

# Durchbindung S60 als Express-Linie Richtung Stuttgart

## Projekt-Vorschlag

Stand: 21.11.2018

Status: erster Entwurf

Autor: Klaus Hünerfeld, BAUS

### Ausgangslage

Die Region Stuttgart hat 2018 eine Studie in Auftrag gegeben, die verschiedene Varianten der Verbesserung der S-Bahn-Situation im Bereich Zuffenhausen darstellen sollte. Als einzig sinnvolle Maßnahme im S-Bahn-Umfeld wurde eine S62 dargestellt. Mit der S62 ist eine die S6 überlagernde Verstärkungs-Linie beschrieben, die zumindest anfangs in Feuerbach enden soll. Hierzu müsste das dortige Gleis 130 für S-Bahn-Betrieb ertüchtigt werden. Ob und wie die Zufahrt nach Feuerbach über das Gleis 12 in Zuffenhausen erfolgen soll bzw. welche Infrastruktur-Erweiterungen notwendig sind, ist nicht klar erkennbar. Die R62 solle entweder in Leonberg, in Renningen oder in Weil der Stadt beginnen. Fahrplantechnisch solle die R62 in den 15 min-Takt der S6 eingelegt werden, was einen Takt von 7,5 + 7,5 + 15 Minuten ergeben würde.

Der heutiger Zustand der S6 ist geprägt zu einen durch eine hohe Auslastung im Bereich Korntal – Feuerbach. Die historisch begründete Linienführung über Zuffenhausen nach Stuttgart ergibt leider eine große Streckenlänge und damit eine lange Fahrzeit. Die Fahrzeit ist so weit unattraktiv, dass Firma Bosch (Standort Renningen) mittlerweile eine werkinterne Buslinie von Stuttgart-Mitte aus beantragt und in Testbetrieb genommen hat. Die Linie der S6 hat als einzige S-Bahn-Linie keinen überlagernden Regional-Express bzw. Metropol-Express. Die geplante Hermann-Hesse-Bahn könnte später wohl zur Metropol-Express-Linie erweitert werden, benötigt aber dafür wahrscheinlich Erweiterungen der Infrastruktur in Zuffenhausen und ist daher erst mittelfristig zu erwarten.

Die Fahrzeiten der S6 von Weil der Stadt bis Stuttgart Hbf betragen heute 40 Minuten und wurden zuletzt durch das Koppeln / Flügeln mit der S60 verlängert. Die S60 hat in Renningen einen Aufenthalt von 6 Minuten, was für eine S-Bahn äußerst lang ist. Im Grundtakt der S-Bahn endet die S60 in Renningen und die Fahrgäste haben eine Umsteigezeit von 21 Minuten in Richtung Stuttgart. Das Koppeln/Flügeln an sich bringt Zwangspunkte im Betriebsablauf mit sich.

### Projekt-Idee

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 im 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 S4 / S5, womit eine 10-minütige Fahrzeitverkürzung in Richtung Stuttgart erreicht wird.

Im folgenden nennen wir sie „S60-Ex“.

## **Einbindung nach Feuerbach**

Die S60-Ex endet vorläufig in Feuerbach, wie dies auch für die in Aussicht gestellte S62 entworfen wurde. Auch für eine S60-Ex gäbe es die dort beschriebenen Erweiterungsmöglichkeiten: Durchbindung über Stuttgart-West nach Vaihingen; ggf. zum Flughafen; nach Einführung von ETCS vielleicht doch in den Hauptbahnhof. Feuerbach bietet (neben dem Übergang zur S4/S5) auch Übergangsmöglichkeiten zur Stadtbahn und ist selbst gut frequentiertes Fahrziel von Werktätigen in Feuerbach (z.B. Bosch).

Die Machbarkeit der Einfädelung nach Feuerbach Gl. 130 untersuchen wir hier nicht weiter: für sie gelten die Aussagen, die bereits für die S62 gemacht wurden.

## **Fahrzeiten und Anschlüsse**

Die gewünschte Fahrzeitverkürzung wird erreicht. Damit werden Fahrgast-Potenziale erschlossen, für die die heutigen Fahrzeiten 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 Fahrmöglichkeiten in Richtung Stuttgart – die 21minuten-Wartezeiten entfallen. Obwohl die S60-Ex kurz vor der S6 in Renningen abfahren würde, hätten Fahrgäste aus Calw und Weil der Stadt durch die Hermann-Hesse-Bahn Anschluss an die S60-Ex.

## **Auswirkung auf den Betriebsablauf**

Die Auswirkungen auf den Betriebsablauf sehen wir positiv – im Vergleich zur heutigen Betriebsführung mit dem Kuppeln und Flügeln sowie im Vergleich mit der möglichen S62. Durch die Führung als Express-S-Bahn entstehen geringere Auswirkungen auf den Güterverkehr als bei einer S62. Die S60 würde in der HVZ als Vollzug fahren, in NVZ wäre zumindest anfangs Kurzzug ausreichend. Durch den Entfall notwendiger Kuppel-Zeiten bei der S6 in Renningen entfällt ggf. sogar die Notwendigkeit der „Überschlagenen Wende“ in Weil der Stadt.

## **Auswirkung auf den Fahrzeug-Bedarf**

Den Fahrzeug-Bedarf sehen wir kleiner, maximal gleich groß wie bei der Lösung mit der S62, auch bedingt durch die höhere Reisegeschwindigkeit.

## **Notwendige Investitionen**

Investitionen sind nur im Bereich Zuffenhausen – Feuerbach notwendig und sind identisch mit denen für eine S62. Gemindert wird der Investitionsbedarf wie auch die Betriebskosten durch einen geringeren Fahrzeug-Bedarf.

## **Erweiterbarkeit / Zukunftsfähigkeit**

Ein späterer Ersatz / Ergänzung durch einen „echten“ Metropol-Express mit Durchbindung in den künftigen Tiefbahnhof S21 ist möglich. Mehr noch: durch den „Vorlaufbetrieb“ als Express-S-Bahn können Fahrgast-Potenziale wesentlich präziser abgeschätzt werden.