

## DRUCKSACHE - NR. 2024-109

ÖFFENTLICH

Anlagen: 3

### ÖPNV in Herrenberg

- Antrag der SPD-Fraktion Nr. 14/2023

- Verlegung von Buslinien vom Busbahnhof Süd an den Busbahnhof Nord

Kontakt: Herr Stefan Metzing | Dezernat 2

Tel: 07032/924-254 | E-Mail: s.metzing@herrenberg.de

| Bezug:          | Nr.      | Termin     | Ö/N | Art                  |
|-----------------|----------|------------|-----|----------------------|
| Finanzausschuss | 2024-109 | 11.12.2024 | Ö   | zur Vorberatung      |
| Gemeinderat     | 2024-109 | 17.12.2024 | Ö   | zur Beschlussfassung |

### I. Beschlussantrag

Der Gemeinderatsantrag Nr. 14/2023 der SPD-Fraktion wird für erledigt erklärt.

### II. Das Wesentliche im Überblick

- Die SPD-Fraktion beantragt eine Prüfung der Verlegung der An- und Abfahrten aller Buslinien vom Busbahnhof Süd auf den Busbahnhof Nord (Ausnahme Linien Richtung Gäufelden-Bondorf)
- Die Verwaltung hat diese Prüfung durchgeführt.
- Geprüft wurde die technische Machbarkeit der Verlegung durch das Büro Graunke.
- Weiterhin haben zur verkehrlichen Machbarkeit und Sinnhaftigkeit der VVS als Verkehrsverbund und der Landkreis Böblingen als ÖPNV-Aufgabenträger (insbesondere im Regionalverkehr) Stellung genommen.
- Im Ergebnis ist die technische Machbarkeit zur Verlegung einzelner Linien gegeben.
- Diese wird aber unter den gegebenen Rahmenbedingungen als nicht verkehrlich sinnvoll eingestuft und soll zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiterverfolgt werden.
- Im Zusammenhang mit einer künftigen baulichen Entwicklung auf dem Areal nördlich der Bahnlinie (z.B. im Zusammenhang mit dem BayWa-Areal oder dem P&R-Parkhaus) können ggf. die erforderlichen baulichen Voraussetzungen geschaffen werden, die eine Verlegung begünstigen. In diesem Zusammenhang kann eine neuerliche Prüfung erfolgen.

## Notizen

[illegible]

### III. Sachverhalt

#### 1. Leitbild Herrenberg 2035 / Beteiligung

| Handlungsfeld                                                                                                               | Leitsatz                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| 4: Mobilität und Erreichbarkeit<br>        | Mobil durch Vernetzung.<br><br>Klimaschutz als Handlungsgebot. |
| 6: Klima, Ressourcenschutz und Energie<br> |                                                                |
| Ziele/Projekte                                                                                                              |                                                                |

Handlungsfeld 4: Mobilität und Erreichbarkeit  
 P 1 - Umsetzung der IMEP-Maßnahmen  
 P 12 - Neuordnung und Erweiterung des ÖPNV

#### 2. Erläuterungen zum Sachverhalt

##### 2.1 Antrag der SPD-Fraktion

Die SPD-Fraktion hat im Rahmen der Haushaltsberatungen zum Haushalt 2023 den GR-Antrag Nr. 14/2023 gestellt. Darin beantragt sie eine Prüfung der Verlegung der An- und Abfahrt aller Buslinien vom Busbahnhof Süd auf den Busbahnhof Nord (Kalkofenstraße). Davon ausgenommen sollen die Linien bleiben, die in Richtung Gäufelden-Bondorf fahren. Der Antrag ist als Anlage 1 dieser Drucksache beigefügt.

Begründet wird der Antrag insbesondere mit der verkehrlichen Situation der Horber Straße, die eine pünktliche Taktung der Busse erschwert.

Perspektivisch könnte auf der Nordseite des Bahnhofs ein einheitlicher Busbahnhof entstehen, wenn das dortige Areal neu überplant und neu überbaut wird.

##### 2.2. Einschätzung der Verwaltung

Auch die Verwaltung hält die Überprüfung der verkehrlichen Verteilung der Buslinien für sinnvoll. Hintergrund der Überlegung ist hier:

- Verkehrliche Situation in der Horber Straße
- Notwendigkeit des barrierefreien Ausbaus des Busbahnhofs Süd (Bahnhofstraße)
- Städtebauliche Entwicklung rund um die Kalkofenstraße

Im Zuge der Haushaltsberatungen wurde dazu durch die Verwaltung ausgeführt, dass es verwaltungsintern ebenfalls erste Überlegungen gibt, den noch ausstehenden barrierefreien Umbau des Busbahnhofs Süd durch Verlegen von Linien zu begünstigen. Dabei werden Lösungen bevorzugt, die

ohne wesentliche bauliche Veränderungen - sowohl im Norden als auch im Süden - Verbesserungen bringen. Es wurde daher im Rahmen des Haushaltsbeschlusses vereinbart, dass zunächst Lösungen ohne größere bauliche Veränderungen zu prüfen sind.

Vor diesem Hintergrund wurde das Verkehrsingenieurbüro Graunke beauftragt, veränderte Linienführungen im aktuellen Status Quo zu untersuchen. Parallel wurden der Landkreis Böblingen als Träger des ÖPNV und der VVS als dessen beratender Verkehrsverbund hinzugezogen.

## 2.3 Untersuchung Linienführung durch Büro Graunke

Die Untersuchung des Büros Graunke folgt im wesentlichen folgenden Überlegungen. Der **Busbahnhof Nord** wird aktuell von den Linien X77 (Altensteig), 773 (Calw-Deckenpfronn), 774 (Oberjettingen), 775 (Wildberg) und 780 (Ringlinie Citybus) angefahren. Es stehen drei barrierefreie Bussteige zur Verfügung.

Der **Busbahnhof Süd** ist mit sieben Bussteigen größer, jedoch noch nicht barrierefrei. Hier verkehren die Linien 751 (Holzgerlingen), 753 (Rohrau), 773 (Calw-Deckenpfronn), 780 (Ringlinie Citybus), 782 (Ehbühl, Citybus), 783 (Polizeischule), 790 (Gäufelden-Mötzingen), 791 (Kayh-Mönchberg, Entringen) und 794 (Gültstein-Tailfingen), sowie die Nachtbuslinien N70 (Nagold), N77 (Rohrau-Deckenpfronn) und N80 (Tübingen).

Die Bussteige am Busbahnhof Nord sind in der Hauptverkehrszeit nur mäßig ausgelastet (33% bzw. 50%). Verkehrlich wäre es unter Berücksichtigung der Ankunfts-, Abfahrts- und Standzeiten und des vorhandenen Platzes möglich, die anfallenden Verkehre über zwei Bussteige abzuwickeln. Der dritte Bussteig wäre dann frei und könnte für eine Verlegung von Linien genutzt werden.

Die sieben Bussteige des Busbahnhofs Süd sind unterschiedlich ausgelastet (40-50% bis unter 30%). Dennoch gibt es Situationen bzw. bestimmte Tageszeiten, bei denen bis zu fünf Bussteige zur selben Zeit belegt sind.

Die Geeignetheit der Buslinien für eine potentielle Verlegung werden wie folgt eingeschätzt:

- Regionalbus-Linie 751 (Richtung Hildrizhausen) - 2023 noch nicht vorhanden, folgt aber der Logik der Linie 782
- Regionalbus-Linie 753/783 (Richtung Nufringen/Polizeischule) - Verlegung denkbar
- Regionalbus-Linie 773 (Richtung Deckenpfronn) - Anfahrt beider Busbahnhöfe empfehlenswert wegen Andienung Altstadt
- Citybus-Linie 780- beide ZOBs anzufahren ist Teil des Konzepts - Verlegung nicht sinnvoll
- Citybus-Linie 782 (Ehbühl/Ziegelfeld) - Verlegung denkbar
- Regionalbus-Linie 790 (Richtung Gäufelden), nicht beantragt und auch nicht sinnvoll
- Regionalbus-Linie 791 (Richtung Kayh-Mönchberg) - Verlegung denkbar
- Regionalbus-Linie 794 (Richtung Gültstein) - übernimmt Citybus-Funktion im Vogelsang, Verlegung nicht möglich

Unter dem Strich wird eine potentielle Verlegung der Linien 753/783, 791 und 782 in der Untersuchung des Büros Graunke als **unter den gegebenen baulichen Rahmenbedingungen** machbar angesehen. Hier könnte die Verlegung an den frei werdenden dritten Bussteig des Busbahnhofs Kalkofenstraße erfolgen.

Mit möglichen zukünftigen baulichen Veränderungen am Busbahnhof Kalkofenstraße ergeben sich natürlich weitergehende Möglichkeiten. Bereits auf der vorhandenen Fläche könnten weitere Bussteige angelegt werden. Hierfür zeigt die Untersuchung des Büros Graunke Ansätze auf.

## 2.4 Einschätzung des Landkreises und des VVS

Der Landkreis und der VVS haben zur geplanten Verlegung von Buslinien Stellung genommen. Im Wesentlichen werden folgende Überlegungen angestellt:

Für die Fahrgäste ist Herrenberg nicht nur als Anschlusspunkt an den Nah- und Fernverkehr auf die Schiene interessant, sondern auch als Mittelzentrum zieht Herrenberg Ziel- und Quellverkehr an. Bei der Frage der Verlegung von Linien zwischen den beiden Busbahnhöfen sollte daher das bisherige Mobilitätsverhalten der Fahrgäste berücksichtigt werden. Hierzu gibt es Daten aus der Fahrgaststromehebung (Fahrgastbefragung von Start und Ziel sowie den Ein- und Aussteigerzählungen). Hieraus ergibt sich, dass z.B. bei der Linie 773, die ja beide Busbahnhöfe bedient, der Halt am Busbahnhof Süd für Fahrgäste mit dem Ziel Altstadt deutlich größere Bedeutung hat als der Busbahnhof Nord, der mehr dem Umstieg auf die Schiene dient und selbst größere Bedeutung als der Halt auf der Nagolder Straße hat, was Fahrgäste angeht, die die Altstadt aufsuchen wollen. Für die Stadt in ihrer zentralörtlichen Funktion (Einkaufen, Ärzte etc.) spielt daher der Busbahnhof Süd eine größere Rolle. Diese Wahrnehmung des Ausstiegs am Busbahnhof Süd als ein der Altstadt zugewandter Ausstieg lässt sich auch auf die anderen Linien übertragen.

Auch die Linien 791 (Richtung Tübingen), 782 (Richtung Ziegelfeld, Ehbühl), sowie die Linie 751 (Richtung Hildrizhausen) haben eine nach Osten ausgerichtete Grundrichtung. Es ist daher aus Sicht der Verkehrsträger sinnvoll, diese Linien von Osten auf die Südseite des Bahnhofs heranzuführen.

Ein weiterer Punkt ist die auf der Nordseite fehlende einfache Möglichkeit, die Anschlusssicherheit zu gewährleisten. Auf der Südseite besteht Sichtbeziehung zu den Gleisen, so dass verspätet einfahrende S-Bahnen und Züge von den Fahrern gesehen werden und gegebenenfalls die Anschlusssicherung durch Anwendung der Wartezeitvorschrift gewährleistet werden kann. Diese Sichtbeziehung auf die Gleise wird auch von den Fahrgästen sehr geschätzt, weil sie zusätzliche Sicherheit über die Erreichung der Anschlüsse bietet. Zudem bietet der Busbahnhof in der Bahnhofstraße einen direkten und barrierefreien Zugang zu Gleis 1, so dass insbesondere mobilitätseingeschränkte Fahrgäste einen leicht und gut erreichbaren Übergang Bus/Schiene haben.

Schwierig -so wird weiter ausgeführt - ist auch die Orientierung ortsfremder Fahrgäste z.B. mit dem Fahrziel Polizeischule. Erfahrung des VVS ist, das Ortsfremde, die auf die Weiterfahrt mit dem Bus angewiesen sind, bei der Suche nach dem ZOB sich stets zur Bahnhofs- bzw. Stadtseite orientieren. Die Wegeleitung zu den Busbahnhöfen sei bereits heute nicht einfach.

Unter dem Aspekt einer synergetischen und somit kostengünstigen Produktion von Verkehrsleistungen innerhalb eines Linienbündels sollten die Linien, die einem Linienbündel zugeordnet sind und den Bahnhof Herrenberg tangieren, immer vollständig dem einen oder dem anderen ZOB-Standort zugeordnet werden, um unnötige Übersetz- und Leerkapazitäten zwischen den beiden ZOB-Standorten über den Knotenpunkt Reinhold-Schick-Platz zu vermeiden. Außerdem erhöht sich hier die Fahrtstrecke um rund 500 Meter und die Fahrtzeit um 1-2 Minuten.

**Landkreis und VVS kommen so dann zu dem Ergebnis, dass unter den vorgenannten Prämissen die heutige Aufteilung der Buslinien auf die beiden ZOB-Standorte bereits das Optimum darstellen.**

**Eine Verlegung der Buslinien würde sich daher generell negativ auf die Fahrgäste auswirken, weshalb der VVS eine solche verkehrlich ablehnt.**

Ohne eine positive Empfehlung des VVS, die für eine Verlegung der Buslinien somit unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht vorliegt, ist es sehr unwahrscheinlich, dass der Landkreis einer solchen Maßnahme zustimmt. Da es sich bei den Linien 753/783 und 791 um Regionalbuslinien des Landkreises handelt, ist dies jedoch notwendig. Etwas freier in der Entscheidung ist die Stadt bei der Citybus-Linie 782. Dennoch ist auch hier zu beachten, dass ein Rückgang in der Attraktivität der Linie verbunden mit rückläufigen Fahrgastzahlen Auswirkungen auf die sogenannte „verkehrliche Sinnhaftigkeit“ und damit die Finanzierungsstruktur haben kann.

Aktuell gibt es vereinzelt Beschwerden über die Linie 782, die früher bestimmte Ziele im Ehbühl und bspw. das Krankenhaus/Hallenbad direkt miteinander verbunden hat. Diese sind heute nur noch durch Umstiege am Busbahnhof Süd zu erreichen. Bei einer Verlegung der Linie 782 auf die Nordseite wird diese Umsteigesituation weiter erschwert.

## 2.5. Alternative Lösungsmöglichkeiten

Wie eingangs erwähnt, ist eine Beschäftigung mit einer Verlegung von Buslinien vor folgendem Hintergrund, der auch Teil der Begründung des Antrags der SPD ist, sinnvoll:

- Verkehrliche Situation in der Horber Straße
- Notwendigkeit des barrierefreien Ausbaus des Busbahnhofs Süd (Bahnhofstraße)
- Städtebauliche Entwicklung rund um die Kalkofenstraße

Bleibt es bei der heutigen Zuordnung der Buslinien zu den Busbahnhöfen, da es an der notwendigen Zustimmung des VVS mangelt, sind zur Lösung der Grundproblematik andere Lösungsansätze heranzuziehen, die hier kurz skizziert werden sollen:

### 2.5.1 Verkehrliche Situation in der Horber Straße

Bereits umgesetzt ist eine **Verlängerung der Grünphase** aus der Horber Straße kommend am Reinhold-Schick-Platz. Dies hat bereits zu einer Verbesserung der Situation in der Horber Straße geführt. Ebenfalls umgesetzt ist die Möglichkeit der **Ampelanforderung** durch die Busse. Hier sind alle technischen Voraussetzungen vorhanden, diese werden von den Busunternehmen unterschiedlich genutzt. Darüber hinaus ist festzustellen, dass natürlich auch die Ampelanforderung ihre Grenzen in den Notwendigkeiten des Gesamtsystems hat. Dauergrün für die Busse ist nicht möglich.

Seitens des VVS wurde wiederholt angeregt, die **Fahrtrichtung in der Bahnhofstraße umzukehren**, so dass dort die Ausfahrt der Busse näher am Reinhold-Schick-Platz stattfindet. Dies wurde mehrfach bereits geprüft und verworfen. Zum einen würde es eine weitere Ampelanlage an der Kreuzung Horber Straße / Bahnhofstraße erfordern, zum zweiten reichen die vorhandenen Fahrbahnbreiten nicht aus, um ein Rechtseinbiegen von der Bahnhofstraße auf die Horber Straße zu ermöglichen. Dies ginge nur unter Ausnutzung der Gegenfahrbahn.

Um die **Anfahrbarkeit des Busbahnhofs Süd** zu verbessern, wäre es schließlich denkbar, den Bus bereits auf Höhe Silberstraße bzw. Schickhardtstraße abbiegen zu lassen und dann über die Walther-Knoll-Straße zum Bahnhof zu führen. Diese Streckenführung wurde im Rahmen der Schienenersatzverkehre der Ammertalbahn bereits erprobt und könnte die Horber Straße entlasten und das Erreichen des weiterführenden Schienennetzes auch zu Hauptverkehrszeiten verbessern.

Geprüft werden müsste hier aber, ob eine solche Streckenführung grundsätzlich im Fahrplansystem funktioniert und ob zur Andienung des Busbahnhofs aufgrund der bestehenden

Einbahnstraßensituation baulich Veränderungen in der Bahnhofstraße westlich der Einmündung in die Eisenbahnstraße notwendig sind.

Diese Prüfung wird von der Verwaltung als sinnvoll angesehen.

### **2.5.2 Barrierefreier Umbau Busbahnhof Süd**

Der barrierefreie Umbau des Busbahnhofs Süd wird noch zu prüfen sein. Insbesondere die Finanzierung der Maßnahme ist derzeit nicht darstellbar. In eine künftige Prüfung könnte aber aus heutiger Sicht folgende Gedanken mit einbezogen werden:

- Haltestellen könnten teilweise in die Bahnhofstraße verlegt werden. Bereits heute werden einzelne Abschnitte für den Schienenersatzverkehr genutzt. Hierzu müsste allerdings ggfs. auf einzelne Parkplätze verzichtet werden oder es ergeben sich Eingriffe in die bestehende Grünfläche.
- Denkbar ist auch eine Haltestelle im Bereich des heutigen Taxistandes zu schaffen, der dann verlegt werden müsste.
- In diesem Zusammenhang kann auch der westliche Teil der Bahnhofstraße nochmals betrachtet werden, um wie oben bereits ausgeführt eine Andienung aus Richtung Walther-Knoll-Straße möglich zu machen.

Ein Weiterverfolgen einer solchen Lösung setzt die entsprechenden personellen und finanziellen Kapazitäten bei der Verkehrsplanung voraus, die derzeit nicht gegeben sind.

### **2.5.3 Städtebauliche Entwicklung rund um den Busbahnhof Nord (Kalkofenstraße)**

Auf der Nordseite des Bahnhofs befinden sich umfangreiche städtebauliche Entwicklungsflächen (BayWa-Areal, heutiger Gartenmarkt, heutiges P&R-Parkhaus). Zu diesen Flächen gehört auch die Fläche des heutigen Busbahnhofs Kalkofenstraße. Sollte es hier zu baulichen Veränderungen in der Zukunft kommen, kann in diesem Zusammenhang geprüft werden, ob es im Rahmen der jeweiligen Baumaßnahme möglich ist, auch die Belange des Busverkehrs wieder aufzugreifen.

## **3. Stellungnahme der Verwaltung**

Auch wenn eine Verlegung von Linien rein technisch machbar ist und diese am Busbahnhof Kalkofenstraße räumlich untergebracht werden können, kann die verkehrliche Einschätzung des VVS und des Landkreises als Träger des ÖPNV nicht außer Acht gelassen werden. Zum jetzigen Zeitpunkt wird eine Umsetzung von Linienverlegungen von dort nicht empfohlen und die Zustimmung des Landkreises zu einer solchen Maßnahme ist somit nicht zu erwarten. Auch die Verwaltung kann die Argumentation von Landkreis und VVS nachvollziehen.

Aus diesem Grund sind kurzfristige Erleichterungen auf der Horber Straße auf diesem Wege nicht zu erzielen. Weitergehende Möglichkeiten könnten sich im Rahmen des barrierefreien Umbaus des Busbahnhofs in der Bahnhofstraße ergeben. Erste Überlegungen, die in entsprechende Planungen mit integriert werden können, sind vorhanden.

Sollte es auf Nordseite des Bahnhofs zu einer baulichen Entwicklung kommen, können die Belange des Busverkehrs in diesem Zusammenhang wieder aufgegriffen werden.

#### 4. Ressourceneinsatz

- derzeit keiner

#### IV. Anlagen:

|    |                                                         |  |
|----|---------------------------------------------------------|--|
| 1. | Antrag der SPD-Fraktion - GR-Antrag Nr. 14/2023         |  |
| 2. | Kurzgutachten: Neuplanung ZOB Herrenberg (Büro Graunke) |  |
| 3. | Lageplan Bahnhofsumfeld                                 |  |

Stefan Metzing  
Erster Bürgermeister