

Zu Tagesordnungspunkt 2:

Auszug aus der Sitzungsvorlage 300/2018 (Verkehrsausschuss vom 10.10.2018) Ergebnisse der Untersuchung Filderbereich und Zuffenhausen

.....Beginn Auszug.....

4. 15-Minuten-Takt auf der S2 zwischen Vaihingen und Flughafen

In der Untersuchung wurde die mögliche Einführung eines 15-Minuten-Takts der S2 zwischen Vaihingen und Flughafen mit möglicher Weiterführung nach Filderstadt/Neuhausen untersucht. Grundlage dafür ist zunächst die Umsetzung des Viertelstundentakts im Kernnetz der Stuttgarter S-Bahn. Aufgrund der engen Verflechtung mit dem Bau der S-Bahn bis Neuhausen, der Inbetriebnahme Stuttgart 21 und der Inbetriebnahme des PFA 1.3b wurde als Grundlage für die Betrachtungen als Betriebsprogramm im Filderbereich der derzeitige Kenntnisstand des Fahrplankonzeptes aus der Gäubahnstudie des Landes Baden-Württemberg hinterlegt, der auch den Filderbereich im Abschnitt Rohrer Kurve nach IBN des PFA 1.3b berücksichtigt.

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass die Weiterführung der S2 im 15-Minuten-Takt sowohl bis zum Flughafen als auch bis Filderstadt grundsätzlich möglich ist. Es gibt allerdings noch einen Konflikt mit der in der derzeitigen Planungsgrundlage verwendeten Trassenlage des Gäubahn IC, der noch zu lösen ist. Betrieblich am stabilsten ist die vollständige Weiterführung bis Neuhausen. Die S3 wird dann in Vaihingen enden und wenden. Es ergibt sich voraussichtlich ein Fahrzeugmehrbedarf von bis zu drei Fahrzeugen (je nach gewählter Wendezeit). In Rohr ergibt sich für die Fahrgäste der S1 in der Übereckbeziehung aus Richtung Herrenberg zum Flughafen dann in beiden Richtungen im Grund- und Zwischentakt eine Umsteigezeit von 8 Minuten.

Außerhalb der Zeiten mit 15-Minuten-Takt (an den Wochenenden und an Werktagen nach 20 Uhr) muss geprüft werden, welches Angebot dann umgesetzt wird, da zunächst keine S2 in Vaihingen zur Verfügung steht. Eine Variante wäre, den Viertelstundentakt auf der S2 auch nach 20 Uhr und am Wochenende anzubieten. Dafür werden aber erhebliche Mehrleistungen erforderlich. Die andere Variante wäre, in diesen Zeiträumen die dann in Vaihingen endende S3 wieder zum Flughafen zu führen. Dies würde aber erhebliche Fahrplansprünge für den Kunden bedeuten, da es keine eindeutigen Taktzeiten mehr gibt. Auch müssten die angebotenen Buslinien entsprechend angepasst werden. Nach vollständiger Inbetriebnahme des PFA 1.3 ergibt sich auch die Möglichkeit, nur die S2 im Halbstundentakt zum Flughafen zu fahren. Das S-Bahn-Angebot würde damit dann dem Angebot auf den anderen S-Bahn-Linien in diesen Zeitfenstern angeglichen.

Unterstellt wurde auch der Fall einer S-Bahn-Verlängerung über Neuhausen ins Neckartal. Eine Weiterführung des Viertelstundentakts ist mit geringen Anpassungen möglich.

Vor einer Umsetzung dieses Konzeptes sind daher weitere Abstimmungen erforderlich:

- Einbringen des 15-Minuten-Takts auf der S2 in die derzeit laufenden Abstimmungen zum Ziel-fahrplan S21.
- Ermittlung des möglichen Fahrzeugmehrbedarfs auf Grundlage des neuen Fahrplankonzeptes.
- Berücksichtigung der Messeverdichter im Fahrplankonzept.
- Festlegung des Fahrplankonzeptes außerhalb des 15-Minuten-Takts im Gesamtnetz (vollständiger 15-Minuten-Takt auf der S2 versus Führung der S3 zum Flughafen).

- Diskussionen zu den Anschlussverkehren (Bus und Stadtbahnen).

5. Bewertung

Grundvoraussetzung für den weiteren Ausbau des Angebots im S-Bahn-Netz der Region Stuttgart ist ein abgestimmtes und koordiniertes Vorgehen in Bezug auf die Themen. Auf Grundlage der aktuell vorliegenden Erkenntnisse wurde eine erste verkehrliche Bewertung entwickelt.

Grundlegende Zielsetzungen sind

- die Steigerung der Beförderungskapazität,
- die Steigerung der Netzkapazität und der Flexibilität,
- die Erhöhung von Stabilität und Qualität

im S-Bahn-Verkehr in der Region Stuttgart.

Als Vorhaben mit **sehr hoher Priorität** in diesem Sinne werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- Beschaffung von weiteren S-Bahn-Fahrzeugen (als Grundlage für alle Maßnahmen).
- Vollständige Langzugbildung während der Hauptverkehrszeit im Kernnetz der S-Bahn.
- Einführung von ETCS auf der Stammstrecke der S-Bahn zur Sicherung der Fahrplanstabilität (insbesondere auch im Hinblick auf die Einführung des durchgängigen 15-Minuten-Takts) mit Inbetriebnahme S21.
- Verlängerung der Linie S2 von Bernhausen nach Neuhausen.
- Einführung eines durchgängigen 15-Minuten-Takts von 06:00 bis 20:30 Uhr auch auf den Streckenabschnitten der
 - o Linie S1 zwischen Böblingen und Herrenberg,
 - o Linie S2 zwischen Vaihingen und Neuhausen,
 - o Linie S60 zwischen Böblingen und Renningen.
- Kapazitätserhöhung durch schrittweise Einführung von ETCS auf weiteren Streckenabschnitten mit der Perspektive zur Schaffung von zusätzlichen Angeboten. Bei weiterem Infrastrukturausbau im Zulauf, dem Einsatz von ATO und weiteren ergänzenden Maßnahmen kann eine Taktverdichtung im Kernnetz der S-Bahn bis hin zu einem perspektivischen 10-Minuten-Takt erfolgen.

.....Ende Auszug.....