

Sitzungsvorlage Nr. 325/2019

Verkehrsausschuss

am 10.04.2019



Verband Region
Stuttgart

13.03.2019 - VA-32519.docx

463 - VA-Ö - 325/2019

zur Kenntnisnahme

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 1

Qualität der S-Bahn 2018

I. Sachvortrag

Die S-Bahn in der Region Stuttgart ist die Grundlage für einen attraktiven ÖPNV in unserem Ballungsraum und sie ist unverzichtbar für eine nachhaltige Mobilität. Auch im vergangenen Jahr 2018 sind die Fahrgastzahlen erneut gestiegen und die mittlerweile weit über 430.000 Fahrgäste am Tag unterstreichen die Bedeutung der S-Bahn für die Region.

Der stetig wachsende Mobilitätsbedarf wird zudem an der Nachfrageentwicklung der vergangenen 10 Jahre deutlich. Als nach einem europaweiten Ausschreibungsverfahren im April 2009 der Verkehrsvertrag für den S-Bahnbetrieb zwischen DB Regio und der Region geschlossen wurde, fuhren noch rund 100 Mio. Fahrgäste im Jahr mit der S-Bahn. Es war damals kaum vorstellbar und entgegen jeglicher Prognosen, dass diese Zahl in den darauffolgenden zehn Jahren um rund 30 % ansteigen würde – heute nutzen über 131 Mio. Menschen die S-Bahn auf ihrem täglichen Weg zur Arbeit, Schule und im Freizeitverkehr.

Um diesem enormen Zuspruch gerecht zu werden und die Qualität der S-Bahn zu verbessern, hat die Regionalversammlung stets vorausschauende Beschlüsse gefasst. Die zeitliche Ausdehnung des Viertelstundentakts, die Schaffung weiterer Kapazitäten durch den Kauf zusätzlicher Züge und die Weiterentwicklung des Streckennetzes seien beispielhaft genannt.

Ebenfalls von wesentlicher Bedeutung waren Maßnahmen zur Verbesserung von Qualität und Pünktlichkeit, welche die Regionalversammlung von den Verantwortlichen für den Betrieb der S-Bahn eingefordert hat. Dazu gehören insbesondere die Investitionen der DB Netz AG in die Infrastruktur, welche in den vergangenen Jahren deutlich erhöht wurden und gleichzeitig mit umfangreichen Baumaßnahmen verbunden sind.

Die Qualität der S-Bahn im Jahre 2018 ist gemäß den Messkriterien des Verkehrsvertrages mit einer Bewertung durch die Geschäftsstelle in den Punkten 1 und 2 dargestellt. Die vorgetragenen Ergebnisse werden in einen gemäß Artikel 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) 1370/2007 für den Schienenverkehr zu veröffentlichenden Bericht eingehen.

Ergänzend dazu wird unter Punkt 3 ein Ausblick zu den Entwicklungsperspektiven für die S-Bahn in der Region gegeben, die vor dem Hintergrund der stetig wachsenden Verkehrsnachfrage durch die Regionalversammlung beschlossen wurden und die darüber hinaus eine nachhaltige Angebots- und Qualitätsverbesserung in den kommenden Jahren implizieren.

1. S-Bahn-Qualität 2018

1.1 Ergebnisse der Qualitätsmessung

Objektive Qualitätsbewertung

Pünktlichkeit (Gesamt-VZ*)	Zielwert	2017	2018
< 3 Min. verspätet	94,5%	88,2%	86,8%
< 6 Min. verspätet	98,0%	96,7%	96,1%
Pünktlichkeit (HVZ**)			
< 3 Min. verspätet	91,5%	79,3%	78,4%
< 6 Min. verspätet	98,0%	94,5%	93,8%
Sauberkeit	92,0%	94,9%	94,4%

* Gesamt-Verkehrszeit ** Hauptverkehrszeit

Die Qualitätsbewertung durch die Fahrgäste erfolgt auf Basis der Schulnotensystematik und ist für 2018 in der folgenden Tabelle enthalten.

Bewertung der Fahrgäste

	Zielwert	2017	2018
Pünktlichkeit	2,5	3,0	3,2
Sicherheit	2,5	2,2	2,1
Information			
... im Regelfall	2,5	2,7	2,5
... bei Verspätungen	2,5	3,1	3,2
Sauberkeit	2,5	2,5	2,4

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsbewertung sowie die Bewertung der Fahrgäste sind die Grundlage für die Zahlungen gemäß der verkehrsvertraglich vereinbarten Bonus-Malus-Regelung.

1.2 Bonus-Malus-Regelung

Die Qualitätssteuerung erfolgt auch über monetäre Anreize. Dazu ist im Verkehrsvertrag zwischen Region und DB Regio eine Bonus-Malus-Regelung vereinbart. Im Sommer 2017 hat das Gremium bei der Revision der Qualitätsstandards verschärfte Regelungen für dieses Steuerungsinstrument beschlossen, die dann mit DB Regio bereits mit Wirkung für 2017 vereinbart wurden.

Die Pönalebegrenzung während der Bauzeit von Stuttgart 21 wurde in diesem Zusammenhang aufgehoben und die Züge mit sehr hohen Verspätungen (bisher als „fiktive Zugausfälle“ geführt) gehen ebenfalls vollständig in die Pünktlichkeitsbewertung ein. Darüber hinaus wird die erreichte Pünktlichkeit an 83 Messpunkten (bisher 19 Messpunkte) und damit an allen S-Bahn-Stationen erhoben.

Für das Jahr 2018 wird die aus den Qualitätsmessungen resultierende Zahlung bei vsl. 1,29 Mio. Euro (2017: 1,07 Mio. Euro) liegen. Der endgültige Betrag für 2018 liegt nach Durchführung der Schlussrechnung ab Ende April 2019 vor.

1.3 Abweichungen vom Regelfahrplan

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

Jahr	2017 Störfälle	2018 Störfälle
Summe der Ausfallkilometer	106.484*	114.641*
* ohne fiktive Ausfälle (vgl. Punkt 1.2 der Sitzungsvorlage)		

Darüber hinaus können Bauarbeiten an der Infrastruktur ebenfalls zu Fahrplanänderungen führen, die dann im Regelfall drei Monate vor Beginn der jeweiligen Maßnahme kommuniziert und in den Reiseauskunftsmedien hinterlegt werden. Der Fahrgast erhält so beim Abruf einer Fahrplanauskunft in der App oder im Internet den im betreffenden Bauzeitraum gültigen Fahrplan. Ebenfalls dargestellt sind die Fahrpläne für ggf. erforderliche Schienenersatzverkehre, die gerade bei umfangreichen Baustellen nicht ganz zu vermeiden sind.

Die Betriebsleistung des regulären Fahrplans reduzierte sich aufgrund der Baustellen im vergangenen Jahr um 71.452 km (2017: 194.910 km). Für die Region entstehen damit auch keine Aufwendungen für Infrastrukturentgelte bei den betreffenden Betriebsleistungen.

Auf Grundlage des Verkehrsvertrages, in Verbindung mit Nachtrag 15, liegt der Wert für die genannten Abweichungen vom Regelfahrplan bei rund 1,1 Mio. Euro. Die endgültige Zahlung steht, nach Verrechnung mit den Aufwendungen für Schienenersatzverkehre, nach Durchführung der Schlussrechnung ab Ende April 2019 fest.

2. Bewertung der Qualität

Im vergangenen Jahr waren insgesamt 96,1% aller S-Bahnen pünktlich bzw. weniger als 6 Minuten verspätet. Bezogen auf die 3-Minuten-Pünktlichkeit erreichten 86,8% aller S-Bahnen pünktlich ihr Ziel. Diese Werte sind zwar besser als die Pünktlichkeit des letzten Jahres in vergleichbaren S-Bahn-Netzen im süddeutschen Raum; gleichwohl liegen sie unterhalb der zwischen Region und DB Regio vereinbarten Zielvorgaben und bezogen auf die S-Bahn in der Region auch niedriger als im Vorjahr, sodass an deren Verbesserung und Stabilisierung weiterhin mit hoher Intensität gearbeitet werden muss.

Gleichzeitig ist es sehr erfreulich, dass die vertraglichen Zielwerte bei „Sicherheit“ und „Sauberkeit“ übertroffen wurden. Die positiven Ergebnisse der Qualitätsmessung spiegeln sich auch in den Bewertungen der Fahrgäste wider, die diese Merkmale entsprechend honorieren. Ebenfalls positiv ist das Votum der Fahrgäste bei der „Information im Regelfall“ – auch hier wurden die vertraglichen Zielwerte erreicht und die Fahrgäste anerkennen die in der Vergangenheit realisierten Maßnahmen für die S-Bahn.

Es ist darüber hinaus als gut zu bewerten, dass DB Netz bei den Störungen im LST-Bereich mit den im Gremium vorgestellten Maßnahmen bereits kleinere Verbesserungen erzielt hat und die dadurch verursachten Verspätungsminuten um gut 8% auf knapp 20.000 Verspätungsminuten zurückgegangen sind. Die hartnäckige Forderung der Regionalversammlung zur nachhaltigen Investition in die Infrastruktur trägt damit an dieser Stelle ihre Früchte. Ebenfalls zeigen die Maßnahmen zur Reduzierung von Haltezeitüberschreitungen (mit rund 15.500 Verspätungsminuten etwa 7% besser als im Vorjahr) ihre Wirkung bei DB Regio. Ein wesentlicher Grund für diese Verbesserung ist die zwischen Region und DB Regio vereinbarte

Umsetzung zusätzlicher Monitoranlagen und der Einsatz von Personalen auf der Stammstrecke. Maßgeblich für die Hälfte aller Verspätungsminuten ist jedoch die Ursache „Zugfolge“, die dann eintritt, wenn eine S-Bahn z.B. wegen Vorrang anderer Züge aus ihrer eigenen Trasse verdrängt wird. Die Summe dieser Verspätungsminuten ist im Vergleich zum Vorjahr um 25% von 140.000 auf 175.000 Verspätungsminuten angewachsen – dies ist ein wesentlicher Punkt, um die Rahmenbedingungen für Qualität im Schienenknoten Stuttgart nachvollziehen zu können. Punktuelle Dispositionsregelungen helfen und werden, wo es sinnvoll ist, umgesetzt. Dennoch setzen solche Regelungen die Zustimmung von allen Beteiligten voraus.

Das Engagement aller Beteiligten bleibt daher mit Blick auf die Pünktlichkeit eine Kernaufgabe. DB Netz muss auch die anderen Infrastrukturbereiche weiterhin im Fokus behalten. Dies gilt insbesondere für die Fahrbahn, wo sich die durch Störungen entstandenen Verspätungsminuten im vergangenen Jahr verdoppelt haben. In der Verantwortung steht zudem DB Regio, die den Fahrzeugstörungen und den dadurch gestiegenen Verspätungen und Zugausfällen durch entsprechende Maßnahmen gegensteuern muss.

Ein wichtiges Thema bleibt zudem die Reisendeninformation im Störfall. Bei Zugausfällen und Verspätung sind alternative Fahrtmöglichkeiten und Informationen zur Störung umfassend zu kommunizieren. Diese Königsdisziplin der Reisendeninformation hat entsprechende Priorität vor anderen Aufgaben und die Fahrgäste zeigen mit ihrer Bewertung deutlich, dass eine weitere Verbesserung an dieser Stelle dringend notwendig ist.

Bei aller berechtigten Kritik ist für eine objektive Beurteilung der S-Bahn-Qualität 2018 jedoch auch deren Einordnung zu den im Schienenknoten Stuttgart wirkenden Rahmenbedingungen notwendig. So korrelieren die Pünktlichkeitswerte der S-Bahn unmittelbar mit der Pünktlichkeit von Zügen anderer Verkehrsunternehmen, die im Mischbetrieb auf der vorhandenen Infrastruktur ebenfalls gefahren werden. Es kann daher für die S-Bahn Stuttgart – trotz aller Qualitätsmaßnahmen – nicht folgenlos bleiben, wenn die 6-Minuten-Pünktlichkeit im bundesdeutschen Fernverkehr im Jahre 2018 um nahezu 4 Prozentpunkte auf 74,9% weiter einbricht und die Pünktlichkeit des den Schienenknoten Stuttgart tangierenden Landes-SPNV bei rund 88% liegt.

Insbesondere in der Hauptverkehrszeit können im Zulauf auf die S-Bahn-Stammstrecke eingetragene Verspätungen von den Außenbereichen nicht mehr abgepuffert werden und die Kapazität der Infrastruktur auf der Stammstrecke ist – unabhängig davon – mit 24 Zügen/Stunde bei der aktuell eingesetzten Signaltechnik bereits vollständig ausgeschöpft.

Auf die Pünktlichkeit der S-Bahn in der Region wirkt, neben den anderen Verkehren, zudem die stetig steigende Verkehrsleistung, wodurch die zeitlichen Erholungsphasen für das Gesamtsystem deutlich reduziert werden. Seit Dezember 2018 wurden alleine bei der S-Bahn 80 zusätzliche Fahrten im Fahrplan aufgenommen. Bis 2021 werden im Vergleich zu 2017 über 180 zusätzliche S-Bahnen verkehren und auch die Verkehrsleistung im Landes-SPNV sowie im Schienenpersonenfernverkehr wird weiter ausgebaut, um der Fahrgastnachfrage gerecht zu werden.

3. Ausblick zu Entwicklungsperspektiven für die S-Bahn in der Region

Der wachsende Mobilitätsbedarf in der Region erfordert einen deutlichen Kapazitätsausbau bei der S-Bahn. Eine bauliche Ausweitung der bestehenden Infrastruktur ist an den zentralen Stellen jedoch nicht möglich, sodass die erforderliche Kapazitätserhöhung u.a. durch engere Taktung der Verkehre auf den bestehenden Strecken realisiert werden muss. Das setzt eine Ertüchtigung der Leit- und Sicherungstechnik mit ETCS

und eine darauf aufbauende Automatisierung des Zugbetriebs (ATO GoA 2) voraus. Diese „Digitalisierung der Schiene“ im S-Bahn-System bedingt in den kommenden Jahren eine umfangreiche Entwicklungsarbeit und ist auch mit dem Einsatz weiterer Fahrzeuge verbunden.

Die Regionalversammlung hat die notwendigen Weichen dafür gestellt und die Anpassung des bestehenden Verkehrsvertrages mit DB Regio im Januar 2019 beschlossen. Neben der Weiterentwicklung der Infrastruktur ist damit zudem die Beschaffung von 58 weiteren S-Bahn-Zügen sowie die Möglichkeit zur Erhöhung der Betriebsleistung um jährlich 1 Mio. Zugkilometer verbunden.

Die Deutsche Bahn wird im Rahmen der Verkehrsausschuss-Sitzung einen entsprechenden Bericht zum aktuellen Stand und den Perspektiven geben.

Die angemessene Beteiligung des Bundes, des Landes Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn AG ist für die Realisierung dieses Projekts von elementarer Bedeutung. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Finanzierung und Förderung von Infrastruktur und Fahrzeugen, die ohne den DB Konzern, den Bund und das Land nicht möglich ist.

II. Beschlussvorschlag

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Geschäftsstelle zur S-Bahn-Qualität 2018 zur Kenntnis.