

Sitzungsvorlage Nr. 058/2020

Verkehrsausschuss
am 20.05.2020



zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

06.05.2020 - VA-05820.docx
463 - VA-Ö - 058/2020

Zu Tagesordnungspunkt 3

Fahrgastentwicklung bei der S-Bahn

I. Sachvortrag

Die S-Bahn ist Taktgeber für einen attraktiven ÖPNV und die Grundlage für nachhaltige Mobilität in der Region. Mit 132,7 Mio. Reisenden war das vergangene Jahr wieder sehr erfolgreich und mit einem erneuten Fahrgastrekord verbunden. Über 433.000 Fahrgäste nutzen die S-Bahn inzwischen jeden Tag auf dem Weg zur Arbeit, Schule, Universität und immer stärker auch in der Freizeit. Die Sitzungsvorlage knüpft an die regelmäßigen Berichte der Vorjahre (vgl. VA-272/2018 und VA-332/2019) an und enthält – auch mit Blick auf mögliche künftige Verkehrsverbesserungen – eine Analyse zum Verkehrsverhalten der Fahrgäste und zur Auslastung der Züge auf Basis des Jahres 2019.

Die überproportionale Zunahme der Fahrgastzahlen bei der S-Bahn war in den letzten 10 Jahren ein besonderes Merkmal für deren Erfolgsgeschichte und zugleich Basis für die Planung der Mobilität in der Zukunft. Wie in allen anderen Wirtschaftsbereichen wirkt die Corona-Pandemie jedoch im laufenden Jahr auch bei der S-Bahn einen Schatten auf die Nachfrageentwicklung und voraussichtlich die der kommenden Jahre.

Nach einer ersten Einschätzung sind die Fahrgastzahlen und damit auch die Fahrgelderlöse bei der S-Bahn während der epidemiologisch notwendigen Kontaktsperrungen in einer Größenordnung von 80 bis 90% zurückgegangen. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich diese Situation in den verbleibenden Monaten nivelliert, sondern vielmehr auch auf die Folgejahre wirkt. Auswirkungen hat diese nicht allein auf die Verkehrsunternehmen, sondern auch für die Region. Entsprechend der verkehrsvertraglichen Vereinbarungen werden die Einnahmen aus Verkehrsverbesserungsmaßnahmen den Aufwendungen für das Angebot gegengerechnet. Dieser Finanzierungsmechanismus verändert sich durch die rückläufige Erlössituation und erfordert somit ein zusätzliches finanzielles Engagement der Region. Auch diese Thematik wird in der Sitzungsvorlage auf Basis der in diesem frühen Stadium vorliegenden Informationen unter Punkt 4 behandelt.

1. Kapazitäten und Auslastung in der S-Bahn

Die Kapazität der S-Bahn ergibt sich aus den Sitz- und Stehplätzen eines Zuges, die sich aufgrund der Fahrzeugbauweise zwischen ET 423 und ET 430 unterscheidet. Sind in einem Zug alle Sitzplätze belegt, ergibt sich daraus eine (Sitzplatz-)Auslastung von 100%. Die Anwendung der unterschiedlichen Bewertungsmaßstäbe bei der Kapazitätsbemessung hat Auswirkungen auf den Fahrgastkomfort. Eine Übersicht dazu ist in Tab. 1 enthalten.

Weiterführende Informationen zu Kapazitäten in der S-Bahn sind ergänzend in der Anlage 1 dargestellt; diese Inhalte waren ebenfalls Bestandteil der Vorjahresberichte (vgl. u.a. S.2 der Sitzungsvorlage VA-272/2018).

| ET 423 | Herstellerangabe zum Fahrzeug | | | | VDV-Standard (Auslastung mit 65 % der Gesamtkapazität des Herstellers) | | | | Fahrgastsicht | | | |
|---------|-------------------------------|------------|-----------------|----------------------|---|------------|-----------------|----------------------|---------------|------------|-----------------|----------------------|
| | Sitzplätze | Stehplätze | Gesamtkapazität | Sitzplatz-auslastung | Sitzplätze | Stehplätze | Gesamtkapazität | Sitzplatz-auslastung | Sitzplätze | Stehplätze | Gesamtkapazität | Sitzplatz-auslastung |
| 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 (Auslastung mit 65 % der Gesamtkapazität des Herstellers) | | | | Fahrgastsicht | | | |
|---------|-------------------------------|------------|-----------------|----------------------|---|------------|-----------------|----------------------|---------------|------------|-----------------|----------------------|
| | Sitzplätze | Stehplätze | Gesamtkapazität | Sitzplatz-auslastung | Sitzplätze | Stehplätze | Gesamtkapazität | Sitzplatz-auslastung | Sitzplätze | Stehplätze | Gesamtkapazität | Sitzplatz-auslastung |
| 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 430) nach unterschiedlichen Bewertungsmaßstäben

Die Kapazitätsbemessung der S-Bahn in der Region Stuttgart orientiert sich grundsätzlich an der Fahrgastsicht, die im Vergleich zu anderen Bewertungsmaßstäben deutlich komfortabler ist. Nach dieser Planungsgrundlage sollen auch in der HVZ (Hauptverkehrszeit) üblicherweise nicht mehr als vier Personen in einem Einstiegsbereich stehen – dies entspricht einer Sitzplatzauslastung von 125%.

Bei einzelnen Zügen und im Rahmen von Veranstaltungen entspricht die Auslastung aber auch bei der S-Bahn Stuttgart, analog zu anderen ÖPNV-Systemen, den vom VDV (Verband Deutsche Verkehrsunternehmen) vorgesehenen Maßstäben und damit dem üblichen metropolitenen Standard.

2. Nachfrage und Auslastung in der Hauptverkehrszeit

Die Nachfrage in der morgendlichen HVZ ist ungebrochen hoch und erfordert die Bereitstellung der Maximalkapazität. Weiterhin ist die Stunde zwischen 7 und 8 Uhr am stärksten ausgelastet (vgl. Abb. 1).



Abb. 1: Prozentuale Auslastung S-Bahn an Werktagen von 7 bis 8 Uhr (Quelle: Eigene Darstellung, Datenbasis: RES 2019)

Die richtungsbezogene und prozentuale Auslastung ist für die jeweiligen Streckenabschnitte in Abb. 1 dargestellt. Ein grafischer Überblick zur Auslastung der Züge während der gesamten Früh- und Spät-HVZ (6 bis 9 Uhr sowie 15 bis 18 Uhr) ist in Anlage 1 enthalten.

Analog zu den Vorjahren bestehen im Zulauf auf die Landeshauptstadt in der morgendlichen Spitzenstunde u.a. bei der Linie S1 zwischen Obertürkheim und Stuttgart Hbf sowie auf dem Abschnitt zwischen Favoritpark und Ludwigsburg starke Nachfragespitzen, so dass ein größerer Stehplatzanteil über einen Zeitraum von wenigen Minuten dort nicht vollständig vermieden werden kann. Damit Fahrgäste die Möglichkeit zur Anpassung ihrer persönlichen Reiseplanung haben, werden Züge mit einer sehr hohen Auslastung in der Online-Fahrplanauskunft entsprechend gekennzeichnet.

Eine positive Wirkung auf die Auslastung der Züge und die bessere Verteilung der Fahrgäste hatte die Ausweitung des Viertelstundentakts am Vormittag. Seit dem Jahresfahrplan 2019 fahren die Züge bis um 10:00 Uhr ebenfalls im 15-Minutentakt und die Nachfrage hat sich über die gesamte morgendliche HVZ erhöht. Überproportional im Vergleich zur Nachfragessteigerung insgesamt ist das Fahrgastaufkommen in den Stunden zwischen 8 und 10 Uhr gewachsen. Die Spitzenstunde zwischen 7 und 8 Uhr wurde dabei entlastet. Deutlich wird diese Entlastungswirkung in einem grafischen Vergleich von *Auslastung und Besetzung für die Jahre 2018 zu 2019*. Abb. 2 zeigt die HVZ-Stundenscheibe zwischen 9 und 10 Uhr.

- Die Auslastung der Züge im Zulauf auf Stuttgart hat sich verringert.

Erläuterung zur Grafik: Die konkrete Differenz von 2018 zu 2019 wird für jeden Abschnitt und richtungsbezogen in Prozentpunkten angegeben. Die Strichstärke korreliert mit dieser Angabe.

- Die Fahrgastzahlen (Besetzung) haben sich im Zulauf auf Stuttgart gleichzeitig erhöht.

Erläuterung zur Grafik: Die Entwicklung der Besetzung (Fahrgäste in allen Zügen) von 2018 zu 2019 wird ausschließlich farblich dargestellt (die angegebenen Zahlen sowie die Strichstärke sind hierbei nicht relevant).

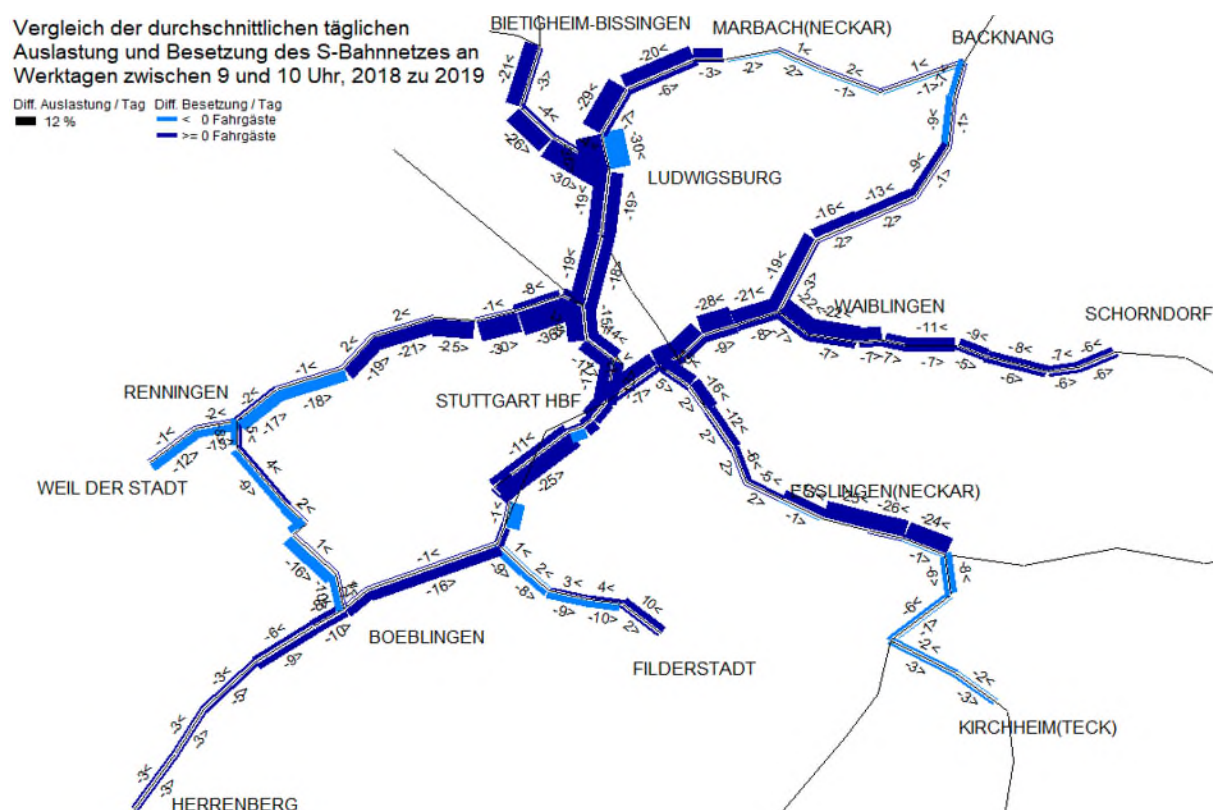


Abb. 2: Prozentuale Auslastung und Besetzung zwischen 9 und 10 Uhr; Veränderung 2018 zu 2019 (Quelle: RES 2019)

In der Anlage 1 ist ein Vergleich der prozentualen Auslastung in allen HVZ-Stunden für das Jahr 2018 zu 2019 enthalten.

Ergänzend dazu ist eine Grafik mit der Besetzung bzw. den Fahrgastzahlen eines durchschnittlichen Werktags für das Gesamtnetz sowie für die Stammstrecke während der HVZ-Stunden in Anlage beigefügt.

3. Nachfrage und Auslastung außerhalb der Hauptverkehrszeiten

Der Freizeit- und Gelegenheitsverkehr gewinnt bei der S-Bahn zunehmend an Bedeutung. Längst nutzen viele Menschen die S-Bahn nicht nur als Pendler, sondern auch für den samstäglichen Einkaufsbummel in Stuttgart oder den attraktiven Mittelzentren in der Region. Auf dem Weg zum Wandern, zur Fahrt ins Museum oder in die Therme und für zahlreiche weitere Freizeitangebote ist die S-Bahn als bequemes und umweltfreundliches Verkehrsmittel ebenfalls nicht mehr wegzudenken. Ein gut vertaktetes Angebot im ÖPNV – auch am Wochenende – wird daher zunehmend wichtiger und es ist ein wesentlicher Baustein auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität.

Diesen Trend belegen ebenso die Fahrgastzahlen, welche am Wochenende auf nahezu allen Linien überproportional gestiegen sind. So ist die Nachfrage in den vergangenen vier Jahren an Samstagen und Sonntagen jeweils um rund 18% gewachsen. Die Entwicklung über die Tagesverkehrszeit für die Jahre 2016 bis 2019 im Gesamtnetz ist in Abb. 4 enthalten.

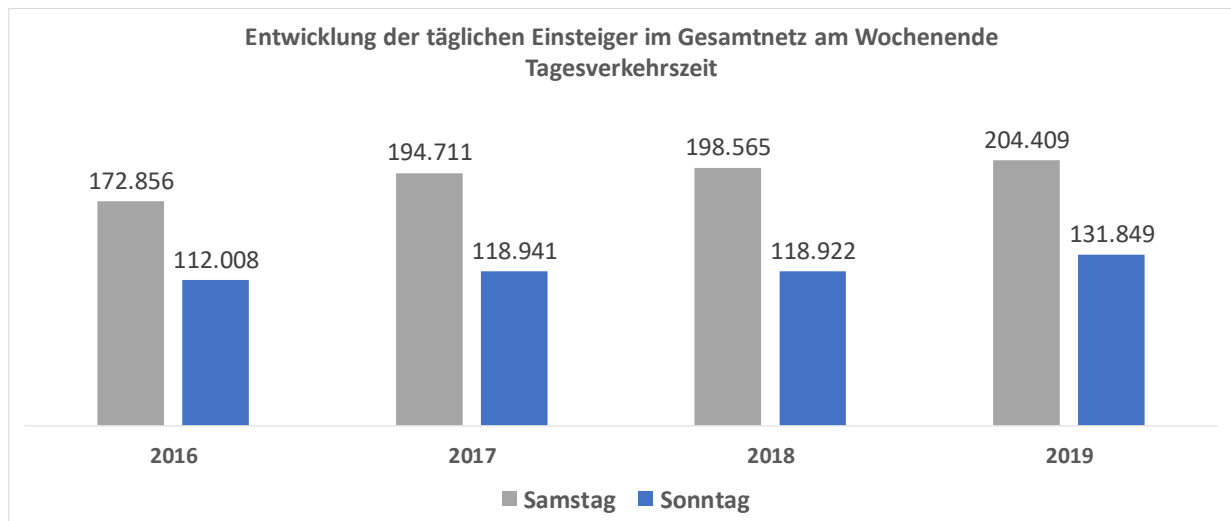


Abb. 4: Entwicklung der täglichen Fahrgastzahlen (8-21 Uhr) der S-Bahn am Wochenende von 2016 bis 2019
(Quelle: RES 2019)

Die stufenweise Ausweitung des Fahrplans am Wochenende ist ein wesentlicher Ansatz, um die Attraktivität der S-Bahn weiter zu verbessern. Die Geschäftsstelle wird ein entsprechendes Konzept zum Antrag der CDU/ÖDP-Fraktion, welcher in diesem Zusammenhang gestellt wurde, erarbeiten und die Kosten darstellen und dem Gremium im Sommer zur Beratung vorlegen.

Bei der Weiterentwicklung der S-Bahn ist auch die Betrachtung des Nachtverkehrs ein wichtiger Aspekt. Der neueste Blockbuster im Kino, die angesagten Clubs und das spannende Nachtleben in der Region oder der Restaurantbesuch beim Lieblingsitaliener sind nicht weiter als eine Fahrt mit der S-Bahn entfernt. Immer mehr Menschen nutzen dieses Angebot – auch wenn sie sonst nur gelegentlich mit der S-Bahn unterwegs sind. Das schont neben dem Geldbeutel das Klima und bevor man zu später Stunde den Heimweg antritt, kann bei der Fahrt mit der S-Bahn auch das letzte Viertel noch bedenkenlos genossen werden. Bereits in den vergangenen Jahren hat die Regionalversammlung das S-Bahn-Angebot am Abend und in

der Nacht erheblich ausgebaut. Seit Dezember 2015 fahren die S-Bahnen unter der Woche bis weit nach Mitternacht und seit Dezember 2016 gibt es am Wochenende keinen Betriebsschluss mehr, was zu weiteren attraktiven Verbesserungen im Sinne der Fahrgäste geführt hat.

Für die DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber implizierte insbesondere die Ausweitung der Verkehrsleistung in den Nachtstunden indes deutlich reduzierte Zeitfenster zur Durchführung von Wartungsarbeiten an der Infrastruktur. Im Dezember 2017 wurden aus diesem Grund sogenannte „Wartungsfenster“ in der Nacht von Montag auf Dienstag in den Fahrplan eingebaut. Dadurch können Wartungs- und kleinere Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden. Der Fahrplan ist in den jeweiligen Nächten angepasst und Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen sind seit der Einführung deutlich spürbar.

Den Erfolg des S-Bahn-Angebots in den Abendstunden bis Mitternacht belegen die Fahrgastzahlen in Abb. 5. In den späten Abendstunden von Samstag auf Sonntag ist die Nachfrage in den vergangenen vier Jahren um nahezu 40% gewachsen. Die Fahrgastzahlen sind vergleichbar mit dem Spätverkehr von Freitag auf Samstag.

Die geringste Nachfrage besteht in der Nacht von Montag auf Dienstag – vor diesem Hintergrund wurden dort die Wartungsfenster im Fahrplan integriert. In den Nächten von Dienstag bis Donnerstag wird bei der Reisendenzählung eine Vergleichbarkeit dieser Tage unterstellt. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, dass in der Nacht von Donnerstag auf Freitag eine etwas höhere Nachfrage besteht.

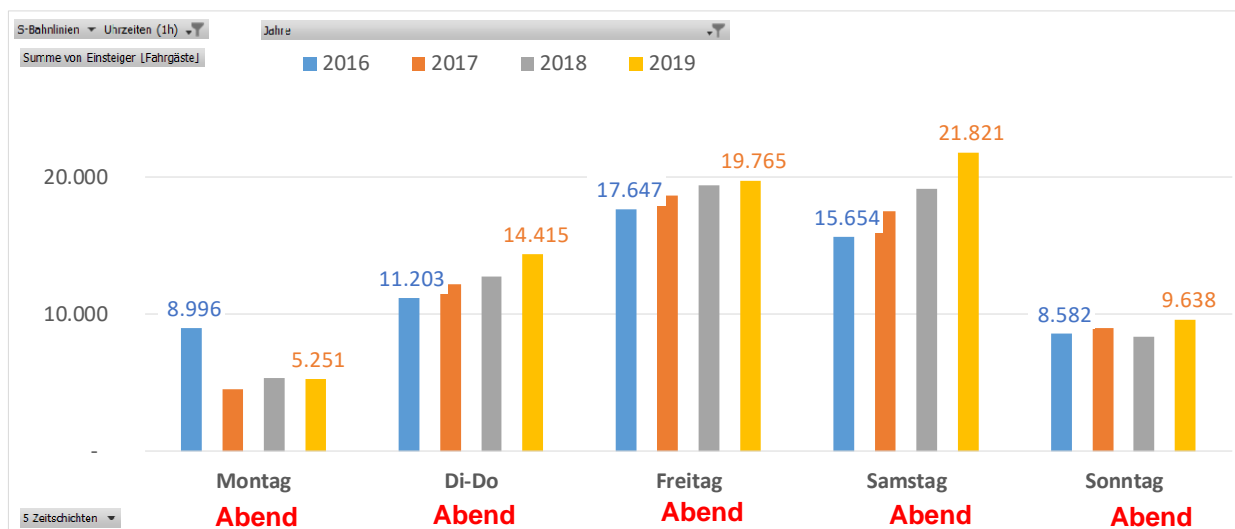


Abb. 5: Entwicklung der täglichen Fahrgastzahlen im Spät- und Nachtverkehr von 2016 bis 2019; 22 bis 0 Uhr (Quelle: RES 2019)

Der „klassische“ Nachtverkehr (nach Mitternacht) am Wochenende hat sich ebenfalls sehr positiv entwickelt. Der Fahrgastzahlen der vergangenen 4 Jahre sind in Abb. 6 enthalten.

Prinzipiell ist die Nachfrage in den Wochenendnächten in etwa vergleichbar; wobei die Menschen – gemessen an den Reisendenzahlen – in der Nacht von Freitag auf Samstag tendenziell länger unterwegs sind als in der Nacht von Samstag auf Sonntag.

Ebenfalls in Abb. 6 wird deutlich, dass die Fahrgastzahlen während der Woche nach 0 Uhr grundsätzlich deutlich unter den Fahrgastzahlen des Wochenendes liegen. Lediglich in der Nacht von Donnerstag auf Freitag besteht im Vergleich zu den übrigen Wochentagen eine erkennbar höhere Nachfrage.

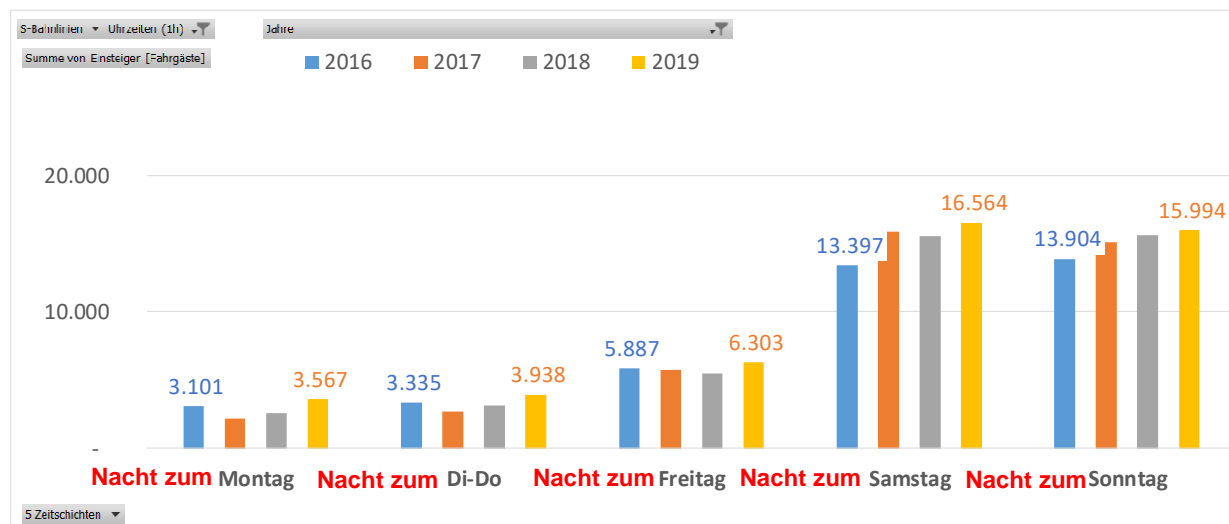


Abb. 6: Entwicklung der täglichen Fahrgastzahlen im Spät- und Nachtverkehr von 2016 bis 2019; 0 bis 5 Uhr
(Quelle: RES 2019)

Die Ausweitung des Nachtverkehrs unter der Woche kann die Attraktivität der S-Bahn nochmals verbessern. Die Geschäftsstelle wird, gemäß Beschluss der Regionalversammlung, ein entsprechendes Stufenkonzept zum Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN bzgl. der Ausweitung des Nachtverkehrs erarbeiten, die Kosten darstellen und dem Gremium zur Beratung vorlegen.

4. Einschätzung zur Fahrgastentwicklung und Erlössituation aufgrund der Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie und die in diesem Zusammenhang getroffenen Maßnahmen haben massive Auswirkungen auf die gesamte ÖPNV-Branche. Bundesweit wurde das Fahrplanangebot erheblich reduziert, um einen stabilen Grundfahrplan fahren zu können. Bei der S-Bahn in der Region konnten in den Monaten März und April dennoch mehr als 80% der Soll-Leitung erbracht werden. Der Anteil für den gesamten SPNV in Baden-Württemberg lag bei durchschnittlich knapp über 75%. Die Fahrgastzahlen sind um 80% zurückgegangen und liegen mit Stand Ende April weiterhin deutlich unter den bisherigen Werten.

Die drastischen Einschränkungen des öffentlichen Lebens und der damit verbundene Rückgang der Fahrgastzahlen wirken sich naturgemäß auch auf die Einnahmen der S-Bahn aus. So zeigt ein erster Vergleich der durch die DB Regio AG im VVS gemeldeten Einnahmen im März 2020 mit dem Vorjahresmonat einen Rückgang von über einem Viertel. Insgesamt wurde von der DB Regio AG seit Jahresbeginn 2020 ein Rückgang um über 8 Mio. Euro gemeldet (dies entspricht – bei Berücksichtigung der Ausgleichsmittel – etwa 9% als Mittelwert über das 1. Quartal 2020). Im April 2020 wird nach dem aktuellen Stand ein Einnahmerückgang von über 50% prognostiziert.

Dies ist nicht nur für die S-Bahn Stuttgart ein Problem, sondern für sämtliche ÖPNV-Dienstleister in der gesamten Region Stuttgart. Hinzukommt, dass die Einnahmen der S-Bahn bereits durch die unterbliebene Tariffortschreibung 2019 sowie die Tarifzonenreform des VVS im Vergleich zu den Vorjahren einen empfindlichen Einschnitt haben hinnehmen müssen – der allerdings durch die Ausgleichsmittel der Finanzierungsträger der Tarifzonenreform in weiten Teilen aufgefangen wird. Für den Verband Region Stuttgart werden die zur Finanzierung des Verkehrsvertrages geplanten Fahrgelderlöse (Planung 2020: 8,23 Mio. Euro) ebenfalls deutlich niedriger ausfallen, so dass aufgrund der rückläufigen Erlössituation ein zusätzliches finanzielles Engagement der Region erforderlich ist.

Offen ist, wie sich die Folgen der Corona-Pandemie in den kommenden Jahren auf die Fahrgast- und Erlössituation auswirken wird. Der Verkehrsschuss hat in seiner Sitzung am 22.04.2020 die Geschäftsstelle mit der Entwicklung eines Konzepts bezogen auf den S-Bahn-Verkehrsvertrag beauftragt, um die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie an dieser Stelle auszugleichen bzw. abzumildern. Einen entsprechenden Beitrag werden jedoch auch die Unternehmen leisten müssen.

II. Beschlussvorschlag

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Geschäftsstelle zur Kenntnis.