

# Sitzungsvorlage Nr. 272/2018

Verkehrsausschuss  
am 06.06.2018



Verband Region  
Stuttgart

16.05.2018 - VA-27218.docx  
463 - VA-Ö - 272/2018

zur Beschlussfassung

**- Öffentliche Sitzung -**

---

## Zu Tagesordnungspunkt 1

### **Kapazitäten in der S-Bahn**

u.a. mit Anträgen

- der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN v. 20.10.2017 (V.10.-418)
- der FDP-Fraktion v. 18.10.2017 (V.27.-456)

### **I. Sachvortrag**

Die Fahrgastzahlen des ÖPNV in der Region Stuttgart belegen den großen Erfolg der S-Bahn und zeigen gleichzeitig ihre bedeutende Funktion als Rückgrat des Nahverkehrs in der Region.

In den vergangenen Jahren ist die Nachfrage bei der S-Bahn enorm gewachsen und in 2017 wurde mit 127,5 Mio. Fahrgästen ein weiterer neuer Fahrgastrekord aufgestellt. Im Vergleich zu 2007 entspricht dies einem Wachstum von mehr als 25% und auch die Entwicklung der täglich beförderten Fahrgäste zeigt die überproportionale Steigerung bei der S-Bahn, die an einem normalen Werktag von mittlerweile über 420.000 Fahrgästen genutzt wird.

Die Regionalversammlung hat diese erfreuliche Entwicklung stets mit überlegten Beschlüssen begleitet und gefördert. Beispielhaft seien die Ausweitung von Kapazitäten oder die Beschaffung von 10 zusätzlichen S-Bahnen genannt, durch die gleichzeitig eine erhebliche Verbesserung der Qualität erzielt werden konnte.

Die Beschlüsse zu den umfangreichen Verkehrsverbesserungsmaßnahmen und die massive Ausweitung der Betriebsleistung sind eine wesentliche Grundlage für die verglichen mit anderen Verkehrsmitteln im Verbund deutlich stärkere Nachfrageentwicklung bei der S-Bahn. Für die Fortsetzung der Erfolgsgeschichte „S-Bahn“ sind die Weichen bereits heute mit der Ausweitung des Viertelstundentakts, der Frühankunft des Flughafens, der S-Bahn-Erweiterung nach Neuhausen und weiteren Verkehrsverbesserungen in die richtige Richtung gestellt.

Mit Blick auf die Anforderungen an einen zukunftsfähigen ÖPNV in der Region Stuttgart ist es sinnvoll die Auslastung des gesamten S-Bahn-Netzes zu analysieren, um darauf aufbauend in einer Detailbetrachtung vorhandene Reserven aufzuzeigen. Auf dieser Basis können dann geeignete Ansätze für eine mögliche Weiterentwicklung der S-Bahn abgeleitet werden.

### **1. Bearbeitung der genannten Anträge**

In den folgenden Ausführungen zur Kapazität der S-Bahn werden auch die genannten Anträge zu dieser Thematik behandelt. Die weiterführenden Aspekte zur Infrastruktur im Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN mündeten bereits mit den Anträgen weiterer Fraktionen in die vorgesehene Ausschreibung einer Machbarkeitsstudie (vgl. VA-249/2018). Deren Ergebnisse werden nach Vergabe durch den Verkehrsausschuss vsl. im 1. Hj 2019 vorliegen. Für den Antrag der FDP-Fraktion wurde vom Gremium die Behandlung der Punkte 1 (ohne Betrachtung einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke) und 2 beschlossen.

## 2. Kapazitäten der S-Bahn

Die S-Bahn in der Region Stuttgart verfügt mit 157 Elektrotriebzügen (ET) über eine der modernsten Fahrzeugflotten im bundesweiten Vergleich. Innerhalb der jeweiligen Baureihe (BR) können die insgesamt 97 Fahrzeuge der BR 430 und 60 Fahrzeuge der BR 423 miteinander gekuppelt werden, so dass eine nachfrageorientierte Zugbildung mit Kurz-, Voll-, und Langzügen realisiert und bei größten Nachfragespitzen eine Kapazität für über 1.000 Fahrgäste in einem Langzug angeboten werden kann.

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick zu möglichen Zugbildungen bei der S-Bahn.

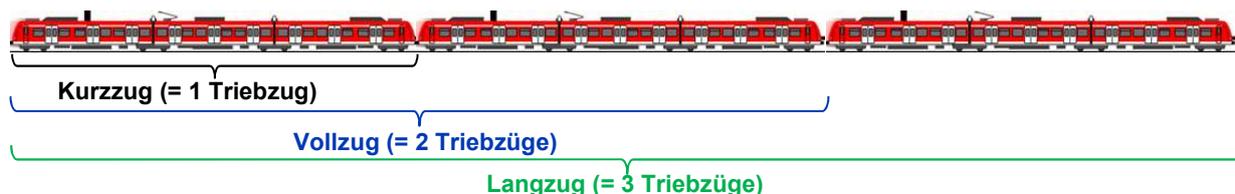


Abb. 1: Mögliche Zugbildungen bei der S-Bahn anhand einer Prinzipdarstellung

### Darstellung der Gesamtkapazität von S-Bahnen

Die Kapazität der S-Bahnen ergibt sich grundsätzlich aus den Sitz- und Stehplätzen eines Zuges, die sich aufgrund der Fahrzeugbauweise zwischen der BR 423 und BR 430 unterscheidet.

Für die Bewertung der Kapazitäten eines Zuges sind die anerkannten und dennoch differierenden Maßstäbe miteinander verglichen:

- **Herstellerangabe:** Angaben des Herstellers zu den Sitz- und Stehplätzen eines Zuges.
- **VDV-Standard<sup>1</sup>:** In der HVZ (Hauptverkehrszeit) soll der Besetzungsgrad als Mittelwert über die Spitzenstunde 65% der Gesamtkapazität nicht überschreiten.
- **Fahrgastsicht:** Die S-Bahn in der Region soll während der HVZ eine Auslastung von 125% bezogen auf die Sitzplatzkapazität im Regelfall nicht überschreiten. In jedem Einstiegsbereich stehen dann etwa 4 Fahrgäste. (Eine höhere Auslastung führt zu entsprechenden Rückmeldungen seitens der Bahnkunden.)

Tab. 1 zeigt die Gesamtkapazität einer S-Bahn auf Grundlage der dargestellten Bewertungsmaßstäbe. In Anlage 1 sind der „VDV-Standard“ und die „Fahrgastsicht“ in einem Fahrzeuggrundriss veranschaulicht.

| ET 423  | Herstellerangabe zum Fahrzeug |            |                 |                     | VDV-Standard<br>(Auslastung mit 65 % der Gesamtkapazität des Herstellers) |            |                 |                     | Fahrgastsicht |            |                 |                     |
|---------|-------------------------------|------------|-----------------|---------------------|---|------------|-----------------|---------------------|---------------|------------|-----------------|---------------------|
|         | Sitzplätze                    | Stehplätze | Gesamtkapazität | Sitzplatzauslastung | Sitzplätze  | Stehplätze | Gesamtkapazität | Sitzplatzauslastung | Sitzplätze    | Stehplätze | Gesamtkapazität | Sitzplatzauslastung |
| Kurzzug | 192                           | 322        | 514             | 268%                | 192   | 142        | 334             | 174%                | 192           | 48         | 240             | 125%                |
| Vollzug | 384                           | 644        | 1028            | 268%                | 384   | 284        | 668             | 174%                | 384           | 96         | 480             | 125%                |
| Langzug | 576                           | 966        | 1542            | 268%                | 576   | 426        | 1002            | 174%                | 576           | 144        | 720             | 125%                |

| ET 430  | Herstellerangabe zum Fahrzeug |            |                 |                     | VDV-Standard<br>(Auslastung mit 65 % der Gesamtkapazität des Herstellers) |            |                 |                     | Fahrgastsicht |            |                 |                     |
|---------|-------------------------------|------------|-----------------|---------------------|---|------------|-----------------|---------------------|---------------|------------|-----------------|---------------------|
|         | Sitzplätze                    | Stehplätze | Gesamtkapazität | Sitzplatzauslastung | Sitzplätze  | Stehplätze | Gesamtkapazität | Sitzplatzauslastung | Sitzplätze    | Stehplätze | Gesamtkapazität | Sitzplatzauslastung |
| Kurzzug | 184                           | 274        | 458             | 249%                | 184   | 114        | 298             | 162%                | 184           | 46         | 230             | 125%                |
| Vollzug | 368                           | 548        | 916             | 249%                | 368   | 227        | 595             | 162%                | 368           | 92         | 460             | 125%                |
| Langzug | 552                           | 822        | 1374            | 249%                | 552   | 341        | 893             | 162%                | 552           | 138        | 690             | 125%                |

Tab. 1: Kapazität der S-Bahn (BR 423 und BR 430) nach unterschiedlichen Bewertungsmaßstäben

<sup>1</sup> VDV = Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

### 3. Auslastung der S-Bahn

Auf Basis der vertraglich zu erhebenden RES-Daten<sup>2</sup> sowie der Zugbildung wird das Verhältnis zwischen Fahrgastzahlen und Sitzplätzen ermittelt. Daraus ergibt sich die prozentuale Auslastung der Züge; sind in einem Zug alle Sitzplätze mit Reisenden belegt, entspricht dies einer (Sitzplatz-)Auslastung von 100%.

Die Kapazitätsbemessung der Züge nach den weniger komfortablen Bewertungsmaßstäben des VDV oder nach Herstellerangaben ist für die S-Bahn in der Region keine Planungsgrundlage. Als Basis für die Bereitstellung von Kapazitäten gilt grundsätzlich die Anforderung aus Kundensicht (vgl. Tab. 1). Dennoch ist, auch mit Blick auf andere S-Bahn-Systeme, eine Auslastung nach den vom VDV vorgesehenen Maßstäben bei einzelnen Zügen oder während des Veranstaltungsverkehrs üblicher metropolitaner Standard.

Die Auslastung der S-Bahn über den Tagesverlauf eines durchschnittlichen Werktags zeigt deren grundsätzliche Aufnahmefähigkeit für weitere Fahrgäste. Ein grafischer Überblick zur Auslastung einzelner Streckenabschnitte wird in Anlage 1 gegeben.

#### 3.1 Auslastung in der Hauptverkehrszeit

Auch ohne die Durchführung komplexer Analysen liegt die Bedeutung der HVZ bei der Bewertung von Auslastung und Kapazitätsreserven auf der Hand. Um die nachfragestärksten Zeiten und Streckenabschnitte konkret zu erkennen, ist eine Analyse der betreffenden Stundenscheiben und darüber hinaus auch eine zugbezogene Betrachtung erforderlich.

Die Geschäftsstelle hat die in diesem Zusammenhang notwendigen Auswertungen durchgeführt. Die höchste Auslastung der S-Bahn liegt – analog zum Individualverkehr – in der morgendlichen HVZ zwischen 7 Uhr und 8 Uhr. Abb. 2 bildet diesen Zeitraum grafisch ab und zeigt jeweils richtungsbezogen die prozentuale Auslastung der einzelnen Streckenabschnitte.

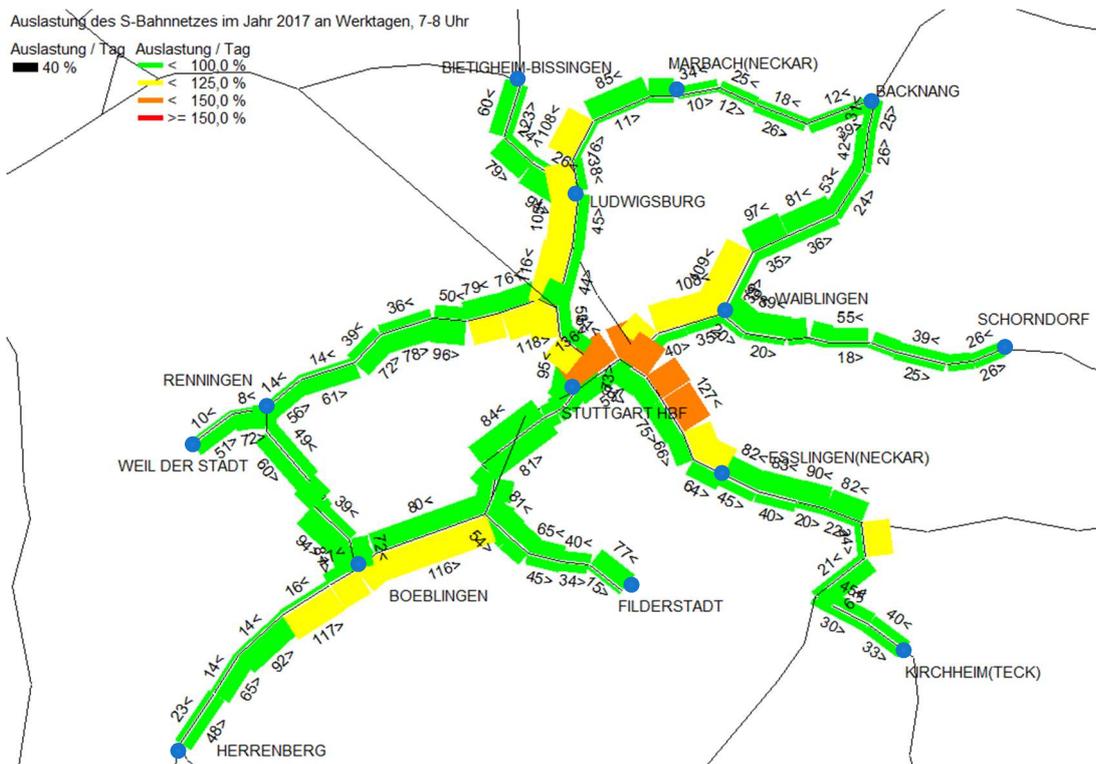


Abb. 2: Auslastung S-Bahn an Werktagen von 7 bis 8 Uhr (Quelle: Eigene Darstellung, Datenbasis: RES 2017)

<sup>2</sup> RES = Reisendenerfassungssystem

Die Auswertung der gesamten HVZ sowie eine Detailbetrachtung der einzelnen Linien ist in Anlage 1 enthalten. Darin wird auch deutlich, in welchen Abschnitten noch Kapazitätsreserven für weitere Fahrgäste vorhanden sind.

Im Zeitraum zwischen 7 Uhr und 8 Uhr herrscht auf allen Linien ein hohes Fahrgastaufkommen; insbesondere die Linie S1 zeigt eine sehr starke Auslastung im Zulauf auf Stuttgart. Die Online-Fahrplanauskunft gibt einen Hinweis auf die hohe Besetzung der betreffenden Züge, damit für Fahrgäste die Möglichkeit besteht, dies bei der Reiseplanung zu berücksichtigen.

Eine besonders hohe Nachfrage ist u.a. auf der Relation S-Bad Cannstatt – Stuttgart Hbf gegeben. Auf diesen Abschnitt entfallen auch die durchschnittlich meisten Stehplätze; bei einer Reisedauer von 4 Minuten stehen dort etwa 7 Fahrgäste je Einstiegsbereich. Dies liegt auch an der heute bestehenden Umsteigerknüpfung zwischen Regionalverkehr und S-Bahn im Stuttgarter Hbf. Viele Fahrgäste vermeiden den dort zeitaufwendigen Umsteigevorgang und nutzen die ohnehin bereits stark ausgelastete S-Bahn bereits ab S-Bad Cannstatt.

In den gelb dargestellten Streckenabschnitten (vgl. Abb. 2) ergibt sich im genannten Zeitraum ein gemittelter Stehplatzanteil von im Regelfall unter 20% - in jedem Einstiegsbereich würden damit etwa 3 Fahrgäste stehen.

Bezogen auf die S-Bahn-Stammstrecke auf dem Abschnitt zwischen Stuttgart Hbf und S-Schwabstraße gibt Abb. 3 neben der Auslastung auch einen Überblick zur Besetzung der einzelnen Linien in der nachfragestärksten Stunde zwischen 7 Uhr und 8 Uhr. Weitere HVZ-Stunden enthält die Anlage 1.

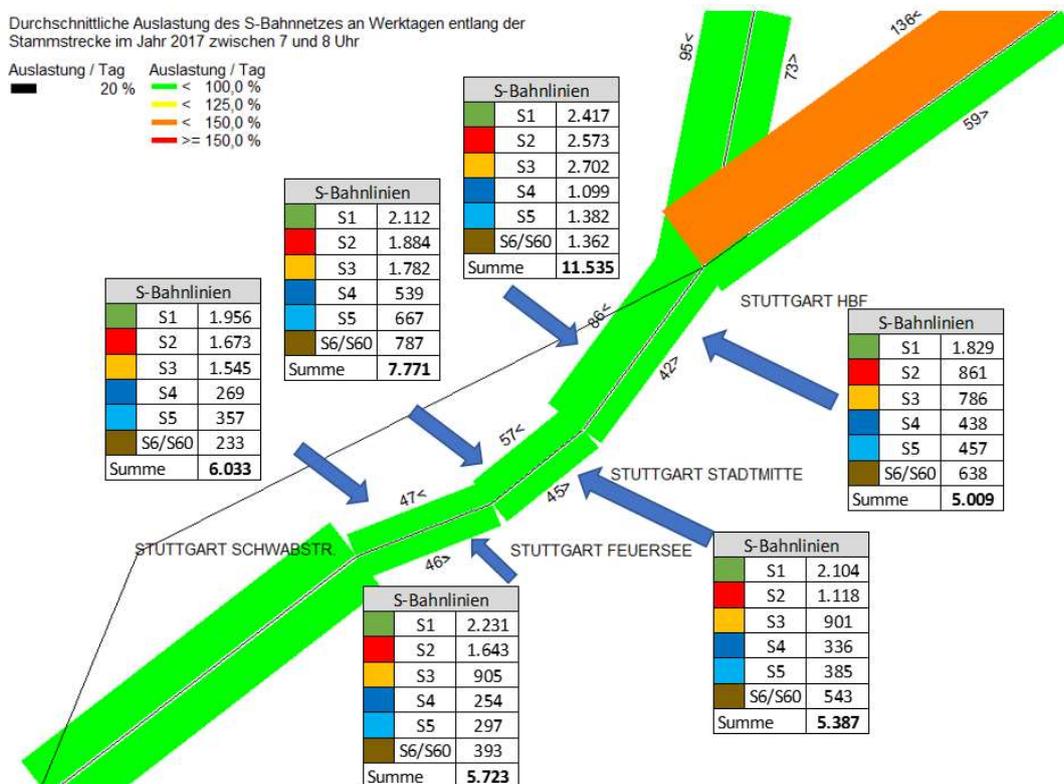
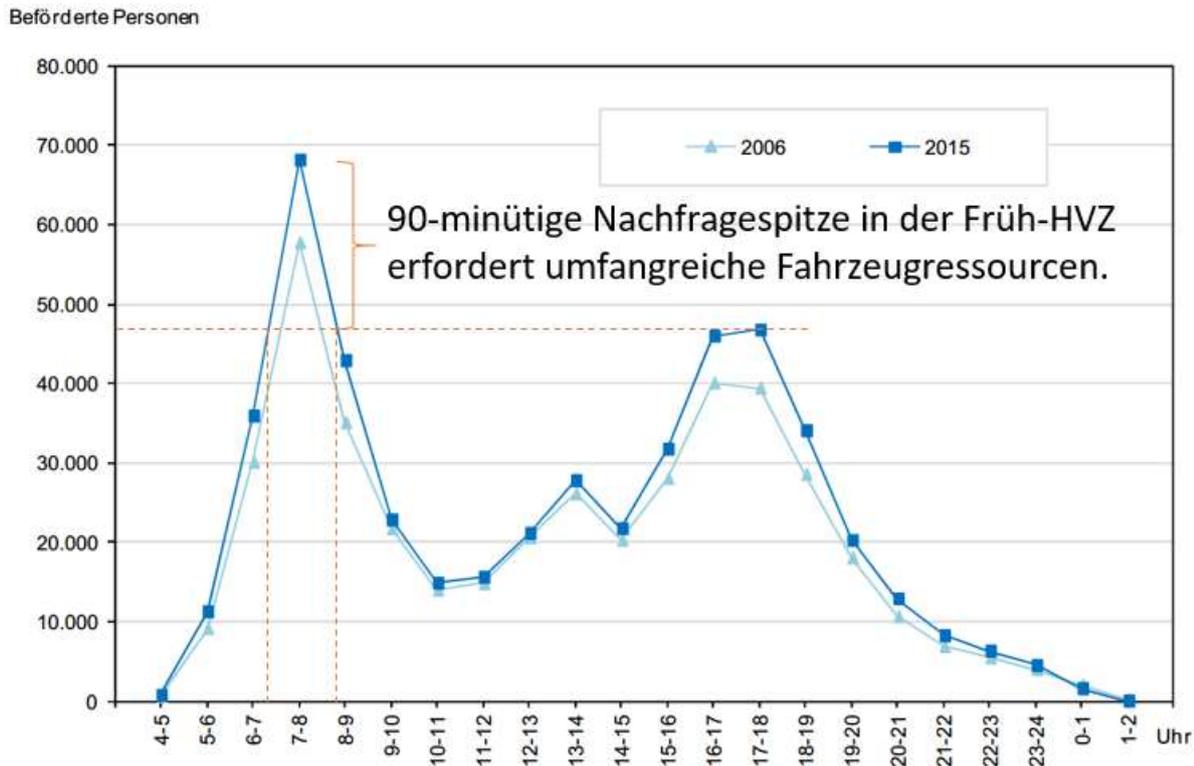


Abb. 3: Auslastung und Besetzung auf der Stammstrecke in der Stunde 7 bis 8 Uhr (Datenbasis: RES 2017)

Die Besetzung der Durchmesserlinien S1, S2 und S3 macht etwa 70% der Gesamtbesetzung auf der Stammstrecke im Abschnitt S-Schwabstraße – Stuttgart Hbf aus. In Verbindung mit der Auslastung (vgl. Anlage 1, S.4 - S.17) wird deutlich, dass bei den Nordlinien S4, S5 und S6/60 auch in der nachfragestärksten Stunde zwischen 7 und 8 Uhr keine Kapazitätsengpässe vorliegen.

Stark nachgefragt sind hingegen die Linien S1 bis S3, die von Fahrgästen zur Universität und in Richtung S-Vaihingen bereits ab Stuttgart Hbf genutzt werden. Ein möglicher Ansatz zur Entlastung der Durchmes-serlinien könnte die zusätzliche Durchbindung einer Nordlinie bis nach S-Vaihingen sein.

Die Bedeutung der morgendlichen HVZ im Vergleich zur übrigen TVZ (Tagesverkehrszeit) wird ergänzend durch die tageszeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens gemäß Abb. 4 belegt, welches sich in den vergangenen zehn Jahren stark erhöht hat. Zugleich bestätigen die länger andauernde morgendliche HVZ sowie die zeitliche Ausdehnung der nachmittäglichen HVZ die von Gremium beschlossene Reihenfolge bei der mehrstufigen Ausweitung des Viertelstundentakts.



**Abb. 4: Tageszeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens – S-Bahn 2006 und 2015**  
(Quelle: Eigene Darstellung. Diagramm und Daten: Verkehrsstromerhebung VVS, Stand Juni 2017)

Dass die S-Bahnen in der HVZ sehr stark ausgelastet sind und gleichzeitig dennoch – auch unter Berücksichtigung einer kundenorientierten Kapazitätsauslastung – grundsätzlich weitere Fahrgäste aufnehmen könnten, wurde bereits belegt. Dennoch kann die Schaffung von weiteren tariflichen Anreizen zur besseren Verteilung der Fahrgäste auf die späteren HVZ-Stunden am Vormittag ein mögliches Instrument bei der Weiterentwicklung der S-Bahn sein. Die Nachfragespitze von etwa 90 Minuten in der morgendlichen HVZ zeigt den umfangreichen Fahrzeugbedarf bei der S-Bahn für eine verhältnismäßig kurze Zeit (vgl. Abb. 4); gleichzeitig wird damit die Bedeutung einer Entzerrung dieser Fahrgastspitze erkennbar.

Mit Blick auf die Auslastung der Spitzenstunde zwischen 7 Uhr und 8 Uhr hätte bereits eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens in die darauffolgende Stunde einen positiven Effekt. Die Entscheidung, den Arbeitsweg erst ab 8 Uhr anzutreten, ist zudem häufig noch durch die Beschäftigten selbst beeinflussbar; den Arbeitsweg jedoch erst ab 9:00 Uhr zu beginnen, um bestehende tarifliche Anreize nutzen zu können, erfordert meist auch Zugeständnisse der Unternehmen an ihre Beschäftigten.

Eine begrenzte Kapazitätsausweitung in der HVZ könnte durch zusätzliche Behängungen erreicht werden. Um jedoch Kapazitäten signifikant zu erhöhen, ist eine leistungsfähigere Infrastruktur in Verbindung mit noch dichteren Takten und zusätzlichen Fahrzeugen erforderlich.

### **3.2 Zugbezogene Analysen und bedarfsgerechte Kapazitätsanpassungen**

Die Bereitstellung ausreichender Kapazitäten ist ein wesentliches Qualitäts- und Komfortmerkmal für den ÖPNV. Das Ziel für die S-Bahn in der Region ist es daher, jedem Fahrgast grundsätzlich einen Sitzplatz anbieten zu können.

Wie in allen Verdichtungsräumen ist während der HVZ ein gewisses Stehplatzangebot im ÖPNV dennoch nicht vollständig zu vermeiden. Der geringe Stehplatzanteil von im Regelfall unter 20% bei der S-Bahn Stuttgart ist jedoch nicht der allgemeine Standard – mitunter orientiert sich die Dimensionierung der Kapazitäten in anderen bundesdeutschen Ballungsräumen an weniger komfortablen Bewertungsmaßstäben, die bereits skizziert wurden.

#### **a) Zugbezogene Analyse für den Jahresfahrplan 2017**

Die Analyse der Besetzung aller Züge eines Werktags zeigt bei sechs Fahrten – die bereits überwiegend mit Langzügen unterwegs sind – einen Stehplatzanteil von > 50% über eine durchschnittliche Reisedauer von ca. 10 Minuten. Bei werktäglich 788 Zugfahrten betrifft dies weniger als 1% der Züge.

Bei insgesamt 28 Fahrten liegt der Stehplatzanteil zwischen 25 und 50% über eine durchschnittliche Reisedauer von ca. 8 Minuten. Die betreffenden Züge sind in Anlage 1 enthalten.

#### **b) Bedarfsgerechte Kapazitätsanpassungen**

Auf Basis der Kapazitätsanalyse jedes einzelnen Zuges hat die Geschäftsstelle die DB Regio AG mit der Erarbeitung eines Konzepts beauftragt, dessen besonderer Fokus auf einer nachfrageorientierten Zugbildung liegt.

Das Ziel ist der Aufbau von Kapazitäten bei Zügen mit einem Stehplatzanteil von > 25%, sofern diese nicht bereits ohnehin mit der maximal möglichen Kapazität gefahren werden. Insgesamt betrifft dies 19 Fahrten am Tag. Die Nutzung ggf. vorhandener Fahrzeugstillstände oder mögliche Werkstattoptimierungen waren dabei ebenso zu prüfen wie die Verschiebung von Kapazitäten in Abhängigkeit zur Auslastung von Zügen. Die Prüfung der Umlaufgestaltung hat ergeben, dass die Ausweitung der Kapazität in einzelnen Fällen möglich ist. Nach den aktuellen Planungen könnte auf der Linie S2 eine weitere Langzugbildung in der Spät-HVZ eingeführt und auf der Linie S60 im mittäglichen Schülerverkehr ein aktueller Kurzzug- zu einem Vollzugeinsatz ausweitert werden. Um jedoch für alle 19 Fahrten zusätzliche Platzkapazitäten anbieten zu können, wären auch zusätzliche Fahrzeugressourcen erforderlich.

Ein weiterer Aspekt ist der optimale Einsatz der bestehenden Ressourcen (Fahrzeuge und Energie). Unter der Prämisse jedem Fahrgast einen Sitzplatz anzubieten wurde untersucht, bei welchen Zügen eine Anpassung der Kapazität durchgeführt werden könnte. Möglich wäre dies bei verschiedenen Verkehrsleistungen in Tagesrandlage bzw. am Wochenende.

Die Aufwendungen für die beschriebenen Ausweitungen der HVZ-Kapazitäten auf den Linien S2 und S60 können durch den optimierten Einsatz der bestehenden Ressourcen abgedeckt werden. Die Kapazitäten in Tagesrandlagen und am Wochenende werden dann entsprechend der Nachfrage ebenfalls angepasst. Parallel ist zu berücksichtigen, dass bei diesen Zügen an aufkommensstarken Tagen und bei Veranstaltungen damit zusätzliche Behängungen im Sonderverkehr nachzusteuern sind. Der Mehrbedarf dafür liegt bei etwa 40.000 Fahrzeugkilometern; dies entspricht nach aktuellem Kostenstand einem jährlichen Betrag von 72.000 Euro.

Während der Adventszeit wurde darüber hinaus eine Vollzugbildung von Montag bis Freitag bis ca. 24 Uhr einbezogen, da in dieser Zeit das Fahrgastaufkommen aufgrund von Weihnachtsmarktbesuchen und Firmenfeiern erheblich gestiegen ist. Damit könnten die auf einigen Strecken am Freitag- und Samstagabend bereits ganzjährig umgesetzten Kapazitätsausweitungen sinnvoll ergänzt werden (vgl. VA-103/2016). Es entsteht ein Mehrbedarf in Höhe von ca. 30.000 Fahrzeugkilometern. Dies entspricht nach dem aktuellen Kostenstand einem Betrag von 54.000 Euro.

Sofern alle auf Basis der Kapazitätsanalyse identifizierten Maßnahmen umgesetzt werden, ergibt sich ein Mehrbedarf von ca. 70.000 Fahrzeugkilometern pro Jahr. Dies entspricht nach dem aktuellen Kostenstand einem monetären Aufwand von etwa 126.000 Euro pro Jahr.

Betrachtet man den skizzierten Bedarf an weiteren Kapazitäten durch zusätzliche Behängungen, dann belegt dieser nicht zuletzt auch den Erfolg der Angebotsverbesserungen in den vergangenen Jahren. Gleichzeitig partizipiert die Region unmittelbar an der steigenden Nachfrage, denn die aus der ausgeweiteten Betriebsleistung resultierenden Fahrgelderlöse werden im Verkehrsvertrag „bruttovertraglich“ behandelt und damit vollumfänglich der Region zugeschrieben. Im Jahr 2018 liegen diese jährlichen Zuschreibungen in einer Größenordnung von etwa 2 Mio. Euro.

Aktuell ist die Detailplanung für das Konzept der nachfrageorientierten Zugbildung noch nicht abgeschlossen. Es wird vorgeschlagen, die Geschäftsstelle mit den notwendigen Abstimmungen zu beauftragen und sie diese in dem genannten Finanzrahmen umsetzen zu lassen. Die Geschäftsstelle schlägt mit Blick auf den häufigeren Anpassungsbedarf bei einer konsequent nachfrageorientierten Zugbildungsplanung vor, dass bedarfsgerechte Kapazitätsanpassungen als Geschäft der laufenden Verwaltung wahrgenommen werden, sofern keine Erhöhungen des Bestellerentgelts damit verbunden sind.

#### **4. Zusammenfassung und weitere Überlegungen**

Die S-Bahn Stuttgart verfügt über die erforderlichen Kapazitäten, um die aktuell vorhandene Nachfrage zu bedienen. Wie in allen Ballungsräumen ist die morgendliche Spitzenstunde jedoch auch in der Region Stuttgart überdurchschnittlich stark ausgelastet.

Insbesondere im Zeitraum zwischen 7 Uhr und 8 Uhr herrscht auf allen Eisenbahnstrecken im Zulauf auf den Stuttgarter Hbf ein hohes Fahrgast- und Verkehrsaufkommen; auf Kurzstrecken ist ein geringer Stehplatzanteil auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht vollständig zu vermeiden. Bezogen auf das Verkehrsaufkommen gilt der genannte Zeitraum analog für den Individualverkehr – auch dort ist die höchste Belastung zwischen 7 Uhr und 8 Uhr zu verzeichnen. Würde man in dieser Zeitscheibe alle in Stuttgart Hbf bisher als Vollzug ankommenden S-Bahnen zum Langzug verstärken, könnten rund 3.000 zusätzliche Plätze (Sitz- und Stehplätze) zur Verfügung gestellt werden. Dies würde einen Bedarf für weitere Fahrzeuge auslösen.

Bei der Ausweitung von Kapazitäten sind mögliche Potentiale zu betrachten, die mit der teilweisen Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf Tangentialverbindungen entstehen. Dies erfolgt im Rahmen einer Untersuchung, die aktuell durch das VWI<sup>3</sup> erarbeitet wird.

Um – insbesondere in der HVZ – die vorhandenen Kapazitäten im bestehenden Netz effizienter zu nutzen, kann die Entwicklung von weiteren tariflichen Maßnahmen zur besseren Verteilung der Verkehrsspitzen ein sinnvoller Ansatz sein. Auch die perspektivische Führung einer Nordlinie über die Schwabstraße hinaus

---

<sup>3</sup> VWI = Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart

nach S-Vaihingen würde eine Entlastung für die Durchmesserlinien auf der Stammstrecke bringen. Weitere Kapazitätseffekte ergäben sich durch zusätzliche Langzugbildungen in den Spitzenstunden. Die bestehenden Möglichkeiten wurden in der Sitzungsvorlage erläutert. Perspektivisch werden auch die Metropolexpress-Linien des Landes eine Verbesserung bringen. So kann bspw. der Regionalzughalt in S-Vaihingen erheblich zur Entlastung der Linie S1 zwischen Herrenberg und S-Vaihingen beitragen.

Abschließend ist jedoch auch festzustellen, dass eine Schaffung von umfassenden Kapazitätsreserven und eine deutliche Erhöhung des Modal Splits zugunsten des ÖV nicht (nur) mit „Bordmitteln“ erreicht werden können. Die Erreichung dieser Ziele bedingt die Erhöhung der Infrastrukturkapazität, noch dichtere Takte und zusätzliche Fahrzeuge.

## II. Beschlussvorschlag

1. Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht zu den Kapazitäten in der S-Bahn zur Kenntnis.
2. Der Verkehrsausschuss beschließt die Umsetzung bedarfsgerechter Kapazitätsanpassungen ab Dezember 2018. Dazu gehört die Erhöhung der Kapazität im Einzelfall auf der Linie S2 in der Spät-HVZ und im Schülerverkehr auf der S60. Ebenfalls eingeschlossen sind die Ausweitung der Kapazitäten im abendlichen Verkehr während der gesamten Adventszeit sowie die nachfragegerechte Anpassung der Zugbildung in Tagesrandlagen und am Wochenende. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, die konkreten Verkehrsleistungen mit der DB Regio AG, unter Berücksichtigung der vorhandenen Fahrzeugressourcen, abzustimmen.
3. Der Verkehrsausschuss beschließt die überplanmäßige Aufwendung für die Maßnahmen gemäß Ziffer 2 des Beschlussvorschlags im Haushaltsjahr 2018 in Teilhaushalt 6, Sachkonto 42710120 (Verkehrsvertrag) in Höhe von 7.600 Euro sowie die Deckung durch Rücklagenentnahme. Die künftigen Aufwendungen in Höhe von jährlich 126.000 Euro (Kostenstand 2018) werden in der Haushaltsplanung für das Jahr 2019 berücksichtigt und in der mittelfristigen Finanzplanung fortgeschrieben.
4. Bedarfsgerechte Kapazitätsanpassungen werden im Rahmen der zur Bewirtschaftung des Verkehrsvertrages veranschlagten Haushaltsmittel als Geschäft der laufenden Verwaltung wahrgenommen.
5. Die Anträge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 20.10.2017 (V.10.-418) und der FDP-Fraktion vom 18.10.2017 (V.27.-456) werden für erledigt erklärt.

*(Hinweis: Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 20.10.2017 (V.10.-418) wurde in Bezug auf den Teil „Infrastruktur und Netzkonzept“ bereits in der Sitzung am 29.01.2018 für erledigt erklärt.)*