

Sitzungsvorlage Nr. 184/2017

Verkehrsausschuss

am 22.02.2017



Verband Region
Stuttgart

07.02.2017 - VA-18417.docx

104 - VA-Ö - 184/2017

zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 3

Konzept zur beschlossenen Kapazitätsausweitung bei der S-Bahn

I. Sachvortrag

Das Verkehrsangebot bei der S-Bahn erfreut sich großer Beliebtheit bei den Reisenden. Dies wird insbesondere an den Fahrgastzahlen deutlich, die in den vergangenen 10 Jahren um nahezu 50 % gestiegen sind und auch die in diesem Zeitraum um mehr als 20 % gewachsene Betriebsleistung belegt den Erfolg der S-Bahn in der Region. Ebenfalls eine sehr erfreuliche Entwicklung sind die zahlreichen Pendler, die durch eine Nutzung des ÖPNV die täglichen Staus auf der Straße regelrecht „umfahren“ und damit nicht zuletzt für die Feinstaubproblematik in der Landeshauptstadt Stuttgart und der gesamten Region einen ganz entscheidenden Beitrag leisten.

Auf die positive Nachfrageentwicklung hat die Regionalversammlung stets mit Maßnahmen zur weiteren Verbesserung des Verkehrsangebots geantwortet. An dieser Stelle seien exemplarisch lediglich genannt, die beschlossene Einsatzplanung der 10 neuen S-Bahnen, durch die über 3.300 zusätzliche Sitzplätze im Berufsverkehr angeboten werden, sowie der Beschluss zur stufenweisen Ausweitung des Viertelstundentakts in den kommenden Jahren, der ebenfalls eine erhebliche Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV bedeutet.

Neben den erheblichen Fahrgastzuwächsen im Berufsverkehr hat auch die Zahl der Reisenden im Freizeitverkehr stetig zugenommen. Unter anderem mit der Ausweitung des Spätverkehrs unter der Woche und der Einführung des Nachtverkehrs am Wochenende, bei dem seit Dezember 2016 der Betriebschluss aufgehoben wurde, haben die Regionalräte ein attraktives Verkehrsangebot im Freizeitverkehr als wichtige Grundlage für ein pulsierendes Nachtleben in der Region geschaffen. Aus dem Stand konnten die Fahrgastzahlen mit der Einführung und im Vergleich zum regionalen Nachtbus verdreifacht werden und es ist daher nicht verwunderlich, dass zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 im Nachtverkehr eine bedarfsgerechte Ausweitung der bestehenden Kapazitäten in einem Umfang von 360.000 Euro beschlossen wurde.

Ein zusätzlicher Bedarf zur Ausweitung der Kapazitäten besteht auch mit Blick auf die vielen Besucher der zahlreichen Veranstaltungen und des ausgeprägten Kulturangebots. Teilweise überschneiden sich auch Berufs- und Freizeitverkehr und wo am späten Abend oder am Wochenende 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. Der Verkehrsausschuss hat daher die Geschäftsstelle beauftragt, gemeinsam mit der DB Regio AG ein Konzept zu erarbeiten, welches der Nachfrageentwicklung im Freizeitverkehr gerecht wird und zugleich einen wirtschaftlich optimalen Ressourceneinsatz gewährleistet. Die Geschäftsstelle hatte nach einer ersten Einschätzung jährliche Kosten in Höhe von ca. 750.000 Euro genannt, die bei einer Umsetzung im Frühjahr 2017 nicht in vollem Umfang anfallen. Im Haushalt 2017 wurde für dieses Konzept ein anteiliger Be-

trag von 500.000 Euro eingeplant (ab 2018: 750.000 Euro); die aufgrund der zusätzlichen Fahrzeugkilometer anfallenden Energiedurchleitungskosten (Infrastruktur) wurden in der Planung ebenfalls unterstellt.

1.1 Konzept zur modularen Ausweitung der Kapazitäten

Mit dem Ziel, die Kapazitäten im Freizeitverkehr nachfragegerecht zu verbessern, schlägt die Geschäftsstelle ein modular aufgebautes Konzept vor. Die Details sind im Folgenden skizziert; die einzelnen Module sind getrennt voneinander umsetzbar.

Modul 1: Ausweitungen der Langzugbildung auf der Linie S2

Mit dem Einsatz der 10 neuen S-Bahnen werden die überschlagenen Wenden in Filderstadt und Schorndorf zur Stabilisierung des Gesamtsystems ab 10.04.2017 realisiert und damit die Beschlüsse der Regionalversammlung umgesetzt. In Weil der Stadt und S-Vaihingen erfolgen die überschlagenen Wenden bereits seit 2016 im Rahmen der vertraglichen Vorgaben (vgl. VA-137/2016).

Mit der neuen Einsatzplanung entsteht auch die Möglichkeit weitere Langzugbildungen (= 3 S-Bahnzüge) in nachfragestarken Zeitlagen anzubieten. Die konkreten Züge sind in Tab. 1 dargestellt. Umlaufbedingt werden sich jedoch noch weitere Verkehrsleistungen ergeben, die mit der Umsetzung des Moduls 1 als Langzug verkehren, so dass damit von Montag bis Freitag insgesamt knapp 1.000 zusätzliche Sitzplätze und weitere Stehplätze angeboten werden können.

Linie	Abfahrt	von	nach	Ankunft	Zugbildung Aktuell	Zugbildungsvorschlag
S2	16:34 Uhr	Filderstadt	Schorndorf	17:40 Uhr	Vollzug	Langzug
S2	17:04 Uhr	Filderstadt	Schorndorf	18:10 Uhr	Vollzug	Langzug
S2	17:34 Uhr	Filderstadt	Schorndorf	18:40 Uhr	Vollzug	Langzug

Tab. 1: Langzugbildung auf der Linie S2

Die jährlichen Kosten für die Realisierung betragen 120.000 Euro (Preisstand 2017). Eine Umsetzung könnte analog zu den überschlagenen Wenden ab dem 10.04.2017 erfolgen, so dass die anteiligen Kosten in 2017 bei 86.000 Euro liegen.

Modul 2: Nachfragegerechte Ausweitung der Vollzugbildung am späten Abend und der Nacht

Im Abendverkehr (ab ca. 22:00 Uhr) besteht eine unterschiedlich starke Nachfrage im Gesamtnetz; wobei das Fahrgastaufkommen bei den Durchmesserlinien S 1 – S 3 höher ist als im sog. Nordnetz. Die Fahrgastzählungen zeigen dort eine Besetzung, bei der ein Einsatz von Kurzzügen (= 1 S-Bahnzug) nicht dem gebotenen Kapazitätsangebot entspricht. Exemplarisch sei die Abfahrt der Linie S1 um 21:46 Uhr in Herrenberg genannt, bei der an Samstagen eine Höchstbesetzung von etwa 300 Fahrgästen dem Fahrgastaufkommen am Freitagabend entspricht; bislang wurde an Samstagen lediglich ein Kurzzug eingesetzt. Die Detailbetrachtung zeigt jedoch auch, dass eine differenzierte Ergänzung der bestehenden Kapazitäten zielgerecht ist. Teilweise ist die Vollzugbildung (= 2 S-Bahnzüge) während der gesamten Woche sinnvoll, auf anderen Linien wird diese Kapazität lediglich an einzelnen Tagen benötigt und mitunter ist auch die aktuell bestehende Kurzzugbildung grundsätzlich nachfragegerecht.

Mit Blick auf diese Anforderungen ist das Modul 2 aufgebaut. Es wird darin eine linienbezogene Ausweitung des Vollzugangebots vorgeschlagen, die auch den unterschiedlichen Kapazitätsbedarf der einzelnen Verkehrstage berücksichtigt.

Die konkreten Vorschläge sind in Tab. 2 enthalten.

Linie	Zielzustand nach Umsetzung der Maßnahme
S1	a) Von Montag bis Freitag fahren am späten Abend <u>bis Mitternacht alle S-Bahnen als Vollzug.</u> b) Am Wochenende (in der Nacht von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag) fahren <u>alle Züge am späten Abend sowie im Nachtverkehr als Vollzug.</u>
S2	a) Von Montag bis Donnerstag wird die <u>Vollzugbildung einen Takt länger</u> als bisher gefahren. (Ankünfte in Filderstadt um 22:26 Uhr, in Schorndorf um 22:40 Uhr damit auch als Vollzug). b) Am Wochenende (in der Nacht von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag) fahren <u>alle Züge am späten Abend sowie im Nachtverkehr als Vollzug.</u>
S3	Am Wochenende (in der Nacht von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag) fahren <u>alle Züge am späten Abend sowie im Nachtverkehr als Vollzug.</u>
S4	In der Nacht von Samstag auf Sonntag fahren <u>die Züge im Nachtverkehr (ab ca. 23:00 Uhr) mit starker Nachfrage grundsätzlich als Vollzug.</u>
S5	In der Nacht von Samstag auf Sonntag fahren <u>die Züge am späten Abend und im Nachtverkehr mit starker Nachfrage grundsätzlich als Vollzug.</u>
S6	In der Nacht von Samstag auf Sonntag fahren <u>die Züge ab S-Schwabstraße im Nachtverkehr (ab ca. 00:00 Uhr) mit starker Nachfrage grundsätzlich als Vollzug; in der Gegenrichtung wird die Abfahrt um 22:33 Uhr ab Weil der Stadt als Vollzug gefahren.</u>

Tab. 2: Kapazitäten im Verkehrsangebot auf den Linien S 1 – S 3 nach Umsetzung des Moduls 2

Es bleibt unabhängig von allen Maßnahmen dabei, dass bei großen Veranstaltungen mit hohen Besucherzahlen auf allen Linien eine bedarfsgerechte Ausweitung der Kapazitäten im Rahmen der Sonderverkehrsplanung erfolgt.

Die jährlichen Kosten für die Realisierung des Moduls betragen 600.000 Euro (Preisstand 2017). Eine Umsetzung könnte zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2017 (ab 11.06.2017) erfolgen, so dass die anteiligen Kosten in 2017 bei 336.000 Euro liegen.

Modul 3: Ausweitung der Vollzugbildung an Samstagen

An Samstagen ist in der aktuellen Einsatzplanung mitunter erst nach 9:00 Uhr der Einsatz von Vollzügen vorgesehen. Die Fahrgastentwicklung am Wochenende zeigt jedoch, dass es grundsätzlich und streckenbezogen sinnvoll ist, mit dem Einsatz von Vollzügen bereits zwischen 7:00 Uhr und 8:30 Uhr zu beginnen. Mit dem Modul 3 wurde daher ein Vorschlag erarbeitet, mit dem ein früherer Beginn des Vollzugeinsatzes an Samstagen, unter Berücksichtigung der Einsatzplanung für die Fahrzeuge (Umlaufgestaltung), realisiert werden kann. Der zeitliche Beginn der zusätzlichen Vollzugbildung nach Umsetzung des Moduls 3 ist in Tab. 3 dargestellt.

Linie	Beginn der <u>zusätzlichen</u> Vollzugbildungen nach Umsetzung des Moduls 3
S1	Herrenberg ab 7:16 Uhr, Kirchheim/Teck ab 7:21 Uhr
S2	Schorndorf ab 6:18 Uhr (umlaufbedingt), Filderstadt ab 7:34 Uhr
S3	Auf der Linie S3 beginnt die Vollzugbildung aktuell bereits um 7:11 Uhr ab Backnang und um 8:18 Uhr ab S-Flughafen/Messe.
S4	Backnang ab 7:03 Uhr, Marbach ab 7:55 Uhr, S-Schwabstraße ab 9:02 Uhr
S5	Bietigheim-Bissingen ab 8:07 Uhr, S-Schwabstraße ab 8:22 Uhr
S6	Weil der Stadt ab 7:33 Uhr, S-Schwabstraße ab 8:27 Uhr

Tab. 3: Beginn der Vollzugbildung bei der S-Bahn Stuttgart an Samstagen nach Umsetzung des Moduls 3

Die jährlichen Kosten für die Realisierung betragen 72.000 Euro (Preisstand 2017). Eine Umsetzung könnte zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2017 (ab 11.06.2017) erfolgen, so dass die anteiligen Kosten in 2017 bei 40.000 Euro liegen.

1.2 Zusammenfassung der Kosten für die Module 1-3

Eine Zusammenfassung der Kosten für die Module 1-3 ist auf Basis des Preisstands 2017 in Tab. 4 dargestellt. Die jährlichen Kosten basieren auf der aktuellen betrieblichen Planung.

Modul	Kurzbeschreibung	Kosten in 2017	Jährliche Kosten
Modul 1	Zusätzliche Langzugbildung auf der Linie S 2	86.000 €	120.000 €
Modul 2	Nachfragegerechte Ausweitung der Kapazitäten im Spät- und Nachtverkehr auf allen Linien	336.000 €	600.000 €
Modul 3	Früherer Beginn der Vollzugbildung an Samstagen	40.000 €	72.000 €
Summe		462.000 €	792.000 €

Tab. 4 Darstellung der Kosten für die Module 1-3 (Rest 2017 sowie jährliche Kosten)

Im Haushalt 2017 wurde ein Betrag von 500.000 Euro für das Konzept zur Kapazitätsausweitung im Freizeitverkehr eingestellt und beschlossen. Für die Folgejahre muss bei dem Beschluss zur Umsetzung eine entsprechende Berücksichtigung in der Haushaltsplanung sowie in der mittelfristigen Finanzplanung erfolgen.

II. Beschlussvorschlag

Der Verkehrsausschuss beschließt die Umsetzung des Konzepts für den Freizeitverkehr mit den Modulen 1-3. Die Aufwendungen hierfür sind im Haushaltsjahr 2017 in Teilhaushalt 6, Sachkonto 42710120 (Verkehrsvertrag) mit einem Betrag von 500.000 Euro berücksichtigt. Die künftigen Aufwendungen in Höhe von jährlich 792.000 Euro (Preisstand 2017) sind unter Berücksichtigung der Kostenentwicklung in der Haushaltsplanung 2018 sowie in der mittelfristigen Finanzplanung zu hinterlegen.