

# Sitzungsvorlage Nr. 109/2021

Verkehrsausschuss  
am 10.02.2021



zur Beschlussfassung

**- Öffentliche Sitzung -**

21.01.2021 - VA-10921.docx  
487 - VA-Ö - 109/2021

## Zu Tagesordnungspunkt 1

### **Viertelstundentakt nach Filderstadt zum Fahrplanwechsel Dezember 2021**

u. a. Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 30.09.2020

#### **I. Sachvortrag**

Der Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart hatte in der Sitzung am 10. Oktober 2018 (Vorlage Nr. 300/2018) ein abgestimmtes Vorgehen für den weiteren Ausbau des S-Bahn-Netzes beschlossen und daran die Beschaffung von 58 neuen S-Bahn-Fahrzeugen bemessen, die durch die Regionalversammlung in ihrer Sitzung am 30. Januar 2019 auf den Weg gebracht wurde. Eine dieser Maßnahmen ist die Einführung des 15-Minuten-Taktes auf dem Streckenabschnitt zwischen Stuttgart-Rohr, Flughafen/Messe, Filderstadt und Neuhausen auf den Fildern mit sehr hoher Priorität.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat am 30. September 2020 den Antrag gestellt, den 15-Minuten-Takt bis zum Bahnhof Filderstadt am derzeitigen Streckenendpunkt bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 zu realisieren und nicht erst die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 oder die Streckenverlängerung nach Neuhausen auf den Fildern abzuwarten. In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 18. November 2020 (Vorlage Nr. 105/2020) wurde beschlossen, diesen Antrag einzubringen und den Sachverhalt gründlich zu beraten, was auf der Grundlage dieser Vorlage erfolgen soll.

#### **1 Bisherige Angebotsentwicklung**

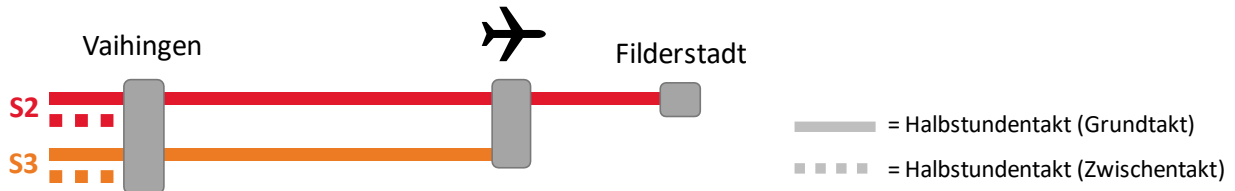
Der S-Bahn-Anschluss des Flughafens Stuttgart wurde im Jahr 1993 in Betrieb genommen. Die Bedienung mit nur einer Linie, wobei seinerzeit außerhalb der (kurzen) Hauptverkehrszeiten werktags generell ein 30-Minuten-Takt angeboten worden ist, wurde damals bereits als unzureichend angesehen, so dass montags bis freitags neben der Linie S2 zusätzlich die S3 bis zum Flughafen verlängert wurde, um den Flughafen über den gesamten Tag hinweg mit vier Fahrten pro Stunde und Richtung anzubinden. Durch die Überlagerung der Grundtakte der beiden Linien S2 und S3 ergeben sich jedoch auf der Strecke zwischen Stuttgart-Rohr und Flughafen Fahrtenfolgezeiten von stets abwechselnd 10 Minuten und 20 Minuten, was bisweilen als „Humpeltakt“ oder „Stottertakt“ bezeichnet wird.

Im Jahr 2001 wurde die Streckenverlängerung vom Flughafen bis zum Bahnhof Filderstadt (Stadtteil Bernhausen) in Betrieb genommen. Die Verkehrsbedienung erfolgt hier durch Verlängerung der S2, während die Züge der S3 weiterhin unverändert für die Taktverdichtung zwischen Stuttgart und dem Flughafen sorgen. Im Laufe der Jahre wurde diese Taktverdichtung kontinuierlich auch auf das Wochenende und die Abendstunden erweitert, insbesondere seit der Eröffnung der Landesmesse Stuttgart auf den Fildern im Jahr 2007.

Heute bestehen vom Bahnhof Flughafen/Messe nach Stuttgart vier Fahrten pro Stunde innerhalb der nachfolgend genannten Zeiträume:

- Montag bis Freitag: 5 Uhr bis 24 Uhr
- Samstag/Sonntag: 8 Uhr bis 19:30 Uhr

### Bedienungsschema S2/S3 zur Hauptverkehrszeit (Mo-Fr tagsüber):



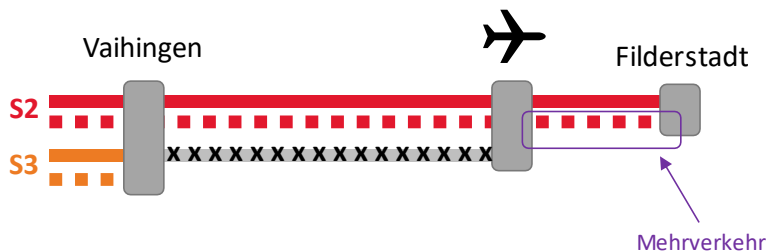
### Bedienungsschema S2/S3 zur Nebenverkehrszeit (morgens/abends und Wochenende):



Zu den übrigen Betriebszeiten im Wochenendfrüh- und -spätverkehr gibt es zwei Fahrten pro Stunde und Richtung bzw. einen Stundentakt im Wochenendnachtverkehr.

## 2 Angebotskonzeption im 15-Minuten-Takt

Mit dem letzten Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 wurden die Beschlüsse der Regionalversammlung vom 28. September 2016 (Vorlage Nr. 043/2016) umgesetzt, so dass der 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn nun montags bis freitags durchgehend von etwa 6 Uhr bis 20:30 Uhr angeboten wird. Damit besteht nun erstmals die Möglichkeit, zumindest innerhalb dieser Zeiten, bei gleich bleibender Bedienungshäufigkeit des Flughafens, das Taktmuster auf der Filderstrecke auf einen exakten 15-Minuten-Takt umzustellen, indem die bisher in Stuttgart-Vaihingen wendenden Zwischentaktzüge der S2 entsprechend verlängert werden, während die Linie S3 generell Stuttgart-Vaihingen als Endpunkt bedient, wodurch sich die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge bzw. Umläufe prinzipiell nicht erhöht.



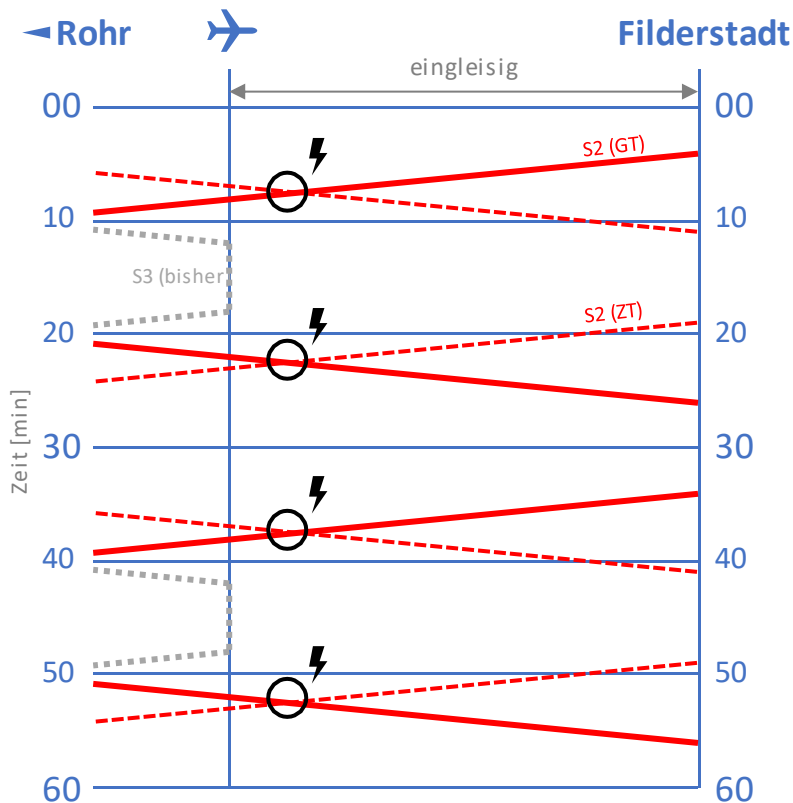
Außerhalb der Zeiten des 15-Minuten-Taktes existieren jedoch keine Zwischentaktzüge, so dass die Bedienung des Bahnhofs Flughafen/Messe mit vier Fahrten pro Stunde und Richtung auf diese Weise nicht zu allen Zeiten, wo dies heute der Fall ist, realisiert werden könnte. Aus diesem Grund empfiehlt es sich, montags bis freitags zwischen 6 Uhr und 20:30 Uhr den 15-Minuten-Takt nach Filderstadt wie beschrieben umzusetzen, für den Früh- und Spätverkehr sowie am Wochenende jedoch das heutige Bedienungss-

schema beizubehalten, so dass in diesen Zeiten wie bisher die S2 den Endpunkt Filderstadt anfährt und die S3 bis Flughafen/Messe verkehrt. Die zusätzliche Verkehrsleistung ist hierbei maßvoll und beschränkt sich im Saldo hauptsächlich auf die Verlängerung der Zwischentaktzüge zwischen Flughafen/Messe und Filderstadt (vgl. die Kennzeichnung „Mehrverkehr“ in obiger Grafik). Die Auswirkungen des Taktwechsels sind in den exemplarischen Abfahrtsplänen in Anlage 1 erkennbar.

### 3 Betriebliche Randbedingungen

#### 3.1 Anpassung der Fahrlagen

Die Linie S2 stellt heute zwischen Stuttgart-Vaihingen und Filderstadt das tägliche Grundangebot im 30-Minuten-Takt dar. Die nachfolgende Prinzipskizze für eine Stunde im Abschnitt zwischen Flughafen/Messe und Filderstadt zeigt in Form eines Bildfahrplans die zusätzlichen Fahrten der S2 zur Verdichtung auf einen 15-Minuten-Takt (gestrichelt) sowie die bisherigen Fahrlagen der S3 (grau)<sup>1</sup>.



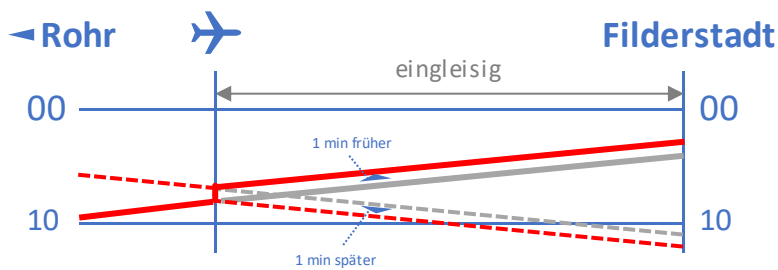
Die Detailbetrachtung des Fahrplans auf Basis der heutigen Fahrlagen zeigt einen Kreuzungskonflikt im Zusammenhang mit dem eingleisigen Tunnel zwischen Flughafen/Messe und Filderstadt. So fährt ein Grundtaktzug nach Filderstadt am Bahnhof Flughafen/Messe bspw. zur Minute 22 ab, während rechnerisch<sup>2</sup> zur selben Minute der neue Zwischentaktzug aus Filderstadt ankommen müsste (dieser Konflikt

<sup>1</sup> Eine alternative Verlängerung und Verdichtung der Linie S3 nach Filderstadt ist hingegen nicht zweckmäßig, da sich hieraus die Notwendigkeit einer Zugbegegnung im eingleisigen Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Flughafen/Messe und Filderstadt ergeben würde, was nur durch eine mindestens vierminütige Standzeit aller Züge im Bahnhof Flughafen/Messe ausgeglet werden könnte.

<sup>2</sup> Ankunft vorheriger Grundtaktzug im Bahnhof Flughafen/Messe gemäß aktuellem Fahrplan (Minute 7) + Taktzeit (15 Minuten) = Minute 22

wiederholt sich alle 15 Minuten und ist im Bildfahrplan durch einen schwarzen Kreis gekennzeichnet). Bevor ein Zug in einen eingleisigen Streckenabschnitt einfahren kann, muss der Gegenzug zunächst vollständig passieren, dessen Fahrstraße aufgelöst sowie die neue Fahrstraße eingestellt werden. Zuvor muss der Richtung Filderstadt fahrende Zug aus signaltechnischen Gründen im Vergleich zu heute mit verringerter Geschwindigkeit am Flughafen einfahren. Außerdem ist aufgrund der Regularien von DB Netz zur Trassenkonstruktion eine Pufferzeit von einer Minute zwischen beiden Fahrten einzuhalten, um ein Mindestmaß an Qualität im Betriebsablauf zu erreichen.

Um belastbare Aussagen zu den notwendigen Fahrplananpassungen zu erhalten, wodurch die beschriebenen Konflikte behoben werden können, hatte die Geschäftsstelle DB Netz mit einer Fahrplanstudie beauftragt, die die interne Rechengenauigkeit von einer Zehntelminute berücksichtigt. Im Ergebnis könne der 15-Minuten-Takt der S2 nach Filderstadt realisiert werden, wenn die Standzeiten am Bahnhof Flughafen/Messe bei allen Zügen erhöht werden und dementsprechend die Abfahrt am Bahnhof Filderstadt in Richtung Stuttgart um eine Minute vorverlegt bzw. die Ankunft aus Richtung Stuttgart um eine Minute später gelegt wird, wie es dieser Bildfahrplanausschnitt zeigt:



Die im 15-Minuten-Takt resultierenden Taktminuten der S2 in ihrem südlichen Abschnitt (Hin- und Rückrichtung) sind in der nachstehenden Tabelle enthalten (**fett** = heutige Zugfahrten, *kursiv* = neue Verlängerung des Zwischentaktes).

von Schorndorf					nach Schorndorf							
<b>09</b>	<b>24</b>	<b>39</b>	<b>54</b>	an	↓	Vaihingen	↑	ab	<b>05</b>	<b>20</b>	<b>35</b>	<b>50</b>
<b>10</b>	<b>25</b>	<b>40</b>	<b>55</b>	ab	↓	Vaihingen	↑	an	<i>05</i>	<i>20</i>	<i>35</i>	<i>50</i>
<i>Zwischenhalte: Stuttgart-Rohr, Oberaichen, Leinfelden, Echterdingen</i>												
<b>22</b>	<b>37</b>	<b>52</b>	<b>07</b>	an	↓	Flughafen/Messe	↑	ab	<i>53</i>	<i>08</i>	<i>23</i>	<i>38</i>
<b>23</b>	<b>38</b>	<b>53</b>	<b>08</b>	ab	↓	Flughafen/Messe	↑	an	<i>52</i>	<i>07</i>	<i>22</i>	<i>37</i>
<b>27</b>	<b>42</b>	<b>57</b>	<b>12</b>	an	↓	Filderstadt	↑	ab	<i>48</i>	<i>03</i>	<i>18</i>	<i>33</i>

In einem weiteren Schritt hat DB Netz auch geprüft, ob die S3 halbstündlich bis Flughafen/Messe zusätzlich zum 15-Minuten-Takt der S2 verkehren könnte. Grundsätzlich sei dies sehr knapp konstruierbar und könnte in Einzelfällen weiterhin für Zusatzfahrten bei Großmessen oder anderen Veranstaltungen genutzt werden, falls sich die Entlastung durch die künftige Stadtbahn U6 als nicht ausreichend erweisen sollte. Da für die Züge der S3 aber nur eine Wendezeit von sechs Minuten am Flughafen zur Verfügung stünde und die S3 künftig nur in kurzem Abstand zur S2 fahren würde, wäre bei sechs Zügen pro Stunde und Richtung auf der Strecke die Gefahr einer Verspätungsübertragung auf andere Züge sowie auf die Stammstrecke sehr groß, so dass solch eine Betriebsweise nach Aussage von DB Netz erhebliche Qualitätsrisiken birgt und daher auf Einzelfälle beschränkt bleiben und nicht dauerhaft zur Anwendung kommen sollte.

### 3.2 Zukunftsfähigkeit des Angebotes

Mit Inbetriebnahme der Streckenverlängerung von Filderstadt-Bernhausen bis Neuhausen auf den Fildern (vgl. im Jahr 2026) wäre bei ausschließlicher Betrachtung der S-Bahn und unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem Gutachten „Betriebliche Untersuchungen zur S-Bahn-Erweiterung nach Neuhausen“ (Technische Universität Dresden, 2015) auch auf Basis der um eine Minute verschobenen Fahrlagen eine Bedienung mit der S2 möglich, und zwar sowohl im 30-Minuten-Takt als auch im 15-Minuten-Takt. Dabei würde sich die Zugkreuzung weiter in die Mitte des zweigleisigen Abschnitts zwischen Filderstadt-Bernhausen und Filderstadt-Sielmingen verschieben, was betrieblich durchaus als vorteilhaft zu bewerten ist.

Für den Zeitraum nach Fertigstellung der Flughafenanbindung der Gäubahn im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 teilte DB Netz der Geschäftsstelle mit, dass nach allen Untersuchungen, die DB Netz bisher bekannt sind, ein 15-Minuten-Takt auf der Filderstrecke mit dem dort geplanten Regional- und Fernverkehr nicht möglich und die Zukunftsfähigkeit damit langfristig nicht gegeben sei. Das Fahrplankonzept für die Zeit nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 sehe nach aktuellem Stand weiterhin einen 10-/20-Minuten-Takt der S-Bahn auf der Filderstrecke vor, da mit der Erstellung dieses Konzeptes bereits vor dem Beschluss zum 15-Minuten-Takt nach Neuhausen auf den Fildern begonnen worden ist. Auch das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart (VWI) hatte in seiner Studie zur besseren Anbindung des Filderbereichs an den SPNV (September 2018) unter anderem auf Trassenkonflikte mit dem IC-Verkehr auf der Gäubahn bei einem 15-Minuten-Takt der S-Bahn hingewiesen.

### 3.3 Fahrplan im Wochenverlauf

Auf Grundlage der angepassten Fahrlagen der S2 hat die Geschäftsstelle gemeinsam mit DB Regio ein vorläufiges Fahrplankonzept für eine gesamte Woche entworfen, das die neuen Fahrzeiten, die frühmorgens, abends und am Wochenende weiterhin bis Flughafen/Messe fahrende S3 und die anzupassende Fahrzeug-Nachtabstellungskonzeption berücksichtigt. Anlage 1 zu dieser Sitzungsvorlage zeigt das Fahrplankonzept am Beispiel der künftigen Abfahrtspläne der S2 und S3 für die Bahnhöfe Stuttgart-Vaihingen, Flughafen/Messe und Filderstadt, sofern die Maßnahme umgesetzt wird.

### 3.4 Qualität im Betriebsablauf

Die Pünktlichkeit der S2 leidet unter anderem an der Länge der Linie sowie dem dichten Zugverkehr auf der Remsbahn zwischen Waiblingen und Schorndorf. Die Auswirkungen von Verspätungen können jedoch durch überschlagene Wenden mit einer ausreichenden zeitlichen Reserve an beiden Endpunkten in Schorndorf und Filderstadt etwas abgemildert werden (die Zwischentaktzüge wenden in Stuttgart-Vaihingen ebenfalls überschlagen). Kritischer ist die Situation auf der S3: Diese Linie ist ähnlich lang und zwischen Waiblingen und Backnang ebenfalls von Mischverkehr betroffen. Allerdings wird, abgesehen von den Zwischentaktzügen in Stuttgart-Vaihingen, an beiden Linienendpunkten keine überschlagene Wende durchgeführt, wobei insbesondere die Wendezeit am Bahnhof Flughafen/Messe mit sechs Minuten zu allen Betriebszeiten sehr kurz ist und aufgrund der nur zwei vorhandenen Bahnsteiggleise auch kein weiterer Zug zur Verlängerung der Wendezeit bereitgestellt werden kann. Verspätungen werden somit häufig auf die Folgefahrt übertragen, was im Bereich der Stammstrecke eine Kettenreaktion auslösen kann.

Mit Einkürzung der S3 auf Stuttgart-Vaihingen und einer Verdichtung der S2 zum 15-Minuten-Takt bis Filderstadt würde sich die Wendezeit im Bahnhof Filderstadt von heute 38 Minuten zwar auf 21 Minuten im

15-Minuten-Takt verkürzen. Diese Wende wäre allerdings immer noch überschlagen und ausreichend lang, um Ankunftsverspätungen in einem gewissen Maße zu kompensieren. Auch die intensivere Nutzung des eingleisigen Abschnitts zwischen den Bahnhöfen Flughafen/Messe und Filderstadt stellt voraussichtlich kein größeres Problem dar, insbesondere in Verbindung mit der Möglichkeit, dass auf der Filderstrecke aufgrund der beschriebenen Taktanpassungen größere Reserven für die bisher eher knapp bemessenen Haltezeiten zur Verfügung gestellt werden könnten.

Darüber hinaus würde das knappe Wendemanöver der S3 am Bahnhof Flughafen/Messe zugunsten einer überschlagenen Wende in Stuttgart-Vaihingen entfallen. Ferner ist es für einen störungsarmen Betriebsablauf im Bahnhof Stuttgart-Vaihingen günstiger, wenn hier nicht mehr die S2, sondern ausschließlich die S3 wendet. Die S3 und auch das Gesamtsystem könnten somit insbesondere tagsüber und in den Hauptverkehrszeiten an Stabilität gewinnen.

## 4 Verkehrliche Auswirkungen

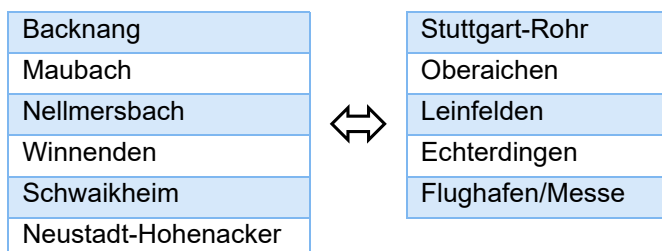
### 4.1 Bahnverkehr

Das verkehrliche Ziel der beschriebenen Maßnahme ist die Verdoppelung der Zugfahrten für die Stadt Filderstadt montags bis freitags tagsüber. Allerdings gehen damit weitere Auswirkungen einher. So müssen sich Fahrgäste künftig auf zwei unterschiedliche Betriebszustände mit den jeweils dazwischen liegenden Taktwechseln einstellen:

1. Einerseits die Zeiten des 15-Minuten-Taktes, zu denen ausschließlich die S2 Filderstadt und Flughafen/Messe bedient,
2. andererseits den Früh- und Spätverkehr sowie das Wochenende, wo der Verkehr auf der Filderstrecke nach dem heutigen Muster mit S2 und S3 im Wechsel abgewickelt wird.

Diese Effekte sind in den Muster-Abfahrtsplänen in Anhang 1 erkennbar.

Eine Verkürzung der S3 auf den Abschnitt zwischen Backnang und Stuttgart-Vaihingen montags bis freitags bedeutet außerdem, dass dann direkte Fahrmöglichkeiten zwischen allen Paaren der in den beiden nachfolgenden Spalten aufgeführten Bahnhöfen und Haltepunkten entfallen. Reisende aus Backnang und Winnenden können ersatzweise aber die halbstündlichen schnellen Regionalzüge nutzen und den Flughafen oder andere Bahnhöfe auf den Fildern mit einem Umstieg in Bad Cannstatt in die S2 künftig noch schneller als heute erreichen.

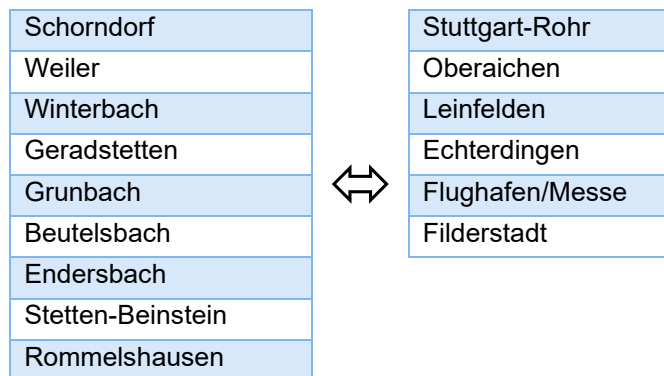


Ein Umstieg zwischen Zügen der S3 aus Richtung Backnang und der S2 in Richtung Filderstadt (und umgekehrt) wäre mit einer Wartezeit von zehn Minuten verbunden. Heute haben ferner Fahrgäste der S6 entlang der Stammstrecke die Möglichkeit, mit kurzer Wartezeit von 2-3 Minuten zur S3 Richtung

Flughafen/Messe umzusteigen (und umgekehrt). Diese Umsteigezeit (künftig dann zwischen S6 und S2) würde sich ebenfalls um zehn Minuten verlängern.

In der Übereck-Umsteigerelation zwischen Böblingen und Flughafen bzw. Leinfelden-Echterdingen in Stuttgart-Rohr würde sich die Umsteigezeit von heute abwechselnd 5 und 10 Minuten einheitlich auf 5 Minuten verkürzen.

Gleichzeitig verdoppelt sich auch die Anzahl an Direktverbindungen für Fahrgäste der S2 unter anderem zwischen diesen Bahnhöfen und Haltepunkten:



## 4.2 Busverkehr

Die Bus-Anschlussverkehre im Gebiet des VVS sind nahezu flächendeckend auf S-Bahn-Anschlüsse ausgerichtet. Auf den Fildern sind die Busse je nach Linie und teilweise auch Fahrtrichtung unterschiedlich auf die S2 und S3 abgestimmt. Wenn hier der bisherige 10-/20-Minuten-Takt zugunsten eines 15-Minuten-Taktes aufgegeben wird, ändern sich daher zwangsläufig die Umsteigezeiten für die meisten Busanschlüsse. Inwieweit im Falle von Verschlechterungen der Anschlusssituation ein Nachsteuern bei den Fahrplänen der Busse, die auch selbst Restriktionen (bspw. durch Fahr- und Umlaufzeiten, andere Anschlussverknüpfungen oder Schulzeiten) unterliegen, möglich ist, müsste im Nachgang individuell durch den Landkreis Esslingen, die beauftragten Verkehrsunternehmen und den VVS geprüft und geplant werden.

Um die Auswirkungen vorab grob abschätzen zu können, wurde eine Auswertung der Umsteigezeiten zwischen Bussen und S-Bahn durchgeführt, bei der die tagsüber im Takt verkehrenden Fahrten (ohne Verstärker- oder Zusatzfahrten außer Takt) und die im Fahrplanbuch des VVS explizit angegebenen Anschlussrelationen (zzgl. ausgewählter weiterer Anschlüsse) berücksichtigt worden sind.

Umsteigeort	Linie	Anschluss von/nach (Auswahl)
<b>Oberaichen</b>	818	Musberg, Leinfelden
<b>Leinfelden</b>	86	Musberg
	819	Leinfelden (Citybus)
	826	Steinenbronn, Waldenbuch, Tübingen
<b>Echterdingen</b>	76	Stetten, Plattenhardt, Bonlanden
	77	Stetten, Plattenhardt, Harthausen
	812/813	Stetten, Messe
	818	Stetten
	819	Echterdingen (Citybus)
	828	Steinenbronn, Waldenbuch, Tübingen

Tabelle: Ausgewertete Bus-Anschlussverbindungen (für den Bahnhof Flughafen/Messe wurde aufgrund der örtlich generell ungünstigen Umsteigeverhältnisse keine Auswertung durchgeführt).

Das Ergebnis stellt sich bei insgesamt 26 betrachteten Fahrtrelationen unter Annahme eines unveränderten Busfahrplans wie folgt dar:

- In vier Fällen würden sich die Umsteigezeiten um 5 bis 15 Minuten verkürzen,
- in elf Fällen würden sich die Umsteigezeiten nicht verändern und
- in weiteren elf Fällen würden sich die Umsteigezeiten um 5 Minuten verlängern.

Darüber hinaus wurden die Umsteigezeiten zwischen S-Bahn und Bussen am Bahnhof Filderstadt (Bernhausen) bewertet, der die Funktion eines herausragenden regionalen Busknotens hat.

Linie	Laufweg	Umsteigezeit Hinfahrt	Umsteigezeit Rückfahrt
<b>74</b>	(Degerloch –) Bernhausen – Wolfschlugen – Nürtingen	6 min	6 min
<b>76</b>	(Degerloch –) Bernhausen – Bonlanden – Echterdingen	6 min	6 min
<b>805</b>	Bernhausen – Aich – Walddorfhäslach	8 min	8 min
<b>808</b>	Bernhausen – Aich – Neckartenzlingen	8 min	8 min
<b>809</b>	Bernhausen – Harthausen – Aich – Neuenhaus	6 min	8 min
<b>812/813</b>	Ring Flughafen – Echterdingen – Stetten – Bernhausen	6 min	6 min
<b>812/813</b>	Ring Flughafen – Bernhausen – Stetten – Echterdingen	6 min	6 min
<b>814</b>	Bernhausen – Bonlanden – Plattenhardt – Musberg	8 min	8 min
<b>815</b>	Bernhausen – Bonlanden – Plattenhardt – Waldenbuch	8 min	8 min
<b>816</b>	(Echterdingen –) Bernhausen – Neuhausen – Ruit	6 min	8 min
<b>817</b>	Neuhausen – Sielmingen – Bernhausen	8 min	6 min
<b>817</b>	Bernhausen – Plattenhardt	6 min	8 min
<b>X4</b>	(Degerloch –) Bernhausen – Wolfschlugen – Nürtingen	6 min	6 min

Tabelle: Anschlüsse zwischen S-Bahn und Bussen am Bahnhof Filderstadt (Bernhausen) im Fahrplan 2021 (Fahrten des Taktverkehrs); alle Angaben ohne Gewähr.

Hier sind nahezu alle Anschlussverbindungen mit sechs oder acht Minuten Umsteigezeit optimal auf die bislang halbstündlich verkehrende S2 abgestimmt. Mit der im 15-Minuten-Takt erforderlichen Späterlegung der Ankunftszeit der S-Bahn und Früherlegung der Abfahrtszeit der S-Bahn um je eine Minute verkürzen sich die Umsteigezeiten jedoch entsprechend, so dass im Falle von Verspätungen des Zubringers zunehmend mit Anschlussverlusten gerechnet werden muss. Ob kurzfristige Anpassungen am Fahrplan der



Busse möglich sind, muss wiederum durch die zuständigen Stellen individuell geprüft werden. Zumindest mittelfristig bietet der 15-Minuten-Takt der S-Bahn in Filderstadt aber die Chance, weitere Freiheitsgrade in der Planung zu nutzen, indem Busverkehre generell auch auf die Zwischentaktzüge der S-Bahn abgestimmt werden, was jedoch umfangreichere Reformen im Liniennetz der Busse erfordern könnte.

## **5 Kostenschätzung**

Die Kosten für die Ausweitung des 15-Minuten-Taktes der S2 bis Filderstadt bei gleichzeitiger Rücknahme der S3 bis Stuttgart-Vaihingen während des 15-Minuten-Taktes betragen nach dem aktuellen Preisstand jährlich 800.000 Euro. Die Umsetzung der Maßnahme ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 möglich. Die anteiligen Kosten für 2021 belaufen sich auf 45.000 Euro. Eine Bewertung der Mehrerlöse, die dem Aufwand gegenzurechnen sind, wird beim VVS veranlasst.

## **II. Beschlussvorschlag**

1. Der Verkehrsausschuss beschließt die Umsetzung des 15-Minuten-Taktes nach Filderstadt zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021. Hierzu werden die Zwischentaktzüge der S2 bis Filderstadt verlängert. Im selben Zeitfenster verkehrt die S3 generell zwischen Backnang und Stuttgart-Vaihingen. Für das Haushaltsjahr 2021 erfolgt eine überplanmäßige Aufwendung in Höhe von 45.000 Euro in Teilhaushalt 6. In der Haushaltsplanung für 2022 werden die voraussichtlichen Aufwendungen in Höhe von 800.000 Euro berücksichtigt und in der mittelfristigen Finanzplanung fortgeschrieben.
2. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 30. September 2020 wird für erledigt erklärt.