

Bahn – Arbeiten für Metzinger Stellwerk im Plan. Abnahmefahrten seit Mittwoch bisher erfolgreich. Restrisiko bleibt

»Zuversichtlich, dass es klappt«

VON MARKUS PFISTERER

METZINGEN/DETTINGEN. Die Sonne strahlt, die Verantwortlichen lächeln. »Die erste Zugkreuzung in Dettingen-Gsaidt ist am Montag um 5.30 Uhr geplant«, sagt Professor Tobias Bernecker, Geschäftsführer des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (RSBNA). Und damit der Halbstundentakt auf der Ermstalbahn, zunächst montags bis freitags. »Es ist ein großer Meilenstein auf dem Weg zur Regional-Stadtbahn«, würdigt Bernecker den Stand der Dinge am Freitagmittag. »Wir hoffen, dass es klappt.« Dann wäre das Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb mit drei Jahren Verspätung erfolgreich abgeschlossen.

Noch ist nicht alles in trockenen Tüchern. »Ein Restrisiko bleibt«, räumen Bernecker und Harald Fechter, kaufmännischer Geschäftsführer bei der RSBNA SI (Schieneninfrastruktur) GmbH, der ehemaligen Erms-Neckar-Bahn AG, die heute zum Zweckverband gehört, ein. Auf Hochtouren haben teils 50 Bauarbeiter gleichzeitig in den vergangenen zwei Wochen in den Bahnhöfen Metzingen und in Dettingen-Gsaidt an zwei neuen Stellwerken geschafft, teils auch nachts und sonntags. Erst sie ermöglichen den Halbstundentakt, zusammen mit dem ebenfalls neuen vierten Gleis in Metzingen und dem zweiten in Gsaidt. Geht alles glatt, werden sich an beiden Stationen ab Montag Züge begegnen.

»Ein bisschen gefeiert haben wir schon, Catering für die Bauarbeiter organisiert«

Vorher muss getestet werden, ob die komplexe Technik funktioniert. Schritt für Schritt. Seit Mittwoch ist deshalb ein Dieseltriebwagen im ansonsten seit Anfang Dezember gesperrten Abschnitt der Neckar-Alb-Bahn zwischen Nürtingen, Metzingen und Reutlingen sowie auf der Ermstalbahn im Einsatz, zunächst mit verringerter Baustellengeschwindigkeit, später mit dem üblichen Streckentempo. Alle Fahrten und sonstigen Tests der Technikkomponenten sind bis zum Pressetermin am Freitagmittag in Dettingen und Metzingen gut verlaufen. Für einzelne unvorhersehbare »Querschläger« fand man kreative Lösungen. »Wir gehen davon aus, dass der Knopf bis Sonntag drankommt«, sagt Muhammet Topaloglu, technischer Projektleiter und Geschäftsführer der Firma Train Tech Consult aus Mörfelden bei Frankfurt, die von der RSBNA SI GmbH mit der Ausführung der Arbeiten in Metzingen und an der Ermstalbahn betraut wurde. Die RSBNA SI wiederum hat einen Vertrag mit der DB InfraGo zum stadtbahntauglichen Ausbau des Bahnhofs Metzingen.

Drei große weitere Unternehmen waren und sind mit umfangreichen Gleisbau- und Oberleitungsarbeiten sowie der Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks beschäftigt, das sich in einem unscheinbaren Betongehäuse an der Noyon-Allee befindet. Sieben Weichen waren in der stark befahrenen Zugstation seit Sommer auszutauschen oder neu zu verlegen, das Gleis 4 ans Schienennetz anzubinden und an allen Gleisen neue Signale aufzustellen. Jetzt wird auch das Zusammenspiel ihrer Komponenten geprüft: Werden eingestellte Fahrstraßen mit grünen Signalen wieder automatisch aufgelöst, wenn die Züge durchgefahren sind? Einer von etlichen Testpunkten.

Ob die neue Technik komplett termingerecht abgenommen wird, wird erst am Samstag um 23.59 Uhr feststehen. »Die Abnahmefahrten sind für Freitag terminiert«, sagt Topaloglu, »als Reserve haben wir noch den Samstag.« Am Sonntag um zwei Uhr früh ist deutschlandweit Fahrplanwechsel bei den Eisenbahnen. Dann wird sich herausstellen, ob das regionale Bahn-Großprojekt erfolgreich war und die



Freuen sich über den planmäßigen Verlauf des Bahnhof-Ausbaus: (von links) Muhammet Topaloglu von Train Tech Consult, Harald Fechter und Professor Dr. Tobias Bernecker vom Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Hinten rechts das neue Stellwerk. FOTO: PFISTERER

ersten Züge durch den von neuer Technik gesicherten Bahnhof Metzingen fahren.

Solche der Neckar-Alb-Bahn Stuttgart – Tübingen genauso wie solche der Ermstalbahn Metzingen – Bad Urach, die am Wochenende vorerst noch stündlich fährt. Zudem geht an der Neckar-Alb-Bahn bei Bempflingen neue Technik in Betrieb, die die »Blockverdichtung« ermöglichen wird: Dann werden zwischen Metzingen und Nürtingen in jeder Richtung zwei statt bisher ein Zug zeitgleich fahren können, was der Betriebsstabilisierung auf der sehr verspätungsanfälligen Hauptstrecke dienen soll.

Mit der durchweg stadtbahnfreundlich eingestellten lokalen Politprominenz gefeiert werden soll der Halbstundentakt erst dann, wenn der Deckel drauf, der Takt also Wirklichkeit ist. »Ein bisschen gefei-

ert haben wir schon«, blickt Fechter zurück, »Catering für die Bauarbeiter organisiert.« In der Nacht zu Sonntag will er wie Bernecker an der Strecke stehen, schauen, ob der große Wurf geglückt ist.

Und wenn doch etwas schiefgeht bei den restlichen Arbeiten? Dann fahren ab Sonntag zumindest auf der Neckar-Alb-Bahn trotzdem wieder Züge, informiert Muhammet Topaloglu, »im Bahnhof Metzingen mit verminderter Geschwindigkeit«. Das wäre ein Notkonzept. »Im Ermstal müsste man wieder Busse im Schienenersatzverkehr bestellen.«

Doch dieses Worstcase-Szenario ist am sonnigen Freitagmittag unwahrscheinlich. Bei Bernecker, Fechter und Peter Beck, dem technischen Bereichsleiter bei der RSBNA SI, am Bahnsteig in Dettingen-Gsaidt schaut Ulrich Hönisch mit ent-

spannter Miene vorbei. »Die Abnahme ist zu 99,98 Prozent gelaufen«, spricht der Freie Sachverständige für den neuen Zugbegegnungsbahnhof, »gleich mache ich den Eintrag im Abnahmebuch.« Wenn das kein gutes Omen für den Bahnhof Metzingen ist.

Gute Nachrichten hat Bernecker auch für die Fahrgäste der Ammertalbahn Tübingen – Herrenberg, die wie die Ermstalbahn mit Elektrotriebzügen der DB Regio betrieben wird: Der Halbstundentakt der Ermstalbahn samt Weiterführung über Reutlingen nach Tübingen bringe keine Verschlechterung im Ammertal mit sich, sagt der Zweckverbandsgeschäftsführer, der am Donnerstag mit DB Regio telefoniert hat. »Die Fahrzeuge sind da, die Lokführer sind da, die Fahrdienstleiterschichten sind besetzt.« (GEA)