

KT-Drucks. Nr. 017/2020

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

Thomas Wagner
Telefon 07031-663 1589
Telefax 07031-663 1589
t.wagner@lrabb.de

Az: 797.621
04.03.2020

Machbarkeitsstudie des VRS zum 15-Minuten-Takt S60 - 2. Bericht zum Antrag der CDU-Kreistagsfraktion vom 11.11.2017

Anlage 1: Antrag der CDU Fraktion vom 11.11.2017

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Kenntnisnahme

16.03.2020
öffentlich

II. Bericht

Am 11.11.2017 stellte die CDU-Kreistagsfraktion einen Antrag, der darauf abzielt, Fragen zur Einführung des 15-Minuten-Taktes auf der S-Bahn-Linie S60 (Böblingen – Renningen) zu klären (s. Anlage 1).

Im UVA am 30.04.2018 hat die Verwaltung erstmals berichtet, dass der Aufgabenträger Verband Region Stuttgart (VRS) eine Machbarkeitsstudie, u.a. für die S60, in Auftrag geben möchte und nach Fertigstellung einen Bericht im UVA zugesagt (s. KT-Drs. 101/2018).

Die vorläufigen Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden am 22.05.2019 im Verkehrsausschuss des VRS präsentiert. Im Nachgang dazu wurde nun die Studie komplett fertiggestellt.

Ein Arbeitspaket dieser Studie umfasst den 15-Minuten-Takt in den Außenbereichen, bei dem detailliert - wie folgt - auf den 15-Minuten-Takt der S60 eingegangen wird:

1. Umsetzung eines 15-Minuten-Taktes auf der S60 - infrastrukturelle Maßnahmen

Die Strecke zwischen Renningen und Böblingen ist geprägt durch den eingleisigen Streckenabschnitt Sindelfingen – Böblingen und den aufgrund der Güterverkehrsnutzung zwangsweise für die S-Bahn eingleisigen Abschnitt zwischen Maichingen Nord und Sindelfingen. Im Abschnitt zwischen Renningen und Sindelfingen wird die Strecke im Mischverkehr mit Güterverkehr betrieben. Diese Faktoren erschweren eine einfache Umsetzung des 15-Minuten-Taktes.

Für eine Ausweitung des 15-Minuten-Taktes auf der S60 werden somit infrastrukturelle Anpassungen an der Strecke erforderlich. Diese wurden in der Studie in zwei Stufen aufgeteilt.

1. Stufe

In der ersten Stufe verkehrt die S60 im 15-Minuten-Takt **zwischen Sindelfingen und Renningen**. Dafür müssen Infrastrukturanpassungen an der Strecke und am Bahnhof Sindelfingen vorgenommen werden.

Auf der Strecke sind zusätzliche Signale notwendig, um die Zugfolgezeiten zu reduzieren (Blockverdichtung). Dafür sind auch Anpassungen an den Lärmschutzwänden aufgrund der neuen Signalstandorte erforderlich.

Im **Bahnhof Sindelfingen** wird für die S-Bahn ein Kreuzungsgleis mit einer zweiten Bahnsteigkante notwendig. Ein solches Gleis mit einer zusätzlichen Bahnsteigkante mit einer Länge von 140 m (Vollzug) ist nur auf der Nordseite des Bahnhofs möglich. Die auf der Südseite befindlichen Gleisanlagen werden für die Logistik des dortigen Standortes der Daimler AG benötigt. Der Bahnsteig wird westlich des vorhandenen S-Bahnsteiges an einem bereits vorhandenen Abstellgleis vorgesehen. Als Ersatzmaßnahme für die Umnutzung des Abstellgleises der Daimler AG ist der Neubau eines neuen Abstellgleises vorgesehen.

Als alternative Lösung wurden der Rückbau des Bahnhofsgebäudes und der Bau eines neuen Inselbahnsteigs in dieser Lage untersucht. Aufgrund der erheblichen Eingriffe in Privatgrund und der sehr umfangreichen Anpassungen auch im Hinblick auf die Zugangssituation wurde diese Lösung nicht weiterverfolgt.

2. Stufe

In einer zweiten Stufe verkehrt die S60 im 15-Minuten-Takt zwischen **Renningen und Böblingen**. Die Infrastruktur aus der ersten Stufe muss in der 2. Stufe erweitert werden, damit eine Weiterfahrt vom neuen Bahnsteig in Sindelfingen in Richtung Böblingen möglich ist. Hierzu muss an der geplanten zweiten Bahnsteigkante) eine zusätzliche Weichenverbindung ergänzt werden.

Am **Bahnhof Böblingen** sind, unter anderem um auch S-Bahn-Linien aus dem Norden nach Böblingen oder weiter nach Hulb oder Ehningen durchzubinden, infrastrukturelle Anpassungsmaßnahmen am Gleis 4 notwendig. Dies soll der Erhöhung der Flexibilität dienen. Dazu gehört eine Teilabsenkung des Bahnsteigs von 96 cm auf 76 cm, um an diesem zu-

künftig eine Nutzung durch Regional- und S-Bahn-Verkehr und ggfs. auch Fernverkehr zu ermöglichen.

Da die Maßnahme unabhängig von anderen Infrastrukturprojekten in der Region zu betrachten ist, haben die Gutachter dem VRS empfohlen, diese unmittelbar anzugehen und dabei **direkt eine Verlängerung bis Böblingen** (Stufe 2), umzusetzen.

Nach Angaben des VRS ist Ziel, den 15-Minuten-Takt auf der gesamten S60 einzuführen. Daher wird im Rahmen der weiteren Planung geprüft, ob beide Stufen entsprechend dem Gutachtervorschlag zusammen zeitnah umgesetzt werden können.

Weiterführung der S60 über Böblingen hinaus

Untersucht wurde in Böblingen neben den erforderlichen Anpassungen im Bahnhof Böblingen auch eine Weiterführung der S60 über Böblingen hinaus bis nach Hulb oder Ehningen. Eine solche Weiterführung bedingt aber unabhängig vom Endpunkt eine längere Fahrzeit und damit die Notwendigkeit für einen zusätzlichen Zug zur Einhaltung der erforderlichen Mindestwendezeit. Sie ist, wie die Untersuchung gezeigt hat, technisch möglich und erfordert den Bau neuer Bahnsteige in Hulb bzw. Ehningen. Ob ein dreigleisiger Ausbau von Böblingen bis Hulb bzw. bis Ehningen erforderlich würde, müsste ggf. im Rahmen weiterer Planungen geprüft werden.

2. Betriebskonzept

Grundlage für die Untersuchungen ist das derzeit absehbare Fahrplankonzept für S-Bahn- und Regionalverkehr nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21. Die Untersuchung baut auf diesem Fahrplankonzept ohne strukturelle Änderungen auf.

Der Fahrplan der S60 im 15-Minuten-Takt wird demnach in das bestehende und geplante Fahrplankonzept nach Stuttgart 21 eingebunden. Laut Fahrplantabelle sind die Fahrzeiten der S6 bzw. der Hermann-Hesse-Bahn berücksichtigt.

Die den betrieblichen Untersuchungen zu Grunde liegenden Fahrplankonzepte sind jedoch noch nicht endgültig abgestimmt. Hier können sich noch Veränderungen ergeben. Diese müssen im Zuge der weiteren Planungen berücksichtigt werden.

3. Fahrzeugbedarf

Grundsätzlich kommen durch die Verlängerung des 15-Minuten-Taktes nach Sindelfingen zwei Umläufe mit Vollzügen, also insgesamt **4 S-Bahn-Fahrzeuge**, hinzu. Je nach Wendezeit kann sich der Fahrzeugbedarf durch Flügel in Renningen nach Weil der Stadt reduzieren. So kann der Fahrzeugbedarf auf **2 S-Bahn-Fahrzeuge** (bei überschlagender Wende in Weil der Stadt) oder **3 S-Bahn-Fahrzeuge** (23-Minuten Wende in Weil der Stadt) reduzieren.

Im Zuge des Investitionsvorhaben S-Bahn (s. KT-DrS. 043/2019) wurden 58 neue S-Bahn-Fahrzeuge bestellt, auch vor dem Hintergrund der Überlegungen zur Einführung des 15-

Minuten-Taktes in den Außenbereichen. Ein erhöhter Fahrzeugbedarf auf der S60 ist somit abgedeckt.

4. Prognostizierte Wirkung des 15-Minuten-Taktes

Die aktuell bekannten Fahrgastzahlen 2018 auf der S60 belaufen sich an einem durchschnittlichen Werktag auf ca. 4.000 Fahrgäste.

Eine Verlängerung des 15-Minuten-Taktes von Renningen bis Böblingen führt bis zu ca. 9.200 zusätzlichen täglichen Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr.

Eine Verlängerung des 15-Minuten-Taktes der S60 über Renningen nach Böblingen führt demzufolge in etwa zu einer Verdoppelung der Fahrgäste gegenüber heute und damit zu sehr guten Wirkungen bei vergleichsweise geringen Kosten (s. unten).

5. Kosten

Die in der Studie genannten Kosten beziehen sich auf sehr grobe Planungen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie und unterliegen daher noch größeren Schwankungsbreiten. Die Kosten müssen in den weiteren Planungsphasen präzisiert und detailliert werden.

Die Kosten sind in der Machbarkeitsstudie wie folgt dargestellt:

Bei der vom VRS favorisierten **Stufe 2 belaufen sich die Gesamtkosten** (15-Minuten-Takt zw. Renningen - Böblingen) auf **ca. 15,1 Mio. €**:

- Zweite Bahnsteigkante in Sindelfingen mit Neubau einer zweiten Bahnsteigkante mit 140 m Nutzlänge samt Weichenverbindung
Kostenschätzung: 9,4 Mio. €

Durch die Weichenverbindung entstehen Mehrkosten in Höhe von 1,9 Mio. Euro gegenüber Stufe 1 mit ca. 13,2 Mio. €.

- Blockverdichtung der Schienenstrecke
Kostenschätzung: 5,7 Mio. €

Zusätzliche Kosten:

- Die Anpassungen am Bahnhof Böblingen zur Erhöhung der Flexibilität der Bahnsteignutzung
Kostenschätzung: etwa **0,8 Mio. €**

6. Beschluss des VRS-Verkehrsausschusses

Der Verkehrsausschuss des VRS hat unter anderem am 22. Mai 2019 folgendes weitere Vorgehen im Zusammenhang mit der Linie S60 beschlossen (s. Sitzungsvorlage des VRS VA 331/2019):

„Die Geschäftsstelle wird die dargestellte Umsetzungskonzeption mit Nachdruck weiterverfolgen und die entsprechenden Gespräche zur Vorbereitung entsprechender Planungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit der DB Netz AG, der DB S&S AG, DB Regio AG und dem Land führen.

Die folgenden Maßnahmen sollen weiterverfolgt und planerisch vertieft werden:

- Weiterführende Planungen für die Weichen in Vaihingen und die Verlängerung des Wendegleises in Böblingen
- Weiterführende Planungen für die Einführung eines 15-Minuten-Takts auf der S60, Nutzen-Kosten-Untersuchung
- Fahrplantechnische Abstimmung und Prüfung einer Weiterführung von S-Bahn-Zügen bis Hulb/Ehningen“

Die Verwaltung wird bei konkreteren Planungen erneut im UVA berichten.



Roland Bernhard