

## Zu Tagesordnungspunkt 5

### Qualität der S-Bahn 2019

Die Geschäftsstelle gibt in der vorliegenden Sitzungsvorlage den Bericht zur S-Bahn-Qualität 2019. Dazu gehören neben den Ergebnissen der Qualitätsmessung des vergangenen Jahres und der monetären Folgen auch eine grundsätzliche Bewertung der Qualität.

Darüber hinaus erfolgt im Rahmen dieses regelmäßigen Berichts auch eine Behandlung der Anträge von Fraktionen und Gruppen, welche thematisch mit der S-Bahn-Qualität verbunden sind. Unter Punkt 3 wird daher ein Antrag der FDP-Fraktion zum Thema „Bahnsteigtüren“ behandelt.

#### I. Sachvortrag

Die S-Bahn in der Region ist das Rückgrat des ÖPNV-Angebots und sie ist gemeinsam mit dem Regionalverkehr, der Stadtbahn und den Bussen zugleich die bindende Voraussetzung für eine funktionierende Gesamtmobilität. Dies zeigt sich auch in den Reisendenzahlen, die seit Jahren stetig wachsen und für das zurückliegende Jahr kann ebenfalls ein neuer Fahrgastrekord vermeldet werden – 433.000 Fahrgäste sind es an Werktagen und mit mehr als 132,5 Mio. Reisenden hat die S-Bahn so viele Menschen wie noch nie zuvor in ihrer über 40-jährigen Geschichte zuverlässig ans Ziel gebracht. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die längst erreichte Kapazitätsgrenze der Infrastruktur und die Auswirkungen von Baumaßnahmen, die – genauso wie die Einflüsse des Mischverkehrs auf die S-Bahnen – so groß sind wie nie zuvor.

Bei Betrachtung der erreichten Pünktlichkeitswerte des vergangenen Jahres sind im Tagesdurchschnitt dennoch von 100 Zügen weniger als 5 Züge mehr als 6 Minuten verspätet. Nach dem bundesweit üblichen Messverfahren bedeutet dies umgekehrt: Mehr als 95% aller Züge waren pünktlich. Legt man einen strengerem Bewertungsmaßstab (maximale Verspätung von 2:59 Minuten) an, dann erreichen lediglich gut 84% aller Züge pünktlich ihr Ziel.

Die Zusammenfassung der transparent und monatlich aktuell für jedermann im Internet bereitgestellten Pünktlichkeitswerte<sup>1</sup> und die weiteren Ergebnisse der Qualitätsmessung für das Jahr 2019 sind unter Punkt 1 dargestellt. Dazu gehören auch die Bewertungen der Fahrgäste, die bei aller nachvollziehbarer Kritik an der Pünktlichkeit und der zu verbessernden Fahrgastinformation im Störfall die Sicherheit und Sauberkeit der S-Bahn loben.

Die im Folgenden vorgetragenen Ergebnisse der S-Bahn-Qualität 2019 werden in einen für den Schienenverkehr zu veröffentlichenden Bericht gemäß Artikel 7 Abs.1 der Verordnung (EG) 1370/2007 eingehen.

---

<sup>1</sup> Die Pünktlichkeitswerte der S-Bahn sind für alle Linien monatlich aktuell unter folgendem Link abrufbar:  
<https://www.s-bahn-stuttgart.de/s-stuttgart/aktuelles/Puenktlichkeit-663466>

## 1. Qualität der S-Bahn 2019

### 1.1 Ergebnisse der Qualitätsmessung

Tab. 1 zeigt die Ergebnisse der Pünktlichkeitsmessung für das Jahr 2019 mit einem Vergleich zum Vorjahr und die vertraglich festgeschriebenen Zielwerte.

#### Objektive Qualitätsbewertung

Pünktlichkeit (Gesamt-VZ*)	Zielwert	2018	2019
< 3 Min. verspätet	94,5%	86,8%	84,4%
< 6 Min. verspätet	98,0%	96,1%	95,3%
Pünktlichkeit (HVZ**)			
< 3 Min. verspätet	91,5%	78,4%	75,8%
< 6 Min. verspätet	98,0%	93,8%	92,9%
Sauberkeit	92,0%	94,4%	95,2%

\* Gesamt-Verkehrszeit \*\* Hauptverkehrszeit

**Tab. 1: Pünktlichkeitsmessung und Zielwerte**

Die auf Grundlage der Schulnotensystematik erfolgte Qualitätsbewertung durch die Fahrgäste ist in Tab. 2 dargestellt.

#### Bewertung der Fahrgäste

	Zielwert	2018	2019
Pünktlichkeit	2,5	3,2	3,3
Sicherheit	2,5	2,1	2,0
Information			
... im Regelfall	2,5	2,5	2,5
... bei Verspätungen	2,5	3,2	3,2
Sauberkeit	2,5	2,4	2,3

**Tab. 2: Qualitätsbewertung der Fahrgäste**

### 1.2 Bonus-Malus-Regelung

Im Verkehrsvertrag zwischen DB Regio und der Region ist eine finanzielle Anreizregelung zur Qualitätssteuerung enthalten. Dabei werden neben den unter Punkt 1.1 genannten Qualitätskriterien auch die Umsetzung des Beschwerdemanagements und die Funktionsfähigkeit der Fahrkartenautomaten monetär bewertet. Die Durchführung des Qualitätssystems erfolgt durch einen neutralen Dienstleister.

Bei der Funktionsfähigkeit der Fahrkartenautomaten erzielte DB Regio im Vergleich zum Jahr 2018 eine erhebliche Verbesserung, so dass sich die Pönalezahlung auf Grundlage der zu Vertragsbeginn festgelegten Kriterien in diesem Bereich um rund 210.000 Euro reduziert hat. Für das Jahr 2019 wird die aus den Qualitätsmessungen resultierende Zahlung bei vsl. 1,17 Mio. Euro liegen (2018: 1,29 Mio. Euro). Der endgültige Betrag für das vergangene Jahr liegt nach Durchführung der Schlussrechnung vsl. ab Ende April 2020 vor.

### 1.3 Abweichungen vom Regelfahrplan

Die aufgrund von Störungen ausgefallenen Zugkilometer sind in der folgenden Tabelle enthalten.

Jahr	2018 Störfälle	2019 Störfälle
Summe der Ausfallkilometer	114.641	154.790

Des Weiteren führen Fahrplanänderungen aufgrund von Baumaßnahmen an der Infrastruktur ebenfalls zu Abweichungen vom Regelfahrplan und einer Reduzierung der Betriebsleistung. Diese Fahrplanänderungen werden im Regelfall drei Monate vor Beginn der jeweiligen Maßnahme kommuniziert und in den Reiseauskunftsmedien hinterlegt. Der Fahrgast erhält beim Abruf einer Fahrplanauskunft in der App oder im Internet den während der Bauzeit gültigen Fahrplan. Ebenfalls dargestellt sind Fahrpläne bei ggf. erforderlichen Schienenersatzverkehren, die bei umfangreichen Baumaßnahmen nicht zu vermeiden sind.

Aufgrund von Baustellen reduzierte sich die Betriebsleistung des regulären Fahrplans um 255.682 km. Für die Region entstehen somit keine Aufwendungen für Infrastrukturentgelte für die betreffenden Betriebsleistungen.

Der Wert für die Abweichungen vom Regelfahrplan liegt gemäß den verkehrsvertraglichen Regelungen bei rund 2 Mio. Euro. Die Aufwendungen für Schienenersatzverkehre sind diesem Betrag im Rahmen der Schlussrechnung gegenzurechnen. Die endgültige Zahlung von DB Regio an die Region steht nach Durchführung der Schlussrechnung vsl. im April 2020 fest.

## 2. Bewertung der Qualität

Das Nichterreichen von vertraglich gesetzten und damit auch sehr anspruchsvollen Zielwerten kann nicht zufriedenstellend sein. Wenn die Presse auf die Pünktlichkeitsquoten der letzten anderthalb Jahrzehnte verweist und feststellt, dass diese im Tagesdurchschnitt um bis zu 3,4 Prozentpunkte besser waren (je nach Bewertungsmaßstab sind die Unterschiede noch deutlicher), dann ist diese Kritik berechtigt. Dies zeigen auch die Fahrgäste, deren Bewertung der Pünktlichkeit über ein schwaches „Befriedigend“ nicht hinauskommt. Gleichzeitig belegen die guten Schulnoten im Bereich von Sauberkeit und Sicherheit die sehr reflektierte Leistungsbewertung der S-Bahn durch die Bahnkunden.

Hier müssen die Verantwortlichen für den Betrieb der S-Bahn etwas tun. DB Regio hat u.a. begonnen, umfangreiche Maßnahmen gegen die massiven Zugausfälle aufgrund von Fahrzeugstörungen umzusetzen. Diese Maßnahmen müssen weiter verstärkt werden und nachhaltig wirken, denn die Ausfallmenge in diesem Bereich liegt bei 41.000 Kilometern und ist im Vergleich zum Jahr 2018 um knapp 70% gestiegen. Zudem verursachen solche Störungen, auch bedingt durch die steigende Verkehrsleistung, weitere Verspätungen mit einer unmittelbaren Wirkung auf das gesamte Netz.

Unabhängig von der Ursache steht DB Regio in der Verantwortung, die Auswirkungen von Störungen für die Fahrgäste auf ein Minimum zu reduzieren. Dies gilt insbesondere, wenn es darum geht, Reisende über Störungen und die möglichen Alternativen zu informieren. Die „Fahrgastinformation“ ist daher eine Thematik, um die sich DB Regio gemeinsam mit den ebenfalls dafür Verantwortlichen kümmern muss. Die Bewertung der Fahrgäste zeigt klar, dass die bisherigen Maßnahmen nicht ausreichend sind und die Möglichkeiten, dort eine Verbesserung zu erreichen, sind zunächst unabhängig von den in der Einführung skizzierten Einflüssen wie der Zunahme des Verkehrs, dem Mischbetrieb oder den Baustellen. Es geht darum,

innovative Konzepte zu entwickeln, die durch die Fahrgäste wahrgenommen werden und die für sie im konkreten Störfall auch tatsächlich hilfreich sind.

Die Personalsituation bei DB Regio konnte im vergangenen Jahr hingegen deutlich entspannt werden, so dass die Ausfallkilometer lediglich bei 1/10 vom Vorjahreswert liegen – dies entspricht 1.300 Kilometern. Auch die vertraglich durch die Region abgesicherten Reisendenlenker an verschiedenen Bahnhöfen haben eine positive Wirkung.

Im Bereich der Infrastruktur muss DB Netz weiterhin an der Verfügbarkeit arbeiten. Grundsätzlich ist erkennbar, dass sich die präventive Instandhaltung auszahlt und sich die von DB Netz verursachten Verspätungsminuten (bereinigt um baustellenbedingte Verspätungen) stabilisiert haben. Es gilt aber, die nicht völlig auszuschließenden Störungen in allen Bereichen nachhaltig zu beheben, Störbestehenszeiten mit Blick auf den stetig wachsenden Verkehr zu minimieren und die Erneuerung der Infrastruktur voranzutreiben. Dazu gehört auch die fahrgastverträgliche Abwicklung von Baustellen, deren Anzahl sich in den vergangenen vier Jahren mehr als verdreifacht hat und deren qualitätsgerechte Durchführung von elementarer Bedeutung ist. Dies zeigt sich in den Verspätungsminuten, die von 7.800 Minuten im Jahr 2018 auf 31.400 Minuten im Jahr 2019 angewachsen sind. Die massiven Auswirkungen auf die geplante Betriebsleistung wurden unter Punkt 1.3 bereits ausgeführt. Unregelmäßigkeiten bei Baumaßnahmen und nicht optimal geplante Baustellen haben insofern eine wesentliche Auswirkung auf die Qualität der S-Bahn und mit dem neuen „Anreizsystem Schienenpersonenverkehr“ (Start war am 01.06.2019) auch empfindliche Zahlungspflichten für die DB Netz AG zur Folge. Ab einem Schwellenwert von 3:30 Minuten fällt je Verspätungsminute ein Betrag von 16 Euro an. Für das Jahr 2019 wird die Zahlung der DB Netz AG dadurch bei einem Betrag von etwa 240.000 Euro liegen. Insbesondere mit Blick auf die kommenden Jahre, in denen das gesamte S-Bahn-Netz nochmals massiver von Baustellen betroffen sein wird, muss DB Netz auf diesen Punkt ein ganz besonderes Augenmerk legen und kann sich nicht auf optimal abgelaufene Prozesse und Richtlinien berufen. Entscheidend ist am Ende, was bei den Fahrgästen ankommt.

Gemeinsam mit allen beteiligten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen sind zudem die Auswirkungen des Mischverkehrs zu analysieren. Die Summe der durch die Codierung „Zugfolge“ verursachten Verspätungsminuten bilden einen Anteil von über 60% an der Gesamtsumme aller Verspätungsminuten. Diese in den Leitsystemen der DB Netz hinterlegte Verspätungsbegründung ist somit die mit Abstand häufigste Ursache für unpünktliche Züge. Die Summe der Verspätungsminuten lag im Jahr 2019 bei 218.000 (2017: 140.000 Minuten, 2018: 175.000 Minuten) und ist jedes Jahr um 25% gestiegen. Obwohl die S-Bahn das pünktlichste Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenknoten Stuttgart ist, wird sie häufig durch andere Züge aus ihrer eigenen Trasse verdrängt. Eine Verbesserung ist durch Dispositionsvereinbarungen möglich, die jedoch mit allen Beteiligten einvernehmlich geschlossen werden müssen. Es ist zu prüfen, an welchen Stellen diese Vereinbarungen sinnvoll sind. Die Geschäftsstelle erarbeitet derzeit gemeinsam mit DB Regio und den weiteren Beteiligten entsprechende Regelungen und wird deren Vereinbarung zwischen den Verkehrsunternehmen zur Verbesserung der S-Bahn-Qualität forcieren.

Die Umsetzung wirksamer Maßnahmen zu den skizzierten Punkten sind bindende Voraussetzung für einen stabilen S-Bahn-Verkehr in den kommenden Jahren. Diese Jahre werden weiterhin von umfangreichen Baumaßnahmen geprägt sein und auch die Ausweitungen des Verkehrsangebots mit den Einflüssen des Mischverkehrs werden mit der begrenzten Infrastruktur in der Region keine nennenswerten Verbesserungen der Pünktlichkeit zulassen. Umso wichtiger ist es, gerade die beeinflussbaren Themenfelder intensiv zu bearbeiten.

Unabhängig von der Pünktlichkeit wird sich die Qualität der S-Bahn in den kommenden Jahren dennoch Schritt für Schritt weiter verbessern. Im Dezember 2020 wird der Viertelstundentakt auf den bisherigen Strecken gantztägig realisiert sein und das Verkehrsangebot somit nochmals um jährlich rund 400.000 Kilometer ausgeweitet. Ab Ende 2021 werden die von der Region beschafften zusätzlichen S-Bahnen durch den Fahrzeughersteller sukzessive ausgeliefert. Insgesamt 58 Züge stehen dann für weitere Langzugbildungen in der Hauptverkehrszeit und für zusätzliche Verkehre zur Verfügung. Die Region hat damit in einem erheblichen Umfang in neue Fahrzeuge investiert. Innerhalb von 6 Jahren wurden mehr als 0,5 Milliarden Euro für den Fuhrpark der S-Bahn Stuttgart aufgewendet und die Flottengröße um fast 40% erhöht. Die Regionalversammlung hat damit zukunftsorientierte Beschlüsse gefasst.

Darüber hinaus hat die Region die DB Regio zur Umsetzung eines Redesigns verpflichtet, damit die teilweise bereits zu Beginn der 2000er-Jahre in Dienst gestellten Fahrzeuge bis zum Jahr 2032 attraktiv unterwegs sein können. Die konkreten Inhalte des Redesigns stehen in Abhängigkeit zu einem Vergabeverfahren, welches seitens DB Regio aktuell vorbereitet wird. Vorbehaltlich der Umsetzung eines wirtschaftlichen Vergabeverfahrens soll das Redesign ab dem Jahr 2023 realisiert werden.

Eine signifikante Verbesserung der Pünktlichkeit ist mit der Einführung von ETCS/ATO GoA2 zu erwarten, wenn die dann zusätzlich zur Verfügung stehenden Kapazitäten auch in die Qualität investiert werden. Dass die Pünktlichkeit verbessert werden muss, liegt auf der Hand – auch wenn die S-Bahn Stuttgart verglichen mit anderen S-Bahnen im süddeutschen Raum im Jahr 2019 erneut ein besseres Ergebnis erzielt hat. Dennoch zeigt der Vergleich von zwei S-Bahn-Systemen, bei denen in beiden intensiv an der Verbesserung der Pünktlichkeit gearbeitet wird, dass die Lösung für die Qualitätsproblematik nicht ausschließlich lokal erfolgen kann. Es ist in der Bundes- und auch in der Landespolitik ein klares Bekenntnis für einen starken Schienenverkehr erforderlich. Die Bereitstellung von zunächst 570 Mio. Euro durch den Bund, mit denen u.a. die Umsetzung von ETCS im Schienenknoten Stuttgart finanziert und der Einbau der erforderlichen Technik in die Fahrzeuge bezuschusst werden sollen, ist ein wichtiger Schritt auf diesem Weg.

Abschließend gehört zu einer Bewertung der Pünktlichkeit stets die Betrachtung aller Rahmenbedingungen. Dies gilt insbesondere dann, wenn die heutigen Pünktlichkeitswerte mit den Ergebnissen in der Mitte der 2000er-Jahre verglichen werden. So fuhren im Jahr 2005 an Werktagen 655 Züge im S-Bahn-Netz, im Jahr 2019 waren es 838 Züge und ab Dezember 2020 werden bis zu 940 S-Bahnen dort unterwegs sein. Dies entspricht einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens um rund 45% bei der S-Bahn. Vergleicht man zudem die Pünktlichkeitswerte der S-Bahn mit dem Individualverkehr wird deutlich, dass die Autofahrer in der Hauptverkehrszeit etwa 50% zusätzliche Fahrzeit<sup>2</sup> einplanen müssen.

### **3. Anträge der Fraktionen und Gruppen**

Die FDP-Fraktion hat einen Antrag mit Überlegungen zu Bahnsteigtüren und Sicherheitswänden an den Bahnsteigen der S-Bahn eingebracht, in dem auf eine Machbarkeitsstudie im Bereich U-Bahn München verwiesen wird. Dieser Antrag der FDP-Fraktion vom 18.10.2019 (V.37.-19) ist der Sitzungsvorlage als Anlage 2 beigefügt.

Die Regionalversammlung hat im Rahmen der Haushaltsberatungen für das Jahr 2020 am 11.12.2019 beschlossen, dass abweichend vom gestellten Antrag die Geschäftsstelle beauftragt wird, über die in München im Bereich der U-Bahn durchgeführte Machbarkeitsstudie zu berichten. Es ist ferner darzustellen, inwieweit Ergebnisse auf die Region Stuttgart übertragbar sind. Die Geschäftsstelle hat zu diesem Punkt

---

<sup>2</sup> vgl. TOMTOM Traffic Index; [https://www.tomtom.com/en\\_gb/traffic-index/stuttgart-traffic](https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/stuttgart-traffic), Abruf am 30.01.2019

mit der MVG (Münchner Verkehrsgesellschaft) Kontakt aufgenommen und gibt auf dieser Grundlage folgende Stellungnahme:

Die MVG beabsichtigt innerhalb der kommenden 10 Jahre die Einführung eines CBTC-Systems<sup>3</sup>. Diese Technik ist vergleichbar mit dem ETCS-System für die S-Bahn und sie ermöglicht ein punktgenaues Halten, was neben weiteren Voraussetzungen eine wesentliche Bedingung für den möglichen Einsatz von Bahnsteigtüren ist. Hierfür lassen sich drei Voraussetzungen festhalten:

1. Die **Haltegenauigkeit** der Züge ist die Voraussetzung für die Realisierung von Bahnsteigtüren. Die MVG geht mit der Einführung von CBTC von einer Haltegenauigkeit bis auf 20-30 cm aus. Bei der S-Bahn liegt die Haltegenauigkeit aktuell bei 5 m.
2. Die Züge benötigen ein identisches **Türraster**. Dies bedeutet, dass sich die Türen bei einem haltenden Zug – unabhängig vom eingesetzten Fahrzeug – immer an der gleichen Stelle befinden muss. Die U-Bahn München erfüllt diese Voraussetzung zukünftig durch entsprechenden Fahrzeugeinsatz. Bei der S-Bahn Stuttgart sind mit den Baureihen ET 423 und ET 430 bis mind. ins Jahr 2032 zwei Fahrzeugtypen mit einem unterschiedlichen Türraster im Einsatz.
3. Die Züge müssen über **einheitliche Haltepunkte** verfügen. Die U-Bahn München stellt dies durch einheitliche Zuglängen sicher. Bei der S-Bahn Stuttgart erfolgt die Bereitstellung von Zügen in Abhängigkeit zur Nachfrage (Kurz-, Voll-, und Langzug) und die Haltepunkte sind entsprechend ausgerichtet. Würde man das verändern, wäre ein kundenfreundlicher Halt ggf. nicht mehr möglich. So müsste bspw. ein Vollzug stets bis zum Bahnsteigende fahren und könnte nicht mehr direkt am Treppenabgang eines Bahnsteigs halten.

Die MVG wird ein Bahnsteigtüren-System ab dem Jahr 2023 an der Haltestelle Olympiazentrum testen. Die Kosten für die Ausrüstung einer Bahnsteigkante (120 Meter) werden bei rund 1 Mio. Euro liegen. Grundlage für den Test sind die Ergebnisse der von DB Systemtechnik durchgeführten Machbarkeitsstudie, die von Anfang 2018 bis Mitte 2019 erstellt wurde. Die Kosten für die Machbarkeitsstudie lagen bei über 100.000 Euro.

Eine Übertragbarkeit ist mit Blick auf die drei genannten Voraussetzungen aktuell nicht möglich. Die Geschäftsstelle empfiehlt, sich mit der Thematik ab dem Jahr 2025 erneut zu befassen. Dieser Zeitpunkt ist für die Einführung von ETCS vorgesehen und es beginnen die Vorbereitungen für ein Vergabeverfahren der S-Bahn ab dem Zeitraum 2032 ff.

## II. Beschlussvorschlag

1. Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht über die Qualität der S-Bahn zur Kenntnis.
2. Der Antrag der FDP-Fraktion (V.37.-19) vom 18.10.2019 wird für erledigt erklärt.

---

<sup>3</sup> CBTC = Communication Based Train Control