

Anregungen zur Weiterentwicklung des Schienenverkehrs im Kreis Böblingen und Umgebung

a) Stadtbahn (S-Vaihingen – S-Lauchhau) – S-Büsnau – Leonberg – Rutesheim

Begründung:

- Reisezeit LEO Kernstadt (Leo-Center) – S-Vaihingen mit Stadtbahn ca. 20 Minuten gegenüber heute ca. 39 – 51 Minuten
(Verbindung mit Buslinie X 60 nicht sicher kalkulierbar, oft massive Verspätungen; mit S-Bahn über Hbf sehr langer Umweg; Verbindung mit Linie 92 sehr umständlich, fährt an Vaihingen vorbei, Reisezeit von 29' + Umstieg nach Vaihingen ggü. Pkw nicht wettbew.fähig)
= Halbierung der Reisezeit im ÖPNV tangential am Stuttgarter Kessel vorbei
- = Motivieren eines ganz neuen Einzugsgebietes für eine neue, sehr attraktive ÖV-Achse
- = Entlastung der Bestands-S-Bahn (sowohl S 6 wie Stammstrecke S-Hbf – Vaihingen)
- Massiv wachsende Bedeutung von S-Vaihingen als Arbeitsplatzstandort
(Aufsiedlung Synergiepark Vaihingen/Möhringen mit ca. 8000 zusätzlich entstehenden Arbeitsplätzen, heute bereits über 4000), ÖPNV-affine Lage direkt neben Bf S-Vaihingen
- Sich stetig steigende Bedeutung des ÖPNV-Knotens Bf S-Vaihingen
- Wesentlich raschere und zuverlässigere Anbindung Richtung Flughafen
(für Flugreisende wie für die dort zunehmenden Arbeitsplätze unabhängig vom Flugverkehr)
- Direkter Anschluss an Filderquerlinie Stadtbahn U8 nach Sillenbuch/Ostfildern
(Durchbindung der U8 Richtung Leonberg denkbar); Anbindung von Esslingen erwogen
- Grds. Fahrgastpotenzial: Kernstadt LEO rund 35 000 Einwohner, Teilorte Gebersheim/Höfingen rd. 10 000; Rutesheim 10 000 Einwohner
- Stuttgart/SSB denkt ohnehin über eine Anbindung von Vaihingen West/Lauchhau/Büsnau via Stadtbahn nach, da die dichten Busverbindungen sehr stark nachgefragt/überlastet sind
- Stadtbahn: flexibles Verkehrsmittel, geringer Platzbedarf, grds. zunächst eingleisige Strecke genügend (Kostenminimierung), Topografie im Glemswald problemlos zu bewältigen, realistisch bei möglichstem Verzicht auf aufwändige Ingenieurbauwerke
(= ohne Kompromisse keine Verkehrswende -> z.T. Abstrich von bisherigen Parametern)
- Ortsdurchfahrt LEO straßenbündig ohne Tunnelbauten, wie in Stuttgart/Heilbronn u.a. bei dichtem Verkehrsfluss seit langem gut bewährt (Bevorrechtigung der Stadtbahn)

- Anlagen:
- Skizze Verlauf Stadtbahn S-Vaihingen – LEO – Rutesheim
 - Skizze Verlauf Stadtbahn durch Leonberg

b) Stadtbahn Herrenberg – Nagold

Begründung:

- Direkter Schienenanschluss für Nagold an Kreis BB/Region Stg. sinnvoll, leistungsfähiger und attraktiver als Busverbindung
 - Bau klassischer Eisenbahnstrecke/S-Bahn zu teuer/zu unflexibel, zu aufwändige Bauwerke
 - Metropolexpress Stuttgart – Nagold kommt zwar, hat jedoch sehr lange Wegstrecke, lange Reisezeit (Herrenberg – Nagold 19 Minuten + Aufenthalt Eutingen 6' + Hochdorf/Flügelung 4' = ca. 29'), bindet Jettingen und Wolfsberg nicht an, aufwändige, betrieblich unerwünschte Flügelung in Hochdorf
 - Regionalstadtbahn Neckar-Alb ist beschlossen, wird als Ausbaustufe auch Ammertalbahn Tübingen - Herrenberg befahren
 - > damit steht künftig ein flexibles Schienenverkehrsmittel für den ortsnahen, landschaftsangepassten Bau einer neuen Schienenstrecke bereit (de jure „Straßenbahn“)
 - Sehr wenig Anspruch in der Breite (wo ein Bus fahren kann, passt auch eine Stadtbahn durch)
 - Extreme Anpassung an Steigungen (8 – 10 % möglich), bei jedem Wetter (Jettingen = höchstgelegene Gemeinde im Kreis BB, Höhenlagen ca. 560 – 590 m)
 - Weiterführung ab Herrenberg (Spitzkehre aus Richtung Tübingen) über Unter-/Oberjettingen, Nagold Wolfsberg oder Eisberg, Nagold Bahnhof, Nagold Mitte, Länge ca. 11 – 13 km; Reisezeit ca. 18 - 22' (Bus heute 21 -26' bei Staurisiko in Herrenberg und Nagold, Umwegfahrt in Jettingen);
 - Option über Innenstadtrand Nagold – Westrand – Richtung Altensteig möglich
 - Verkehrsströme ab Nagold gehen zu ca. 2/3 Richtung Böblingen/Stuttgart, zu 1/3 Richtung Tübingen. Regionalstadtbahn ermöglicht für Tübinger Relation umsteigefreie Verbindung
 - In der Relation Stg/Kreis BB – Jettingen/Nagold ergibt sich trotz Umsteigens in Herrenberg für zahlreiche Nutzer eine kürzere und attraktivere Reisekette mit kürzeren Haus-zu-Haus-Zeiten (durch ortsnahe Trassierung der Stadtbahn) statt mit Eilzug über Eutingen/Hochdorf
 - Stadtbahn erreicht Bahnhof Herrenberg rascher und kalkulierbarer als der Busverkehr, da sie auf eigener Trasse nicht im Stau steht und den Bf Herrenberg direkt nach Südwesten verlässt
- = somit größeres Einzugsgebiet und mehr Attraktivität als eine Eisenbahnverbindung (und als der bisherige Busverkehr)

c) Stadtbahn (Böblingen – Dettenhausen – Tübingen (geradlinig über Pfrondorf))

Begründung:

- Schaffung einer attraktiven Schienenachse, die massiv kürzer ist als alle bisherigen oder künftigen Verbindungen auf den Bestandstrecken
- Direkte Anbindung der Kernstadt Tübingen, damit auch ggü. künftigen Sprinterzügen auf der Bestandsstrecke Neckartal/Neubaustrecke S 21 erheblicher Vorteil an Reisezeit, erspartes Umsteigen (weil Sprinter nur TÜ Hbf und den überlasteten Hauptknoten S Hbf bedienen)
- Attraktivere kürzere Anbindung an Bereich S-Vaihingen (1 x Umsteigen in Böblingen, bei Zweisystemstadtbahn auch einzelne durchgehende Kurse über DB-Strecke nach S-Vaihingen denkbar), S-Süd und je nach Relation auch S-Mitte und Flughafen
- Kürzeste Entfernung ist auch die preisgünstigste, unabhängig von der Tarifgestaltung, da für den Betriebsaufwand für die tatsächliche Entfernung immer jemand aufkommen muss)
- Der Fahrgast zahlt bisher stets den erheblichen tariflichen Umweg über Herrenberg, selbst wenn er über Reutlingen oder Leinfelden fährt
- Schaffung einer ganz neuen ÖPNV-Tangentiale westlich an Stuttgart vorbei = dadurch wird Nutzung des ÖPNV zwischen den Bereichen Altkreis Leonberg/Strohgäu einerseits und Tübingen (Uni/Kliniken/Kunsthalle usw.) sowie Bereiche Reutlingen und Zollernalb (Richtung Balingen) überhaupt erst attraktiv (bisher mit Bus, schlechten Anschlüssen und zahlreichem Umsteigen abschreckend und indiskutabel)
- Erschließung eines Einwohnerpotenzials von je ca. 200 000 Personen an beiden „Enden“ (insgesamt also 400 000), für die erstmals überhaupt eine diskutable und leistungsfähige ÖV-Direktverbindung entstünde; hohes Zusatzpotenzial im Gelegenheits-/Touristikverkehr
- Stärkung des Bestands-ÖV an allen Enden (BB/Sifi/S 60; Stadtverkehr TÜ, von TÜ ausgehende Eisenbahnstrecken, künftige Regionalstadtbahn Neckar-Alb)
- Mit der künftigen Regionalstadtbahn Neckar-Alb wäre das nötige und geeignete Verkehrsmittel Zweisystemstadtbahn als Grundsystem bereits vorhanden, es entstünde also kein Inselbetrieb zwischen den Kreisen TÜ und BB
- Die Stadtbahnlinie würde zwischen TÜ und Dettenhausen die Erschließung übernehmen, zwischen Dettenhausen und Böblingen jedoch als „Eilzug“ fahren, weil auf diesem Abschnitt der bestehende/verdichtete Eisenbahnverkehr besser geeignet und bereits installiert ist
- Dadurch müsste auch nur an 1 – 2 (Kreuzungs-) Halten der Schönbuchbahn unterwegs ein verlängerter Bahnsteig geschaffen werden, an dem die Mittelflurwagen der Stadtbahn Neckar-Alb halten könnten
- Die Strecke nach Tübingen kann topografisch recht einfach, geradlinig, schnell befahrbar und kostengünstig über Prondorf entlang der K 6912; die geringe Siedlungsdichte ist dabei ein Vorteil für eine kurze Reisezeit; das Potenzial für 120 m lange Züge ist vorhanden

Eine ausführliche Studie zu c) wird folgen bzw. in Kurzform in der Fachpresse veröffentlicht.

d) Stadtbahn (Dettenhausen -) Böblingen – Grafenau – Calw/Weil der Stadt (- Merklingen)

Begründung:

- Busverkehr steht in beiden Relationen Calw – Böblingen und Weil der Stadt – Böblingen im Stau (unkalkulierbar, unattraktiv); Busverkehr ist von der Fahrzeugraumkapazität her unflexibel (zu wenig Platz für unterschiedliches Fahrgastaufkommen, Gruppen, Handgepäck, Kinderwagen, Rollstühle)

- Sowohl in der Relation Grafenau-Dätzingen – Calw wie Schafhausen – Weil der Stadt ist bereits eine Bahnstrecke vorhanden, die sowieso reaktiviert wird

- Sowohl Calw wie Weil der Stadt/Merklingen sind zu einem erheblichen Teil der Verkehrsbeziehungen Richtung Böblingen/Sindelfingen orientiert; in diesen Relationen sollte mittelfristig eine Verbesserung der ÖPNV-Beziehung erfolgen

- Eine solche Anbindung verbesserte auch stark die ÖPNV-Relation Richtung S-Süd/Filderraum/Flughafen

- Bei Verlängerung der Schönbuch nach Tübingen (siehe c) ergeben sich beträchtliche Synergiemöglichkeiten: Nördlich von Holzgerlingen-Hülben Ausfädelung der Stadtbahn, über Tübinger Straße durch BB-City/BB ZOB, weiter über Flugfeld nach Grafenau

- im Bereich Grafenau Teilung der Streckenäste, eine Linie Richtung Calw, eine andere Richtung Weil der Stadt mit Option auf Weiterführung nach Merklingen; dadurch ergäbe sich in dieser Relation eine willkommene Verdichtung (Verdoppelung) des Taktes.

- Bei Fortsetzung des Systems Stadtbahn Neckar-Alb stehen Zweisystemfahrzeuge für wechselnde Nutzung von Eisenbahn- und Straßenbahnstrecken zur Verfügung, so dass im vorliegenden Fall flexibel zwischen dem Eisenbahnbetrieb der Schönbuchbahn (EBO) und dem der Württ. Schwarzwaldbahn (Grafenau-Dätzingen – Calw bzw. Grafenau/Schafhausen – Weil der Stadt) gewechselt werden kann.

Hinweis: Die Wagen der Stadtbahn Neckar-Alb werden zur Bewältigung von Steilrampen mit 100 o/oo ausgelegt. Damit sind sie für die Honauer Steige (Schw. Alb), für die Rampe in Tü-Lustnau Richtung Dettenhausen wie auch für eine Steilrampe im Bereich Grafenau (zur Anbindung von der Stadtbahnstrecke im Tal hinauf zur Württ. Schwarzwaldbahn) geeignet. Je steiler die Rampe, umso weniger Eingriff in das Landschaftsbild.

- Für den Touristikverkehr sind sonntags Durchläufer Calw/Böblingen – Tübingen – Reutlingen – Engstingen (- Münsingen) als Eilzug denkbar, gemäß betr. Vorbilder der AVG Karlsruhe

Grundsätzlich ist die Verbindung Calw – Böblingen als Kombination von Eisenbahnstrecke und Stadtbahn bereits seit 1988 mehrfach untersucht und für interessant befunden worden.

Hinweis: Auch eine solche Stadtbahnanbindung ersetzt nicht eine umsteigefreie und rasche Eisenbahnverbindung von Calw, Weil der Stadt, Renningen und Leonberg über die bestehende Württ. Schwarzwaldbahn zum neuen Tiefbahnhof Stuttgart mit Weiterführung als Durchmesserlinie in die Südwestregion (Flughafenbahnhof – Reutlingen).