



KT-Drucks. Nr. 201/2013

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

öffentlich

Dezernent

Andreas Wiedmann
Telefon 07031-663 1355
Telefax 07031-663 1489
a.wiedmann@lrabb.de

07.11.2013

Sachstand S-Bahn-Pünktlichkeit im Landkreis Böblingen

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Kenntnisnahme

02.12.2013

II. Bericht

Vorbemerkung

Der Landkreis Böblingen ist über die S1 entlang der Achse Stuttgart – Böblingen – Herrenberg, über die S6 auf der Relation Stuttgart – Leonberg – Weil der Stadt sowie mit der Tangentialverbindung S60 zwischen Renningen und Böblingen ins S-Bahn-Netz eingebunden.

Die Pünktlichkeit und die Zugausfälle der S-Bahn stehen in letzter Zeit vermehrt in der Kritik. Die Folge von verspäteten S-Bahn-Zügen sind häufig verpasste Anschlüsse zu anderen Verkehrsmitteln. Ein verpasster Anschluss kann dazu führen, dass ein Fahrgast erst eine ganze Stunde später nach Hause kommt, wenn sein Anschluss nur stündlich verkehrt. Wenn ein Stammkunde regelmäßig wiederkehrend seinen Anschluss verpasst, wird er seine Verkehrsmittelwahl und sein Mobilitätsverhalten womöglich in Frage stellen.

Anhand der Situationsbeschreibungen für die wichtigsten Verknüpfungspunkte im Landkreis werden die Auswirkungen der S-Bahnverspätungen exemplarisch aufgezeigt.

1. Verknüpfungspunkt Böblingen

a) Anschlussbeziehungen zwischen S1 und S60

Die Übergangszeiten zwischen den beiden S-Bahn-Linien betragen für Umsteigebeziehungen zwischen der S60 und der S1 in Richtung Herrenberg 3 Minuten sowie gegenläufig aus Richtung Herrenberg 4 Minuten zur S60 in Richtung Renningen. Für Fahrten aus Richtung Stuttgart betragen die Umsteigepuffer 5 Minuten auf die S60. Gegenläufig bestehen 4 Minuten, um einen Anschluss von der S60 auf die S1 nach Stuttgart zu realisieren. Die Praxis zeigt, dass Verspätungen häufig diese Anschlüsse gefährden.

Aus Richtung Stuttgart übertragen sich Zulaufverspätungen der S6 im Rahmen des gemeinsamen Flügelungskonzepts auf die S60. Im Extremfall werden stark verspätete Züge der S60 nicht bis Böblingen durchgebunden, sondern wenden bereits vorzeitig, um Verzögerungen im gemeinsamen Betriebsablauf nicht auf andere Fahrten zu übertragen.

Erschwerend kommt hinzu: Die Züge der S60 stehen zurzeit ohne erkennbare Zugzielbeschilderungen abfahrbereit in Böblingen, was nicht nur bei auswärtigen Fahrgästen für Unverständnis sorgt.

b) Anschlussbeziehungen zwischen S1 und Schönbuchbahn

In Böblingen bestehen mit der S1 aus Richtung Stuttgart und Herrenberg jeweils 5 bzw. 4 Minuten für den Umstieg auf die Schönbuchbahn. Umgekehrt lassen sich Anschlüsse von der Schönbuchbahn auf die S1 mit einer Übergangszeit von 4 bzw. 3 Minuten in Richtung Stuttgart bzw. Herrenberg realisieren.

In der Vergangenheit sind dem Zweckverband Schönbuchbahn nur deshalb Investitionskosten in 7-stelliger Höhe entstanden, um die Strecke wegen der zu hohen Anschlussverluste, verursacht durch die Verspätungen der S-Bahn, zu beschleunigen. Die Fahrzeit der Schönbuchbahn konnte durch Verbesserungen an der Strecke um rd. 1 Minute verkürzt, und damit mehr Wartezeit im Bahnhof Böblingen gewonnen werden. Weitere deutliche Verbesserungen kann hier nur noch die Elektrifizierung der Strecke bringen.

Die überwiegende Anzahl der Kritikpunkte betreffen aus Fahrgastsicht aber weiterhin die mangelnde Anschlusssicherung aufgrund verspäteter Züge der S-Bahnen aus Richtung Stuttgart, insbesondere in der Hauptverkehrszeit. Die Schönbuchbahn kann aufgrund ihrer eingleisigen Streckenführung und festgelegter Ausweichstellen, trotz kostenintensiver Maßnahmen, nur geringfügig auf verspätete Züge warten, um nicht selbst ihren Umlauf nicht zu gefährden.

c) Anschlussbeziehungen zwischen der S-Bahn und dem Busverkehr

Aufgrund des geringen Spielraums der Umlaufzeiten ist ein Übergang von verspäteten S-Bahn-Zügen auf die Buslinien nur schwer zu realisieren. Nur geringe Verzögerungen können ggf. berücksichtigt werden, um den Fahrplan nicht übermäßig zu strapazieren.

2. Verknüpfungspunkt Renningen

Kritikwürdig sind die äußerst knappen Anschlüsse zwischen der S6 und der S60 für Übergänge von Böblingen/Sindelfingen in Richtung Weil der Stadt sowie in Gegenrichtung. Hier besteht ein Übergang von gerade einmal 2 Minuten. Die Theorie eines bahnsteiggleichen Umstiegs ist durch die Verspätungen der zulaufenden S-Bahnen in Renningen häufig nicht realisierbar.

3. Verknüpfungspunkt Herrenberg

a) Anschlussbeziehungen zwischen S1 und Ammertalbahn

Die Umsteigezeiten zwischen S-Bahn und der Ammertalbahn aus bzw. in Richtung Tübingen betragen jeweils 6 bzw. 5 Minuten. Die abfahrbereiten Züge der Ammertalbahn können maximal 3 Minuten auf verspätete S-Bahnzüge aus Richtung Stuttgart warten. Unter Berücksichtigung der benötigten Übergangszeiten für den Umstieg, lässt sich eine Anschlusssicherung realisieren, sofern die einfahrende S-Bahn nicht mehr als 6 Minuten Verspätung hat.

Wartezeiten von knapp über 6 Minuten sind nur möglich, wenn neben der S1 auch der Gegenzug der Ammertalbahn Verspätung aus Richtung Tübingen hat, die er dann an der Ausweichstelle in Entringen aufgrund der eingleisigen Streckenführung ohnehin warten müsste. Aktuell kommt es zu massiven und gehäuften Beschwerden über verpasste Anschlüsse von der S-Bahn auf die Ammertalbahn. Um zumindest die beschriebenen erweiterten Wartemöglichkeiten auszunutzen, setzt der Zweckverband Ammertalbahn zur Hauptverkehrszeit in den frühen Abendstunden Personal zur Anschlusssicherung ein.

b) Anschlussbeziehungen zwischen der S-Bahn und dem Busverkehr

Verspätete S-Bahnzüge aus Richtung Stuttgart wirken sich auch auf die Verknüpfungen zum Busverkehr aus. Auch in diesem Bereich liegen Beschwerden vor, die sich sowohl auf die Anschlusssicherung zum Stadtverkehr als auch zum überörtlichen Busverkehr beziehen.

Wenn es betrieblich möglich ist, sind die Busfahrer angewiesen, auf verspätete S-Bahnen zu warten. Dabei können nur geringfügige Verzögerungen aufgefangen werden, um die knappen Umlaufzeiten der Buslinien nicht zu gefährden.

Schlussbemerkung

Herr Dr. Wurmthaler, Leitender Direktor im Bereich Wirtschaft und Infrastruktur des Verbands Region Stuttgart, sowie Herr Krause, Sprecher und kaufmännischer Leiter der DB Regio, werden in der Sitzung berichten und für Fragen zur Verfügung stehen.



Roland Bernhard