



Reaktivierung Talgangbahn

Aktueller Planungsstand
Vorstellung Gemeinderat Albstadt

07.04.2022 DB Engineering & Consulting GmbH I.TV-SW-P-KAR(M)
Laug | Albstadt



Agenda

Vorstellung Zwischenergebnisse



- Vorstellung und Allgemein Vorgaben
- Übersicht der Bahnübergänge
- Bf Truchtelfingen – Eingriffe Jurastraße / Landmannstraße
- Bf Tailfingen – Lage der Bahnsteige
- Bf Onstmettingen – Gleistopologie
- Bf Ebingen – Variantenbetrachtung Inbetriebnahmestufe 1

Das sind wir

Im DB-Konzern

Deutsche Bahn



Infrastruktur



Vorsitzender

Digitalisierung & Technik

Personal & Recht

Personenverkehr

Finanzen & Logistik

Güterverkehr

DB Netze Fahrweg (DB Netz AG)

DB Netze Personenbahnhöfe (DB Station&Service AG)

DB Netze Energie (DB Energie GmbH)

DB Engineering & Consulting

(Part of DB E.C.O. Group)

Deutsche Bahn International Operations

(Part of DB E.C.O. Group)

DB Bahnbau Gruppe

DB Services

...

rund 5.300 Mitarbeiter
aus 84 Nationen
für alle Gewerke

Das sind wir

Unsere Spezialisten

40



Planung

27



Bauüberwachung

13



Projektmanagement

10



Umwelt, Geotechnik & Geodäsie

5



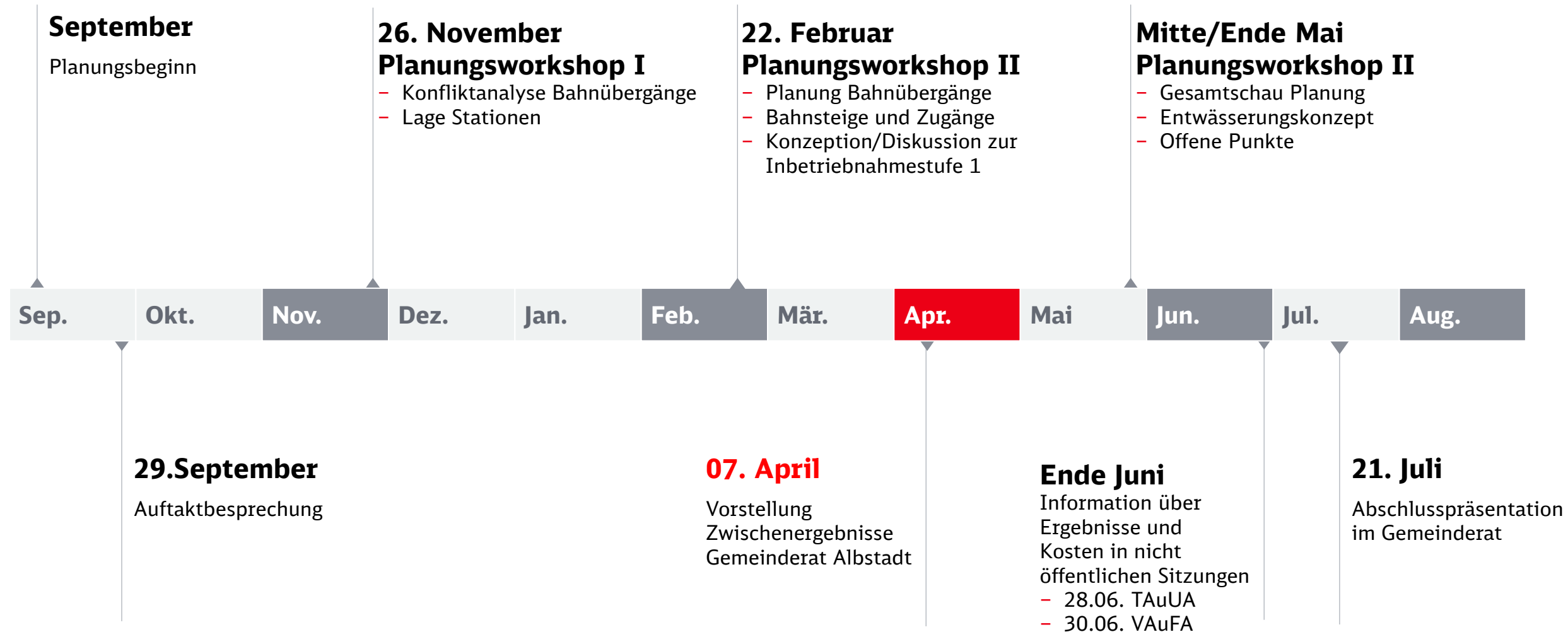
Plan- & Abnahmeprüfung

Consultingleistungen

Fachliche Anteile am Produktionspersonal in Prozent; 5 % Sonstiges (Stand: 31.03.2021)

Projektterminplan

Vorplanung Reaktivierung Talgangbahn



Idee

- Vorbereitung durch DB E&C
 - Planungskonzepte / konkrete Planung
 - Vorabzustellung der Pläne / Fragen
- Gemeinsame Diskussion der Planung und kritischer Punkte zur Lösungsfindung

Teilnehmerkreis

- Planer von DB E&C
- Arbeitsebene Verwaltung

Zeitlicher Rahmen

- 3 Workshop-Termine
- Ca. 4 – 6 h ggf. mit Ortsbegehung

Planungsworkshop I

- Konfliktanalyse Bahnübergänge
- Lage Stationen
- *26. November 2021*

Planungsworkshop II

- Planung Bahnübergänge
- Bahnsteige und Zugänge
- Konzeption/Diskussion zur Inbetriebnahmestufe 1
- *22. Februar 2022*

Planungsworkshop III

- Gesamtschau Planung
- Entwässerungskonzept
- Offene Punkte
- *Mitte/Ende Mai 2021*

Reaktivierung Talgangbahn

Allgemeine Vorgaben



Anzuwendende Regelwerke

- VDV-Regelwerk (Obri-NE, BÜV-NE,..)
- DB-Regelwerk nur wo keine vergleichbaren Regelungen getroffen sind

Bahnsteig- und Gleisnutzlängen

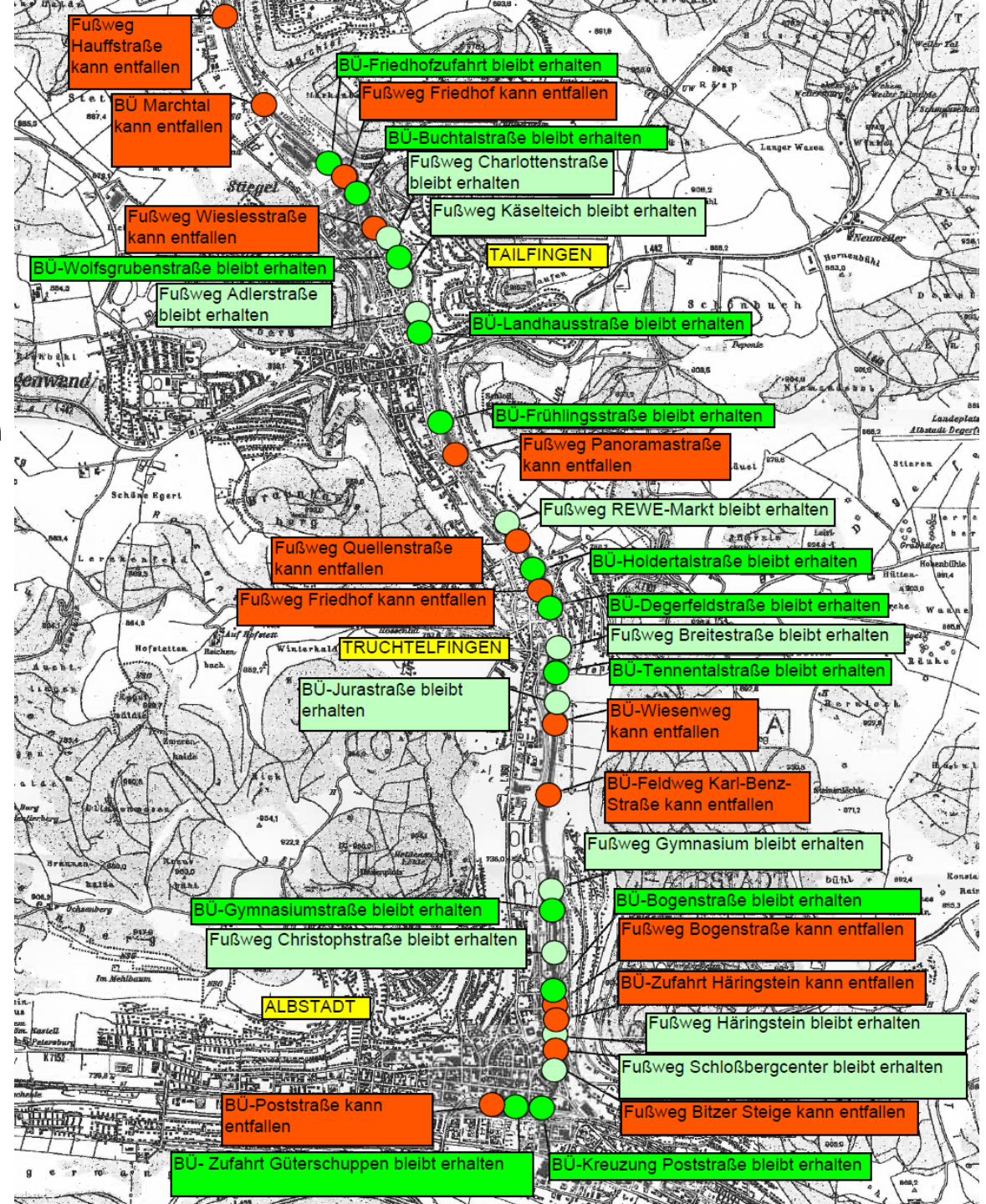
- 120 m Bahnsteigbaulänge
- 140 m Sicherungslänge Bahnsteige
- 150 m vorzusehende Zuglänge (Nutzlänge)

Bahnübergänge

- Anpassung an neues Regelwerk (Räumstrecken)
- Prüfung im Kfz-Verkehr für Sattelschlepper
- Anpassung Umlaufsperrern

Bahnübergänge

- Arbeitsstand BÜ mit Kfz
- Liste BÜ ohne techn. Sicherung



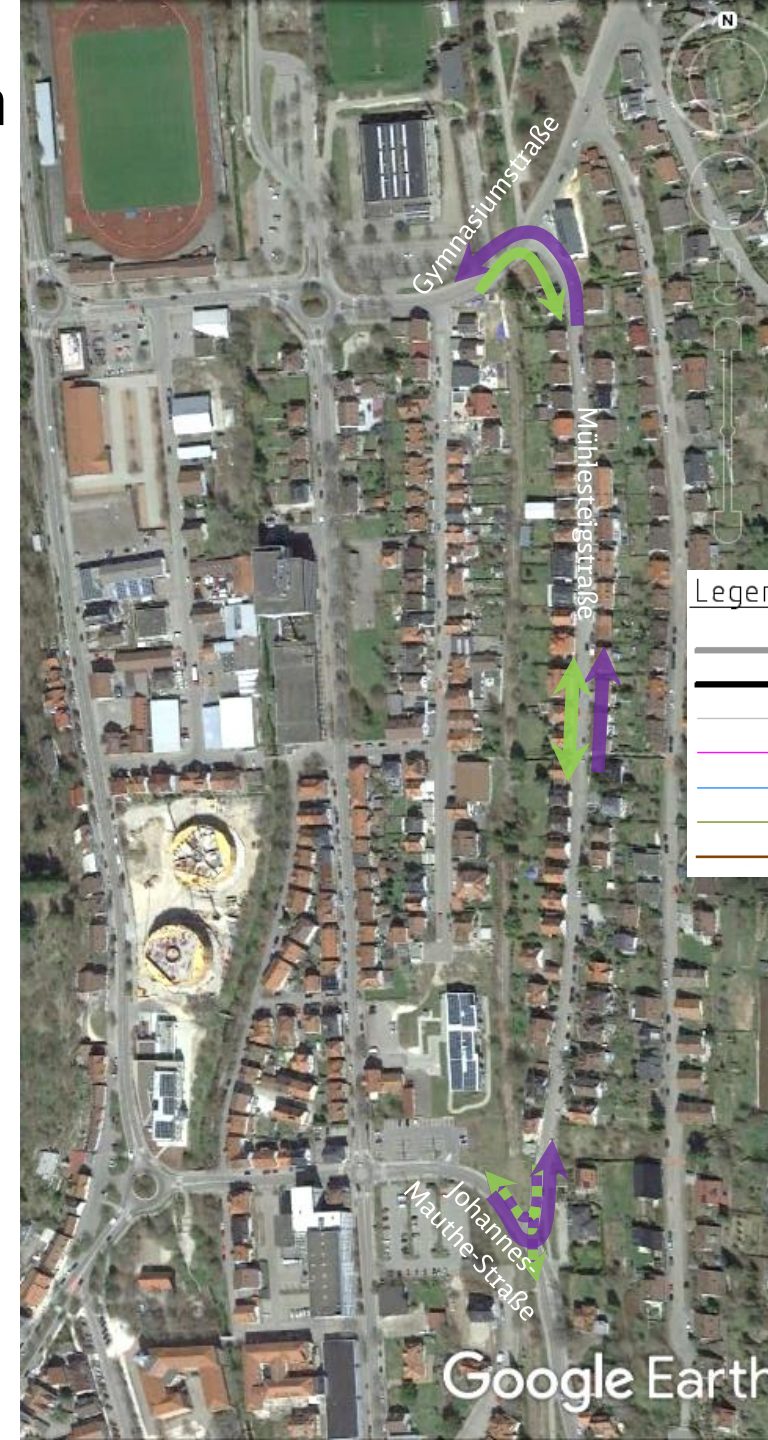
Bahnübergänge – Verkehrsbeziehungen Bogenstraße – Gymnasiumstraße

BÜ Gymnasiumstraße

- Ausfahrt Sattelschlepper aus Mühlesteigstraße in Gymnasiumstraße möglich

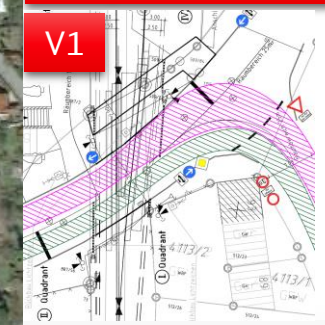
BÜ Bogenstraße

- Einfahrt Sattelschlepper in Mühlesteigstraße möglich



BÜ Gymnasiumstraße

V1



Legende:

	Bestand
	Neubau/Änderung
	Rückbau
	Schleppkurve Sattelschlepper
	Schleppkurve großer LKW
	Schleppkurve PKW/ Transporter
	Schleppkurve kleiner LKW

BÜ Bogenstraße



Bahnübergänge – Verkehrsbeziehungen

Tennentalstraße – Degerfeldstraße

BÜ Degerfeldstraße

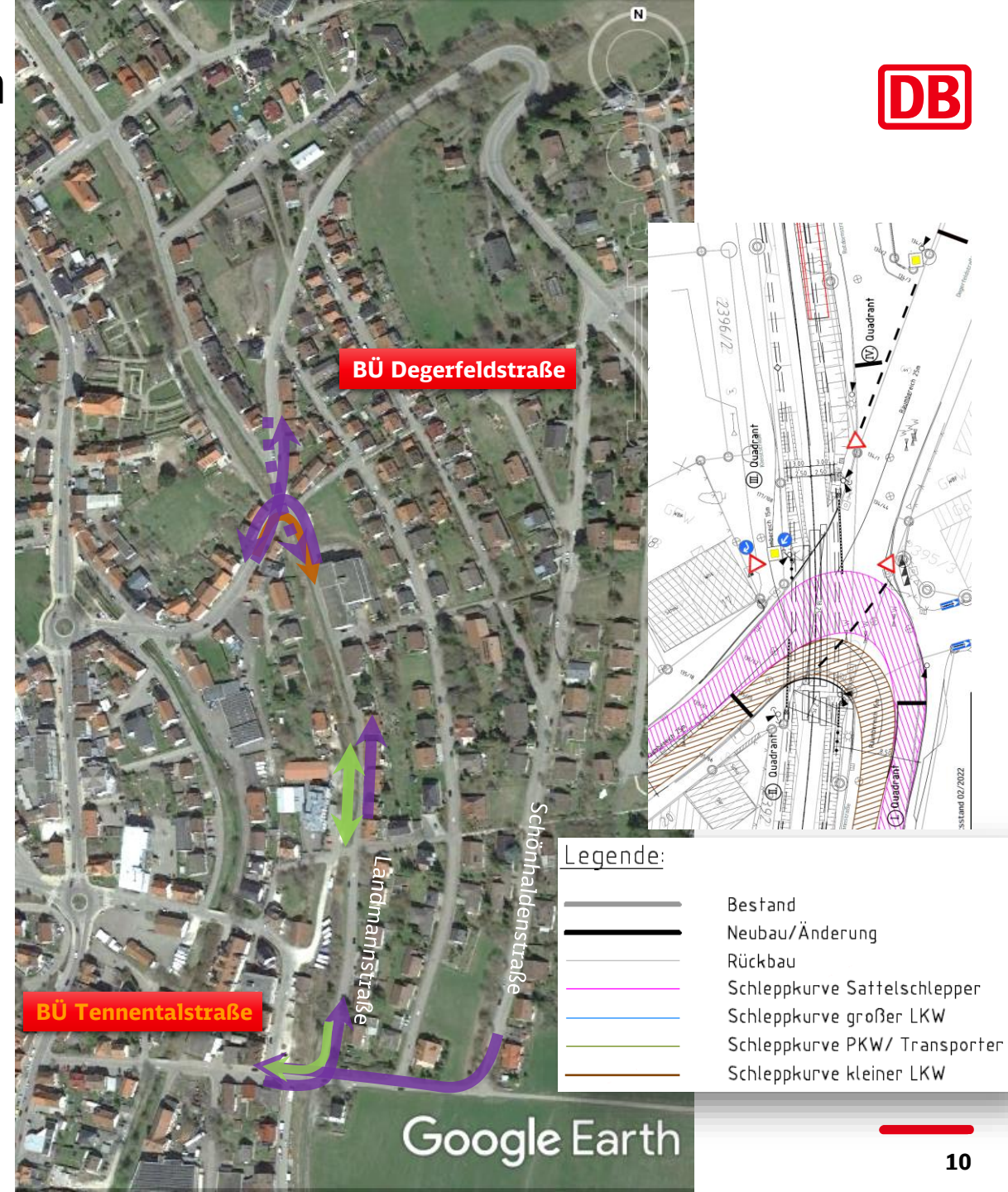
- Wahrscheinlich ständige LSA-Steuerung erforderlich
=> BÜSTRA aufgrund der entstehenden Schließzeiten durch die gewünschten Verkehrsbeziehungen
- *(Vollabschluss Bahnübergang durch Einmündung Landmannstraße und Winkel bzw. Straßenbreite der Degerfeldstraße nicht realisierbar)*
- Weitere LST-seitige Abhängigkeiten zu Bf Truchteltingen

Erschließung durch Sattelschlepper

- Landmannstraße nur in Fahrtrichtung => Nord
- Bei Umleitung Fahrtrichtung => Süd über Schönhaldenstraße

BÜ Tennentalstraße

- Genaue Ausgestaltung Festlegung mit Trassierung Südkopf Bf Truchteltingen



Bahnübergänge – Verkehrsbeziehungen Degerfeldstraße – Frühlingstraße

EÜ Neuweilerstraße

- Heute reduzierte Durchfahrtshöhe, deswegen Umleitung hoher Lkw über Panoramastraße. Annahme, dass Restriktion aufgehoben werden kann.

BÜ Frühlingstraße

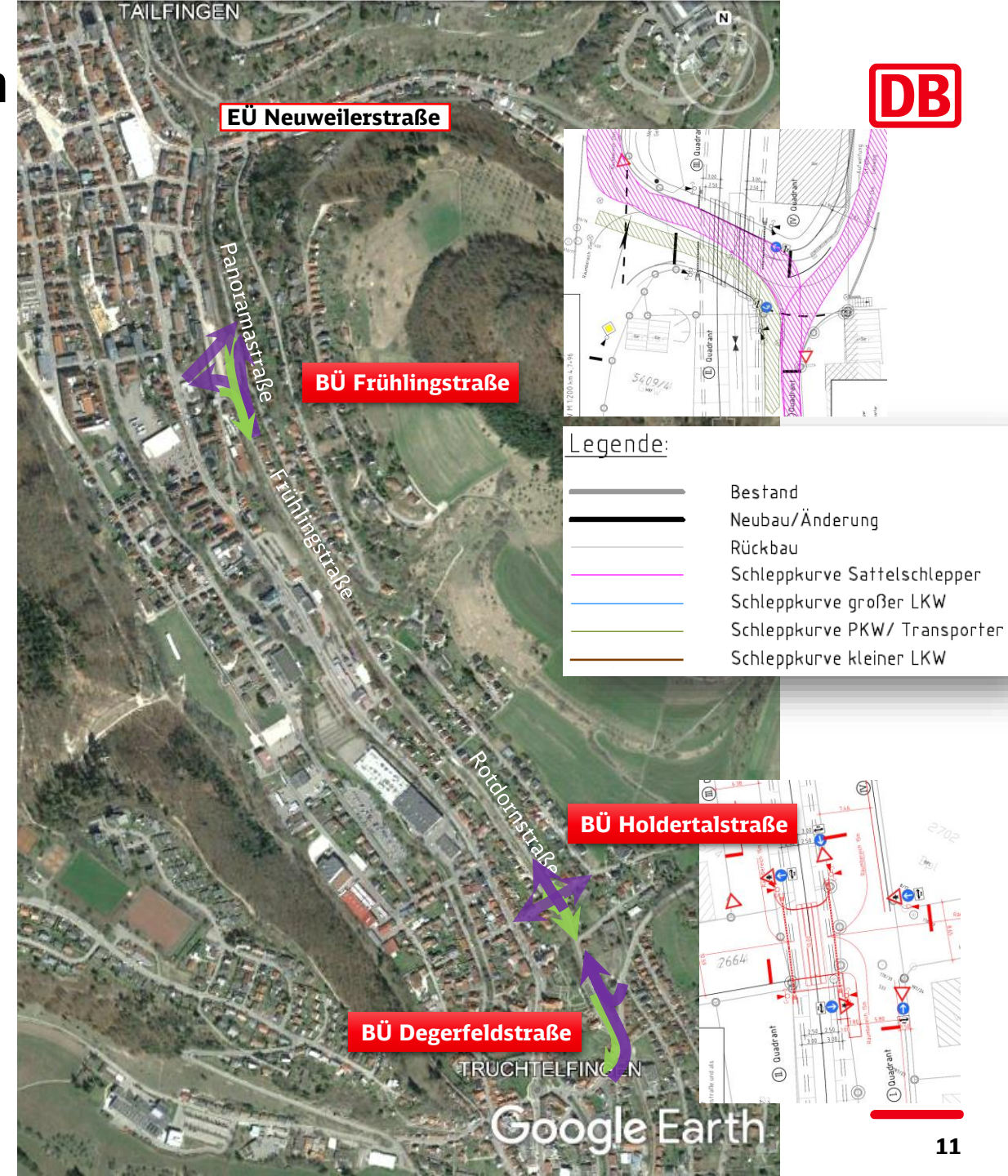
- Begegnung von Sattelschlepper in Panoramastraße nur mit zusätzlicher Straßenverbreiterung möglich
- Für Sattelschlepper nur Ausfahrt aus Frühlingstraße möglich

BÜ Holdertalstraße

- Kein Abbiegen von Sattelschleppern möglich
- Vorfahrtsregelung in Holdertalstraße

BÜ Degerfeldstraße

- Wahrscheinlich ständige LSA-Steuerung erforderlich
=> BÜSTRA aufgrund der entstehenden Schließzeiten durch die gewünschten Verkehrsbeziehungen



Bahnübergänge – Verkehrsbeziehungen Landhausstraße – Buchtalstraße

BÜ Buchtalstraße

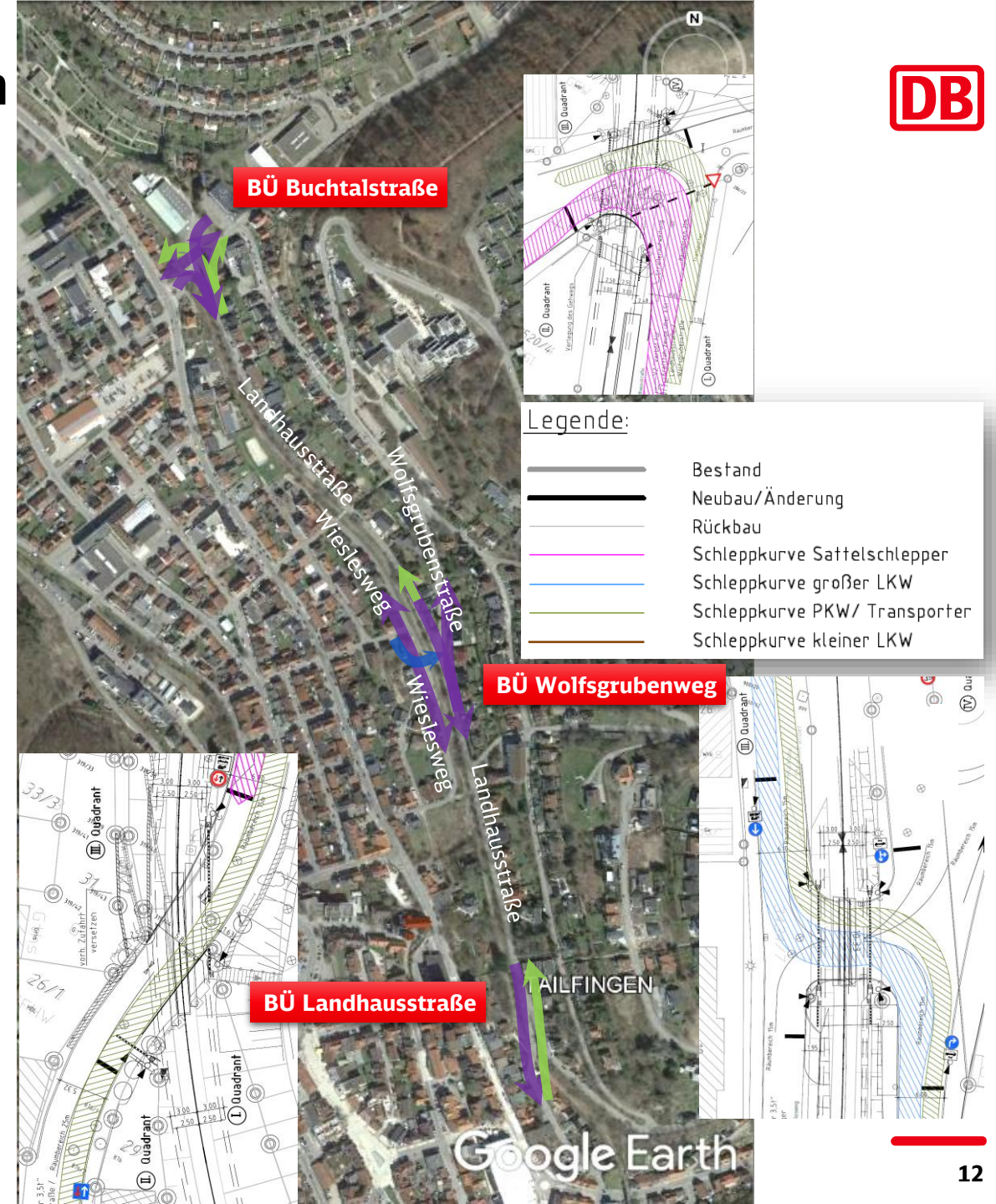
- Für Sattelaufleger nur Einfahrt in Landhausstraße möglich

BÜ Wolfgrubenstraße

- Vorgeschaltete Lichtzeichen (Ohne Vorfahrtsregelung)
- Überfahrt BÜ
 - in Ost => Westrichtung nur für Pkw
 - In West => Ostrichtung nur Fahrzeuge ≤ 10 m
- Kreisverkehr würde umwegige Führung von Sattelauflegern in Fahrtrichtung => Süd erfordern

BÜ Landhausstraße

- Sattelaufleger nur in Fahrtrichtung => Süd
- Engstelle im Bereich des BÜ erfordert Vorrang des Gegenverkehrs bzw. vor dem Gegenverkehr

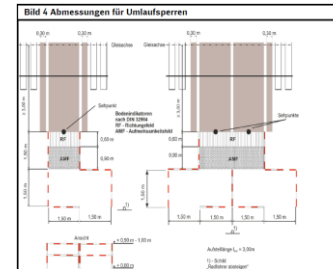




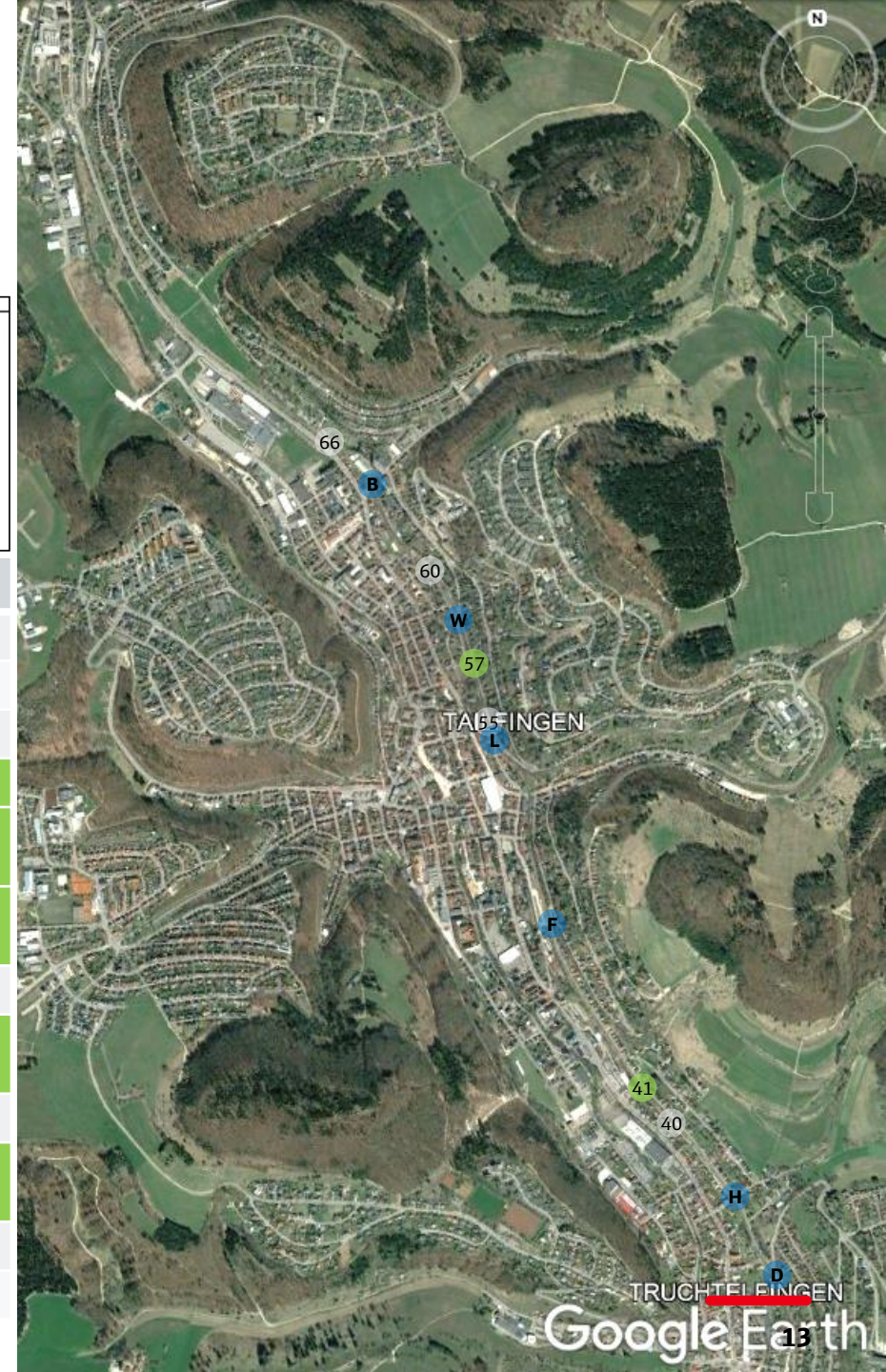
Bahnübergänge Fuß-/Radweg Übersicht

Umlaufsperrn

- Durchgangsbreite: 1,5 m
- Höherer Platzbedarf bei C-Anordnung



	Name	Lage	Bemerkung
04	BÜ-F Schloßbergcenter	km 0,4+88	Sicherung mit Lichtzeichen erf.
06	BÜ-F Häringstein	km 0,6+05	
11	BÜ-F Christophstraße	km 1,1+13	
27	BÜ-F Jurastraße	km 2,7+65	Stufenfreier Ausbau
31	BÜ-F Breite Straße	km 3,1+17	Stufenfrei, wenn raum in Rotdornstraße ausreichend
35	BÜ-F Friedhof	km 3,5+47	Stufenfrei, wenn Raum in Rotdornstraße ausreichend
40	BÜ-F REWE-Markt	km 4,0+01	Stufenfrei ggf. möglich
41	Bstg.Zugang Zollern-Alb-Halle	km 4,16	Stufenfrei mit Rampe südlich Albstadtwerke
55	BÜ-F Adlerstraße	km 5,5+23	
57	BÜ-F Käselteich	km 5,7+27	Stufenfrei Rampe zum neuen Parkplatz ausprägbar
60	BÜ-F Charlottenstraße	km 6,0+81	
66	BÜ Friedhof	km 6,6+25	



Truchtelfingen Bahnhof

Herstellung gleichzeitiger Einfahrten
Abhängigkeit zum BÜ Tennentalstraße

Truchtelfingen Bahnhof – Herstellung gleichzeitiger Einfahrten Randbedingungen Trassierungsanpassung



Abstand Bahnsteig zu den Weichen aus erforderlichen Durchrutschwegen

- Aufgrund der Längsneigung der Talgangbahn sind folgende Durchrutschwege vorzusehen
 - ca. 185 m Talwärts Ri. Ebingen
 - ca. 30 m – 50 m Bergwärts Ri. Onstmettingen
- Damit sind die **Einfahrweichen zu verschieben**
 - Erforderlicher Mindest-Abstand zwischen den Grenzzeichen der beiden Einfahrweichen ca. 360 m



Truchteltingen Bahnhof – Herstellung gleichzeitiger Einfahrten

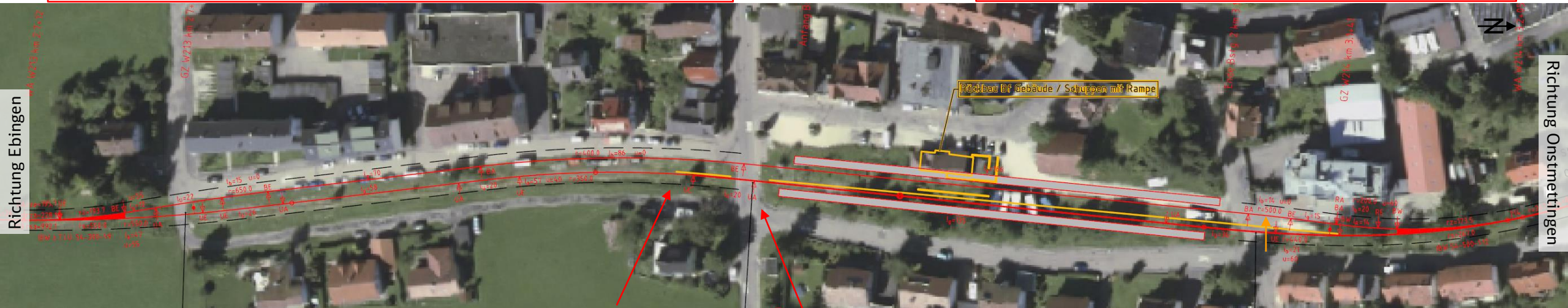
Parallele Bahnsteige nördlich Tennentalstraße

Südseite: Eingriffe südlich BÜ Tennentalstraße

- **Einfahrweiche** aus Ebingen muss Richtung Süden verschoben werden
- Erforderliche Breite Bahnkörper $\geq 10,5$ m
zzgl. Entwässerung / Stützkonstruktionen / Oberleitungsmast
- Bestand Jurastraße (Westseite) Fahrbahnbreite ca. 6 m
- Bestand Landmannstraße (Ostseite) Fahrbahnbreite ca. 3 m
- Abstand zwischen den Straßenrändern ca. 12 m
=> Straßenraum neu zu ordnen

Nordseite Längenentwicklung aus BÜ Tennentalstraße

- Zuglänge nach Räumung BÜ Tennentalstraße 150 m
- Signalsicht und Durchrutschweg ca. 41 m bis zum Grenzzeichen der **Einfahrweiche** aus Onstmettingen
- Eingriff erforderlich in Straßenquerschnitt Landmannstraße / Jurastraße



Lage Bahnkörper

- Eingriff in bestehende Straßenquerschnitte schafft mehr Freiheitsgrade in der Trassierung
- Optimiert zwischen Straßenraum
- Alternativ mit Lage eines Bahnsteigs

BÜ Tennentalstraße

- Ggf. Schließung BÜ ab Einfahrt aus Onstmettingen erforderlich
- Anpassung in Bearbeitung entsprechend Gleislage

Tailfingen Bahnhof

Herstellung gleichzeitiger Einfahrten

Tailfingen Bahnhof – Herstellung gleichzeitiger Einfahrten Randbedingungen Trassierungsanpassung

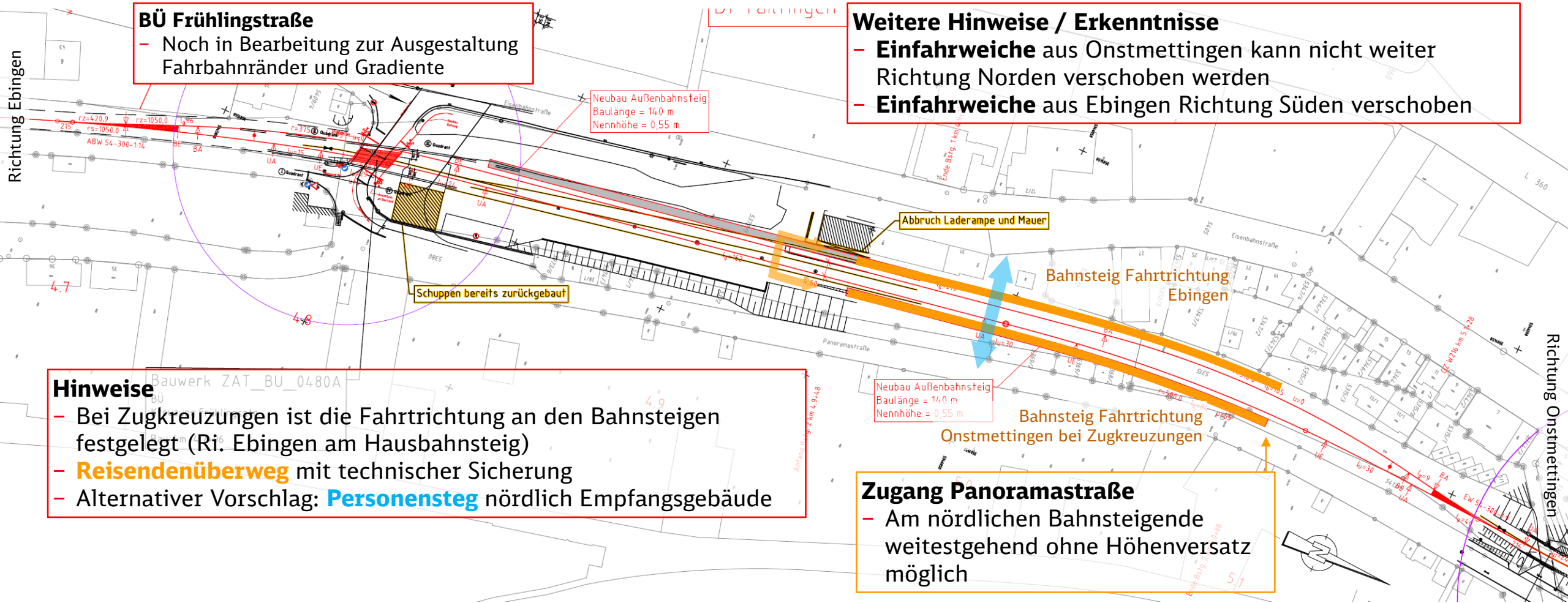


Abstand Bahnsteig zu den Weichen aus erforderlichen Durchrutschwegen

- Aufgrund der Längsneigung der Talgangbahn sind folgende Durchrutschwege vorzusehen
 - ca. 185 m Talwärts Ri. Ebingen
 - ca. 30 m – 50 m Bergwärts Ri. Onstmettingen
- Damit sind die **Einfahrweichen zu verschieben**
 - Erforderlicher Mindest-Abstand zwischen den Grenzzeichen der beiden Einfahrweichen ca. 360 m



Tailfingen Bahnhof – Herstellung gleichzeitiger Einfahrten Parallelage Bahnsteige

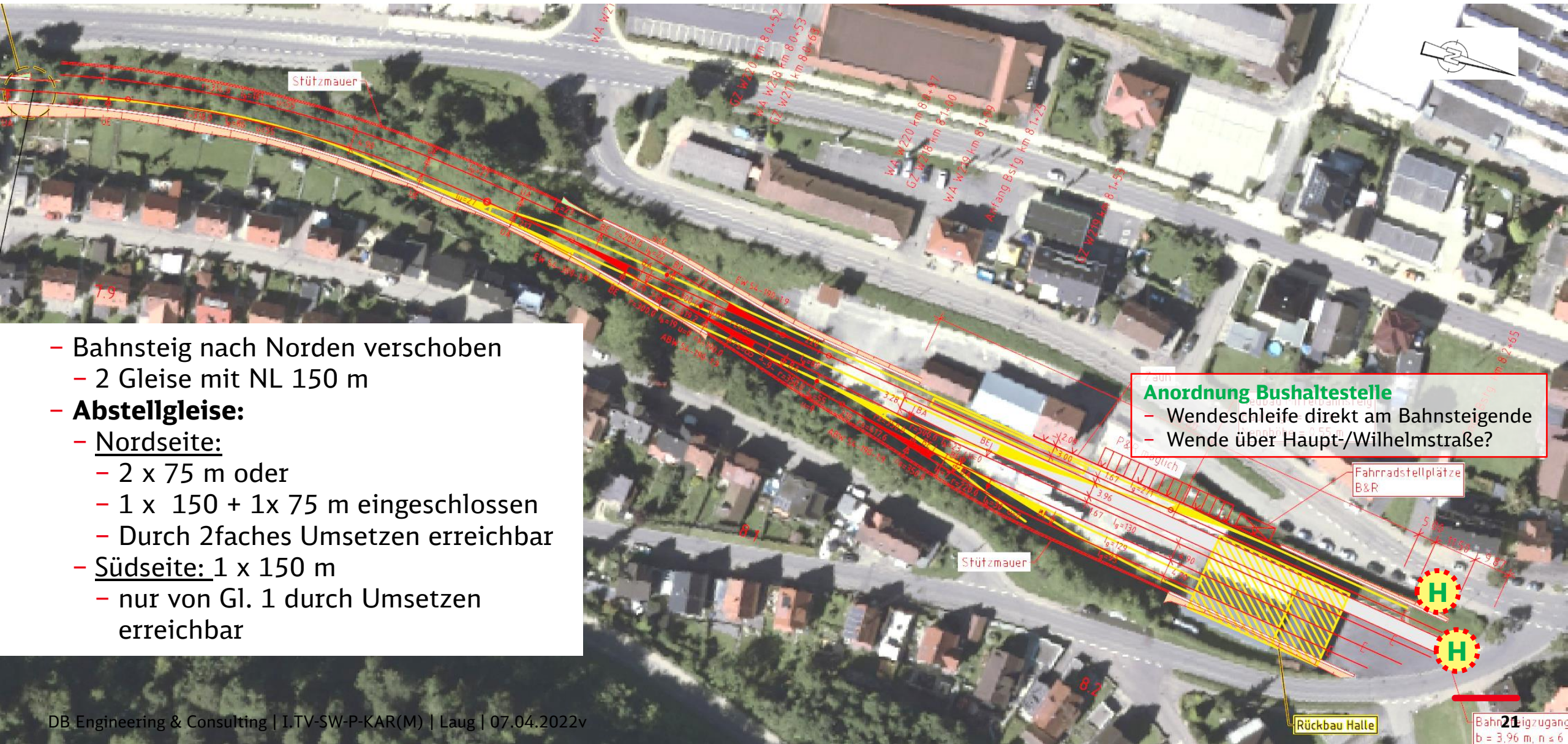


Onstmettingen Bahnhof

Varianten zur Gleis- und Bahnsteiganordnung

Onstmettingen Bahnhof

V1.1 Bahnsteig im Norden mit Abstellgleise im Nord- und Südkopf



- Bahnsteig nach Norden verschoben
- 2 Gleise mit NL 150 m
- **Abstellgleise:**
 - Nordseite:
 - 2 x 75 m oder
 - 1 x 150 + 1x 75 m eingeschlossen
 - Durch 2faches Umsetzen erreichbar
 - Südseite: 1 x 150 m
 - nur von Gl. 1 durch Umsetzen erreichbar

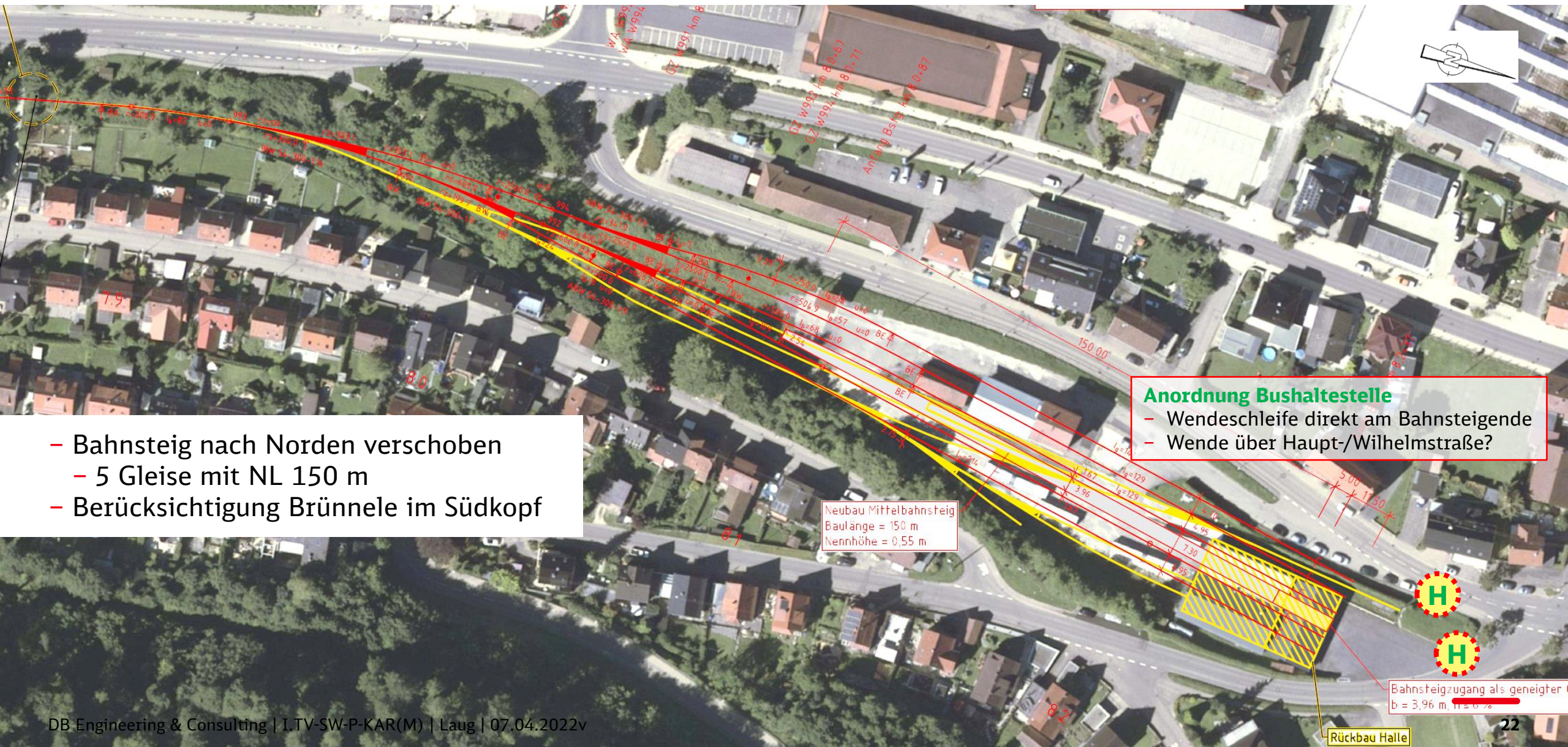
Anordnung Bushaltestelle

- Wendeschleife direkt am Bahnsteigende
- Wende über Haupt-/Wilhelmstraße?

Fahrradstellplätze
B&R

Rückbau Halle

Onstmettingen Bahnhof V3 Überplanung ehemaliges Empfangsgebäude



- Bahnsteig nach Norden verschoben
- 5 Gleise mit NL 150 m
- Berücksichtigung Brünnele im Südkopf

Anordnung Bushaltestelle

- Wendeschleife direkt am Bahnsteigende
- Wende über Haupt-/Wilhelmstraße?

Neubau Mittelbahnsteig
Baulänge = 150 m
Nennhöhe = 0,55 m

Bahnsteigzugang als geneigter
b = 3,96 m, $\alpha = 6,4^\circ$

Rückbau Halle

Ebingen Bahnhof

Variantenbetrachtung Inbetriebnahmestufe 1

24

Ebingen Bahnhof – Konzeptüberlegung zur Inbetriebnahmestufe 1

Bahnsteig nördlich Poststraße

- Zugfahrten auf der Talgangbahn; Rangierfahrt über BÜ Poststraße in Bf A.-Ebingen
- Haltetafel 10 m vor BÜ als Vorkehrung damit **Schließung BÜ Poststraße** erst bei Überfahrt in Bf A.-Ebingen erforderlich wird => bestimmt realisierbare Bahnsteiglänge vor Häringsteinviadukt
- Ausgestaltung der erforderlichen **technischen Sicherung des BÜ Poststraße** für Rangierfahrten noch offen. Ggf. Andreaskreuze ausreichend, da Rangierfahrt mit Fahrt auf Sicht quert.
- **Fußgängerquerung Poststraße**
 - Bei Abbruch Fußgängerunterführung Herstellung Querungshilfe in Kreisverkehrszufahrt
 - Anbindung Bahnsteig über zus. Querungshilfe in Poststraße östlich des Empfangsgebäudes

Regellichtraum Nebengleis 2,25 m

Umsteigeweg
Bahn ca. 130-190 m

Umsteigeweg
Bahn ca. 100-180 m

Albstadt-Ebingen

Bahnsteig nördlich Poststraße

- Enger Radius 150 m ergibt ggf. großen Spalt
- Lage abhängig von Fahrzeuglayout
 - Bogeninnenseite: längere Zugangsrampe ca. 50 m => zus. Platzbedarf
 - Bogenaußenseite: kürzere Rampe (ca. 15 m)
- Realisierbare Baulänge abh. von Bautechnik

Ebingen Bahnhof – Konzeptüberlegung zur Inbetriebnahmestufe 1

Linienführung über den Bahnhofsvorplatz mit Bahnsteig

Variante Bahnsteig Bahnhofsvorplatz

- Zugfahrten auf der Talgangbahn bis zum Bahnsteig; Rangierfahrt in Bf A.-Ebingen (Westkopf)
- Am BÜ Poststraßen ergeben sich sehr lange Schließzeiten durch die langen Räumstrecken und Vollabschluss mit Gefahrenraumüberwachung;
- Großräumige Umgestaltung des Kreuzungsbereichs sehr wahrscheinlich und ggf. auch angrenzender Bebauung
- **Fußgängerquerung Poststraße**
 - Bei Abbruch Fußgängerunterführung Herstellung Querungshilfe in Kreisverkehrszufahrt



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Kontakt:

- **Matthias Laug**
Verkehrsberatung
Planung Metro und Straßenbahn
I.TV-SW-P-KAR(M)
DB Engineering & Consulting GmbH
Hinterm Hauptbahnhof 5, 76137 Karlsruhe
Mobil: +49 151 27705154
Fax: +49 30 297-37315
Matthias.Laug@deutschebahn.com