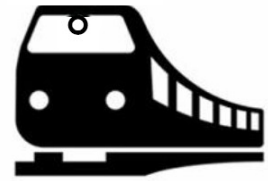


Bürger-Aktion Unsere Schwarzwaldbahn

Stuttgart – Renningen – Weil der Stadt – Calw

BAUS c/o Knupfer, Annette-Kolb-Str. 4, 71229 Leonberg



B.A.U.S.

Durchbindung S60 als Express-Linie Richtung Stuttgart

Projekt-Vorschlag

Einleitung

In diesem Projekt-Vorschlag werden Lösungen dargestellt, wie die Kapazität der S6 vergrößert werden kann bei gleichzeitiger Stabilisierung des Betriebsablaufs. Auch sollen Fahrgast-Potenziale erschlossen werden, für die die Reisegeschwindigkeit der S6 nicht ausreichend erscheint.

Erreicht wird das durch die Auftrennung der S6 und S60 in separate Linien und indem die S60 als Express-Linie Richtung Stuttgart geführt wird. Es ergeben sich aus diesem Ansatz wesentliche Vorteile gegenüber einer an anderer Stelle diskutierten Linie „S62“.

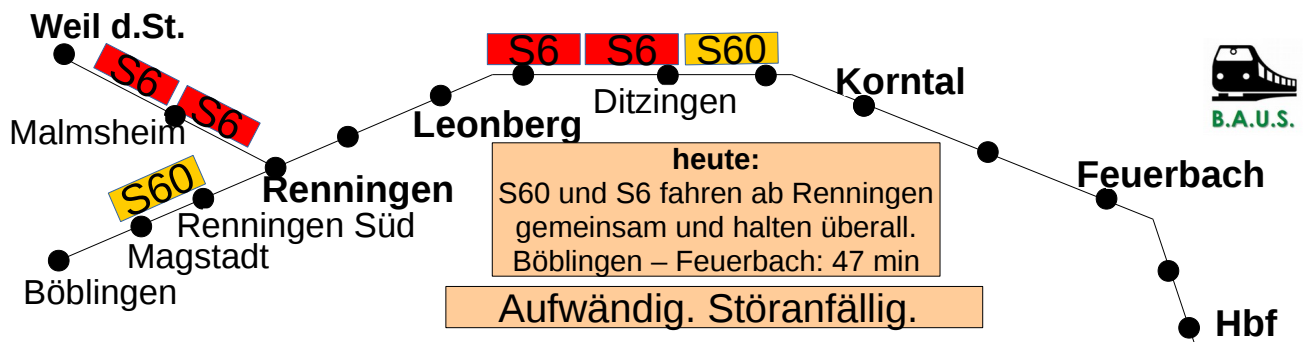
Ausgangslage



Kartenskizze: OpenRailwayMap

Der heutige Zustand der S6 ist geprägt durch eine **hohe Auslastung** im Bereich Korntal – Feuerbach. Die historisch begründete Linienführung über Zuffenhausen nach Stuttgart erbringt eine **große Streckenlänge** und damit eine unattraktiv **lange Fahrzeit**, z.B. Weil der Stadt – Hauptbahnhof = 40 min.

So hat die Firma Bosch mittlerweile eine werkinterne Buslinie von Stuttgart-Mitte zum Bosch-Campus in Renningen in Betrieb genommen. Die Linie der S6 hat als einzige Stuttgarter S-Bahn-Linie keinen überlagernden Regional- bzw. Metropol-Express. Die Fahrzeiten der **S6** wurden zuletzt durch das **Kuppeln / Flügeln** mit der S60 zusätzlich verlängert. Die **S60** hat in Renningen einen Aufenthalt von 6 (!) Minuten, die S6 von 4 Minuten, was für eine S-Bahn äußerst lang ist. Im 30min-Grundtakt der S-Bahn endet die S60 gar in Renningen und die Fahrgäste haben eine Umsteigezeit von 21 Minuten (!) in Richtung Stuttgart. Dazuhin bringt das Kuppeln/Flügeln an sich Zwangspunkte und damit **Störungen im Betriebsablauf** mit sich.



Zur Erreichung der Klimaziele ist eine Verlagerung vom Individual-Verkehr zum Schienenverkehr notwendig, dies kann mit dem heutigen Ausbauzustand der S6 nicht erreicht werden. Dazu fehlt der S6:

- eine kurze Fahrzeit
- die notwendige Kapazität
- und eine ausreichende Zuverlässigkeit.

Löst eine „S62“ das Problem der S6?

Der Verband der Region Stuttgart hat 2018 beim VWI eine Studie in Auftrag gegeben, die verschiedene Varianten der **Verbesserung der S-Bahn-Situation im Bereich Zuffenhausen** darstellen sollte (1). Als mögliche Maßnahme im S-Bahn-Umfeld von Zuffenhausen wurde eine S62 beschrieben: eine die S6 überlagernde Verstärkungs-Linie, die in Feuerbach enden sollte. Hierzu müsste das dortige Gleis 130 für S-Bahn-Betrieb (Langzug) ausgebaut werden. Wie die Zufahrt nach Feuerbach erfolgen soll, welche Infrastruktur-Erweiterungen notwendig sind, welche Behinderungen durch Fahren über Gegengleis zu erwarten sind, ist nicht erkennbar. Die S62 soll entweder in Leonberg, in Renningen oder in Weil der Stadt beginnen. Fahrplantechnisch soll die S62 in den 15 min-Takt der S6 eingelegt werden. Fälschlicherweise wird das verschiedentlich als 7,5-Minutentakt bezeichnet, in Wirklichkeit ergibt sich damit ein ungleicher Takt von 7,5 + 7,5 + 15 Minuten. Durch die S62 wird keine neue Verbindung geschaffen und keine Fahrzeit gewonnen. Die Herleitung des prognostizierten Fahrgast-Zuwachses ist nicht dokumentiert und daher fragwürdig.

Durch die S62 sind mehrere Probleme zu erwarten:

- Behinderungen im Betriebsablauf durch Nutzung / Kreuzung Gegengleis in Zuffenhausen
- Behinderungen im Betriebsablauf durch Eingleisigkeit Malmshelm – Weil der Stadt
- Durchbindung Strohgäubahn nach Feuerbach (Gl. 130) wird dauerhaft verhindert
- Die Fahrgäste der S6 wollen überwiegend nicht nach Feuerbach, sondern nach Stuttgart.

Die S62 wird mehr neue Probleme aufwerfen, als sie löst. Daher sind bessere Ideen gefragt!

Das VWI prognostiziert die **Fahrgastzahl** von 9.000 für die S62 bei folgenden Parametern: Betrieb in HVZ, NVZ, SVZ / Langzug / S6 weiterhin im 30min-Takt / Halt an allen Stationen. VRS sieht nun aber Betrieb nur in HVZ / Zuglänge unklar / S6 im 15min-Takt / Express-Betrieb vor. Damit ist die vom VWI prognostizierte Fahrgastzahl nicht anwendbar. Siehe (1), Seite 200.

Die bessere Idee: S60-Express

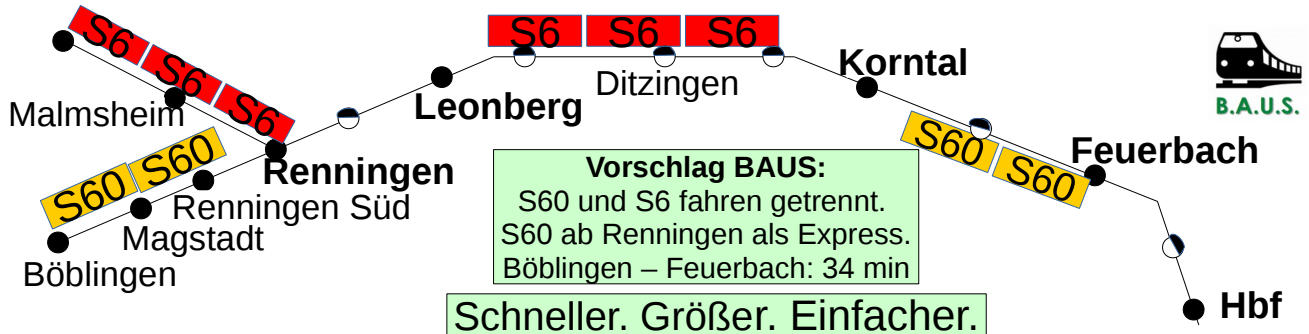
Aus der beschriebenen Ausgangslage heraus leiten wir folgenden **Projekt-Vorschlag** ab.

Die S60 wird im Bahnhof Renningen künftig nicht mehr mit der S6 vereinigt. Vielmehr fährt sie nach Halt von 1 bis 2 Minuten „solo“ weiter in Richtung Stuttgart. Ab Renningen fährt sie als Express-S-Bahn mit Halten in Leonberg, Korntal, Zuffenhausen bis Feuerbach. Dort hat sie die voraus fahrende S6 fast eingeholt und bietet Anschluss an die S5, womit eine ca. 10-minütige Fahrzeitverkürzung in Richtung Stuttgart erreicht wird.

Im folgenden nennen wir sie „**S60-Express**“ bzw. „**S60-Ex**“.

Um die erforderliche Erhöhung der Fahrgastkapazitäten auf der S6 zu erreichen, werden alle Züge der S6 in der HVZ als Langzüge gefahren. Die S60 fährt als Vollzug.

Weil d.St.



Fahrplangestaltung

Die S60-Ex würde von Böblingen kommend in Renningen nach kurzem Aufenthalt weiter Richtung Feuerbach fahren. Exemplarisch ist hier der Zeitraum ab 7 Uhr dargestellt. Leonberg und Korntal sind große Wohnorte und Bus-Knoten und werden mit Halten bedient. Der Halt in Zuffenhausen ist optional. Die Ankunft in Feuerbach lässt einen ausreichenden Zeitpuffer zum Umstieg auf die S5, mit der der Hauptbahnhof erreicht wird.

Bei der Rückfahrt ergeben sich die gleichen Vorteile wie bei der Hinfahrt. Auch hier dient die S5 als Zubringer zur S60-Ex.

Fahrzeitverkürzungen im Vergleich zur S6:

- Renningen – Hauptbahnhof: 6 min
- Magstadt – Feuerbach: 11 bis 25 min
- Renningen – Feuerbach: 8 bis 9 min

Fahrplandaten abgeleitet aus (2)

	S6	S60Ex	S5	S6
Magstadt		07:14		
Weil der Stadt	07:03			07:18
Renningen	07:11	07:22		07:26
Rutesheim	07:14			07:29
Leonberg	07:17	07:26		07:32
Höfingen	07:21			07:36
Ditzingen	07:24			07:39
Weilimdorf	07:26			07:41
Korntal	07:29	07:33		07:44
Neuwirtshaus	07:31			07:46
Zuffenhausen	07:34	07:36		07:49
Feuerbach	07:36	07:38	07:41	07:51
Stuttgart Hbf	07:42		07:47	07:57
	S6	S5	S60Ex	S6
Stuttgart Hbf	07:33	07:43		07:48
Feuerbach	07:39	07:48	07:51	07:54
Zuffenhausen	07:42		07:53	07:57
Neuwirtshaus	07:43			07:58
Korntal	07:46		07:56	08:01
Weilimdorf	07:48			08:03
Ditzingen	07:51			08:06
Höfingen	07:54			08:09
Leonberg	07:58		08:05	08:13
Rutesheim	08:01			08:16
Renningen an	08:04		08:08	08:19
Renningen ab	08:05		08:09	08:20
Weil der Stadt	08:12			08:27
Magstadt			08:15	

Über die reinen Fahrzeitverkürzungen hinaus erhalten die Haltepunkte der S60 (von Böblingen bis Renningen-Süd) einen guten Anschluss in Richtung Feuerbach – Stuttgart, insbesondere in Zeiten ohne Verdichtungs-Takt (Anschluss in Renningen bisher 21 min). Die S60 würde hierzu regelmäßig im Halbstundentakt fahren (wie dies auch für die S62 vorgeschlagen wurde) – bisher endet sie außerhalb der 15-Min-Verdichtungszeiten in Renningen.

S60-Express bis Stuttgart!?

Das Fahrziel einer S60-Ex muss selbstverständlich Stuttgart sein, hierhin will ein Großteil der Fahrgäste. Aus den Studien des VWI (1) ist jedoch ableitbar, dass die bestehende Infrastruktur im S-Bahn-Tunnel (Stammstrecke) eine weitere Linie nicht aufnehmen kann. VWI selbst hat daher das Fahrziel der in Aussicht gestellten S62 in das Gleis 130 in Feuerbach gelegt; die Nachteile sind oben bereits dargelegt.

Eine wesentlich bessere Lösung ist es, die S60-Express in Feuerbach über die heutigen S-Bahn-Gleise (Gleis 1 + 2) zu führen (statt ins abseits gelegene Gleis 130). Damit wird für umsteigende Fahrgäste von / zur S5 ein Umstieg ohne Bahnsteigwechsel ermöglicht. Zum Wenden der S60-Ex ist ein Stumpfgleis im Nordbahnhof einzurichten – dort ist ausreichend Platz vorhanden. Dieses Stumpfgleis kann bei größeren Störungen im Betriebsablauf auch zum Wenden von S-Bahnen anderer Linien verwendet werden und trägt zu besserem Betriebsablauf bei.

Als Alternativen oder spätere Erweiterungen können untersucht werden:

- Einfahrt in zu erhaltenden Stuttgart-Hbf (oben)
- Durchbindung über Stuttgart-West nach Vaihingen (oder Flughafen)
- Durchbindung über sogenannte T-Spange nach Cannstatt
- nach Einführung von ETCS vielleicht doch in den Hauptbahnhof (tief).

Fazit

Fahrzeiten und Anschlüsse

Die gewünschte Fahrzeitverkürzung wird mit der S60-Ex erreicht. Damit werden Fahrgast-Potenziale erschlossen, für die die heutigen Fahrzeiten der S6 nicht attraktiv sind. Bei einem Fahrbetrieb auf der S60-Ex von früh bis Betriebschluss ergeben sich für Fahrgäste von der S60 her (z.B. Magstadt) wesentlich kürzere und wesentlich häufigere Fahr-möglichkeiten in Richtung Stuttgart – die 21-Minuten-Wartezeiten entfallen.

Auswirkung auf den Fahrzeug-Bedarf

Der Fahrzeug-Bedarf ist kleiner als bei der Lösung mit der S62, auch bedingt durch die höhere Reisegeschwindigkeit. Die erforderlichen S-Bahn-Züge hat der VRS bereits bestellt.

Auswirkung auf den Betriebsablauf

Die Auswirkungen auf den Betriebsablauf sehen wir positiv – im Vergleich zur heutigen Betriebsführung mit dem Kuppeln und Flügeln, wie auch im Vergleich mit der möglichen S62. Der Knoten Renningen wird erheblich entlastet. Durch die Führung als Express-S-Bahn hat die S60-Ex ähnliche Fahrgeschwindigkeit wie ein Güterzug: damit entstehen geringere Auswirkungen auf den Güterverkehr als bei einer S62. Die S60 kann in der HVZ als Vollzug fahren, in NVZ wäre zumindest anfangs ein Kurzzug ausreichend. Zu prüfen ist, ob durch den Entfall notwendiger Kuppel-Zeiten die Haltezeiten der S6 in Renningen reduziert werden können auf das Maß, wie es vor Betriebsaufnahme der S60 galt. In Weil der Stadt würden sich hierdurch die Wendezeiten verlängern, sodass die „Überschlagene Wende“ entfallen kann.

Notwendige Erweiterungen der Infrastruktur

Investitionen sind nur im Bereich Feuerbach / Nordbahnhof notwendig und sind kleiner als für die beschriebene S62. Gemindert wird der Investitionsbedarf wie auch die laufenden Betriebskosten durch einen geringeren Fahrzeug-Bedarf.

Ein Vorlaufbetrieb mit Ende in Zuffenhausen ist mit einer S60-Express genauso möglich, wie der VRS dies für seine S62 plant. Jedoch sehen wir dies nur bedingt als sinnvoll an, da der Umstieg zur S4 / S5 hier noch umständlicher ist als vom Gleis 13 in Feuerbach und nur wenige Fahrgäste umsteigefrei zu ihrem Fahrziel gelangen.

Erweiterbarkeit / Zukunftsfähigkeit

Ein späterer Ersatz / Ergänzung durch einen „echten“ Metropol-Express von Calw mit Durchbindung in den künftigen Tiefbahnhof S21 ist möglich. Zum Beispiel könnten sich der Metropol-Express und die S60 halbstündlich als Direkt- und Umsteige-Verbindung abwechseln. Durch die Erfahrungen mit einer Express-S-Bahn können Fahrgast-Potenziale wesentlich präziser abgeschätzt werden.

Gleis 130 in Feuerbach bleibt ohne Umbau für eine Durchbindung der Strohgäubahn nutzbar.

(1) Machbarkeitsstudie zur Ausweitung des SPNV Angebots im Bereich Korntal / Zuffenhausen / Feuerbach / Kornwestheim des VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH, September 2018

(2) Fahrplanauskunft Deutsche Bahn www.Bahn.de