

Antrag

der Abg. Daniel Renkonen u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Zwischenbilanz des ÖPNV-Pakts der Region Stuttgart

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sie die Fortschritte bei der Umsetzung der Vereinbarungen im Rahmen des 2014 mit der Landeshauptstadt Stuttgart sowie den Verbundlandkreisen im VVS verabschiedeten ÖPNV-Pakts bewertet;
2. welche im ÖPNV-Pakt genannten Maßnahmen zur Fortentwicklung der Infrastruktur in der Region Stuttgart bisher umgesetzt wurden und welche bis 2024 noch geplant sind;
3. welche Ergebnisse die eingesetzte Infrastrukturkommission vorgelegt hat und wie diese nun umgesetzt werden;
4. ob es Gespräche zwischen den Vertragspartnern und der Deutschen Bahn (DB) zum Ausbau der Schieneninfrastruktur gab und welche Vereinbarungen hierzu getroffen wurden;
5. welche im ÖPNV-Pakt genannten Maßnahmen zur Stabilisierung des Bahnbetriebs und der Pünktlichkeit bisher umgesetzt wurden und welche bis 2024 noch geplant sind;
6. wie sich die Pünktlichkeit im Regionalverkehr und S-Bahn-Verkehr in der Region Stuttgart entwickelt hat und wie sie diese Entwicklung bewertet;
7. inwiefern die Buskonzepte der Stadt- und Landkreise gemäß dem ÖPNV-Pakt an die Angebotsausweitungen im regionalen Schienenverkehr sowie im S-Bahn-Verkehr angepasst werden;

8. welche im ÖPNV-Pakt genannten Maßnahmen zur Vernetzung der Verkehrsträger (Park-and-ride, Bike-and-ride, Carsharing, etc.) bisher umgesetzt wurden und bis 2024 noch geplant sind;
9. in welcher Höhe sie seit dem Jahr 2014 die Maßnahmen zur Umsetzung des ÖPNV-Pakts aus Landesmitteln gefördert hat;
10. wie sich die Fahrgastzahlen entlang der S-Bahn und Regionalbahnlinien in der Region Stuttgart seit 2014 bis einschließlich 2018 entwickelt haben;
11. welche weiteren Maßnahmen sie plant, um die im ÖPNV-Pakt festgesetzten Ziele bis 2024 zu erreichen.

27.02.2019

Renkonen, Zimmer, Hentschel, Katzenstein,
Lede Abal, Marwein, Niemann GRÜNE

Begründung

Der von der Landesregierung, dem Verband Region Stuttgart (VRS), der Stadt Stuttgart sowie den Verbundlandkreisen 2014 verabschiedete ÖPNV-Pakt war ein großer Erfolg aller Beteiligten. Nach langen Verhandlungen konnte ein großes Maßnahmenpaket geschnürt werden, das einen Beitrag zu mehr nachhaltiger Mobilität, Luftreinhaltung und Klimaschutz in der Region Stuttgart leistet. Angesichts der hohen Verkehrsbelastung, täglicher Staus und überhöhter Stickoxidwerte muss der öffentliche Verkehr zügig weiter ausgebaut werden. Die Einführung eines durchgehenden 15-Minuten-Takts der S-Bahnen bis 20:30 Uhr ist ein wichtiger Schritt hierzu. Die Antragsteller möchten sich mit diesem Antrag über den Stand der Umsetzungen und den Fortgang des ÖPNV-Pakts informieren.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 11. April 2019 Nr. 3-3890.0/2099 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. *wie sie die Fortschritte bei der Umsetzung der Vereinbarungen im Rahmen des 2014 mit der Landeshauptstadt Stuttgart sowie den Verbundlandkreisen im VVS verabschiedeten ÖPNV-Pakts bewertet;*

Die Landesregierung betrachtet die Fortschritte bei der Umsetzung der Vereinbarungen des ÖPNV-Pakts für die Region Stuttgart positiv. Die Vielzahl an Maßnahmen, die bereits umgesetzt wurden oder sich aktuell in der Umsetzung befinden, zeigen, wie ernst alle Partner den Prozess nehmen. Selbst ein finanzieller Kraftakt wie die VVS-Tarifzonenreform, der 2014 noch nicht denkbar war, wurde vor kurzem Realität.

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

Der Verband Region Stuttgart hat auf Basis einer maßgeblichen Förderung durch das Land eine umfassende Angebots- und Qualitätsinitiative für die S-Bahn Stuttgart beschlossen. Durch 56 zusätzliche S-Bahnfahrzeuge und weitere Maßnahmen wird das Angebot der S-Bahn ausgeweitet und die Betriebsstabilität und -qualität der S-Bahn Stuttgart entscheidend verbessert. Gleichzeitig haben Land und Region die Weichen für eine Digitalisierung des Knoten Stuttgart gestellt. Das Land verfolgt planmäßig den stufenweisen Aufbau des Schienenverkehrssystems Metropolexpress bis zu seiner Vollendung mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21. Die Landkreise haben in den vergangenen Jahren im Zuge von Neuvergaben den Ausbau des regionalen Beschlusses umgesetzt.

Damit kann die im ÖPNV-Pakt für die Region Stuttgart vorgesehene Nachfragesteigerung im ÖPNV um mehr als 20 Prozent als wesentlicher Kern nachhaltiger Mobilität erfolgen.

Auch die Integration des Landkreises Göppingen in den VVS ist in diesem weiteren Rahmen zu beurteilen. Das Verkehrsministerium unterstützt diese Maßnahmen jeweils durch eine umfassende Anschubfinanzierung. Trotzdem steht die Region Stuttgart noch vor erheblichen Herausforderungen im Bereich des ÖPNV, leider bestehen jedoch vor allem auf die Zuverlässigkeit des SPNV – dem Rückgrat des ÖPNV – weniger Einflussmöglichkeiten, da hier die verschiedenen Konzerntüchter der Deutschen Bahn eine entscheidende Rolle spielen.

2. *welche im ÖPNV-Pakt genannten Maßnahmen zur Fortentwicklung der Infrastruktur in der Region Stuttgart bisher umgesetzt wurden und welche bis 2024 noch geplant sind;*
3. *welche Ergebnisse die eingesetzte Infrastrukturkommission vorgelegt hat und wie diese nun umgesetzt werden;*

Die Fragen 2. und 3. werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammengefasst.

Im ÖPNV-Pakt wurde vereinbart, akute Schwachstellen, Unzulänglichkeiten und Störungsanfälligkeiten zu analysieren und möglichst zu beheben sowie den zukünftigen Ausbaubedarf zu ermitteln. Dazu hat die Expertenkommission Schieneninfrastruktur konkrete Infrastrukturmaßnahmen erarbeitet. Aufbauend auf den Vorschlägen der Expertenkommission wurde 2016 entschieden, die folgenden Infrastrukturmaßnahmen weiterzuverfolgen:

A) Regionalbahnhof Stuttgart-Vaihingen

Bau eines neuen Bahnsteigs für den Halt von Regionalzügen am Bahnhof S-Vaihingen. Zwischenzeitlich besteht Planrecht. Mit einer baulichen Umsetzung wird im Jahr 2020 gerechnet.

B) Weichen zwischen Bad Cannstatt und Mitternachtsstraße

Für eine flexiblere Nutzung der Bahnsteigkanten in der S-Bahn-Station hat der Verband Region Stuttgart den Einbau zweier zusätzlicher Überleitverbindungen zwischen Bad Cannstatt und der neuen Station Mitternachtsstraße beschlossen. Diese Weichen sollen im Zuge des Baus des Projekts Stuttgart 21 realisiert werden.

C) Nutzungskonzept für die Gäubahn im Stadtgebiet Stuttgart („Panoramabahn“)

Die zukünftige Nutzung der Panoramabahn liegt noch nicht abschließend fest. Die Partner des ÖPNV-Pakts streben eine weitere Nutzung für den Schienenverkehr an und befinden sich hierzu in enger Abstimmung.

D) Stuttgart-Bad Cannstatt Gleis 1:

Mit Stuttgart 21 ergibt sich grundsätzlich die Möglichkeit, im Bahnhof Bad Cannstatt den S-Bahn-Verkehr neu zu strukturieren und das Gleis 1 auf einer Länge von 210 m auf eine Bahnsteighöhe von 96 cm zu erhöhen. Diese Maßnahme trägt zu einer Entzerrung der Verkehre insbesondere auch bei Großveranstaltungen bei. Das zukünftige Nutzungskonzept des Bahnhofs Bad Cannstatt ist in Abstimmung. In diesem Zusammenhang wird auch die Umsetzung dieser Bahnsteigerhöhung geklärt.

E) Bahnsteig Stuttgart-Feuerbach

Zur Stabilisierung des S-Bahn-Betriebs im Störfall und zur Nutzung für eine neue Verstärkerlinie zwischen Weil der Stadt und Feuerbach hat der Verband Region Stuttgart beschlossen, in Stuttgart-Feuerbach den Ausbau des Gleises 130 als elektrifiziertes S-Bahn-Wendegleis umzusetzen.

F) Signalisierung S-Bahn-Stammstrecke mit ETCS (European Train Control System)

Um die Umsetzung der ETCS-Level-2-Ausrüstung der S-Bahn-Stammstrecke auf solide Grundlagen zu stellen, haben die DB Netz AG, der Verband Region Stuttgart und das Ministerium für Verkehr im Jahr 2017 gemeinsam eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Diese Studie ist mittlerweile abgeschlossen. Die Ergebnisse waren derart überzeugend, dass sich die Projektpartner zur Erarbeitung eines ETCS/DSTW-Pilotprojekts in der Region Stuttgart entschlossen haben.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat dieses Pilotprojekt aufgegriffen und im Starterpaket des Programms „Digitale Schiene Deutschland“ verankert. Ziel ist eine Umsetzung der ETCS-Ausrüstung der S-Bahn-Stammstrecke und des anschließenden Hasenbergstunnels sowie die vollständige ETCS-Level-2-Ausrüstung des Projekts „Stuttgart 21“ sowie der Filderbahn bis Neuhausen inkl. einer Ausstattung mit digitalen Stellwerken (DSTW) und des automatisierten Fahrbetriebs (ATO GoA 2 – Automatic Train Operation Grade of Automation 2) bis zum Ende des Jahres 2025.

Im Weiteren sollen bis zum Ende des Jahres 2030 die Netzbezirke Stuttgart und Plochingen mit ETCS, ATO und DSTW ausgestattet werden. Dies hätte die komplette Umrüstung des Stuttgarter S-Bahn-Netzes zur Folge. Die neue Signaltechnik ermöglicht eine kürzere Zugfolge und höhere Geschwindigkeiten, womit die Kapazität auf der bestehenden Infrastruktur um bis zu 20 Prozent erhöht wird. Diese Kapazitätssteigerung kann zum Abbau von Verspätungen oder auch für zusätzliche S-Bahn-Verkehre genutzt werden. Durch den Einsatz neuester Technik wird sich die Anzahl der Infrastrukturmängel im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik deutlich verringern.

4. *ob es Gespräche zwischen den Vertragspartnern und der Deutschen Bahn (DB) zum Ausbau der Schieneninfrastruktur gab und welche Vereinbarungen hierzu getroffen wurden;*

Die Expertenkommission Infrastruktur hat weitere Maßnahmen außerhalb von Stuttgart vorgeschlagen. Die DB Netz AG benötigt auch für kurzfristige Maßnahmen eine erhebliche Umsetzungszeit (ca. Fahrplanjahr 2023) und deren Erforderlichkeit für einen Inbetriebnahmefahrplan 2025 ff. ist von der DB Netz AG noch nicht nachgewiesen worden. Insofern wurde – auch angesichts der sehr umfassenden Infrastrukturanpassungen im Knoten Stuttgart – entschieden, die Entscheidung über weitere Maßnahmen zurückzustellen bis sich abzeichnet, welche Maßnahmen für einen Inbetriebnahmefahrplan 2025 ff. erforderlich erscheinen.

Um die Umsetzung des ETCS/DSTW-Pilotprojekts zu ermöglichen, befindet sich das Ministerium für Verkehr und der Verband Region Stuttgart in sehr engem Austausch mit dem BMVI und der DB AG. Für die Anpassungen der bundeseigenen Schieneninfrastruktur soll noch in diesem Jahr eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und dem BMVI abgeschlossen werden.

Der Ministerrat hat am 22. Januar 2019 beschlossen, Ergänzungen der Infrastruktur durch den Verband Region Stuttgart mit LGVFG-Mitteln zu fördern, damit zusätzliche Fahrleistungen der S-Bahn umgesetzt werden können:

- ETCS Level 2 für die S2-Verlängerung nach Neuhausen
- Wende- und Abstellanlage Vaihingen inkl. 210 m lange Bahnsteigkanten am Regionalbahnhof
- Wendegleis Böblingen
- Gleis 130 Feuerbach inkl. Weichen und Elektrifizierung
- Geschwindigkeitserhöhung in der Stammstrecke und im Hasenbergstunnel

5. welche im ÖPNV-Pakt genannten Maßnahmen zur Stabilisierung des Bahnbetriebs und der Pünktlichkeit bisher umgesetzt wurden und welche bis 2024 noch geplant sind;

In einem umfangreichen Prozess wurden bis Februar 2016 etwa 150 Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs gesammelt und bewertet. Insgesamt 17 Maßnahmen wurden als besonders erfolgversprechend identifiziert. Sie betreffen überwiegend den S-Bahn-Verkehr.

Seit Dezember 2017 fahren die meisten Regionalzüge ab Bad Cannstatt in Richtung Stuttgart Hbf nicht mehr nach einem starren Fahrplan, sondern nach gerade verfügbaren Trassen. Dies soll einen flexibleren Betriebsablauf bewirken.

6. wie sich die Pünktlichkeit im Regionalverkehr und S-Bahn-Verkehr in der Region Stuttgart entwickelt hat und wie sie diese Entwicklung bewertet;

Bei den Pünktlichkeitswerten zeigt sich, welche Konsequenzen eine jahrelange Vernachlässigung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur und des Materials nach sich zieht. Die Aufgabe des Bundes als Eigentümer der Bahn wäre es, durch die Bereitstellung notwendiger Mittel dafür zu sorgen, dass die Infrastruktur einen reibungslosen Betriebsablauf zulässt.

Für die Pünktlichkeitswerte des Regionalverkehrs verweisen wir auf die beigefügten Tabellen. Es muss berücksichtigt werden, dass die Daten der Jahre bis 2016 nicht ohne weiteres mit denen ab 2017 vergleichbar sind. Im „Großen Verkehrsvertrag“ mit der DB Regio gab es in der Region Stuttgart nur die drei Messpunkte Stuttgart Hbf, Plochingen und Schorndorf. In den Übergangs- und Nachfolgeverträgen ist das Netz der Messpunkte wesentlich dichter, teilweise haben sich die Fahrplankonzepte geändert. In Stuttgart Hbf lag die Anfahrtpünktlichkeit 2015 (Pünktlichkeitsgrenze 5:59 min) noch bei knapp 89 %, 2016 sank sie auf knapp 84 % und bewegt sich seitdem auf diesem Niveau.

Die Entwicklung der Pünktlichkeit im Regionalverkehr ist nicht befriedigend. Teilweise ist dies auf schlechte (und sich auch 2018 noch verschlechternde) Pünktlichkeitswerte des DB-Fernverkehrs zurückzuführen. Dies führt v. a. im Filstal, aber auch immer wieder im Remstal zu ungeplanten Überholungen des Regionalverkehrs. Auch in und aus Richtung Stuttgart-Zuffenhausen/Vaihingen (Enz) kommt es sehr oft zu Zugfolgeverspätungen aufgrund verspäteter Fernverkehrszüge. Hier zeigt sich, welche langfristige Auswirkungen die Vernachlässigung der bundeseigenen Infrastruktur hat.

In vielen Fällen ist jedoch auch DB Regio selbst für die mangelhafte Pünktlichkeit verantwortlich. Fälle von verspäteter Bereitstellung, hohen Anfangsverspätungen der ersten morgendlichen Leistungen und Verspätungen (und Zugausfälle) aufgrund von Triebfahrzeug- und Wagenstörungen bewegen sich seit einigen Jahren auf einem viel zu hohen Niveau. Neue Fahrplankonzepte seit Dezember 2016 im Filstal und seit Dezember 2017 auf der Gäu- und der Murrbahn bringen zwar für die Fahrgäste deutliche Leistungsausweitungen mit sich, führen auf der z. T. leider immer noch eingleisigen Infrastruktur aber auch zu einer angespannten Betriebslage. Beim Ausbau der Infrastruktur ist der Eigentümer Bund gefordert. Im Filstal wurde die Situation bei der Regionalbahn durch die Einführung einer überschlagenen Wende in Stuttgart Hbf fahrplantechnisch wieder etwas entspannt.

Die Entwicklung der Pünktlichkeit bei der S-Bahn in der Region kann transparent und laufend aktuell unter der folgenden Internetadresse abgerufen werden, siehe auch die folgende Darstellung.

<https://www.s-bahn-stuttgart.de/s-stuttgart/Puenktlichkeit-663466>

6-Minuten Pünktlichkeit					
Alle Angaben in %					
Monat	2014	2015	2016	2017	2018
Januar	96,7	96,7	96,7	96,8	96,1
Februar	97,4	97,0	98,0	97,5	97,9
März	96,8	97,3	97,5	97,7	96,4
April	96,2	96,9	96,5	97,2	96,6
Mai	96,2	97,3	97,5	96,4	97,3
Juni	95,9	95,1	96,5	97,5	96,1
Juli	96,7	97,5	95,5	97,4	96,4
August	98,4	98,3	97,8	99,1	97,9
September	95,0	97,3	96,2	96,6	96,7
Oktober	89,0	94,6	95,6	95,0	92,6
November	94,3	95,6	93,7	94,3	94,5
Dezember	94,7	96,1	97,3	95,5	94,9
Jahresdurchschnitt	95,62	96,64	96,6	96,7	96,1

Die Bewertung von Qualität und Pünktlichkeit erfolgt jährlich im Rahmen von öffentlichen Verkehrsausschusssitzungen des Verband Region Stuttgart. Es wird in diesem Zusammenhang auf die veröffentlichten Sitzungsvorlagen verwiesen, in denen auch die bisher umgesetzten Maßnahmen dargestellt sind. Für das Jahr 2018 ist eine Bewertung der Thematik in der Verkehrsausschuss-Sitzung am 10. April 2019 vorgesehen.

Eine erhebliche Verbesserung wird durch die Implementierung des Signalsystems ETCS mit ATO GoA2 erwartet. Die Voraussetzungen dafür sollen in den kommenden Jahren geschaffen und entwickelt werden (s. o.).

7. inwiefern die Buskonzepte der Stadt- und Landkreise gemäß dem ÖPNV-Pakt an die Angebotsausweitungen im regionalen Schienenverkehr sowie im S-Bahn-Verkehr angepasst werden;

Im ÖPNV-Pakt haben sich die Landkreise verpflichtet, einheitliche Standards für das Verkehrsangebot von Buslinien im Zubringerverkehr zur S-Bahn zu realisieren. Diese Verpflichtung wird von den Verbundlandkreisen im Rahmen der aktuell anstehenden Vergabeverfahren im Busverkehr mit planerischer Unterstützung durch den VVS im Benehmen mit den jeweiligen Kommunen umgesetzt. Der Zeitplan zur Umsetzung der Verpflichtungen aus dem ÖPNV-Pakt orientiert sich dabei an den Harmonisierungszeitpunkten für die in den Nahverkehrsplänen der Verbundlandkreise gebildeten Linienbündeln. Die im ÖPNV-Pakt definierten Be-

dienungsstandards, welche wochentags tagsüber mindestens einen 30-Minuten-Takt sowie in der Spätverkehrszeit sowie am Wochenende einen 60-Minuten-Takt vorsehen, kommen auf überörtlichen Relationen ab 4.000 angeschlossenen Einwohnern bzw. in Stadtverkehren auf Korridoren mit mehr als 500 Fahrgästen je Richtung am stärksten Querschnitt zur Anwendung. Diese Voraussetzungen sind für insgesamt 87 Buskorridore im VVS erfüllt.

Bereits im aktuell laufenden Fahrplanjahr 2019 bieten die Verbundlandkreise auf knapp 80 % dieser verlässlichen S-Bahn-Zubringerkorridore den im ÖPNV-Pakt vereinbarten Standard ihren Bürgern und Fahrgästen an. Bis zum Abschluss der ersten Vergaberunde zum Jahresfahrplan 2020 werden 81 (93,1 %) von 87 Korridoren die im ÖPNV-Pakt vereinbarte Angebotsqualität aufweisen. Dabei werden 61 dieser Korridore – immerhin gut 70 % – montags bis freitags zumindest zu den Hauptverkehrszeiten sogar über einen 15-Minuten-Takt verfügen und somit einen Anschluss auf jede S-Bahn erbringen.

Die weitere Anpassung der Busverkehre auf den sich ausdehnenden 15-Minuten-Takt der S-Bahn soll auch in die aktuell anstehende Fortschreibung der Nahverkehrspläne aufgenommen werden. Ziel ist die Erarbeitung eines Konzepts für die Weiterentwicklung der S-Bahn-Zubringerverkehre. Darüber hinaus sollen auch eventuell notwendige Anpassungen auf die Metropolexpresszüge des Landes geprüft und umgesetzt werden. Die skizzierten Anpassungen reichen dabei über die ursprünglichen Vorgaben hinaus.

In diesem Zusammenhang ist zu betonen, dass die Verbundlandkreise im Rahmen des ÖPNV-Pakts ihr Augenmerk nicht nur dem quantitativen Ausbau des Angebots widmen, sondern auch die Qualitätssteigerung bei den Anschlüssen zwischen S-Bahn und Bus durch die Überarbeitung von Fahrzeitprofilen auf einzelnen Linien sowie die Ausweitung von Übergangszeiten in den Fokus genommen haben.

Mit der Umsetzung des ÖPNV-Pakts sowie der ersten Runde der Vergabeverfahren bei den Busverkehren der Verbundlandkreise ist auch eine signifikante Steigerung des Verkehrsangebots verbunden. Zum Jahresfahrplan 2020 werden im regionalen Busverkehr fast 50 Mio. Fahrplankilometer angeboten. Dies entspricht gegenüber dem Jahresfahrplan 2015 einer Steigerung von knapp 14 % oder rund 6 Mio. Fahrplankilometern. Besonders deutlich fällt dabei der Ausbau des ÖPNV-Angebots am Wochenende ins Auge. Während samstags zukünftig das Angebot um beinahe 25 % ansteigen wird, profitieren die Fahrgäste sonn- und feiertags von einem um fast 50 % ausgebauten Fahrplanangebot. Hierdurch wird der ÖPNV auch in der Fläche der Verbundlandkreise zu einer echten Alternative zum eigenen Pkw – und das nicht nur auf den Buslinien mit verlässlichem S-Bahn-Zubringerstandard.

8. welche im ÖPNV-Pakt genannten Maßnahmen zur Vernetzung der Verkehrsträger (Park-and-ride, Bike-and-ride, Carsharing, etc.) bisher umgesetzt wurden und bis 2024 noch geplant sind;

Die aus dem ÖPNV-Pakt erwachsenen Aufgaben zur intermodalen Vernetzung der Verkehrsträger befinden sich in der Umsetzungsphase. Mit der Förderung von Ausbaurvorhaben an strategisch wichtigen P+R-Anlagen können neue Kunden für die öffentlichen Verkehrsmittel gewonnen werden. Außerdem wird dem stetig wachsenden Fahrgastaufkommen im ÖPNV Rechnung getragen. Zu diesem Zweck hat der Verband Region Stuttgart Vereinbarungen mit Kommunen über 2.000 bestehende P+R-Stellplätze und 521 neu zu bauende P+R-Stellplätze getroffen. Vereinbarungen über weitere 2.000 Bestandsstellplätze und 1.150 Neubaustellplätze sind in Vorbereitung. Für die Bestandsstellplätze gibt der Verband Region Stuttgart eine jährliche Einnahmengarantie von 180 Euro je Stellplatz. Für den Neubau von zusätzlichen P+R-Stellplätzen ergänzt die Region die Landesförderung in gleicher Höhe. Dafür wird der Bestand der P+R-Anlagen für die nächsten 20 Jahre gesichert und der Verband Region Stuttgart erhält das Recht zur Gestaltung der Parkgebühren.

Mit Mitteln aus dem eigenen Förderprogramm „Modellregion nachhaltige Mobilität“ und dem RegioWIN-Förderprogramm entstehen unter der Federführung des Verbands Region Stuttgart 13 Mobilitätspunkte in der Region zur Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote. Zu ihrem Standard gehören u. a. Stellplätze

oder Einrichtungen für Car-Sharing, Fahrrad-/Pedelec-Verleih und Ladeinfrastruktur für Zweiräder und Pkw.

9. In welcher Höhe sie seit dem Jahr 2014 die Maßnahmen zur Umsetzung des ÖPNV-Pakts aus Landesmitteln gefördert hat;

Für die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie für die ETCS-Ausrüstung der S-Bahn-Stammstrecke wurden bislang 223.600 Euro an Landesmitteln an die Ingenieurgemeinschaft ausgezahlt.

Das Land fördert eine Machbarkeitsstudie zu Expressbuslinien im Raum Stuttgart und hat eine Förderung der Pilotstrecke X2 zugesagt. Die Förderkosten für den X2 sind noch nicht abzusehen, die Machbarkeitsstudie wird vom Land mit 89.500 Euro unterstützt.

Die Einrichtung und Ertüchtigung von P+R-Plätzen in der Region Stuttgart wurde vom Land mit 344.346 Euro unterstützt.

Ein erheblicher finanzieller Beitrag des Landes liegt noch in der Zukunft: Für die Umsetzung der VVS-Tarifzonenreform, die ab dem 1. April 2019 gilt, gibt das Land eine Anschubfinanzierung in Form einer „Jahresscheibe“. Die vom VVS veranschlagten Mindereinnahmen betragen 42 Millionen Euro. Das Land wird diesen Betrag abschmelzend über die kommenden sechs Jahre zur Reform beitragen. Noch deutlich höhere, dreistellige Millionenbeiträge wird das Paket zur Digitalisierung des Schienenknotens Stuttgart und zum Ausbau der S-Bahn erfordern.

10. wie sich die Fahrgastzahlen entlang der S-Bahn und Regionalbahnlinien in der Region Stuttgart seit 2014 bis einschließlich 2018 entwickelt haben;

Die Entwicklung im Regionalverkehr zeigt die nachfolgende Tabelle. Die Werte für die Kursbuchstrecke (KBS) 740 sind nicht vergleichbar, da ein gewichtiger Teil des Regionalverkehrs Ende 2017 im Zuge des Integrationskonzepts in Inter-city-Züge umgewandelt wurde, für die im Moment noch keine detaillierten Fahrgastzahlen vorliegen. Auf der Murrbahn ist mit dem neuen Netz 3b eine sehr erfreuliche Entwicklung zu verzeichnen.

KBS	von	bis	1. Hj. 2014 Mo bis Fr (S)		1. Hj. 2018 Mo bis Fr (S)		Entwicklung 2014 bis 2018	
			Einsteiger	Personenkilometer (Pkm)	Einsteiger	Pkm	Einsteiger	Pkm
740*	Stuttgart	Bondorf	7.542	295.066	4.263	133.941		
750	Stuttgart	Geislingen	21.662	730.923	23.733	766.987	10 %	5 %
760	Stuttgart	Bempflingen	18.240	736.509	18.526	751.803	2 %	2 %
770	Stuttgart	Vaihingen (Enz)	14.287	452.013	12.427	413.741	-13 %	-8 %
780	Stuttgart	Kirchheim (Neckar)	15.244	473.033	13.999	453.810	-8 %	-4 %
785	Stuttgart	Fornsbach	7.070	254.264	9.316	302.044	32 %	19 %
786	Stuttgart	Plüderhausen	10.416	365.067	10.303	362.769	-1 %	-1 %
Summe (ohne Gäubahn)			86.919	3.011.809	88.303	3.051.153	2 %	1 %

* ohne Fernverkehr, 2018 nur Netz 3b

Die insgesamt stagnierenden Fahrgastzahlen der Regionalzüge werden vom Verkehrsministerium auf baustellenbedingte Einschränkungen (z. B. lange Wege in Stuttgart Hbf) sowie die anhaltenden Qualitätsprobleme im Schienenverkehr zurückgeführt. Das Land setzt auf eine deutliche Trendwende mit dem schrittweisen Aufbau des Metropolexpress-Konzepts (Umsetzung 30-Minuten-Takt) und mit den umgesetzten Tarifmaßnahmen (BW-Tarif, VVS-Tarifzonenreform) (vgl. Frage 11.).

Für die S-Bahn Stuttgart liegen nur aggregierte Zahlen vor. Hier stellt sich der Fahrgastzuwachs folgendermaßen dar:

Jahr	Fahrgäste in Millionen
2014	121
2015	121
2106	121
2017	128
2018	131

11. welche weiteren Maßnahmen sie plant, um die im ÖPNV-Pakt festgesetzten Ziele bis 2024 zu erreichen.

Mit Kabinettsbeschluss vom 22. Januar 2019 hat der Ministerrat eine umfangreiche Förderung der Angebots- und Qualitätsinitiative zur Attraktivitätssteigerung der S-Bahn Stuttgart beschlossen. Mit 56 zusätzlichen S-Bahn-Fahrzeugen wird schrittweise bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 das Angebot ausgeweitet und die Qualität verbessert. Dies schließt auch die erst durch den Einsatz von ETCS möglichen Mehrverkehre im Stuttgarter S-Bahn-Verkehr ein. In der Summe beteiligt sich das Land am ETCS/DSTW-Pilotprojekt und an der Angebots- und Qualitätsinitiative des Verbands Region Stuttgart für die S-Bahn Stuttgart mit insgesamt circa 330 Millionen Euro bis zum Jahr 2031. Ein pünktliches und ausgeweitetes Angebot im Bahnverkehr ist von zentraler Bedeutung für Klimaschutz und Luftreinhaltung. Damit kann die im ÖPNV-Pakt für die Region Stuttgart vorgesehene Nachfragesteigerung im ÖPNV um mehr als 20 Prozent als wesentlicher Kern nachhaltiger Mobilität erfolgen.

Bis Juni 2020 sollen die ausgeschriebenen Verkehrsleistungen des Netzes 1 in mehreren Stufen in Betrieb genommen werden. Das Verkehrsministerium hofft, dass durch Taktverdichtungen und neue Fahrzeuge zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden können. Auch die VVS-Tarifreform und der neue BW-Tarif sollten positive Auswirkungen auf die Nachfrage haben.

Durch den Verband Region Stuttgart wurden im Dezember 2016 drei tangentielle Expressbuslinien unter dem Markennamen RELEX in Betrieb genommen, welche verschiedene Äste der S-Bahn Stuttgart miteinander verbinden. Nach Erhebungen im Januar 2019 beförderte der RELEX pro Tag (Mo bis Fr) rund 2.350 Fahrgäste. Der Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart wird im Herbst 2019 über die Art und Umfang einer Fortführung des Expressbusnetzes beraten.

Die Projekte der intermodalen Vernetzung können sukzessive weiter ausgebaut werden. Dazu wird eine regionale Verkehrsmanagementzentrale pilothaft für die Landkreise und Kommunen im „Ring“ um Stuttgart unter Koordination des Verbands Region Stuttgart aufgebaut und darüber eine dauerhafte regionale Zusammenarbeit initiiert. Dies erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den bestehenden Einrichtungen des Landes und der Landeshauptstadt und unter Beibehaltung der Eigenverantwortung der beteiligten Akteure.

Die Verbundlandkreise werden mit Unterstützung des VVS auf dem seit 2014 eingeschlagenen Weg zur Umsetzung des ÖPNV-Pakts weiter voranschreiten. Neben der Umsetzung des vereinbarten Bedienungsstandards auf den als verlässliche S-Bahn-Zubringer definierten Buskorridoren im Zuge der Vergabeverfahren der Landkreise im Regionalbusverkehr wird dabei der Fokus verstärkt auf die Umsetzung verlässlicher Anschlussverbindungen zwischen S-Bahn und Bus gerichtet. Die Umsetzung des ÖPNV-Pakts wird dabei als kontinuierliche, dauerhafte Aufgabe verstanden.

Im Zuge der in den Jahren 2020 ff. anstehenden Fortschreibung der Nahverkehrspläne soll gemeinsam mit dem VVS geprüft werden, inwieweit die Vereinbarungen des ÖPNV-Pakts zukünftig – neben Themen wie Barrierefreiheit und Bevorrechtigung von Bussen – verbindlich in die Definition des Verkehrsangebots in den Verbundlandkreisen Eingang finden können.

Hermann

Minister für Verkehr