

Sitzungsvorlage Nr. 150/2016

Verkehrsausschuss

am 14.09.2016



Verband Region
Stuttgart

24.08.2016 - VA-15016.docx

104/48 - VA-Ö - 150/2016

zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 1

Verkehrsangebot bei der S-Bahn: Sachstand zu ausgewählten Maßnahmen und weitere mögliche Angebotsverbesserungen

- u.a. a) Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN v. 19.10.2015 (*Sachstandsbericht Nachtverkehr*)
b) Antrag der SPD-Fraktion v. 08.02.2016 (*S-Bahn Flughafenfrühanbindung*)
c) Antrag der CDU-Fraktion v. 11.04.2016 (*Durchgängiger Viertelstundentakt für die S-Bahn*)

I. Sachvortrag

In den vergangenen Jahren hat die Regionalversammlung umfangreiche Verkehrsverbesserungen bei der S-Bahn beschlossen. Dazu gehört der Nachtverkehr, dessen Einführung ein großer Erfolg war (ein Sachstandsbericht hierzu wird in Kapitel 1.1 der Sitzungsvorlage gegeben) aber auch die Ausdehnung des Spätverkehrs unter der Woche und viele weitere Maßnahmen. Die Umsetzung von weiteren Angebotsverbesserungen ist zudem bereits beschlossen: die Ausdehnung des Nachtverkehrs am Wochenende und die Ausweitung des Viertelstundentakts am Nachmittag sowie am Abend seien an dieser Stelle genannt. Auch die Ausweitung der Kapazitäten, die mitunter erst durch den Kauf der 10 neuen S-Bahn-Fahrzeuge möglich wurde, ist ein wesentliches Merkmal für einen komfortablen und zeitgemäßen S-Bahn-Verkehr in der Region.

Bei allen Verkehrsverbesserungen steht der Fahrgast stets im Mittelpunkt und der Politik ist es wichtig, dass die neuen Angebote auch tatsächlich bei den Fahrgästen ankommen und genutzt werden. Aus diesem Grund wurden Verkehrsverbesserungen teilweise zunächst befristet umgesetzt, um nach der Testphase eine Evaluation durchzuführen und eine Entscheidungsgrundlage für die zukünftige Weiterführung dieser Angebote zu entwickeln. Insgesamt drei befristete Verkehrsverbesserungen werden dem Gremium in diesem Zusammenhang in Kapitel 1.2 der Sitzungsvorlage zur Beschlussfassung vorgelegt.

In Kapitel 2 werden dem Gremium in einer zeitlichen Stufung weitere Verkehrsverbesserungen zur Entscheidung gegeben. Konkret geht es dabei um die ganztägige Ausweitung des Viertelstundentakts, der Frühanbindung des Flughafens und der Ausweitung von Kapazitäten im Freizeitverkehr.

In diesem Zusammenhang wird auf die mittlerweile erfolgte Einigung zu den Regionalisierungsmitteln verwiesen, von der das Land Baden-Württemberg in besonderem Maße profitiert. Die Geschäftsstelle hat gemäß den vertraglichen Regelungen bereits Gespräche mit dem Verkehrsministerium zur künftigen Regionalisierungsmittelausstattung der Region aufgenommen. Bei Anwendung identischer Verteilungskriterien (vom Bund auf die Länder und in der Folge vom Land auf die Region) würde der Verband Region Stuttgart für die S-Bahn eine deutlich höhere Regionalisierungsmittelzuscheidung als bisher erhalten. Dieser Aspekt könnte bei einer zeitlichen Stufung der Verkehrsverbesserungen berücksichtigt werden, sofern vom Gremium gewünscht. Ein entsprechender Beschlussvorschlag ist in der Sitzungsvorlage enthalten.

1.1 Sachstandsbericht Nachtverkehr

Im Dezember 2012 wurden die regionalen Nachtbusse durch die Nacht-S-Bahnen abgelöst. Im Stundenabstand, jedoch nicht zu den gleichen Taktminuten wie tagsüber, fahren diese seither je drei Mal in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und auf Feiertage. Dabei blieb auch eine Lücke zu den bis dahin letzten S-Bahnen im Spätverkehr von bis zu 90 Minuten. Die Zahl der Fahrgäste der neuen Nacht-S-Bahnen schnellte auf Antrieb um mehr als das Dreifache nach oben. Mit der Umstellung konnte somit die tatsächliche Nachfrage für das nächtliche Fahrtangebot abgeholt und auch weitere Fahrgäste gewonnen werden (s.a. Vorlage VA-225/2013). Die Entwicklung seither zeigt die Stabilisierung auf hohem Niveau. Sehr deutlich sichtbar macht dies der Vergleich der Fahrgastzahlen jeweils der ersten Halbjahre (Abb.1), zunächst der regionalen Nachtbusse seit 2001 – Start war am 1. Mai 2000 – und dann der Nacht-S-Bahnen ab dem 8. Dezember 2012.



Abb. 1: Fahrgastzahlen der regionalen Nachtbusse (bis 2012) bzw. der Nacht-S-Bahnen jeweils im ersten Halbjahr

(Quelle: RES, DB sowie Zählungen der Nachtbus-Unternehmen)

Entwicklung der Fahrgastzahlen der Nacht-S-Bahnen

Nach Hochrechnung der auf der Basis der RES-Zahlen ermittelten durchschnittlichen Fahrgastzahlen je Fahrttag ergibt sich für das erste Halbjahr 2016 ein Gesamtvolumen von 460.000 Fahrgästen, das sind rund 3% mehr als im ersten Halbjahr 2013. Die auf hohem Niveau stabilen Fahrgastzahlen beinhalten unterschiedliche Tendenzen. Die Steigerung gegenüber dem 1. Halbjahr 2013 setzt sich aus einem Rückgang um 700 Fahrgäste in den Nächten von Freitag auf Samstag und einer Zunahme von rund 1000 Fahrgäste in den Nächten von Samstag auf Sonntag bzw. auf Feiertage zusammen. Ein Großteil des Zuwachses entfiel dabei auf die erste Abfahrt, die inzwischen von rund 40 % aller Fahrgäste genutzt wird. Für eine der beiden anderen Abfahrtszeiten entscheiden sich jeweils knapp 30 %.

Außer den Nacht-S-Bahnen wurden sukzessive weitere Abfahrten im Spätverkehr ergänzt, um die teilweise großen Abstände zu den ersten Nacht-S-Bahn-Abfahrten zu verringern. Auch diese Fahrten werden sehr gut angenommen, sie liegen mit rund 200 Fahrgästen im Schnitt, darunter vier Linien mit über 300, in der gleichen Fahrgastzahlen-Größenordnung wie die Nacht-S-Bahnen. Dies führte jedoch in kei-

ner Weise zu einer Schwächung der ersten Nacht-S-Bahn-Abfahrt, die nach wie vor die stärkste der drei Abfahrten ist.

Nachtbusse auf den S-Bahn-Abschnitten S60 und S4 Verlängerung

Die beiden neuen Streckenabschnitte im S-Bahn-Netz werden im Rahmen des Nachtverkehrs in den Wochenendnächten und Nächten auf Feiertage durch Busse bedient. Die N60, die zwischen Renningen und Böblingen (S60) pendelt, erreichte recht rasch durchschnittlich zweistellige Fahrgastzahlen je Umlauf und legte weiterhin zu, sodass im ersten Halbjahr 2016 rund 20 Fahrgäste im Schnitt je Kurs gezählt werden konnten. Die Verbindung Marbach – Backnang (S4 Verlängerung) wird, den örtlichen Gegebenheiten angepasst, durch zwei Linien, die sich in Burgstetten treffen, bedient. Die N30 im Rems-Murr-Kreis von Backnang kommend hat sich seit dem zweiten Betriebsjahr bei rund 10 Fahrgästen je Abfahrt eingependelt, die N40 im Landkreis Ludwigsburg von Marbach kommend bei rund 15. Entsprechend dieser Größenordnungen bleibt ein Einsatz von S-Bahnen auf diesen Abschnitten auch weiterhin nicht adäquat.

Anschlüsse in der Region

Im Vergleich zu 2013 stiegen im ersten Halbjahr 2016 etwas mehr Fahrgäste an den Verknüpfungspunkten zu Anschlussbussen oder Ruftaxis in der Region aus. Neben dieser, der Gesamtentwicklung entsprechenden leichten Steigerung, haben sich keine wesentlichen Änderungen gegenüber den bereits in der ersten Analyse der Nacht-S-Bahnen Ende 2013 getroffenen Grundaussagen (s.a. Vorlage VA-225/2013) ergeben. Zu den damals bereits stärksten Umsteigepunkten Ludwigsburg und Waiblingen schlossen nun Böblingen und Esslingen auf.

Seit Einführung der Nacht-S-Bahnen wurde das Angebot, über die bereits an die regionalen Nachtbusse bestehenden Anschlusslinien hinaus, in der Region kontinuierlich ausgeweitet. Die Ausprägung reicht dabei vom vollständigen Nachtbussystem im Kreis Ludwigsburg, dessen Linien alle Orte oder Ortsteile mit mehr als 2.000 Einwohnern anschließen, bis zum weitgehend Ruftaxi-basierten Angebot in den Landkreisen Esslingen und Rems-Murr-Kreis. Die Zahl der Anschluss-Nachtverkehre an die Nacht-S-Bahnen stieg um 11 auf 69. Aktuell bestehen 38 Bus- und 31 Ruftaxi-Anschlüsse. (Tab.1)

	SSB		LK BB		LK LB		LK ES		RMK		Gesamt		Summe Linien
	Bus	Ruftaxi	Bus	Ruftaxi	Bus	Ruftaxi	Bus	Ruftaxi	Bus	Ruftaxi	Bus	Ruftaxi	
2012	10	2	8	0	13	0	1	18	2	4	34	24	58
2013	10	2	9	0	13	0	2	17	2	7	36	26	62
2014	10	2	9	0	13	0	3	15	2	6	37	23	60
2015	10	2	9	0	13	0	4	16	2	13	38	31	69

Tab. 1: Anzahl der mit den Nacht-S-Bahnen verknüpften Anschlusslinien

Eine deutlich positive Entwicklung ist auch beim Standard der Anschlussverkehre zu beobachten. So sind inzwischen, wie die Anschluss-Buslinien, auch nahezu alle Ruftaxi-Linien in den VVS-Tarif integriert. Bei 11 Ruftaxi-Linien ist nur dann ein Zuschlag zu entrichten, wenn die Beförderung bis vor die Haustür gewünscht ist. Ein weiterer Schritt wurde im Rems-Murr-Kreis durch die Einrichtung einer einheitlichen Rufnummer für die Anmeldung von Fahrtwünschen mit den nächtlichen Ruftaxis erreicht. Das von der Region geförderte Modellprojekt wird von allen Beteiligten als erfolgreich und nachfragesteigernd bewertet, daher wird die Einführung der einheitlichen Rufnummer für das gesamte VVS-Gebiet empfohlen.

Insgesamt deutet alles darauf hin, dass die Anschlussverkehre vor Ort nachfragegerecht entwickelt werden. Während in den Kreisen Ludwigsburg und Böblingen das vollständig Bus-basierte Anschlussnetz nach wie vor eine gute Auslastung aufweist, reagieren die Kreise Esslingen und Rems-Murr-Kreis sukzessive auf steigende Nachfrage. So wurde bereits jetzt im Kreis Esslingen die Einrichtung zweier weiterer Nachtbuslinien zur Ablösung von Ruftaxis ab 2018 beschlossen. Für alle Kreise gilt, dass die An-

schlusslinien ab Ende 2016 auf die Umstellung der Nacht-S-Bahnen und damit Eingliederung in die Taktlagen des Tagesbetriebs abgestimmt werden.

Fazit

Das S-Bahn-Angebot in den Wochenendnächten und Nächten auf Feiertage trifft die entsprechende, derzeit leicht steigende Nachfrage. Dies bringt auf immer mehr, teilweise auch über den Stadtkern von Stuttgart hinausreichenden Streckenabschnitten Belastungen mit sich, die eine Erhöhung der Beförderungskapazitäten durch längere Züge erfordern. Dementsprechend wurde der teilweise Einsatz von Vollanstelle von Kurzzügen auf den entsprechenden Linien und Abfahrten bereits im März 2016 (Vorlage VA-103/2016) beschlossen. Der Schwerpunkt der Nachfrage liegt nach wie vor auf dem Weg aus Stuttgart heraus in die Region.

Nach einer anfänglich großen Bandbreite hinsichtlich der Anschluss-Fahrtangebote, die vom vollständigen Nachtbusnetz im Kreis Ludwigsburg bis zu einzelnen Ruftaxi-Angeboten mit eigenen Tarifen im Kreis Esslingen reichten, wurden diese in den vergangenen Jahren kunden- und nachfrageorientiert weiterentwickelt. So wurden und werden Umstellungen von Ruftaxis auf Nachtbusse vorgenommen und die Ruftaxi-Angebote sind bis auf wenige Ausnahmen inzwischen in den VVS-Tarif integriert. Im Rems-Murr-Kreis wurde ein von der Region gefördertes Modellprojekt für eine einheitliche Rufnummer zur Anmeldung von Fahrtwünschen mit Ruftaxis erfolgreich getestet und in den Dauerbetrieb übernommen. Die Übertragung dieses best-practice-Beispiels auf das gesamte VVS-Gebiet ist somit empfehlenswert.

Die Einpassung der Nacht-S-Bahnen in die aus dem Tagesverkehr gewohnten Abfahrtszeiten ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016, und damit erstmals ein durchgängiger S-Bahn-Verkehr in den Wochenendnächten und Nächten auf Feiertage bedeutet einen weiteren Meilenstein für das nächtliche ÖPNV-Angebot in der Region.

1.2 Evaluation von befristeten Verkehrsverbesserungen

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wurden gemäß Beschluss der Regionalversammlung vom 25.09.2013 (RV-Ö - 096/2013) die folgenden Verkehrsverbesserungen im Schienenverkehr der Region umgesetzt und deren Bestellung für einen Zeitraum von drei Jahren befristet.

- Frühanbindung zum Daimlerwerk nach Sindelfingen von Montag bis Freitag (Maßnahme M2)
- Spätanbindung des Flughafens über die Linie S3 von Montag bis Freitag (Maßnahme M3)
- Ergänzung des Fahrtenangebots auf der Schusterbahn (Maßnahme M4)

Für die mögliche Weiterführung dieser Maßnahmen im Jahresfahrplan 2018 ist eine fristgerechte Trassenbestellung im Frühjahr 2017 erforderlich. Die Geschäftsstelle hat daher in Tab. 2 – Tab. 4 die Entwicklung der Fahrgastzahlen bei den betreffenden Zügen dargestellt, die dann Basis für die Bewertung sind. Grundsätzlich waren bei der Auswertung dieser Daten teilweise starke Schwankungen festzustellen, die nicht alleine durch die Fahrgastentwicklung bei diesen Zügen erklärbar sind, sondern vermutlich auch aus der stichprobenhaften Erhebung resultieren.

a) Frühanbindung zum Daimlerwerk nach Sindelfingen – Maßnahme M2

Bei der Frühanbindung zum Daimlerwerk nach Sindelfingen wurden die bereits ab Renningen bestehenden Fahrten ab dem Jahresfahrplan 2015 von Montag bis Freitag nach Zuffenhausen zurückverlängert. Um den Erfolg der Maßnahmen zu bewerten, wurden in Tab. 2 die Höchstbesetzung des jeweiligen Zuges auf seinem gesamten Laufweg sowie die Einsteigerzahl, bezogen auf den „neuen“ Abschnitt Zuffenhausen – Renningen, dargestellt.

Die Zahl der Einsteiger zeigt die zusätzlich gewonnenen Fahrgäste; die Höchstbesetzung vermittelt, wie sich die Auslastung des Zuges insgesamt darstellt.

Maßnahme	Zug	Von	Nach	Abfahrt	Höchstbesetzung	Einsteiger	Höchstbesetzung	Einsteiger	Höchstbesetzung	Einsteiger
					1. Hj 2015	1. Halbjahr	2. Hj 2015	2. Halbjahr	1. Hj 2016	1. Halbjahr
M2	7016	S-Zuffenhausen	Böblingen	04:42	89	k.A.*	84	42	75	21
	7018	S-Zuffenhausen	Böblingen	05:12	57	k.A.*	91	57	67	27

* die Einsteiger für das 1. Halbjahr 2015 wurden auf dem Abschnitt S-Zuffenhausen - Renningen seitens der DB Regio AG nicht erhoben.

Tab. 2: Frühanbindung zum Daimlerwerk nach Sindelfingen – Fahrgastzahlen zur Maßnahme M2

Auf Grundlage der bisherigen Zählungen ist festzustellen, dass durch die Rückverlängerung zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden konnten. Gleichwohl sind die vorhandenen Daten, bei denen zudem die Werte für eine Zählperiode nicht erhoben wurden, aus Sicht der Geschäftsstelle noch nicht für die Empfehlung einer unbefristeten Umsetzung dieser Verkehrsverbesserung geeignet. Die Geschäftsstelle empfiehlt daher eine befristete Weiterführung dieser Maßnahme bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019. Im Herbst 2018 könnten dem Gremium dann weitere Erhebungsdaten vorgelegt und damit eine verbesserte Entscheidungsgrundlage gegeben werden. Die Kosten für die Weiterführung der beschriebenen Frühfahrten auf der Linie S6 ab Dezember 2017 liegen jährlich bei insgesamt 124.000 Euro (Annahme zum Preisstand 2017).

b) Spätanbindung des Flughafens über die Linie S3 – Maßnahme M3

Die Spätanbindung des Flughafens wird von Montag bis Freitag mit Zügen der Linie S3 hergestellt, die seit dem Jahresfahrplan 2015 auch auf dem Abschnitt S-Vaihingen – S-Flughafen fahren. Um die Zahl der neu gewonnen Fahrgäste zu ermitteln, wurden in Tab. 3

- für die Züge mit dem Ziel „Flughafen/Messe“ die Zahl der Aussteiger im Abschnitt S-Vaihingen – Flughafen/Messe dargestellt,
- für die an der Station „Flughafen/Messe“ beginnenden Züge wurden die Einsteiger im Abschnitt S-Vaihingen – Flughafen/Messe abgebildet.

Die ausgewiesene Höchstbesetzung bezieht sich auf den Abschnitt „Backnang – S-Flughafen/Messe“ und damit auf den gesamten Laufweg des Zuges.

Maßnahme	Zug	Von	Nach	Abfahrt	Höchstbesetzung 1. Hj 2015	Einsteiger (E) / Aussteiger (A) 2. Halbjahr 2015	Höchstbesetzung 2. Hj 2015	Einsteiger (E) / Aussteiger (A) 2. Halbjahr 2015	Höchstbesetzung 1. Hj 2016	Einsteiger (E) / Aussteiger (A) 1. Halbjahr 2016
M3	7391	S-Vaihingen	Flughafen/Messe	22:00	103	56 A	103	65 A	114	76 A
	7392	Flughafen/Messe	S-Vaihingen	22:18	99	23 E	131	52 E	239	79 E
	7393	S-Vaihingen	Flughafen/Messe	22:30	98	52 A	112	67 A	113	69 A
	7394	Flughafen/Messe	S-Vaihingen	22:48	88	18 E	113	64 E	246	88 E
	7395	S-Vaihingen	Flughafen/Messe	23:00	88	61 A	112	70 A	121	71 A
	7396	Flughafen/Messe	S-Vaihingen	23:18	67	20 E	62	65 E	138	65 E
	7397	S-Vaihingen	Flughafen/Messe	23:30	58	43 A	84	42 A	102	57 A
	7398	Flughafen/Messe	S-Vaihingen	23:48	76	37 E	77	46 E	68	34 E

Tab. 3: Spätanbindung des Flughafens von Montag bis Freitag – Fahrgastzahlen zur Maßnahme M3

Die Spätanbindung des Flughafens ist aus Sicht der Geschäftsstelle als Erfolg zu bewerten. Die Fahrgastzahlen haben sich stetig verbessert. Die an der Station „Flughafen/Messe“ beginnenden Züge sind im Durchschnitt mit nahezu 70 Fahrgästen besetzt und auch bei den dort endenden Zügen bewegen sich die Fahrgastzahlen in dieser Größenordnung. Die Geschäftsstelle empfiehlt daher die unbefristete Weiterführung der Maßnahme M3 für die Fahrplanjahre 2018 ff. Für dieses Zusatzangebot sind im Verkehrsvertrag besonders günstige Konditionen hinterlegt; die jährlichen Kosten betragen insgesamt 178.000 Euro (Annahme zum Preisstand 2017).

c) Ergänzung des Fahrtenangebots auf der Schusterbahn – Maßnahme M4

Auf der Schusterbahn wurden zwei zusätzliche Fahrtenpaare im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr eingeführt. Die konkreten Verkehrsleistungen sind mit den jeweiligen Fahrgastzahlen in Tab. 4 dargestellt.

Maßnahme	Zug	Von	Nach	Abfahrt	Höchstbesetzung 1. Hj 2015	Einsteiger 1. Halbjahr	Höchstbesetzung 2. Hj 2015	Einsteiger 2. Halbjahr	Höchstbesetzung 1. Hj 2016	Einsteiger 1. Halbjahr 2016
M4	33698	Untertürkheim	Kornwestheim	07:45	13	17	12	16	18	21
	31398	Untertürkheim	Kornwestheim	17:45	17	20	15	18	20	22
	33699	Kornwestheim	Untertürkheim	08:15	17	21	16	16	16	19
	31399	Kornwestheim	Untertürkheim	18:15	10	10	14	14	12	13

Tab. 4: Ergänzung des Fahrtenangebots auf der Schusterbahn – Fahrgastzahlen zur Maßnahme M4

Die Auswertung der Erhebungsdaten hat gezeigt, dass es sich bei den Nutzern um zusätzliche Fahrgäste handelt, die mit der Einführung der neuen Verkehrsleistungen gewonnen werden konnten. Dies ist positiv, wenngleich eine Höchstbesetzung von max. 20 Fahrgästen während der HVZ in einem Ballungsraum nicht erwarten lässt, dass eine über die genannte Größenordnung hinausgehende Neugewinnung von Fahrgästen realistisch ist. Die Geschäftsstelle empfiehlt mit Blick auf die hinzugewonnenen Fahrgäste, diese Verkehre dennoch dauerhaft im Fahrplan umzusetzen, eine weitere Ausweitung von Verkehrsleistungen jedoch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten auf Strecken mit einem insgesamt stärkeren Fahrgastaufkommen zu konzentrieren.

Die jährlichen Kosten einer unbefristeten Weiterführung dieser Maßnahme liegen bei 130.000 Euro (Annahme zum Preisstand 2017).

2. Weitere mögliche Verkehrsverbesserungen für die S-Bahn

2.1 Weitere Kapazitätsverbesserungen durch zusätzliche Behängungen im Freizeitverkehr

In den vergangenen 10 Jahren sind neben der um mehr als 20 % gewachsenen Betriebsleistung auch die Fahrgastzahlen um nahezu 50 % gestiegen. Es ist sehr erfreulich, dass insbesondere im Berufsverkehr mittlerweile zahlreiche Pendler den ÖPNV nutzen. Die Regionalräte haben stets auf die positive Nachfrageentwicklung bei der S-Bahn reagiert und zuletzt mit dem Beschluss zur Einsatzplanung der 10 neuen S-Bahnen vor der Sommerpause ein weiteres Mal die Ausweitung der Kapazitäten durch Bereitstellung von über 3.300 Sitzplätzen im Berufsverkehr beschlossen (vgl. VA-137/2016).

Auch im Freizeitverkehr haben die Fahrgastzahlen in den vergangenen Jahren stetig zugenommen. Der Erfolg des Nachtverkehrs am Wochenende ist unter Punkt 1 dieser Vorlage dargestellt und auch hier hat der regionale Verkehrsausschuss die bedarfsgerechte Ausweitung der bestehenden Kapazitäten in einem Umfang von 360.000 Euro beschlossen (vgl. VA-103/2016).

Die Fahrgastentwicklung und auch die Rückmeldung der Kunden zeigen jedoch, dass im Freizeitverkehr und auch am späten Abend insgesamt ein Bedarf zur Kapazitätsausweitung besteht. Insbesondere in der Sommerzeit finden zahlreiche Veranstaltungen in der Region statt und wo bisher der Einsatz von Kurzzügen (= 1 S-Bahnzug) ausreichend war, ist mitunter der Einsatz von Vollzügen (= 2 S-Bahnzüge) erforderlich, wenn ein gebotenes Maß an Komfort in diesem Segment angeboten werden soll.

Die Geschäftsstelle schlägt daher vor, gemeinsam mit der DB Regio AG ein Konzept zu erarbeiten, welches der Nachfrageentwicklung im Freizeitverkehr gerecht wird und zugleich einen wirtschaftlich optimalen Ressourceneinsatz gewährleistet. Nach einer ersten Einschätzung entstehen hierbei jährlich Kosten in Höhe von ca. 750.000 Euro, die bei einer Umsetzung im Frühjahr 2017 nicht in vollem Umfang anfallen.

Ein Vorschlag zur Umsetzung einer Einzelmaßnahme ab Dezember 2016 wird, mit Blick auf die genannte Problematik, für die Linie S1 bereits mit dieser Sitzungsvorlage gegeben. Hierbei wird empfohlen, die um 21:21 Uhr in Kirchheim/Teck beginnende S-Bahn als Vollzug (bisher Kurzzug) fahren zu lassen. Tab. 5 zeigt die vereinfachten Fahrplandaten des betreffenden Zuges.

Linie	S 1
Zugnummer 2016	7171
Betroffene Verkehrstage	Mo-Fr
Zugbildung bis Dez. 2016	Kurzzug
Vorschlag für Zugbildung ab Dez. 2016	Vollzug
Kirchheim/T.	21:21
Stuttgart Hbf	22:05
Böblingen	22:29
Herrenberg	22:43

Tab. 5: Tabellenfahrplan S 7171 mit Vorschlag für Kapazitätsverbesserung

Der Aufwand für die Umsetzung dieser Kapazitätsverbesserung von Montag bis Freitag beträgt 61.000 Euro. In diesen Kosten ist die notwendige Gegenleistung zwischen Herrenberg und Kirchheim/T. enthalten, da eine Abstellung in Herrenberg aufgrund fehlender Infrastrukturkapazitäten nicht erfolgen kann. Ebenfalls berücksichtigt sind die anfallenden Energiedurchleitungskosten (Infrastruktur).

2.2 Ausweitung des Viertelstundentakts bei der S-Bahn

Das Verkehrsangebot in der Hauptverkehrszeit wurde, in den vergangenen Jahren insbesondere auch im Spät- und Nachtverkehr, stetig ausgeweitet und verbessert, um den veränderten Verkehrsbedürfnissen der Fahrgäste gerecht zu werden. Gleichzeitig haben sich zudem die Anforderungen an die S-Bahn am Tag und im Berufsverkehr verändert: Flexible Arbeitszeitmodelle und Teilzeitbeschäftigung gehören genauso zu unserer modernen Arbeitswelt wie der Schicht- und Wechseldienst. Dass viele Beschäftigte ihren Arbeitsplatz verlassen, bevor der Viertelstundentakt um 15:30 Uhr beginnt ist daher nicht ungewöhnlich – diese Fahrgäste sind jedoch ebenfalls auf ein dichtes Taktsystem angewiesen. Längst ist es auch zur Normalität geworden, nach einem langen Arbeitstag noch einige Stunden in die berufliche Weiterbildung zu investieren und damit den Heimweg erst zu später Stunde anzutreten. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, hatte der Verkehrsausschuss im Dezember 2014, neben den nunmehr bereits umgesetzten Verkehrsverbesserungen, die Ausweitung des Viertelstundentakts von 15:00 Uhr bis 20:30 Uhr für den Jahresfahrplan 2018 (ab Dezember 2017) beschlossen.

Die Geschäftsstelle hat, ebenfalls auf Antrag der CDU-Fraktion, eine weitere Ausweitung des Viertelstundentakts in Form eines Stufenkonzepts gemeinsam mit der DB Regio AG erarbeitet. Das Ziel dieses Konzepts ist die schrittweise Realisierung eines ganztägigen Viertelstundentakts.

Im Folgenden werden die einzelnen Stufen des Konzepts für einen ganztägigen Viertelstundentakt von Montag bis Freitag dargestellt. Es wird darauf hingewiesen, dass eine grundsätzliche Prüfung zur Fahrbarkeit der einzelnen Stufen noch durchzuführen ist und eine Konfliktbearbeitung im Detail etwa 1 ½ Jahre vor dem geplanten Umsetzungstermin erfolgt. Vor diesem Hintergrund ist eine Aussage, ob der dargestellte Leistungsumfang in den einzelnen Stufen vollständig gefahren werden kann, zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Stufe 1: Ausweitung des Viertelstundentakts bei der S-Bahn von 15:00 Uhr bis 20:30 Uhr (beschlossen im VKA am 03.12.2014)

Der Viertelstundentakt beginnt heute um 15:30 Uhr und endet gegen 19:30 Uhr. Mit der Umsetzung der Stufe 1 zum Dezember 2017 (Jahresfahrplan 2018) beginnt der Viertelstundentakt bereits um 15:00 Uhr und endet um 20:30 Uhr. Tab. 6 gibt einen vereinfachten Überblick zu den Eckpunkten der Stufe 1.

Stufe	Beschreibung	Zeitplan	Fahrplankilometer	Kostenaufwand
Stufe 1	Viertelstundentakt in der Hauptverkehrszeit von 15:00 Uhr bis 20:30 Uhr	ab Dezember 2017	260.000	3.450.000 €

Tab. 6: Überblick zu den Eckpunkten der Stufe 1 bei der Ausweitung des Viertelstundentakts

Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass eine Angebotsausweitung bei der S-Bahn – insbesondere in der Hauptverkehrszeit – mit den Verkehren anderer EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen) kollidiert bzw. kollidieren kann (vgl. VA-013/2014). Für den Jahresfahrplan 2018 (ab Dezember 2017) werden die konkreten Fälle im Rahmen der Trassenberatung durch die DB Netz AG identifiziert und Lösungen im Benehmen mit den Beteiligten erarbeitet. Die DB Regio AG hatte die betrieblichen Möglichkeiten in 2014 mit einem Leistungsumfang von 200.000 Fahrplankilometern bei einem Aufwand von 2,5 Mio. Euro eingeschätzt. In der aktuellen Sitzungsvorlage wurden der Leistungsumfang und der Kostenaufwand für Stufe 1 auf 3.450.000 Euro jährlich ergänzt, des Weiteren wurde die Erhöhung der Infrastrukturkosten aufgrund des neuen Trassenpreissystems der DB Netz AG berücksichtigt. In Abhängigkeit zu den Infrastrukturkapazitäten ist jedoch aktuell davon auszugehen, dass der in Stufe 1 dargestellte Leistungsumfang u.U. nicht vollumfänglich realisiert werden kann.

Stufe 2: Ausweitung des morgendlichen Viertelstundentakts bei der S-Bahn bis um 10:00 Uhr

Die Verkehrsstromerhebungen in den vergangenen Dekaden zeigen, dass die Fahrgastzahlen in den vergangenen 10 Jahren erheblich gestiegen sind. Gleichzeitig wird darin aber auch ein geändertes Nutzungsverhalten deutlich (vgl. Abb. 2).

Viele Beschäftigte beginnen ihren Arbeitstag aus verschiedenen Gründen nach 8:30 Uhr; bspw. um ihre Kinder noch in die Kita bringen zu können. Auch haben sich Rahmenbedingungen in verschiedenen Bereichen insgesamt verändert – Kontaktzeiten beginnen später und dauern dafür bis in den späten Abend und in „kreativen Branchen“ ist ein starres Zeitgerüst meist ohnehin kaum vorstellbar. Flexible Arbeitszeitmodelle sind positiv und fördern die Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Gleichzeitig verändern sich damit jedoch auch die Verkehrsbedürfnisse der Fahrgäste, für die ein um 8:30 Uhr endender Viertelstundentakt nicht zeitgemäß ist; eine Ausdehnung bis um 10:00 Uhr ist daher folgerichtig und wird daher in Stufe 2 vorgeschlagen.

beförderte Personen

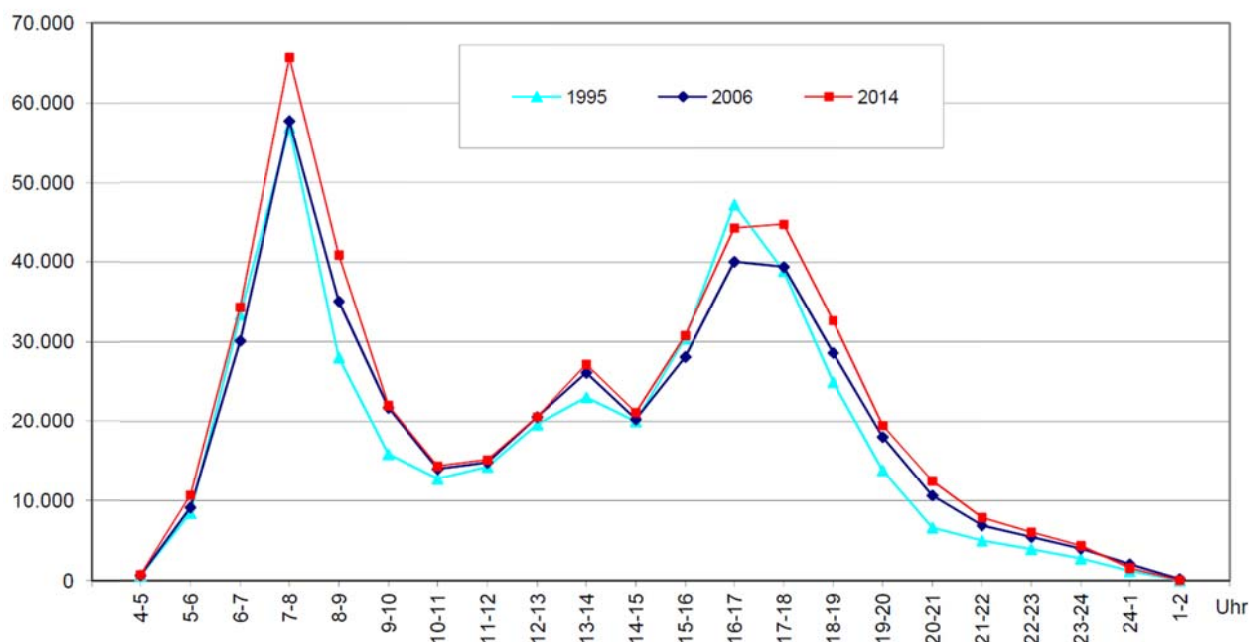


Abb. 2: Verkehrsstromerhebung des VVS / Tageszeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens
(Quelle: VVS, Verkehrsstromerhebung für die S-Bahn)

Tab. 7 gibt einen vereinfachten Überblick zu den Eckpunkten der Stufe 2.

Stufe	Beschreibung	Zeitplan	Fahrplankilometer	Kostenaufwand
Stufe 2	Viertelstundentakt in der Früh-HVZ bis gegen 10:00 Uhr	ab Dezember 2018	360.000	4.950.000 €

Tab. 7: Überblick zu den Eckpunkten der Stufe 2 bei der Ausweitung des Viertelstundentakts

Die Geschäftsstelle empfiehlt eine Umsetzung zum Dezember 2018. Die Kosten für eine Umsetzung liegen bei 4.950.000 Euro jährlich (Annahme zum Preisstand 2018).

Stufe 3: Viertelstundentakt ab 12:00 Uhr bis zum Beginn der Hauptverkehrszeit

Die Verkehrsstromerhebung in Abb. 1 belegt steigende Fahrgastzahlen in der S-Bahn ab 12:00 Uhr bis zum Beginn der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit um 15:00 Uhr, die durch den einsetzenden Schülerverkehr, Teilzeitbeschäftigte und weitere Nutzergruppen entstehen. Insgesamt liegt das Verkehrsaufkommen etwa auf dem Niveau der auslaufenden Hauptverkehrszeit. Auf dem Weg zu einem ganztägigen

Viertelstundentakt ist es daher sinnvoll, diesen in einer dritten Stufe im Zeitraum von 12:00 Uhr bis um 15:00 Uhr auszuweiten.

Tab. 8 gibt einen vereinfachten Überblick zu den Eckpunkten der Stufe 3.

Stufe	Beschreibung	Zeitplan	Fahrplankilometer	Kostenaufwand
Stufe 3	Viertelstundentakt ab 12:00 Uhr bis zum Beginn der Hauptverkehrszeit	ab Dezember 2019	500.000	7.100.000 €

Tab. 8: Überblick zu den Eckpunkten der Stufe 3 bei der Ausweitung des Viertelstundentakts

Die Geschäftsstelle empfiehlt eine Umsetzung zum Dezember 2019. Die Kosten für eine Umsetzung liegen bei 7.100.000 Euro jährlich (Annahme zum Preisstand 2019).

Stufe 4: Viertelstundentakt zwischen 10:00 Uhr und 12:00 Uhr (Schließung der Viertelstundentakt-lücke)

Mit einer Umsetzung der Stufen 1–3 in dem skizzierten Stufenkonzept wird bereits eine sehr umfassende Ausdehnung des Viertelstundentakts realisiert. Um diese Taktichte ganztägig anzubieten, ist in der Stufe 4 die Schließung der „letzten Viertelstundentaktlücke“ zwischen 10:00 Uhr und 12:00 Uhr erforderlich. Das Fahrgastaufkommen in dieser Zeit liegt noch etwas höher als im morgendlichen und abendlichen Verkehr (vgl. Abb. 2).

Tab. 9 gibt einen vereinfachten Überblick zu den Eckpunkten der Stufe 4.

Stufe	Beschreibung	Zeitplan	Fahrplankilometer	Kostenaufwand
Stufe 4	Viertelstundentakt zwischen 10:00 Uhr und 12:00 Uhr (Schließung der Viertelstundentaktlücke)	ab Dezember 2020	380.000	5.600.000 €

Tab. 9: Überblick zu den Eckpunkten der Stufe 4 bei der Ausweitung des Viertelstundentakts

Die Geschäftsstelle empfiehlt eine Umsetzung zum Dezember 2020. Die Kosten für eine Umsetzung liegen bei 5.600.000 Euro jährlich (Annahme zum Preisstand 2020).

Eine Zusammenfassung der einzelnen Stufen zur Realisierung des Viertelstundentakts enthält Tab. 10.

Stufe	Beschreibung	Zeitplan	Fahrplankilometer	Kostenaufwand
Stufe 1	Viertelstundentakt in der Hauptverkehrszeit von 15:00 Uhr bis 20:30 Uhr	ab Dezember 2017	260.000	3.450.000 €
Stufe 2	Viertelstundentakt in der Früh-HVZ bis gegen 10:00 Uhr	ab Dezember 2018	360.000	4.950.000 €
Stufe 3	Viertelstundentakt ab 12:00 Uhr bis zum Beginn der Hauptverkehrszeit	ab Dezember 2019	500.000	7.100.000 €
Stufe 4	Viertelstundentakt zwischen 10:00 Uhr und 12:00 Uhr (Schließung der Viertelstundentaktlücke)	ab Dezember 2020	380.000	5.600.000 €

1.500.000 **21.100.000 €**

Tab. 10: Stufenplan zur Realisierung eines ganztägigen Viertelstundentakts von Montag bis Freitag

Der Kostenaufwand für die Einführung eines ganztägigen Viertelstundentakts von Montag bis Freitag liegt im Zielzustand bei ca. 21,1 Mio. Euro. Rund 1,5 Mio. Fahrplankilometer würden damit jährlich bei der S-Bahn in der Region zusätzlich gefahren werden. Dies entspricht nahezu 15 % des heutigen Leistungsumfangs.

2.3 Flughafenfrühanbindung

Der Flughafen Stuttgart und die Messe gehören zu den prosperierenden Wirtschaftsstandorten in der Region. Als sechstgrößter Flughafen Deutschlands verbindet er eine der wirtschaftsstärksten Regionen mit dem Rest der Welt; täglich starten und landen durchschnittlich 360 Flugzeuge von 55 Airlines in Stuttgart. Die Entwicklung der Airport City mit dem Ausbau der Übernachtungs-, Konferenz- und Einkaufsmöglichkeiten wird den Flughafen als Standort zusätzlich weiter stärken, der bereits heute Arbeitsplätze für etwa 10.000 Beschäftigte bietet. Auch ohne den direkten Anschluss an Wohngebiete gehört der Flughafen zu den 15 aufkommensstärksten Halten im S-Bahn-Netz.

Die bereits heute hervorragende Verkehrsanbindung (S-Bahn, BAB, Fernbusse), welche sich durch den neuen Filderbahnhof und die Anbindung der Stadtbahn noch weiter verbessern wird, zeigt die Bedeutung des Flughafens als eine wichtige Mobilitätsdrehscheibe in der Region, die Luft, Schiene und Straße optimal miteinander verknüpft.

Um die ersten Passagiermaschinen (gegen 6:00 Uhr) zu erreichen, ist die Anbindung des Flughafens am frühen Morgen jedoch noch nicht adäquat; die ersten S-Bahn-Ankünfte am Flughafen (mit Anbindung weiterer S-Bahn-Linien) erfolgen um 5:42 Uhr bzw. 5:52 Uhr. Die Fahrgastzählungen (vgl. Tab. 11) zeigen auch für diese Züge bereits eine insgesamt gute Auslastung und die Aussteiger an der Station S-Flughafen/Messe belegen das dahingehende Verkehrsbedürfnis.

Zug	Von	Nach	Abf.	Ankunft Flughafen	Aussteiger Flughafen 2014	Höchstbesetzung 2014	Aussteiger Flughafen 2015	Höchstbesetzung 2015	Aussteiger Flughafen 2016 (1. Hj.)	Höchstbesetzung 2016 (1. Hj.)
7201	Bad Cannstatt	Filderstadt	4:51	5:22	83	112	81	102	81	114
7303	Backnang	S-Flughafen/M.	4:41	5:42	88	155	88	152	94	152
7203	Schorndorf	Filderstadt	4:48	5:52	61	161	72	164	126	320

Tab. 11: Fahrgastzahlen für die Früh-S-Bahnen zum Flughafen für die Jahre 2014 – 2016 (1. Hj)

Die Geschäftsstelle hat in Abstimmung mit der DB Regio AG ein Konzept (vgl. Abb. 3) entwickelt, welches auf die Erreichbarkeit der gegen 6:00 Uhr startenden Flüge ausgerichtet ist. Darin ist die um eine knappe Stunde frühere Ankunft (4:57 Uhr) an der Station S-Flughafen/Messe vorgesehen. Die jeweiligen Linien werden in Stuttgart Hbf an die Linie S3 angebunden (Ausnahme: Linie S1 erhält in S-Rohr einen Anschluss auf die Linie S 3).

Linie S 1	Fahrplan
Plochingen	3:53 Uhr
Stuttgart Hbf	4:20 Uhr
Schwabstraße	4:25 Uhr
S-Vaihingen	4:34 Uhr

Linie S 2	Fahrplan
Schorndorf	3:48 Uhr
Stuttgart Hbf	4:25 Uhr
Schwabstraße	4:30 Uhr

Linie S 4	Fahrplan
Marbach	3:55 Uhr
Stuttgart Hbf	4:23 Uhr
Schwabstraße	4:28 Uhr

Linie S 5	Fahrplan
Bietigheim	3:52 Uhr
Stuttgart Hbf	4:18 Uhr
Schwabstraße	4:23 Uhr

Linie S 6	Fahrplan
Weil der Stadt	3:48 Uhr
Stuttgart Hbf	4:28 Uhr
Schwabstraße	4:33 Uhr

Linie S 3	Fahrplan
Backnang	3:56 Uhr
Stuttgart Hbf	4:30 Uhr
Schwabstraße	4:35 Uhr
Rohr	4:47 Uhr
S-Flughafen/M.	4:57 Uhr

Linie S 1	Fahrplan
Herrenberg	4:16 Uhr
Böblingen	4:30 Uhr
Rohr	4:37 Uhr
Vaihingen	4:40 Uhr

Abb. 3: Konzept einer Flughafenfrühanbindung für die S-Bahn in der Region

Mit der früheren Abfahrt an den jeweiligen Startbahnhöfen und der Ankunft in Stuttgart gegen 4:20 Uhr werden außerdem neue Anschlüsse an die Fernverkehrszüge Richtung Frankfurt/M. und weiter nach Hamburg sowie teilweise in Richtung München erreicht.

Mit dem Ziel einer mehrstufigen Weiterentwicklung des Verkehrsangebots bei der S-Bahn empfiehlt die Geschäftsstelle, mit dem Blick auf die bei den einzelnen Verkehrsverbesserungen zu erwartenden Fahrgäste, zunächst die Einführung des ganztägigen Viertelstundentakts. Darauf aufbauend könnte die Flughafenfrühanbindung im Dezember 2021 realisiert werden. Die Kosten für die Umsetzung der Flughafenfrühanbindung liegen bei 950.000 Euro (Annahme zum Preisstand 2021).

II. Beschlussvorschlag

1. Der Verkehrsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zum Nachtverkehr zur Kenntnis.
2. Der Verkehrsausschuss nimmt die Ergebnisse der Evaluierung befristeter Verkehrsverbesserungen zur Kenntnis und beschließt:
 - a) die Maßnahme M2 „Frühanbindung des Daimlerwerks in Sindelfingen“ befristet bis zum Dezember 2019 weiterzuführen (jährliche Kosten 124.000 Euro). Die Verbandsgeschäftsstelle wird zudem mit der Evaluierung dieser Verkehrsverbesserung und Vorlage der Ergebnisse im Herbst 2018 beauftragt,
 - b) die Maßnahme M3 „Spätanbindung des Flughafens“ unbefristet weiterzuführen (jährliche Kosten 178.000 Euro),
 - c) die Maßnahme M4 „Ergänzung des Fahrtenangebots auf der Schusterbahn“ unbefristet weiterzuführen (jährliche Kosten 130.000 Euro).

Der Verkehrsausschuss beschließt für die weiterzuführenden Maßnahmen, die Aufnahme der Kosten in die Haushaltsplanung 2017 sowie eine Berücksichtigung in der mittelfristigen Finanzplanung.

3. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Geschäftsstelle, gemeinsam mit der DB Regio AG ein Konzept zur Kapazitätserweiterung im Freizeitverkehr auszuarbeiten und dem Verkehrsausschuss – mit dem Ziel einer Umsetzung im Frühjahr 2017 – vorzulegen. Hierfür soll im Haushalt 2017 ein Betrag von 500.000 Euro berücksichtigt werden. Der Verkehrsausschuss beschließt des Weiteren die Umsetzung der Kapazitätserhöhung auf der Linie S1 (vgl. 2.1) mit einem Kostenaufwand von 61.000 Euro, die Berücksichtigung im Haushaltsplan 2017 sowie in der mittelfristigen Finanzplanung.
4. Der Verkehrsausschuss beschließt bei der ganztägigen Einführung eines Viertelstundentakts von Montag bis Freitag die Umsetzung folgender Stufen:
 - a) Stufe 1: Viertelstundentakt in der HVZ von 15:00 Uhr bis 20:30 Uhr ab Dezember 2017 mit Kosten in Höhe von 3.450.000 Euro p.a. (Annahme zum Preisstand 2017). Die anteiligen Kosten für den Haushalt 2017 liegen bei 207.000 Euro.
 - b) Stufe 2: Viertelstundentakt in der Früh-HVZ bis gegen 10:00 Uhr ab Dezember 2018 mit Kosten in Höhe von 4.950.000 Euro p.a. (Annahme zum Preisstand 2018).
 - c) Stufe 3: Viertelstundentakt ab 12:00 Uhr bis zum Beginn der Hauptverkehrszeit ab Dezember 2019 mit Kosten in Höhe von 7.100.000 Euro p.a. (Annahme zum Preisstand 2019).
 - d) Stufe 4: Viertelstundentakt zwischen 10:00 Uhr und 12:00 Uhr (Schließung der Taktlücke) ab Dezember 2020 mit Kosten in Höhe von 5.600.000 Euro p.a. (Annahme zum Preisstand 2020).

Des Weiteren wird, in Abhängigkeit zum Beschluss für die jeweilige Stufe und der zeitlichen Umsetzung, eine Kostenaufnahme im Haushaltsplan 2017 sowie in der mittelfristigen Finanzplanung beschlossen.

5. Der Verkehrsausschuss beschließt die Umsetzung der Flughafenfrühanbindung gemäß Punkt 2.3 der Beschlussvorlage und die Berücksichtigung in der mittelfristigen Finanzplanung.
6. Der Verkehrsausschuss beschließt, im Zusammenhang mit einer künftigen Regionalisierungsmittelvereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Region, auch über ein mögliches Vorziehen der vorgestellten Verkehrsverbesserungsmaßnahmen zu entscheiden.
7. Die Anträge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN v. 19.10.2015 sowie v. 19.10.2012 (siehe hierzu auch VA-225/2013), der SPD-Fraktion v. 08.02.2016 und der CDU-Fraktion v. 11.04.2016 werden für erledigt erklärt.