

Sitzungsvorlage Nr. 122/2021

Verkehrsausschuss
am 17.03.2021



zur Beschlussfassung
- Öffentliche Sitzung -

24.02.2021 - VA-12221.docx
487 - VA-Ö - 122/2021

Zu Tagesordnungspunkt 1

Bericht zur Fahrplankonferenz

I. Sachvortrag

Auf den Fahrplankonferenzen im Frühjahr berichten die Eisenbahnverkehrsunternehmen vor einem Fachpublikum üblicherweise über die aktuellen Themen des laufenden Jahresfahrplans und informieren gemeinsam mit den zuständigen Aufgabenträgern über Neuerungen im kommenden Jahresfahrplan. Aufgrund der COVID-19-Pandemie ist jedoch, wie im vergangenen Herbst, keine Präsenzveranstaltung möglich. Stattdessen wird die Fahrplankonferenz am 24. März 2021 von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und dem Verband Region Stuttgart als virtuelle Veranstaltung durchgeführt. Die Themen, die den vom Verband Region Stuttgart verantworteten Verkehr betreffen, werden zudem vorab in dieser Sitzungsvorlage dargestellt.

1 Vorschau auf künftige Fahrplanmaßnahmen

1.1 Einführung des Viertelstundentaktes auf der S2 bis Filderstadt

Mit Inkrafttreten des aktuell gültigen Jahresfahrplans im Dezember 2020 wurde die vierte und abschließende Stufe der durch die Regionalversammlung im Jahr 2016 beschlossenen Taktverdichtung umgesetzt, so dass der Viertelstundentakt bei der S-Bahn Stuttgart auf den meisten Streckenabschnitten montags bis freitags durchgehend von ca. 6 Uhr bis 20:30 Uhr angeboten werden kann. Damit ist es in diesen Zeiten auch möglich, den Fahrplan der S2 zwischen Stuttgart-Vaihingen und Filderstadt auf einen Viertelstundentakt umzustellen, wodurch der bisherige 10-/20-Minuten-Takt bis Flughafen/Messe systematisiert und das Fahrtenangebot für Filderstadt verdoppelt wird.

Ursprünglich war diese Maßnahme erst mittelfristig mit Fertigstellung von Stuttgart 21 und der Streckenverlängerung bis Neuhausen auf den Fildern vorgesehen – unter dem Vorbehalt, dass für diesen Zeitraum bisher noch kein abgestimmtes Fahrplankonzept vorliegt, in dem der Viertelstundentakt ohne Einschränkungen realisierbar ist. Der Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart hat in seiner Sitzung vom 10. Februar 2021 nach gründlicher Abwägung von Vor- und Nachteilen jedoch beschlossen, die Einführung des Viertelstundentaktes nach Filderstadt kurzfristig zu realisieren und auf den Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 vorzuziehen (vgl. VA-109/2021). Fahrgäste von und nach Filderstadt erhalten somit an Wochentagen mehr Flexibilität durch knapp 30 zusätzliche Zugpaare der S2; die S3 wird dabei generell zwischen Stuttgart-Vaihingen und Backnang verkehren.

Zu Zeiten außerhalb des Viertelstundentaktes (frühmorgens, abends und am Wochenende) wird, um die heutige Bedienungshäufigkeit von Leinfelden-Echterdingen und dem Bahnhof Flughafen/Messe aufrecht zu erhalten, das aktuelle Fahrplankonzept mit den Linien S2 und S3 fortgeführt. Darüber hinaus werden die Abfahrten der S2 in Filderstadt generell um eine Minute vorverlegt bzw. die Ankünfte um eine Minute später gelegt, um den Viertelstundentakt betrieblich zu ermöglichen.

1.2 Wochenendverkehr auf der S4 (Marbach – Backnang)

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wurde auf der S4 zwischen Marbach und Backnang am Wochenende tagsüber ein Halbstundentakt eingeführt, womit hier nun täglich ein einheitlicher Takt besteht. Zuvor wurde diese Strecke am Wochenende lediglich stündlich bedient – als einzige Ausnahme innerhalb des S-Bahn-Netzes, wo ansonsten der Halbstundentakt als Standard am Wochenende gilt. Allerdings wurde dieser Beschluss zunächst befristet für vier Jahre, also bis Dezember 2021, gefasst (vgl. VA-177/2017). Damit das Angebot lückenlos fortgeführt werden kann, ist ein weiterer Beschluss erforderlich. Die jährlichen Kosten belaufen sich mit Preisstand 2021 auf ca. 570.000 Euro.

Die Befristung erfolgte damals unter der Maßgabe, die Nachfrageeffekte der Angebotsausweitung zu evaluieren, wozu im Folgenden die Entwicklung der durchschnittlichen Tagessumme der Besetzung der Züge an Samstagen und Sonntagen betrachtet wird. Hierbei ist zu beachten, dass die Taktverdichtung unter keinen guten Startbedingungen erfolgte, denn nach der Kollision eines Baggers mit der Eisenbahnbrücke zwischen Backnang und Burgstall im September 2016 musste die Brücke abgebrochen und durch eine Behelfsbrücke ersetzt werden, was zu einer monatelangen Totsperrung der Strecke bis März 2017 und damit zunächst zu einem Verlust von Fahrgästen führte.

| | Samstag | | | Sonntag | | |
|---------------------------|---------|-------|-------|---------|-------|-------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Marbach – Erdmannhausen | 1.181 | 1.582 | 1.689 | 802 | 1.034 | 1.289 |
| Erdmannhausen – Kirchberg | 949 | 1.259 | 1.345 | 666 | 843 | 1.036 |
| Kirchberg – Burgstall | 874 | 1.149 | 1.197 | 611 | 827 | 1.021 |
| Burgstall – Backnang | 703 | 1.145 | 1.215 | 477 | 801 | 960 |

Durchschnittliche Besetzungszahlen, Summe der Hin- und Rückrichtung der Streckenabschnitte

Trotzdem haben sich die Fahrgastzahlen recht schnell erholt. Vergleicht man die Werte für 2018 und 2019, kann eine weitere Steigerung verzeichnet werden: samstags um bis zu 7% und sonntags sogar um 20 bis 25%. Auch wenn dieser Zuwachs im Jahr 2020 durch COVID-19 abermals gedämpft worden sein dürfte, ist auf jeden Fall erkennbar, dass der Halbstundentakt auf dieser Strecke durch eine entsprechende Mehrnachfrage mit erfreulichen Wachstumsraten honoriert wird, wenngleich das absolute Nachfrageniveau natürlich unterhalb dem anderer S-Bahn-Strecken liegt. Dennoch wird empfohlen, den Halbstundentakt auf der S4 zwischen Marbach und Backnang auch am Wochenende unbefristet fortzuführen, zumal hier bereits im Juni 2021 mit der abendlichen Verlängerung des Halbstundentaktes um eine Stunde eine weitere Verkehrsverbesserung umgesetzt wird (vgl. VA-071/2020).

1.3 Durchgehender Wochenend-Nachtverkehr auf der S60

Seit dem Jahresfahrplan 2013 wird bei der S-Bahn Stuttgart in Wochenendnächten sowie vor Feiertagen ein durchgehender Nachtverkehr angeboten, der kontinuierlich optimiert worden ist und sich stets

wachsender Nachfrage erfreut – abgesehen vom vorübergehenden coronabedingten Nachfrageeinbruch. Lediglich auf zwei Linienabschnitten der S-Bahn werden aufgrund eines insgesamt geringeren Nachfrageniveaus Busse anstelle von Zügen eingesetzt: Auf der S4 zwischen Marbach und Backnang sowie auf der S60 zwischen Böblingen und Renningen.

Der seit Dezember 2012 bestehende Verkehrsvertrag zur Nachtbuslinie N60 (Böblingen – Renningen) mit der Firma Pflieger läuft zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 aus. Da die Verkehrsnachfrage auch in dieser Relation eine positive Entwicklung aufweist, hat sich der Verkehrsausschuss in der nicht öffentlichen Sitzung am 6. November 2019 dafür ausgesprochen, den Busverkehr nicht neu zu vergeben, sondern die S60 zwischen Böblingen und Renningen in den S-Bahn-Nachtverkehr zu integrieren (vgl. VA-017/2019). Die jährlichen Kosten dieser Maßnahme sind auf ca. 160.000 Euro zu beziffern (Preisstand 2021); für eine Einschätzung des Mehraufwandes sind die Ausgaben für den bisherigen Busverkehr von rund 46.000 Euro pro Jahr gegenzurechnen.

Somit werden zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 in den jeweiligen Nächten neue stündliche Abfahrten von Böblingen nach Renningen zu den üblichen Taktzeiten zwischen 1:34 Uhr und 4:34 Uhr sowie in der Gegenrichtung von Renningen nach Böblingen zwischen 1:09 Uhr und 4:09 Uhr (an Sonn- und Feiertagen auch 5:09 Uhr) eingeführt.

1.4 Ergänzender Verkehr zur Entlastung der S6

Der Verband Region Stuttgart beabsichtigt, die stark nachgefragte Linie S6 zwischen Weil der Stadt und Feuerbach in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags durch zusätzliche Fahrten zu entlasten. Bis zur Wiederinbetriebnahme des Gleises 130 in Feuerbach ist hierfür als vorübergehender Endpunkt der Bahnhof Zuffenhausen vorgesehen.

Im vergangenen Jahr hatten DB Regio, DB Netz und die Geschäftsstelle des Verbands Region Stuttgart die konkreten Umsetzungsmöglichkeiten eines solchen Vorlaufbetriebes untersucht. Aufgrund hoher Kosten für die Gebrauchtfahrzeuge, die hierfür zu beschaffen gewesen wären, da die neu bestellten Fahrzeuge der Baureihe 430 aktuell noch nicht zur Verfügung stehen, sowie der COVID-19-Pandemie, durch die der kurzfristige Bedarf zur Angebotsausweitung entfallen war, wurde eine Betriebsaufnahme im aktuellen Fahrplanjahr nicht beschlossen (vgl. VA-071/2020). Sobald aber eine ausreichende Menge an Fahrzeugen zur Verfügung steht, wird eine Realisierung der Zusatzfahrten zwischen Weil der Stadt und Zuffenhausen zu einem geeigneten Zeitpunkt im Jahr 2022 angestrebt. Die ersten einsatzbereiten Neufahrzeuge sollen zunächst jedoch mit höchster Priorität zur Ausweitung des Langzugeinsatzes genutzt werden.

2 Baubedingte Fahrplaneinschränkungen

Die Baustellensituation im Bahnverkehr in Baden-Württemberg stand im Jahr 2020 ganz im Zeichen des Großprojekts der Sanierung der Bahnstrecke zwischen Mannheim und Stuttgart, das zum 31. Oktober 2020 planmäßig abgeschlossen wurde. Da in diesem Projekt viele Baukapazitäten gebunden waren und außerdem andere Bahnstrecken als Ausweichrouten offengehalten werden mussten, fielen auch die baubedingten Beeinträchtigungen der S-Bahn Stuttgart geringer aus als üblich. Dies wird sich im laufenden und in den kommenden Jahren wieder ändern, wenn die notwendige Instandhaltung des Schienennetzes, für die inzwischen finanzielle Mittel in Rekordhöhe zur Verfügung stehen, fortgesetzt wird. Die größten Einschränkungen wird sicherlich die Sperrung der Stammstrecke der S-Bahn in Stuttgart in den Sommerferien 2021,

2022 und 2023 mit sich bringen, worüber im vergangenen Jahr bereits in mehreren Sitzungen des Verkehrsausschusses berichtet worden ist (vgl. u. a. VA-028/2020 und VA-084/2020).

2.1 Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke

Die diesjährige Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke findet innerhalb der Sommerferien statt. Sie beginnt mit dem Einsetzen des Nachtverkehrs am 31. Juli 2021 (Samstag) gegen 1 Uhr morgens und endet mit dem Betriebsschluss in der Nacht vom 12. (Sonntag) auf den 13. September 2021 (Montag). Der S-Bahn-Tunnel mit seinen Haltestellen Hauptbahnhof (tief), Stadtmitte, Feuersee, Schwabstraße und Universität ist dabei nicht nutzbar, auch Österfeld kann nicht bedient werden.

Das Ersatzkonzept für den S-Bahn-Verkehr sieht eine Bedienung des Hauptbahnhofs (oben) und die Umleitung von Zügen über die Panoramabahn vor. Somit ist eine Bedienung des Hauptbahnhofs durch alle Linien im Halbstundentakt gewährleistet. Der Viertelstundentakt kann aus Gründen eingeschränkter Strecken- und Bahnhofskapazitäten allerdings nur auf einigen Außenästen aufrechterhalten werden. Außerdem muss zum Teil von den üblichen Abfahrtszeiten abgewichen werden. Im Folgenden ist die veränderte Linienkonzepktion kurz erläutert (vgl. auch die grafische Darstellung in Anlage 1). Die Ersatzfahrpläne, die aus der Stammstreckensperrung für den S-Bahn-, Fern- und Regionalverkehr resultieren, sind bereits über die Reiseauskunft der DB (www.bahn.de) und die App DB Navigator abrufbar. Eine Versorgung der Auskunftssysteme des VVS wird noch rechtzeitig erfolgen.

- Die Linie **S1** verkehrt täglich im Halbstundentakt zwischen Herrenberg und Kirchheim (Teck). Zwischen Stuttgart-Vaihingen und Hauptbahnhof erfolgt eine Umleitung über die Panoramabahn ohne Zwischenhalt.
- Die temporäre Baustellenlinie **S12** verkehrt montags bis freitags tagsüber im Halbstundentakt zwischen Esslingen, Bad Cannstatt und Schorndorf, wobei in Bad Cannstatt ein Richtungswechsel durchgeführt wird. Die S12 verdichtet die S1 zwischen Esslingen und Bad Cannstatt, aufgrund betrieblicher Randbedingungen jedoch nur im Abstand von 5-6 Minuten zur S1, weshalb auch eine Verlängerung bis Plochingen nicht als sinnvoll erscheint. Zwischen Bad Cannstatt und Schorndorf gewährleistet die S12 gemeinsam mit der S2 eine Bedienung im Viertelstundentakt.
- Die temporäre Baustellenlinie **S15** verkehrt montags bis freitags tagsüber im Halbstundentakt zwischen Herrenberg und Bietigheim-Bissingen, wobei zwischen Stuttgart-Vaihingen und Feuerbach eine Umleitung über die Panoramabahn ohne Zwischenhalt erfolgt. Somit bedient die S15 insbesondere nicht den Hauptbahnhof. Die S15 verdichtet die S1 zwischen Herrenberg und Stuttgart-Vaihingen sowie die S5 zwischen Feuerbach und Bietigheim-Bissingen zu einem Viertelstundentakt.
- Die Linie **S2** verkehrt täglich im Halbstundentakt zwischen Hauptbahnhof und Schorndorf. Die Bedienung von Filderstadt erfolgt durch die Linie S23.
- Die temporäre Baustellenlinie **S23** verkehrt täglich im Halbstundentakt zwischen Filderstadt und Backnang. Zwischen Stuttgart-Vaihingen und Hauptbahnhof erfolgt eine Umleitung über die Panoramabahn ohne Zwischenhalt. Sie ist eine Kombination aus S2 (Süd) und S3 (Nord) und ersetzt die Linie S3.
- Die temporäre Baustellenlinie **S30** pendelt im Halbstundentakt zwischen Stuttgart-Vaihingen und Flughafen/Messe und ersetzt hier die Leistungen der S3, die im Regelbetrieb den Verkehr der S2 bis Flughafen/Messe ergänzen. Diese Linie setzt voraus, dass der neue Bahnsteig Gleis 4/6 in Stuttgart-Vaihingen rechtzeitig fertiggestellt wird.
- Die Linie **S4** verkehrt täglich im Halbstundentakt zwischen Hauptbahnhof, Marbach und Backnang.
- Die Linie **S5** verkehrt täglich im Halbstundentakt zwischen Hauptbahnhof und Bietigheim-Bissingen.
- Die Linie **S6** verkehrt täglich im Halbstundentakt zwischen Hauptbahnhof und Weil der Stadt.
- Die Linie **S60** verkehrt täglich im Halbstundentakt zwischen Böblingen und Renningen; montags bis samstags tagsüber auch weiter bis Zuffenhausen. Hiermit kann ein Viertelstundentakt zwischen Renningen und Zuffenhausen angeboten werden.

Das beschriebene Fahrplankonzept hat zur Folge, dass insbesondere auf den Bündelungsabschnitten im Stadtbereich Stuttgart, wo normalerweise mehrere Linien parallel verkehren, weniger S-Bahnen fahren werden. Außerdem kann auf den Außenästen der S3 nach Backnang, der S4 nach Marbach, der S1 nach Plochingen sowie auf der S6 zwischen Renningen und Weil der Stadt nicht im Viertelstundentakt gefahren werden (also auf allen Linienwegsabschnitten, die in Anlage 1 nur von einer Linie bedient werden). Um dennoch eine möglichst große Platzkapazität anbieten zu können, wird der Einsatz von Langzügen ausgeweitet, wo es betrieblich möglich ist.

Der wesentliche „Flaschenhals“ für die Umleitung des S-Bahn-Verkehrs während der Bauarbeiten ist der Hauptbahnhof, der im regulären Betrieb auf 15 von 16 Bahnsteiggleisen intensiv durch Fern- und Regionalzüge genutzt wird. Durch viele beginnende, endende und wendende Züge werden die einzelnen Gleise oft für längere Zeiten in Anspruch genommen, außerdem sind nicht alle Gleise aus allen Fahrtrichtungen zu erreichen und ein- und ausfahrende Züge behindern sich gegenseitig. Darüber hinaus bestehen auf einigen Gleisen Beschränkungen für die Zuglänge, so dass sowohl die besonders langen ICE-Züge, aber auch S-Bahn-Langzüge nicht auf allen Gleisen fahren können.

Um den S-Bahn-Verkehr in der beschriebenen Form durchführen zu können, sind daher auch Einschränkungen im Fern- und Regionalverkehr unumgänglich, um weitere Gleise für die S-Bahn zur Verfügung zu stellen. Im Fernverkehr wird unter anderem die IC-Linie 30 (Hamburg – Köln – Stuttgart) überwiegend nach Karlsruhe anstatt Stuttgart umgeleitet. Die ICE-Linie 47 (Dortmund – Köln – Stuttgart) wird ab Mannheim anstelle von Stuttgart den Endpunkt Heidelberg bedienen. Die IC-Linie 87 (Zürich – Singen – Stuttgart) erhält mit Böblingen, Leonberg oder Stuttgart-Vaihingen unterschiedliche Endbahnhöfe, wird wegen überlagernden Bauarbeiten auf der Gäubahn (vgl. Kapitel 2.2) zeitweise aber noch weiter eingekürzt.

Im Regionalverkehr sind grundsätzlich diese Anpassungen vorgesehen:

- IRE 6 (Stuttgart – Tübingen – Aulendorf): Jeder zweite Zug dieser stündlichen Linie entfällt zwischen Stuttgart und Tübingen, was zum Teil aber auch durch eine parallele Baustelle im Bereich Metzingen begründet ist.
- RE 8 (Stuttgart – Heilbronn – Würzburg): Diese Linie entfällt zwischen Stuttgart und Bietigheim-Bissingen.
- RB 14 a/b (Stuttgart – Rottweil / Freudenstadt): Die Züge beginnen erst in Böblingen, wegen überlagernden Bauarbeiten auf der Gäubahn (vgl. Kapitel 2.2) ergeben sich zeitweise noch weitere Kürzungen.
- RB 17 a/b/c (Stuttgart – Mühlacker – Pforzheim/Bruchsal): Die Züge entfallen zwischen Stuttgart und Bietigheim-Bissingen.
- RB 19 (Stuttgart – Murrhardt – Schwäbisch Hall-Hessental): Jeder zweite Zug dieser halbstündlichen Linie entfällt zwischen Stuttgart und Backnang.

Die Abstimmung zum Fahrplankonzept während der Baumaßnahme erfolgte in einer Arbeitsgruppe unter der Leitung von DB Netz mit Vertretern der Geschäftsstelle des Verbands Region Stuttgart, der NVBW und den betroffenen Verkehrsunternehmen. Alle Beteiligten sind sich bewusst, dass mit diesem anspruchsvollen Betriebsprogramm die maximale Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart in seinem derzeitigen Zustand ausgereizt wird, was sich auch in der Qualität des Betriebsablaufs niederschlagen wird. Die Priorität liegt jedoch darin, trotz der baubedingten Einschränkungen möglichst viele Züge und damit eine möglichst hohe Platzkapazität für die Reisenden anbieten zu können.

Für die Weiterbeförderung der Fahrgäste innerhalb von Stuttgart stehen vor allem die städtischen Verkehrsmittel Bus und Stadtbahn in ihrem üblichen dichten Netz und Takt zur Verfügung. Allerdings reicht deren Kapazität bei weitem nicht aus, um alle zusätzlichen Fahrgäste der S-Bahn aufzunehmen, und

darüber hinaus nimmt die S-Bahn in Stuttgart auch Erschließungs- und Verbindungsaufgaben wahr, die die Stadtbahn nicht leisten kann, etwa in den Bereichen Universität oder Stuttgart-West. Aus diesem Grund wird DB Regio einen umfangreichen Schienenersatzverkehr mit Bussen einrichten, der in enger Zusammenarbeit mit der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) konzipiert worden ist.

Eine Linie wird von der Universität bis zum Hauptbahnhof verkehren, und zwar täglich und in den Hauptverkehrszeiten im 5-Minuten-Takt. Die Linienführung erfolgt über das Dreieck Wildpark, den Westbahnhof und die Rotebühlstraße, wo die Ersatzhaltestellen Schwabstraße und Feuersee bedient werden. Ab dem Rotebühlplatz wird die Innenstadt über die Haltestellen Stadtmitte (Büchsenstraße), Hauptbahnhof und Stadtmitte (Wilhelmsbau) im Uhrzeigersinn umrundet. Eine weitere Linie wird zwischen Stuttgart-Vaihingen und Universität eingerichtet. Als „Grundgerüst“ dient dabei die SSB-Linie 82, die zwischen Rohr, Universität und Waldeck verkehrt. Sie wird durch drei zusätzliche Fahrten pro Stunde und Richtung ergänzt, die außerdem die Ersatzhaltestelle Österfeld im Bereich des Stuttgarter Engineering Park (STEP) bedienen. Weitere Details zum Bus-Ersatzkonzept befinden sich derzeit noch in Bearbeitung.

Trotz der Umleitung von S-Bahnen über die Panoramabahn und der Einrichtung des Schienenersatzverkehrs muss damit gerechnet werden, dass viele Fahrgäste zwischen Stuttgart-Vaihingen und der Innenstadt auf die Stadtbahnlinie U1 ausweichen werden, die auf direktem Wege über Heslach, Süd und den Charlottenplatz bis Bad Cannstatt und weiter nach Fellbach führt. Da diese Linie aufgrund von Restriktionen bei der Bahnsteiglänge im Gegensatz zu den Talquerlinien nur in Einfachtraktion verkehren kann und bereits im regulären Betrieb an ihre Kapazitätsgrenze stößt, wird das zusätzliche Verkehrsaufkommen trotz der Ferienzeit aller Voraussicht nach nicht bewältigt werden können. Zwar lassen die innerstädtischen Stadtbahnstrecken keine weitere Taktverdichtung zu, aber es bietet sich an, die Linie U34 ab ihrem Endpunkt Südheimer Platz in den Hauptverkehrszeiten (Mo-Fr; 6 bis 9 Uhr und 15 bis 19 Uhr) bis Vaihingen zu verlängern, wodurch hier in Verbindung mit der U1 ein 5-Minuten-Takt entsteht. Der Mehraufwand im Personaleinsatz, Energieverbrauch und dergleichen für diese Maßnahme könnte vor dem Hintergrund der verkehrlichen Ausnahmesituation, die die Stammstreckensperrung mit sich bringt, gemeinschaftlich von SSB, DB Regio und dem Verband Region Stuttgart getragen werden, wobei sich der Zuschuss des Verbands Region Stuttgart für den gesamten Bauzeitraum im Jahr 2021 voraussichtlich auf 172.000 Euro beläuft.

Einen gewissen Beitrag zur Entlastung der baustellenbedingt eingeschränkten Verkehrssituation kann auch die RELEX-Buslinie X60, für die der Verband Region Stuttgart Aufgabenträger ist, leisten. Hier besteht die Möglichkeit, auf der Teilstrecke zwischen Leonberg und Universität im Rahmen des laufenden Verkehrsvertrags zusätzliche Leistungen zu bestellen, so dass dieser Abschnitt in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags auf einen Viertelstundentakt und zu den anderen Zeiten der Stundentakt auf einen Halbstundentakt verdichtet wird (montags bis freitags). In Leonberg bestünde Anschluss von und zu den S-Bahnen, während an der Universität zu den regulären Bussen und den Ersatzbussen in Richtung Stadtmitte bzw. Vaihingen/Rohr umgestiegen werden könnte. Die Geschäftsstelle empfiehlt die Umsetzung dieser Maßnahme, die für den sechswöchigen Zeitraum voraussichtlich Kosten in Höhe von 42.000 Euro verursacht.

2.2 Weitere Baustellen im S-Bahn-Netz

Im folgenden Kapitel sind die zusätzlich (und teils parallel) zur Stammstreckensperrung anstehenden Bauarbeiten des aktuellen Jahres beschrieben, die die S-Bahn mit nicht nur unerheblichen Zug- oder Haltausfällen betreffen, wobei sich im Laufe des Jahres noch Anpassungen durch Absage, Änderung oder Neuaufnahme von Maßnahmen ergeben können.

Linie S1

Da die Fern- und Regionalzüge auf der Gäubahn während der Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke und der damit verbundenen Inanspruchnahme der Panoramabahn zur Umleitung der S-Bahn-Züge den Stuttgarter Hauptbahnhof ohnehin nicht erreichen können, wird dieser Zeitraum zur Bündelung weiterer Baustellen auf der Gäubahn genutzt. So wird vom 31. Juli bis 8. August und zusätzlich vom 24. August bis 4. September 2021 der Abschnitt zwischen Eutingen im Gäu und Gärtringen gesperrt, um unter anderem eine Weichenerneuerung in Herrenberg, Bahnsteigerneuerung in Ergenzingen und Gleiserneuerung in Eutingen im Gäu durchzuführen. Aus diesem Grund muss, zusätzlich zu den in Kapitel 2.1 beschriebenen Anpassungen, der S-Bahn-Verkehr zwischen Herrenberg und Gärtringen in den genannten Zeiträumen durch Busse ersetzt werden. Von Gärtringen aus verkehren die Linien S1 und S15 jeweils abwechselnd nordwärts, so dass sich ein Viertelstundentakt ergibt. Der Fern- und Regionalverkehr verkehrt nur südlich von Horb oder Eutingen im Gäu; zur Weiterfahrt werden ebenfalls Busse bereitgestellt.

Linien S2/S3

Im Bereich der S-Bahn-Gleise im Bahnhof Bad Cannstatt ist eine Weichenerneuerung vorgesehen. Dazu ist am Osterwochenende (2. bis 4. April 2021) in stadtauswärtiger Fahrtrichtung eine Umleitung der Züge der Linien S2 und S3 über das Fernbahngleis erforderlich. Weil es entlang der Fernbahngleise keine Bahnsteige gibt bzw. die dort liegenden Bahnsteige in Bad Cannstatt keine für S-Bahnen taugliche Höhe haben, sind in der Fahrtrichtung von Stuttgart Hauptbahnhof nach Waiblingen keine Zughalte in Bad Cannstatt, Nürnberger Straße und Sommerrain möglich. Darüber hinaus kommt es in den Nächten zu weiteren Einschränkungen. Ein Schienenersatzverkehr mit Bussen wird zwischen Sommerrain und Fellbach eingerichtet. Auf eine Weiterführung der Busse aus Richtung Bad Cannstatt wird tagsüber verzichtet, da hierfür recht lange Fahrzeiten zu kalkulieren wären, woraus für Fahrgäste im Vergleich zu den schnellen und in unmittelbarer Nähe verkehrenden SSB-Bus- und Stadtbahnlinien (u. a. U1, U2, Bus 58) kein zusätzlicher Nutzen resultieren würde. Anhand der geänderten Fahrpläne, die in allen gängigen Auskunftssystemen hinterlegt werden, können Fahrgäste prüfen, auf welchem Weg sie während der Bauarbeiten am besten an ihr Ziel gelangen, gegebenenfalls auch durch einen Umstieg in Züge der Gegenrichtung.

In den Pfingstferien (22. Mai bis 6. Juni 2021) werden Gleise im Bahnhof Endersbach erneuert. Da hiervon auch eine Gleis-Überleitverbindung betroffen ist, kann zwischen den Bahnhöfen Waiblingen und Grunbach auf einer recht langen Strecke nur eingleisiger Betrieb durchgeführt werden. In Verbindung mit den vorgegebenen Fahrlagen der S2 ergibt sich dabei jedoch eine sehr ungünstige Konstellation, so dass die S2 im Abschnitt zwischen Waiblingen und Schorndorf nur im Stundentakt fahren kann, selbst wenn die Strecke exklusiv der S-Bahn zur Verfügung stünde. Die Restkapazität kann aber von einigen RE-Zügen (Stuttgart – Aalen) genutzt werden, während der Fernverkehr über die Murrbahn umgeleitet wird. Es entfallen weiterhin die Zwischentaktzüge der S2 auf ihrem gesamten Laufweg. Zusätzliche Halte der RE-Züge wurden geprüft, können aber nicht konfliktfrei realisiert werden. Auf der Strecke zwischen Waiblingen und Grunbach wird zur Entlastung tagsüber ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Eine Weiterführung der Busse bis Schorndorf erfolgt nicht, da die Busse ansonsten aufgrund ihrer langen Fahrzeit von den noch verkehrenden S-Bahnen überholt werden würden, womit die erwünschte Entlastungswirkung nicht eintreten würde.

Linien S4/S5/S6/S60

Wegen Arbeiten an einem Durchlass in Backnang muss am Wochenende 10./11. April 2021 die Linie S4 zwischen Backnang und Burgstall unterbrochen werden. In diesem Streckenabschnitt wird ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Zwischen Burgstall und Stuttgart verkehrt die S-Bahn planmäßig.

In Kornwestheim wird die Bahnüberführung über die Bahnhofstraße erneuert, wofür bereits seit einiger Zeit umfangreiche Vorbereitungsmaßnahmen laufen, die bislang hauptsächlich den Straßenverkehr betreffen. Der Einschub des neuen Bauwerks findet in den Pfingstferien (22. Mai bis 6. Juni 2021) statt, so dass in diesen zwei Wochen auch der Bahnverkehr nördlich des Bahnhofs Kornwestheim vollständig unterbrochen werden muss. Eine Aufrechterhaltung des Verkehrs zumindest auf einem Teil der viergleisigen Bahnstrecke ist nicht möglich, da sich der Weichenbereich des Bahnhofs unmittelbar auf der Überführung befindet und somit kein unabhängiger Betrieb auf einzelnen Gleisen möglich ist. Die S4 wird zweigeteilt und auf einen Halbstundentakt ausgedünnt: Die Züge von Süden wenden im Bahnhof Kornwestheim, von Norden in Ludwigsburg. Die Schusterbahn kann planmäßig fahren. Die S5 nutzt die wenigen zur Verfügung stehenden Umleitungstrassen und verkehrt im Halbstundentakt mit geringen Taktabweichungen zwischen Ludwigsburg und Zuffenhausen ohne Halt durch den Rangierbahnhof Kornwestheim. Für den kleinräumigen Verkehr zwischen Kornwestheim und Ludwigsburg wird auf das umfangreiche reguläre Busangebot verwiesen.

An den beiden Wochenenden 19./20. Juni und 26./27. Juni 2021 werden in Feuerbach auf den Fernbahngleisen die Weichen eingebaut, die die Bestandsstrecke mit dem künftigen Tunnel Feuerbach verbinden. Aus diesem Grund kommt es im Fern- und Regionalverkehr zu Zugausfällen und zu Umleitungen von Zügen über die S-Bahn-Gleise. Um hierfür die nötigen Kapazitäten zu schaffen, wird die S6/60 auf den Abschnitt Weil der Stadt bzw. Böblingen – Zuffenhausen verkürzt. Die S4 und S5 verkehren auf ihrem regulären Weg, es muss jedoch mit geringen Fahrplanabweichungen gerechnet werden.

Eine weitere Brückenerneuerungsmaßnahme betrifft die Überführung über die Gerlinger Straße in Ditzingen. In einer ersten längeren Totalsperrung vom 17. bis 25. Juli 2021 erfolgt der Abbruch des alten Bauwerks sowie der Einbau von Hilfsbrücken, unter denen die neuen Widerlager errichtet werden. Die S-Bahnen können somit nur zwischen Stuttgart und Korntal sowie zwischen Ditzingen und Weil der Stadt bzw. Böblingen fahren. Dazwischen wird ein Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Die Sperrpause liegt innerhalb der Schulzeit, allerdings konnte in einem umfassenden Prüfungsprozess kein Alternativzeitraum in den Ferien gefunden werden, der mit dem Zeitplan der Gesamtmaßnahme verträglich ist. In den Pfingstferien sollte nämlich eine dritte Großbaustelle (neben Kornwestheim und Endersbach, siehe oben) vermieden werden und in den Sommerferien findet bereits die Stammstreckensperrung statt, bei der die Panorama-bahn für die Umleitung der S-Bahnen in Anspruch genommen wird, so dass mit der Sperrung der Gäubahn weiter südlich und einer zusätzlichen Sperrung in Ditzingen der Bereich Böblingen/Sindelfingen de facto in alle Richtungen unzulässigerweise für den Güterverkehr vom Eisenbahnnetz abgeschnitten worden wäre.

Schusterbahn

Aufgrund von vorbereitenden Maßnahmen zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung Bahnhofstraße in Kornwestheim (siehe oben) sowie umfangreichen Bauarbeiten am Bahnsteig 6/7 kann die Schusterbahn seit dem 18. Februar und bis zum 1. April 2021 den Bahnhof Kornwestheim nicht bedienen. Die Züge werden ersatzweise bis Ludwigsburg verlängert und nutzen zwischen Ludwigsburg und Zazenhausen ohne weiteren Zwischenhalt die Umfahrungsmöglichkeit durch den Rangierbahnhof Kornwestheim. Ähnlich wird auch vom 13. bis 17. September 2021 verfahren; in diesem Zeitraum werden die Gleise auf der Verbindungsstrecke zwischen Zazenhausen und Kornwestheim (Personenbahnhof) erneuert.

In der Woche vom 8. bis 12. März 2021 entfallen die Züge der Schusterbahn jedoch komplett, da zusätzlich Bauarbeiten in Untertürkheim an der Verbindungsstrecke Nürnberger Straße im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 stattfinden. Darüber hinaus entfallen auch zwischen dem 10. und 20. Mai 2021 die Züge der Schusterbahn wegen Gleis- und Weichenerneuerung zwischen Stuttgart-Münster und Untertürkheim. Eine

Bündelung der Maßnahmen wäre für den Personenverkehr zwar wünschenswert gewesen, widerspricht in diesem Fall aber den Anforderungen des Güterverkehrs, für den Ausweichstrecken nur in sehr eingeschränktem Maße zur Verfügung stehen.

Teckbahn

Auf der Teckbahn zwischen Kirchheim (Teck) und Oberlenningen sollten sowohl in den diesjährigen als auch in den nächstjährigen Sommerferien die Bahnsteige barrierefrei ausgebaut und weitere Maßnahmen durchgeführt werden, womit jeweils ein Ersatz des Zugverkehrs durch Busse verbunden gewesen wäre. Der Verband Region Stuttgart strebt an, alle Maßnahmen innerhalb einer Sperrpause zu bündeln. Derzeit laufen hierzu noch Abstimmungen zwischen den Beteiligten.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht zur Fahrplankonferenz zur Kenntnis.
2. Der Verkehrsausschuss beschließt, den im Dezember 2017 eingeführten Halbstundentakt auf der S4 zwischen Marbach und Backnang am Wochenende unbefristet fortzuführen.
3. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, gemeinsam mit DB Regio alle notwendigen Schritte zur Betriebsaufnahme des durchgehenden Wochenend-Nachtverkehrs auf der S60 zwischen Böblingen und Renningen zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 einzuleiten.
4. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, gemeinsam mit DB Regio die Einführung zusätzlicher Zugfahrten zwischen Weil der Stadt und Zuffenhausen, sobald hierfür Fahrzeuge zur Verfügung stehen, zu einem geeigneten Zeitpunkt, möglichst im Jahresfahrplan 2022, vorzubereiten.
5. Um die Folgen der verkehrlichen Ausnahmesituation der Stammstreckensperrung in den Sommerferien 2021 abzumildern, beteiligt sich der Verband Region Stuttgart am Aufwand einer Entlastung der Stadtbahnlinie U1 zu den Hauptverkehrszeiten durch die Verlängerung von Fahrten der Linie U34 zwischen Südheimer Platz und Stuttgart-Vaihingen. Der Kostenanteil des Verbands Region Stuttgart beläuft sich voraussichtlich auf 172.000 Euro. Die Deckung erfolgt durch Entnahme aus der ÖPNV-Rücklage.
6. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, eine Verdichtung des Fahrplans der Buslinie X60 in den sechs Wochen der Stammstreckensperrung zwischen Leonberg und Stuttgart Universität montags bis freitags auf einen Halbstundentakt bzw. in den Hauptverkehrszeiten auf einen Viertelstundentakt zu bestellen. Die Kosten für diese Zubestellung im Rahmen des laufenden Verkehrsvertrages belaufen sich voraussichtlich auf 42.000 Euro. Die Deckung erfolgt durch Entnahme aus der ÖPNV-Rücklage.