



Nummer: 80/2015
den 29. Juni 2015

Mitglieder des Kreistags
des Landkreises Esslingen

- Öffentlich
 Nichtöffentlich
 Nichtöffentlich bis zum
Abschluss der Vorberatung

- KT
 VFA 09. Juli 2015
 ATU
 ATU/BA
 SOA
 KSA
 JHA

Betreff: S2 Verlängerung nach Neuhausen a. d. F.

Anlagen: -

- Verfahrensgang: Einbringung zur späteren Beratung
 Vorberatung für den Kreistag
 Abschließender Beschluss im Ausschuss

BESCHLUSSANTRAG:

Der Verwaltungs- und Finanzausschuss beschließt, dass aus wirtschaftlichen und förderrechtlichen Gesichtspunkten heraus die Ergebnisse der betrieblichen Untersuchung für die S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen a. d. F. durch die SSB AG planerisch umgesetzt werden und als Grundlage für die Planfeststellung dienen sollen.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Siehe Sachdarstellung

Sachdarstellung:

Die S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen a.d.F. wurde zuletzt in der Sitzung des Kreistags am 11.12.2014 behandelt (Vorlage 168/2014). Dort wurde die Meilensteinentscheidung getroffen, die Planungen bis zum Planfeststellungsbeschluss weiterzuführen.

Die SSB AG ist derzeit dabei, die Planungen für das Projekt zu vertiefen und die Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten. Im Rahmen der Umsetzung jeder Infrastrukturmaßnahme ist jeweils entsprechend dem Projektfortschritt der Nachweis zu erbringen, dass die geplante Infrastruktur leistungsfähig und wirtschaftlich ist. Diesen Nachweis fordern auch die Zuwendungsgeber Bund/Land sowie die Planfeststellungsbehörde. Eine erste überschlägige Dimensionierung erfolgte im Rahmen der Machbarkeitsstudie mit der Festlegung der zweigleisigen Trasse von Filderstadt/Bernhausen nach Neuhausen a.d.F.. Auf dieser Grundlage erfolgte die Beschreibung der Infrastruktur in der Vereinbarung für die Verlängerung der S2 vom April 2014.

Für einen detaillierten Nachweis ist sowohl das Vorliegen einer detaillierten Streckenplanung (mit Festlegung der Signalstandorte etc.) als auch die genaue Kenntnis der entsprechenden betrieblichen Randbedingungen in den davor liegenden Abschnitten erforderlich. Die Planung der SSB AG hatte Ende 2014 den notwendigen Detaillierungsgrad erreicht, um diesen Nachweis zu führen. Parallel dazu wurde die Entscheidung für die Lösung Drittes Gleis im Projekt Stuttgart 21 Anfang April 2015 getroffen. Bestandteil des Maßnahmenpakets „Drittes Gleis“ sind maßgebliche Ergänzungen im Planfeststellungsabschnitt 1.3.

Die Untersuchung für die S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen a.d.F. wurde in Form einer Betriebssimulation im Auftrag der SSB AG durch die TU Dresden durchgeführt. Die Aufgabenstellung für die Simulation hat folgende Punkte umfasst:

- Untersuchung des möglichen Betriebsablaufs für die S-Bahn nach Neuhausen a.d.F.. Grundlage: Grundtakt der S2 wird verlängert
- Prüfung der Dimensionierung der Infrastruktur (eingleisige/zweigleisige Streckenführung)
- Prüfung der betrieblichen Notwendigkeit von Überleitverbindungen
- Prüfung der Abstellvorgänge in Neuhausen a.d.F. und Prüfung der Nachtabstellung
- Berücksichtigung der aktuellen Planungen Stuttgart 21 (Variante 3. Gleis und die Antragstrasse)

Grundlagen für die Simulation war der aktuelle Stand der technischen Planung (Infrastruktur, Signalanlagen etc.) für die S-Bahn nach Neuhausen a.d.F.. Ergänzend zur bisher geplanten zweigleisigen Trasse wurde eine teilweise eingleisige Streckenführung entwickelt. Betrieblich wurde, wie bereits in der Vereinbarung für die S-Bahn Verlängerung vom April 2014 festgelegt, die halbstündliche Verlängerung der S2 im Grundtakt zu Grunde gelegt. Bei der Fahrplanerstellung wurden für beide Richtungen zusätzliche Reserven vorgesehen. Dies geschieht über Haltezeitzuschläge von bis zu 30 s in den Haltepunkten Flughafen, Filderstadt/Bernhausen und Sielmingen bzw. über Fahrzeitreserven. Diese Reserven tragen maßgeblich zu einer Steigerung der Betriebsqualität bei und führen insbesondere für die Stationen Flughafen und Filderstadt/Bernhausen zu einer ent-

spannere Haltezeit als heute. Die fahrplanmäßige Fahrzeit von Neuhausen a.d.F. nach Filderstadt/Bernhausen beträgt 5:30 Minuten.

Auf dieser Grundlage konnte der Gutachter nachweisen, dass das vorgesehene Betriebsprogramm der S2 auch bei eingleisiger Führung zwischen Sielmingen und Neuhausen a.d.F. gefahren werden kann. Die neue Infrastruktur zwischen Filderstadt/Bernhausen und Neuhausen a.d.F. ist so dimensioniert, dass Verspätungen abgebaut werden können. Bei dieser Lösung findet die Begegnung der Züge in Sielmingen statt. Sollte der Zug aus Stuttgart Verspätung haben, so verschiebt sich die Begegnung der Züge in den Abschnitt zwischen Filderstadt/Bernhausen und Sielmingen. Dies bedeutet, dass dort keine eingleisige Streckenführung möglich ist.

Im Rahmen der betrieblichen Untersuchung wurde auch eine mögliche Bandbreite für die Verschiebung der Fahrzeiten der S2 untersucht um nachzuweisen, dass die Infrastruktur zwischen Neuhausen a.d.F. und Sielmingen auch so flexibel ist, dass auf geänderte Fahrzeiten reagiert werden könnte. Dieser Untersuchung lag kein konkretes Betriebsprogramm zu Grunde. Die Bandbreite wurde aus den technischen Möglichkeiten der neuen Infrastruktur entwickelt. Dabei wurde auch die Infrastruktur und die Gleisbelegung des Abschnittes Rohr – Filderstadt berücksichtigt. So hat zum Beispiel eine 3 Minuten verspätete S-Bahn aus Richtung Stuttgart keine Auswirkungen auf die in Richtung Stuttgart verkehrende S-Bahn ab Neuhausen a.d.F..

In der Untersuchung konnte auch nachgewiesen werden, dass die Infrastruktur im Abschnitt Filderstadt/Bernhausen – Neuhausen a.d.F. bei einer fiktiven Taktverdichtung von zwei auf vier S-Bahnen pro Stunde leistungsfähig wäre. Die Umsetzung der Taktverdichtung scheitert in der Realität allerdings an Restriktionen in davorliegenden Abschnitten (z.B. eingleisiger Flughafentunnel). Ein fiktiver 20-Minuten-Takt (3 S-Bahnen pro Stunde), wie von der Stadt Filderstadt im Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt 1.3 gefordert, wäre im Abschnitt Filderstadt-Neuhausen a.d.F. ebenfalls fahrbar. Die Umsetzung ist aber aufgrund der grundsätzlichen Taktzeiten im gesamten S-Bahn-Netz (seit 1996 besteht ein 15 bzw. 30-Minuten-Takt) nicht möglich. Dieser Sachverhalt wurde bereits in der 2001 mit dem Landkreis Esslingen und Filderstadt vereinbarten Mitfinanzierung der Betriebskosten an der S-Bahn vom Flughafen nach Filderstadt festgehalten. Diese Mitfinanzierungsvereinbarung legt für die S-Bahn im Abschnitt Flughafen-Filderstadt einen 30-Minuten-Takt zu Grunde.

Zusammenfassung:

Die Simulation zeigt, dass im Bereich Flughafen – Neuhausen a.d.F. auch mit der eingleisigen Ausbildung im Abschnitt Sielmingen - Neuhausen a.d.F. in beide Richtungen keine Verspätungen entstehen, sondern sogar im großen Umfang abgebaut werden können. Der Gutachter empfiehlt deshalb die Umsetzung dieser Lösung. Die Zweigleisigkeit zwischen Filderstadt/Bernhausen und Sielmingen wird benötigt, um für den Fall einer Verspätung der S2 aus dem Stadtbereich in Richtung Neuhausen a.d.F. noch eine Begegnung der Züge zu ermöglichen, ohne dass eine zusätzliche Verspätung aufgebaut wird. Für die bisher in der Planung vorgesehene doppelte Überleitverbindung zwischen Filder-

stadt/Bernhausen und Sielmingen gibt es nach Aussage des Gutachters derzeit keine zwingende Notwendigkeit.

Grundsätzlich trägt die eingleisige Führung im Abschnitt Sielmingen – Neuhausen a.d.F. dazu bei, gerade in dem Abschnitt, in dem die bestehende Bebauung am dichtesten an die Trasse heranreicht, die Auswirkungen auf die Anwohner zu reduzieren. Sollte sich in Zukunft die Anforderung an eine zweigleisige Trasse zwischen Sielmingen und Neuhausen a.d.F. ergeben, so könnte diese nachgerüstet werden. Die Trassenlage wurde so gewählt, dass in diesem Abschnitt eine Ergänzung um ein zweites Gleis möglich wäre. Der kurze eingleisige Tunnel bei Thyssen könnte dann entsprechend der betrieblichen Erfordernisse eingleisig bleiben bzw. durch einen zweiten eingleisigen Tunnel ergänzt werden.

Auch bleibt mit der teilweise eingleisigen Streckenführung die Option einer Verlängerung ins Neckartal sowohl in technischer als auch betrieblicher Hinsicht erhalten. Die modifizierte Planung ändert an diesem Sachverhalt nichts. Durch die Ergänzungen im Planfeststellungsabschnitt 1.3 zum Projekt Stuttgart 21 mit der möglichen späteren Nachrüstung einer Verbindung von Station Terminal zur Neubaustrecke Richtung Ulm ergibt sich eine weitere Variante einer Führung der S-Bahn ins Neckartal. Damit wird bei der S2-Verlängerung nach Neuhausen durch die modifizierte Planung nichts verbaut.

Weitere Vorgehensweise:

Die Umsetzung der eingleisigen Lösung zwischen Sielmingen und Neuhausen a.d.F. ist aus wirtschaftlichen und fördertechnischen Gesichtspunkten heraus notwendig, sinnvoll und technisch umsetzbar. Die oben beschriebenen Ergebnisse wurden den Projektpartnern Filderstadt und Neuhausen a.d.F. am 04.05.2015 präsentiert. Der Landkreis Esslingen wurde am 07.05.2015 informiert. Gemeinsam mit den Projektpartnern wurde eine Terminalschiene für die Gremienbeteiligung festgelegt:

Verband Region Stuttgart:	24.06.2015	Verkehrsausschuss öffentlich
Filderstadt:	08.06.2015	Gemeinderat nicht öffentlich
	20.07.2015	ATU nicht öffentlich
	27.07.2015	Gemeinderat öffentlich
Neuhausen:	23.06.2015	Ausschuss nicht öffentlich
	28.07.2015	Gemeinderat öffentlich
SSB AG:	30.06.2015	Aufsichtsrat nicht öffentlich
Landkreis Esslingen:	09.07.2015	VFA öffentlich

Weitere vertragliche Regelungen im Projekt

Entsprechend den Regelungen aus der Vereinbarung für die S-Bahn-Verlängerung werden weitere vertragliche Festlegungen erforderlich. Derzeit werden beim VRS die Entwürfe für einen Durchführungs- und Zuschussvertrag mit der SSB AG (früher Bau- und Finanzierungsvertrag) sowie einen Vertrag über die Nutzung und den Unterhalt der Infrastruktur erarbeitet. Darüber hinaus wird der Abschluss einer Refinanzierungsvereinbarung mit den Kommunen und dem Landkreis Esslingen erforderlich. Auch hierzu wird derzeit ein Entwurf erar-

beitet. Nach Fertigstellung der Entwürfe werden diese mit den jeweiligen Partnern abgestimmt. Nach Behandlung im Lenkungskreis ist dann die Behandlung in den Gremien vorgesehen. Ziel ist die Unterzeichnung dieser Vereinbarungen bis Ende 2015.

Heinz Eininger
Landrat