

VVS-Fahrgastbeirat
Sprecher:
Dr. Wolfgang Staiger
fahrgastbeirat@vvs.de

Vorsitzender des Verbandes Region Stuttgart
Herrn Thomas S. Bopp
Regionaldirektorin Frau Dr. Nicola Schelling
Herrn Dr. Jürgen Wurmthaler
Verband Region Stuttgart
Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

Stuttgart, 31. August 2016

Pünktlichkeit im Stuttgarter S-Bahnverkehr

Sehr geehrter Herr Bopp, sehr geehrte Frau Dr. Schelling,
sehr geehrter Herr Dr. Wurmthaler,

den Fahrgastbeirat im VVS erreichen in letzter Zeit wieder vermehrt Klagen über die Zuverlässigkeit des S-Bahn-Betriebs. Auch nach vier S-Bahn-Gipfeln, bei denen zahlreiche Maßnahmen zur Stabilisierung des S-Bahnbetriebs vereinbart wurden, ist die Pünktlichkeit immer noch unbefriedigend. Viele Fahrgäste kommen regelmäßig zu spät oder verpassen ihren Anschluss, während sie für ihre Fahrkarte jedes Jahr tiefer in die Tasche greifen müssen. Die Pönale-Regelung des VRS für die Erreichung der Pünktlichkeitsziele erweist sich dabei als zu schwach. So flossen im letzten Jahr trotz massiver Verletzung der Qualitätsziele nur knapp 0,3% der Ausgleichszahlung für den S-Bahn-Betrieb als Malus an den VRS zurück.

Nachdem im Frühjahr 2016 bei den Pünktlichkeitswerten ein leichter Trend zur Besserung zu erkennen war, kam es im Juli wieder zu einer Verschlechterung gegenüber den letzten Jahren, was nicht alleine mit den Baumaßnahmen zwischen Rohr und Böblingen zu erklären ist. Auch im August vergeht kaum ein Tag ohne größere Störung bei der S-Bahn, wie z. B. am 23. August, wo eine gerissene Oberleitung fast den ganzen Tag für Verspätungen und Ausfälle im ganzen S-Bahnnetz gesorgt hat. Ein Blick auf die Störungsmeldungen des VVS auf Twitter zeigt, dass dabei Ausfälle der Infrastruktur, wie Stellwerk-, Signal-, Weichen-, Oberleitungs- und Fahrbahnstörungen dominieren. Zusätzlich kommt es in den letzten Wochen gehäuft immer wieder zu Brandmeldealarmen im Stammstreckentunnel, was Sperrungen auf diesem Abschnitt sowie Verkehrsbeeinträchtigungen im gesamten S-Bahnnetz zur Folge hat.

Besonders ärgerlich ist in solchen Situationen die unzureichende Information der Fahrgäste, die z. B. bei den Sperrungen des Stammstreckentunnels oft nicht richtig über Ort und Abfahrtszeiten der Ersatzverkehre im Hauptbahnhof oben informiert werden. Zudem sind die Ersatzverkehre in solchen Fällen nicht in die mobile VVS-Auskunft integriert, so dass Fahrgäste sich nicht rechtzeitig alternative Fahrmöglichkeiten suchen können.

Auch die Anzahl der „planmäßig“ ausfallenden S-Bahnfahrten ist relativ hoch, wozu u. a. die Bauarbeiten am Projekt Stuttgart 21 beitragen. Entgegen den ursprünglichen Versprechungen, dass der S-Bahnverkehr während der Bauzeit kaum beeinträchtigt würde, werden insbesondere im Bereich Feuerbach und Nordbahnhof, sowie zwischen Unter- und Obertürkheim immer wieder Gleise gesperrt, was häufig zum Ausfall der Zwischentaktzüge bzw. einzelner Linienabschnitte führt.

Im Zusammenhang mit den jüngsten Störungen im Stammstreckentunnel wurde wieder einmal deutlich, wie wichtig eine Umfahrungsmöglichkeit für die S-Bahnen aus dem Norden der Region aber auch aus dem Raum Cannstatt nach Vaihingen ist. Es ist in der Öffentlichkeit aber wenig bekannt, dass die Panoramabahn schon mindestens ein Jahr vor Fertigstellung des Tiefbahnhofs vom Gleisvorfeld des Kopfbahnhofs abgeschnitten sein wird, weil nach den vorliegenden Plänen der DB der Damm der Gäubahn abgerissen werden soll, um die neue S-Bahn-Rampe bei der Mitternachtstraße an die S-Bahn-Strecken nach Bad Cannstatt und Feuerbach anzuschließen.

Selbst nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs gibt es zunächst keine Umfahrungsmöglichkeit, denn die Alternativstrecke über den neuen Fildertunnel und die heutige Filder-S-Bahnstrecke kann erst dann genutzt werden, wenn die Verbindungskurve am Flughafen fertiggestellt ist. Das zugehörige Planfeststellungsverfahren PFA 1.3b ist jedoch noch gar nicht abgeschlossen und bereits nach heutiger Planung ist eine Inbetriebnahme frühestens Ende 2023 vorgesehen, also zwei Jahre später als beim Tiefbahnhof.

Damit steht für die S-Bahn mindestens drei Jahre lang kein Notfallkonzept für Störungen im Stammstreckentunnel zur Verfügung, was im Hinblick auf einen verlässlichen öffentlichen Nahverkehr in der Region Stuttgart untragbar ist. Wir fordern deshalb, dass für diese Baumaßnahme umgehend eine andere Lösung gesucht wird, bei der der Anschluss der Panoramabahn an den Hauptbahnhof zumindest für diese Übergangszeit aufrechterhalten wird. Mit der von SSB-Vorstand Herrn Arnold vorgeschlagenen unterirdischen Stichstrecke zum Hauptbahnhof gibt es dafür bereits Lösungsansätze. Für eine solche Alternativplanung ist Eile geboten, denn die notwendigen Genehmigungsverfahren benötigen erfahrungsgemäß sehr viel Zeit.

Als Vertreter der Fahrgäste im VVS würden wir gerne von Ihnen Auskunft darüber erhalten, was Ihr Verband als Aufgabenträger der S-Bahn zur Verbesserung der seit Jahren unbefriedigenden Situation bei der Pünktlichkeit und der Information im Störfall sowie für ein zukunftssicheres Notfallkonzept unternimmt. Wir wären dankbar, wenn Sie uns baldmöglichst folgende Fragen beantworten würden:

1. Welche Maßnahmen ergreift der VRS zusammen mit DB Regio und DB Netz, um die Pünktlichkeit der S-Bahn zu verbessern? Welche Maßnahmen aus den vier S-Bahn-Gipfeln wurden umgesetzt? Wie bewerten Sie den Nutzen der bisher durchgeführten Maßnahmen? Wie stehen Sie zu dem Vorschlag einen Infrastrukturgipfel durchzuführen?
2. Können Sanktionen bei andauernder Verletzung der vertraglich festgelegten Zielwerte gegenüber DB Regio verschärft werden und welche Sanktionsmöglichkeiten bestehen gegenüber DB Netz? Wurden hierzu Gespräche mit dem Land geführt, die ebenso unter der Unpünktlichkeit ihrer Regionalverkehre leiden?
3. Warum werden keine monatlichen Pünktlichkeitswerte für die Hauptverkehrszeit und keine Angaben zu ausgefallenen Fahrten veröffentlicht?
4. Warum gibt es keine Angaben zur Anschlusssicherheit und zur Pünktlichkeit über vollständige Reiseketten, insbesondere für wichtige Anschlussverbindungen zur S-Bahn wie z. B. in Böblingen an die Schönbuchbahn oder an die S60 nach Sindelfingen, in Korntal an die Strohgäubahn oder in Herrenberg an die Ammertalbahn?
5. Wie stark ist der Einfluss durch verspätete Regionalzüge auf den S-Bahn-Betrieb und wie kann der Verspätungseintrag von außen verringert werden?
6. Was unternimmt der VRS, um die Leistungsfähigkeit der Stammstrecke mit Hilfe eines modernen Signalsystems zu steigern?
7. Welches Notfallkonzept bei einer Sperrung der Stammstrecke verfolgt der VRS für die Übergangszeit zwischen der Endphase der Bauzeit am Tiefbahnhof und der Inbetriebnahme des Planfeststellungsabschnitts 1.3b (Anbindung der Gäubahn über den Flughafen an den Fildertunnel und den Tiefbahnhof) im Rahmen des Projekts Stuttgart 21?
8. Wie steht der VRS zum Vorschlag von SSB-Vorstand Herrn Arnold und wie könnte dieser in ein Notfallkonzept unter Einschluss der Panoramabahn integriert werden?

Für eine Diskussion zu diesen Themen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Wolfgang Staiger
(Sprecher des Fahrgastbeirats im VVS)