

## KT-Drucks. Nr. 019/2020

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**  
05.03.2020

### **Potenzialstudie Schienenverbindungen**

Anlage 1 Brief L an SSB Vorstand vom 03.02.2020  
Anlage 2 Brief L an LHS OB Kuhn vom 06.02.2020  
Anlage 3 Brief L an VM Hermann vom 17.02.2020  
Anlage VVS Verbund-Schiennetz

#### **I. Vorlage an den**

Umwelt- und Verkehrsausschuss  
zur Kenntnisnahme

16.03.2020  
**öffentlich**

#### **II. Bericht**

##### **1. Anlass**

Im Rahmen der Neuordnung der Fördermittel sowohl des Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) als auch des Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) wurden die Fördermittel erheblich aufgestockt und erhöhen sich die Chancen auf eine Förderung von Schienenprojekten. So wurde z. B. der Förderkatalog deutlich erweitert und die Förderschwelle von 50 Mio. Euro auf 30 Mio. Euro abgesenkt, in Einzelfällen auf 10 Mio. Euro. Die Fördersätze wurden deutlich erhöht und gelten ab 2020 wie folgt:

- GVFG: Bis zu 75 % Förderung für den Neu- und Ausbau von Schienenstrecken (Elektrifizierung und Reaktivierung bis zu 90 %)
- LGVFG: Im Regelfall bis zu 50 % Förderung, in Einzelfällen bis zu 75%

Voraussetzung für eine grundsätzliche Förderfähigkeit ist, dass im Rahmen einer sogenannten **Standardisierten Bewertung** („Standi“) ein Nutzen-Kosten-Indikator für ein Projekt größer als 1 erreicht wird. Auch die inhaltlichen Kriterien der „Standi“ sollen im Zuge der Novellierungen des GVFG zugunsten der Förderung von Nachhaltigkeit und Klimaschutz angepasst werden. Dies begünstigt die Förderung von Schienenprojekten.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt der Landkreis Böblingen, eine **Potenzialstudie zu den Möglichkeiten einer Verlängerung vorhandener Schieneninfrastruktur** in Auftrag zu geben. Dabei werden ein kreisüberschreitender Ansatz und Lösungen im Sinne eines nachhaltigen Verkehrsverbundes verfolgt. Der VVS unterstützt die Kreisverwaltung alsverkehrlicher Berater.

Analysiert werden soll, welche Schienenverbindungen genügend Nachfragepotenzial für eine tiefergehende Untersuchung bieten. Konkret ist folgende **abgestufte Vorgehensweise** geplant.

### 1. Stufe

- **Verlängerung Stadtbahnstrecken**
  - I. S-Vaihingen nach Sindelfingen bzw. Böblingen – Verlängerung U8 oder zukünftig U14 oder U1 oder U3
    - Untervariante: Innenstädtische Varianten Sindelfingen bzw. Böblingen
  - II. Gerlingen nach Leonberg – Verlängerung U6
  - III. Ditzingen nach Leonberg – Verlängerung U13
- **Innerhalb Region**
  - IV. Schönbuchbahn (SBB)-Verlängerung Böblingen nach S-Vaihingen

### 2. Stufe (später, in separatem Untersuchungsauftrag)

- **Überregionale Verbindungen**  
→ Herrenberg nach Nagold: Direktverbindung oder S1-Verlängerung

Für die Untersuchung der Potenziale überregionaler Verbindungen ist es erforderlich, dass das Verkehrsmodell des VRS über die Regionsgrenzen hinaus (z. B. Landkreise Calw und Tübingen sowie die Kommunen Eutingen und Horb erweitert wird. Erst auf dieser Grundlage ist eine Beauftragung weiterer kreisüberschreitender Verbindungen sinnvoll. Das Land hat derzeit ohnehin eine Erweiterung des Verkehrsmodells beauftragt. Diese soll voraussichtlich im Sommer 2020 fertig gestellt sein.

### 3. Stufe (langfristig, visionär)

- **360 °- Blick**
  - Erweiterung einer innerstädtischen Stadtbahn Sindelfingen und Böblingen, z. B. Ersatz einer Bus-Stadtverkehrslinie mit sehr hoher Grundlast, evtl. Verlängerung

nach Böblingen-Dagersheim, Sindelfingen-Darmsheim und Grafenau oder evtl. Verlängerung nach Schönaich

- Nachrangig, gesamtwirtschaftlich wenig erfolgversprechend: Verlängerung Schönbuchbahn Tübingen nach Dettenhausen (Erhebliche Investitionen, relativ hoher Aufwand für die Verkehrsbedienung bei sehr langer Neubau-strecke ohne Erschließungswirkung), Schienenstrecke Siebenmühlental (Natur-schutz und enge Straßenverhältnisse), Verlängerung Strohgäubahn nach Weissach bzw. Feuerbach (Vorstudie nicht erfolgversprechend)

Für die jeweiligen Strecken sollen mögliche Linienführungen und die damit verbundenen Nachfragewirkungen (Anzahl zu erwartender Fahrgäste) sowie Handlungsempfehlungen ermittelt werden.

Eine überschlägige Ermittlung der Infrastrukturkosten und Gegenüberstellung der Kosten ist in diesem Stadium noch zu früh.

Die Potenzialstudie ist als erster Schritt zu betrachten. Insgesamt ist von einem Realisie-rungszeitraum eventueller Projekte von mindestens 10-20 Jahren und länger auszugehen.

**Ziel** ist, nach Vorliegen der Ergebnisse der Potenzialstudie Projektvorschläge mit hohem Potenzial weiterzuverfolgen.

## **2. Zu untersuchende Strecken**

### Verlängerung Stadtbahnstrecken

Der Landkreis Böblingen ist daran interessiert, **Stadtbahnverbindungen aus der Raum-schaft Stuttgart** in das Kreisgebiet zu führen. Aktuell enden alle Stadtbahnverbindungen aus der Landeshauptstadt (LHS) Stuttgart vor der Landkreisgrenze.

Die Verlängerung der Stadtbahnstrecken ist vorrangig zu untersuchen. Aufgrund der stark ausgelasteten bzw. teilweise überlasteten Strecken nach und von Stuttgart könnte hier das größte Nachfragepotenzial bestehen. Zudem ist aufgrund der Dynamik in diesem Feld teils dringender Handlungsbedarf geboten. Weiterhin sind hier aufgrund des festen Betriebskon-zeptes der Stadtbahnlinien (10-Minuten-Takt) keine aufwändigen Untersuchungen zu mög-lichen Fahrplankonzepten erforderlich, so dass Ergebnisse schneller vorliegen werden als bei anderen Bahn-Vorhaben.

### **Stadtbahnverlängerung von S-Vaihingen nach Sindelfingen bzw. Böblingen**

Der Bahnhof S-Vaihingen soll ausgebaut werden, so dass dort zukünftig Regionalexpress-züge (z. B. der Gäubahn) halten können. Streckenverlängerungen von S-Vaihingen in den Landkreis Böblingen (Stadtbahn oder Schönbuchbahn) und umgekehrt könnten diesen Knotenpunkt weiter stärken.

Die LHS Stuttgart schreibt derzeit in Abstimmung mit den Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) eine Machbarkeitsstudie aus. Untersucht werden soll eine Verlängerung von Stadtbahnlinien ab Stuttgart-Vaihingen nach Stuttgart-Büsnau und zum Eiermann-Areal als zukünftigen Wohnbauschwerpunkt, früher IBM-Deutschland-Sitz. Der Landkreis Böblingen hat deshalb mit Landratschreiben vom 03.02.2020 an den Vorstand der SSB (s. Anlage 1) sowie vom 06.02.2020 an Herrn Oberbürgermeister Kuhn (s. Anlage 2) schriftlich darum gebeten, mögliche Stadtbahnverbindungen insbesondere ab S-Vaihingen in den Landkreis Böblingen (U1 oder zukünftig U14 aus Kaltental sowie U3 oder U8 aus dem Filderbereich) in die Machbarkeitsstudie aufzunehmen und um ein zeitnahes Gespräch gebeten.

Die städtebauliche Entwicklung des Eiermann-Areals bietet die Chance für eine Verlängerung der Stadtbahn vom Eiermann-Campus entlang der Autobahn A81 und von dort nach Sindelfingen bzw. Böblingen.

In Anbetracht der fortgeschrittenen städtebaulichen Planungen für das Eiermann-Areal besteht hier der dringendste Handlungsbedarf. Ziel ist, dass die aktuelle städtebauliche Planung, eine eventuelle Stadtbahn-Verlängerung in den Landkreis Böblingen auch zu einem späteren Zeitpunkt offen hält.

Die Verlängerungsstrecke müsste zunächst ca. 3,5 km Wald ohne Erschließungswirkung durchqueren, was auch bei einer Bündelung vorhandener Trassen eine Vorbelastung für den Nachweis der Wirtschaftlichkeit darstellt. Eine weitere Durchbindung bis zum Bahnhof Sindelfingen erscheint gut realisierbar. Auch eine Weiterführung innerhalb Sindelfingens oder nach Böblingen erscheint machbar. Dies soll in der Untersuchung mittels Untervarianten betrachtet werden.

### **Stadtbahnverlängerungen nach Leonberg**

Attraktiv könnte auch die Untersuchung einer Verlängerung der Stadtbahn von Gerlingen nach Leonberg (U6) bzw. von S-Feuerbach über Ditzingen (Gewerbegebiet) nach Leonberg (U13) sein.

Eine Stadtbahnverlängerung nach Leonberg wird darauf angewiesen sein, verstärkt Binnenverkehr der Stadt Leonberg auf sich zu ziehen. Dies ist voraussichtlich am ehesten auf der Achse Ramtel – Stadthalle – Leo-Center – Bahnhof möglich. Ggf. könnte durch Nutzung des alten A8-Tunnels, der zugemauert wurde, eine Trasse gefunden werden, die die Erschließung der Leonberger Achse Ramtel – Stadthalle – Leo-Center – Bahnhof partiell ermöglicht.

#### *Von Gerlingen:*

Ein Weiterbau der U6 ab der Endhaltestelle Gerlingen ist nur in Tunnellage und mit der Unterfahrung von Gebäuden möglich. Das stellt eine hohe Vorbelastung für den Nachweis der Wirtschaftlichkeit dar. Zudem bewegen sich die Fahrgastzahlen der heutigen Buslinie 635 Gerlingen – Leonberg im moderaten Bereich.

#### *Von Ditzingen:*

Bisher endet die U13 in Feuerbach. Die Linie soll in den nächsten Jahren über Stuttgart-Hausen, wo ein weiterer Betriebshof der SSB entstehen soll, in das Gewerbegebiet Ditzin-

gen verlängert werden, das stark vom Motorisierten Individualverkehr belastet ist. Möglicherweise wäre ein Anschluss Leonbergs an diese Strecke trotz einer größeren Baulänge kostengünstiger herzustellen. Voraussetzung wäre, dass die Verlängerung nach Ditzingen auch tatsächlich realisiert wird.

### Strecken innerhalb der Region Stuttgart

#### **Verlängerung der Schönbuchbahn (SBB) von Böblingen nach Stuttgart-Vaihingen**

Mit Fertigstellung der Flughafentrasse (ca. 2-3 Jahre nach Inbetriebnahme von S21, ggf. länger) wird der Regional- und Fernverkehr auf der Gäubahn aus Böblingen in Richtung Stuttgart-Flughafen abbiegen. Der Bahnhof S-Vaihingen würde dann nicht mehr angefahren.

Daher wäre eine Stärkung der Schienenverbindung aus dem Landkreis nach S-Vaihingen und ggf. auch weiter über die oberirdische Panorama-Strecke (bis Nordbahnhof), wie sie eine Verlängerung der SBB darstellen könnte, sinnvoll.

Dazu gibt es bereits Planungen benachbarter Aufgabenträger wie beispielsweise des VRS, der an eine Verlängerung von S-Bahn-Fahrten des Nordastes (S4/S5) über S-Vaihingen bis Hulb/Ehningen denkt, sowie Planungen des Landes nach der Inbetriebnahme des Filderbahnhofs S21 eine zusätzliche Regionalbahnlinie (L12) aus Horb bis S-Vaihingen, ggf. auch weiter über die Panorama-Strecke, zu führen. Diese Überlegungen werden bei der Potenzialstudie berücksichtigt. Es könnte z. B. in Erwägung gezogen werden, diese Linie aus der SBB heraus zu entwickeln. Damit wäre möglicherweise eine Verlängerung der SBB im Stunden- und Halbstundentakt auch ohne drittes Gleis zwischen Böblingen und S-Rohr möglich.

### 2. Stufe „Überregionale Verbindungen“

#### **Herrenberg nach Nagold**

➔ **Direktverbindung oder S1-Verlängerung** (alternierend nach Bondorf und Nagold oder Flügelung in Herrenberg oder über Bondorf, Eutingen nach Nagold)

Diese Schienenverbindung wurde im Zeitraum 2001-2012 bereits mehrfach untersucht. Damaliges Ergebnis waren deutlich zu hohe Infrastrukturkosten und daraus resultierende mangelnde Wirtschaftlichkeit insbesondere aufgrund des baulich aufwändigen Abstiegs ins Nagoldtal. Etwas positiver sahen die Voruntersuchungen für eine S1-Verlängerung nach Bondorf aus. Eine Standi war vom LK Calw und der Stadt Nagold zunächst geplant, scheiterte aber an unzureichendem Datenmaterial.

Der Landkreis Böblingen hatte sich im Zuge dessen für eine vom VVS empfohlene verkehrlich sinnvolle und schnell umsetzbare Alternativlösung, der Einrichtung des Schnellbusses X77 zwischen Herrenberg und Nagold entschieden, der heute erfolgreich angenommen wird.

Mit Umsetzung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb gelangen mittelfristig kürzere, kostengünstigere und flexiblere Fahrzeuge nach Herrenberg, die auch für eine Verbindung nach Nagold interessant sein könnten. Im Lichte möglicher Betriebssynergien (kein Betriebshof, evtl. Reservefahrzeug vorhanden, etc.) und modifizierten Standi-Kriterien könnten nach Erweiterung des regionalen Verkehrsmodells die bestehenden Studien nach Abstimmung mit den Bürgermeistern der Anrainerkommunen im Landkreis Böblingen aktualisiert werden.

Zudem soll berücksichtigt werden, inwieweit es zu Wechselwirkungen mit Planungen des Landes und der Stadt Nagold bezüglich eines Metropolexpresses (MEX) von Stuttgart über Herrenberg und Eutingen nach Nagold käme.

### 3. Stufe „360°-Blick“

Abschließend soll in einer 3. Stufe ganzheitlich in einem 360°-Grad Blick auf den Landkreis BB darüberhinausgehendes Potenzial für den ÖPNV im Landkreis eruiert werden.

### **3. Weiteres Vorgehen**

Die Kreisverwaltung hat bereits bei einem freiberuflichen Verkehrsingenieurbüro ein Angebot angefragt. Dieses betreut mehrere für die Potenzialstudie maßgebliche Untersuchungen in der Region und verfügt über die technisch-wissenschaftliche Expertise, Kreativität sowie notwendigen Techniken für den Aufbau einer Potenzialstudie im Schienenverkehr. Für die folgenden Stufen können weitere Verkehrsingenieurbüros in Betracht gezogen werden.

Das Angebot zur Stufe 1 einer Potenzialstudie wird für Ende März 2020 erwartet. Die Gremienbehandlung zur Beauftragung der Potenzialstudie ist im UVA am 11. Mai 2020 unter Teilnahme eines Vertreters des Ingenieurbüros sowie im Kreistag am 25. Mai 2020 vorgehen.

Nach der Beschlussfassung zur Potenzialstudie beabsichtigt die Kreisverwaltung, die betroffenen Aufgabenträger insbesondere die Anrainer-Landkreise, Anrainer-Kommunen sowie den Verband Region Stuttgart zu informieren.

Das Land wurde bereits mit Landratsschreiben vom 17.02.2020 über die Absicht, eine Potenzialstudie erstellen zu lassen, informiert (s. Anlage 3).



Roland Bernhard