

KT-Drucks. Nr. 086/2023

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
14.04.2023

**Zeitnaher Anschluss des Schienennetzes im Landkreis an das Fernverkehrsnetz der DB AG
- Beantwortung des Berichtsanspruchs der Fraktion FDP vom 21.11.2022 im Rahmen der HH-Beratungen**

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Kenntnisnahme

15.05.2023
öffentlich

II. Bericht

Die FDP-Kreistagsfraktion hat den folgenden Haushaltsantrag zum Haushalt 2023 eingebracht:

„Für uns nicht akzeptabel ist, dass über mindestens ein Jahrzehnt ausschließlich die eingleisige Güterbahn Korntal – Kornwestheim Rangierbahnhof die einzige betrieblich nutzbare Verbindung vom Landkreis in das Bahnnetz der Deutschen Bahn AG außerhalb der S-Bahn-Strecken ist. Wir fordern alle Beteiligten auf, schnellstmöglich nach Lösungen zu suchen, die unseren Landkreis besser an das Bahnnetz anschließen, zum Beispiel durch eine neue Gleisverbindung im Bereich von Zuffenhausen.“

1. Ausgangssituation

Aufgrund der ab dem Sommer 2025 vorgesehenen Unterbrechung der Gäubahn wird der auf dieser Strecke verkehrende Fern- und Regionalverkehr den Stuttgarter Hauptbahnhof nicht mehr planmäßig erreichen. Bis zur für das Jahr 2032 geplanten Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels, welcher Böblingen mit dem Fernbahnhof Flughafen verbinden soll, wird der Fern- und Regionalverkehr bereits in Stuttgart-Vaihingen (bzw. dem projektierten Nordhalt) beginnen und enden. Besonders betroffen hiervon ist die Intercity-Verbindung (Zürich -) Singen – Böblingen – Stuttgart, welche am Hauptbahnhof zugleich attraktive Umsteigebeziehungen aus dem Landkreis zu weiteren Angeboten des Fernverkehrs bietet.

Bereits im Rahmen des Faktenchecks zur Unterbrechung der Gäubahn im November 2022 wurden durch die DB Netz AG diverse Varianten zur interimswise Anbindung der Gäubahn an den Stuttgarter Hauptbahnhof untersucht. Ein Rückgriff auf die Verbindungsbahn und die Stammstrecke mit Umstieg in Böblingen bzw. S-Vaihingen sowie eine Verlängerung der S-Bahn nach Horb bzw. Rottweil stellten sich als aussichtsreichste Varianten heraus.

Die Einleitung des Fern- und Regionalverkehrs in die S-Bahn-Stammstrecke ist hingegen aus technischen und betrieblichen Gründen ausgeschlossen. Der ebenfalls mitbetrachteten Variante einer Umleitung über Tübingen stehen eine Fahrzeitverlängerung von 38 Minuten, ein Mehrbedarf von zwei Fahrzeugen, eine geringe Betriebsqualität sowie eine aufgrund hoher baulicher Aufwände nicht vor dem Jahr 2030 mögliche Realisierung entgegen. Eine Umleitung über Renningen und Leonberg würde zu einer Fahrzeitverlängerung von 13 bis 15 Minuten gegenüber dem Status quo bzw. sechs bis sieben Minuten gegenüber dem Umstieg auf die S-Bahn führen und somit auch zu Anschlussverlusten zum Fernverkehr in Richtung Mannheim. Die DB Netz AG rechnet darüber hinaus für jede umgeleitete Linie mit einem Fahrzeugmehrbedarf sowie infolge erhöhter Trassenbelegungen mit (Teil-)Ausfällen im Nah- und S-Bahn-Verkehr. Die für diese Variante notwendige höhengleiche Kreuzung über die für Mitte 2026 zur Realisierung vorgesehenen *Weichen Feuerbach* zwischen Fern- und S-Bahn weist aufgrund möglicher Verspätungsübertragungen zwischen den unterschiedlichen Zugsystemen zudem eine hohe betriebliche Fragilität auf.

Ausgehend vom Haushaltsantrag der FDP-Kreistagsfraktion wurden die weiteren Möglichkeiten einer Anbindung des Landkreises durch den Fernverkehr oder schnellen Regionalverkehr (IRE, RE) geprüft. Der Antrag wird insbesondere bezüglich der aussichtsreichsten Optionen in Form der projektierten Weichenverbindungen im Bereich Zuffenhausen – Feuerbach sowie des Gütergleises Korntal – Kornwestheim Rangierbahnhof beantwortet.

2. Weichen Feuerbach

Der Landkreis Böblingen verfügt neben der Gäubahn und der Ammertalbahn mit der Württembergischen Schwarzwaldbahn (S-Zuffenhausen – Weil der Stadt; VzG-Strecken-Nr.: 4810) über eine weitere Bahnstrecke mit Verbindungen zum überregionalen Schienennetz der Deutschen Bahn AG.

Über diese zweigleisige, elektrifizierte Strecke erfolgt in Zusammenhang mit der Rankbachbahn sowohl der Verkehr der S-Bahn-Linien S6/S60 als auch der Güterverkehr. Die Schwarzwaldbahn verfügt am Bahnhof Zuffenhausen mit einem Überwerfungsbauwerk mit Bahnsteig über eine planfreie Verknüpfung mit den S-Bahn-Gleisen in Richtung Stuttgart. Diese weisen jedoch gegenwärtig über den gesamten Nordzulauf hinweg bis zum Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs keine regulär nutzbaren Weichenverbindungen zu den Fernbahngleisen auf.

Die DB Netz AG beabsichtigt bis Mitte 2026 den zusätzlichen Einbau der bereits genannten *Weichen Feuerbach* zwischen den Bahnhöfen Zuffenhausen und Feuerbach zur Verknüpfung der S-Bahn-Gleise mit jenen des Fernverkehrs. Auf Nachfrage teilt die DB Netz AG jedoch mit, dass diese Weichen voraussichtlich lediglich für betriebliche Zwecke (Bau, Unterhalt, etc.) sowie im Falle von Störungen als Ersatz für die mit Rückbau des Gleisvorfeldes entfallenden dortigen Weichen vorgesehen seien.

Ein Einfädeln eines Regelverkehrs von den Gleisen der Schwarzwaldbahn auf jene des Fernverkehrs bedarf aufgrund der hier dichten Trassenbelegungen einer planfreien Querungsmöglichkeit in Form eines Überwerfungsbauwerks zwischen Zuffenhausen und Feuerbach. Die Notwendigkeit eines Ausbaus des Nordzulaufs wurde bereits im Rahmen der Diskussion um die Durchbindung eines SPNV-Angebotes aus Calw erkannt. Beengte Platzverhältnisse und die ungünstige Bogenlage erschweren eine Realisierung dieser Infrastruktur sowohl baulich als auch finanziell erheblich. Mit der im März 2023 vom Ministerium für Verkehr vorgestellten Konzeption eines Nahverkehrsdreiecks eröffnen sich jedoch mit der darin vorgesehenen Anbindung der Panoramabahn an den Nordzulauf der S-Bahn sowie der Aufwertung des Bahnhofs Feuerbach zum Regionalhalt langfristig neue Perspektiven für eine Einbindung der Schwarzwaldbahn in den *Eisenbahnknoten Stuttgart 2040*.

3. Bahnstrecke Kornwestheim Rbf – Korntal

Daneben existiert als Tangentialverbindung nördlich des Bahnhofs Zuffenhausen die eingleisige und elektrifizierte Bahnstrecke Kornwestheim Rangierbahnhof – Korntal (VzG-Strecken-Nr.: 4821). Diese 4,2 Kilometer lange auch als *Salzwegtrasse* bezeichnete Verbindungskurve dient nahezu ausschließlich dem Ein- und Ausfädeln des Güterverkehrs vom Rangierbahnhof auf die Schwarzwaldbahn und hat somit eine elementare Funktion für die westliche Stuttgarter Güterumgehungsbahn bis Sindelfingen / Böblingen.

Aufgrund der räumlichen Verortung (insbesondere in der Höhenlage) der Strecke im Bereich des *Abzweigs Salzweg* ist keine Verbindung zur Schnellfahrstrecke über den hier beginnenden Tunnel Langes Feld oder zur Schusterbahn gegeben oder baulich ohne erhebliche Aufwendungen möglich. Es besteht insbesondere auch keine nutzbare, direkte Gleisverbindung mit der Frankenbahn in diesem Bereich, weshalb eine über die Salzwegtrasse geführtes Verkehrsangebot gegenwärtig zwingend zunächst durch den Bereich des Kornwestheimer Güter- und Rangierbahnhofs verkehren müsste.

Verschiedene Varianten der Führung eines SPNV-Angebotes über die Tangentiale und durch den Rangierbahnhof wurden in einer durch den Verband Region Stuttgart beauftragten Machbarkeitsstudie im Jahr 2018 untersucht. Demnach ist eine regelmäßige Durchfahrt des Rangierbahnhofs lediglich mit verringerter Geschwindigkeit möglich, unterliegt betrieblichen Einschränkungen und würde dessen Funktionstüchtigkeit einschränken. Auch für die eingleisige Salzwegtrasse selbst können Konflikte mit dem Güterverkehr nicht ausgeschlossen werden. Ein Ausbau der Salzwegtrasse und der Umbau des Abzweigs Salzweg zur Herstellung einer Verbindung zur Frankenbahn würden Investitionen in Höhe von 35 bis 48 Mio. Euro sowie eine Realisierung im laufenden Bahnbetrieb erfordern. Aufgrund der für den Ausbau von Schienenwegen erforderlichen Planungs- und Bauzeiträume ist eine Realisierung vor Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels unrealistisch.

Selbst wenn die infrastrukturellen Voraussetzungen gegeben wären, würde ein Angebot des Fernverkehrs oder schnellen Regionalverkehrs aus dem Landkreis Böblingen über die Salzwegtrasse in Richtung Norden den wichtigen Schienenknoten Stuttgart umfahren. Aufgrund der sich hieraus ergebenden voraussichtlich relativ geringen Fahrgastpotenziale und einer gegenüber dem interimswisen Umstieg auf die S-Bahn verlängerten Fahrzeit wäre dieses Vorhaben verkehrlich nicht sinnvoll.

4. Fazit

Als Ergebnis der Prüfung sind keine Möglichkeiten einer direkten Anbindung durch den Fernverkehr oder schnellen Regionalverkehr in Richtung Norden ersichtlich, welche verkehrlich sinnvoll sind sowie mit der bestehenden Infrastruktur oder deren kurzfristigem Ausbau ermöglicht werden könnten. Für einen hierfür notwendigen, umfangreicheren Infrastrukturausbau sind die Realisierungszeiträume von Schienenprojekten zu lang bemessen. Langfristig eröffnen sich für den Landkreis Böblingen mit der geplanten Fernverkehrsanbindung über den Flughafen sowie dem Konzept des Landes zum *Eisenbahnknoten Stuttgart 2040* neue Perspektiven für eine bessere Verkehrsanbindung.

Die Verwaltung setzt sich weiterhin für eine möglichst gute interimswise Anbindung des Landkreises während der Unterbrechung der Gäubahn bis voraussichtlich 2032 im Rahmen der infrastrukturell gegebenen Möglichkeiten ein. Infolge des gestellten Antrags hat die Verwaltung dieses wichtige Anliegen gegenüber der Deutschen Bahn nochmals klar kommuniziert.



Roland Bernhard