



zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 3:

Festlegung des Leistungsbilds und weiteres Vorgehen bei den Untersuchungen zur Angebotserweiterung S-Bahn

Antrag der CDU Fraktion „15-Minuten-Takt für alle S-Bahn-Linien“

Antrag Bündnis 90/Die Grünen „Kapazitätserweiterungen bei der S-Bahn“

Antrag der SPD Fraktion „Überlegungen zum Schienenverkehr im Kreis Ludwigsburg“

I. Sachvortrag

1.) Einleitung:

Im Rahmen der Einbringung der Haushaltanträge für das Jahr 2018 wurden die oben genannten drei Anträge gestellt, die sich mit der Untersuchung möglicher Angebotsausweitungen für die S-Bahn in der Region Stuttgart beschäftigen. Die Geschäftsstelle hat empfohlen, diese Anträge gemeinsam zu bearbeiten. Aus Sicht der Geschäftsstelle muss an dieser Stelle noch darauf hingewiesen werden, dass mögliche weitere Leistungsausweitungen des S-Bahn-Verkehrsangebots nur noch sehr eingeschränkt auf Grundlage des bestehenden Verkehrsvertrages möglich sind.

Auswertung des S-Bahn Auslastung

Die Auswertung der S-Bahn Auslastung wird derzeit durch die Geschäftsstelle durchgeführt. Die Ergebnisse werden im Verkehrsausschuss am 28.02.2018 vorgestellt.

Ausweitung des 15-Minuten-Taktes:

Die Regionalversammlung hat für die S-Bahn in der Region Stuttgart die stufenweise Ausweitung des Viertelstundentakts auf den ganzen Tag bis Dezember 2020 beschlossen. Eine Ausweitung dieser Maßnahme ist in den Außenbereichen des S-Bahn-Netzes aufgrund der infrastrukturellen Randbedingungen nur mit deutlichen Ergänzungen oder Anpassungen möglich. Dies betrifft die Streckenabschnitte:

- S60 Böblingen – Renningen
- S1 Plochingen – Kirchheim/T
- S1 Böblingen – Herrenberg (eingeschränkte Trassenverfügbarkeit)
- S2 Flughafen – Filderstadt
- S4 Marbach – Backnang

Für die Beurteilung einer möglichen Ausweitung des Viertelstundentakts auch auf diese Bereiche müssen folgende Punkte betrachtet und untersucht werden:

- Grundsätzliche verkehrliche Wirkung
- Ergänzungen der Infrastruktur
- Fahrzeugmehrbedarf

Kapazitätserweiterung bei der S-Bahn und Überlegungen zum Schienenverkehr im Kreis Ludwigsburg:

Diese beiden Anträge beschäftigen sich eher mit den Strukturen des heutigen S-Bahn-Netzes. Grundsätzlich sollen hier – gegebenenfalls unter Berücksichtigung von ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen – für den Zeitraum nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 neue S-Bahn-Linien, Regionalbahnlinien oder Expressbuslinien entwickelt und sowohl betrieblich als auch verkehrlich bewertet werden. Darüber hinaus soll für den Raum Ludwigsburg ein neues Regionalbahnkonzept entwickelt werden.

2.) Leistungsbild der Untersuchung:

Die Geschäftsstelle hat daher im Rahmen der Haushaltsberatungen 2017 vorgeschlagen, die drei Anträge gemeinsam zu bearbeiten und einen externen Gutachter mit den Leistungen zu beauftragen. Die Leistungen sollen öffentlich ausgeschrieben werden. Der Vergabeprozess wird mindestens 3-4 Monate in Anspruch nehmen, die Bearbeitungszeit beträgt schätzungsweise 8-10 Monate. Mit ersten Ergebnissen ist Anfang 2019 zu rechnen. Es wird folgendes Leistungsbild vorgeschlagen:

Ausweitung des 15-Minuten-Taktes und Schusterbahn

Grundlagen

Grundlage für die Untersuchungen ist das Fahrplankonzept nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21. Die Untersuchung baut auf diesem Fahrplankonzept ohne strukturelle Änderungen auf. Berücksichtigt werden muss vom Gutachter auch die Bahnsteigsituation mit den fahrzeugspezifisch unterschiedlichen Einstiegshöhen.

S60 Böblingen-Renningen:

Die Strecke ist geprägt durch den eingleisigen Streckenabschnitt Sindelfingen – Böblingen und den aufgrund der Güterverkehrsnutzung zwangsweise für die S-Bahn eingleisigen Abschnitt zwischen Maichingen Nord und Sindelfingen. Im Abschnitt zwischen Renningen und Sindelfingen wird die Strecke im Mischverkehr mit Güterverkehr betrieben. Die grundsätzliche Trassenverfügbarkeit muss mit der DB Netz AG geklärt werden. Der Gutachter soll eine Machbarkeitsuntersuchung durchführen, in der zunächst ein fahrbares Betriebskonzept entwickelt wird. Auf dieser Grundlage soll die vorhandene Infrastruktur geprüft werden. Eventuell notwendige Ergänzungen sind darzustellen. Es wird voraussichtlich in Maichingen und Sindelfingen jeweils ein zusätzlicher Bahnsteig erforderlich. Der Umbau des Bahnhofs Sindelfingen wird von der Geschäftsstelle als aufwendig eingeschätzt. Darüber hinaus ist für den Bahnhof Böblingen der betriebliche Ablauf auf Grundlage des geänderten Betriebsprogramms der S60 zu betrachten und auch hier vom Gutachter aufzuzeigen, welche infrastrukturellen Ergänzungen notwendig werden. Grundsätzlich soll der Gutachter eine Machbarkeitsuntersuchung durchführen, die erforderliche Infrastruktur definieren, die Maßnahmen in geeigneten Plänen darstellen und eine erste grobe Kostenschätzung durchführen. Darüber hinaus soll zusammen mit der DB Regio AG ein Umlaufkonzept entwickelt und der notwendige Fahrzeugbedarf dargestellt werden. Zur Beurteilung der Investitionskosten soll auf Grundlage des Verkehrsmodells der Region eine grobe verkehrliche Beurteilung ergänzt werden. Ergänzend dazu sind mögliche Wechselwirkungen zur geplanten Hermann-Hesse-Bahn aufzuzeigen, darzustellen und zu bewerten. Hierbei ist sowohl das Betriebskonzept der Hesse-Bahn an sich als auch das mögliche Betriebskonzept im Fall einer S-Bahn Verlängerung nach Calw zu hinterlegen. Die Auswirkungen sind darzustellen im Falle möglicher Konflikte sind Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

S1 Plochingen-Kirchheim/T:

Die Strecke ist geprägt durch den eingleisigen Streckenabschnitt zwischen Wendlingen und Kirchheim/T. Für den Abschnitt zwischen Plochingen und Wendlingen, der im Mischbetrieb betrieben wird, muss die grundsätzliche Trassenverfügbarkeit mit der DB Netz AG geklärt werden. Erforderliche zusätzliche Infra-

struktur ist vom Gutachter aufzuzeigen. Dabei ist insbesondere der Bahnhof Plochingen sowie die Führung der S-Bahn in Wendlingen - geprägt durch eine große Anzahl an Bahnübergängen - zu betrachten. Erforderlich wird vsl. auch die Anpassung des Bahnhofs Ötlingen zum Begegnungsbahnhof. Der Gutachter soll eine Machbarkeitsuntersuchung durchführen, in der zunächst ein fahrbares Betriebskonzept entwickelt wird. Auf dieser Grundlage soll die vorhandene Infrastruktur geprüft werden. Eventuelle Ergänzungen sind zu definieren, die Maßnahmen in geeigneten Plänen darzustellen und eine erste grobe Kostenschätzung ist durchzuführen. Darüber hinaus soll zusammen mit der DB Regio AG ein Umlaufkonzept entwickelt und der notwendige Fahrzeugbedarf dargestellt werden. Zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit soll auf Grundlage des Verkehrsmodells der Region eine grobe verkehrliche Beurteilung ergänzt werden. Die DB Netz AG soll hier begleitend eingebunden werden.

S1 Böblingen-Herrenberg:

Aufgrund des ausgeprägten Mischverkehrs auf dieser Strecke können zum jetzigen Zeitpunkt nur erste grundsätzliche Überlegungen angestellt werden. Eine abschließende Beurteilung wird jedoch erst möglich sein, wenn das Fahrplankonzept nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 abgestimmt vorliegt. Die Strecke ist geprägt durch eine sehr dichte Belegung mit S-Bahn, Nahverkehr und Fernverkehr. Die Einführung des Viertelstundentakts auf dieser Strecke ist bereits beschlossen. Aufgrund von Trassenkonflikten können jedoch aktuell nicht alle Trassen gefahren werden. Der Gutachter soll eine Machbarkeitsuntersuchung durchführen, die erforderliche Infrastruktur zum Schließen der Taktlücken definieren, die Maßnahmen in geeigneten Plänen darstellen und eine erste grobe Kostenschätzung durchführen. Darüber hinaus soll zusammen mit der DB Regio AG ein Umlaufkonzept entwickelt und der notwendige Fahrzeugbedarf dargestellt werden. Zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit soll auf Grundlage des Verkehrsmodells der Region eine grobe verkehrliche Beurteilung ergänzt werden.

S2 Flughafen- Filderstadt:

Ein möglicher Viertelstundentakt wird derzeit bereits im Rahmen der Studie „Filder und Zuffenhausen“ untersucht. Zwischenergebnisse dieser Studie werden am 31.01.2018 im Verkehrsausschuss vorgestellt.

S4 Marbach-Backnang:

Die Strecke verläuft in diesem Abschnitt eingleisig und wird im Mischverkehr mit Güterverkehr betrieben. Die grundsätzliche Trassenverfügbarkeit muss mit der DB Netz geklärt werden. Aufgrund der Bahnsteiglängen von 140 m in diesem Abschnitt wird ein Stärken und Schwächen in der Hauptverkehrszeit in Marbach erforderlich. Der Gutachter soll eine Machbarkeitsuntersuchung durchführen, in der zunächst ein fahrbares Betriebskonzept entwickelt wird. Auf dieser Grundlage soll die vorhandene Infrastruktur geprüft werden. Eventuelle Ergänzungen sind zu definieren, die Maßnahmen in geeigneten Plänen darzustellen und eine erste grobe Kostenschätzung durchzuführen. So wird voraussichtlich zwischen Backnang und Burgstall ein zusätzlicher Begegnungsabschnitt erforderlich, der aufgrund der Topographie bautechnisch sehr anspruchsvoll ist. Der Gutachter soll eine Machbarkeitsuntersuchung durchführen, die erforderliche Infrastruktur definieren, die Maßnahmen in geeigneten Plänen darstellen und eine erste grobe Kostenschätzung durchführen. Darüber hinaus soll zusammen mit der DB Regio AG ein Umlaufkonzept entwickelt und der notwendige Fahrzeugbedarf dargestellt werden. Zur Beurteilung der Investitionskosten soll auf Grundlage des Verkehrsmodells der Region eine grobe verkehrliche Beurteilung ergänzt werden.

Schusterbahn:

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Studie zur Zukunft des Schienenverkehrs soll der Gutachter eine Ausweitung des Angebots auf der Schusterbahn untersuchen. In Betracht kommen dabei die folgenden Szenarien:

- Ausweitung des heutigen Angebots auf halbstündliches Angebots über den ganzen Tag zwischen Untertürkheim und Kornwestheim
- Verlängerung dieses Angebots auf die Strecke Esslingen – Ludwigsburg mit möglicher Weiterführung nach Markgröningen
- Alternativ dazu die Ausweitung auf die Strecke Plochingen – Bietigheim

Der Gutachter soll eine Machbarkeitsuntersuchung durchführen, in der zunächst ein fahrbares Betriebskonzept für diese Varianten entwickelt wird. Hierzu sind enge Abstimmungen mit der DB Netz AG erforderlich. Auf dieser Grundlage soll die vorhandene Infrastruktur geprüft werden. Eventuelle Ergänzungen sind zu definieren, die Maßnahmen in geeigneten Plänen darzustellen und eine erste grobe Kostenschätzung durchzuführen. Zu untersuchen ist dabei die Einführung der Schusterbahn in Untertürkheim, die Einführung der Schusterbahn in Ludwigsburg, die mögliche Weiterführung in Ludwigsburg und die Frage, wo und wie die Züge sinnvoll enden und wenden können. Der Gutachter soll die Konzepte und Maßnahmen in geeigneten Plänen darstellen, in einen Erläuterungsbericht erläutern und eine erste grobe Kostenschätzung durchführen. Darüber hinaus soll zusammen mit der DB Regio AG ein Umlaufkonzept entwickelt und der notwendige Fahrzeugbedarf dargestellt werden. Zur Beurteilung der Investitionskosten soll auf Grundlage des Verkehrsmodells der Region eine grobe verkehrliche Beurteilung ergänzt werden.

Zusammenfassung und Bewertung

Der Gutachter soll anhand der Ergebnisse die Maßnahmen in einer Gesamtübersicht darstellen, bewerten und ein mögliches Umsetzungskonzept erarbeiten, in dem insbesondere der Umfang der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen, mögliche Realisierungszeiträume, die gegebenenfalls erforderlichen zusätzlichen Fahrzeuge (einschließlich Betrachtungen zur möglichen Beschaffung), Wechselwirkungen auf den S-Bahn Betrieb allgemein und die verkehrlichen Wirkungen gegenübergestellt werden. Der Gutachter soll darüber hinaus eine Einschätzung zur Förderfähigkeit der erforderlichen Maßnahmen abgeben.

Kapazitätserweiterung bei der S-Bahn und Überlegungen zum Schienenverkehr im Kreis Ludwigsburg:

Auf Grundlage der in der Geschäftsstelle vorhandenen Datengrundlage zur Auslastung der S-Bahn-Fahrzeuge (Die Ergebnisse werden im Verkehrsausschuss Ende Februar 2018 vorgestellt) soll der Gutachter folgende Arbeitsschritte durchführen:

- Analyse der Daten, Ermittlung von Streckenabschnitten mit hoher Auslastung. Prognose, wie diese Auslastung sich mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 unter Berücksichtigung des neuen Liniennkonzeptes des Landes entwickeln wird. Festlegung von Abschnitten, in denen Maßnahmen erforderlich werden.
- Berücksichtigung der aktuell laufenden Planungen (z.B. Regionalbahnhof Vaihingen), der Überlegungen zur Panoramabahn und der sonstigen geplanten Infrastrukturergänzungen. Es sollen auch die von den Landkreisen aktuell geplanten Maßnahmen an den Nebenbahnen mit einbezogen werden.
- Aufzeigen von Lösungsmöglichkeiten zur Kapazitätssteigerung in diesen Abschnitten.
In diesem Abschnitt soll die gesamte Bandbreite möglicher Lösungsmöglichkeiten untersucht werden. Dazu gehören neben der Verstärkung vorhandener S-Bahn-Züge auch neue S-Bahn-Fahrlagen (Verdichter S-Bahnen), neue Linien, mögliche Ausweitung der Landesverkehre (MEX Netz) auch die mögliche Integration der Nebenbahnen bzw. neue Expressbuslinien.
- Definition von notwendigen ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen. Hier ist insbesondere auch darzustellen, welche Infrastrukturmaßnahmen gegebenenfalls durch eine Ausweitung von ETCS ersetzt werden können.

- Eisenbahnbetriebliche Bewertung dieser Lösungsmöglichkeiten
- Betrachtung zur Wirtschaftlichkeit (Umlaufkonzept, Mehrleistung, Fahrzeugmehrbedarf etc.)

Die Ergebnisse sind in einem Bericht zusammenzufassen. Im Rahmen der Untersuchung werden Abstimmungen mit dem VVS, dem Land und den Landkreisen erforderlich.

II. **Beschlussvorschlag**

- a.) Der Verkehrsausschuss stimmt dem unter Punkt 2.) vorgeschlagenen Leistungsbild zu.
- b.) Die Geschäftsstelle wird auf dieser Grundlage eine Ausschreibung vorbereiten und den Vergabeprozess durchführen.
- c.) Die Regionaldirektorin wird ermächtigt, die Vergabe der Studie vorzunehmen, wenn das insgesamt wirtschaftlichste Angebot den im Haushalt 2018 berücksichtigten Ansatz nicht überschreitet.
- d.) Die Geschäftsstelle wird über das Ergebnis der Studie im Verkehrsausschuss berichten.
- e.) Der Antrag der CDU Fraktion „15-Minuten-Takt für alle S-Bahn-Linien“ und der Antrag der SPD Fraktion „Überlegungen zum Schienenverkehr im Kreis Ludwigsburg“ werden als Erledigt erklärt.
- f.) Der Antrag Bündnis 90/Die Grünen „Kapazitätserweiterungen bei der S-Bahn“ wird in Bezug auf den Teil „Infrastruktur und Netzkonzept“ als erledigt erklärt. Der Teil „Kapazität in der S-Bahn“ wird abschließend im Verkehrsausschuss Ende Februar 2018 behandelt.



CDU Fraktion im VRS · Kronenstr. 25 · 70174 Stuttgart

Geschäftsstelle
Verband Region Stuttgart
Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

CDU Fraktion
Kronenstr. 25
70174 Stuttgart
Telefon (0711) 229 4363
Telefax (0711) 226 64863
info@cdu-region-stuttgart.de

23.10.2017

15-Minuten-Takt für alle S-Bahn-Linien

Antrag:

Die Verbandsgeschäftsstelle wird beauftragt darzustellen, wie der Beschluss der Regionalversammlung vom 28.09.2016 zur Einführung eines durchgehenden 15-Minuten-Taktes am Tage umgesetzt wird und welche ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen dazu ggf. erforderlich sind.

Begründung:

Am 28.09.2016 fasste die Regionalversammlung den Beschluss zur Einführung eines durchgehenden 15-Minuten-Taktes am Tage für die S-Bahn. Dadurch soll eine verlässliche und für die Nutzer einfach verständliche Regelung gefunden werden, um die Nutzung der S-Bahn noch attraktiver zu machen.

Das heutige Leistungsangebot der S-Bahn variiert zwischen den Linien, aber auch auf Teilabschnitten in nicht unerheblichem Maße. So werden manche Abschnitte, aber auch ganze Linien, wie die S 60 und die S 40, nur im Halbstundentakt bedient. Ebenfalls differenziert stellt sich die Situation auf Streckenabschnitten dar, die von mehreren Linien befahren werden.

Um letztendlich im Gesamtnetz einen 15-Minuten-Takt anbieten zu können, dürften neben der eigentlichen Bestellung auch infrastrukturelle Maßnahmen notwendig werden. Es ist daher von großem Interesse, wie die Umsetzung zeitlich, mit welchen Maßnahmen und mit welchen Kosten möglich ist.

Dr. Pfeiffer MdB, Ganske, Koch und Fraktion



Antrag zum Haushaltsplan 2018

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

20. Oktober 2017

Kapazitätserweiterungen bei der S-Bahn prüfen

Antrag:

Die Verwaltung lässt in Abstimmung mit dem VVS und dem Verkehrsministerium prüfen, in welchen Abschnitten des S-Bahn-Netzes Kapazitätsreserven für mehr Fahrgäste vorhanden sind. Hierbei sind infrastrukturelle Voraussetzungen wie z.B. die T-Spange/Nordkreuz, die Panoramastrecke, die Schusterbahn und der Regionalhalt S-Vaihingen zu berücksichtigen. Ziel soll es sein, Vorschläge für neue S-Bahnlinien an der Stammstrecke vorbei zu erarbeiten.

Begründung:

In den Hauptverkehrszeit (HVZ) sind die S-Bahnen übervoll und eine Steigerung des ÖV-Anteils am Verkehrsaufkommen in der Region kann bisher nur außerhalb der HVZ (v.a. der morgendlichen HVZ) erfolgen. Dichtere Takte oder neue S-Bahnlinien sind aufgrund der infrastrukturellen Gegebenheiten der S-Bahn-Stammstrecke in der Stuttgarter Innenstadt nicht möglich.

Dies gilt aber nicht für das S-Bahn-Netz jenseits der Stammstrecke. Bereits heute weist das Netz in einigen Teilen Reserven auf, die einen dichteren Takt erlauben würden (z.B. auf der S1 zwischen Plochingen und Bad Cannstatt, die S4/5 zwischen Ludwigsburg und Hauptbahnhof). Es kann sich daher lohnen, das S-Bahn-Liniennetz in Teilnetzen zu denken und zu überprüfen, inwiefern Kapazitätserweiterungen und neue S-Bahnlinien mittelfristig nach der Realisierung von S21 machbar sind. Dabei können neue Infrastrukturen wie die T-Spange und das Nordkreuz ebenso eine Rolle spielen, wie bestehende und geplante Infrastrukturen (Panoramastrecke, Schusterbahn, Regionalhalt S-Vaihingen).

Für die Fraktion

Prof. Dr. André Reichel	Ingrid Grischtschenko	Michael Lateier
Eva Mannhardt	Timo Rapp	Heike Schiller
Fritz Kuhn	Karl-Heinz Bok	



SPD-Regionalfraktion Stuttgart - Kronenstraße 25 - 70174 Stuttgart

An den
Verband Region Stuttgart
Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

SPD-Regionalfraktion

Kronenstraße 25
70174 Stuttgart
Telefon: 0711 - 299 14 95
E-Mail: info@spd-vrs.de
Homepage: www.spd-region-stuttgart.de

Stuttgart, 20. Oktober 2017

Haushaltsberatungen 2018

Überlegungen zum Schienenverkehr im Kreis Ludwigsburg

Die Geschäftsstelle des VRS wird beauftragt,

über den aktuellen Sachstand bei den Themen

- Perspektive Strohgäubahn
- Reaktivierung der Strecke Ludwigsburg-Markgröningen,
- Reaktivierung der Bottwartalbahn in Richtung Heilbronn,
- Stadtbahn Ludwigsburg-Remseck,

im Kreis Ludwigsburg zu berichten.

Hierbei soll insbesondere im Vordergrund stehen, wie sich die verschiedenen Überlegungen für ein Nebenbahnkonzept im Kreis Ludwigsburg mit den Überlegungen der Region bei den Themen Salzweg, Panoramabahn und Schusterbahn verkehrlich sinnvoll und finanziell tragfähig verbinden lassen.

Begründung:

Neben den lokalen Maßnahmen einer Stadtbahn im Kreis Ludwigsburg und der Reaktivierung der Bottwartalbahn spielt in den Überlegungen in Stadt und Kreis Ludwigsburg auch die Reaktivierung der Bahnstrecke Ludwigsburg – Markgröningen eine große Rolle.

Diese Maßnahme, verbunden mit neuen Perspektiven für die Strohgäubahn, ließen sich regionalbedeutsam als Teil eines neuen Nebenbahnnetzes mit Ästen über den Salzweg in Richtung Leonberg, über die Panoramabahn in Richtung S-Vaihingen und über die Schusterbahn in Richtung Esslingen verknüpfen.

Harald Raß
Fraktionsvorsitzender

Thomas Leipnitz

Michael Makurath und Fraktion