
PRESSEMITTEILUNG

02.05.2017

PRO BAHN zur Pünktlichkeit von DB Regio - Probleme auf der Filstalbahn werden angegangen

Auf dem richtigen Weg - Stabilität vor Tempo

(Stuttgart (pb)) – Auf uneingeschränkte Zustimmung beim Fahrgastverband PRO BAHN stößt der Vorschlag von DB Regio, mit etwas längeren Fahrzeiten mehr Stabilität in den Bahnverkehr zu bringen. Gerade auf der besonders schwierigen Filsbahn sind die aktuellen Fahrpläne vielleicht unter Laborbedingungen, in der Realität aber praktisch nicht fahrbar.

Allmählich scheint DB Regio die Qualitätsprobleme, die in den letzten Monaten im württembergischen Teil des Landes, besonders auf der Filstals- und Frankenbahn, massiv aufgetreten sind, einigermäßen in den Griff zu bekommen. Neben den eindeutig der Bahn zuzurechnenden Problemen (Fahrzeug- und Personalprobleme), müssen auch die Fahrpläne überdacht werden.

Zuletzt wurde versucht, die Fahrpläne maximal auszureizen: Mit knappen Fahrzeiten, zu kurzen Haltezeiten und zu vielen Halten wurde auf manchen Strecken überzogen. Hier ist die Verantwortung nicht so klar: Das Land hat, oftmals auch auf Drängen der Kommunen auf zusätzliche (und oft grundsätzlich sinnvolle) Halte vielleicht zu ambitioniert geplant, DB Netz hat faktisch nicht fahrbare Trassenkonstruktionen geprüft und zugelassen, und DB Regio hat sich auf die Fahrpläne eingelassen, obwohl niemand besser als das Unternehmen selbst hätte wissen müssen, dass beispielsweise auf der Filstalbahn Haltezeiten von 30 Sekunden kaum ausreichen können. Um so wichtiger ist es, dass nun die erkannten Fehler schnellstmöglich behoben werden.

Auch wenn es oft nicht so ohne Weiteres möglich ist: Im Zweifel sind ein paar Minuten mehr Fahrzeit für die Fahrgäste wichtiger und besser als das tägliche Zittern um die Anschlüsse. Wichtig ist auch, dass nicht mehr die Verspätungsminuten einzelner Züge gezählt werden. Das entscheidende Kriterium ist die Anschlusssicherheit, gibt sich Buhl überzeugt. Werden Anschlüsse zu 90 Prozent erreicht, heißt dies immerhin, dass ein Pendler einmal in der Woche stehen gelassen wird, und dann geht es zumeist um Fahrzeitverluste von 30 bis 60 Minuten.

Neben kleineren Reparaturen im Fahrplan, die sehr kurzfristig umzusetzen sind, muss bei der ohnehin notwendigen landesweiten Neuordnung der Fahrpläne im Zuge von Stuttgart 21 neu gedacht werden: Die Fahrpläne müssen soweit entspannt werden, dass endlich ein dauerhaft stabiler Betrieb möglich wird.

Das gilt im Grunde für jede verbesserte Infrastruktur wie zum Beispiel auch die Südbahn: Für die Akzeptanz des Öffentlichen Verkehrs ist die Stabilisierung der Zuverlässigkeit sehr viel wichtiger als irgendwo die eine oder andere Minute einzusparen oder neue Halte irgendwie in die Fahrpläne zu quetschen.