

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Hans-Ulrich Rülke FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Situation und Perspektiven der S-Bahn
in der Region Stuttgart**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet sie die derzeitige Qualität und Quantität der S-Bahn in der Region Stuttgart im Hinblick auf Zuverlässigkeit (Zugausfälle), Pünktlichkeit, Auslastung (Sitzplatzangebot) und Attraktivität (Preis-Leistungs-Verhältnis) in der Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart vor dem Hintergrund der landesweiten Zielsetzungen im Schienenpersonennahverkehr in Aufgabenträgerschaft des Landes?
2. Hat aus ihrer Sicht die Abfertigungskapazität des S-Bahn-Bahnhofs Stuttgart Hauptbahnhof mit nur zwei Gleisen bei der Errichtung ausreichend Rücksicht auf die Wachstumspotenziale der Zukunft genommen?
3. Welche Verbesserungen wären aus ihrer Sicht wünschenswert und in welcher Weise tritt sie hierüber mit dem Aufgabenträger über konkrete Zielsetzungen in Verhandlungen?
4. Welche Auswirkungen erwartet sie von der Gestaltung des Planfeststellungsabschnitts 1.3 des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm (Filderbahnhof) auf den S-Bahn-Verkehr?
5. In welcher Weise wird sie sich konstruktiv dafür einsetzen, dass dort eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur errichtet wird, die Raum für genügend Entwicklungspotenzial lässt und nicht zu Engpässen führt, wie dies ggf. unter Frage 2 der Fall ist?

6. Wäre sie bereit, für einen verbesserten Lärmschutz auf den Fildern, der über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht, eine hälftige Mitfinanzierung anzubieten, wie dies im Bereich der Europatrasse Baden 21 der Fall ist?

06.10.2014

Dr. Rülke FDP/DVP

Begründung

Die S-Bahn ist das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs in die Landeshauptstadt Stuttgart hinein. Derzeit werden viele Klagen über die Leistungsfähigkeit laut. Neben Zugausfällen und Verspätungen sind mangelnde Sitzplätze und Überfüllung immer mehr Anlass zur Kritik. Zudem werden Sorgen geäußert, im Bereich des Filderbahnhofs könnte eine Verkehrsinfrastruktur entstehen, die negative Auswirkungen auf die S-Bahn haben könnte. Hierzu soll die Meinung der Landesregierung abgefragt werden sowie, was sie ggf. dazu beizutragen bereit ist, damit eine ausreichende Infrastruktur entsteht.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 29. Oktober 2014 Nr. 3-3822.0-00/1632 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie bewertet sie die derzeitige Qualität und Quantität der S-Bahn in der Region Stuttgart im Hinblick auf Zuverlässigkeit (Zugausfälle), Pünktlichkeit, Auslastung (Sitzplatzangebot) und Attraktivität (Preis-Leistungs-Verhältnis) in der Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart vor dem Hintergrund der landesweiten Zielsetzungen im Schienenpersonennahverkehr in der Aufgabenträgerschaft des Landes?*

Die Qualität der S-Bahn Stuttgart ist derzeit verbesserungswürdig. Mit dem Einsatz der neuen Triebwagen der Baureihe 430 und den damit verbundenen Schwierigkeiten hinsichtlich der Funktionsfähigkeit der Spaltüberbrückungen kommt es durch längere Abfertigungszeiten der Züge an den Stationen zu häufigen Verspätungen. Die Verkürzung der Aufstellgleise an der Tunnelrampe im Gleisvorfeld des Stuttgarter Hauptbahnhofs erschwert den Betriebsablauf dauerhaft. Hinzu kommen Störungen im Betriebsablauf durch die teilweise veraltete und störanfällige Leit- und Sicherungstechnik der DB-Strecken. Von Januar bis September lag die Gesamtpünktlichkeit der S-Bahn daher bei nur 87,9%.

Die Fahrgastzahlen bei der S-Bahn sind in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird der Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger daher das Platzangebot deutlich erhöhen und auch das Fahrplanangebot weiter ausweiten: So sollen auf der Linie S 1 in der Hauptverkehrszeit durch den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge rund 2.000 zusätzliche Sitzplätze zur Verfügung stehen. Zudem wird die Gesamtkapazität um 18 zusätzliche Fahrten und damit um weitere 8.000 Sitzplätze aufgestockt.

Im Hinblick auf die eingeschränkte Qualität des derzeitigen S-Bahn-Angebots ist nach Auffassung der Landesregierung das Preis-Leistungsverhältnis bei der S-Bahn Stuttgart momentan beeinträchtigt.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

2. *Hat aus ihrer Sicht die Abfertigungskapazität des S-Bahn-Bahnhofs Stuttgart Hauptbahnhof mit nur zwei Gleisen bei der Errichtung ausreichend Rücksicht auf die Wachstumspotenziale der Zukunft genommen?*

Im Zeitpunkt der Errichtung der S-Bahnstation Hauptbahnhof wurde ein Zuwachs an Fahrgastzahlen zwar berücksichtigt. Der inzwischen eingetretene starke Fahrgastzuwachs wurde damals jedoch nicht vorhergesehen. Dies gilt auch für die mittlerweile gestiegenen behördlichen Anforderungen an die betriebliche Abfertigung, die zu längeren Standzeiten in der S-Bahn-Station führen.

3. *Welche Verbesserungen wären aus ihrer Sicht wünschenswert und in welcher Weise tritt sie hierüber mit dem Aufgabenträger über konkrete Zielsetzungen in Verhandlungen?*

Die Zuständigkeit für Verbesserungen der S-Bahn-Qualität liegt beim Verband Region Stuttgart (VRS). Der VRS als Aufgabenträger und die DB Regio AG als Betreiberin der S-Bahn Stuttgart erarbeiten seit rund einem Jahr gemeinsame Maßnahmen zur Steigerung der Pünktlichkeit und Qualität. Der VRS hat in dem ab Juli 2013 laufenden Verkehrsvertrag langfristig einen hohen Qualitätsstandard definiert. Spürbare Verbesserungen sind jedoch frühestens im Fahrplanjahr 2015 zu erwarten.

Die Landesregierung unterstützt diese Anstrengungen als Partner des ÖPNV-Pakts.

4. *Welche Auswirkungen erwartet sie von der Gestaltung des Planfeststellungsabschnittes 1.3 des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm (Filderbahnhof) auf den S-Bahn-Verkehr?*

5. *In welcher Weise wird sie sich konstruktiv dafür einsetzen, dass dort eine leistungsfähige Infrastruktur errichtet wird, die Raum für genügend Entwicklungspotenzial lässt und nicht zu Engpässen führt, wie dies ggf. unter Frage 2 der Fall ist?*

Zu 4. und 5.:

Die Landesregierung hat schon seit einigen Jahren darauf hingewiesen, dass die Fahrplangestaltung zwischen Stuttgart-Rohr und Stuttgart-Flughafen durch die Aneinanderreihung verschiedener Zwangspunkte anspruchsvoll ist. In der Folge hat die DB AG im Juli 2011 mit der in der Schlichtung vereinbarten Fahrplanrobustheitsprüfung (sog. Stresstest) auf dem Streckenabschnitt zwischen Stuttgart-Rohr und Stuttgart-Flughafen für die geplanten Fern- und Regionalverkehrslinien der Gäubahn einen Verspätungsaufbau von rd. 20 Sekunden festgestellt. Eine Auswertung der S-Bahnlinien wurde von der DB AG mit dem Stresstest jedoch nicht vorgenommen. Insgesamt bewertete die DB die Betriebsqualität der betroffenen Fern- und Regionalverkehrslinien im Stresstest als „wirtschaftlich optimal“. Im Auftrag der Stadt Leinfelden-Echterdingen hat die TU Dresden im September 2014 eine Betriebssimulation der S-Bahnlinien zwischen Stuttgart-Rohr und Stuttgart-Flughafen vorgelegt, nach der die S-Bahnlinien zwischen Stuttgart-Rohr und Stuttgart-Flughafen einen ähnlichen Verspätungsaufbau erleiden, wie von der DB AG im Stresstest für die Fern- und Regionalverkehrslinien festgestellt wurde. Die TU Dresden kommt zur Bewertung, dass dadurch die betroffenen S-Bahnlinien teilweise instabil werden. Die DB AG will in Zusammenarbeit mit der TU Dresden nunmehr auch die Fahrplanstabilität der S-Bahn im Filderbereich untersuchen und damit im Planfeststellungsverfahren die wirtschaftlich optimale Betriebsqualität in Übereinstimmung mit dem DB-Regelwerk nachweisen. In der Sitzung des Lenkungskreises Stuttgart 21 am 20. Oktober 2014 haben die Projektpartner vereinbart, auf der Grundlage dieser Untersuchung Gespräche zu führen, inwieweit die Antragstrasse die vertraglichen Vorgaben erfüllt, eine zukunftsfähige Infrastruktur für den Filderbereich bereitzustellen.

6. Wäre sie bereit, für einen verbesserten Lärmschutz auf den Fildern, der über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht, eine hälftige Mitfinanzierung anzubieten, wie dies im Bereich der Europatrasse Baden 21 der Fall ist?

Die DB AG hat im Erörterungstermin zum Planfeststellungsabschnitt 1.3 erklärt, dass sie ein weiteres Schallschutzgutachten in Auftrag gibt, mit dem ggf. erforderliche Schallschutzmaßnahmen festgestellt werden sollen. Zur Einholung des Gutachtens sieht sie sich aufgrund aktueller Rechtsprechung und Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamtes veranlasst, die insbesondere den Schallschutz an der Bestandstrasse betreffen. Die Landesregierung wird einer Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes über die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt 1.3 nicht vorgreifen.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur