

S-Bahn-Verlängerung Stuttgart

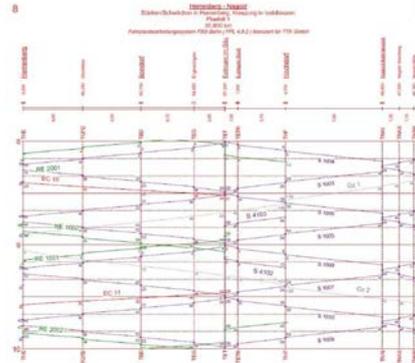
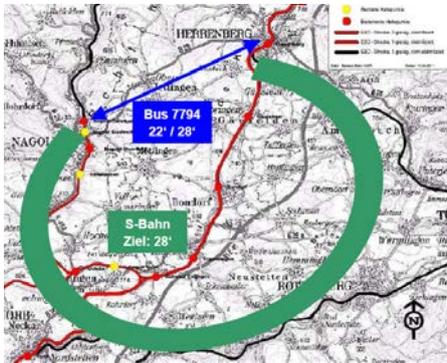
Verlängerung der S1 von Herrenberg nach Nagold über Eutingen im Gäu und Hochdorf



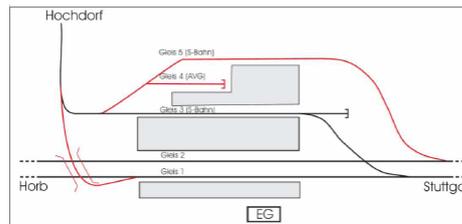
Machbarkeit, Verkehrsplanung

Kunde: Landkreis Calw, Stadt Nagold

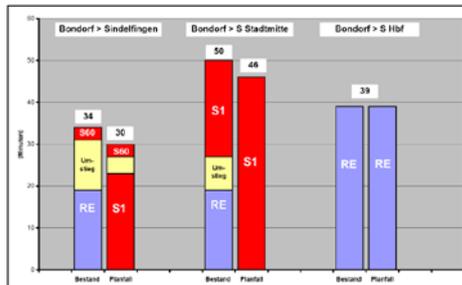
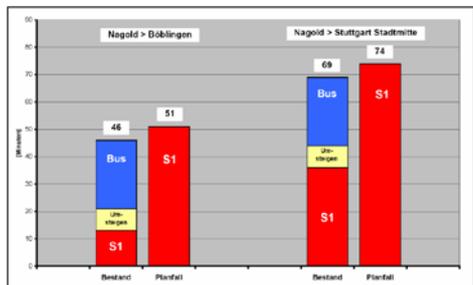
Ende: 2011



Der größte Anteil der Verkehrsbeziehungen aus dem Raum Nagold orientiert sich in Richtung Böblingen/Sindelfingen und nach Stuttgart bzw. umgekehrt. Eine Neubaustrecke entlang der Busverbindung Nagold – Herrenberg, wo die S1 endet, würde Investitionen von 130 Mio. € erfordern – zuviel für eine Förderung nach GVFG.



Daher wurde die Machbarkeit einer Verlängerung der S1 über Eutingen und Hochdorf bis zum Bahnhof Nagold auf der Basis des vorhandenen Fahrplankonzepts untersucht. Die niveaufreie Einführung der Freudenstädter Strecke nach Gleis 1 in Eutingen ist Voraussetzung für eine konfliktfreie und zukunftssichere Betriebsführung im Knotenbahnhof Eutingen.



Der Ausbau der Stationen für einen S-Bahn-Kurzzug (im Mischbetrieb mit RE-Zügen entlang der Gäubahn), die Anpassung der Infrastruktur und die Elektrifizierung schlagen mit zusammen ca. 30 Mio. € zu Buche.

Verkehrliche Wirkung	Anzahl Fahrgäste/Tag [-]	Erlöersatz/Fahrgast [€]	Fahrgelderlöse/Jahr [€]
Saldo zusätzliche Fahrgäste	2.130	1,20	767.000
vom Bus verlagerte Fahrgäste	500	1,20	180.000
Summe			947.000



Die Beförderungszeit der S1 von Nagold bis Herrenberg beträgt 34 Minuten und ist damit etwas länger als der Bustransfer. Dafür entfallen der Umstieg sowie die Nachteile bezüglich Anschlüssen usw. Für die Stationen entlang der Gäubahn südlich von Herrenberg entstehen zusätzlich zu den stündlichen RE-Verbindungen halbstündliche S-Bahn-Verbindungen, wovon große Einwohnerpotenziale profitieren. Wermutstropfen ist der Entfall der Kulturbahn zwischen Nagold und Horb, wobei in Nagold gute Anschlüsse vorgesehen sind.

Mit einem Kostendeckungsgrad von 40 % der zusätzlichen Betriebskosten steht das Projekt gut da. Das Betriebskostendefizit beläuft sich auf 1,4 Mio. €/Jahr. Der Eigenanteil der kommunalen Gebietskörperschaften an den Investitionen schlägt dabei mit 0,3 Mio. €/Jahr zu Buche.

> Höhengleiche, technisch nicht gesicherte Bahnsteigzugänge
> Anlage veraltet

Quelle aller Darstellungen: TTK