



KT-Drucks. Nr. 213/2016

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernentin

Roseli Eberhard
Telefon 07031-663 1559
Telefax 07031-663 1962
r.eberhard@lrabb.de

12.10.2016

Entscheidung der Regionalversammlung zur ganztägigen Ausweitung des 15-Minuten-Taktes bei der S-Bahn

Anlage 1: Gemeinsames Schreiben der Verbundlandräte

Anlage 2: Antrag der Fraktion Freie Wähler

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Kenntnisnahme

25.10.2016

öffentlich

Verwaltungs- und Finanzausschuss
zur Kenntnisnahme

25.10.2016

öffentlich

II. Bericht

1. Inhalt des Beschlusses der Regionalversammlung am 28.09.2016

Die Regionalversammlung hat am 28.09.2016 weitreichende Entscheidungen zu Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn getroffen. Neben der Verabschiedung zahlreicher Einzelmaßnahmen – wie z.B. die Verlängerung der Frühanbindung des Daimlerwerks in Sindelfingen bis Dezember 2019 sowie die Kapazitätserhöhung auf der S1 im Spätverkehr – wurde trotz Intervention der Verbundlandräte mittels Schreiben vom 23.09.2016 an den Verbandsvor-

sitzenden Thomas Bopp (siehe Anlage 1) auch ein umfassendes Konzept für die ganztägige Ausweitung des 15-Minuten-Taktes beschlossen.

Die Entscheidung der Regionalversammlung sieht unter Berücksichtigung freier Kapazitäten auf der Schiene das nachfolgend aufgeführte Stufenkonzept für den S-Bahnverkehr von Montag bis Freitag vor. Das Finanzierungsvolumen beläuft sich nach derzeitigem Stand auf über 21 Mio. € (brutto) pro Jahr.

a) Stufe 1: Viertelstundentakt in der Spät-Hauptverkehrszeit (HVZ) von 15:00 Uhr bis 20:30 Uhr ab Dezember 2017 mit Kosten in Höhe von 3.450.000 Euro p.a. (Annahme zum Preisstand 2017).

b) Stufe 2: Viertelstundentakt in der Früh-HVZ bis gegen 10:00 Uhr ab Dezember 2018 mit Kosten in Höhe von 4.950.000 Euro p.a. (Annahme zum Preisstand 2018).

c) Stufe 3: Viertelstundentakt ab 12:00 Uhr bis zum Beginn der Spät-HVZ ab Dezember 2019 mit Kosten in Höhe von 7.100.000 Euro p.a. (Annahme zum Preisstand 2019).

d) Stufe 4: Viertelstundentakt zwischen 10:00 Uhr und 12:00 Uhr (Schließung der Taktlücke) ab Dezember 2020 mit Kosten in Höhe von 5.600.000 Euro p.a. (Annahme zum Preisstand 2020).

Der VRS begründet die Maßnahmen wie folgt:

Als S-Bahn-Aufgabenträger reagiert der VRS auf die stetig steigenden Fahrgastzugewinne in der Region mit einer Ausweitung seines Angebots. Insbesondere im längerfristigen Maßstab ist eine äußerst positive Entwicklung der Fahrgastnachfrage festzustellen. So hat die Zahl der S-Bahn-Fahrgäste in den letzten zehn Jahren um 50 Prozent zugenommen. Demgegenüber steht eine Erhöhung der Betriebsleistung um 20% im gleichen Zeitraum. Die Ausdehnung des 15 Minuten-Takts bedeutet einen weiteren Zuwachs am S-Bahn-Verkehr um rund 15 Prozent vor dem Hintergrund der zukünftigen Nachfragesteigerung.

Der bereits seit Jahren anhaltende Trend einer vermehrten Nachfrage wurde unlängst wieder vom Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) bestätigt. Demnach wurden im ersten Halbjahr 2016 rund 187,5 Millionen Fahrten mit dem ÖPNV in der Region unternommen. Im Vergleich zum selben Vorjahreszeitraum ist dies eine Steigerung um 5,6 Millionen bzw. um rund 3%. Aufgrund von veränderten Lebensgewohnheiten, flexiblen Arbeitszeitmodellen und vermehrter Teilzeitbeschäftigung ist dabei heute auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten eine zunehmende Nachfragesteigerung bei der S-Bahn zu konstatieren.

Der Verband sieht die Deutsche Bahn in der Pflicht, mit den zusätzlichen Trassenentgelten aus den geplanten Verkehrsmehrleistungen auch eine sichtbare Verbesserung der Netzinfrastruktur im Raum Stuttgart zu erreichen.

Mit dem weitreichenden Beschluss der Regionalversammlung zur Angebotsausweitung verbindet die Region die Erwartung einer erhöhten Zuteilung von Regionalisierungsmitteln zur Finanzierung von Betriebsleistungen. Hierzu steht die Region derzeit in Verhandlungen

mit dem Land vor dem Hintergrund eines neuen Verteilungsschlüssels zwischen Bund und Ländern mit höheren Zuweisungen für Baden-Württemberg.

2. Bewertung durch den Landkreis Böblingen

2.1 Vorgehen des VRS

Entgegen den Vereinbarungen aus dem ÖPNV-Pakt aus dem Jahre 2014 ist es im Vorfeld zu keiner Einbeziehung der Verbundlandkreise gekommen. Diese sehen eine gemeinsam entwickelte Zukunftsstrategie vor. Landrat Bernhard bedauert es daher ausdrücklich, dass es zu keinerlei Abstimmung im Geiste des ÖPNV-Paktes gekommen ist. Dies haben die Verbundlandkreise im Rahmen der Sitzung des Lenkungskreises ÖPNV-Pakt am 10.10.2016 dementsprechend deutlich gerügt. Auch die Fraktion der Freien Wähler im Kreistag moniert den Verstoß gegen die gemeinsame Vereinbarung und hat hierzu einen Antrag gestellt (siehe Anlage 2).

Angesichts eines derart großen von der Regionalversammlung beschlossenen Paketes von über 21 Millionen Euro bemängeln die Verbundlandkreise, dass es zum Zeitpunkt der Abstimmung in der Regionalversammlung keine belastbaren Zahlen zur voraussichtlichen Nutzung, zur betrieblichen Machbarkeit und zur Gegenfinanzierung gibt.

Insbesondere in der deutlichen Erhöhung der Betriebsleistung im S-Bahn-Verkehr sehen die Verbundlandkreise die Gefahr, dass die heute schon vorhandenen Probleme der Fahrplanstabilität durch weitere Taktverdichtungen zunehmen. Die von den Verbundlandkreisen als Umlagefinanzierer zu erwartende stark steigende Betriebskostenumlage an den VRS – nach heutigem Kenntnisstand allein für den Landkreis Böblingen voraussichtlich rund 3,3 Mio. € von 2017 bis 2020 – hat entsprechende Auswirkungen auf die jeweiligen Kreisumlagen.

Hätte der Verband die Landkreise einbezogen, wäre außerdem differenziert über den Bedarf auf den einzelnen S-Bahn-Ästen gesprochen worden. Hierbei hätte man sich darüber verständigen müssen, ob z.B. eine Auffüllung von Fahrten am Vormittag auf allen Außenstrecken in der Region tatsächlich Sinn macht. Die großflächige Einführung des ganztägigen 15-Minuten-Taktes im gesamten Netz impliziert hingegen ein reaktives Verhalten der Landkreise, nun ihrerseits entsprechende Zubringerverkehre der Buslinien und Nebenbahnen (Schönbuchbahn und Ammertalbahn im Landkreis Böblingen) umfassend zu synchronisieren. Es wäre sicherlich auch die Frage gestellt worden, ob dagegen nicht eher der Einkaufsverkehr im inneren Verdichtungsraum an Samstagen gestärkt werden müsste (z.B. 15-Minuten-Takt zwischen Böblingen und Stuttgart wie heute schon zwischen Leonberg und Stuttgart).

2.2 Einschätzung in großräumiger Hinsicht

Ein weiteres Wachstum ist aufgrund der positiven Wirtschaftsaussichten und der entsprechenden Bevölkerungsentwicklung in der Region auch künftig zu erwarten. Die damit verbundene Entwicklung zu einer vermehrten Inanspruchnahme des ÖPNV ist dabei auf verschiedene Faktoren zurückzuführen. Insbesondere aufgrund der weiter wachsenden Ver-

kehrsströme im staugeplagten Verdichtungsraum ist eine funktionierende S-Bahn auf mittleren und längeren Distanzen in der Region gegenüber dem MIV besonders attraktiv.

Dieser Trend wird durch die Feinstaubproblematik in der Landeshauptstadt zusätzlich verstärkt. Bereits seit dem letzten Jahr werden die Fahrgäste zunehmend dazu aufgefordert, insbesondere zu Zeiten der höchsten Emissionsbelastung verstärkt auf den ÖPNV umzusteigen, um Ziele in Stuttgart zu erreichen.

Eine Ausweitung der Angebote folgt daher auch der Logik, den Nahverkehr für Umsteiger besonders attraktiv zu machen. In diesem Sinne verstärkt auch die SSB ihr Engagement durch Taktverdichtungen und neue Strecken sowie den flankierenden Ausbau der Bestandsinfrastruktur (z.B. durch Verlängerung der Haltestellen).

Den Bedeutungszugewinn des ÖPNV zur Lösung von spezifischen Verkehrsproblemen im Verdichtungsraum Stuttgart erkennt zunehmend auch die regionale Wirtschaft. Durch das VVS-FirmenTicket wurde das Tarifangebot für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zusätzlich attraktiviert, was wiederum in Korrelation mit einer steigenden Fahrgastnachfrage steht.

Vor diesem Hintergrund erfordert eine Angebotserweiterung auch den Ausbau der Infrastruktur. Zwischenzeitlich hat der Lenkungskreis zum ÖPNV-Pakt demzufolge am 10.10.2016 deutlich gemacht, dass hierfür nicht nur das Engagement der DB benötigt wird. Vielmehr haben sich die Beteiligten auf ein umfassendes „Zukunftskonzept Infrastruktur“ verständigt, um das gesteckte Ziel einer Erhöhung des Modal Splits im ÖPNV um mindestens 20% zu erreichen.

Zu den zentralen Elementen gehören dabei die Sanierung und Unterhaltung der Schieneninfrastruktur, Ergänzungen im Schienennetz bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 (wie z.B. die weitere Nutzung der Gäubahn innerhalb des Stuttgarter Stadtgebietes), die Steigerung der Leistungsfähigkeit der S-Bahn-Stammstrecke mit dem neuen Steuerungssystem ETCS (European Train Control System) sowie der langfristige Ausbau der Schieneninfrastruktur im Bahnknoten Stuttgart. Konkrete Beschlüsse soll dabei ein Entscheidungskreis vorbereiten, der aus Vertretern des Landes, der Landeshauptstadt, des VRS und der Bahn bestehen soll.

Der Beschluss im Lenkungskreis täuscht jedoch nicht darüber hinweg, dass die nachträgliche Durchführung einer Schwachstellenanalyse oder gar -beseitigung zur Gewährleistung einer ausreichenden Betriebsstabilität bis zum Zielzustand des Stufenkonzeptes im Dezember 2020 äußerst ambitioniert ist.

Aus Sicht von Landrat Bernhard ist zum einen die Bahn gefordert, in infrastrukturelle Maßnahmen zu investieren. Insbesondere sieht er jedoch nun zu allererst den Verband in der Pflicht, mit aller Deutlichkeit die notwendigen Finanzmittel für den Ausbau der Infrastruktur sowie die angemessene Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln für den Betrieb beim Land einzufordern.

2.3 Einschätzung in Hinblick auf die Erfordernisse des Landkreises Böblingen

Unabhängig von den infrastrukturellen und finanzierungstechnischen Problemen ist die schrittweise Taktausweitung im S-Bahn-Verkehr differenziert zu betrachten.

Insbesondere der hochbelastete Korridor zwischen Böblingen und Stuttgart weist gegenüber den anderen Zulaufstrecken im inneren Verdichtungsraum außerhalb der Hauptverkehrszeit ein vergleichsweise geringes Zugangebot auf. Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht den Nachholbedarf im Landkreis Böblingen:

Strecke	Anzahl S-Bahnen	Anzahl Regionalbahnen	Gesamtzahl Züge pro Std.
Böblingen – Stuttgart	2	1	3
Esslingen – Stuttgart	4	4	8
Ludwigsburg - Stuttgart	4	4	8
Waiblingen – Stuttgart	4	2	6

Exemplarisches Zugangebot (ohne Fernverkehr) außerhalb der HVZ zwischen 14 und 15 Uhr

Vor dem Hintergrund der guten Wirtschaftsdaten des Landkreises Böblingen (u.a. niedrige Arbeitslosenquote) und den hervorragenden Wachstumsaussichten auf dem Arbeitsmarkt (vor allem im Bereich Forschung & Entwicklung) ist dieser vergleichsweise geringe Standard nicht mehr zeitgemäß. Studien wie der Prognos-Zukunftsatlas (zuletzt im Kreistag am 10.10.2016 vorgestellt) haben deutlich gemacht, dass aufgrund dieser Voraussetzungen auch künftig ein weiteres Ansteigen bei der Bevölkerung zu konstatieren ist.

Eine zunehmende Affinität von gut ausgebildeten Fachkräften zum ÖPNV erhöht zusätzlich den Trend nach einer verstärkten Fahrgastzunahme. Der Einstieg der beiden namhaften Automobilunternehmen Porsche (seit September 2016) und Daimler (ab Januar 2017) in die Bezuschussung des FirmenTickets lässt einen zusätzlichen Nachfrageschub für den ÖPNV erwarten. Von besonderer Relevanz sind dabei die Schlüsselstandorte Sindelfingen und Weissach.

Abschließend ist zu konstatieren, dass ein unabgestimmtes Verhalten des VRS für die Zusammenarbeit der ÖPNV-Partner in der Region nicht dienlich ist. Unter der Voraussetzung der infrastrukturellen Realisierbarkeit sowie einer ausreichenden Finanzierungsgrundlage ist eine bedarfsgerechte Ausweitung des 15-Minuten-Taktes bei der S-Bahn mit Blick auf die Fahrgastzunahme und die spezifischen Strukturdaten des Landkreises Böblingen daher zu begrüßen.



Roland Bernhard