

KT-Drucks. Nr. 235/2017

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernentin
Roseli Eberhard
Telefon 07031-663 1559
Telefax 07031-663 1962
r.eberhard@lrabb.de

23.10.2017

**Stellungnahme zu dem Antrag
der Kreistagsfraktion der CDU
vom 08.10.2017**

Hermann-Hesse-Bahn: Fahrplanrobustheitsprüfung

2017-10-08_Antrag CDU_15-Minuten-Takt_Fahrplanrobustheitsprüfung

Antrag

Die Kreisverwaltung wird beauftragt, zu klären, ob die Einführung des 15-Minuten-Taktes auf der S60 zwischen Renningen und Böblingen in der Fahrplanrobustheitsprüfung S6, S60, Hermann-Hesse-Bahn enthalten ist und Gegenstand der Prüfung war.

Sollte der 15-Minuten-Takt nicht Gegenstand der Fahrplanrobustheitsprüfung gewesen sein, wird beantragt, die DB Regio zu bitten, diese Prüfung nach zu holen (s. Anlage).

Stellungnahme

Hintergrund

Auf der Grundlage des Stufenkonzeptes vom Juni 2015 sind sich die Beteiligten darin einig, dass Beeinträchtigungen der Pünktlichkeit der S-Bahn durch den Betrieb der Hermann-Hesse-Bahn zwischen Weil der Stadt und Renningen ausgeschlossen werden müssen.

Während für den Fall von Verspätungen und Störungen - im Vorgriff auf eine Dispositionsvereinbarung der beteiligten Verkehrsunternehmen - bereits eine betriebliche Vorrangregelung zugunsten der S6 zwischen dem Landkreis Calw und dem Verband Region Stuttgart (VRS) vorliegt, wurde von der DB Netz AG zur näheren Untersuchung der betrieblichen Stabilität auf dem o.g. Abschnitt eine erweiterte Fahrplanrobustheitsprüfung 2.0. erstellt.

Die finale Fassung berücksichtigt neben der morgendlichen Hauptverkehrszeit auch den nachmittäglichen Berufsverkehr und berücksichtigt alle Prämissen, die auch das „Szenario 3“ mit Blick auf die Netzauswirkungen innerhalb des S-Bahnverkehrs im Zielzustand von Stuttgart 21 enthält. Der Landkreis Calw hat die positiven Ergebnisse am 25.09.2017 dem Landkreis Böblingen und seinen Anrainerkommunen sowie dem VRS zur Verfügung gestellt, nachdem die DB Netz AG abschließend eine wirtschaftlich-optimale Betriebsqualität für den Parallelverkehr zwischen Weil der Stadt und Renningen attestiert hat. Zudem wurde vom Landkreis Calw die Vorstellung der Ergebnisse im Rahmen eines gemeinsamen Gesprächstermins angekündigt.

Stellungnahme des Landkreises Calw

Mit Blick auf den ebenfalls auf den 08.10.2017 datierten Antrag der CDU zu einer baldigen Einführung eines 15-Minuten-Taktes auf der S60 (beantwortet in KT-Drucksache 005/2017/2) bekräftigt die Kreistagsfraktion diese Forderung und verknüpft sie ergänzend mit der Frage, ob das von ihr eingebrachte Angebotsniveau zum Gegenstand der Fahrplanrobustheitsprüfung gehöre.

Da eine ganztägige Verdopplung des Zugangebots unter der Woche zwischen Böblingen und Renningen bisher nicht in Aussicht stand, war von einer Berücksichtigung grundsätzlich nicht auszugehen. Die Verwaltung hat dennoch zunächst den Landkreis Calw als Auftraggeber der Fahrplanrobustheitsprüfung um eine Stellungnahme gebeten. Dieser verweist in seiner Antwort auf den VRS und das o.g. „Szenario 3“. Diese Betriebssimulation für die S-Bahn Stuttgart wurde im Rahmen einer großräumigen Schwachstellenanalyse unter wissenschaftlicher Begleitung des Verkehrswissenschaftlichen Instituts (VWI) durch den Verband beauftragt, der mit der DB Netz die Eingangsparameter abgestimmt hat. Der Sitzungsvorlage Nr. 199/2017 für den VRS-Verkehrsausschuss vom 19.05.2017 ist zu entnehmen, dass eine von der Regionalversammlung am 28.09.2016 beschlossene allgemeine Ausweitung des 15-Minuten-Taktes auf den S-Bahn-Hauptachsen nicht Bestandteil des „Szenario 3“ der VRS-eigenen Betriebssimulation ist.

Eine möglicherweise neu angedachte Stärkung der Tangentialachsen und eine etwaige Angebotsverdopplung auf der S60 sind demnach in der Fahrplanrobustheitsprüfung 2.0 nicht berücksichtigt. Unabhängig davon verweist der Landkreis Calw auf die Einschätzung des VRS gemäß Sitzungsvorlage Nr. 200/2017 des Verkehrsausschusses vom 19.05.2017, dass aufgrund der vorliegenden Ergebnisse aus der Betriebssimulation des Parallelverkehrs zwischen Weil der Stadt und Renningen einer Trassenfreigabe durch die DB Netz nichts

widerspricht. Laut Sitzungsvorlage ist nicht zu erwarten, dass mit den vorliegenden Ergebnissen der Fahrplanrobustheitsprüfung eine Trassenvergabe für die Hermann-Hesse-Bahn von der Bundesnetzagentur abgelehnt würde.

Der Landkreis Calw führt weiter aus, die notwendigen Grundlagendaten der Hermann-Hesse-Bahn und der Fahrplanrobustheitsprüfung 2.0 zur Verfügung zu stellen, falls der Landkreis Böblingen eine Erweiterung der Betriebssimulation in Auftrag geben wollte.

Von der Einholung weiterer Stellungnahmen hat die Verwaltung aufgrund der eindeutigen Sachlage abgesehen. Die im CDU-Antrag benannte DB Regio ist als S-Bahn-Betreiber an der Erstellung der Fahrplanrobustheitsprüfung nicht beteiligt. Soweit die DB Netz AG gemeint sein sollte, wird auf die oben genannten Ausführungen und die zur Verfügung gestellten Ergebnisse der finalen Fassung der Fahrplanrobustheitsprüfung 2.0 verwiesen. Die Verwaltung beabsichtigt, diese voraussichtlich in der Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses am 04.12.2017 vorstellen zu lassen.

Haltung der Verwaltung

Mit dem Untersuchungsgegenstand der vorliegenden Fahrplanrobustheitsprüfung in der finalen Fassung wurden bereits die Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Nachmittag untersucht. Dies entspricht heute einem Abbild des 15-Minuten-Taktes auf der S6 zwischen Weil der Stadt und Renningen und umfasst damit heute schon die Intervalle mit der höchsten betrieblichen Instabilität des Tages. Eine zeitliche Ausdehnung auf die Nebenverkehrszeit der Betriebssimulation eines 15-Minuten-Taktes auf der S60 lässt keine weitergehenden Erkenntnisse erwarten, da sich eine Verdopplung des Zugangebotes zwischen Böblingen und Renningen in absehbarer Zukunft nicht realisieren lässt. Für eine genaue Begründung wird auf die beschriebenen Restriktionen der Infrastruktur auf der S60 in der KT-Drucks.-Nr. 005/2017/2 verwiesen.

Die Einführung eines 15-Minuten-Taktes bei der S60 würde einen partiellen Ausbau der Strecke zwischen Böblingen und Renningen notwendig machen. Er ist zudem nicht mit Infrastrukturmaßnahmen im derzeitigen Entwurf des Regionalverkehrsplans des VRS hinterlegt.

Vor diesem Hintergrund rät die Verwaltung von einer erneuten Erweiterung der Fahrplanrobustheitsprüfung ab, die lediglich zu weiteren Verzögerungen führen würde.



Roland Bernhard