km 64,007 - 64,040 |Gleis-abschnitt	B70	S54 E3	R260	W	2004
GL0 km 64,040 - 65,611 |Gleis-abschnitt	B58	S54 E3	R260	KS	2004
GL1 WE001 - WE004 |GLA – TBIE	BXX	S49 E1	R200	L	1957
GL002 km 65,611 - 66,397 |GLA – TBIE	BXX	S49 E1	R260	W	2009
GL0 km 66,397 - 66,520 |Gleis-abschnitt	HW0 Weich-holzschwellen	S54 E3	R260	K	1978
GL0 km 66,520 - 66,926 |Gleis-abschnitt	HH0 – Har-tholzschwellen	S54 E3	R260	K	1978
GL0 km 66,926 - 67,326 |Gleis-abschnitt	ST0 - Stahl-Trog-schwellen	S54 E3	R260	K	1978
GL0 km 67,326 - 68,363 |Gleis-abschnitt	B70	S54 E3	R260	W	1978
GL0 km 68,363 - 68,747 |Gleis-abschnitt	B70	S49 E1	R260	W	2007
GL0 km 68,747 - 69,242 |Gleis-abschnitt	HH0 - Har-tholzschwellen	S49 E1	R260	KS	2007
GL0 km 69,242 - 69,368 |Gleis-abschnitt	B70	S49 E1	R260	W	2007

Fachgewerke					
GL0 km 69,368 - 70,365 |Gleis-abschnitt	B70	S49 E1	R260	W	2007
GL0 km 70,365 - 72,043 |Gleis-abschnitt	B70	S49 E1	R260	W	2007
GL001 WE001 - WE019 |GLA – TEY	B70	S49 E1	R260	W	2003
GL002 km 72,043 - 72,660 |GLA – TEY	B70	S54 E3 / 49 E5	R260	2W	2020/1973
GL002 km 72,660 - 72,675 |GLA – TEY	B90	S54 E3 / 49 E5	R260	2W	2020/1973
GL002 km 72,675 - 72,706 |GLA – TEY	B93	49 E5	R260	2W	2020
GL002 km 72,706 - 72,721 |GLA – TEY	B90	49 E5	R260	2W	2020
GL002 km 72,721 - 72,802 |GLA – TEY	B70	49 E5	R260	2W	2020
GL04A GEA - WE015 |GLA – TEY	ST0 - Stahl-Trog-schwellen	Länder-formen	R200	XX	1945
GL04B WE013 - WE017 |GLA – TEY **stillgelegt**	ST0 - Stahl-Trog-schwellen	Länder-formen	R200	XX	1962
GL04C WE017 - PB |GLA – TEY **stillgelegt**	ST0 - Stahl-Trog-schwellen	S49 E1	R200	K	1988
GL005 GEA - WE015 |GLA – TEY **stillgelegt**	HH0 - Har-tholzschwellen	S49 E1	R200	K	1988
GL007 WE015 - PB |GLA – TEY **stillgelegt**	ST0 - Stahl-Trog-schwellen	S49 E1	R200	K	1988
GL0 km 72,802 - 73,336 |Gleis-abschnitt	HH0 - Har-tholzschwellen	S54 E3	R260	K	1973
GL0 km 73,336 - 76,819 |Gleis-abschnitt	B70	S54 E3	R260	W	1974
GL0 km 76,819 - 79,700 |Gleis-abschnitt	B66	S54 E3	R260	KS	2004

LST

☐ Nein

☒ Ja:

- Dr S2 Stellwerk Rottenburg mit Fernsteuerung FL90
- Benachbarte Stellwerke: Tübingen Sp Dr S60, Horb ESTW-A L90
- Der Projektabschnitt ist mit selbsttätigem Streckenblock mit Erlaubniswechsel ausgerüstet.
- Die Bahnhöfe und freien Strecken sind mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage in Form von Achszählern oder Gleisstromkreisen ausgerüstet.
- **Bahnübergänge:**

Fachgewerke			
KM	**Bezeichnung**	**Bauform**	**Bemer-kungen**
50,1 + 39	BA050,139 Tübingen Anl. I |BÜ-Anl.	SIMIS-LC LzH-Fü- Siemens	
58,8 + 37	BN058,837 Rottenburg/N |BÜ-Anl.	NTG mit Übersicht	
59,5 + 72	BA059,572 Rottenburg/N |BÜ-Anl.	SIMIS LC LzHH/F-Hp-GFR - Siemens	
62,1 + 42	BN062,145 Bad Niedernau VI |BÜ-Anl.	Feste Abschlüsse	Privatweg
62,7 + 42	BA062,748 Bad Niedernau VII |BÜ-Anl.	Fü 1H/60 Siemens	
64,0 + 18	BA064,018 Bad Niedernau VIII |BÜ-Anl.	Fü 1H/60 Siemens	
66,5 + 05	BA066,505 Bieringen BÜ IX |BÜ-Anl.SO-BAUF	FüLz1H+2F/60 - Siemens	
68,2 + 83	BA068,283 Bieringen BÜ X |BÜ-Anl.	Fü 1/60 Siemens	
71,0 + 28	BA071,028 Bieringen BÜ XI |BÜ-Anl.	Fü 1H/60 Siemens	
71,6 + 87	BA071,687 Bieringen BÜ XII |BÜ-Anl.	Fü 1/60 Siemens	
72,7 + 85	BA072,785 Eyach BÜ XIII |BÜ-Anl.	Fü 1/60 Siemens	
72,9 + 80	BA072,980 Eyach BÜ XIV |BÜ-Anl.	Fü 1/60 Siemens	
74,5 + 70	BA074,570 Mühlen BÜ XV |BÜ-Anl.	SIMIS LC Lz - Siemens	
76,9 + 29	BA076,929 Mühlen BÜ XVI |BÜ-Anl.	SIMIS LC Lz H - Siemens	
79,1 + 54	BA079,154 Mühlen BÜ XVII |BÜ-Anl. Horb	SIMIS LC Lz - Siemens	

Betroffene Bahnübergänge im Rahmen der zukünftigen Zweigleisigkeit:
BÜ km 58,837

Allgemeine Angaben	
Bestehende Anlage	Bahnübergang ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer, nichttechnisch gesichert
Bezeichnung	Fußweg
Streckennummer	4600
BÜ-Kilometer	Km 58,837
Sicherungs-/ Überwachungsart	Nichttechnisch gesichert mit Übersicht
Bestands-unterlagen	☒ BÜ-Pass siehe Anlage 5.4 ☐ weitere Unterlagen siehe Anlage 5.4.1 mit:

Fachgewerke	
Spezifische Angaben	
Regelmäßige Rangierfahrten über den BÜ	☒ nein ☐ ja
Bahnsteigzugang innerhalb der Sperrstrecke	☒ nein ☐ ja
Angaben zu Gleisen auf dem BÜ (Ist und Soll)	Siehe Ist-Zustand

Angaben zu ETCS

Allgemeine Angaben

Bestehende Anlage	Im Ist-Zustand ist kein ETCS vorhanden.
Bestands-unterlagen	☐ keine vorhanden ☒ vorhanden: siehe Anlage 5.4
Bediensystem	RSTW mit Fernsteuerung FL90

Weitere Angaben innerhalb des auszurüstenden Bereichs

BÜ / RÜ			
VzG-Streckenr.	**Lage**	**Sicherung und Überwachungsart**	**IBN**
4600	Siehe BÜ km 58,827	Siehe BÜ km 58,827	1964

HOA / FBOA			
VzG-Streckenr.	**HOA/FBOA, Lage**	**Stellsignal, Lage**	**IBN**
4600	Momentan nicht vorhanden	Momentan nicht vorhanden	-

GNT	
VzG-Streckenr.	**Lage (von km bis km)**
4600	Nicht vorhanden

Tunnel					
VzG Streckenr.	**Bezeichnung**	**Lage (von km bis km)**	**Anzahl Tunnel-röhre/n**	**NBÜ**	**Tunnelbe-gegnungs-verbot**
4600	Sulzauer Tunnel	68,759 – 69,241	1	☒ Nein ☐ Ja	☒ Nein ☐ Ja

Fachgewerke

Oberstrombegrenzung

VzG-Streckenr.	Lage (von km bis km)	PZ	GZ
4600	Im Moment nicht elektrifiziert, daher nicht vorhanden	☐ bis 600 A ☐ bis 900 A ☐ bis 1050 A ☐ bis 1200 A ☐ bis 1500 A	☐ bis 600 A ☐ bis 900 A ☐ bis 1050 A ☐ bis 1200 A ☐ bis 1500 A

Oberleitungsschutzstrecken

VzG-Streckenr.	Lage (von km bis km)
4600	Im Moment nicht elektrifiziert, daher nicht vorhanden

Wirbelstrombremse

VzG-Streckenr.	Lage (von km bis km)	Verwendung einer Wirbelstrombremse
4600	-	☐ zugelassen ☐ für Schnellbremsung zugelassen ☒ nicht zugelassen

TK	☐ Nein ☒ Ja: Erdkabel entlang der Strecke, LWL Kabel TT - Immend fr Str GSM-R F7240
OLA	☐ Nein ☒ Ja: Der Streckenabschnitt Tübingen - Horb ist nicht mit Oberleitung ausgerüstet. Anschlussbereiche: • Bauart Tübingen: EOL160 • EL6 Signal in Tübingen in km 49,5+56 • Letzter Mast in TT km 49,9+45 • Erster Mast in THB in km 79,7+38 • Bauart Horb: EOL200
50-Hz	☐ Nein ☒ Ja: **Weichenheizung:** Die Überwachungseinrichtung ist beim Fdl Rottenburg angeordnet Beheizte Weichen: • Kilchberg: 1 und 4 • Rottenburg 1, 3, 12, 13 • Bieringen 1 und 4 • Eyach 1 und 19 <u>Technik:</u> • Kilchberg, Bieringen und Eyach: Pintsch, Übertragung mittels ConBox von DB KT zum Stellwerk Rottenburg, 50Hz; Baujahr 2020, • Rottenburg: Pintsch, Übertragung mittels Datenkabel zum Stellwerk Rottenburg, 50Hz; Baujahr 2020

Fachgewerke	
	Gleisfeld-/Bahnsteigbeleuchtung: • Die Bahnsteigbeleuchtungen sind Eigentum von DB InfraGO Personenbahnhöfe. • Bf Rottenburg: TRT----EABA00001 I Gleisfeldbel. Ri. TT + Ri. Horb • Eyach: Gleisfeldbeleuchtung **Elektranten:** Keine vorhanden.
Maschinen-techn. Anlagen	☐ Nein ☒ Ja Klimaanlagen: • Kilchberg LST (laut ALV), kein technischer Platz vorhanden • Rottenburg: TRT----MTRLT0001MKSA1 Klimasplitanlage DR-STW RF • Bad Niedernau (laut ALV), kein technischer Platz vorhanden • Bieringen: TBIE---MTRLT0001MKSA1 Klimasplitanlage Bieringen STW BF • Eyach: TEY----MTRLT0001 RLT-Anlagen für Klimasplitanlage Relaisr

KIB

☐ Nein

☒ Ja:

Tunnel:

4600+068,759+1310 |Sulzauer Tunnel, 4600066TU0000100

Beginn des Tunnels:	Streckenkilometer: 68+759
Ende des Tunnels:	Streckenkilometer: 69+241
Tunnellänge:	493 m
Anzahl der Tunnelröhren:	1
Anzahl der Gleise insgesamt:	1
Oberleitung vorhanden:	nein
Größte zulässige Geschwindigkeit im Tunnel	100 km/ h
Querschnitt des Tunnels	40 m^2

An einer der Wände des Tunnels befindet sich eine stillgelegte Kohlensäureleitung.

Stützbauwerke:

Technischer Platz	Bezeichnung	Eigentum
4600048SW0000100	4600+049,532+SW01 |Schwergewichtmauer R	Netz
TRT----SW0000100	4600+059,085+SW01 |Schwergewichtsmauer R	Netz
TRT----SW0000300	4600+059,120+SW01 |Schwergewichtsmauer L	Netz
TRT----SW0000350	4600+059,600+SW01 |Schwergewichtsmauer R	Netz
TRT----SW0000400	4600+059,137+SW01 |Schwergewichtsmauer R	Dritte
4600066SW0000100	4600+066,510+SW02 |Winkelstützmauer R	Netz
4600066SW0000200	4600+068,398+SW01 |Schwergewichtsmauer L	Netz

Fachgewerke		
4600066SW0000300	4600+068,399+SW01 |Schwergewichtsmauer R	Netz
TEY----SW0000200	4600+072,242+SW01 |Schwergewichtsmauer	Netz
TEY----SW0000300	4600+072,368+SW01 |Schwergewichtsmauer	Netz
4600072SW0000100	4600+079,321+SW01 |Schwergewichtsmauer L	Netz

Durchlässe:

Technischer Platz	Bezeichnung	Eigentum
4600048DL0000050	4600+049,900+DL06 |Schutzrohr	Dritte
4600048DL0000100	4600+050,777+DL04 |Platten-DL	Netz
4600048DL0000110	4600+050,782+DL06 |Schutzrohr	Dritte
4600048DL0000150	4600+051,306+DL06 |Schutzrohr	Dritte
4600048DL0000200	4600+051,546+DL03 |Rohr-DL	Dritte
4600048DL0000300	4600+052,170+DL03 |Rohr-DL	Netz
4600048DL0000400	4600+052,650+DL03 |Rohr-DL	Dritte
4600048DL0000500	4600+052,750+DL03 |Rohr-DL	Netz
4600048DL0000600	4600+052,966+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
TKC----DL0000100	4600+053,353+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
TKC----DL0000200	4600+053,508+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
TKC----DL0000300	4600+053,520+DL03 |Rohr-DL <50 cm	Netz
TKC----DL0000400	4600+053,713+DL04 |Platten-DL	Netz
4600053DL0000050	4600+056,275+DL06 |Schutzrohr	Dritte
4600053DL0000100	4600+057,293+DL04 |Platten-DL	Netz
4600053DL0000200	4600+058,372+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600053DL0000300	4600+058,822+DL04 |Platten-DL	Netz
TRT----DL0000001	4600+059,230+DL06 |Schutzrohr	Dritte
4600059DL0000100	4600+059,582+DL01 |Gewölbe-DL L	Netz
4600059DL0000200	4600+059,671+DL03 |Rohr-DL	Netz
4600059DL0000210	4600+059,671+DL06 |Schutzrohr	Dritte
4600059DL0000300	4600+060,078+DL03 |Rohr-DL	Dritte
4600059DL0000400	4600+060,437+DL03 |Rohr-DL	Dritte
4600059DL0000500	4600+061,885+DL01 |Gewölbe-DL	Netz

Fachgewerke		
4600059DL0000600	4600+062,232+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600062DL0000100	4600+064,096+DL03 |Rohr-DL	Netz
4600062DL0000200	4600+064,525+DL03 |Rohr-DL	Netz
4600062DL0000300	4600+064,872+DL04 |Platten-DL	Netz
4600062DL0000400	4600+065,066+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600062DL0000500	4600+065,219+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600062DL0000700	4600+065,410+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600062DL0000800	4600+065,553+DL03 |Rohr-DL	Netz
TBIE---DL0000100	4600+065,782+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600066DL0000090	4600+066,042+DL04 |Platten-DL	Netz
4600066DL0000100	4600+066,532+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600066DL0000200	4600+067,158+DL04 |Platten-DL	Netz
4600066DL0000300	4600+067,522+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600066DL0000400	4600+067,816+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600066DL0000500	4600+069,487+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600066DL0000600	4600+069,700+DL03 |Rohr-DL	Dritte
4600066DL0000700	4600+069,932+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600066DL0000800	4600+070,245+DL01 |Gewölbe-DL	Dritte
4600066DL0000900	4600+070,450+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600066DL0001000	4600+070,610+DL03 |Rohr-DL	Dritte
4600066DL0001100	4600+070,776+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600066DL0001200	4600+070,832+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600066DL0001300	4600+071,368+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600066DL0001400	4600+071,804+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
TEY----DL0000100	4600+072,183+DL04 |Platten-DL	Netz
TEY----DL0000200	4600+072,723+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600072DL0000100	4600+073,061+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600072DL0000200	4600+073,383+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600072DL0000300	4600+073,707+DL02 |Rahmen-DL	Netz
4600072DL0000350	4600+073,780+DL06 |Schutzrohr	Dritte
4600072DL0000400	4600+074,021+DL01 |Gewölbe-DL	Netz

Fachgewerke		
4600072DL0000500	4600+074,508+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600072DL0000550	4600+074,570+DL06 |Schutzrohr	Dritte
4600072DL0000600	4600+074,623+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600072DL0000700	4600+074,864+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600072DL0000800	4600+075,141+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600072DL0000900	4600+075,442+DL03 |Rohr-DL	Netz
4600072DL0001000	4600+075,886+DL03 |Rohr-DL	Netz
4600072DL0001100	4600+076,284+DL03 |Rohr-DL	Netz
4600072DL0001200	4600+076,860+DL03 |Rohr-DL	Netz
4600072DL0001300	4600+076,946+DL03 |Rohr-DL	Netz
4600072DL0001400	4600+077,045+DL03 |Rohr-DL	Netz
4600072DL0001500	4600+077,263+DL03 |Rohr-DL	Dritte
4600072DL0001600	4600+077,539+DL04 |Rahmen-DL	Netz
4600072DL0001650	4600+077,795+DL04 |Plattendurchlass	Netz
4600072DL0001800	4600+078,630+DL03 |Rohr-DL	Netz
4600072DL0001900	4600+079,060+DL01 |Gewölbe-DL	Netz
4600072DL0001950	4600+079,150+DL06 |Schutzrohr	Dritte
4600072DL0002000	4600+079,177+DL03 |Rohr-DL	Dritte
4600072DL0002100	4600+079,464+DL03 |Rohr-DL	Netz
4600072DL0002200	4600+079,681+DL01 |Gewölbe-DL	Netz

Brücken:

KM	Bezeichnung	Technischer Platz	Bauart	Eigentum
49,6 + 80	S Eb (Fußweg) Sta	4600048BR0000100	Fachwerkbrücke	Dritte
51,0 + 60	E Landgraben Sta	4600048BR0000200	Röhre, Verrohrung, auch biegeweich	Dritte
Ca. km 51,5	SÜ	Nicht vorhanden	Vermutlich Rahmenbrücke	Dritte
53,0 + 49	E Wirtschaftsweg	TKC----BR0000100	Rahmenbrücke	Netz
54,1 +82	SÜ	Nicht vorhanden		Dritte
54,4 + 78	E Bach	4600053BR0000100	Walzträger in Beton	Netz
54,7 + 45	E Bach	4600053BR0000150	Rahmenbrücke	Netz

Fachgewerke				
55,8 + 77	4600+055,877+1636 |E Bach	4600053BR0000210	Rahmenbrücke	Netz
56,4 + 22	E Straße	4600053BR0000300	Walzträger in Beton	Netz
56,8 + 91	E Feldweg	4600053BR0000400	Walzträger in Beton	Netz
57,7 + 71	E Ortsstraße	4600053BR0000500	Stabbogenbrücke	Netz
58,0 + 59	E Bach	4600053BR0000600	Gewölbebrücke	Netz
58,3 + 87	E L 370	4600053BR0000700	Stahlbrücke	Netz
58,5 + 43	E Fußweg DB Stadt	4600053BR0000800	Rahmenbrücke	Netz
60,4 + 36	E L370	4600059BR0000100	Stahlbrücke	Netz
60,5 + 42	E Neckar	4600059BR0000200	Stahlbrücke	Netz
61,5 +11	E Bach	4600059BR0000300	Walzträger in Beton	Netz
63,4 + 49	E Flutöffnung	4600062BR0000100	Stahlbrücke	Netz
63,6 + 79	E Neckar	4600062BR0000200	Fachwerkbrücke	Netz
65,6 + 78 (evtl. nicht mehr vor-handen)	S Eb	TBIE---BR0000100	Dauerbehelf	Dritte
66,4 +46	E Bach	4600066BR0000100	Stahlbrücke	Netz
68,2 + 95	E Bach	4600066BR0000200	Röhre, Verrohrung, auch bie-geweich	Netz
68,6 + 12 (evtl. 68,690)	S Eb Gem	4600066BR0000300	Stahlbetonbrücke	Dritte
72,6 + 92	S Eb (L360)	TEY----BR0000100	Stahlbetonbrücke	Dritte
72,8 + 44	E Eyach	4600072BR0000100	Stahlbrücke	Netz
73,7 + 95	S Eb (A81)	4600072BR0000200	Stahlbrücke	Dritte
78,1 + 98	E Bach	4600072BR0000300	Stahlbrücke	Netz

Eisenbahnüberführungen, die im Rahmen der zukünftigen Zweigleisigkeiten betroffen sind:

EÜ Wirtschaftsweg km 53,049

Allgemeine Daten	
Bestehende Anlage	Rahmenbrücke
Bestands-unterlagen	☒ Begutachtungen von 2020 und 2025 - siehe Anlage 5.4 ☒ weitere Unterlagen siehe Anlage 5.4 mit: Bauwerksbuch
Weiche/n auf der EÜ	☒ keine vorhanden ☐ vorhanden:

Fachgewerke

Technische Daten	
Bauform	Rahmenbrücke
Lichte Weite*	7,00m
Min. Stützweite*	7,80m
Max. Stützweite*	7,80m
Lichte Höhe*	4,66m
Breite Überbau*	7,17m
Baujahr Überbau*	2019
Baujahr Widerlager	2019
Kreuzungswinkel*	Siehe Pläne
Brückenfläche*	62qm
Zustandskategorie	01 – 01 – 01

*Angaben sind durch eine Vermessung ab Lph 2 zu überprüfen.

Spezifische Daten	
Einwirkungen durch Aufbauten	☒ keine vorhanden ☐ vorhanden:
Anlagen am Bauwerk	☒ keine vorhanden ☐ vorhanden:
Ausstattung des Bauwerks	☒ keine vorhanden ☐ vorhanden:

EÜ Bach km 54,478

Allgemeine Daten	
Bestehende Anlage	Walzträger in Beton
Bestands-unterlagen	☒ Begutachtungen von 2022 und 2025 - siehe Anlage 5.4 ☒ weitere Unterlagen siehe Anlage 5.4 mit: Bauwerksbuch
Weiche/n auf der EÜ	☒ keine vorhanden ☐ vorhanden:

Technische Daten	
Bauform	Walzträger in Beton
Lichte Weite*	6,479m
Min. Stützweite*	10,00m
Max. Stützweite*	10,00m
Lichte Höhe*	2,70m

Fachgewerke	
Breite Überbau*	7,32m
Baujahr Überbau*	2018
Baujahr Widerlager	2018
Kreuzungswinkel*	Siehe Pläne
Brückenfläche*	168qm
Zustandskategorie	01 – 01 – 01

*Angaben sind durch eine Vermessung ab Lph 2 zu überprüfen.

Spezifische Daten	
Einwirkungen durch Aufbauten	☒ keine vorhanden ☐ vorhanden:
Anlagen am Bauwerk	☒ keine vorhanden ☐ vorhanden:
Ausstattung des Bauwerks	☒ keine vorhanden ☐ vorhanden:

EÜ Tübinger Straße L 370 km 58,387

Allgemeine Daten	
Bestehende Anlage	Stahlbrücke
Bestands-unterlagen	☒ Begutachtungen von 2019 und 2025 - siehe Anlage 5.4 ☒ weitere Unterlagen siehe Anlage 5.4 mit: Bauwerksbuch
Weiche/n auf der EÜ	☒ keine vorhanden ☐ vorhanden

Technische Daten	
Bauform	Stahlbrücke
Lichte Weite*	8,45m
Min. Stützweite*	12,00m
Max. Stützweite*	12,00m
Lichte Höhe*	4,50m
Breite Überbau*	5,50m
Baujahr Überbau*	1946
Baujahr Widerlager	1946
Kreuzungswinkel*	Siehe Pläne (evtl. 63 Grad)
Brückenfläche*	88qm
Zustandskategorie	03 – 03 – 03

*Angaben sind durch eine Vermessung ab Lph 2 zu überprüfen.

Fachgewerke	
Spezifische Daten	
Einwirkungen durch Aufbauten	☒ keine vorhanden ☐ vorhanden:
Anlagen am Bauwerk	☒ keine vorhanden ☐ vorhanden:
Ausstattung des Bauwerks	☒ keine vorhanden ☐ vorhanden:

PU Fußweg km 58,543

Allgemeine Daten	
Bestehende Anlage	Rahmenbrücke
Bestands-unterlagen	☒ Begutachtungen von 2019 und 2025 - siehe Anlage 5.4 ☒ weitere Unterlagen siehe Anlage 5.4 mit: Bauwerksbuch
Weiche/n auf der EÜ	☒ keine vorhanden ☐ vorhanden:

Technische Daten	
Bauform	Rahmenbrücke
Lichte Weite*	2,50m
Min. Stützweite*	2,50m
Max. Stützweite*	2,50m
Lichte Höhe*	2,50m
Breite Überbau*	16m
Baujahr Überbau*	1986
Baujahr Widerlager	1986
Kreuzungswinkel*	Siehe Pläne
Brückenfläche*	50qm
Zustandskategorie	01 – 01 – 02

*Angaben sind durch eine Vermessung ab Lph 2 zu überprüfen.

Spezifische Daten	
Einwirkungen durch Aufbauten	☒ keine vorhanden ☐ vorhanden:
Anlagen am Bauwerk	☒ keine vorhanden ☐ vorhanden:
Ausstattung des Bauwerks	☒ keine vorhanden ☐ vorhanden:

Fachgewerke

Erdbauwerke:

Technischer Platz	Bezeichnung
TT-----EK0000100	4600+048,685+EK0S |PSS HBF
4600053EK0000050	4600+055,340+EK04 |Einschnitt LR
4600053EK0000100	4600+055,850+EK01 |Damm L
4600053EK0000200	4600+056,400+EK01 |Damm R
4600053EK0000300	4600+056,750+EK01 |Damm L
4600053EK0000400	4600+057,300+EK02 |Einschnitt locker R
4600053EK0000500	4600+057,350+EK02 |Einschnitt locker L
4600053EK0000580	4600+058,115+EK02 |Einschnitt R
4600053EK0000600	4600+058,350+EK01 |Damm L
4600053EK0000700	4600+058,900+EK04 |Anschnitt locker L
4600053EK0000800	4600+059,000+EK04 |Anschnitt locker L
TKC----EK0000100	4600+053,800+EK04 |Anschnitt
TBIE---EK0000100	4600+066,230+EK01 |Damm LR
TEY----EK0000100	4600+072,050+EK04 |Anschnitt locker L
4600059EK0000100	4600+059,800+EK04 |Anschnitt locker R
4600059EK0000200	4600+060,100+EK05 |Anschnitt fest L
4600059EK0000300	4600+060,600+EK04 |Anschnitt locker L
4600059EK0000400	4600+060,800+EK03 |Einschnitt fest L
4600059EK0000500	4600+061,200+EK06 |Anschnitt locker L
4600059EK0000600	4600+061,512+EK04 |Anschnitt locker L
4600062EK0000100	4600+063,400+EK01 |Damm R
4600062EK0000300	4600+063,750+EK01 |Damm LR
4600062EK0000350	4600+063,300+EK01 |Damm L
4600062EK0000400	4600+064,300+EK04 |Anschnitt L
4600066EK0000020	4600+066,620+EK04 |Anschnitt L
4600066EK0000050	4600+067,350+EK06 |Uferböschung R
4600066EK0000100	4600+067,700+EK04 |Anschnitt locker L
4600066EK0000150	4600+067,830+EK01 |Damm LR
4600066EK0000200	4600+068,400+EK04 |Einschnitt locker L+R

Fachgewerke	
4600066EK0000300	4600+069,250+EK02 |Einschnitt locker L
4600066EK0000400	4600+069,251+EK03 |Einschnitt fest R
4600066EK0000450	4600+069,365+EK04 |Anschnitt L
4600066EK0000500	4600+069,400+EK01 |Damm R
4600066EK0000600	4600+069,401+EK01 |Damm L
4600066EK0000700	4600+069,900+EK04 |Anschnitt locker L
4600066EK0000800	4600+070,300+EK01 |Damm R
4600066EK0000900	4600+071,100+EK05 |Anschnitt fest L
4600066EK0001000	4600+071,400+EK04 |Anschnitt locker R
4600072EK0000100	4600+073,100+EK04 |Anschnitt locker L
4600072EK0000200	4600+073,150+EK04 |Anschnitt locker R
4600072EK0000300	4600+074,150+EK01 |Damm R
4600072EK0000400	4600+074,900+EK01 |Damm L
4600072EK0000500	4600+075,600+EK03 |Einschnitt fest L
4600072EK0000600	4600+077,300+EK04 |Anschnitt locker L
4600072EK0000610	4600+075,630+EK06 |Uferböschung R
4600072EK0000620	4600+076,450+EK04 |Anschnitt R
4600072EK0000650	4600+076,450+EK04 |Anschnitt L
4600072EK0000700	4600+077,450+EK02 |Einschnitt locker L
4600072EK0000730	4600+077,780+EK01 |Damm LR
4600072EK0000750	4600+078,770+EK01 |Damm LR
4600072EK0000800	4600+079,220+EK02 |Einschnitt locker R
4600072EK0000900	4600+079,460+EK04 |Anschnitt L

Tiefbau

☐ Nein

☒ Ja:

Entwässerung:

Technischer Platz	Bezeichnung
TT-----VEGLEW040	4600+048,010-048,450 |Gleisentwässerung
TT-----VEGLEW050	4600+048,569-048,725 |Gleisentwässerung
TT-----VEGLEW060	4600+048,589-048,710 |Gleisentwässerung
TT-----VEGLEW070	4600+048,590-048,590 |Gleisentwässerung

Fachgewerke			
		TT-----VEGLEW080	4600+048,667-048,710 |Gleisentwässerung
		TT-----VEGLEW090	4600+048,710-048,710 |Gleisentwässerung
		TT-----VEGLEW100	4600+048,777-049,005 |Gleisentwässerung
		TT-----VEGLEW110	4600+048,790-048,792 |Gleisentwässerung
		TT-----VEGLEW120	4600+048,810-048,911 |Gleisentwässerung
		TT-----VEGLEW130	4600+048,812-049,092 |Gleisentwässerung
		TT-----VEGLEW140	4600+048,813-049,087 |Gleisentwässerung
		TT-----VEGLEW150	4600+048,921-048,921 |Gleisentwässerung
		TT-----VEGLEW160	4600+048,962-049,189 |Gleisentwässerung
		TT-----VEGLEW170	4600+049,005-049,197 |Gleisentwässerung
		TT-----VEGLEW180	4600+049,044-049,044 |Gleisentwässerung
		TT-----VEGLEW190	4600+049,197-049,197 |Gleisentwässerung
		TT-----VEGLEW200	4600+049,220-049,363 |Gleisentwässerung
		TT-----VEGLEW210	4600+049,221-049,354 |Gleisentwässerung
		TT-----VEGLEW220	4600+049,252-049,463 |Gleisentwässerung
		TT-----VEGLEW230	4600+049,301-049,301 |Gleisentwässerung
		TT-----VEGLEW240	4600+049,494-049,494 |Gleisentwässerung
		4600048VEGLEW010	4600+049,510-049,597 |Gleisentwässerung
		TKC----VEGLEW010	4600+053,171-053,696 |Gleisentwässerung
		TKC----VEGLEW020	4600+053,554-054,420 |Gleisentwässerung
		4600053VEGLEW010	4600+057,980-058,036 |Gleisentwässerung
		4600053VEGLEW020	4600+058,113-058,326 |Gleisentwässerung
		4600053VEGLEW030	4600+058,876-059,064 |Gleisentwässerung
		4600053VEGLEW040	4600+058,880-059,016 |Gleisentwässerung
		TRT----VEEWA0001	Entwässerungskanal Kanal MW Stw
		TRT----VEEWA0002	Entwässerungskanal Kanal RW
		TRT----VEGLEW010	TRT+059,100-059,100 |Gleisentwässerung
		TRT----VEGLEW020	TRT+059,114-059,502 |Gleisentwässerung
		TRT----VEGLEW030	TRT+059,504-059,515 |Gleisentwässerung
		TRT----VEGLEW040	TRT+059,545-059,631 |Gleisentwässerung
		4600059VEGLEW010	4600+059,636-059,824 |Gleisentwässerung

Fachgewerke			
		TKC----VEGLEW010	4600+053,171-053,696 |Gleisentwässerung
		TKC----VEGLEW020	4600+053,554-054,420 |Gleisentwässerung
		4600062VEGLEW010	4600+064,242-064,523 |Gleisentwässerung
		4600062VEGLEW020	4600+064,528-064,757 |Gleisentwässerung
		4600062VEGLEW030	4600+064,875-065,015 |Gleisentwässerung
		4600062VEGLEW040	4600+065,019-065,113 |Gleisentwässerung
		4600062VEGLEW050	4600+065,118-065,221 |Gleisentwässerung
		TBIE---VEGLEW010	4600+065,619-065,707 |Gleisentwässerung
		TBIE---VEGLEW020	4600+065,712-065,784 |Gleisentwässerung
		TBIE---VEGLEW030	4600+065,853-065,853 |Gleisentwässerung
		TBIE---VEGLEW040	4600+065,854-065,854 |Gleisentwässerung
		TBIE---VEGLEW050	4600+066,024-066,101 |Gleisentwässerung
		TBIE---VEGLEW060	4600+066,105-066,171 |Gleisentwässerung
		4600066VEGLEW010	4600+066,600-067,078 |Gleisentwässerung
		4600066VEGLEW020	4600+067,081-067,345 |Gleisentwässerung
		4600066VEGLEW030	4600+067,377-067,670 |Gleisentwässerung
		4600066VEGLEW040	4600+067,745-068,196 |Gleisentwässerung
		4600066VEGLEW050	4600+068,362-068,763 |Gleisentwässerung
		4600066VEGLEW060	4600+068,371-068,749 |Gleisentwässerung
		4600066VEGLEW070	4600+069,244-069,412 |Gleisentwässerung
		4600066VEGLEW080	4600+069,436-069,602 |Gleisentwässerung
		4600066VEGLEW090	4600+071,002-071,042 |Gleisentwässerung
		4600066VEGLEW100	4600+071,025-071,034 |Gleisentwässerung
		4600066VEGLEW110	4600+071,079-071,228 |Gleisentwässerung
		4600066VEGLEW120	4600+071,229-071,677 |Gleisentwässerung
		4600066VEGLEW130	4600+071,687-071,964 |Gleisentwässerung
		TEY----VEEWA0001	Entwässerungskanal MW
		TEY----VEEWA0002	Entwässerungskanal MW
		TEY----VEEWA0003	Entwässerungskanal S7053
		TEY----VEEWA0004	Entwässerungskanal S591
		TEY----VEEWA0005	Entwässerungskanal S586

Fachgewerke	

TEY----VEGLEW010	4600+071,992-072,066 |Gleisentwässerung
TEY----VEGLEW020	4600+072,093-072,093 |Gleisentwässerung
TEY----VEGLEW030	4600+072,098-072,176 |Gleisentwässerung
TEY----VEGLEW040	4600+072,245-072,279 |Gleisentwässerung
4600072VEEWA0001	Entwässerungsanlage S7080 Mühlen
4600072VEGLEW010	4600+073,061-073,118 |Gleisentwässerung
4600072VEGLEW020	4600+073,560-073,695 |Gleisentwässerung
4600072VEGLEW030	4600+073,696-073,707 |Gleisentwässerung
4600072VEGLEW040	4600+073,794-073,972 |Gleisentwässerung
4600072VEGLEW050	4600+075,591-075,799 |Gleisentwässerung
4600072VEGLEW060	4600+076,553-076,800 |Gleisentwässerung
4600072VEGLEW070	4600+076,841-076,891 |Gleisentwässerung
4600072VEGLEW080	4600+077,437-077,608 |Gleisentwässerung
4600072VEGLEW090	4600+077,439-077,537 |Gleisentwässerung
4600072VEGLEW100	4600+077,540-077,632 |Gleisentwässerung
4600072VEGLEW110	4600+077,635-077,700 |Gleisentwässerung

Kabelkanäle: vorhanden, links oder rechts der Bahn, zum Teil aufgeständert

Hochbau

☐ Nein

☒ Ja:

- Rottenburg: Dr-Stellwerk, TRT----GBG000001, Heftbauwerk
- Kilchberg: [Extern] Miet, Empfangsgebäude, FDL Kilchberg

3 Darstellung des Soll-Zustands

3.1 Betriebliche und verkehrliche Anforderungen

Änderungen zum Ist-Zustand		
Änderungen der betrieblichen und verkehrlichen Angaben	☐ Nein ☒ Ja	☐ ohne Abweichungen von VAst - Anlage 5.2 ☒ mit Abweichungen von VAst - Anlage 5.2
	Erhöhung der Zugzahlen, Änderung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit, Einführung GWB, Änderung der Gleisnutzlängen, Änderung der Bahnsteignutzlängen, Neubau zusätzlicher Bahnsteigkanten, Neubau bzw. Änderung Betriebsstellen	
Auswirkung der Maßnahme auf die Fahrwegkapazität	☐ Nein ☒ Ja, EBWU siehe Anlage 5.3	
Erfordernis eines Verfahrens nach §11 AEG	☒ Nein ☐ Ja	
Änderung INA-relevanter Daten (Vorabschätzung)	☐ Nein ☒ Ja	

3.2 Beschreibung der neuen Anlage

Neue Anlage	Die Bahnhöfe Rottenburg, Eyach und Bieringen bleiben als Bahnhöfe bestehen. Der Bahnhof Kilchberg wird in den zweigleisigen Abschnitt Tübingen-Weilheim – Tübingen-Kilchberg – Tübingen-Bühl als Haltepunkt geplant. Tübingen-Weilheim und Tübingen-Bühl werden entgegnen der Vorgabe der VAst als Bahnhöfe geplant. Entsprechend der Planungen des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Necker-Alb sind auf der Strecke folgende neue Haltepunkte bzw. Bahnhöfe vorzusehen: • Bf Tübingen-Weilheim (ca. km 51,6) • Hp Tübingen-Kilchberg (ca. km 53,1) • Bf Tübingen-Bühl (ca. km 54,4) • Bft Rottenburg-Dätzweg (ca. km 68,7) • Hp Starzach-Sulzau (ca. km 68,3) • Hp Starzach-Börstingen (ca. km 71,1) Die Haltepunkte Bad Niedernau und Mühlen (b Horb) bleiben bestehen. Die gesamte Strecke wird elektrifiziert.

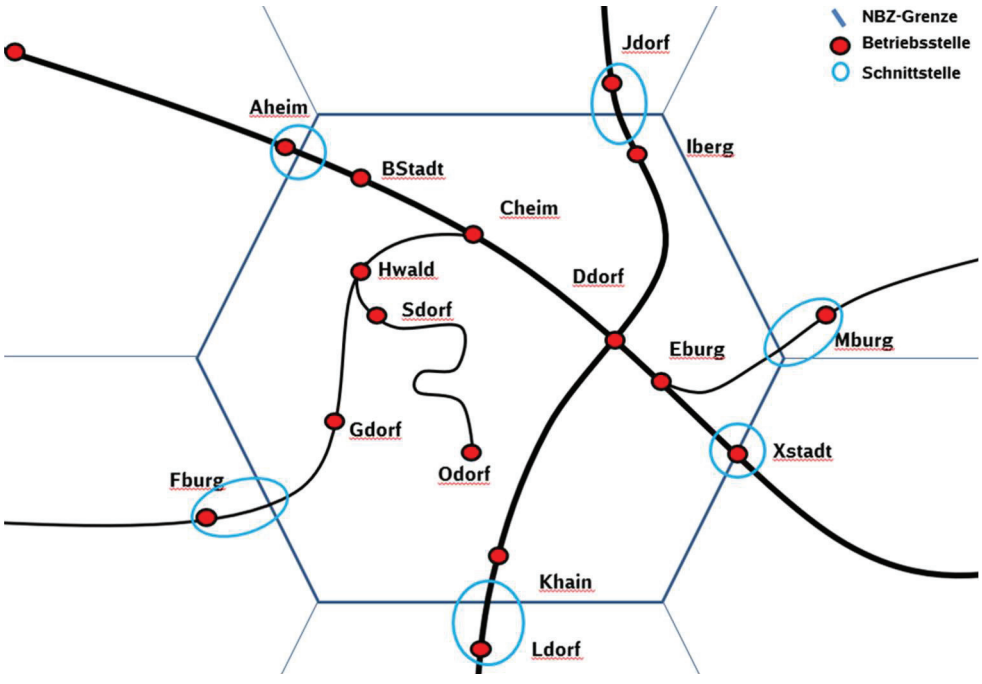
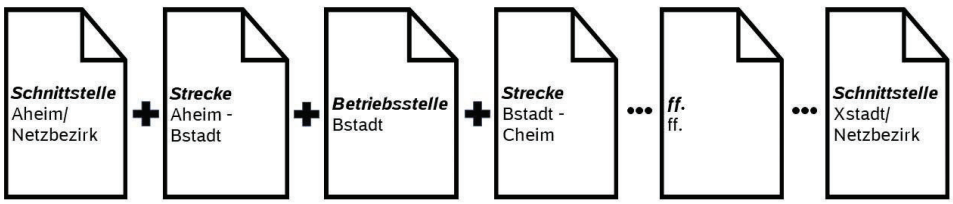
Oberleitung

Art der Baumaßnahme	☒ Neubau ☐ Erneuerung	☐ Änderung

	Neubau der Oberleitungsanlage auf der gesamten Strecke Tübingen – Horb
Planungsbereich	☒ keine Veränderungen zum betroffenen Bereich (Ist-Zustand) ☐ Veränderungen zum betroffenen Bereich (Ist-Zustand)
Regelbauart	gemäß anzusetzender Entwurfsgeschwindigkeit
Ausführung Oberleitungsmaste und Fundamente	Oberleitungsmasten werden gemäß Vorstandsbeschluss vom 07.05.2019 sowie Ril 997.0111 realisiert: ☒ gemäß Beschluss ☐ Abweichung:
Weitere Anforderungen	☐ nein ☒ Ja: An den betroffenen Straßenüberführungen muss ein Berührungsschutz und Bahnerdung gemäß Regelwerk geplant werden. Anforderungen an die Schaltgruppenplanung: Es muss pro Bahnhof mindestens ein Gleis je Richtung anfahrbar bleiben. Im Bahnhof Rottenburg muss im Bahnhofsteil Rottenburg-Dätzweg und im Bahnhof Rottenburg je ein Gleis anfahrbar bleiben.

Leit- und Sicherungstechnik

3.2.1 Allgemeine Anforderungen

Neue Anlage	 Schema der fortlaufenden streckenbezogenen Anlagenbeschreibung: 

	Steckbriefe-Soll: Anlage 5.4 Planunterlagen
Signalsystem	L2 oS
ETCS-Ausrüstung	L2 oS
Dunkelschaltung Signale	Da im Projektabsachnitt ausschließlich ETCS Level ohne Signale geplant wird, ist keine Dunkelschaltung von Signalen vorzusehen.

Neue Stellbereichsgrenze(n)			
Benachbartes Stellwerk	**Lage der Stellbereichsgrenze**	**Fahrstraßen-anpassung**	**Bemerkung**
Tübingen (Sp Dr S60)	Ca. km 49,814	Nein	Planung Projekt Knoten Tübingen beachten, da es möglicherweise eine Änderung der Stellwerkstechnik zu einem DSTW geben kann

Neue Stellbereichsgrenze(n)			
Benachbartes Stellwerk	**Lage der Stellbereichsgrenze**	**Fahrstraßen-anpassung**	**Bemerkung**
Horb (ESTW L90)	Ca. km 79,703	Nein	-

3.2.1.1 RBC-Dimensionierung- Ermittlung gleichzeitiger Zugfahrten und Rangierfahrten

Die RBC (Radio Block Center) werden auf Basis der Stellwerkskonzeption und der angenommenen gleichzeitig zu verwaltenden OBU (Onboard Units – Summe maximale Zugfahren und maximale Rangierfahrten) in der *BAst* folgenden technischen Planungsphasen dimensioniert. Die RBC-Planung bildet die Basis der detaillierten Funknetzplanung. Es können nach derzeitigem Stand der Technik 60 bzw. in Zukunft 120 Fahrten gleichzeitig in einem RBC verkehren.

Gleichzeitig verkehrende Zugfahrten im Bereich des Projekts: 14

3.2.2 Betriebssteuerungsstrategie

Bedien- und Steuerkonzept	DSTW Balingen, TT(a)-THB(a): Fdl Balingen 1

Integrierte Bedienung					
Betriebsstelle / Ril 100	**Stellwerks-bauform Bestand**	**Stellwerk Konzeption**	**TSO / Ril 100**	**BSO / Ril 100**	**Bereichskennzahl**
Tübingen-Weilheim / TTWH	Dr S2	DSTW	Mühlacker TMXTT	Wendlingen TWDQ	48
Tübingen-Bühl / TTBL	Dr S2	DSTW	Mühlacker TMXTT	Wendlingen TWDQ	49
Rottenburg (Neckar) / TRT	Dr S2	DSTW	Mühlacker TMXTT	Wendlingen TWDQ	50
Bieringen / TBIE	Dr S2	DSTW	Mühlacker TMXTT	Wendlingen TWDQ	52
Eyach / TEY	Dr S2	DSTW	Mühlacker TMXTT	Wendlingen TWDQ	54

3.2.3 Weitere Anforderungen innerhalb des auszurüstenden Bereichs

Änderungen zum Ist-Zustand innerhalb des auszurüstenden Bereichs	
BÜ/ RÜ	☐ Nein ☒ Ja: Der BÜ in km 58,837 ist technisch zu sichern, der RÜ von Gleis 1 nach Gleis 2 im Bahnhof Rottenburg muss zurückgebaut werden und durch eine Personenüberführung/ -unterführung ersetzt werden. Sämtliche Bahnübergänge müssen für die Integration ins DSTW falls nicht vorhanden mit neuer Schnittstelle ausgerüstet werden.
HOA / FBOA	☐ Nein ☒ Ja: Siehe regionales HOA-Konzept in Anlage 5.4, Abstimmung mit regionaler Infrastrukturplanung bei P1
GNT	☒ Nein ☐ Ja:
Oberstrombegrenzung	☐ Nein ☒ Ja: Da die Strecke momentan nicht elektrifiziert ist, ergibt sich hier eine Änderung auf eine Oberstrombegrenzung von 900A.
Oberleitungsschutzstrecken	☒ Nein ☐ Ja:
Wirbelstrombremse	☒ Nein ☐ Ja:
Zugnummernmeldeanlagen	☐ Nein ☒ Ja: Es ist eine Zugnummernmeldeanlage gemäß Regelwerk vorzusehen. Die Betriebsstellen Tübingen und Horb sind zu spiegeln.
BSO, TSO, GFK	☒ Nein, BSO u. TSO vorhanden/werden durch anderes Projekt umgesetzt ☐ Ja, BSO ist herzustellen: ☐ Ja, TSO ist herzustellen: ☒ Ja, GFK sind herzustellen: Je Betriebsstelle ein GFK planen **Anforderungen an die GFK:** GFK müssen gemäß ihrem Standort mit dem jeweiligen Betriebsstellenkürzel bezeichnet werden. Eigene Ril100-Kürzel für GFK sind nur erforderlich, wenn der Standort des GFK nicht in einer Betriebsstelle liegt (Beantragung alleinig über Infrastrukturplanung). Netzersatz GFK GFK-Module sind grundsätzlich mit einem Netzersatz aus der Oberleitungsanlage zu versehen. Darüber hinaus müssen die GFK auch immer über eine Steckdose und entsprechende Anlagentechnik zur Einspeisemöglichkeit mit einer mobilen NEA-Anlage (fahrbares Dieselaggregat) verfügen. Eine entsprechende Parkmöglichkeit für einen Anhänger ist zu berücksichtigen. Abweichungen davon bedürfen der Zustimmung des Betreibers. Standort GFK Für jeden GFK-Standort ist zu untersuchen, welche Risiken/Nachteile für diesen Standort bestehen – dies können sein (Auswahl ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

Änderungen zum Ist-Zustand innerhalb des auszurüstenden Bereichs	
	• Lage im Überschwemmungsgebiet: Diese ist zu vermeiden und bis HQ100 zu berücksichtigen. Sollten keine anderen Standorte zur Verfügung stehen, müssen im Rahmen der VP/EP Kompensationsmaßnahmen (wie z.B. aufgeständerte Bauweise) untersucht und mit dem Betreiber abgestimmt werden. Zusätzlich ist je Standort zu untersuchen, welche Risiken durch HQ bestehen, ob dieses Risiko akzeptiert wird und ob Kompensationsmaßnahmen erforderlich sind. • Lage neben stark befahrenen Straßen: Hierbei besteht die Gefahr, dass bei geringem Abstand zur Straße eine erhöhte Wahrscheinlichkeit des Abkommens von Fahrzeugen von der Fahrbahn besteht und der GFK dadurch beschädigt wird. Solche Standorte sind daher zu vermeiden und grundsätzlich Alternativen zu suchen. Jeder Standort muss ganzjährig mit einer mobilen NEA anfahrbar sein. Ausnahmen davon sind mit dem Betreiber abzustimmen. Die Zuwegung muss entsprechend der Anforderungen (Anhängergewicht in Abhängigkeit NEA-Leistungsbedarf und zzgl. Zugfahrzeug) ausgelegt sein. <u>Anforderungen an GFK-Außenanlagen</u> GFK-Module müssen mit einer gegenüber Vandalismus sicheren min. 2,20 m hohen nicht übersteigbaren Zaunanlage eingezäunt werden. Eine Zufahrt für Instandhaltungspersonal bzw. ein Stellplatz für ein NEA-Aggregat innerhalb der Zaunanlage (Tor) ist zu berücksichtigen. Darüber hinaus müssen zwei Parkplätze für Instandhaltungs-Kfz vorgesehen werden. Innerhalb der Modulgebäude ist eine Lagermöglichkeit für Ersatzteile zu berücksichtigen. Vor den Zugängen zu den einzelnen Modulen ist eine Außenbeleuchtung vorzusehen, ggf. ist je nach Gestaltung auch eine Beleuchtung der Zufahrtsfläche erforderlich. Der Zugang zu den einzelnen GFK-Modulen (d. h. direkt vor den Gebäudetüren) sind mit Pflastersteinen und Randkeil zu befestigen, ggf. ist dies auch für die Parkplätze erforderlich. Darüber hinaus ist auch hier ein Unkrautvlies einzubauen. Eine Abstimmung mit der Infrastrukturplanung ist durchzuführen. <u>Sanitärmodule</u> Es muss an zu untersuchenden Standorten zusätzlich (u.a. aufgrund Forderungen und Abstimmungen des Betriebsrates) ein beheiztes Toilettenmodul vorzusehen. Dieses ist vorzugsweise an die öffentliche Wasserversorgung und Abwasserentsorgung anzuschließen. Die technische Ausgestaltung des Toilettenmoduls ist in der Planung mit der Infrastrukturplanung abzustimmen, wie z.B. Anschluss an öffentliche Ver-/Entsorgungsleitungen, autarke Bio-Kläranlage oder Abwassertank. Das Toilettenmodul ist mit ISS-Schließung so auszustatten, dass es von allen Fachgewerken genutzt werden kann. Dies gilt auch für die Tor-/Türanlage im Zaun. Es ist daher in der Planung ein Schließplan aufzustellen und mit dem Betreiber abzustimmen. Es sollen zwei Varianten untersucht werden: Variante 1: ein Modul in Bieringen Variante 2: jeweils ein Modul in Rottenburg (Neckar) und eins in Eyach. Die Fahrzeiten (zu allen Tageszeiten) zu den Modulen müssen in den Varianten untersucht und aufgelistet werden. Abhängig von der Finanzierung dieser Module wird durch den Betreiber im Zuge der Lph2 eine Variantenentscheidung hierzu getroffen.

Änderungen zum Ist-Zustand innerhalb des auszurüstenden Bereichs

Bedienplätze

Die für den Streckenabschnitt zugehörige ESTW-ZE Balingen ist im BSO Wendlingen vorzusehen. Dazu sind vier vollwertige Fdl-Bedienplätze geplant. Diese sind folgendermaßen zu bezeichnen:

Bedienbezirk Balingen

Fdl Balingen 1

Fdl Balingen 2

Fdl Balingen 3

Fdl Balingen Assistent

Der Assistentenbedienplatz ist in allen BSO ein vollwertiger Fdl-Bedienplatz, welcher sich nur in der Bezeichnung („Assistent“) von den anderen drei Bedienplätzen unterscheidet. Dieser Arbeitsplatz dient für Spitzenlastzeiten oder bei einer langfristigen Verkehrszunahme mit höherer Arbeitsbelastung zur Verkleinerung/Unterstützung der Fdl-Zuständigkeitsbereiche. Aus diesem Grund werden dieser Platz auch unten in der Tabelle nicht in der Spalte „Assistenzbedienplätze“ aufgeführt, da dieser bei Bedarf langfristig den Fdl 4 darstellt.

Die Belegung und Aufteilung der Bedienplätze sowie Büroräume im BSO ist im Rahmen der BSO-Planung mit dem Betreiber abzustimmen.

Die Bedienplätze für den Bedienbezirk Balingen werden im BSO Wendlingen untergebracht.

Primäre Bedienstandort	Fdl-Bedienplätze	Sonstige Arbeitsplätze mit Bedienplatz	Sonstige Arbeitsplätze ohne Bedienplatz
Wendlingen (TWDQ)	12, im Projekt ONB davon 4 zu errichten	Berücksichtigung im DKS Baustein 3	Berücksichtigung im DKS Baustein 3

Hinweise:

iBP= integrierter Fdl-Bedienplatz

Arbeitsplätze mit Bedienplatz bedeutet, dass für diese Arbeitsplätze standardisierte Möbel aus dem jeweils aktuellen Rahmenvertrag für die Integration des iBS oder als Leitstellenarbeitsplätze für die tBs vorzusehen sind (24/7/365-Nutzung).

Arbeitsplätze ohne Bedienplatz bedeutet, dass für diese Arbeitsplätze normale höhenverstellbare Büroschreibtische verwendet werden (8/5/220-Nutzung).

Achtung: die Assistenzbedienplätze sind in die normalen Fdl-Bedienplätze mit eingerechnet, da diese keine abgespeckte Ausstattung haben dürfen, sondern regulär auszustatten und damit vollwertige Fdl-Bedienplätze sind. Diese dienen der geplanten Unterstützung der Fdl 1-3.

Geplante Zuständigkeiten der Fdl im Bedienbezirk Balingen:

(Fdl Balingen 1: TT(a)-THB(a) ONB TT(a) - THB

Fdl Balingen 2: TT(a)-THCH(e) (ZAB, 4630)

Fdl Balingen 3: THCH(a)-TSGZ(a) (ZAB, 4630)

Die Projekte ZAB Nord und ONB teilen sich damit ein Stellwerk. Für die jeweilige Inbetriebnahme eines Projektes sind im Minimum zwei

Änderungen zum Ist-Zustand innerhalb des auszurüstenden Bereichs	
	Bedienplätze erforderlich. Vor Beginn der AP ist die Zuständigkeitsaufteilung bei der Infrastrukturplanung nochmals abzufragen.

3.2.4 GSM-R Anforderungen

grundlegende Anforderungen	
Strecken-/Bahnhofsausleuchtung	☐ keine erhöhten Anforderungen ☒ Ja, erhöhte Anforderungen (Funkzellen verkammt (überlappend) zu planen)
IH-Personal	Anzusetzender Wert für die GSM-R Nutzung: 2
Stromversorgung	☐ keine erhöhten Anforderungen ☒ Ja, erhöhte Anforderungen (redundante Stromversorgung von BTS, BSC und ÜT-Standorten vorzusehen)

anzusetzende Rangierfunkgruppen		
Betriebsstelle	**erforderliche Anzahl an Rangierfunkgruppen**	**gleichzeitige Nutzung erforderlich**
Nicht relevant	Nicht relevant	☒ Nein ☐ Ja

3.2.5 Bahnübergang km 58,827

3.2.5.1 Art des Umbaus

Erneuerung der BÜ-Sicherungsanlage (BÜSA)	☐ Nein ☒ Ja: Im Bestand ist der Bahnübergang nichttechnisch gesichert, daher Neubau
Hinweise zur Überwachungsart	BÜ ist nur für Fußgänger und Radfahrer und liegt innerhalb des Bahnhofs.
Erneuerung des BÜ-Belags:	☐ Nein ☒ Ja: Erneuerung durch die geplante Zweigleisigkeit notwendig
Weitere Angaben	☐ Nein ☒ Ja: Gemäß Ril 815.6020Z01 ist zusammen mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger zu klären, ob eine Beseitigung des BÜ (z.B. durch Neubau einer SÜ/EU, Neubau eines Ersatzweges zu bestehenden SÜ/EÜ/BÜ oder ersatzlose Beseitigung) möglich ist. Wenn eine Beseitigung nicht möglich ist, ist dies entsprechend zu begründen. Am Schalthaus des Bahnübergangs muss eine Parkmöglichkeit für das IH-Personal geplant werden.

	Im Netzbezirk Tübingen sind überwiegend Anlagen des Herstellers Siemens verbaut. Dies sollte auch, soweit möglich, zukünftig berücksichtigt werden, um die Anlagenvielfalt je Instandhaltungsbezirk möglichst gering zu halten. Dadurch werden hohe Kosten bei Personal und Ersatzteilbeschaffung/-lagerung eingespart. Zur Inbetriebnahme des neuen Bahnübergangs ist der BÜ-Pass sowie der Technische Platz (Übergabe DÄ-Beleg) zu aktualisieren.

3.2.5.2 Spezifische Anforderungen

Maßnahmenspezifische Daten	
Angaben zu Gleisen auf dem BÜ (Soll)	B90 Schwellen plus entsprechende Schiene

Handschalteinrichtungen	
Anordnung von HET-Tasten am BÜ (Pflichtfeld bei Hp-Anlagen)	☐ Nein ☒ Ja: wenn möglich Auto HET
Rangierschalter am BÜ erforderlich	☒ Nein ☐ Ja:

Sicht, Bedienstelle und Gefahrenraumfreimeldeanlage (GFR)	
Besteht unmittelbare Sicht auf den Gefahrenraum des BÜ	☒ Nein ☐ Ja:
Nur falls als Ergebnis der Fachplanung eine LzHH- oder LzV-Anlage vorgesehen ist, werden folgende Angaben relevant:	
Eine mittelbare Sicht (Fernbeobachteranlage) ist herzustellen:	☒ Nein ☐ Ja:
Bedienungs-/Überwachende Stelle:	Fdl Balingen
Automatische GFR vorsehen	☒ Nein ☐ Ja:

3.2.5.3 Festlegungsprotokoll zur Ortsbegehung

Das Festlegungsprotokoll zur Ortsbegehung wird separat erstellt und ist nicht als Anhang dieser BAst beigefügt.

3.2.6 Eisenbahnüberführungen

EÜ Wirtschaftsweg km 53,049

Allgemeine Angaben	
Bezeichnung des Bauwerks	EÜ Wirtschaftsweg km 53,049
VzG-Streckennummer + km	4600 km 53,049
Art der Maßnahme	☒ Neubau ☒ Erneuerung Je nachdem welche Variante wirtschaftlicher ist ☐ Teilerneuerung: [Angabe welche Bauwerksteilen]
Weiche/n auf der EÜ	☒ Nein ☐ Ja, Weiche/n im Bestand vorhanden* ☐ Ja, Anordnung neuer Weiche/n*
Standardisiertes Rahmenbauwerk (Vorabschätzung)	☐ Nein ☒ Ja
Brückenpaketierung	☒ Nein ☐ Ja:
Örtliche Gegebenheiten unter der EÜ	Wirtschaftsweg
Anforderungen externer Kreuzungspartner	☐ Nein ☒ Ja, angefragt, seitens SBL ausstehend

Einwirkungen durch Aufbauten	
Lärmschutzwand vorsehen	☐ Nein ☒ Ja: Wird im Rahmen des Lärmschutzgutachtens in der Vorplanung ermittelt.
weitere Aufbauten möglich	☐ Nein ☒ Ja*: Ggf. OL-Maste

*Im Rahmen der Lph 1 sind hier keine weiteren Angaben notwendig. Diese ergeben sich aus der Fachplanung.

Anlagen am Bauwerk	
Räumliche Lage	☒ innerorts, Wohnbebauung angrenzend ☐ außerorts
Bahnsteige/-zugänge	☒ Nein ☐ Ja:
Rand-, Verkehrs-, Rangierer-, Rettungswege	☐ Nein ☒ Ja: Gemäß Regelwerk
Zuwegungen, Zugänge, Zufahrten	☐ Nein ☒ Ja: Zugangsmöglichkeiten zur Inspektion
Rangiertechnische Anlagen	☒ Nein ☐ Ja: [Angaben]

Ausstattung des Bauwerks	
Befahrbarkeit Gleisbereich mit Kfz	☒ Nein ☐ Ja
Graffitischutz vorsehen	☐ Nein ☒ Ja
Werbeflächen beachten	☒ Nein ☐ Ja

Bemessungsfälle für Vertikallast

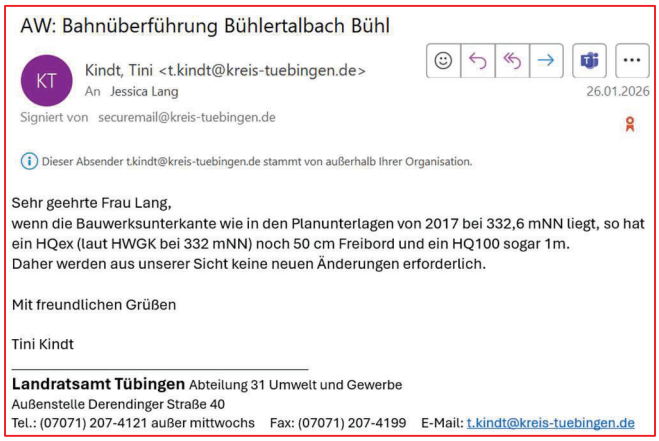
Eingruppierung der voraussichtlichen Brückenlänge (Stützweite):		
☒ L ≤ 30 m	☐ 30 m > L ≤ 120 m	☐ L > 120 m

Anzusetzender Verkehr		Lastmodelle	Klassifizierungsfaktor α
☒	**Regelverkehr D4 (DB)**	LM71 und SW/0	☐ α = 0,8* ☒ α = 1,0 ☐ α =
☐	**Schwerwagenverkehr (CS/DS)**	LM71 und SW/0, zusätzlich SW/2	☐ α = 1,0 ☐ α =
☐	**Schwerwagenverkehr und Ganzzugverkehr**	LM71 und SW/0**	☐ α = 1,21 ☐ α = 1,33 ☐ α =

* α = 0,8 (ausschließlich S-Bahn)
** Die zusätzliche Berücksichtigung des LM SW/2 ist nicht erforderlich, da es durch α unter Berücksichtigung des ermäßigten Sicherheitswertes erfasst ist.

EÜ Bach km 54,478

Allgemeine Angaben	
Bezeichnung des Bauwerks	EÜ Bach km 54,478
VzG-Streckennummer + km	4600 km 54,478
Art der Maßnahme	☒ Neubau ☒ Erneuerung Je nachdem welche Variante die wirtschaftlichere ist ☐ Teilerneuerung:
Weiche/n auf der EÜ	☒ Nein ☐ Ja, Weiche/n im Bestand vorhanden* ☐ Ja, Anordnung neuer Weiche/n*
Standardisiertes Rahmenbauwerk (Vorabschätzung)	☒ Nein ☐ Ja
Brückenpaketierung	☒ Nein ☐ Ja:

Allgemeine Angaben	
Örtliche Gegebenheiten unter der EÜ	Bach „Alter Neckar“
Anforderungen externer Kreuzungspartner	☒ Nein  AW: Bahnüberführung Bühlertalbach Bühl KT Kindt, Tini <t.kindt@kreis-tuebingen.de> An Jessica Lang 26.01.2026 Signiert von securemail@kreis-tuebingen.de Dieser Absender t.kindt@kreis-tuebingen.de stammt von außerhalb Ihrer Organisation. Sehr geehrte Frau Lang, wenn die Bauwerksunterkante wie in den Planunterlagen von 2017 bei 332,6 mNN liegt, so hat ein HQex (laut HWGK bei 332 mNN) noch 50 cm Freibord und ein HQ100 sogar 1m. Daher werden aus unserer Sicht keine neuen Änderungen erforderlich. Mit freundlichen Grüßen Tini Kindt **Landratsamt Tübingen** Abteilung 31 Umwelt und Gewerbe Außenstelle Derendinger Straße 40 Tel.: (07071) 207-4121 außer mittwochs Fax: (07071) 207-4199 E-Mail: t.kindt@kreis-tuebingen.de ☐ Ja

Einwirkungen durch Aufbauten	
Lärmschutzwand vorsehen	☐ Nein ☒ Ja: Wird im Rahmen des Lärmschutzgutachtens in der Vorplanung ermittelt.
weitere Aufbauten möglich	☐ Nein ☒ Ja*: OL-Maststandorte sind noch nicht bekannt

*Im Rahmen der Lph 1 sind hier keine weiteren Angaben notwendig. Diese ergeben sich aus der Fachplanung.

Anlagen am Bauwerk	
Räumliche Lage	☒ innerorts, Wohnbebauung in direkter Nähe ☐ außerorts
Bahnsteige/-zugänge	☒ Nein ☐ Ja:
Rand-, Verkehrs-, Rangierer-, Rettungswege	☐ Nein ☒ Ja: Nach Regelwerk
Zuwegungen, Zugänge, Zufahrten	☐ Nein ☒ Ja: Zugangsmöglichkeiten zur Inspektion
Rangiertechnische Anlagen	☒ Nein ☐ Ja:

Ausstattung des Bauwerks	
Befahrbarkeit Gleisbereich mit Kfz	☒ Nein ☐ Ja:
Graffitischutz vorsehen	☐ Nein ☒ Ja

Ausstattung des Bauwerks	
Werbeflächen beachten	☒ Nein ☐ Ja

Bemessungsfälle für Vertikallast

Eingruppierung der voraussichtlichen Brückenlänge (Stützweite):		
☒ L ≤ 30 m	☐ 30 m > L ≤ 120 m	☐ L > 120 m

Anzusetzender Verkehr		Lastmodelle	Klassifizierungsfaktor α
☒	**Regelverkehr D4 (DB)**	LM71 und SW/0	☐ α = 0,8* ☒ α = 1,0 ☐ α =
☐	**Schwerwagenverkehr (CS/DS)**	LM71 und SW/0, zusätzlich SW/2	☐ α = 1,0 ☐ α =
☐	**Schwerwagenverkehr und Ganzzugverkehr**	LM71 und SW/0**	☐ α = 1,21 ☐ α = 1,33 ☐ α =

* α = 0,8 (ausschließlich S-Bahn)
** Die zusätzliche Berücksichtigung des LM SW/2 ist nicht erforderlich, da es durch α unter Berücksichtigung des ermäßigten Sicherheitswertes erfasst ist.

EÜ Tübinger Straße L 370 km 58,387

Allgemeine Angaben	
Bezeichnung des Bauwerks	EÜ Tübinger Straße L 370 km 58,387
VzG-Streckennummer + km	4600 km 58,387
Art der Maßnahme	☐ Neubau ☒ Erneuerung als zweigleisige EÜ ☐ Teilerneuerung: [Angabe welche Bauwerksteilen]
Weiche/n auf der EÜ	☒ Nein ☐ Ja, Weiche/n im Bestand vorhanden* ☐ Ja, Anordnung neuer Weiche/n*
Standardisiertes Rahmenbauwerk (Vorabschätzung)	☐ Nein ☒ Ja
Brückenpaketierung	☒ Nein ☐ Ja:
Örtliche Gegebenheiten unter der EÜ	Landestraße L370

Allgemeine Angaben	
Anforderungen externer Kreuzungspartner	☐ Nein ☒ Ja, siehe Anlage 5.3 Stellungnahme und Schriftverkehr

Einwirkungen durch Aufbauten	
Lärmschutzwand vorsehen	☐ Nein ☒ Ja: Wird im Rahmen des Lärmschutzgutachtens in der Vorplanung ermittelt.
weitere Aufbauten möglich	☐ Nein ☒ Ja*: OL-Maststandorte sind noch nicht bekannt.

*Im Rahmen der Lph 1 sind hier keine weiteren Angaben notwendig. Diese ergeben sich aus der Fachplanung.

Anlagen am Bauwerk	
Räumliche Lage	☒ innerorts ☐ außerorts
Bahnsteige/-zugänge	☒ Nein ☐ Ja:
Rand-, Verkehrs-, Rangierer-, Rettungswege	☐ Nein ☒ Ja: Nach Regelwerk
Zuwegungen, Zugänge, Zufahrten	☐ Nein ☒ Ja: Zugangsmöglichkeiten zur Inspektion
Rangiertechnische Anlagen	☒ Nein ☐ Ja:

Ausstattung des Bauwerks	
Befahrbarkeit Gleisbereich mit Kfz	☒ Nein ☐ Ja:
Graffitischutz vorsehen	☐ Nein ☒ Ja
Werbeflächen beachten	☒ Nein ☐ Ja

Bemessungsfälle für Vertikallast

Eingruppierung der voraussichtlichen Brückenlänge (Stützweite):		
☒ L ≤ 30 m	☐ 30 m > L ≤ 120 m	☐ L > 120 m

Anzusetzender Verkehr		Lastmodelle	Klassifizierungsfaktor α
☒	**Regelverkehr D4 (DB)**	LM71 und SW/0	☐ α = 0,8* ☒ α = 1,0 ☐ α =
☐	**Schwerwagenverkehr (CS/DS)**	LM71 und SW/0, zusätzlich SW/2	☐ α = 1,0 ☐ α =

Anzusetzender Verkehr		Lastmodelle	Klassifizierungsfaktor α
☐	**Schwerwagenverkehr und Ganzzugverkehr**	LM71 und SW/0**	☐ α = 1,21 ☐ α = 1,33 ☐ α =

* α = 0,8 (ausschließlich S-Bahn)
** Die zusätzliche Berücksichtigung des LM SW/2 ist nicht erforderlich, da es durch α unter Berücksichtigung des ermäßigten Sicherheitswertes erfasst ist.

PU Fußweg km 58,543

Allgemeine Angaben	
Bezeichnung des Bauwerks	PU Fußweg km 58,543
VzG-Streckennummer + km	4600 km 58,543
Art der Maßnahme	☐ Neubau ☒ Erneuerung ☐ Teilerneuerung:
Weiche/n auf der EÜ	☒ Nein ☐ Ja, Weiche/n im Bestand vorhanden* ☐ Ja, Anordnung neuer Weiche/n*
Standardisiertes Rahmenbauwerk (Vorabschätzung)	☐ Nein ☒ Ja
Brückenpaketierung	☒ Nein ☐ Ja:
Örtliche Gegebenheiten unter der EÜ	Fußweg
Anforderungen externer Kreuzungspartner	☐ Nein ☒ Ja, angefragt, Rückmeldung wird nachgereicht

Einwirkungen durch Aufbauten	
Lärmschutzwand vorsehen	☐ Nein ☒ Ja: Wird im Rahmen des Lärmschutzgutachtens in der Vorplanung ermittelt.
weitere Aufbauten möglich	☐ Nein ☒ Ja*: OL-Maststandorte sind noch nicht bekannt.

*Im Rahmen der Lph 1 sind hier keine weiteren Angaben notwendig. Diese ergeben sich aus der Fachplanung.

Anlagen am Bauwerk	
Räumliche Lage	☒ innerorts ☐ außerorts

Anlagen am Bauwerk	
Bahnsteige/-zugänge	☒ Nein ☐ Ja:
Rand-, Verkehrs-, Rangierer-, Rettungswege	☐ Nein ☒ Ja: Nach Regelwerk
Zuwegungen, Zugänge, Zufahrten	☐ Nein ☒ Ja: Zugangsmöglichkeiten zur Inspektion
Rangiertechnische Anlagen	☒ Nein ☐ Ja:

Ausstattung des Bauwerks	
Befahrbarkeit Gleisbereich mit Kfz	☒ Nein ☐ Ja:
Graffitischutz vorsehen	☐ Nein ☒ Ja
Werbeflächen beachten	☒ Nein ☐ Ja

Bemessungsfälle für Vertikallast

Eingruppierung der voraussichtlichen Brückenlänge (Stützweite):		
☒ L ≤ 30 m	☐ 30 m > L ≤ 120 m	☐ L > 120 m

Anzusetzender Verkehr		Lastmodelle	Klassifizierungsfaktor α
☒	**Regelverkehr D4 (DB)**	LM71 und SW/0	☐ α = 0,8* ☒ α = 1,0 ☐ α =
☐	**Schwerwagenverkehr (CS/DS)**	LM71 und SW/0, zusätzlich SW/2	☐ α = 1,0 ☐ α =
☐	**Schwerwagenverkehr und Ganzzugverkehr**	LM71 und SW/0**	☐ α = 1,21 ☐ α = 1,33 ☐ α =

* α = 0,8 (ausschließlich S-Bahn)
** Die zusätzliche Berücksichtigung des LM SW/2 ist nicht erforderlich, da es durch α unter Berücksichtigung des ermäßigten Sicherheitswertes erfasst ist.

3.3 Übersichtsgrafik der neuen Anlage

Nicht vorhanden.

3.4 Anforderungen weiterer Fachgewerke

<table>
<tr><th colspan="2">Fachgewerke (Zusammenhangsmaßnahme/n)</th></tr>
<tr><td>Oberbau</td><td>☐ Nein
☒ Ja: Auf allen Abschnitten, (siehe Lasttonnen Bestand und Soll unten), muss eine Erneuerung des Oberbaus gemäß Regelwerk geprüft werden.

Zweigleisiger Ausbau (ca. 3,6km) Abschnitt TT-Weilheim – TT-Kilchberg – TT-Bühl zwischen km 51,2 und km 54,7. Die Weichen im Bahnhof Kilchberg müssen zurückgebaut werden, da der Bahnhof zukünftig nur noch als Haltepunkt geplant wird. Im zukünftigen Bahnhofsteil Rottenburg-Dätzweg wird es ebenfalls im Bahnhof eine Zweigleisigkeit geben, siehe Steckbrief Bahnhof Rottenburg.
Lasttonnen Bestand:
Abschnitt Tübingen – Rottenburg: 4,6 Mio. t jährlich / 13.000 t täglich
Abschnitt Rottenburg – Horb: 3,4 Mio. t jährlich / 10.000 t täglich
Lasttonnen Soll:
<table>
<tr><th>Streckenabschnitt</th><th>Gleisanzahl</th><th>Mio. Leistungstonnen je Gleis und Jahr</th><th>Leistungstonnen je Gleis und Tag</th></tr>
<tr><td>TT – TTWH</td><td>1</td><td>14,9</td><td>45.000</td></tr>
<tr><td>TTWH – TTBL</td><td>2</td><td>7,5</td><td>22.000</td></tr>
<tr><td>TTBL – TRT D</td><td>1</td><td>14,9</td><td>45.000</td></tr>
<tr><td>TRT D – TRT</td><td>2</td><td>7,5</td><td>22.000</td></tr>
<tr><td>TRT – THB</td><td>1</td><td>11,6</td><td>36.000</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>LST</td><td>☐ Nein
☒ Ja: Sämtliche bislang in Alttechnik ausgeführten Stellwerke im Projektbereich sind als DSTW zu realisieren, wobei Fahrstraßenbilde und -auflösezeiten grundsätzlich zu minimieren sind.</td></tr>
<tr><td>TK</td><td>☒ Nein
☐ Ja:</td></tr>
<tr><td>OLA</td><td>☐ Nein
☒ Ja: Es muss mit dem Projekt Knoten Tübingen abgestimmt werden, wie die Schnittstelle der Oberleitungsanlagen zum Bahnhof Tübingen gestaltet werden kann.
Das neue Abstellgleis 3 in Rottenburg ist zu elektrifizieren.</td></tr>
<tr><td>50-Hz</td><td>☐ Nein
☒ Ja: 50-Hz Anlagen, die im Rahmen des Projekts betroffen sind und dadurch ihren Bestandsschutz verlieren, müssen erneuert werden.
In Bahnhöfen, wo zukünftig Züge abgestellt werden sollen, wird eine Gleisfeldbeleuchtung notwendig. Dies ist, nach aktuellem Stand, im Bahnhof Rottenburg für das Gleis 3 der Fall.</td></tr>
<tr><td>Maschinen-techn. Anlagen</td><td>☒ Nein
☐ Ja:</td></tr>
<tr><td>KIB</td><td>☐ Nein
☒ Ja: Alle Erdbauwerke, Durchlässe und Eisenbahnüberführungen müssen aufgrund der Geschwindigkeitserhöhungen und Steigerung der Lasten auf Belastungsfähigkeit geprüft und bei Bedarf ggf. erneuert werden.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="2">Fachgewerke (Zusammenhangsmaßnahme/n)</th></tr>
<tr><td></td><td>Im Bereich der zukünftigen Zweigleisigkeiten muss eine Erneuerung der dort vorhandenen Durchlässe geprüft werden.
<table>
<tr><td>4600048DL0000300</td><td>4600+052,170+DL03 |Rohr-DL</td><td>Netz</td></tr>
<tr><td>4600048DL0000400</td><td>4600+052,650+DL03 |Rohr-DL</td><td>Dritte</td></tr>
<tr><td>4600048DL0000500</td><td>4600+052,750+DL03 |Rohr-DL</td><td>Netz</td></tr>
<tr><td>4600048DL0000600</td><td>4600+052,966+DL01 |Gewölbe-DL</td><td>Netz</td></tr>
<tr><td>TKC----DL0000100</td><td>4600+053,353+DL01 |Gewölbe-DL</td><td>Netz</td></tr>
<tr><td>TKC----DL0000200</td><td>4600+053,508+DL01 |Gewölbe-DL</td><td>Netz</td></tr>
<tr><td>TKC----DL0000300</td><td>4600+053,520+DL03 |Rohr-DL <50 cm</td><td>Netz</td></tr>
<tr><td>TKC----DL0000400</td><td>4600+053,713+DL04 |Platten-DL</td><td>Netz</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>Tiefbau</td><td>☐ Nein
☒ Ja: Im Bestand sind die Kabelführungssysteme zum Teil als aufgeständerte Variante vorhanden. Diese sind nur noch in Ausnahmefällen zulässig. Bei Neuverlegung von Kabelanlagen im Rahmen des Projekts, müssen die aufgeständerten Kabelführungssysteme durch eine regelwerkskonforme Bauart beseitigt werden.</td></tr>
<tr><td>Hochbau</td><td>☐ Nein
☒ Ja: Im Stellwerk Rottenburg muss die alte Stellwerkstechnik ausgebaut werden.</td></tr>
</table>

4 Projektumfeld

4.1 Beteiligung

Eisenbahninfrastruktur	
DB InfraGO AG, GB Personenbahnhöfe	☐ nicht relevant ☒ erforderlich: Neubau Verkehrsanlagen, Neubau und Verlängerung bzw. Erhöhung von Bahnsteigen
DB Energie GmbH	☐ nicht relevant ☒ erforderlich: Stromversorgung für Elektrifizierung der Strecke Tübingen – Horb, bzw. gesamter Bereich Tübingen
andere Eisenbahninfrastruktur	☐ nicht relevant ☒ erforderlich: Im Bahnhof Eyach beginnt die Strecke 9460 Eyach – Hechingen der SWEG. Weiche 11 / 12 ist hierbei die Verbindung zur Infrastruktur der DB InfraGO.

Allgemeine Beteiligungen	
Widmung und Anwendung EKrG/WaStrG	☐ nicht relevant ☐ nicht gewidmet ☒ gewidmet: Betroffenheit im Rahmen des Projekts: • EÜ km km 53,049 • EÜ km km 58,387 • PU Fußweg km 58,543 • BÜ km 58,827
Leitungskreuzungen Dritter	☐ keine gemäß DBImm Maps ☒ vorhanden: siehe Anlage 5.4 und Details in DBImm Maps
Denkmalschutz	☐ Nein ☒ Ja: Die gesamte Strecke ist ein Kulturdenkmal, es muss das Landesamt für Denkmalpflege beteiligt werden, nähere Informationen unter Anlage 5.3
weitere Beteiligte	☐ Nein ☒ Ja: Der Betriebsrat muss wegen dem Neubau des DSTWs beteiligt werden.

4.2 Information zu Flächen und Umwelt

DB-Flächen	☐ nicht relevant ☒ siehe Anlage 5.4 - weitere Details in DBImm Maps
Übersicht Schutzgebiete	☐ nicht relevant ☒ siehe Anlage 5.4 - weitere Details im Inframaps-Geoviewer

4.3 Regionale Baubetriebsplanung

Sperrpausen müssen gemäß Regelwerk beantragt werden.

4.4 Ergänzende Informationen

Parallelprojekte:

- Knoten Tübingen, weder IBN, noch Ansprechpartner zum jetzigen Zeitpunkt bekannt.
- Stromversorgung Bereich Tübingen, DB Energie Herr Hamdi Sarihan
- Hp Kiebingen BMP II, Personenbahnhöfe, Fr. Kerstin Kästner
- Oberbauprogramm bis 2033:
    - G.016268084, Rottenburg GL.2 + LS W.2 #FB, IBN 2032, kein PL bekannt
    - G.016268095, Rottenburg GL.1, IBN 2032, kein PL bekannt
    - G.016268096, Rottenburg W.12, IBN 2032, kein PL bekannt
    - G.016268097, Rottenburg W.13, IBN 2032, kein PL bekannt
    - G.016268099, Rottenburg W.3, IBN 2032, kein PL bekannt
    - G.016269562, PSS Tübingen Hbf – Kilchberg, IBN 2029, PL Viktor Knysch
    - G.016271136, TE Kilchberg Gleis 1 / Gleis 2, IBN 2029, PL Viktor Knysch
    - G.016268094, Bieringen – Eyach, IBN 2028, PL Christian Selvaggi
    - G.016268098, Bieringen Weiche 1, IBN 2028, PL Christian Selvaggi

5 Anlagen

5.1 Ansprechpartner

5.2 VAst

5.3 Stellungnahmen und Schriftverkehr

5.4 Planunterlagen

5.5 Termin- und Kostenplanung – nicht vorhanden

5.6 Mitzeichnungsblatt

5.7 Sonstiges