

Zu Tagesordnungspunkt 8

Umstieg von R 3 jetzt R 19 auf S 4 in Backnang

Antrag der Fraktion Freie Wähler vom 27. Oktober 2019

I. Sachvortrag

Die Fraktion Freie Wähler hatte am 27. Oktober 2019 beantragt, im Verkehrsausschuss über die Möglichkeiten zu berichten, die die Verwaltung sieht, den unbefriedigenden Umstieg von R3 (jetzt RB19/RE90) auf die S4 und umgekehrt in Backnang zu verbessern.

In der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 22. Januar 2020 wurde dieser Antrag eingebracht und, nach Vertagung auf die Sitzung vom 19. Februar 2020, der Beschluss gefasst, dem Antrag zuzustimmen und die Geschäftsstelle mit dem Bericht zu beauftragen.

1 Rückblick

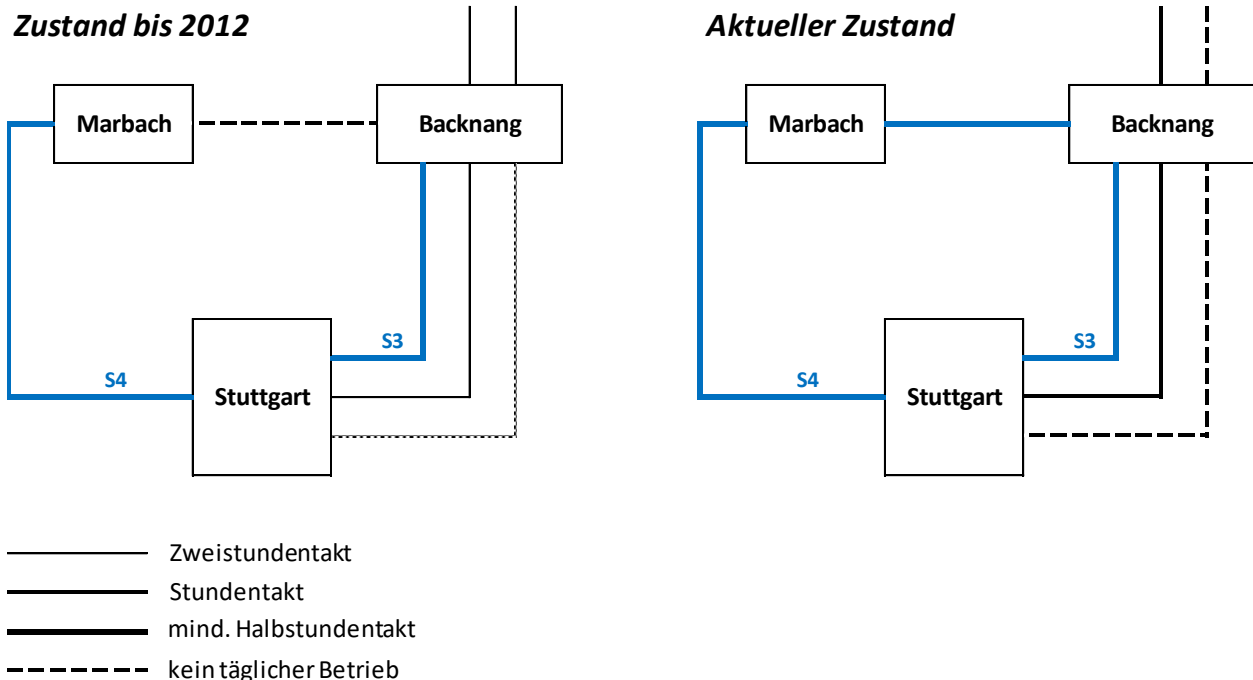
Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 wurde die Verlängerung der S4 zwischen Marbach und Backnang in Betrieb genommen. Die bisher auf der „Kleinen Murrbahn“ eingesetzten, aus Lok und Wagen älterer Bauart gebildeten Pendelzüge sind seitdem entbehrlich, da die S-Bahn die Bedienung der Zwischenhalte Erdmannhausen (früher: Erdmannhausen-Rielingshausen), Kirchberg (Murr) und Burgstall übernommen hat, wodurch der Umstieg in Marbach entfällt. Somit sind auch direkte Reisen zwischen den Mittelzentren Backnang und Ludwigsburg/Kornwestheim möglich.

Darüber hinaus wurde das Fahrplanangebot zwischen Marbach und Backnang deutlich aufgestockt. Während der Fahrplan der Regionalbahn Marbach – Backnang beispielsweise im Jahr 2010 nur einen Stundentakt mit einzelnen Zusatzzügen morgens und nachmittags beinhaltete sowie montags bis freitags am Abend ab 20 Uhr, samstags ab 15 Uhr und sonntags sogar ganztägig gar keinen Betrieb vorsah, erfolgt die Bedienung durch die S4 inzwischen nach mehreren Erweiterungsstufen täglich bis nach Mitternacht und dabei tagsüber im Halbstundentakt sowie abends stündlich.

Auf der eigentlichen „Murrbahn“ zwischen Stuttgart, Waiblingen, Backnang, Murrhardt und Schwäbisch Hall-Hessental waren im Nahverkehr seinerzeit, neben der S3 (Stuttgart – Backnang), im Zweistundentakt Regionalexpress-Züge von DB Regio zwischen Stuttgart und Nürnberg mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen (außerhalb der S-Bahn-Bereiche) im Einsatz, wobei der Takt zwischen Stuttgart und Schwäbisch Hall-Hessental durch weitere Züge zu einem stündlichen Angebot verdichtet wurde. An Wochenenden waren diese Ergänzungszüge jedoch auf den Abschnitt zwischen Backnang und Schwäbisch Hall-Hessental eingekürzt, so dass direkte Fahrten zwischen Stuttgart und dem oberen Murrthal am Wochenende nur zwei-stündlich möglich waren. Dieser Zustand war bis Dezember 2017 gültig.

Bis zur Inbetriebnahme der S-Bahn-Verlängerung war eine Reise zwischen dem oberen MurrtaI und Ludwigsburg mit zweimaligem Umsteigen in Backnang und Marbach verbunden. Aufgrund des nicht ganz einheitlichen Taktes der Regionallinien konnte der Anschluss in Backnang nur in etwa der Hälfte der Fälle, im Durchschnitt also zweistündlich, mit einer Umsteigezeit von bis zu 15 Minuten hergestellt werden. Außerdem war diese Reisekette natürlich nur während der eingeschränkten Bedienungszeiten auf der kleinen Murrbahn möglich.

Die Verlängerung der S4 nach Backnang brachte eine gewisse Verbesserung der Umsteigesituation in dieser tangentialen Relation durch den Entfall des Umstiegs in Marbach sowie die stark erweiterten Betriebszeiten der S-Bahn. Die Umsteigezeit zwischen den montags bis freitags tagsüber stündlich verkehrenden Regionalzügen und der S-Bahn belief sich in der Regel auf etwa eine Viertelstunde. An Wochenenden war der Umstieg nur zweistündlich möglich, da nur die durchgehenden Züge zwischen Stuttgart und Nürnberg auf die S-Bahn abgestimmt waren.



2 Aktuelle Situation

Am 11. Dezember 2017 wurde mit dem Netz 3b „Gäu-Murr“ das erste große Ausschreibungsnetz des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg durch die DB Regio AG in Betrieb genommen. Dadurch wurde gleichzeitig die erste Stufe des Vorlaufbetriebes der im ÖPNV-Pakt vereinbarten MetropoIexpress-Züge gestartet und die neue Marke „bwegt“ für den Schienenpersonen-Nahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg eingeführt. Neben dem Einsatz von modernen und barrierefreien Fahrzeugen mit WLAN und Klimatisierung wurde insbesondere das Fahrplankonzept auf der Murrbahn umgestellt, was für viele Fahrgäste einen dichteren Takt und kürzere Reisezeiten mit sich bringt, aufgrund der Eingleisigkeit der Strecke zwischen Backnang und Schwäbisch Hall-Hessental und der hohen Streckenauslastung zwischen Stuttgart und Backnang jedoch auch nicht ohne Kompromisse möglich ist.

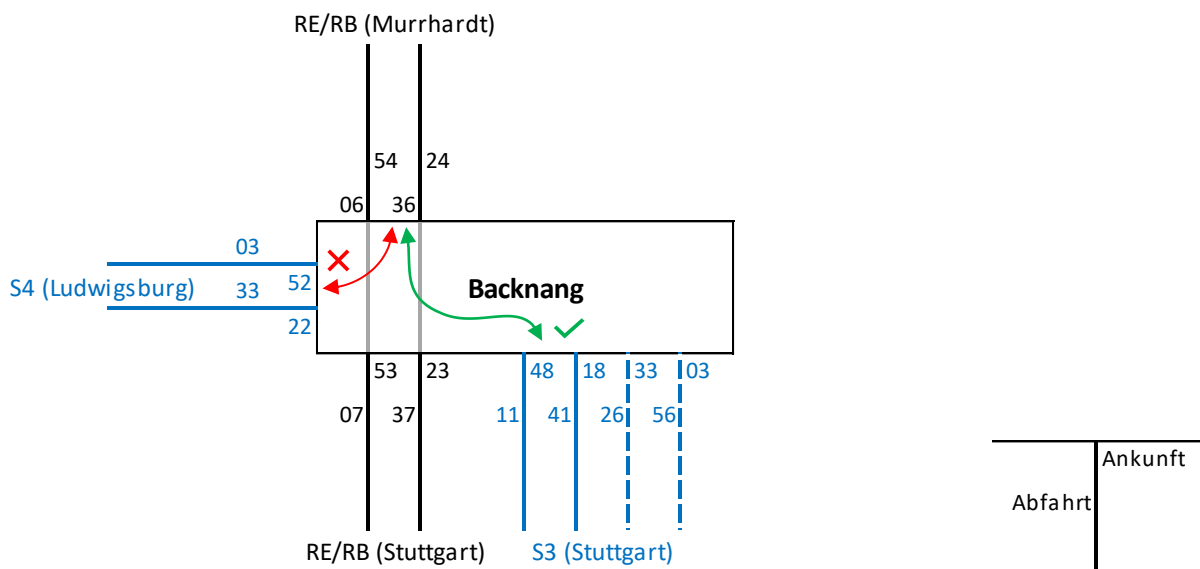
So ist der Regionalverkehr, seit Dezember 2019 als Linie RB19 bezeichnet, nun montags bis samstags im Halbstundentakt zwischen Stuttgart, Murrhardt und Gaildorf West unterwegs; an Sonntagen stündlich (durchgehend bis Stuttgart). Anlass zu Kritik vor Ort geben Bedienungslücken für die Bahnhöfe in

Fornsbach und Fichtenberg, wo nur die Hälfte der Züge halten kann, so dass hier weiterhin nur ein Stundentakt, sonntags sogar nur ein Zweistundentakt besteht. Außerdem wird eine bessere Anbindung für den Bahnhof Schwäbisch Hall-Hessental gefordert, der weiterhin generell stündlich bedient wird, nur in der Hauptverkehrszeit halbstündlich.

Der Regionalexpress Stuttgart – Nürnberg als Baustein des Landes-Expressnetzes ist fahrplantechnisch in das beschriebene Betriebskonzept integriert, allerdings ist diese Linie in einem gesonderten Verkehrsvertrag (Netz 3a) erst am 15. Dezember 2019 auf den Betreiber Go-Ahead Baden-Württemberg übergegangen und firmiert seitdem als Linie RE90.

Da der Fahrplan der S-Bahn Stuttgart hingegen nicht geändert wurde und aufgrund zahlreicher betrieblicher Randbedingungen auch nicht ohne weiteres angepasst werden kann, ist somit im Dezember 2017 mit den Fahrplanänderungen im Regionalverkehr auf der Murrbahn die Situation eingetreten, dass der Anschluss in der Relation zwischen der S4 und dem oberen Murrtal zu den Zügen der Linien RB19 und RE90 in Backnang grundsätzlich knapp verpasst wird. In der Abwägungsentscheidung seitens des Landes Baden-Württemberg wurden die Taktverdichtung und die Fahrzeitverkürzung zwischen dem oberen Murrtal und Stuttgart als relevanter bewertet als der Anschluss zur S4 in Backnang¹.

In der Richtung vom oberen Murrtal über Backnang nach Marbach/Ludwigsburg (S4) fährt die S-Bahn meist etwa drei Minuten vor Ankunft der Regionalzüge RB19 bzw. RE90 in Backnang ab, woraus eine Wartezeit von 27 Minuten auf die folgende S-Bahn resultiert. In der Gegenrichtung erfolgt die Abfahrt des Regionalverkehrs üblicherweise zwei Minuten nach Ankunft der S-Bahn. Allerdings reicht diese Zeit in der Regel nicht aus, um den Umsteigeweg inklusive Bahnsteigwechsel sicher zu bewältigen, so dass dieser Übergang im Fahrplan nicht als offizieller Umstieg ausgewiesen wird. Hierzu müsste die Umsteigezeit mindestens drei Minuten betragen.



Umsteigesituation im aktuellen Fahrplan (im Regionalverkehr kommt es im Tagesverlauf zu einzelnen Taktabweichungen).

¹ Verbessert hat sich seit Dezember 2017 hingegen der Anschluss zwischen dem Regionalverkehr und der S3 in Backnang (auch außerhalb des Viertelstundentaktes der S-Bahn). Für Reisen zwischen dem oberen Murrtal und den Zwischenhalten der S3 in Maubach, Nellmersbach, Schwaikheim und Neustadt-Hohenacker reduzieren sich die Umsteigezeiten von nicht selten über 20 Minuten konsequent auf ca. 5-6 Minuten.

3 Optimierungsmöglichkeiten

Kontinuität ist ein generelles Anliegen des Verbands Region Stuttgart hinsichtlich des S-Bahn-Fahrplans. Hierzu gehört auch, dass alle gewohnten Anschlussbeziehungen nach Möglichkeit aufrecht zu erhalten sind. Aufgrund der besonders ungünstigen Konstellation, dass im vorliegenden Fall bei einer Taktzeit von Zubringer und Abbringer von 30 Minuten die Wartezeit planmäßig in ebendieser Höhe liegt, im realen Betrieb nicht selten sogar noch eine „Sicht-Anschlussbeziehung“ zum vorherigen Zug besteht, erreichen die Geschäftsstelle inzwischen auch vermehrt Beschwerden oder Anregungen zu dieser Situation. Im Folgenden werden die denkbaren Optimierungsmöglichkeiten bei der S-Bahn Stuttgart dargestellt. Beim Regionalverkehr auf der Murrbahn sind, abgesehen von umfangreichen Infrastrukturausbauten, keine Potentiale zur Verbesserung des Anschlusses erkennbar, da mit den Fahrlagen im Knoten Stuttgart, Zugkreuzungen, Wendeverbindungen sowie anderen Anschlussknoten alle Freiheitsgrade in der Fahrplanung ausgeschöpft sind.

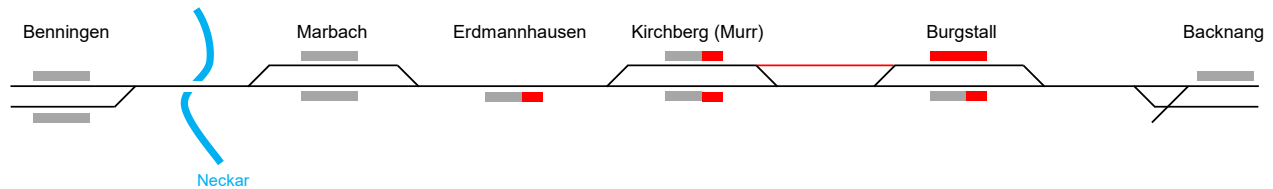
3.1 Infrastrukturausbau

Der Fahrplan der S4 erfordert aufgrund der Eingleisigkeit der Strecke zwischen Benningen und Backnang Zugkreuzungen im Bahnhof Kirchberg (Murr). Damit sich ein Zug und dessen Gegenzug passgenau in Kirchberg (Murr) treffen, ist in den S-Bahn-Fahrplan in Marbach eine Aufenthaltszeit von drei bzw. vier Minuten integriert. Diese Standzeit dient auch als Puffer, um die Wahrscheinlichkeit einer Verspätungsübertragung zwischen Zug und Gegenzug im betrieblich anspruchsvollen eingleisigen Streckenabschnitt zu reduzieren. Außerdem wird die Standzeit genutzt, um in der Hauptverkehrszeit, wenn auf der S-Bahn im Zulauf auf Stuttgart Langzüge, die aus drei Triebwagen bestehen, eingesetzt werden, in stadtauswärtiger Richtung einen Zugteil abzuhängen bzw. stadteinwärts anzuhängen, um der deutlich geringeren Nachfrage im Außenbereich der S4 Rechnung zu tragen. Durch diese Maßnahme kann der vorzuhaltende Fahrzeugbedarf generell um einen Triebfahrzeug reduziert werden, und außerdem mussten die Bahnsteige in Erdmannhausen, Kirchberg (Murr) und Burgstall nur in einer Länge von 140 Metern errichtet werden. So erreichte das Projekt einen, wenn auch knappen, Nutzenüberschuss, was Voraussetzung zur Förderwürdigkeit gemäß der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen und somit zur Realisierung war.

Eine Reduzierung der Standzeit in Marbach könnte rein rechnerisch zu einer früheren Ankunft (bzw. späteren Abfahrt in der Gegenrichtung) in Backnang führen, so dass die gewünschten Anschlüsse mit kurzer Umsteigezeit erreicht werden. In der Folge stünde jedoch keine Zeit zur Behandlung des Zugverbandes in Marbach zur Verfügung, so dass Langzüge auf der Gesamtstrecke fahren müssten und ein zusätzliches Fahrzeug auf der S4 einzusetzen wäre, das dann an anderer Stelle bspw. nicht für eine Langzugbildung zur Verfügung stünde.

Allerdings geht der nötige Bedarf an Investitionen in die Streckeninfrastruktur für dieses Szenario weit über die bloße Verlängerung der vier dann zu kurzen Bahnsteige – je einer in Erdmannhausen und Burgstall, zwei Bahnsteige in Kirchberg (Murr) – hinaus. So muss die regelmäßige Zugkreuzung nach Burgstall verlegt werden und somit dort ein zweiter Bahnsteig errichtet werden. Zudem ist der gesamte Streckenabschnitt zwischen Kirchberg (Murr) und Burgstall als Begegnungsabschnitt zweigleisig auszubauen, da mit Wegfall der Standzeit kein Puffer zum Verspätungsabbau, wie er auch bei anderen eingleisigen Strecken der S-Bahn Stuttgart üblich ist, verbleibt. Durch die Zweigleisigkeit zwischen Kirchberg (Murr) und Burgstall

könnte ein aus Backnang kommender Zug in Burgstall jedoch unmittelbar nach Kirchberg (Murr) weiterfahren, und muss nicht erst einen möglicherweise verspäteten Gegenzug in Burgstall abwarten. Ferner ermöglicht die Zweigleisigkeit auch künftig die Durchführung des Güterverkehrs auf dieser Strecke bei geänderten Fahrzeiten der S4. Die nachfolgende Skizze zeigt unmaßstäblich und vereinfacht den Ausbaubedarf zwischen Marbach und Backnang (**rot**):



Die beschriebenen Maßnahmen sind eine Teilmenge des Ausbaubedarfs, der auch für die Einführung des 15-Minuten-Taktes zwischen Marbach und Backnang gemäß der Machbarkeitsstudie zum 15-Minuten-Takt in den Außenbereichen der S-Bahn notwendig wäre (vgl. Vorlage 331/2010 zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 22. Mai 2019). Unter Zuhilfenahme dieser Studie lässt sich die Höhe der Investitionskosten – allein zur Herstellung des Anschlusses durch Verkürzung der Fahrzeiten – auf etwa 50 Mio. € abschätzen.

3.2 Kurzfristige Takt Drehung

Eine weitere Möglichkeit zur Verbesserung der Anschluss-Situation in Backnang, ohne Notwendigkeit für zusätzliche Infrastruktur, ergibt sich ab dem Jahresfahrplan 2021, wenn montags bis freitags tagsüber der durchgehende 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn umgesetzt ist. Dieser gilt zwar nicht für den Abschnitt zwischen Marbach und Backnang, aber es wird die Möglichkeit eröffnet, zu den Zeiten, zu denen die S4 zwischen Stuttgart und Marbach im 15-Minuten-Takt verkehrt, nicht mehr die S-Bahnen des Grundtaktes, sondern des Zwischentaktes bis Backnang zu verlängern, wodurch sich in diesem Abschnitt – bei gleichbleibendem Muster der Zugkreuzungen und ohne Eingriff in den Fahrplan der S4 zwischen Marbach und Stuttgart – eine Takt drehung um 15 Minuten ergibt. Somit verkürzen sich auch die Umsteigezeiten von aktuell knapp einer halben Stunde um 15 Minuten auf weniger als eine Viertelstunde.

Allerdings gilt dies nur für die Zeiten, zu denen der 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn gilt, also montags bis freitags, etwa zwischen 6:00 Uhr und 20:30 Uhr. Zu den anderen Zeiten, also abends und am Wochenende, muss weiterhin die Grundtakt-S-Bahn nach Backnang geführt werden, da der Zwischentakt-Zug zu diesen Zeiten nicht verkehrt. Somit kann zu diesen Zeiten auch keine Änderung in der Anschluss-Situation erreicht werden. Außerdem ist der Übergangsbereich zum Ende des 15-Minuten-Taktes im Fahrplan der S4 zwischen Marbach und Backnang insbesondere abends (Mo-Fr) für Fahrgäste schwer nachvollziehbar und merkbar mit Taktsprüngen zu gestalten, zumal der 15-Minuten-Takt in der Abfahrt ab Marbach nach Stuttgart bereits etwa eine Stunde früher endet als in der Ankunft der Züge aus Stuttgart.

Darüber hinaus sind kurzfristige Änderungen im S-Bahn-Taktmuster zwischen Backnang und Marbach problematisch, da auf dieser Strecke auch in nennenswertem Umfang Schülerverkehr stattfindet, wobei die Schulbeginnzeiten und Schulschlusszeiten auf den derzeit gültigen Fahrplan abgestimmt sind. Außerdem sind vertraglich gebundene Buskonzepte auf Grundlage des aktuell gültigen Fahrplanes der S4 optimiert. Kurzfristige Änderungen daran sind nach Angaben des VVS schwierig umsetzbar und können verkehrliche Nachteile mit sich bringen, da beispielsweise halbstündliche Buszubringer und -abbringer in Backnang derzeit auf alle S-Bahnen sowie die halbstündlichen Züge des Regionalverkehrs gleichermaßen ausgerichtet sind. Bei Verschiebung der S4 um 15 Minuten könnte sie diesen Anschlussknoten nicht mehr bedienen.

Der Effekt dieser Maßnahme auf die Reisezeiten wäre zudem nicht erheblich. Fahrgäste aus dem oberen Murratal, die bereits in einem Zug des Regionalverkehrs sitzen, benötigen ab Backnang nur 25 Minuten bis Stuttgart Hbf. Die Fahrzeit der S-Bahn ab Backnang bis Ludwigsburg beträgt hingegen schon 33 Minuten. Betrachtet man die reine Reisezeit, wären Reisende vom Murratal nach Stuttgart-Feuerbach oder Zuffenhausen, selbst bei Umsetzung der beschriebenen Optimierungsmaßnahme, immer noch schneller, wenn sie über Stuttgart Hbf fahren und nicht mit der S4 über Marbach². Für Fahrten bis Kornwestheim dreht sich das Verhältnis zugunsten des Weges über Marbach mit etwa drei Minuten Vorsprung. Nahezu Gleichstand gilt wiederum für Fahrten direkt nach Ludwigsburg. Wenn man hier über Stuttgart Hbf fährt, kann man gute Umsteigemöglichkeiten zu schnellen Regionalzügen in Richtung Mühlacker oder Heilbronn nutzen, die in Ludwigsburg halten.

3.3 Taktanpassung im Fahrplan mit Stuttgart 21

Wie bereits in der Vorlage 046/2020 (Verkehrsausschuss vom 18. März 2020) in Zusammenhang mit der Anschlusssituation S6-S60 in Renningen dargelegt, prüft die Geschäftsstelle derzeit Möglichkeiten, im Rahmen des Fahrplankonzeptes zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der Haltestelle Mitnachtstraße, einen Tausch der Grund- und Zwischentaktlagen auf den Linien S4, S5 und S6 umzusetzen. Neben Vorteilen, die sich hieraus an anderer Stelle im S-Bahn-Netz ergeben würden, könnte so eine generelle Verkürzung der langen Umsteigezeiten in Backnang um 15 Minuten erreicht werden. Die im vorherigen Kapitel beschriebenen Verbesserungen der Umsteigeverhältnisse für montags bis freitags (tagsüber) könnten somit also täglich und zu allen Zeiten erreicht werden, da die heutigen Zwischentaktzüge mit ihren besseren Anschlussmöglichkeiten zu den künftigen Grundtaktzügen werden würden. Taktspünge wären dann nicht mehr erforderlich, es gilt andernorts auf den Linien S4, S5 und S6 unverändert der heutige S-Bahn-Standard inklusive dem durchgängigen 15-Minuten-Takt. Ferner ist auch eine Anpassung vieler Busverkehre im Rahmen von Stuttgart 21 ohnehin vonnöten, wofür aber noch ausreichend Vorlaufzeit zur Verfügung steht.

Exkurs: Warum ist die beschriebene Takt Drehung auf den Linien S4, S5 und S6 nicht schon heute möglich?

Theoretisch könnte die beschriebene Takt Drehung, die Verbesserungen der Anschlusssituation in Renningen (in der Nebenverkehrszeit) und Backnang (ganztagig) mit sich bringt, bereits heute umgesetzt werden, da während des 15-Minuten-Taktes auf der S4 (bis Marbach), S5 und S6 ohnehin Grund- und Zwischentakt gleichzeitig verkehren und somit auch ein Tausch beider Lagen in der Nebenverkehrszeit in der logischen Folge möglich ist³.

Allerdings ist der aktuelle Fahrplan bewusst so konstruiert, dass in der Nebenverkehrszeit außerhalb des 15-Minuten-Taktes mit S4, S5 und S6 aus Richtung Zuffenhausen kommend entlang der Stammstrecke stets ein kurzer Umstieg auf den jeweils nach 2 bis 3 Minuten folgenden Zug der Linie S2, S1 bzw. S3 in Richtung Universität, Stuttgart-Vaihingen, Rohr und Flughafen bzw. Herrenberg (und umgekehrt) möglich ist. Ein Tausch der Taktlagen würde zu einem Versatz um fünf Minuten führen, so dass sich die Umsteigezeiten auf 7 bis 8 Minuten verlängern würden, was nicht wünschenswert ist⁴. Im Rahmen der Integration des Halts Mitnachtstraße und der daraus notwendigen Neujustierung

² Beispiel (Grundlage: Fahrplan 2020): Reisezeit Murrhardt – Feuerbach via Stuttgart Hbf 60 Minuten, via Marbach (mit angenommener Verkürzung der Umsteigezeit um 15 Minuten) 71 Minuten. Nach Zuffenhausen via Stuttgart Hbf 63 Minuten, via Marbach 68 Minuten. Andererseits ist aber, abgesehen von der reinen Fahrzeit, eine Verlagerung von Verkehrsströmen und Umstiegsaufkommen aus dem Knoten Stuttgart heraus in Außenbereiche durchaus als positiv zu bewerten.

³ Ein Tausch der Taktlagen von nur *einer* Linie aus dem Bündel S4, S5 oder S6 ist nicht empfehlenswert, da sich alle drei Linien in der Nebenverkehrszeit zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart Schwabstraße zu einem 10-Minuten-Takt überlagern, und hieraus sonst ein 5/10/15-Takt resultieren würde.

⁴ In der Hauptverkehrszeit (während des 15-Minuten-Taktes) liegen die Umsteigezeiten in allen Fällen bei nur 2 bis 3 Minuten; darüber hinaus ist innerhalb dieser Zeiträume auch die Verlängerung von Fahrten der Nordlinien bis Stuttgart-Vaihingen und darüber hinaus geplant.

der Fahrlagen auf der Stammstrecke ergeben sich jedoch Ansatzpunkte, beide Ziele zu vereinen, also die Nutzung der Vorteile der beschriebenen Takt Drehung bei gleichzeitiger Vermeidung der Nachteile im Umstieg zwischen den Nordlinien und Stuttgart-Vaihingen durch Beibehaltung der gewohnten heutigen kurzen Übergangszeiten.

4 Bewertung

Eine Verbesserung der Anschlusssituation in Backnang ist durch Infrastrukturmaßnahmen oder durch Fahrplananpassungen möglich. Die nötigen Investitionen in die Infrastruktur sind mit geschätzt 50 Mio. € jedoch von enormer Höhe – höher als die Kosten für die Umstellung der Strecke auf S-Bahn-Betrieb im Jahr 2012. Eine Umsetzung steht damit kostenseitig in keinem Verhältnis zum zu erwartenden Nutzen und kann daher nicht empfohlen werden.

Eine praktikable fahrplanseitige Problemlösung zeichnet sich mit dem Fahrplankonzept zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ab. Grundsätzlich ist es zwar möglich, einen Teil dieser Lösung mit Umsetzung des durchgehenden 15-Minuten-Taktes bei der S-Bahn Stuttgart ab Dezember 2020 vorwegzunehmen, so dass zumindest montags bis freitags tagsüber eine gewisse Verbesserung in der Anschlusssituation erreicht werden könnte. Allerdings wären damit Taktsprünge im Tages- und Wochenverlauf sowie voraussichtlich, bei kurzfristiger Umsetzung, Probleme in der Abstimmung mit dem Busverkehr und den Schulzeiten, verbunden. Auch die resultierenden Reisezeitvorteile würden sich in Grenzen halten. Aus diesem Grund wird seitens der Geschäftsstelle empfohlen, von Änderungen am aktuellen Fahrplankonzept zunächst abzusehen und stattdessen Optimierungsmöglichkeiten im Rahmen der Diskussionen zum Fahrplankonzept Stuttgart 21 weiter zu konkretisieren.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht zu den Möglichkeiten, den Anschluss zwischen S4 und RB19/RE90 in Backnang zu optimieren, zur Kenntnis, und beauftragt die Geschäftsstelle, im Rahmen der Abstimmungen zum Inbetriebnahmefahrplan Stuttgart 21 auf Verbesserungen in diesem Bereich hinzuwirken.
2. Der Antrag „Umstieg von R 3 jetzt R 19 auf S 4 in Backnang“ der Fraktion Freie Wähler vom 27. Oktober 2019 wird für erledigt erklärt.