



zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 1

Perspektiven für den S-Bahn-Verkehr in der Region Stuttgart

Studie zur Zukunft des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart – Aktualisierung 2014

- Bericht der Geschäftsstelle
- Antrag Bündnis 90/Die Grünen vom 18.10.2013

Potentialuntersuchung Regional- und Fernbahnhalt Stuttgart-Vaihingen

- Antrag der SPD Fraktion (31.01.2014), Antrag Bündnis 90/Die Grünen vom 18.10.2013

Beschaffung weiterer S-Bahn-Fahrzeuge

- Bericht der Geschäftsstelle

I. Sachvortrag:

1. Studie zur Zukunft des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart - Aktualisierung 2014

Das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart GmbH (VWI) hat im Jahr 2009 im Auftrag der Region eine Studie zur Zukunft des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart erarbeitet. Die Studie zeigt Möglichkeiten für die Entwicklung des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart auf. Die Fortschreibung des Regionalverkehrsplans sowie das Vorliegen von aktuelleren Grundlagendaten haben eine Aktualisierung der Studie erforderlich gemacht. Die Ergebnisse dieser Aktualisierung liegen nun im Entwurf vor. Sie werden durch Herrn Tritschler vom VWI in der Sitzung des Verkehrsausschusses vorgestellt. Der Entwurf der Studie wird als Tischvorlage in der Sitzung verteilt.

Im Rahmen der Überarbeitung wurden folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

- Fortschreibung des Vergleichs mit anderen S-Bahn-Netzen in Deutschland (Streckenlängen, tägliches Angebot, Netzausdehnung etc.)
- Anpassung der Bewertung der bisher untersuchten möglichen Maßnahmen auf Basis der Erkenntnisse aus der Anwendung des neuen Verkehrsmodells der Region (Bezugsszenario 2025)
- Untersuchung von weiteren Maßnahmen im Hinblick auf die Bewertung der Umsetzungschancen.

Erste Erkenntnisse aus der Diskussion mit dem Gutachter im Rahmen der Aktualisierung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Das Angebot im Stuttgarter S-Bahn-Netz ist vergleichbar mit dem anderer deutscher S-Bahn-Netze. Zu einer weiteren Verbesserung werden auch die bereits beschlossenen betrieblichen Ausweitungen der Spät HVZ beitragen.
- Die Studie bestätigt, die Potentiale der S-Bahn-Erweiterung nach Vaihingen/Enz sowie in den Landkreis Göppingen.
- Die in der Studie neu betrachteten zusätzlichen Haltepunkte im S-Bahn-Netz werden zurückhaltend bewertet. Eine sinnvolle Ergänzung könnte aus Sicht der Gutachter ein möglicher Halte-

punkt in Gemmrigheim darstellen. Hierbei handelt es sich um einen Regionalverkehrshalt außerhalb des heutigen S-Bahn-Netzes.

Tangentiallinien

Im Rahmen der Studie wurde auch das Thema „neue Tangentiallinien“ detailliert untersucht. Es zeigt sich, dass hier jedoch zum einen meist hohe Investitionskosten in die Infrastruktur anfallen. Bei vielen Maßnahmen liegen die Investitionen außerhalb des LGVFG. Eine Förderung durch das Bundes GVFG nach 2019 für diese Maßnahmen ist nicht erkennbar. Zudem sind für die Tangentialverbindungen sehr hohe zusätzliche Betriebsleistungen erforderlich.

In Bezug auf die mögliche zukünftige Nutzung der Gäubahntrasse zwischen Vaihingen und Stuttgart-Nord könnte sich eine Durchbindung der Schönbuchbahn zur Strohgäubahn anbieten. Auch bei dieser Tangentiale werden spürbare zusätzliche Betriebsleistungen sowie Investitionen in die Infrastruktur (Ertüchtigung der Strecke, Einbindung im Bereich Pragtunnel, neue Haltepunkte), die außerhalb des LGVFG liegen, erforderlich. Ohne eine Beteiligung des Landes Baden-Württemberg (Finanzierung Infrastruktur, zusätzliche Betriebsleistung) und der Landeshauptstadt Stuttgart als Eigentümerin der Infrastruktur ist eine Umsetzung nicht vertretbar.

Grundsätzlich ist damit die Sicherung der Strecke im Regionalplan gerechtfertigt.

Die Erkenntnisse aus der Studie sollen im Rahmen der Szenarienuntersuchung zum Regionalverkehrsplan mit betrachtet werden und dann bis zum Jahresende zu einem Konzept zusammengeführt werden. Erst dann kann nach einer gesamthaften Diskussion unter Einbeziehung aller Partner eine Priorisierung von einzelnen Maßnahmen vorgenommen werden.

2. Potentialuntersuchung Regional- und Fernbahnhof Stuttgart-Vaihingen

Im Streckenabschnitt zwischen Böblingen und Stuttgart-Hauptbahnhof verkehren heute Züge des Fern-, Nah- und S-Bahn-Verkehrs. Der Bahnhof Vaihingen wird durch drei S-Bahn-Linien optimal an das S-Bahn-Netz der Region Stuttgart angebunden. Züge des Fern- und Nahverkehrs halten derzeit in Vaihingen nicht.

Das Land Baden-Württemberg und die Landeshauptstadt Stuttgart haben gemeinsam eine Studie in Auftrag gegeben, in welcher der verkehrliche Nutzen, der durch die Einführung eines Regionalverkehrshalts in Vaihingen zu erwarten, ist untersucht wurde.

Am 6. Februar 2014 wurde darüber hinaus vertraglich zwischen Land und Bahn vereinbart, das verkehrliche Angebot auf der Gäubahn zu verbessern, indem das sogenannte „Interimskonzept für die Gäubahn“ eingeführt wird. Dieses Konzept sieht eine Neuordnung des Regional- und Fernverkehrs zwischen Stuttgart und Singen bzw. Zürich vor. Dazu wird die Deutsche Bahn (DB AG) ab Dezember 2017 auf der Gäubahn zwischen Stuttgart und Zürich stündlich Verbindungen mit modernen Doppelstock-Intercity anbieten. Kunden des Regionalverkehrs können zukünftig zwischen Stuttgart und Singen die IC-Züge mit Fahrkarten des Nahverkehrs ohne Aufpreis nutzen.

Vor Einführung des Konzeptes ist noch die Herstellung eines schienenfreien Bahnsteigzugangs in Bondorf erforderlich. Diese Maßnahme muss bis Dezember 2017 abgeschlossen sein.

Durch die Einführung des „Interimskonzeptes für die Gäubahn“ konnten die Auswirkungen auf den Viertelstundentakt der S-Bahn in der Hauptverkehrszeit zwischen Schwabstraße und Herrenberg zwar reduziert werden. Es wird jedoch auch zukünftig statt heute 7 mindestens 4 Trassenlagen geben, in denen die S-Bahn-Linie S1 gar nicht bzw. nur mit Einschränkungen im Zwischentakt verkehren kann.

Welche Betriebskonzepte liegen der Untersuchung zu Grunde?

Betrachtet wurde zunächst ein Szenario mit einem möglichen Halt der RE-Züge in Vaihingen. In einem zweiten Szenario wurde zusätzlich ein möglicher Halt des Fernverkehrs betrachtet. Unklar ist, wie die neuen Bahnsteige nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 genutzt werden bzw. welche Betriebskonzepte dann verwirklicht werden sollen. Offen ist auch, ob und wenn ja in welcher Form die Gäubahntrasse zwischen Vaihingen und Nordbahnhof nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 genutzt wird.

Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen

Für die Realisierung eines Regionalverkehrshalts in Vaihingen sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Neubau eines Bahnsteigs an Gleis 4 mit barrierefreiem Zugang zur bestehenden Bahnsteigunterführung für die in Richtung Stuttgart fahrenden Regionalzüge
- Verlängerung des Bahnsteigs an Gleis 1 für in Richtung Böblingen fahrende Regionalzüge um 170 m, Bahnsteighöhe 76 cm.
- In einer Machbarkeitsstudie zu den erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen wurden von der DB Netz AG Kosten von ca. 3 Mio. Euro genannt. Die Finanzierung ist offen.

Welcher verkehrliche Nutzen wird erwartet?

Entsprechend den Ergebnissen aus der Studie wird die Zahl der Umsteiger in Vaihingen um 2040 bzw. 3060 Fahrgäste (je nach Szenario) steigen. Die tatsächlichen Fahrgastgewinne sind jedoch deutlich geringer, sie betragen zwischen 360 und 540 Fahrgästen. Die Studie zeigt auch, dass eine maßgebliche Entlastung des S-Bahn-Netzes nicht bzw. nur in sehr geringem Umfang eintritt. Zwischen Herrenberg und Böblingen werden nach Umsetzung der Maßnahme im Schnitt 1,5 % weniger Kunden die S-Bahn nutzen. Im Abschnitt zwischen Vaihingen und Schwabstraße wird die Nachfrage auf der S-Bahn jedoch steigen.

Bewertung aus Sicht der Region

Mit der vorgelegten Untersuchung wurden mögliche verkehrliche Wirkungen untersucht. Eine detaillierte eisenbahnbetriebliche Untersuchung wurde noch nicht durchgeführt. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sich durch den zusätzlichen Halt in Vaihingen die Stabilität auf der heute schon stark belasteten Gäubahnstrecke zwischen Böblingen und Vaihingen verschlechtern wird. Die im Rahmen der Untersuchung angesetzten Verkürzungen der Haltezeiten der Fern- und Regionalzüge tragen hier nicht unbedingt zu einer Stabilisierung bei. Darüber hinaus sollten die Auswirkungen der Fahrzeitverlängerungen zwischen Vaihingen und Hauptbahnhof für die Fern- und Regionalzüge untersucht und dargestellt werden. Detaillierter betrachtet werden müssen auch die betrieblichen Auswirkungen auf den S-Bahn-Verkehr im Bahnhof Vaihingen. Dazu ist die Fahrbarkeit des angenommenen Betriebsprogramms durch die DB Netz AG zu bestätigen. Es darf keine Verschlechterung für die S-Bahn entstehen.

Nach Ansicht der Region muss auch für diese Maßnahme - unter Berücksichtigung der nach derzeitigem Kenntnisstand begrenzten Nutzungsdauer bis maximal 2021 - eine Nutzen- Kosten-Untersuchung erfolgen, um den gesamtwirtschaftlichen Nutzen der Maßnahme nachzuweisen.

Wie hat sich die Region in den Planungsprozess eingebracht?

Der Verband Region Stuttgart hat die bisherigen Überlegungen des Landes und der Landeshauptstadt konstruktiv begleitet und dem Land das aktuelle Verkehrsmodell der Region zur Verfügung gestellt.

Zusammenfassung:

Der Verband Region Stuttgart begrüßt und unterstützt Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr. Bei der vorgeschlagenen Maßnahme handelt es sich um eine Investi-

tion in eine geplante Infrastrukturmaßnahme mit – aus heutiger Sicht - zeitlich begrenzter Nutzungsdauer. Unter Berücksichtigung der aktuellen Finanzlage sollten Mittel für den Schienenausbau vorrangig in Projekte fließen, bei denen eine möglichst große Anzahl von Nutzern über einen langen Zeitraum profitieren können. Die Realisierung dieser Maßnahme ist daher in großem Maße abhängig von einem Konzept für die zukünftige (nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21) schienengebundene Nutzung der Gäubahntrasse. Ansätze hierzu geben die Erkenntnisse aus der überarbeiteten Studie zur Zukunft des Schienenverkehrs. Hier wird die Durchbindung der Schönbuch- zur Stroh Gäubahn über die Gäubahn als ein mögliches Szenario genannt.

In Bezug auf die betriebliche Situation der S-Bahn und in Bezug auf die heute gegebene Barrierefreiheit für die Nutzer der S-Bahn an Gleis 1, 2 und 3 darf sich aus Sicht der Region durch die Umsetzung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen für einen RE-Halt in Stuttgart-Vaihingen keine Verschlechterung ergeben. Insbesondere die dichte Zugfolge der haltenden Züge in Vaihingen muss sehr genau betrachtet werden.

So ergibt sich zum Beispiel folgende Zugfolge: Geplanter RE mit Halt in Vaihingen um 8:31 Uhr (6-Minuten-Pünktlichkeit) gilt bis 8:36:59 als pünktlich. Unterstellt man hier eine gerade noch pünktliche Ankunft so könnte bei einer unterstellten Zugfolge von 2 Minuten die S-Bahn nach Herrenberg geplant 8:35 Uhr (3-Minuten-Pünktlichkeit) erst 8:39 Uhr einfahren. Die Abfahrt erfolgt dann 8:40 Uhr. Sie wird damit unpünktlich.

Die Auflistung zeigt, dass hier ein großes Risiko besteht, dass „pünktliche“ RE-Züge dazu beitragen können, dass die S-Bahn „unpünktlich“ wird. Sollte die Maßnahme weiter verfolgt werden, so ist hier eine Lösung zu entwickeln, die Konflikte mit der S-Bahn vermeidet bzw. minimiert.

Die Auswertung der verkehrlichen Wirkungen auf Grundlage des Bezugsszenarios zeigt, dass eine maßgebliche Entlastung der Stammstrecke durch die Umsetzung dieser Maßnahme nicht zu erwarten ist. Es wird hier zu einem Anstieg der Fahrgäste kommen. Auch im Streckenbereich zwischen Herrenberg und Vaihingen ist aufgrund der Untersuchungsergebnisse keine maßgebliche Entlastung zu erwarten.

3. Beschaffung weiterer S-Bahn-Fahrzeuge

Die Erkenntnisse aus der Studie zur Zukunft des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart zeigen, dass die Umsetzung weiterer Verbesserungsmaßnahmen für die S-Bahn auch eine Vergrößerung der Fahrzeugflotte bedingt. Auch für eine spürbare Ausweitung des Sitzplatzangebots in der Hauptverkehrszeit und für eine deutliche Ausweitung des 15 Minuten Taktes werden mehr Fahrzeuge erforderlich. Bei den bisher untersuchten weiteren Ausbaumaßnahmen des S-Bahn-Netzes der Region Stuttgart mit den Verlängerungen nach Neuhausen, Vaihingen und Göppingen wurde bereits auf den Bedarf von zusätzlichen S-Bahn-Fahrzeugen hingewiesen.

Derzeit werden darüber hinaus noch Maßnahmen zur Qualitätssteigerung im S-Bahn-Netz von der DB AG entwickelt. Auch hieraus kann sich ein Bedarf für zusätzliche Fahrzeuge ergeben. So würden zum Beispiel überschlagene Fahrzeugwenden an den Linienendpunkten jeweils ein bis drei weitere Fahrzeuge erfordern. Auch eventuelle Anpassungen bzw. Maßnahmen zur Entspannung des Fahrplans können rasch zu einem zusätzlichen Fahrzeugbedarf führen.

S-Bahn-Fahrzeuge sind nicht als Standardfahrzeuge am Markt verfügbar. Die strengen Zulassungsbestimmungen erschweren darüber hinaus eine kurzfristige Bestellung und Produktion. Alle zur Umsetzung der oben genannten Maßnahmen gegebenenfalls noch neu zu bestellenden Fahrzeuge der BR 430 müssen aus Zulassungsgründen bis spätestens Mai 2017 in Betrieb genommen werden.

Mit der DB Regio AG wurden daher unmittelbar nach Aufnahme des neuen Verkehrsvertrages Gespräche über die Beschaffung von weiteren S-Bahn-Fahrzeugen der BR 430 aufgenommen. Zwischenzeitlich

liegt ein Angebot der Bombardier Transportation GmbH an die DB AG vor. Das Angebot geht von folgenden Randbedingungen aus:

- Baugleiche Fahrzeuge wie die bereits bestellten 83 (+4 aus der Pönale) Fahrzeuge der BR 430
- Mindestabnahme 10 Fahrzeuge
- Bestellung bis zum 31.07.2014
- Lieferung der Fahrzeuge bis 30.04.2017, Inbetriebnahme durch die DB Regio AG bis zum 31.05.2017

Unter diesen Randbedingungen ergeben sich folgende Konditionen für die neuen Fahrzeuge:

Bei einer Mindestmenge von 10 Fahrzeugen beträgt der Preis 8,15 Mio. €/Stück, bei einer Mindestmenge von 14 Fahrzeugen würde sich dieser Preis auf 7,57 Mio. €/Stück reduzieren. Für den Fall, dass eine gebündelte Bestellung z.B. mit Frankfurt/M erfolgt, ergeben sich folgende Stückpreise: Bei 20 Fahrzeugen 7,2 Mio. €/Stück, bei 24 Fahrzeugen 6,9 Mio. €/Stück.

Als Gründe für die erhebliche Preissteigerung gegenüber dem Fahrzeugpreis aus dem Verkehrsvertrag (5,6 Mio. €/Stück) werden von Bombardier Kosten für den Wiederanlauf der Fertigung, Mindermengenzuschlag und Preiseskalation genannt. Es wird im Angebot darauf hingewiesen, dass sich aus der Umsetzung von erforderlichen Anpassungsmaßnahmen noch eine weitere Preissteigerung ergeben kann. Die Geschäftsstelle sieht insgesamt Verhandlungsbedarf.

Da die Fahrzeuge spätestens im Mai 2017 zulassungsbedingt in Betrieb genommen werden müssen besteht Handlungsbedarf. Von der Geschäftsstelle wird die folgende Vorgehensweise vorgeschlagen:

Mit der DB Regio AG als Vertragspartner werden kurzfristig Verhandlungen über die von Bombardier gesetzten Konditionen aufgenommen. In Abstimmung mit anderen S-Bahn-Aufgabenträgern im Bundesgebiet soll der kurzfristige Bedarf von weiteren Fahrzeugen der BR 430 (gegebenenfalls auch im Austausch mit Fahrzeugen der BR 423) ermittelt werden und in die Verhandlungen einfließen.

Die DB Regio AG wird von der Region gebeten zu prüfen, unter welchen Randbedingungen und zu welchen Konditionen ein weiterer Einsatz von Fahrzeugen der BR 420 möglich wäre. Grundsätzlich sollte aber ein längerfristiger Einsatz von BR 420 vermieden werden.

Parallel hierzu wird die Geschäftsstelle gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg prüfen, in wie weit sich durch eine Umsetzung des geplanten Metropol-Express-Bahn-Konzeptes Entlastungen für den S-Bahn-Betrieb ergeben. Sollte sich durch die Umsetzung dieses Konzeptes eine deutliche Reduzierung bei der Auslastung einzelner S-Bahn-Streckenabschnitte in der Hauptverkehrszeit ergeben, so könnte sich bei gleichem Taktangebot wie heute durch eine Veränderung der Behängung der zusätzliche Fahrzeugbedarf verringern.

Auswirkungen auf die geplante S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen:

Für die S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen wird - ohne Ansatz von Reservefahrzeugen - die Beschaffung von drei neuen S-Bahn-Fahrzeugen erforderlich. Da das Thema Beschaffung weiterer Fahrzeuge erst nach Abschluss der Verhandlungen zwischen Bombardier und der DB AG abschließend geklärt werden kann, wurden durch die DB Regio AG zwischenzeitlich auch Alternativkonzepte für einen möglichen Fahrzeugeinsatz ab 2019 entwickelt. Dabei wird in einem worst-case-Szenario davon ausgegangen, dass zunächst keine weiteren S-Bahn-Fahrzeuge der BR 430 beschafft werden könnten. Unterstellt wird auch, dass nur ein weiterer Vollzug (2 Fahrzeuge) für die Betriebsaufnahme der S-Bahn nach Neuhausen erforderlich wird. Die bisherigen Planungen gehen von einem Langzugeinsatz (3 Fahrzeuge) aus. Langfristig muss dieses Ziel beibehalten werden, da heute bereits einige ab Filderstadt verkehrende Vollzüge stark ausgelastet sind und durch die Verlängerung nach Neuhausen mit einem weiteren Fahrgastzuwachs zu rechnen ist.

Die vier ET 430 aus der Pönaleistung für Lieferterminüberschreitung stehen für die S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen nicht zur Verfügung, da der Verkehrsausschuss über deren Verwendung bereits einen verbindlichen Beschluss getroffen hat. Sie können daher nur im Sinne dieses bereits getroffenen Beschlusses zur Verstärkung des heutigen Angebots zum Einsatz gebracht werden.

Als eine mögliche Variante wird vorgeschlagen, zwei bisher ebenfalls zu Verstärkungszwecken eingeplante vorhandene Optionsfahrzeuge der BR 423 auf der (kleinen) S1 einzusetzen. Dadurch könnten 2 Fahrzeuge der BR 430 für die S2 zur Verfügung gestellt werden. Der Verkehrsausschuss hat über den Einsatz der Optionsfahrzeuge der BR 423 bisher noch keinen Beschluss getroffen.

Durch die von DB Regio entwickelte Interimslösung wäre mit den derzeit zur Verfügung stehenden Fahrzeugen grundsätzlich eine Betriebsaufnahme für die S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen möglich. Der Betrieb würde dann jedoch hinter den bisher für das Vorhaben geplanten Vorgaben zurück bleiben.

II. Beschlussvorschlag

Zu 1. Studie zur Zukunft des Schienenverkehrs – Aktualisierung 2014

- a.) Der Verkehrsausschuss nimmt die Präsentation des Entwurfs der Aktualisierung der Studie zur Zukunft des Schienenverkehrs zur Kenntnis.
- b.) Die Ergebnisse aus der Studie sollen nun bis zum Jahresende mit den Erkenntnissen aus der Bewertung der Szenarien zum Regionalverkehrsplan zu einer gesamthafter Bewertung zusammengeführt und vorgestellt werden.
- c.) Die Spiegelstriche 1 und 2 des Antrags von Bündnis 90/Die Grünen vom 18.10.2014 werden für erledigt erklärt.

Zu 2. Regionalbahnhof Vaihingen

- a.) Die Region lehnt eine finanzielle Beteiligung an einem Regionalbahnhof in Vaihingen in der vorgeschlagenen Form ab.
- b.) Gemeinsam mit dem Land und der Landeshauptstadt Stuttgart als Eigentümerin sollen Gespräche geführt werden, welche Nutzungsmöglichkeiten sich für den Erhalt der Gäubahntrasse ergeben könnten und wie Betrieb und Investitionskosten finanziert werden können.
- c.) Der Antrag der SPD Fraktion vom 31.01.2014 wird für erledigt erklärt.
- d.) Der Punkt 3 des Antrags von Bündnis 90/Die Grünen vom 18.10.2014 wird für erledigt erklärt

Zu 3. S-Bahn Fahrzeuge

- a.) Die Geschäftsstelle wird mit der DB Regio AG Gespräche aufnehmen mit dem Verhandlungsauftrag beim Hersteller Bombardier verbesserte finanzielle und zeitliche Konditionen für die Lieferung von 10 weiteren S-Bahn-Fahrzeugen zu erreichen. Dabei soll auch eine Ausweitung der Bestellung durch mögliche Bündelung von Bestellungen aus anderen S-Bahn-Netzen geprüft werden.
- b.) Um die Verhandlungsposition zu stärken, sollen auch Alternativen untersucht werden. Als eine vorübergehende Alternative soll der weitere Einsatz vorhandener ET 420 geprüft werden. Darüber hinaus wird mit dem Land und der Bahn gemeinsam geprüft, welche alternativen Betriebskonzepte (Regional-S-Bahn-Konzepte, Metropoli-Express-Bahn) für die geplanten Ausbaumaßnahmen möglich sind, um gegebenenfalls andere Fahrzeuge einsetzen zu können.
- c.) Die Ergebnisse sollen zeitnah dem Verkehrsausschuss vorgestellt werden.



Antrag zum Haushaltsplan 2014

Fraktionsgeschäftsstelle
Kronenstr. 25
70174 Stuttgart

T +49 (0) 711 226 30 10
F +49 (0) 711 226 23 20
info@gruene-vrs.de
www.gruene-vrs.de

18. Oktober 2013

Stammstrecke entlasten - S-Bahnausbau auf Tangentialen

Antrag:

Der weitere S-Bahnausbau soll, um die Stammstrecke nicht weiter zu belasten, vor allem auf Tangentiallinien stattfinden. Die Stärkung von Tangentialverbindungen soll gleichzeitig dazu beitragen, dass die Pünktlichkeit auf der Stammstrecke erhöht wird.

Folgende Maßnahmen werden von der Verwaltung im Hinblick auf ihre konkrete Umsetzungsmöglichkeit untersucht:

- Anschluss der Gäubahntrasse in Feuerbach und Linienverkehr Feuerbach-Vaihingen
- Vorschlag für einen Umstiegsbahnhof Nordkreuz (mit Trasse Feuerbach-Bad- Cannstatt)
- Ausbau eines Regionalbahnhalts in Vaihingen.

Begründung:

Die S-Bahn als attraktive und schnelle Verkehrsverbindung im Ballungsraum Region Stuttgart soll auch in Zukunft noch mehr Fahrgäste aufnehmen, die stattdessen ihr Auto stehen lassen. Dazu ist es nötig, dass das S-Bahnnetz weiter ausgebaut wird.

Derzeit in der Planung ist noch die S-Bahn-Verlängerungsmaßnahme nach Neuhausen, Vaihingen Enz in der Diskussion.

Gleichzeitig ist die Stammstrecke durch den bestehenden Verkehr bereits so belastet, dass nach der bereits geplanten Ausbaumaßnahme Neuhausen bzw. der in der Diskussion befindlichen S5-Verlängerung nach Vaihingen/Enz der Schwerpunkt auf der Schaffung von tangentialen Direktverbindungen liegen muss, um auf der Stammstrecke wieder mehr Pünktlichkeit zu erreichen. Die Planung und Realisierung von S-Bahn-Ausbaumaßnahmen dauert mehrere Jahre. Um also mittelfristig neue Strecken in Betrieb nehmen zu können, muss sofort mit den entsprechenden Überlegungen und Planungen begonnen werden.

Für die Fraktion

Eva Mannhardt	Mark Breitenbücher	Josef Matschiner	Irmela Neipp-Gereke
Werner Neher	Dr. André Reichel	Heike Schiller	Michael Lateier



Verband
Region Stuttgart

SPD-Regionalfraktion · Kronenstraße 25 · 70174 Stuttgart

SPD-Regionalfraktion

Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

Telefon: 0711 - 299 14 95

Telefax: 0711 - 299 14 96

E-mail: spd@region-stuttgart.org

Homepage: www.spd-region-stuttgart.de

Stuttgart, 31. Januar 2014

Sitzung des Verkehrsausschuss am 5. Februar 2014

Potentialuntersuchung Regional- und Fernbahnhalt Stuttgart-Vaihingen

Die Geschäftsstelle wird gebeten,

dem Verkehrsausschuss über die Ergebnisse der von Stadt Stuttgart und Land Baden-Württemberg in Auftrag gegebenen „Potentialuntersuchung Regional- und Fernbahnhalt Stuttgart-Vaihingen“ zu berichten und dabei insbesondere die Chancen, Risiken, Kosten und Perspektiven für den S-Bahn-Verkehr aufzuzeigen.

Begründung:

Seit langem wird die Einrichtung eines Regionalbahnhalts in Stuttgart-Vaihingen analog dem Bahnhof Stuttgart-Bad Cannstatt als Drehscheibe von Bus, Stadtbahn, S-Bahn, Regional- und ggf. Fernverkehr gefordert, um bessere und neue Umsteigemöglichkeiten aus den Räumen entlang der Gäubahn südlich von Böblingen und Herrenberg möglich zu machen und damit die S 1 zu entlasten.

Dieses Thema muss auch in den für die S-Bahn zuständigen Gremien des Verband Region Stuttgart diskutiert werden, nicht zuletzt vor dem Hintergrund von Überlegungen die Gäubahnstrecke in Stuttgart für neue Tangentialverbindungen der S-Bahn zu erhalten.

Harald Raß
Fraktionsvorsitzender

Thomas Leipnitz und Fraktion