

# Probleme mit Zug und S-Bahnen

Zug und S-Bahn sind leider oft unpünktlich. Besonders ärgerlich ist es, wenn einem der Bus vor der Nase wegfährt oder man einen Zuganschluss nicht erreicht. Ich möchte hier folgende Punkte vertiefen: ausgewiesene Pünktlichkeitswerte, viele Zuständige, Kapazitätsgrenzen, Infrastruktur, neue S-Bahnzüge.

Für den September dieses Jahres weist die Bahn für die S-Bahnen folgende Pünktlichkeitswerte aus: 84,7 Prozent mit einer Verspätung bis 3 Minuten und 95 Prozent mit einer Verspätung bis 6 Minuten. Wieso passt das nicht zur täglich erlebten Wirklichkeit der meisten Pendler?

1. Es werden meist Tagesdurchschnitte veröffentlicht und nicht die Werte für die Hauptverkehrszeit. So waren 2013 nur 72,5 Prozent der S-Bahnen in der Hauptverkehrszeit weniger als 3 Minuten verspätet.

2. Die Pünktlichkeitserhebung folgt einer Mittelwertbetrachtung. Wenn eine S3 auf der Murrbahn in Waiblingen 1 Minute, in Cannstatt 2:30 und am Hauptbahnhof 5 Minuten Verspätung hat, dann wird die durchschnittliche Verspätung als  $8:30/3=2:50$  Minuten berechnet und die S-Bahn als pünktlich gewertet! Nicht

berücksichtigt wird, dass die meisten Fahrgäste nach Stuttgart fahren.

3. Wenn S-Bahnen ausfallen, zählen sie in der Statistik nicht mit.

4. Die S-Bahn-Linien S3 und S2 sind 1 bis 2 Minuten schlechter als die anderen S-Bahnen. Nach vielen Anläufen ist es mir gelungen, von der Region Information für die Hauptverkehrszeit und für die S3 und die S2 zu erhalten.

Zu den verteilten Zuständigkeiten: Es ist nicht einfach, im Nahverkehr mit Anliegen die richtigen Ansprechpartner zu finden. Der VVS ist für den S-Bahn-Fahrplan, die Region für die Ausschreibung des S-Bahn-Verkehrs und die Nahverkehrsgesellschaft für die Regionalzüge zuständig. Bei der Bahn gliedert sich die Arbeit in verschiedene Tochterunternehmen auf, etwa die DB-Regio (Betrieb

und die DB-Netz (Infrastruktur). Zur Infrastruktur wurden allein im September in offiziellen Infomails des VVS drei Weichen-, zwei Stellwerk-, eine Signal- und eine Oberleitungsstörung gemeldet. Zu lange wurde hier die Infrastruktur vernachlässigt. Gut, dass die Erhaltungsinvestitionen nun endlich deutlich erhöht wurden.

Lichtblicke sind auch die Inbetriebnahme des Kreuzungsbahnhofs in Murrhardt-Fornsbach und die Sanierung der Zipfelbachbrücke bei Winnenden.

Insgesamt ist die S-Bahn mit einem 15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit an der absoluten Kapazitätsgrenze. Ein 20-Minuten-Takt mit mehr Voll- und Langzügen könnte die Rückkehr zu einer größeren Verlässlichkeit bringen. Auf der Murrbahn sind bessere Regionalzüge und ein verlässlicherer Takt wichtige Ziele.

... der  
SPD-Landtags-  
abgeordnete  
Gernot Gruber



Die Bahn hat einen Vorschlag von mir umgesetzt: Bei den neuen S-Bahnen gibt es Bodenmarkierungen an den Türen, damit Fahrgäste sich nicht vor die Lichtschranken stellen und die Türen nicht schließen. Sehr ärgerlich ist aber, dass die von der Region bestellten neuen S-Bahn-Züge nicht auf ihre Praxistauglichkeit geprüft wurden, die Schiebetritte nicht funktionieren und die Türen nur verzögert öffnen. Die Sitze und die Gleislage der neuen S-Bahnen sind gut. Die extrem lauten Durchsagen sind aber nervtötend. Mir wurde in Aussicht gestellt, dass die Lautstärke bei den Inspektionen nach unten reguliert wird – teilweise ist dies erfolgt. Die Schiebetritte werden nicht vor 2016 funktionieren – bleibt zu hoffen, dass der Bahnsteig am Gleis 5 in Backnang zeitnah erhöht wird. Als Alternative bietet sich – je nach Fahrziel – für ältere und behinderte Menschen übergangsweise die Nutzung der S4 oder des S-Bahnhofs in Maubach an. Ich werde weiter auf allen Ebenen versuchen Probleme anzusprechen und mich für Verbesserungen einzusetzen.

3KZ / MZ 24.10.2014