

Implodiert die Stuttgarter S-Bahn?

(Kurzfassung aus *Eisenbahn-Revue International* 6/2013)

Die Stuttgarter S-Bahn ist das Rückgrat des Nahverkehrs – und zugleich dessen Achillesferse:

- Mit 360.000 Fahrgästen wochentags kommt die S-Bahn immer öfter an ihre Kapazitätsgrenze.
- Im Berufsverkehr werden die Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Schwabstraße im engen 2,5-Minuten-Takt durchfahren.
- Die Zukunft bringt gewaltige Herausforderungen: Weiter steigende Fahrgastzahlen, das Projekt Stuttgart 21 sowie neue Züge werden die Lage verschärfen.



Mehr Fahrgäste führen zu längeren Fahrgastwechselzeiten

Obwohl sich die Anzahl der Fahrgäste seit 1978 vervielfacht hat, sind die fahrplanmäßigen Reisezeiten im S-Bahn-Netz fast unverändert. Die resultierende längere Fahrgastwechselzeit führt im Berufsverkehr heute schon fast regelmäßig zu Verspätungen.

Netzerweiterungen gehen auf Kosten der Stabilität

Die für Netzerweiterungen erforderlichen Züge wurden aus dem Bestand »herausgepresst«: Die Wendezeit von Zügen wurde dafür reduziert, Verspätungsreserven entfielen, so dass sich Verspätungen auf die Gegenrichtung übertragen und Rückfahrten oft nicht mehr pünktlich beginnen können bzw. die Züge bereits vor Erreichen des Ziels gewendet werden müssen und so das Ziel gar nicht mehr bedienen können.

Neue Züge bringen neue Verspätungen

Bereits die S-Bahnen der Baureihe 423 bedingen durch das automatische Abfertungsverfahren mit Lichtschranken an den Türen eine Verlängerung der Haltezeit. Bei der neuen S-Bahn-Baureihe 430 führt die zusätzliche Türspaltüberbrückung zu weiteren Verspätungen.

Mit dem Bau von Stuttgart 21 droht das Chaos

Die Bahnsteige im Hauptbahnhof werden um 120 Meter nach hinten verschoben. Dies bringt deutliche längere Umsteigewege mit sich und wird zahlreiche Anschlüsse kosten. Die direkten Treppenverbindungen von der Bahnsteighalle und vom Quertunnel zwischen den Gleisen zur S-Bahn entfallen ersatzlos.

Umsteiger zur S-Bahn müssen dann den Umweg über die Klett-Passage nehmen und kommen unten genau an der engsten Stelle des S-Bahn-Bereichs an. Verstopfte Bahnsteige und Staueffekte bei den aussteigenden S-Bahn-Fahrgästen sind die Folge.

Obwohl ein von der DB beauftragtes Gutachten dies bereits 2012 prognostizierte, blendet die DB die fatalen Folgen dieser Umleitung der Passagierströme bisher einfach aus und zeigt keine Problemlösungen auf!

Während des Baus von Stuttgart 21 werden Regional- und Fernzüge zeitweise S-Bahn-Gleise mitbenutzen müssen; Verspätungen und Zugstaus sind die Folge - wie bereits 2012/2013 zu beobachten war.

Ungelöste Probleme auch nach der Fertigstellung von Stuttgart 21

Der neue S-Bahn-Halt »Mittnachtstraße« wird zu 1-2 Minuten längeren Fahrzeiten führen, wodurch Anschlussprobleme entstehen. Nach wie vor »ausgesessen« wird ein Notfallkonzept! Denn die S-Bahn kann nach Fertigstellung von »Stuttgart 21« weder wie heute die Bahnhofsgleise nutzen noch über die Gäubahnstrecke umgeleitet werden. Somit müsste bei jeder schon kleinen Störung im Tunnel (wie sie bisweilen mehrmals pro Woche vorkommt) der S-Bahn-Verkehr im weiteren Umfeld der Innenstadt komplett eingestellt werden!

Sanftmütiger Verband Region Stuttgart (VRS)

Erhebungen des VRS bestätigen die Zunahme von Verspätungen bei der S-Bahn. Doch obwohl der VRS als Mandant der Fahrgäste auftreten sollte, sprach er lange Zeit kein Machtwort gegenüber der DB.

Den ganzen Artikel finden Sie in der »Eisenbahn-Revue International« Ausgabe Juni 2013, erhältlich als Sonderdruck an der Mahnwache gegenüber dem Hauptbahnhof Stuttgart.

Aufruf: Bitte melden Sie Störungen der S-Bahn

- über Twitter an **#SbahnStgt** oder
- über die **Kommentarfunktion** oder das **Kontaktformular** der neuen Internetseite www.s-bahn-chaos.de