

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Haar, Conradi, Antretter,
Daubertshäuser, Frau Dr. Hartenstein, Kretkowski, Amling, Bamberg, Huonker,
Curdt und der Fraktion der SPD**
— Drucksache 10/1400 —

S-Bahn im Stuttgarter Verkehrsverbund

*Der Bundesminister für Verkehr – A 31/20. 50. 51 – 61/42 BM 84 –
hat mit Schreiben vom 18. Mai 1984 die Kleine Anfrage namens
der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

Für das Engagement der Deutschen Bundesbahn im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) innerhalb und außerhalb der Verkehrsballungsräume hat die Bundesregierung die Voraussetzungen in ihrem Beschluß vom 23. November 1983 zu den „Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn“ festgelegt. Dort heißt es u. a.:

„In den Verkehrsballungsräumen mit vorhandenen Verkehrs- und Tarifverbünden (Frankfurt, Hamburg, München, Rhein-Ruhr, Stuttgart) sowie in den Ballungsräumen Bremen und Hannover ist durch Rationalisierung sowie regelmäßige Angebots- und Tarifanpassungen – erforderlichenfalls durch vertragliche Änderungen – darauf hinzuwirken, daß die Jahresverluste der Verkehrsunternehmen des Bundes im jeweiligen Verbundraum im Verhältnis zu den Gesamtzusendungen an die DB im Bundeshaushalt (mittelfristige Finanzplanung) nicht steigen.“

Im einzelnen beantwortet die Bundesregierung die Fragen wie folgt:

1. Wann ist bei der S-Bahn Stuttgart mit der Fertigstellung der Strecke Schwabstraße–Vaihingen–Böblingen, wann mit dem Anschluß des Flughafens an die S-Bahn zu rechnen?

Nach dem derzeitigen Stand der Bauarbeiten ist mit der Fertigstellung der S-Bahn nach Böblingen im Herbst 1985, mit der

Fertigstellung der S-Bahn zum Flughafen im Jahre 1988 zu rechnen.

2. Wie hoch war das Verkehrsaufkommen der S-Bahn im Stuttgarter Verkehrsverbund im Jahre 1983 (beförderte Personen, Personenkilometer)?

Die Fahrgäste des Stuttgarter Verkehrs- und Tarifverbundes (VVS) können Busse und Bahnen der Deutschen Bundesbahn (DB) und der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) mit einem Fahrausweis freizügig benutzen. Die Verkehrsmittelwahl läßt sich deshalb nur auf Grund von stichprobenartig durchgeführten Verkehrserhebungen ermitteln. Danach haben 1983 rd. 58,2 Mio. Fahrgäste die S-Bahn benutzt. Sie hat zu einer Verkehrsleistung von rd. 714,8 Mio. Personenkilometern geführt.

3. Mit welchem Verkehrsaufkommen der S-Bahn rechnet die Bundesregierung
 - a) nach Fertigstellung der Strecke Stuttgart–Böblingen,
 - b) nach Fertigstellung der Strecken Stuttgart–Böblingen und Stuttgart–Flughafen?

Es gelten unverändert die Prognosezahlen, die der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung von Prof. Dr. Ing. Heimerl (Stuttgart) aus dem Jahre 1978 zugrunde liegen. Zu erwartendes Verkehrsaufkommen

- auf dem gemeinsam verlaufenden Streckenabschnitt Schwabstraße–Rohr: im Durchschnitt werktäglich zwischen 32 100 und 43 400 Fahrgäste in beiden Richtungen,
- auf dem Streckenabschnitt Rohr–Böblingen im Durchschnitt werktäglich zwischen 11 000 und 12 800 Fahrgäste sowie
- auf dem Streckenabschnitt Rohr–Flughafen zwischen 12 200 und 17 100 Fahrgäste.

4. Wie hoch waren gemäß der Kostenrechnung der Deutschen Bundesbahn die Erträge, wie hoch die Betriebskosten der S-Bahn im Stuttgarter Verkehrsverbund im Jahre 1983 bzw., sofern für dieses Jahr noch keine Angaben vorliegen, im Jahre 1982?

Die DB hat im VVS 1983 86,7 Mio. DM an Erträgen erzielt; dem standen Aufwendungen von 194,2 Mio. DM gegenüber. Das Defizit lag bei 102,5 Mio. DM (vorläufige Zahlen).

5. Wie werden sich die Erträge und Kosten der S-Bahn im Stuttgarter Verkehrsverbund
- a) nach Inbetriebnahme der Strecke Stuttgart–Böblingen,
 - b) nach Inbetriebnahme der Strecken Stuttgart–Böblingen und Stuttgart–Flughafen
- verändern (Tarif- und Kostenstand 1984, derzeit gültiger Einnahmeverteilungsvertrag)?

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung von Prof. Dr. Ing. Heimerl aus dem Jahre 1978 hat zu dem Ergebnis geführt, daß sich bei Inbetriebnahme der beiden S-Bahn-Strecken das Wirtschaftsergebnis der DB nicht zusätzlich verschlechtert. Andere Erkenntnisse liegen der Bundesregierung nicht vor.

6. Welche Angebotsverschlechterung bzw. welche Tarifierhöhungen wären im Verkehrsverbund Stuttgart
- a) nach Inbetriebnahme der S-Bahn-Strecke Stuttgart–Böblingen,
 - b) nach Inbetriebnahme der S-Bahn-Strecken Stuttgart–Böblingen und Stuttgart–Flughafen
- notwendig, wenn der Jahresverlust der Deutschen Bundesbahn im Verbundraum Stuttgart auf der Höhe des Jahres 1983 eingefroren werden soll?

Aus der Antwort zur Frage 5 ergibt sich, wie die Bundesregierung die wirtschaftlichen Auswirkungen der Inbetriebnahme der genannten S-Bahn-Strecken bewertet. Im übrigen sieht der Einnahmeverteilungsvertrag vor, daß die DB vom Zeitpunkt der Inbetriebnahme dieser Strecken an einen höheren Prozentsatz von den gemeinsamen Verbundeinnahmen erhält. Die Frage einer Angebotseinschränkung auf anderen S-Bahnen oder von Tarifierhöhungen aus Anlaß der Inbetriebnahme neuer S-Bahnen stellt sich nicht.

7. Hält die Bundesregierung Angebotsverschlechterungen bzw. Tarifierhöhungen in dem sich gemäß Frage 6 ergebenden Umfang für gesamtwirtschaftlich vertretbar?

Entfällt.

8. Welche Änderung des Vertrages über den Verkehrsverbund Stuttgart wäre erforderlich, wenn
- a) nach Inbetriebnahme der S-Bahn-Strecke Stuttgart–Böblingen,
 - b) nach Inbetriebnahme der S-Bahn-Strecken Stuttgart–Böblingen und Stuttgart–Flughafen
- ohne eine Verschlechterung des Verkehrsangebots und ohne eine Erhöhung der Tarife dennoch der Jahresverlust der Deutschen Bundesbahn im Verbundraum Stuttgart auf der Höhe des Jahres 1983 eingefroren werden soll?

Entfällt.

9. Hält die Bundesregierung angesichts der Finanzlage der Länder und Gemeinden eine Erhöhung der Belastung der Vertragspartner des Vertrages über den Verkehrsverbund Stuttgart in dem sich gemäß Frage 8 ergebenden Umfang für wünschenswert bzw. für durchsetzbar?

Entfällt.

10. Welche konkreten Maßnahmen planen Bundesregierung und Deutsche Bundesbahn, um im Verbundraum Stuttgart den Kabinettsbeschluß vom 23. November 1983 zum Engagement der Deutschen Bundesbahn im öffentlichen Personennahverkehr der Verkehrsballungsräume auch nach Inbetriebnahme der S-Bahn-Linien Stuttgart-Böblingen und Stuttgart-Flughafen durchzusetzen?

Die „Leitlinien“ weisen einleitend mit einem verkehrlichen Maßnahmen-Bündel den einzuschlagenden Weg, um die unerläßliche Defizit-Begrenzung zu erreichen. Dieses Maßnahmen-Bündel ist – je nach den örtlichen Erfordernissen und Gegebenheiten – für jeden Verkehrsverbund gesondert zu konkretisieren. Der VVS hat sich bereits in der Vergangenheit um ein sparsames Wirtschaften bemüht. Wird in diesem Sinne weiter verfahren, läßt sich die Zielsetzung der „Leitlinien“ auch ohne einschneidende Maßnahmen erreichen.