

**Verbandsversammlung vom 08.03.2024**

**ZÖA Drucksache Nr. 04/2024**

**Anlage: 1**

**Öffentlich**

## **Tagesordnungspunkt**

Weichendrehung Herrenberg

## **Beschlussantrag**

Die Verbandsversammlung nimmt den dargestellten Sachverhalt zur Kenntnis und stimmt dem Rückbau der Weichenverbindung zu. Die Verbandsverwaltung wird ermächtigt, das Planrechtsverfahren einzuleiten und nach Vorliegen des Beschlusses die Baumaßnahme auszuschreiben und gemäß Ausschreibungsergebnis an den wirtschaftlichsten Bieter zu vergeben.

## **Begründung**

Zuletzt wurde die Verbandsversammlung in Ihrer Sitzung vom 25.11.2022 über den aktuellen Stand der Untersuchungen zur Weichenverbindung Herrenberg unterrichtet (vgl. ZÖA Drucksache Nr. 16/22).

Derzeit endet die Ammertalbahn am Stumpfgleis 102 in Herrenberg. Die aktuell bestehende Weichenverbindung 33/34 zum benachbarten DB Gleis kann in Richtung Horb als Rangierfahrt befahren werden, ist jedoch nicht elektrifiziert. Aufgrund des hohen Zeit- und Personalaufwands, den die dort eingebaute schlüsselabhängige Handweiche beim Umstellen verursacht und aufgrund des Fahrplans auf der Ammertalbahn, wurde die Weichenverbindung bisher nur im Einzelfall im Nachtzeitraum genutzt.

Da die Weichenverbindung erneuert werden muss, hat die Verbandsverwaltung Möglichkeiten geprüft, um die Situation zu optimieren.

Variante 1: Drehung der Weichenverbindung und signaltechnische Einbindung in das Herrenberger Stellwerk zur Ermöglichung durchgehender Zugfahrten von und Richtung Gäubahn. Diese Variante ist aufgrund der derzeitigen Planungen für den Digitalen Knoten Stuttgart (DKS) der Deutschen Bahn (DB) nicht umsetzbar.

Variante 2: Verschiebung um ca 200 m in Richtung Prellbock und Drehung der Weichenverbindung. Somit wird eine Verbindung zu Gleis 101 hergestellt und es ergibt sich die Möglichkeit in Herrenberg zu kreuzen. Durch Einbindung der Weichenverbindung in das Stellwerk der Ammertalbahn und Pachten des Gleises 101 von der DB ergeben sich betriebliche Möglichkeiten, die zu einer Stabilisierung der Betriebsqualität im Hinblick auf die Anschlusssicherung von und zur S-Bahn beitragen. Diese Variante setzt die

Verpachtung des Gleis 101 von der DB an den ZÖA voraus, wofür grundsätzlich eine Zustimmung ab Fahrplanjahr 2026 vorliegt. Als weitere Voraussetzung wird von der DB eine zusätzliche Weichenverbindung am Südkopf im Herrenberger Bahnhof gefordert, damit die durch die Abgabe des Gleises 101 an den ZÖA wegfallende Wendemöglichkeit im Störfall kompensiert werden kann. Diese zusätzliche Weichenverbindung kann frühestens im DKS Baustein 3 hergestellt werden und geht frühestens 2030 in Betrieb. Daher scheidet auch Variante 2 aus.

Variante 3: Erneuerung der aktuellen Weichenverbindung mit / ohne Oberleitung, ortsgestellte Weichen mit Schlüsselsperre für Rangierfahrten in der jetzigen Lage. Beide Weichen müssen erneuert werden. Die Anschlussweiche 34 der DB fällt unter die hälftige Kostenteilung gem. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG), die Ammertalbahn-Weiche 33 trägt der ZÖA komplett. Die geschätzten Baukosten belaufen sich auf ca 600.000 Euro netto ohne Oberleitung.

Diese Variante ist umsetzbar, bringt aber keine Verbesserung zur bestehenden Situation. Das heißt ein Auswechseln von Fahrzeugen über diese Weichenverbindung ist nur nachts und mit erheblichem Aufwand verbunden. Unklar ist, ob die Weichenverbindung bei einer späteren Erweiterung an der richtigen Stelle liegt.

Variante 4: Drehung der Weichenverbindung mit/ ohne Oberleitung an der aktuellen Stelle, ortsgestellte Weichen mit Schlüsselsperre für Rangierfahrten. Dies stellt eine Änderung der Anschlusseinrichtungen dar und ist zu 100% durch den ZÖA zu finanzieren. Die geschätzten Baukosten belaufen sich auf ca 800.000 Euro netto ohne Oberleitung. Es sind ohne Einbindung in das Stellwerk keine wesentlichen betrieblichen Vorteile zu Variante 3 zu erwarten.

Variante 5: Verzicht auf den Gleisanschluss in Herrenberg. Rückbau der Weichen und Lückenschluss der DB-Weiche sowie der Leit- und Sicherungstechnik fallen unter die hälftige Kostenteilung gem. AEG. Die Kosten für Rückbau und Lückenschluss sind durch den ZÖA zu tragen. Die geschätzten Baukosten belaufen sich auf ca. 200.000 Euro netto. Dies stellt die kostengünstigste Variante dar, bedingt jedoch, dass keine Fahrzeuge über Herrenberg ausgewechselt werden können.

Unter Abwägung der Kosten im Verhältnis zum Nutzen schlägt die Verbandsverwaltung vor, Variante 5 umzusetzen und zeitweise auf den Anschluss ans Netz der DB in Herrenberg zu verzichten. Weiter wird vorgeschlagen, den Wiedereinbau der Weichenverbindung im Zuge der Baumaßnahmen zum DKS durch die DB mitplanen zu lassen. Damit könnten die Varianten 1 und 2 berücksichtigt werden, die ein wesentlich höheres Verbesserungspotential aufweisen. Die Verbandsversammlung wird gebeten, die Verwaltung zu ermächtigen, das Planrechtsverfahren einzuleiten und die Baumaßnahmen auszuschreiben und gemäß Ausschreibungsergebnis an den wirtschaftlichsten Bieter zu vergeben.

## **Finanzielle Auswirkungen**

Die geschätzten Baukosten belaufen sich auf ca. 200.000 Euro netto und können über das Investitionsprogramm im Wirtschaftsplan 2024 gedeckt werden.