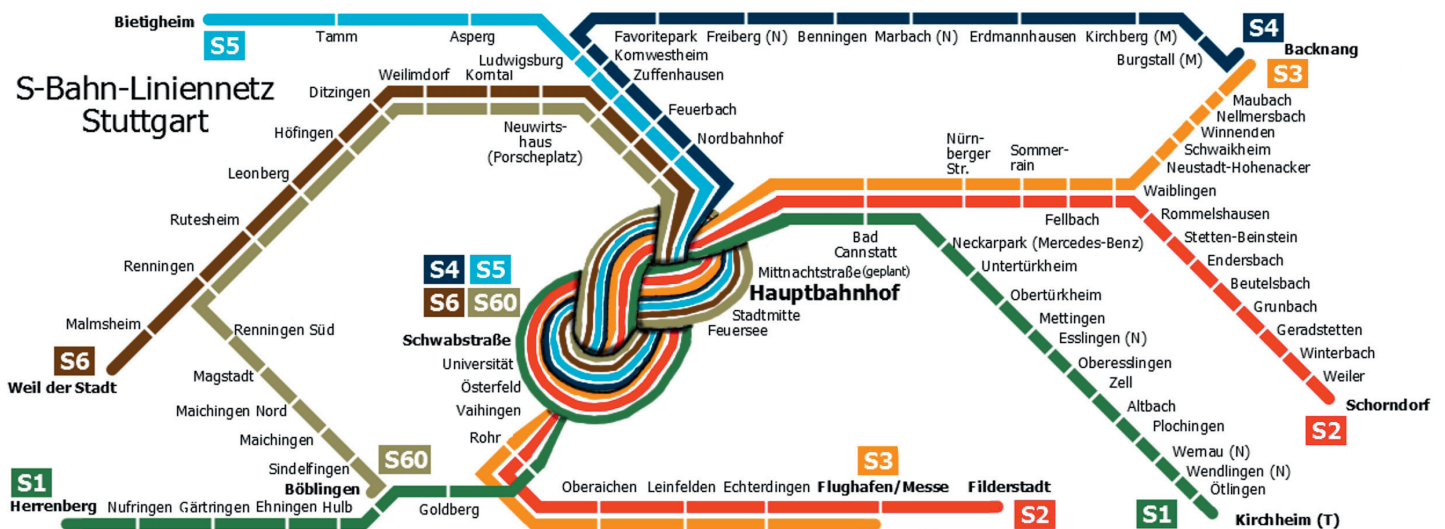


TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 40 • 26. SEPTEMBER 2013



S-Bahn am Limit

Die Stuttgarter S-Bahn war eine Erfolgsgeschichte. Seit ihrer Eröffnung 1978 ist die Zahl der Fahrgäste stetig gewachsen. Heute zwingen sich täglich 360.000 Menschen in die überfüllten Züge. Doch mit der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit ist es vorbei: Infolge der Vorbereitungen für Stuttgart 21 müssen viele S-Bahn-Nutzer Verspätungen erdulden und sich mit verpassten Anschlüssen abfinden. Weitere Einschränkungen während der Bauzeit hat die Bahn bereits angekündigt. Geht der Tiefbahnhof 2024 oder später tatsächlich in Betrieb, wird die S-Bahn vollends abgehängt.

Nadelöhr Innentunnel

Seit Inbetriebnahme ist das Netz der Stuttgarter S-Bahn deutlich gewachsen. Geblieben ist ein Engpass: der Innentunnel, in dem alle Linien das Stadtzentrum unterfahren. Seine Leistung beeinflusst das gesamte System. Doch mit einem Zugabstand von zweieinhalb Minuten hat der Tunnel bereits heute seinen maximalen Durchsatz in der Hauptverkehrszeit erreicht. Schon kleinste Störungen im Ablauf bringen alle folgenden Züge und somit das ganze S-Bahn-System aus dem Takt. Zudem wurden die Gleise der S-Bahn durch die vorbereitenden Umbauten für Stuttgart 21 so in Mitleidenschaft gezo-

gen, dass eine pünktliche S-Bahn heute die Ausnahme darstellt.

In den Innenstadt-Haltestellen behindern sich immer öfter ein- und aussteigende Fahrgäste – besonders am Hauptbahnhof, wenn in den Zügen und auf dem Bahnsteig dichtes Gedränge herrscht. Dadurch können die kurz bemessenen Haltezeiten nicht mehr eingehalten werden. So entstehen im Innenstadtbereich Verspätungen von bis zu 15 Minuten, die in das Außennetz weitergetragen werden. Die Folge: verpasste Anschlüsse an Busse und Bahnen.

Fatale Schleifen

Seit Dezember 2012 verbindet die Linie S60 die Linien S6 und S1. Die S6 wird in Renningen getrennt. Ein Teilzug fährt weiter nach Weil der Stadt, der andere als S60 Richtung Böblingen. Die im Innentunnel entstehenden Verspätungen führen dazu, dass der gegenseitige Anschluss in Böblingen oft über Stunden nicht funktioniert. Die aus Herrenberg kommende S1 ist in Böblingen meist schon abgefahren, wenn die S60 einfährt. Umgekehrt verpasst die aus Stuttgart kommende S1 genauso oft die S60, die nur eine Minute in Böblingen wartet, bevor sie die Rückreise

antreten muss. Bei starken Verspätungen fährt die S60 nicht bis Böblingen, sondern wendet einfach in einer der Haltestellen davor. Die Fahrgäste können dann nur auf den nächsten Zug hoffen.

Die neue Linie S60 schwächt das Gefüge auch noch aus einem anderen Grund:

Sie erfordert zusätzliche Züge, die man bei der S2 einspart. Im Bahnhof Filderstadt machte früher jeder Zug einen Takt (38

Minuten) »Pause«, bevor er die Rückreise antrat. Durch diesen Zeitpuffer wurden Verspätungen abgebaut. Heute muss der einfahrende Zug binnen acht Minuten wieder zurückfahren und nimmt seine Verspätung gleich wieder in Gegenrichtung mit. Bei größeren Verspätungen wird deshalb einfach schon am Flughafen oder sogar in Vaihingen gewendet.

Tücken der Technik

Bislang verkehrten im S-Bahn-Netz noch 86 Züge der alten Baureihe 420 mit einfachen Türen ohne Lichtschranke. Nach der Durchsage »Zurückbleiben bitte« schloss der Lokführer die Türen per Knopfdruck. Die neueren Baureihen, die die alten Züge nach und nach ersetzen, sind dagegen mit einer Schließautomatik ausgestattet:

Fortsetzung Rückseite →

»Das einzig Zuverlässige bei der Stuttgarter S-Bahn sind die jährlichen Fahrpreiserhöhungen.«
Beliebter Witz unter Fahrgästen

Werden die Lichtschranken im Türbereich drei Sekunden nicht unterbrochen, beginnt sich die Tür zu schließen. Springt jetzt noch ein Fahrgast durch die Lücke, öffnet sich die Tür wieder und der Vorgang beginnt nach drei Sekunden erneut – sofern nicht der Nächste hinterhergeeilt kommt.

Die automatischen Türen schließen sich auch dann nicht, wenn Personen bei sehr vollen Zügen im Türbereich stehen bleiben. Einziger Ausweg ist eine vom Lokführer ausgelöste Zwangsschließung, bei der die Lichtschranken übergangen werden. Doch auch hier können Fahrgäste die Türen mechanisch blockieren. An stark frequentierten Stationen dauert es so mitunter länger als eine Minute, bis die letzte Tür wirklich geschlossen ist. Im Hauptbahnhof werden deshalb neuerdings »Abfertigungshelfer« eingesetzt, die verhindern sollen, dass Nachzügler die Züge aufhalten. Trotzdem verlängert sich dort die Haltezeit bei den neuen Zügen gegenüber den alten um mehr als 10 Sekunden bzw. 20 Prozent.

Für weitere Verzögerungen sorgen die ausfahrbaren Trittstufen der neuesten S-Bahn-Baureihe, die die Lücke zwischen Zug und Bahnsteig überbrücken. Das Ein- und Ausfahren dauert zwar nur jeweils zwei bis drei Sekunden, was sich bei kurzen Stopps aber deutlich bemerkbar macht. Und besonders im Winter erweist sich diese Technik als äußerst störanfällig: Eis und Splitt können die Stufen blockieren, sodass die betroffenen Türen erst gesperrt werden müssen, bevor die Fahrt weitergehen kann.

Stuttgart 21 und die Folgen

Durch die Verschiebung der Bahnsteige im Kopfbahnhof hat sich der Fußweg von der S-Bahn auf die Nah- und Fernverkehrszüge von 9 auf 13 Minuten verlängert. Dadurch werden schon heute viele Anschlüsse verpasst. Als nächster Schritt soll die täglich von mehreren Zehntausend Umsteigern genutzte direkte Treppenverbindung zwischen S-Bahn und Kopfbahnhof und der anschließende Quertunnel zu den Bahnsteigen geschlossen werden. Für Umsteiger bleibt dann nur noch der Weg über die Treppe zur Klett-Passage und von dort



Sonderzug »Stuttgarter Stern«

Am 28.9.2013 verkehrt der »Stuttgarter Stern« zwischen Esslingen, Böblingen, Ludwigsburg und Waiblingen. Die Sonderfahrt zeigt, wie der Nahverkehr in der Region sofort verbessert werden kann. Auf bestehenden Trassen wird die Stuttgarter Innenstadt umfahren, wodurch sich die Fahrzeiten um 30 bis 50 Prozent verkürzen. So kommen die Fahrgäste etwa von Esslingen nach Ludwigsburg 10 Minuten schneller als mit der S-Bahn. Ganz nebenbei wird auch noch der Stuttgarter Innentunnel entlastet.

Mehr Infos: www.filderbahnhof.net

über den rolltreppenlosen Mitteleingang des Bonatzbaus. Dadurch verlängert sich der Weg um weitere 200 Meter.

Die Treppe vom S-Bahnsteig zur Klett-Passage muss dann den Andrang von nahezu allen Reisenden bewältigen. Sie ist relativ schmal und beginnt auch noch an der engsten Stelle des S-Bahnsteigs. Dadurch wird es auf dem Bahnsteig zu Stauungen kommen, die das Ein- und Aussteigen behindern werden. Ein von der Bahn selbst in Auftrag gegebenes Gutachten aus dem Jahr 2012 prophezeit genau diesen Effekt. Das Unternehmen hält dennoch an seinen Plänen fest.

Die im Gleisvorfeld des Kopfbahnhofs ausschließlich der S-Bahn vorbehaltenen Gleise sollen während der Bauarbeiten auch von anderen Zügen benutzt werden. Die Bahn muss hier in Zukunft immer wieder entscheiden, ob sie bei Störungen der S-Bahn oder den Fernzügen den Vorrang gibt. Das gleiche Problem droht auch im geplanten Fildertunnel zum Flughafen, dessen Gleise ebenfalls von S-Bahn und Fernzügen abwechselnd benutzt werden sollen. Gerät dieses System aus dem Takt, muss man entweder die S-Bahn aufhalten, damit ein ICE seine Verspätung nicht noch weiter erhöht, oder die Fernzüge müssen auf das Passieren der S-Bahn warten. Da der Tiefbahnhof mangels Kapazität oberhalb seiner Leistungsgrenze betrieben wird und keine Verspätungen abbauen kann, wird die S-Bahn so manche Zwangspause einlegen müssen.

Bislang werden die S-Bahnen bei gravierenden Störungen im Innentunnel in den Kopfbahnhof umgelenkt, wo sie dann wenden. Dadurch erreichen Rei-

sende wenigstens alle Fernzüge pünktlich. Ein Notbetrieb unter Umfahrung der Innenstadt ist über die Gäubahnstrecke möglich. So können trotzdem alle Stationen mit der S-Bahn erreicht werden. Wird der Tiefbahnhof jemals fertiggestellt, sind S-Bahn und Fernbahn in der Innenstadt völlig voneinander getrennt. Bei einer Störung im Innentunnel werden die Züge in der noch zu bauenden Haltestelle

Mit der Fertigstellung des Tiefbahnhofs würde die S-Bahn vollends abgehängt.

Mittnachtstraße in der Nähe des ehemaligen Nordbahnhofs enden. Die Passagiere müssen ihre Reise von dort zunächst zu Fuß oder mit der U-Bahn fortsetzen. Damit besteht kaum eine Chance, geplante Anschlüsse zu Regional- und Fernzügen im Bahnhof noch zu erreichen. Der S-Bahn-Betrieb muss dann schon im weiteren Umfeld der Innenstadt eingestellt werden.

Kolossaler »Kollateralschaden«

Statt Unsummen für das »neue Herz Europas« zu verschwenden, sollte alles getan werden, um den Puls der Region Stuttgart, die S-Bahn, im Takt zu halten. Der quer durch die Stadt gebaute Tunnelbahnhof wird jedoch alle Möglichkeiten zur Verbesserung des S-Bahn-Netzes blockieren – mit schwerwiegenden Folgen für das gesamte Nahverkehrssystem in der Region. Denn sollten die Fahrgastzahlen weiter so steigen wie bisher, droht bald der Kollaps. Und spätestens mit Fertigstellung des Tiefbahnhofs in zehn oder fünfzehn Jahren wird die S-Bahn endgültig abgehängt – ein weiterer »Kollateralschaden« von Stuttgart 21. Die Leidtragenden sind einmal mehr die Bahnfahrer, deren Wohl das Ganze doch angeblich dient. ■

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e.V.
Stichwort: Tunnelblick