



**Verband Region
Stuttgart**

Körperschaft
des öffentlichen Rechts

Pressestelle
Alexandra Aufmuth

Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

Telefon +49 (0)711 22759-15
Telefax +49 (0)711 22759-70

E-Mail: presse@region-stuttgart.org

Aktuell im Internet:
www.region-stuttgart.org

Presseinformation vom 15.03.2023

Pünktlichkeit, Fahrgastzahlen und -bewertung der S-Bahn

Die S-Bahn Stuttgart hat im Jahr 2022 zwar wieder steigende Fahrgastzahlen zu verzeichnen, allerdings auch schwächere Werte bei der Pünktlichkeit und einen Anstieg der Zugausfälle.

10 STUTTGART: Der Betrieb der S-Bahn Stuttgart war im Jahr 2022 nicht nur von steigenden Fahrgastzahlen geprägt, sondern auch von massiven Herausforderungen: Die veraltete Infrastruktur machte zum einen viele geplante Baumaßnahmen notwendig, die zu Einschränkungen im S-Bahn-Verkehr führten. Zum anderen sorgte sie auch für viele kurzfristige Ausfälle. Hinzu kamen eine Vielzahl pandemie-bedingter Personalausfälle sowie Reparaturmaßnahmen an den Zügen, die unter anderem durch die weltweiten Lieferprobleme von Ersatzteilen beeinflusst waren. Die Zahlen zum Betrieb der S-Bahn des vergangenen Jahres wurden in der Sitzung des Verkehrsausschusses des Verbands Region Stuttgart am Mittwoch präsentiert. Darüber hinaus äußerten sich Vertreter der Firma Alstom, der S-Bahn Stuttgart und der Deutschen Bahn zu den aktuellen Problemen, wie den neuen S-Bahn-
20 Fahrzeugen.

Aktuelle Situation

„Wir wissen, dass wir unseren Fahrgästen zurzeit einiges zumuten. Krankheitsbedingte Zugausfälle, viele Baustellen und Störungen als auch weniger verfügbare Fahrzeuge sorgen für berechtigten Ärger. Wir stehen in der Pflicht, so schnell wie möglich wieder für einen zuverlässigen S-Bahn-Verkehr zu sorgen. Deshalb arbeiten wir gemeinsam mit allen Partnern gezielt an dem Qualitätsprogramm ‚Starke S-Bahn‘“, fasst Dirk Rothenstein, Vorsitzender der
30 Geschäftsleitung der S-Bahn Stuttgart, die aktuelle Situation zusammen. Das Qualitätsprogramm ‚Starke S-Bahn‘ soll unter anderem durch die Infrastruktur verursachte Betriebsstörungen deutlich reduzieren: „Der Digitale Knoten Stuttgart bedeutet einen Qualitätssprung für die S-Bahn. Bis die neue Technik

wirkt, investiert die Deutsche Bahn in den nächsten Jahren noch einmal zusätzlich 58 Millionen Euro in die Stabilisierung des S-Bahn-Betriebs. Damit werden wir spürbar die Qualität der Stuttgarter S-Bahn verbessern“, sagt Rüdiger Weiß, Leiter Betrieb, Fahrplan und Vertrieb der DB Netz AG in der Region Südwest.

40 Zu den derzeitigen Herausforderungen hinsichtlich der neuen S-Bahn-Fahrzeuge erklärt Jochen Slabon, Leiter des Geschäftsbereichs Regionalverkehr bei Alstom: „Die Neufahrzeuge vom Typ BR430 sind aus technischen Gründen aktuell noch nicht mit der erwarteten Stabilität im Betrieb. Die Unannehmlichkeiten, die den Fahrgästen und der S-Bahn Stuttgart durch diese Situation entstehen, bedauern wir zutiefst. Wir arbeiten mit vollem Einsatz daran, die Anlaufschwierigkeiten schnell und nachhaltig zu beseitigen und damit einen zuverlässigen Betrieb der Fahrzeuge sicherzustellen. In den kommenden Wochen wird es hier erste merkbare Verbesserungen geben.“

Zahlen aus dem Jahr 2022

50 Im Jahr 2022 sind die Fahrgastzahlen im Vergleich zum noch stärker von der Pandemie geprägten Vorjahr um nahezu 50 Prozent gestiegen. Waren diese im Jahr 2021 auf 69,5 Millionen gesunken, haben im Jahr 2022 wieder 102 Millionen Fahrgäste die S-Bahn genutzt. Besonders positiven Einfluss gab es auf den Freizeitverkehr sowie während der Gültigkeit des 9-Eurotickets von Juni bis August. Passend zur steigenden Nachfrage im Freizeitbereich wurde der 15-Minuten-Takt erheblich ausgeweitet und die Züge können jetzt auch an Samstagen bis um 20:30 Uhr in einem noch dichteren Takt fahren. Darüber hinaus wurde das Angebot auf der S1 zwischen Böblingen und Herrenberg verdichtet. Zudem werden in der Hauptverkehrszeit nur noch Langzüge, bestehend aus drei Fahrzeugen, eingesetzt.

60 Die Gesamtpünktlichkeitswerte sind im Vergleich zum letzten Jahr bei Verspätungen unter sechs Minuten von 97 Prozent auf 93 Prozent gefallen, auch bei den Verspätungen unter drei Minuten ist mit 80,2 Prozent (2021: 89,6 Prozent) ein deutlich schlechterer Wert zu verzeichnen. Gleiches gilt für die Hauptverkehrszeit: 90,2 Prozent (2021: 95,8 Prozent) der Züge waren weniger als sechs Minuten verspätet und 72,8 Prozent (2021: 85,3 Prozent) weniger als drei Minuten.

70 Für die Zuverlässigkeit der S-Bahn von Bedeutung sind auch die Zugausfälle, welche im vergangenen Jahr mit 1,4 Millionen Ausfallkilometern im Vergleich zu 2021 doppelt so hoch liegen (erzielte Gesamtleistung 2022: ca. 11,2 Millionen Kilometer). Ein Grund dafür sind unter anderem die Bauarbeiten, aus denen sich ein angepasster Regelfahrplan ergeben hat. Umfangreiche Zugausfälle haben sich aber auch durch einen sehr hohen Krankenstand ergeben, auch mit durch die COVID-19 Pandemie verursacht.

Sicherheit, Sauberkeit und Fahrgastinformation

Die Probleme beim Betrieb wirken sich auch auf die Bewertung der Fahrgäste aus. Hier sind leider in fast allen Bereichen Verschlechterungen zu verzeichnen. Während in den Bereichen Sicherheit 2,1 (Vorjahr 2,0), Sauberkeit 2,3 (Vorjahr 2,4) und Information im Regelfall 2,3 (Vorjahr 2,0) die Zielwerte von 2,5 übertrafen werden, liegt man bei der Pünktlichkeit 3,0 (Vorjahr 2,7) und den Informationen bei Verspätungen 2,8 (Vorjahr 2,7) unterhalb des anvisierten Wertes.

Ausblick

Vor allem die aktuellen Zahlen machen nochmals deutlich, dass das Hauptaugenmerk auf einem stabileren Betrieb der S-Bahn liegen muss. Ein wichtiger Baustein hierfür ist der Ausbau zum Digitalen Knoten Stuttgart. Dieser ermöglicht auf den dichtbefahrenen Strecken in der Region Stuttgart die betrieblichen Abläufe zu optimieren und zu stabilisieren. Die Arbeiten zum Digitalen Knoten sind bereits im vollen Gange und einer der Gründe für die Vielzahl an Baustellen. Entsprechend bleiben auch die nächsten Jahre herausfordernd und dies wird an verschiedenen Stellen Auswirkungen auf Fahrplan und Betrieb haben.

Für das Jahr 2023 ist bereits eine „Informationsoffensive“ im Gange. Ziel ist es, die Fahrgäste möglichst schnell und gezielt über Störungen im Betriebsablauf zu informieren. Finanziert werden soll die „Offensive“ durch die Ausgleichszahlungen, die die S-Bahn Stuttgart für ausgefallene Züge im Jahr 2021 in Höhe von rund 900.000 Euro leisten muss.

Für das Jahr 2022 ist mit Ausgleichszahlungen in einer Höhe von rund 12,3 Millionen Euro zu rechnen. Diese außergewöhnliche hohe Summe soll wieder in den Schienenverkehr fließen. Der Verband Region Stuttgart wird Vorschläge für die Verwendung erarbeiten.

Stimmen aus den Fraktionen

Helmut Noë (CDU/ÖDP) sieht den Anstieg der Fahrgastzahlen sehr positiv. „Allerdings muss eine S-Bahn auch pünktlich und zuverlässig sein – das ist nicht mehr gegeben in der Region.“ Die S-Bahn fällt immer weiter zurück: Sowohl objektiv als auch subjektiv betrachtet, was sich in den Bewertungen der S-Bahn durch die Fahrgäste widerspiegelt. „Schuld sind die marode Infrastruktur und neuerdings auch die Fahrzeuge“, so Noë weiter. „Wir können zudem bei vielen Maßnahmen und Planungen für Verbesserungen keine Stringenz erkennen.“

Für Michael Lateier (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) ist der Blick auf das Jahr 2022 eher „ein Mängelbericht als ein Jahresbericht“. Zudem sorgt ihn, dass es 2023 noch viel schlimmer werde: „Das Jahr hat schon wieder schlecht begonnen.“ Gerade die Kurzfristigkeit in der Kommunikation sei grob fahrlässig. „Die DB Regio kann ihre Planungen für 2023 quasi in die Tonne treten“, so der Regionalrat. „Es ist ein kommunikatives Desaster.“

120 Die Situation der S-Bahn ist so schlecht wie nie, so Bernhard Maier (Freie Wähler) „Das Vertrauen der Fahrgäste ist weg.“ Man befinde sich in einer sehr großen Krise, wenn das Vertrauen zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer nicht mehr vorhanden sei. Die Deutsche Bahn hat lange profitiert von den Erfolgen der S-Bahn, aber leider sind die Gewinne nicht in die Infrastruktur der Region geflossen.

Thomas Leipzig (SPD) ist mit der Situation sehr unzufrieden: „Es könnte so schön sein mit der Einleitung einer Zeitenwende durch das 49-Euro-Ticket – allerdings nicht in der Region Stuttgart.“ Es sei entsprechend gut, dass nun Geld in die Fahrgastinformation investiert werde und nicht in eine Imagekampagne. Was künftige Maßnahmen angehen, tue er sich zudem schwer, den Ausführungen der Deutschen Bahn weiterhin Glauben zu schenken.

130 Für Holger Dorn (AfD/FR) ist die aktuelle Lage sehr angespannt. Vor allem die planbaren Baustellen seien katastrophal: „Die Leistung der S-Bahn selbst ist ausreichend, die Kritik geht vor allem an die DB Netze: Gibt es da kein Risikomanagement?“

Gabriele Heise (FDP) gefällt die Situation mitnichten. „Es fällt schwer, in diesem Desaster etwas Positives zu sehen.“ Man müsse nun genau schauen, was mit den rund 12 Millionen Euro Strafzahlungen für die Fahrtausfälle im Jahr 2022 passiert. Zudem verstehe Heise nicht, warum sich Alstom nicht schon frühzeitig mit den Genehmigungsbehörden abgestimmt habe.

140 Wolfgang Hoepfner (DIE LINKE/PIRAT) versteht, dass Fehler gemacht werden: „Bei der S-Bahn hat man zumindest das Gefühl, dass sie aufgearbeitet werden.“ Was die Infrastruktur angeht, hätte man jedoch zu dem Zeitpunkt auf strukturelle Probleme beim 15-Minuten-Takt hinweisen müssen, als er diskutiert wurde, nicht nach der Umsetzung.

Detaillierte Zahlen und Darstellungen befinden sich im „Jahresbericht 2022“ von Verband Region Stuttgart und S-Bahn Stuttgart unter www.region-stuttgart.org/sbahn.

Mittwoch, 15.03.2023/tmi
