

# Sitzungsvorlage Nr. 183/2017

Verkehrsausschuss

am 22.02.2017



Verband Region  
Stuttgart

01.02.2017 - VA-18317.docx

104 - VA-Ö - 183/2017

zur Beschlussfassung

## - Öffentliche Sitzung -

### Zu Tagesordnungspunkt 2

#### S-Bahn-Qualität 2016

##### I. Sachvortrag

Die Pünktlichkeit und Qualität bei der S-Bahn Stuttgart hat sich in 2016 im Vergleich zum Vorjahr nicht verbessert und der zunächst positive Trend des 1. Quartals 2016 konnte nicht verstetigt werden. Damit liegen die Pünktlichkeitswerte für das abgelaufene Jahr weiterhin deutlich hinter den vertraglichen Vereinbarungen und auch die tatsächlichen Zugausfälle haben im Vergleich zum Vorjahr erheblich zugenommen. Diese aus Sicht der Region unbefriedigende Situation spiegelt auch die Bewertung der Fahrgäste. Die Qualitätsmesskriterien gemäß Verkehrsvertrag mit den konkreten Ergebnissen der Jahre 2015 und 2016 sowie eine Bewertung durch die Geschäftsstelle sind unter Punkt 1 und 2 der Sitzungsvorlage abgebildet.

Es sei an dieser Stelle jedoch bereits darauf hingewiesen, dass die Analyse der Qualitätsergebnisse des vergangenen Jahres sowie auch der Vorjahre eine erhebliche Veränderung der qualitätsbeeinflussenden Faktoren aufzeigt. Besonders deutlich wird dies bei den Zugausfällen; ohne die Berücksichtigung von geplanten Baustellen wurde etwa die Hälfte der tatsächlich ausgefallenen Zugkilometer in 2016 der „Beeinflussung von Dritten“ zugeordnet.

##### 1. S-Bahn-Qualität 2016

In den folgenden Abschnitten werden die Ergebnisse der Qualitätsmessungen für das Jahr 2016 veröffentlicht, die auch in einen gemäß Artikel 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) 1370/2007 für den schienengebundenen Verkehr zu veröffentlichenden Bericht eingehen.

##### 1.1 Ergebnisse der Qualitätsmessungen

Tab. 1 zeigt die objektiv gemessenen Qualitätskriterien.

Pünktlichkeit (Gesamt-VZ*)	Zielwert	2015	2016
< 3 Min. verspätet	94,5%	88,5%	88,3%
< 6 Min. verspätet	98,0%	96,7%	96,6%
Pünktlichkeit (HVZ**)			
< 3 Min. verspätet	91,5%	80,8%	79,6%
< 6 Min. verspätet	98,0%	94,7%	94,2%
Sauberkeit	92,0%	95,6%	95,9%

\* Gesamt-Verkehrszeit \*\* Hauptverkehrszeit

Tab. 1: Ergebnisse der objektiven Qualitätsbewertung

Die Bewertung der Qualität durch die Fahrgäste erfolgt auf der Grundlage einer Schulnotensystematik; für 2016 sind die Ergebnisse sowie der Vergleich mit dem Vorjahr in Tab. 2 enthalten.

	Zielwert	2015	2016
Pünktlichkeit	2,5	3,2	3,2
Sicherheit	2,5	1,9	2,0
Information			
... im Regelfall	2,5	2,6	2,5
... bei Verspätungen	2,5	3,1	3,1
Sauberkeit	2,5	2,4	2,4

**Tab. 2: Ergebnisse der subjektiven Qualitätsbewertung**

### 1.2 Bonus-Malus-Regelung

Im Verkehrsvertrag ist zwischen Region und der DB Regio AG eine Bonus-Malus-Regelung vereinbart, deren monetäre Folgen aus den Ergebnissen der Qualitätsmessungen resultieren.

Während der Bauzeit von Stuttgart 21 sind die daraus entstehenden Zahlungen jedoch vertraglich auf die vor Baubeginn erreichten Qualitätswerte festgelegt und korrelieren nicht unmittelbar mit den Ergebnissen der aktuellen Pünktlichkeit. Im Jahr 2015 hatte die DB Regio AG eine Maluszahlung in Höhe von 230.716 Euro an die Region zu leisten. In dieser Größenordnung werden die Zahlungen auch für das Jahr 2016 liegen. Der endgültige Betrag für 2016 liegt erst nach Durchführung der Schlussrechnung im April 2017 vor.

### 1.3 Ausfälle von Zügen

Die aufgrund von Störungen entfallenen Züge bzw. die als ausgefallen zu wertenden Züge sind in Tab. 3 aufgeführt.

Jahr	2015	2016
	Störfälle	Störfälle
Summe der Ausfallkilometer	318.344*	181.397
	*inkl. Streik	

**Tab. 3: Darstellung der Zugausfälle in Kilometern**

Bei geplanten Baustellen konnten aufgrund der erforderlichen Fahrplanänderungen ebenfalls nicht alle S-Bahnen fahren. In 2016 entfielen deswegen 132.664 Zugkilometer (2015: 69.409 Zugkilometer). Diese Fahrplanänderungen werden den Fahrgästen entsprechend kommuniziert.

Auf der Grundlage des Verkehrsvertrages, in Verbindung mit Nachtrag 15, wird die Zahlung für die ausgefallenen Zugkilometer von der DB Regio AG an die Region bei etwa 1,3 Mio. Euro liegen. Die endgültige Zahlung steht auch in diesem Falle erst nach Durchführung der Schlussrechnung fest.

## 2. Bewertung der Qualität

Der zunächst positive Trend bei der Pünktlichkeit im 1. Quartal 2016 konnte im Jahresverlauf nicht vertetigt werden, so dass die dort gemessenen Ergebnisse des vergangenen Jahres in allen Verkehrszeiten leicht unter den Werten von 2015 liegen. Die vertraglich gesetzten Ziele für die „Pünktlichkeit“ sowie für die damit eng verbundene „Kundeninformation im Störfall“ wurden damit nicht erreicht. Die gesamthaft zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen für den Eisenbahnverkehr in der Region werden im Folgenden erläutert.

Bei aller berechtigten Kritik zeigen die Ergebnisse der Messungen jedoch auch, dass die Qualität von den Fahrgästen in den Bereichen „Sicherheit in den Bahnen“ und „Sauberkeit der Züge“ konsequent positiv und damit differenziert bewertet wird.

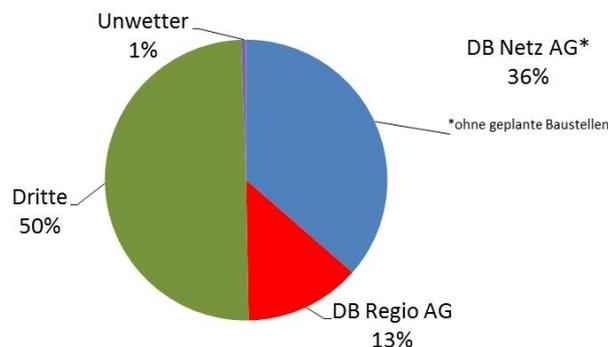
Für die Verantwortlichen des S-Bahn-Betriebs und der Fahrgastkommunikation muss die Pünktlichkeit und die Information der Reisenden aber weiterhin die oberste Priorität haben. DB Regio, DB Netz, DB Station&Service und der VVS werden im Rahmen eines S-Bahn-Gipfels vor der Sommerpause neben der Erläuterung von Handlungsmöglichkeiten für die Zukunft auch darstellen, wie die bisherigen Aktivitäten gewirkt haben.

Dass die Rahmenbedingungen zur Verbesserung der Qualität in 2016 nicht besonders günstig waren, belegt ein Blick auf den gesamten Eisenbahnbetrieb in der Region im vergangenen Jahr. Ein wesentlicher Punkt sind die umfangreichen Bautätigkeiten an der Infrastruktur, die sich in ihren Auswirkungen deutlich bemerkbar gemacht haben (vgl. auch Punkt 1.3). Auch die Qualitätsprobleme im Regionalverkehr haben sich als starke Mischbetriebseinflüsse – deren massive Wirkung auf die S-Bahn in der Betriebssimulation nachgewiesen wurde – bei der Pünktlichkeit gezeigt.

Insofern ist es zumindest prinzipiell als positiv zu bewerten, dass die Pünktlichkeit der S-Bahn nicht wieder auf die deutlich niedrigeren Werte des Jahres 2014 zurückgefallen ist. Die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen kann damit grundsätzlich unterstellt werden kann, ist aber noch nicht ausreichend.

Für die weitere Entwicklung sind auch deutliche Effekte durch die von der Regionalversammlung initiierten Maßnahmen zu erwarten, die erst im Laufe des Jahres 2016 umgesetzt wurden oder in naher Zukunft realisiert werden. Die beschlossene Einsatzplanung für die 10 neuen S-Bahnen mit den überschlagenen Wendungen, die Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten in der Haupt- und Nebenverkehrszeit und die Ausweitung des Verkehrsangebots seien an dieser Stelle lediglich beispielhaft genannt.

Ein wichtiges Qualitätskriterium sind auch die Zugausfälle aufgrund von Störfällen. Diese haben sich zum Vorjahr zwar auf den ersten Blick (vgl. Punkt 1.3 dieser Vorlage) reduziert; um ein realistisches Bild zu erhalten ist es jedoch folgerichtig, die Effekte aufgrund des Streiks im vergangenen Jahr bei einer Bewertung des Störgeschehens auszublenden. Bei Anwendung dieser Betrachtungsweise für das Jahr 2016 zeigt sich, dass sich die Ausfallkilometer der tatsächlichen Zugausfälle deutlich erhöht haben und die Jahressumme um knapp 40 % auf rund 160.000 Ausfallkilometer gestiegen ist. Abb. 1 gibt einen Überblick zu den jeweiligen Verursachern.



**Abb. 1: Ausfallkilometer zur Bewertung des Störgeschehens bei der S-Bahn im Jahr 2016**

Rund 80.000 Ausfallkilometer werden in 2016 der „Beeinflussung durch Dritte“ (z.B. Notarzteinsätze, Personen im Gleis, Behördliche Maßnahmen) zugeordnet. Festsustellen war im vergangenen Jahr leider auch die erhebliche Zunahme der Auswirkungen von Personunfällen, die mit über 15.000 Ausfallkilometern eine starke Beeinflussung darstellten.

Die DB Netz AG verursachte eine Summe von 58.650 Ausfallkilometer. Die wesentlichen Gründe waren Störungen an Weichen und LST-Anlagen (ca. 45 % des Anteils der DB Netz AG). Die Summe dieser Ausfälle konnte im vergangenen Jahr um rund ¼ im Vergleich zum Vorjahr reduziert werden. Einen starken Einfluss hatten auch die Defekte an der Oberleitung, die 14.000 Ausfallkilometer verursachten (2015: 2.000 km).

Die DB Regio AG ist mit 21.370 Ausfallkilometern für den geringsten Teil der Ausfälle im Störgeschehen verantwortlich. Etwa 75 % resultiert aus Fahrzeugstörungen, die DB Regio erfreulicherweise und analog zu deren Ausfallkilometern insgesamt um ca. 25 % reduzieren konnte.

Sofern mehr als 1% der planmäßig zu erbringenden Zugkilometer – unter Berücksichtigung der bei dieser Berechnung zu wertenden Sachverhalte – in zwei aufeinanderfolgenden Kalenderjahren ausfallen (unabhängig vom Verursacher), besteht vertraglich die Möglichkeit zur außerordentlichen Kündigung des Verkehrsvertrages zwischen Region und DB Regio. In 2016 liegt dieser Wert, der im Wesentlichen aus dem starken Anstieg der „Beeinflussung durch Dritte“ resultiert, bei 1,2 % und wurde im vergangenen Jahr erstmalig überschritten. Die Geschäftsstelle empfiehlt in diesem Zusammenhang eine entsprechende Warnung ggü. DB Regio auszusprechen.

## **II. Beschlussvorschlag**

1. Der Verkehrsausschuss nimmt den Qualitätsbericht der Geschäftsstelle für das Jahr 2016 zur Kenntnis.
2. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Geschäftsstelle, wegen der hohen Zugausfälle eine Warnung ggü. der DB Regio AG auszusprechen und darauf hinzuweisen, dass alle Maßnahmen zu nutzen sind, um die Zugausfälle aller Verursacher zu reduzieren.