

Rede von **Christoph Ozasek**, Mitglied der Regionalversammlung*, auf der 234. Montagsdemo am 18.8.2014

S-Bahn-Chaos durch Stuttgart 21

Liebe Freundinnen und Freunde schöner Kopfbahnhöfe und einer zuverlässigen S-Bahn, täglich nutzen fast 400.000 Menschen in der Region die feuerroten Nahverkehrszüge. Auf 6 durchgebundenen Linien verbindet die S-Bahn mit 215 Kilometern Schienenstrecke sternförmig Stuttgart und die Städte und Gemeinden in den vier umliegenden Landkreisen. Für viele Gemeinden ist die S-Bahn die Lebensader ihrer Zukunft. Und ohne diese leistungsfähigen Bahnen würde die Landeshauptstadt Stuttgart längst im Blechstau und Feinstaub ersticken. Würden die hunderttausende Pendler auf das Auto umsteigen – es ginge nichts mehr auf den Straßen. Eine ökologische und wirtschaftliche Katastrophe wäre die Folge, wenn die S-Bahn für die Pendler dauerhaft nicht mehr die notwendige Verlässlichkeit bieten könnte.

Doch genau dieses Szenario ist nicht ausgeschlossen. Der zentrale S-Bahn-Tunnel ist längst ein betriebliches Nadelöhr, denn er war nie für diese Betriebslast ausgelegt. In der Hauptverkehrszeit reiht sich heute im S-Bahn-Stammast zwischen Hauptbahnhof und Schwabstraße im 2,5-Minuten-Takt eine S-Bahn an die nächste. Die S-Bahn ist betrieblich an der absoluten Auslastungsgrenze angelangt. Hier zeigt sich seit vielen Jahren die Schwäche eines tunnelgeführten Schienenverkehrs: Wer öffentlichen Personenverkehr in Tunnels verlagert, der will politisch den öffentlichen Transport begrenzen, abschnüren und Ausbauoptionen zunichte machen. Diese Leistungsbegrenzer sind wesentliche Bestandteile von S21 und dienen nur einem Zweck: der Verkehrslenkung auf die Straße.

Eine zweite Schwäche der S-Bahn ist der Mischverkehr auf 80 % aller Streckenabschnitte mit dem Regional-, Fern- und Güterverkehr. In Störungssituationen erhält der Fernverkehr Vorrang, schlicht aufgrund der Entschädigungsmodalitäten gegenüber den Fahrgästen. Auch dieses Betriebsschwernis ist in der Infrastruktur von S21, insbesondere auf den Fildern, eingeplant worden.

Der wirkliche Skandal und die Ursache für das S-Bahn-Chaos aber ist, dass die Schienen-Infrastruktur auf den S-Bahnstrecken marode und veraltet ist. Leit- und Sicherungstechnik, Weichen, Relais wurden verschlissen, halten dem Hitzestress im Sommer nicht mehr stand. Die Schienen sind – genauso wie bundesweit die vielen Bahnbrücken und Bahnhöfe – als Betriebsinfrastruktur der Kannibalisierung zum Opfer gefallen. Die notwendige Wartung wurde unterlassen und die Bahn hat jahrzehntelang erst dann Komponenten ausgetauscht, als diese unter der Betriebslast versagten, anstatt notwendige Vorsorge zu betreiben!

Und natürlich fehlt es an Personal, insbesondere hier vor Ort. So sitzt die Betriebszentrale und damit auch das Entstörungsmanagement für die S-Bahn Stuttgart in Karlsruhe. Bei Störungen blättern dort die Beschäftigten in dicken Leitz-Ordnern. Eine automatisierte Heilung durch computergesteuerte Prozesse gibt es nicht, obwohl wir uns nicht erst seit gestern im 21. Jahrhundert befinden. Das S-Bahn-Chaos ist also keine Naturkatastrophe, sondern Kalkül! Chaos und Stillstand ist kalkuliertes Betriebsprogramm der Deutschen Bahn!

* stv. Mitglied des Verkehrsausschusses der Regionalversammlung für die LINKE

Zuständig für die S-Bahn ist das Regionalparlament, dem ich nun seit 5 Jahren angehöre und auch in der kommenden Amtszeit angehören werde. Es ist als Aufgabenträger politisch verantwortlich für den reibungslosen Betrieb und die Vertragsbeziehungen zu den Auftragnehmern. 2013 wurde der Betrieb mit dem neuen S-Bahn-Vertrag für weitere 15 Jahre – bis 2028 – an die DB Regio vergeben. Die Details dieses 700-seitigen S-Bahn-Vertrags sind indes geheime Verschlussache. Und die Bahn weigert sich, – trotz S-Bahn-Chaos und massivem Vertrauensverlust bei den abertausenden betroffenen VVS-Kunden – diesen Vertrag endlich offen zu legen!

Spätestens seit 2010, als die DB die S-Bahn-Rampe am Hauptbahnhof lahmlegte, strahlt Stuttgart 21 für die Öffentlichkeit negativ auf die S-Bahn aus. Und der hochgeheime S-Bahn-Vertrag bindet dem Regionalparlament die Hände. Er immunisiert die DB gegenüber Regressansprüchen durch schlechte Leistung. Die Region hat bewusst jede Möglichkeit aus der Hand gegeben, die DB durch Vertragsstrafen zu sanktionieren. Angesichts der chaotischen Störungsfälle beim S-Bahn-Betrieb ein unhaltbarer Zustand!

Mit Rücksicht auf „Betriebserschwerisse“ im Zuge des Baus von Stuttgart 21 wurde die jährliche „Höchststrafe“ für Verspätungen auf 62.500 Euro gedeckelt. Das ist ein Skandal! Dieses bescheidene Nasenwasser zahlt die DB aus der Portokasse! Es gibt für die DB keinen finanziellen Anreiz, einen stabilen Betrieb sicherzustellen. Da verwundert es nicht, dass die Pünktlichkeit der S-Bahn vier Jahre nach den chaotischen Zuständen an der S-Bahn-Rampe noch immer deutlich unter den Sollwerten liegt, und täglich neue Störungsmeldungen den Zeitungen zu entnehmen sind.

Darüber hinaus fehlt es im neuen S-Bahn-Vertrag an Qualitätsstandards, z.B. zur Ausstattung von Bahnhöfen, der Fahrgastinformation oder beim Störungsmanagement. Und die Region verzichtet auf eine eigenständige Qualitätssicherung beim S-Bahn-Betrieb, überlässt also einseitig der Bahn die Kontrolle der Vertragsbestandteile. Das unterstreicht die Machtlosigkeit der politischen Entscheider! Die Region hat als Aufgabenträger auf Blindflug-Modus geschaltet!

So jagt ein „S-Bahn-Gipfel“ im regionalen Verkehrsausschuss den nächsten, bei dem die Vertreter der DB mit treuherzigem Augenaufschlag „Besserung“ geloben, während die Regionalräte, die sich selbst mit dem schlechten Vertrag entmachteten haben, in langatmigen Predigten mahnende Worte zum besten geben.

In dieses Bild der Selbstentmachtung passt auch, dass Preiserhöhungen der DB ‚Station und Service‘ für die Nutzung der Schienen Eins zu Eins der Region in Rechnung gestellt werden, ohne dass die Region die Angemessenheit dieser Preissteigerungen prüfen darf. Die Bahn bedient sich also großzügig bei der Region. Die große Mehrheit des Regionalparlaments hat diese Umstände längst geschluckt. Wir LINKEN waren in den letzten Jahren die einzige Kraft, die in aller Härte diese Missstände angeprangert haben! Alle anderen Fraktionen haben es sich längst auf dem Kuschelsofa der DB bequem gemacht.

Da verwundert es überhaupt nicht, dass quasi alle Initiativen zur Verbesserung der S-Bahn, z.B. die Beseitigung des skandalösen Umstands, dass bis heute nur 1/3 aller S-Bahnhaltepunkte den ohnehin ärmlichen Standards der Barrierefreiheit entsprechen, von übergroßen Mehrheiten abgelehnt wurde! Und es verwundert auch nicht, dass die jahrelangen Beteuerungen, mit der Neubaustrecke wäre endlich die S-Bahn ins Filstal realisierbar, nun plötzlich wie eine Seifenblase geplatzt sind. Die Göppinger und Geislinger glotzen nun genauso in die Röhre wie die Oberschwaben weitere Jahrzehnte Fürbitten zur Elektrifizierung der Südbahn sprechen müssen.

Liebe Freundinnen und Freunde, leider kann ich euch nicht vermelden, dass es mit der S-Bahn besser wird. Die zehntausende Pendler, die ihre Anschlüsse verpassen oder zu spät auf der Arbeit ankommen und deswegen Abmahnungen riskieren, sind weiterhin den Versprechungen der Bahn ausgeliefert und müssen sich mit deren Beruhigungsdrops begnügen, z.B. mit prekär beschäftigten Niedriglöhnern, die an den Haltestellen Ein- und Aussteigevorgänge optimieren sollen.

Tendenziell wird es für die VVS-Kunden eher schlechter. Der neue „Meilenstein“, die Sperrung des S-Bahn-Abgangs am Hauptbahnhof, beschert den Umsteigern zwischen S-Bahn und dem Regional- und Fernverkehr seit dem 12. August deutliche Erschwernisse. Besonders für Menschen mit schwerem Gepäck, Kinderwagen oder Menschen mit Handicap ist dieser Umstand eine deutliche Zusatzbelastung. Alle Umsteiger müssen längere Wege in Kauf nehmen und sind mit drangvoller Enge konfrontiert. Das bedeutet Stress und längere Umsteigezeiten, denn nur in der großen Schalterhalle sind Rolltreppen vorhanden. Sofern sie denn nicht, wie häufig, durch Störungen ausgefallen sind. Im Extremfall steigt die Umsteigezeit dadurch von 7 auf 13 Minuten, um die um 120 Meter verlegten Bahnsteige zu erreichen.

Liebe Freundinnen und Freunde, bitte unterstützt und verbreitet unsere Forderung nach einer Nachverhandlung und Offenlegung des S-Bahn-Vertrags, damit die Region endlich mittels Vertragsstrafen die DB Regio zum Handeln verpflichten kann!

Und selbstverständlich gilt: Eine leistungsfähige und verlässliche S-Bahn, ein Ende des S-Bahn-Chaos, gibt es nur mit dem Ende von Stuttgart 21, deshalb – Oben bleiben!

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / K.Nr.: 7020 627 400 /
BLZ: 430 609 67 (GLS-Bank) / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00 / BIC: GENODEM1GLS
Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.