

Antrag

der Abg. Daniel Renkonen u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Maßnahmen für mehr Pünktlichkeit im S-Bahn- und Regionalverkehr ergreifen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche kurz- und mittelfristigen Maßnahmen sie von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen einfordern möchte, um die dauerhaften Störungen im Regionalverkehr und im S-Bahnbetrieb der Region Stuttgart zu reduzieren;
2. wie sie den Vorschlag des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) bewertet, durch ein leistungsstarkes Signalsystem sowie einen Ausbau der Infrastruktur wie beispielsweise einem dritten Bahnsteig im Hauptbahnhof, die Verspätungen abzubauen;
3. ob zur Verbesserung des Regional- und S-Bahnverkehrs der Bau eines neuen Regionalbahnhofs in Stuttgart-Vaihingen notwendig wird;
4. welche Möglichkeiten sie sieht, die Gäubahnstrecke zwischen Stuttgart-Hauptbahnhof und Stuttgart-Vaihingen zu erhalten und zu nutzen, um im Fall von Störungen Ausweichmöglichkeiten zu haben;
5. wie sich der Rückbau der nördlichen S-Bahn-Rampe auf den Regionalverkehr im Land auswirken würde;
6. wann und ob mit einer Reaktivierung der Tangentiallinie von Ludwigsburg über Untertürkheim nach Esslingen (Schusterbahn) gerechnet werden kann;
7. wie sie den Vorschlag bewertet, mehr Langzüge im täglichen S-Bahnverkehr im Nahverkehr einzusetzen;

8. ob durch neue Transparenzregeln künftig eine linienbezogene Pünktlichkeitsstudie für die S-Bahnen und den Regionalverkehr von der Deutschen Bahn AG eingefordert werden kann;
9. wie sie auf die Deutsche Bahn Netz AG hinwirken möchte, damit die Schieneninfrastruktur (neue Signal- und Weichensysteme) im Regional- und S-Bahnverkehr künftig verbessert und ein jährlicher Infrastrukturbericht gegenüber dem Land vorgelegt wird.

18. 10. 2013

Renkonen, Tschenk, Schwarz, Raufelder, Marwein GRÜNE

Begründung

Seit dem Jahr 2012 haben die Störungen im S-Bahnbetrieb innerhalb des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) sowie im Regionalverkehr drastisch zugenommen. Das hat auch die Pünktlichkeitsstatistik der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) bestätigt. Darin hat sich die sogenannte Fünf-Minuten-Pünktlichkeit im Regionalverkehr in Baden-Württemberg im Jahr 2012 erstmals auf 93,64 Prozent verschlechtert. Die Folge sind massive Verspätungen, Zugausfälle oder völlig überfüllte Schienenfahrzeuge. Hiervon sind besonders Berufspendler betroffen, die wegen verpasster Anschlüsse oftmals regelmäßig zu spät zur Arbeit kommen.

Viele Bahnreisende berichten teilweise von chaotischen Zuständen, weil die S-Bahnzüge ihre dichte Taktfolge von 2,5 Minuten nicht mehr halten können. Auch der Regionalverkehr leidet unter der fehlenden Pünktlichkeit, weil häufig Signal- und Weichenstörungen für die Verspätungen ursächlich sind.

Der Verkehrsclub Deutschland hat inzwischen einen 15-Punkte-Katalog für mehr Pünktlichkeit im Regional- und S-Bahnverkehr vorgelegt. Der Verband fordert unter anderem eine Verbesserung der Schieneninfrastruktur. Unsere Fraktion unterstützt diese Forderung, weil ein funktionierender Nahverkehr das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist. Wir bitten die Landesregierung daher, geeignete Maßnahmen zum Verspätungsabbau einzuleiten.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 2. Dezember 2013 Nr. 3-3822.5/1561 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

- 1. welche kurz- und mittelfristigen Maßnahmen sie von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen einfordern möchte, um die dauerhaften Störungen im Regionalverkehr und im S-Bahnbetrieb der Region Stuttgart zu reduzieren;*

Zu 1.:

Der Verband Region Stuttgart (VRS) fordert, dass die Beteiligten DB Regio, DB Netz und DB Station&Service alle in Zusammenhang mit der Sondersitzung des Verkehrsausschusses des VRS am 9. Oktober 2013 dargestellten Maßnahmen fristgerecht und vollständig umsetzen. Zudem ist die Wirksamkeit der Maßnahmen zu evaluieren und gegebenenfalls nachzusteuern. Diese Maßnahmen können unter <http://www.region-stuttgart.org/aufgaben-und-projekte/nahverkehr/s-bahn/s-bahn-va/> abgerufen werden.

Für den Regionalverkehr des Landes können Maßnahmen ergriffen werden, sobald ausreichende Erkenntnisse vorliegen. Siehe auch Antwort zur Frage 9.

- 2. wie sie den Vorschlag des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) bewertet, durch ein leistungsstarkes Signalsystem sowie einen Ausbau der Infrastruktur wie beispielsweise einem dritten Bahnsteig im Hauptbahnhof, die Verspätungen abzubauen;*

Zu 2.:

Grundsätzlich ist die Sicherung einer entsprechend leistungsfähigen Infrastruktur Aufgabe des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Die beiden vorgeschlagenen Maßnahmen sind mit erheblichen Investitionen verbunden, die nur zu rechtfertigen sind, wenn diesen ein entsprechender Nutzen gegenüber steht.

Gleichzeitig ist eine Maßnahme wie der Bau eines dritten Bahnsteigs aus Sicht des VRS weder kurz- noch mittelfristig umsetzbar. Abgesehen von schwierigen statischen Gegebenheiten weist der VRS auch auf das Baurisiko hin, das sich dadurch ergibt, dass hier noch unter einem Niveau von Stuttgart 21 gebaut wird und sich damit auch die Frage stellt, welche Auswirkungen durch die Baumaßnahme auf das Grundwasser entsteht. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass über eine mehrjährige Bauphase erhebliche Einschränkungen auf den bestehenden S-Bahnverkehr zu erwarten wären.

Im Rahmen des S-Bahn-Gipfels des VRS wurde von der DB Netz AG angekündigt, eine umfassende Analyse des Betriebsablaufs für die S-Bahn durchzuführen. Anhand dieser Ergebnisse sollen bis Anfang 2014 mögliche Schwachstellen ermittelt und Maßnahmen entwickelt werden, die kurz- bzw. mittelfristig zur Verbesserung der Pünktlichkeit beitragen.

- 3. ob zur Verbesserung des Regional- und S-Bahnverkehrs der Bau eines neuen Regionalbahnhofs in Stuttgart-Vaihingen notwendig wird;*

Zu 3.:

Zur Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen eines Regionalverkehrshalts lässt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur aktuell eine Potenzialanalyse durchführen. Ergebnisse werden in einigen Wochen vorliegen.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

4. welche Möglichkeiten sie sieht, die Gäubahnstrecke zwischen Stuttgart-Hauptbahnhof und Stuttgart-Vaihingen zu erhalten und zu nutzen, um im Fall von Störungen Ausweichmöglichkeiten zu haben;

Zu 4.:

Die DB hat im Juli 2011 ein Notfallkonzept für die S-Bahn bei Realisierung des Projekts Stuttgart 21 im Falle einer Vollsperrung der S-Bahn-Stammstrecke zwischen Stuttgart-Hbf (tief) und Stuttgart-Schwabstraße vorgestellt. Danach würden Züge der S 4 von Backnang nach Filderstadt ab Stuttgart-Feuerbach über die Gäubahn nach Stuttgart-Vaihingen umgeleitet und weiter nach Filderstadt fahren. Züge der S 5 würden nur zwischen Bietigheim und Stuttgart-Mittnachtstraße sowie zwischen Herrenberg und Stuttgart-Vaihingen verkehren. Züge der S 6 würden ab Stuttgart-Zuffenhausen umgeleitet über Stuttgart Hbf (Fernbahnhof) und den Fildertunnel zum Flughafen und weiter nach Stuttgart-Vaihingen fahren.

Weiter hat die DB mitgeteilt, dass eine Erhaltung der Gäubahn für den Störfall Kosten in der Größenordnung eines hohen zweistelligen Millionenbetrags verursachen würde und eine Zusatzfinanzierung durch die Projektpartner von Stuttgart 21 verlangt. Die Landesregierung vertritt die Rechtsauffassung, dass sich aus dem Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21 keine Rechtspflicht zur Übernahme von Mehrkosten ergibt und dass auch die künftige Infrastruktur Störfälle angemessen bewältigen muss. Insofern ist es nach Auffassung der Landesregierung Aufgabe der DB, Lösungen vorzulegen.

5. wie sich der Rückbau der nördlichen S-Bahn-Rampe auf den Regionalverkehr im Land auswirken würde;

Zu 5.:

Dem Land liegt keine Beurteilung zur Auswirkung auf den Regionalverkehr vor.

6. wann und ob mit einer Reaktivierung der Tangentiallinie von Ludwigsburg über Untertürkheim nach Esslingen (Schusterbahn) gerechnet werden kann;

Zu 6.:

Die Einführung von neuen Linien basiert maßgeblich auf einer entsprechenden Verkehrsnachfrage auf diesen Linien. Die verkehrliche Einschätzung für die Schusterbahn ist diesbezüglich eher zurückhaltend. Um in der Praxis erkennen zu können, ob auf der Schusterbahn entsprechende Potenziale vorhanden sind, hat der VRS in der Regionalversammlung am 25. September 2013 beschlossen, das Angebot auf der Schusterbahn um zwei zusätzliche Fahrtenpaare zwischen Kornwestheim und Untertürkheim zu ergänzen. Der verkehrliche Nutzen dieser Maßnahme soll nach drei Jahren überprüft und bewertet werden.

Für eine Ausweitung des Betriebs auf die Relation Ludwigsburg–Untertürkheim und gegebenenfalls die Umstellung auf einen S-Bahn-Betrieb sind erhebliche Investitionen erforderlich. Auch hier gilt, dass für eine mögliche Einführung einer Tangentiallinie von Ludwigsburg nach Untertürkheim zunächst – wie bei allen Investitionen im Verkehrsbereich – nachzuweisen ist, dass die Maßnahme betrieblich möglich und technisch umsetzbar ist sowie die beabsichtigten Investitionen über einen ausreichend langen Zeitraum einen entsprechenden verkehrlichen Nutzen erreichen können. Weitere Schritte können nach Vorliegen der Ergebnisse aus der oben beschriebenen Betriebsausweitung definiert werden.

Anzumerken bleibt noch, dass mit S21 durch das neue Linienkonzept des Landes durchgängige und umsteigefreie RE-Verbindungen zwischen Ludwigsburg und Esslingen über Stuttgart-Hbf mit sehr attraktiven Fahrzeiten angeboten werden sollen. Dieses Angebot ist bei der Bewertung der Schusterbahn zu berücksichtigen.

7. wie sie den Vorschlag bewertet, mehr Langzüge im täglichen S-Bahnverkehr im Nahverkehr einzusetzen;

Zu 7.:

Die Regionalversammlung des VRS hat in ihrer Sitzung am 16. November 2011 beschlossen, weitere vier Neufahrzeuge ET 430 zu fördern. Mit diesen sollen insgesamt 16 bestehende Leistungen zu Langzügen verlängert werden. Diese Maßnahme wird umgesetzt, sobald alle Altfahrzeuge ET 420 durch ET 430 ersetzt wurden.

Der Verkehrsausschuss des VRS hat darüber hinaus ebenfalls Ende 2011 beschlossen, vier zusätzliche Fahrzeuge ET 423 über die bis dahin vereinbarte Frist 30. Juni 2015 langfristig in der Region zu binden. Diese Fahrzeuge sollen ebenfalls u. a. dazu genutzt werden, weitere Langzugbildungen zu ermöglichen.

Über die vorstehend dargestellten Maßnahmen hinaus sind weitere Langzugbildungen in der morgendlichen Hauptverkehrszeit (HVZ) nur nach Beschaffung zusätzlicher Triebwagen möglich, da bereits alle Fahrzeuge, die nicht zwingend als Reserve vorgehalten werden müssen, im Einsatz sind. Die Investitionen belaufen sich auf ca. 6 Mio. Euro je Fahrzeug. Hinzu kommen weitere jährliche Fix- und laufleistungsabhängige Kosten.

Zudem ist zu beachten, dass es wegen fehlender Nachkaufmöglichkeiten von Fahrzeugen der BR ET 423 und bestehender umlaufbedingter Linienverknüpfungen auf den Linien S 4 bis S 6 schwierig sein wird, weitere Fahrzeuge für diese Linien zu beschaffen.

Während der nachmittäglichen HVZ verteilt sich die Nachfrage über einen deutlich längeren Zeitraum, weswegen hier noch Fahrzeuge für zusätzliche Behängungen vorhanden sind, da hier in der Regel Vollzugbehängungen ausreichend sind. Hier werden zusätzliche Behängungen nachfragebezogen bestellt.

Aus Sicht der Region würde eine verbesserte Busanbindung auf den Zu- bzw. Abbringerlinien, die aktuell in der Regel ausschließlich auf die Grundtaktzüge der S-Bahn gegeben ist, zu einer deutlich besseren Verteilung der Fahrgäste auf die bereits heute angebotenen Kapazitäten führen.

8. ob durch neue Transparenzregeln künftig eine linienbezogene Pünktlichkeitsstudie für die S-Bahnen und den Regionalverkehr von der Deutschen Bahn AG eingefordert werden kann;

Zu 8.:

Aus den Transparenzregeln kann aus Sicht des VRS keine Darstellung der linienbezogenen Pünktlichkeit abgeleitet werden. Zudem bewirkt eine solche Darstellung nicht per se eine Verbesserung derselben.

Die öffentliche Pünktlichkeitsdarstellung der S-Bahn ist im deutschlandweiten Vergleich führend, da jährlich der Pünktlichkeitswert sowohl für die HVZ als auch die Nebenverkehrszeit (NVZ) jeweils für die Pünktlichkeitsniveaus kleiner 3 bzw. kleiner 6 Minuten dargestellt wird.

9. wie sie auf die Deutsche Bahn Netz AG hinwirken möchte, damit die Schieneninfrastruktur (neue Signal- und Weichensysteme) im Regional- und S-Bahnverkehr künftig verbessert und ein jährlicher Infrastrukturbericht gegenüber dem Land vorgelegt wird.

Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg hat eine Untersuchung in Auftrag gegeben, um nähere Erkenntnisse über den Zustand der Infrastrukturanlagen der DB AG auf dem Gebiet von Baden-Württemberg zu erhalten. Der Schienenpersonennahverkehr stellt das Rückgrat einer leistungsfähigen Nahverkehrsverbindung im Land dar.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur