TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT • WWW.TUNNELBLICK.ES • AUSGABE 55

# In der Verspätungsfalle

Foto: daskleineatelier – Fotolia

**Max P. regt sich auf. Er wohnt in Altdorf und pendelt täglich nach Ludwigsburg: »Ich bin auf die Öffentlichen angewiesen! Morgens fahre ich mit der Schönbuchbahn zum Bahnhof Böblingen. Dort nehme ich die S 1 bis zur Haltestelle Schwabstraße, von dort geht es mit der S 5 nach Ludwigsburg – und abends zurück.« Bis vor einigen Jahren habe das reibungslos funktioniert. »In letzter Zeit so gut wie gar nicht mehr!« Der Anschluss zur Schönbuchbahn klappe fast nie, das Umsteigen in die S 5 nur noch selten. Weil er zu spät zur Arbeit kommt, habe er sogar schon Probleme mit seinem Chef. »Da werden Milliarden in Großprojekte investiert und der öffentliche Nahverkehr wird immer schlechter – so kann das doch nicht weitergehen!«**

## Fragwürdige Spitzenplätze für Stuttgart

Jahr für Jahr ist Stuttgart unangefochten unter allen deutschen Städten bei Feinstaubwerten und Verkehrsstaus Spitzenreiter. Deutsche Autofahrer verbrachten 2013 im Durchschnitt 35 Stunden im Stau, die Stuttgarter ganze 60! Umso wichtiger wäre ein zuverlässiger öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) – gerade für die vielen Berufspendler unter den täglich mehr als 350.000 S-Bahn-Nutzern. Denn sie müssen morgens pünktlich zum Arbeitsplatz kommen und wollen abends pünktlich wieder nach Hause.

## Aus dem Takt: die S-Bahn

Das Rückgrat des ÖPNV ist die S-Bahn. Sechs Linien verbinden die Region umsteigefrei mit der Stuttgarter Innenstadt, in der Hauptverkehrszeit im 15-Minuten-Takt. 24 Züge pro Stunde und Richtung durchfahren dann mit nur 2,5 Minuten Abstand den zentralen S-Bahn-Tunnel. Damit ist die Stammstrecke an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit und immer wieder überlastet.

> Kaum ein Tag ohne größere Verspätungen oder Komplettausfall von Verbindungen

Mit den Bauvorbereitungen für Stuttgart 21 ist dieses labile System vollends aus dem Takt geraten. Im letzten Jahr war die S-Bahn so unpünktlich wie noch nie: kaum ein Tag ohne Komplettausfall von Verbindungen oder Verspätungen von 15 bis 30 Minuten in der Hauptverkehrszeit. Der unabhängige Verein »S-Bahn-Chaos« (www.s-bahn-chaos.de) wertet Daten zur S-Bahn-Pünktlichkeit systematisch aus. „Wir haben durch die häufigen Störungen im S-Bahn-System das Problem, dass die S-Bahn insgesamt sehr unpünktlich geworden ist, und insbesondere auf der Linie S 1 haben wir nahezu täglich große Verspätungen«, resümiert Marc Braun, Sprecher des Vereins. Die Pünktlichkeit bleibe weit hinter den Zielwerten zurück, die zwischen der Deutschen Bahn und dem Verband Region Stuttgart vertraglich vereinbart worden sind. Pikant: Die dafür fälligen Strafzahlungen wurden in einer Sondervereinbarung ausgeschlossen. Bei einer Inbetriebnahme von Stuttgart 21 entfiele außerdem das gut funktionierende Notfallkonzept. Können S-Bahnen bislang bei einer Störung in den Kopfbahnhof einfahren, bräche ohne diese Ausweichmöglichkeit der Bahnverkehr rund um Stuttgart komplett zusammen. Dafür hat die Bahn noch nicht einmal ansatzweise ein Alternativkonzept vorgestellt.

## Jahrelanges Stadtbahn-Chaos droht

Auch die Stuttgarter Stadtbahn ist von den monströsen Baumaßnahmen für Stuttgart 21 massiv betroffen. Wegen Tunnelanbindungen, Umbau oder Verlegung von Stadtbahn-Haltestellen und des wichtigsten Stuttgarter Abwasserkanals müssen sechs zentrale Linien teils für ☛

☛ Jahre unterbrochen werden. Obwohl SSB-Technik-Vorstand Wolfgang Arnold einst einen Bau ohne Beeinträchtigung der Stadtbahn zusicherte: »Alle Stadtbahnhaltestellen, auch die Haltestelle Staatsgalerie, werden von der Stadtbahn bedient.« In Wahrheit soll die Verbindung Staatsgalerie–Charlottenplatz für 9 Monate und die Verbindung Staatgalerie–Hauptbahnhof sogar für 26 Monate gesperrt werden. Zentrale Haltestellen werden so nur noch durch Umsteigen erreichbar sein. Die Folge für viele SSB-Fahrgäste: Orientierungsprobleme, verpasste Anschlüsse und drangvolle Enge auf den Bahnsteigen, kurz: Zeitnot, höhrer Zeitaufwand und mehr Stress. Infos: www.infooffensive.de/stadtbahn.

## Fast ein Drittel der Fernzüge ist unpünktlich

Laut Stiftung Warentest war Stuttgarts Kopfbahnhof 2008 der zweitpünktlichste unter zehn deutschen Hauptbahnhöfen. Seit Beginn der Bauarbeiten für Stuttgart 21 sind auch Fern- und Regionalverkehr aus den Fugen. 2010 kamen bereits 30 % der Fernzüge mit mehr als 6 Minuten Verspätung in Stuttgart an, Tendenz steigend. Deshalb funktionieren die Umsteigebeziehungen am Bahnknoten Stuttgart immer weniger, zum Teil gar nicht mehr.

Hinzu kommt, dass die Großbaustelle die Wegezeiten im Hauptbahnhof extrem verlängert hat. Verbindungen mit Übergang von der S-Bahn zum Zug zeigt die Onlineauskunft der Bahn schon gar nicht mehr an. Täglich spurten Menschen durch Klettpassage und Bahnhof, um vielleicht doch noch ihren Anschluss zu erreichen. Reisende mit schwerem Gepäck, Kinderwagen oder Fahrrad sind da ohne jede Chance.

## Übrigens: Stuttgart 21 trifft auch die Autobahn A 8

Sie fahren gar nicht Bahn, sondern Auto? Dann wähnen sie sich jetzt vielleicht auf der sicheren Seite. Aber auch Sie werden dem Verspätungschaos durch Stuttgart 21 nicht entgehen. Denn zwischen den Anschlussstellen Esslingen und Denkendorf wird die Autobahn A 8 auf Jahre hinaus zum Engpass. Die Bahn braucht Platz für den Stuttgart-21-Tunnel Denkendorf und die Schienenstrecke entlang der A 8 zum Flughafen. Deshalb werden alle sechs Fahrspuren ab Frühjahr 2015 auf einer (!) Fahrbahn geführt – bis mindestens Frühjahr 2018. Willkommen bei Stuttgart 21!

## Teure Verspätungsfalle: die Flughafenanbindung

Daran hat auch die Stuttgart-21-Planung auf den Fildern einen erheblichen Anteil. Jahrelang verkauften alle Projektbetreiber die »Antragstrasse« als Nonplusultra. Dann wollten sie plötzlich noch mehr Geld in einen untauglichen »Flughafenbahnhof plus« investieren. Und nun wird mit dem »dritten Gleis« die nächste Scheinlösung präsentiert – planerisch ein Offenbarungseid. Denn jedes dieser Vorhaben würde den Bahnverkehr massiv belasten. Sehenden Auges soll auf den Fildern eine weitere sündteure Verspätungsfalle gebaut werden, die den gesamten Schienenverkehr bis weit in die Region hinein verschlechtern wird.

## Geschönte Bahnstatistik

Warum lobt die Bahn trotzdem weiter die hohe Pünktlichkeit des Fernverkehrs? »Die Statistiken, die die Bahn veröffentlicht, sind sehr irreführend, weil sie den Betriebszeitraum komplett auswerten«, rügt Marc Braun. So werden die außerhalb der Hauptverkehrszeit meist pünktlichen Züge einfach mit eingerechnet. Das verzerrt das Ergebnis. Das ganze Ausmaß der Misere wird auch dadurch verschleiert, dass die Bahn Züge mit bis zu 6 Minuten Verspätung noch als pünktlich wertet. Dabei verpasst schon bei einer Verspätung von mehr als vier Minuten die Hälfte der Fahrgäste ihren Anschluss. Und schließlich gehen ausgefallene Züge erst gar nicht in die Statistik ein. Zugreisende und Pendler, die unfreiwillige Wartezeiten im Stuttgarter Hauptbahnhof zu ertragen haben, dürfen sich veralbert vorkommen.

Schon ab vier Minuten Verspätung verpasst die Hälfte ihren Anschluss

## »Pünktlich wie die Eisenbahn«?

Das war einmal. Stattdessen hört man immer öfter, mal verärgert, mal resigniert: »Typisch Bahn!« Unpünktliche oder ausgefallene Züge, überfüllte Waggons, verpasste Anschlüsse, defekte Aufzüge, Stellwerkprobleme, Signalstörungen, Gleisarbeiten – die Fahrgäste können raten, welche Schluderei diesmal hinter der »Störung im Betriebsablauf« steckt. Halbwegs sicher ist nur die tägliche Durchsage am Bahnsteig: »Ihr Zug hat Verspätung, wir bitten um Ihr Verständnis.« Das aber ist bei den Bahnkunden längst aufgebraucht. Denn sie erkennen mittlerweile den Zusammenhang von eng getakteten

Foto: Alexander Schäfer

Systemen und ihren selbst bei geringfügiger Verspätung verpassten Anschlüssen.

Stuttgart 21 wird all dem freilich noch eine ganz neue Dimension verleihen – *nach* der Fertigstellung. Denn allein das Nadelöhr Tiefbahnhof und der Filder-Engpass werden den Bahnknoten auf Dauer zu einer Verspätungsfalle für den Fern-, Regional- und Nahverkehr machen.

## Auf Kosten der Reisenden und Pendler

Und so bezahlen auch die leidgeplagten Pendler die schlechte Leistung der Bahn im doppelten Sinn: mit ihrer Lebenszeit, die sie beim Warten auf zugigen Bahnsteigen vergeuden, und – wie zum Hohn – mit ständig steigenden Preisen.

Max P. will sich damit nicht länger abfinden: »Ich bin überzeugter Bahnfahrer. Von Politik und Bahn erwarte ich anstelle schöner Worte endlich Taten!« Investiert werden müsse vor allem in den öffentlichen Nahverkehr. »Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind wichtiger als schnelle Verbindungen und Großprojekte. Nur so kann man seine Anschlüsse kriegen.« Andernfalls würden immer mehr Bahnkunden aufs Auto umsteigen, fürchtet P. und fordert eine gesetzliche Regelung ähnlich wie in Österreich: Für jeden Monat, in dem der vereinbarte Pünktlichkeitsgrad unterschritten wird, sollten die Inhaber von Monats- und Jahreskarten mindestens 10 % ihrer Abo-Kosten zurückerstattet bekommen. Überhaupt müssten die Fahrgäste mehr Rechte erhalten und die Öffentlichkeit eine Pünktlichkeitsstatistik von unabhängiger Stelle, die sich an den Zahlen der betroffenen Fahrgäste orientiert und auch ausgefallene Züge mit einrechnet.

**☛ TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:**
IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG
Inh.: ESIG e. V., Betreff: Tunnelblick
Spenden sind steuerlich absetzbar.

**TUNNELBLICK** wird herausgegeben von der Esslinger Initiative gegen Stuttgart 21 • www.tunnelblick.es • redaktion@tunnelblick.es
V. i. S. d. P.: R. Langer, c/o Parkschützerbüro, Urbanstr. 49 A, 70182 Stuttgart • $CO_2$-neutral gedruckt • Stand: 26.03.2015