

Sitzungsvorlage Nr. VA-132/2021

Verkehrsausschuss

am 19.05.2021



Verband Region
Stuttgart

zur Kenntnisnahme

06.05.2021

- Öffentliche Sitzung -

0080-Ö-VA-132/2021

Zu Tagesordnungspunkt 1

Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der S-Bahn-Stuttgart (QSS): aktueller Sachstand

I. Sachvortrag:

Unter dem Begriff QSS-Maßnahmen wird ein Bündel von Maßnahmen zusammengefasst. Die Maßnahmen verfolgen alle das Ziel, das S-Bahn-Angebot auszuweiten und die Qualität des S-Bahn-Verkehrs zu steigern. Das Maßnahmenpaket wird als Qualitätsoffensive für den Schienenknoten Stuttgart (QSS) bezeichnet. Der Verkehrsausschuss hat in der nichtöffentlichen Sitzung vom 13.03.2020 die Geschäftsstelle beauftragt, einen Vertrag zur Planung dieser Maßnahmen (zunächst HOAI Leistungsphase 1 bis 4) mit der DB Netz AG und der DB Station&Service AG abzuschließen. Die Öffentlichkeit für diesen Beschluss wurde in der Sitzung am 22.04.2020 hergestellt. Der Vertrag wurde Anfang Juli 2020 unterzeichnet. Die Maßnahmen haben ein Gesamtinvestitionsvolumen von mehr als 100 Mio. €. Mit dieser Sitzungsvorlage informiert die Geschäftsstelle über den aktuellen Sachstand.

Im Einzelnen sind die folgenden Angebotsverbesserungen geplant:

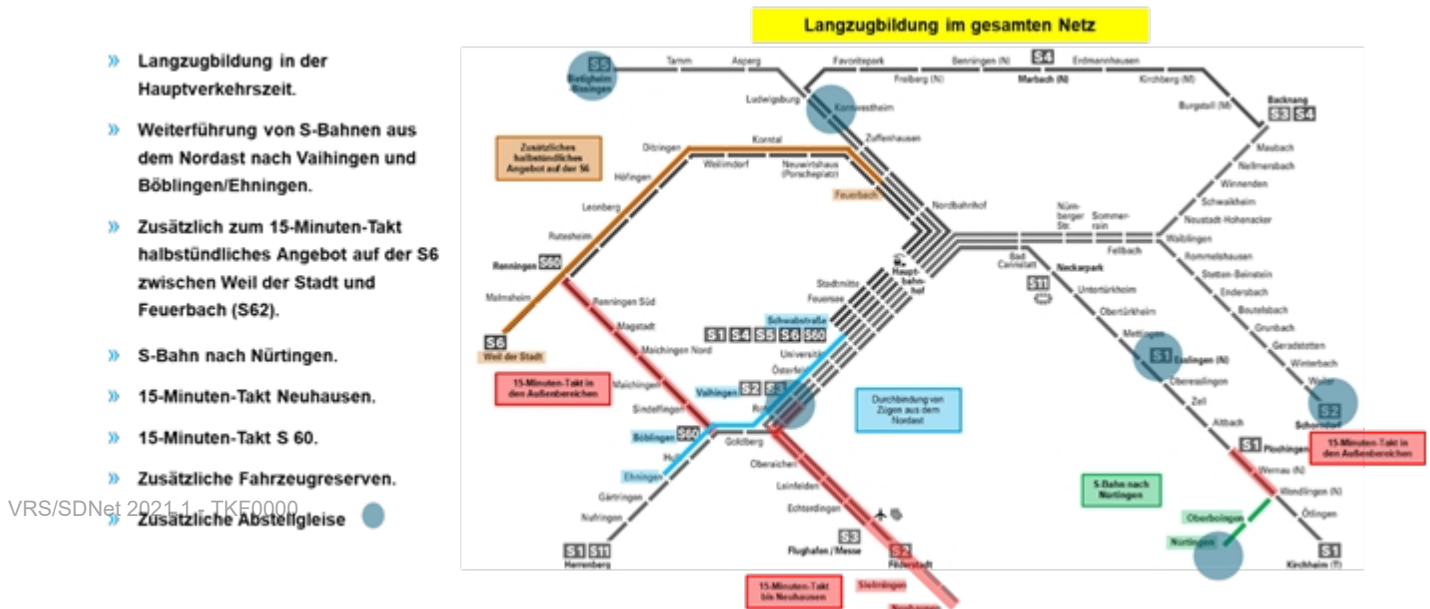


Abbildung 1: Geplante Angebotsverbesserungen S-Bahn Stuttgart im Rahmen der beschlossenen Verkehrsvertragsverlängerung

Planungsstand allgemein

Bei den QSS-Maßnahmen handelt es sich um Baumaßnahmen mit einem für alle Maßnahmen voraussichtlichen Investitionsvolumen von über 100 Mio. €. Vor der Umsetzung der Maßnahmen sind detaillierte Planungen zu erarbeiten. Hierfür wurde mit der DB Netz AG und der DB S&S AG ein Vertrag über die Durchführung einer ersten Planungsstufe bis zur Entwurfsplanung geschlossen.

Im Zuge dieser Planungen müssen neben der Durchführung der eigentlichen Planungsschritte auch die Umweltwirkungen beurteilt und die erforderlichen Genehmigungen für den Bau eingeholt werden. Im Rahmen der Planung wird zunächst für jede Einzelmaßnahme ein möglicher Terminplan erstellt, in dem die planerisch und genehmigungstechnisch erforderlichen Zeiträume bis zur Inbetriebnahme berücksichtigt werden. Entsprechend den vertraglichen Regelungen finden mindestens halbjährlich Monitoringgespräche statt, an denen die planerischen Randbedingungen festgelegt werden, der aktuelle Planungsstand für die einzelnen Maßnahmen von der DB Netz AG und der DB S&S AG dargestellt und Termin- und Kostenrisiken diskutiert und die weitere Vorgehensweise gemeinsam festgelegt werden.

Es zeigt sich schon zum heutigen Zeitpunkt, dass aufgrund der Vielzahl der Maßnahmen und des erheblichen Umsetzungsvolumens teilweise erheblich längere Zeiträume für die Umsetzung zu erwarten sind. Gründe dafür sind:

- Komplexe Umweltthemen
- Langlaufende Genehmigungsverfahren
- Lange Fristen für Baudurchführung
- Fehlende Planerkapazitäten

Nachfolgend wird ein erster grober Überblick über den aktuellen Stand gegeben.

S62 ergänzendes Angebot auf der S6, VA 300/2018

A: QSS-Maßnahmen Bahnhof Feuerbach:

Mit der Umsetzung einer zusätzlichen Verdichterlinie auf der S6 mindestens zwischen Leonberg und Feuerbach können sowohl entlastende Wirkungen auf der vorhandenen S-Bahn-Linie erzeugt als auch neue Potenziale erschlossen werden. Als Infrastrukturmaßnahme wird der Ausbau von Gleis 130 im Bahnhof Feuerbach erforderlich. Diese Maßnahme hat auch im Störfall positive Auswirkungen auf den S-Bahn-Betrieb, weil dann im Fall der Sperrung der Stammstrecke mehr S-Bahnen nach Feuerbach (mit Verknüpfung zur Stadtbahn) geführt werden können.

Aktueller Stand: Für die Anpassung der Oberleitung wird derzeit die Planung erarbeitet. Erste Anpassungsarbeiten erfolgen im Zuge der Umbauarbeiten im Bahnhof Feuerbach im Rahmen des Projekts Stuttgart 21. Für den Bahnsteig wurden die Planungsrandbedingungen abgestimmt. Die Bahnsteiglänge wird auf eine Zuglänge von 212 m und eine Bahnsteighöhe von 96 cm ausgerichtet. Für den Bahnsteig und die Weichenverbindung wurde mit der Vorplanung begonnen. Die Weichenverbindung wird erst nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 zur Verfügung stehen.

Unabhängig davon wird derzeit ein Vorablaufbetrieb zwischen Zuffenhausen und Weil der Stadt (mit Haltauslassungen) durch die DB Netz AG geprüft. Dieser könnte – soweit die notwendigen Fahrzeuge zur Verfügung stehen – bereits 2022 aufgenommen werden.

S-Bahn Nürtingen, VA 331/2019

Mit den QSS-Maßnahmen:

B: Nürtingen:

Bau eines Bahnsteigs mit einer Bahnsteigläng von 210 m und einer Bahnsteighöhe von 96 cm an Gleis 6. Signaltechnische Anbindung des Gleises.

C: Bahnsteigverlängerung Oberboihingen:

Verlängerung der derzeit 190 m langen Bahnsteige an den Gleisen 1 und 2 auf mindestens 210 m und 76 cm Bahnsteighöhe.

D: Ertüchtigung Bahnsteige Wendlingen Gleis 1, 2 und 3 für S-Bahn-Nutzung:

Für eine Weiterführung der S1 von Plochingen nach Nürtingen sind Anpassungen an den Bahnsteiganlagen in Wendlingen, Oberboihingen und Nürtingen erforderlich. Nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wird durch eine S-Bahn-Verlängerung nach Nürtingen unter Einbeziehung des neuen Landeskonzeptes für den Regionalverkehr mit überschaubarem Aufwand ein Ringschluss ins Neckartal entstehen. Vom Flughafen ergibt sich so dann die Möglichkeit, mit dem Regionalverkehr nach Nürtingen und dann mit der S-Bahn weiter nach Plochingen zu fahren (in beiden Richtungen). Insbesondere auch für Oberboihingen wird sich durch den S-Bahn-Halt nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 eine deutliche Verbesserung der Anbindung an den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr ergeben.

Aktueller Stand: In intensiven Gesprächen mit dem Land, der DB Netz AG und der DB S&S AG wurden die planerischen Randbedingungen für den Ausbau der Bahnsteige in Wendlingen und Oberboihingen festgelegt. In Oberboihingen müssen die beiden Außenbahnsteige verlängert werden. Jeweils am Bahnsteiganfang wird ein demontierbarer Höcker vorgesehen, um den barrierefreien Einstieg an den ersten beiden Türen in die S-Bahn zu gewährleisten. Mit dieser Lösung können die Interessen aus dem Landesverkehr, die Notwendigkeit zur Durchführung von möglichen lademaßüberschreitenden Transporten (Trafo Transporte) und die grundlegenden Ansprüche des S-Bahn-Verkehrs an die Barrierefreiheit erfüllt werden.

Um die zukünftigen betrieblichen Anforderungen im Bahnhof Nürtingen zu berücksichtigen, wurde im Zuge der Abstimmungen mit der DB Netz AG, der DB S&S AG und dem Land Baden-Württemberg die zukünftige Bahnsteigbelegung neu geordnet. Daraus ergibt sich aufgrund der neuen Anforderungen der Landesverkehre die Notwendigkeit, den Halt der Tälesbahn von Gleis 2/3 zu verlegen. Es bietet sich an, die Tälesbahn zukünftig gemeinsam mit der S-Bahn an einem neu zu errichtenden Bahnsteig an Gleis 6 halten zu lassen. Für diese Lösung muss die Finanzierung mit dem Land Baden-Württemberg noch zeitnah geklärt werden, um aus dieser Änderung keine Verzögerungen bei der weiteren Planung zu generieren.

Durchbindung von weiteren Linien aus dem Nordost bis Vaihingen/Böblingen, VA 331/2019

Stabilisierung und Flexibilisierung des Betriebs in der S-Bahn-Stammstrecke

Der Verband Region Stuttgart beabsichtigt mit der Einführung von ETCS L2 im Rahmen des Projekts Digitaler Knoten Stuttgart, vier weitere S-Bahn-Züge bis Stuttgart-Vaihingen, zwei davon weiter bis Böblingen und in einer weiteren Stufe weiter bis Ehningen zu führen. Neben der bereits laufenden Ausstattung der S-Bahn-Stammstrecke mit ETCS L2 und der parallel dazu erforderlichen Umrüstung der S-Bahn-Fahrzeuge werden zur Umsetzung dieses Zieles eine ganze Reihe von Infrastrukturmaßnahmen erforderlich.

Ein wichtiger Bestandteil ist dabei der neue Regionalbahnsteig des Landes, der Mitte dieses Jahres in Betrieb gehen soll. Durch die Anbindung dieses Bahnsteiges an die S-Bahn können für den Zeitraum des Unterbruchs direkte Umsteigemöglichkeiten zwischen Fern- und Regionalverkehr und der S-Bahn an einem Bahnsteig angeboten werden. Zur Verbesserung des barrierefreien Einstiegs in die S-Bahn konnte mit dem Land eine partielle Aufhöhung des Bahnsteigs an Gleis 4 auf eine Bahnsteighöhe von 96 cm vereinbart werden. Die Umsetzung der unten beschriebenen weiteren Maßnahmen erfolgt im Rahmen des Projekts Stuttgart 21. Aufgrund des nur noch sehr kurzen Zeitfensters stehen diese in Bezug auf die Planung und die Finanzierung im Fokus.

In diesem Zuge werden im Rahmen der QSS-Maßnahmen weitere Infrastrukturbausteine in der S-Bahn-Stammstrecke umgesetzt, dazu gehören die Maßnahmen:

E: Barrierefreie Anpassung Bahnsteig Bad Cannstatt Gleis 1:
 Im Bahnhof Bad Cannstatt soll der Bahnsteig an Gleis 1 nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf eine Bahnsteighöhe von 96 cm erhöht werden.

Aktueller Stand: Eine Realisierung ist erst nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 möglich. Mit den Planungen wurde noch nicht begonnen.

F: Weichenverbindung Schwabstraße/Österfeld:
 Bau von zwei zusätzlichen Weichenverbindungen zwischen Schwabstraße und Österfeld zur flexiblen Betriebsführung. Zur Erhöhung der Flexibilität im Störfall wird der Einbau von zwei zusätzlichen Weichenverbindungen zwischen Schwabstraße und Österfeld zur flexiblen Betriebsführung vorgesehen.

Aktueller Stand: Erste Entwürfe im Rahmen der Vorplanung wurden erstellt. Derzeit laufen die signaltechnischen Planungen.

G: Geschwindigkeitserhöhung S-Bahn-Stammstrecke Vaihingen:
 Die Geschwindigkeitserhöhung soll dazu dienen, Verspätungen eines Zuges abbauen zu können, um einen stabileren Betriebsablauf in der Stammstrecke zu ermöglichen.

Aktueller Stand: Die Planungen sind angelaufen.

H: Vaihingen:
 Zusätzliche Weichenverbindungen und Anbindung Abstellgleis Stuttgart-Vaihingen. Um den neuen Regionalbahnsteig auch für S-Bahn-Züge nutzen zu können und damit einen bahnsteiggleichen

Umstieg von Regionalzügen auf die S-Bahn zu ermöglichen werden im Bahnhof Vaihingen zwei zusätzliche Weichenverbindungen vorgesehen. Darüber hinaus soll das heute als Stumpfgleis ausgebildete Gleis 205 über eine Weiche in Fahrtrichtung Stuttgart angebunden werden.

Aktueller Stand: Die Planungen sind angelaufen. Mit dem Vorliegen der für eine Variantenentscheidung erforderlichen Unterlagen wird noch vor dem Sommer gerechnet.

Für die Durchbindung von vier zusätzlichen S-Bahn-Zügen pro Stunde nach Vaihingen und zwei davon weiter nach Böblingen und Ehningen werden verschiedene weitere Maßnahmen an der Infrastruktur erforderlich:

I: Weichenverbindungen Böblingen:

Bau zusätzlicher Weichenverbindungen im Nordkopf Böblingen zur flexiblen Betriebsführung.

Aktueller Stand: Derzeit werden die betrieblichen und verkehrlichen Randbedingungen geklärt. Detaillierte Planungen wurden noch nicht begonnen.

J: Böblingen:

Schaffung Wendemöglichkeit für S-Bahn-Langzüge durch Verlängerung des S-Bahn-Wendegleises auf 205 m Nutzlänge. In Böblingen wird die Verlängerung des S-Bahn-Abstellgleises erforderlich. Das heutige Abstellgleis für S-Bahn-Züge ermöglicht nur die Abstellung von Vollzügen. Aufgrund der geplanten Langzugbildung ist eine Verlängerung für Langzüge (210 m Nutzlänge) dringend erforderlich.

Aktueller Stand: Die ersten Planungsschritte wurden eingeleitet. Erste Abstimmungen auch in Bezug auf den Realisierungszeitraum ergaben, dass eine Umsetzung nicht vor Ende 2027 erfolgen kann. Die Geschäftsstelle befindet sich hierzu in intensivem Austausch mit der DB Netz AG, da eine Umsetzung spätestens Anfang 2025 zwingend erforderlich ist, um die Verkehrsbedürfnisse ab dem Unterbruch der Panoramabahn abdecken zu können (vollständiger Langzugeinsatz auf der S1).

K: Ehningen:

Ergänzung eines – möglichst mittig angeordneten – S-Bahn-Wendegleises mit Bahnsteig für S-Bahn-Langzüge.

Aktueller Stand: Derzeit werden die betrieblichen und verkehrlichen Randbedingungen geklärt. Detaillierte Planungen wurden noch nicht begonnen.

L: Bahnsteig Gleis 4 in Böblingen:

Absenkung des Bahnsteigs am Gleis 4 in Böblingen für die Nutzung durch Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr.

Aktueller Stand: Detaillierte Planungen wurden noch nicht begonnen.

15-Minuten-Takt S60 Böblingen-Renningen, VA 331/2019

Für eine Ausweitung des 15-Minuten-Taktes auf der S60 sind entsprechend den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie infrastrukturelle Anpassungen an der Strecke vorzunehmen. Diese Anpassungen sollen im Rahmen der QSS-Maßnahme S60 erfolgen:

N: Ausbau S60 für 15-Minuten-Takt:
Ertüchtigung der Strecke Renningen – Böblingen für einen 15-Minuten-Takt der S60; genaue Maßnahmen müssen noch definiert werden.

Aktueller Stand: Derzeit werden die betrieblichen und verkehrlichen Randbedingungen geklärt und ein Terminplan für die weiteren Planungsschritte erarbeitet. Detaillierte Planungen wurden noch nicht begonnen.

Abstellgleise zusätzliche S-Bahn-Züge

Für die Abstellung der zusätzlichen 58 S-Bahn-Züge müssen die erforderlichen Abstellgleise zur Verfügung gestellt werden. Die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen sind in der nachfolgend beschriebenen QSS-Maßnahme enthalten:

M: Neue Abstellgleise für S-Bahn-Züge:
Ertüchtigung von Gleisen für die zukünftige Nutzung als S-Bahn-Abstellgleis in Kornwestheim, Stuttgart-Vaihingen, Schorndorf, Bietigheim, Nürtingen und Esslingen. Für die zusätzlich bestellten S-Bahn-Triebzüge werden Abstellplätze erforderlich. Dazu sollen in Kornwestheim, Stuttgart-Vaihingen, Schorndorf, Bietigheim-Bissingen, Nürtingen und Esslingen insgesamt weitere 49 Abstellmöglichkeiten für S-Bahn-Triebzüge hergerichtet werden.

Aktueller Stand: Mit den Planungen wurde begonnen. Es zeigt sich, dass die Umsetzung der in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Gleise deutlich langwieriger und aufwendiger wird als bisher angenommen. Derzeit wird ein Ersatzkonzept als Interimslösung erarbeitet, das gewährleisten soll, dass die zusätzlichen S-Bahn-Züge zuverlässig abgestellt werden können.

Finanzierung der Maßnahmen

Die Umsetzung dieser Maßnahmen wurde detailliert mit dem Land abgestimmt. Das Land hat im Steuerkreis Schieneninfrastruktur eine Förderung dieser Maßnahmen aus dem neuen LGVFG in Aussicht gestellt. Der Fördersatz für diese Maßnahmen soll 75 % betragen. Die anfallenden Planungskosten sollen mit einem pauschalierten Betrag in Höhe von 10 % ebenfalls zum Teil vom Land übernommen werden. Eine abschließende Förderzusage kann erst nach Abschluss der Planungen der Leistungsphase 1 bis 4 und Vorliegen der erforderlichen Nachweise und Genehmigungen zum Bau erfolgen.

Aktueller Stand: Derzeit laufen die Abstimmungen mit dem Land zur Klärung der fördertechnisch erforderlichen Randbedingungen sowie der Art und des Umfangs der Nachweise. Es sollte hier sehr zeitnah eine Klärung herbeigeführt werden.

II. Beschlussvorschlag:

Kennntnisnahme.
