

Rede von **Marc Braun**, Ingenieure22 für den Kopfbahnhof, auf der 183. Montagsdemo am 5.8.2013

S-Bahn-Chaos

Liebe Befürworter eines funktionierenden Bahnverkehrs!

Die S-Bahn im Großraum Stuttgart ist eine Erfolgsgeschichte!

1978 in Betrieb genommen, konnte sie in den über 35 Jahren ihres Bestehens einen steten Fahrgastzuwachs verzeichnen. Inzwischen nutzen sie an Werktagen täglich 360.000 Fahrgäste. Das bedeutet rechnerisch, dass jeder Stuttgarter, vom Säugling bis zum Greis, alle 2 Tage mit der S-Bahn unterwegs ist. Insbesondere die Berufstätigen haben es sehr zu schätzen gelernt, dass die S-Bahn sie zuverlässig in die Stuttgarter Innenstadt oder in die Vororte zu ihren Arbeitsplätzen und wieder nach Hause bringt. Immer weniger Menschen sind bereit, ihre Zeit über Stunden nutzlos in Staus zu verbringen, die gerade im Stuttgarter Talkessel eine Konstante sind. Ein weiterer wichtiger Vorteil einer funktionierenden S-Bahn ist, dass man zuverlässig planen kann, wann man sein Ziel erreicht.

Seit einiger Zeit lässt diese Zuverlässigkeit jedoch zu wünschen übrig. Die ständig zunehmenden S-Bahn Probleme führten im Laufe dieses Jahres sogar mehrfach zu einem Kollaps des Systems oder von Teilstrecken mit teilweise verheerenden Folgen für die Fahrgäste im ganzen VVS-Gebiet. Und obwohl zuletzt auch Unwetter eine Rolle spielten, ist diese Unzuverlässigkeit selbst verschuldet. Die VVS-Kunden hatten sich im Laufe der Zeit sogar an gewisse, regelmäßig auftretende Verspätungen gewöhnt. Dabei waren Verspätungen im Stuttgarter S-Bahn Netz vor einigen Jahren noch echte Ausnahmeerscheinungen. Der Status Quo ist jedoch, dass kaum noch ein Tag vergeht, ohne dass es insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten zu Verspätungen von 15 bis 30 Minuten bis hin zum Komplettausfall von Verbindungen kommt.

Ein Meilenstein auf dem Weg zur Unzuverlässigkeit war eine der ersten Maßnahmen beim Bau von Stuttgart 21. Nach dem voreiligen und nicht genehmigten Abbau eines vor der Einfahrt in den Innentadtunnel stehenden Signals entfiel eine Genehmigung, und der an dieser Stelle im Berufsverkehr zwingend notwendige 2,5 Minuten Takt konnte nicht aufrecht erhalten werden. Dass diese Panne gerade an einer der sensibelsten Stellen im S-Bahn System passierte, ist bezeichnend für die Haltung der Verantwortlichen. Es zeigt, wie mit dem Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs in der langen Phase der Planung des Tiefbahnhofs umgegangen wurde: das S-Bahn-System wurde weitgehend ausgeblendet!

Auch das für den Notfall notwendige Einfahren der S-Bahn in den Kopfbahnhof hat durch die baubedingte Sperrung der Gleise 1 und 2 bereits mehrfach für Störungen gesorgt. Und jedem Interessierten ist schon lange klar, dass die S21-Bauarbeiten für die S-Bahn noch erhebliche weitere Einschränkungen nach sich ziehen werden. Nur dem für die S-Bahn zuständigen Regionalverband ist das anscheinend nicht klar. Regionalpräsident Thomas Bopp scheint sich jedenfalls bis vor kurzem im Tiefschlaf befunden zu haben. Nachdem die S-Bahn-Probleme längst eskaliert waren, forderte er im Zuge des letzten Lenkungskreis-Treffens zu S21 die Bahn nun auf zu prüfen, welche Auswirkungen der Bau von S21 auf die S-Bahn-Probleme habe. Und Bopp hat die Auswirkungen von S21 vermutlich auch nur deswegen thematisiert, weil der Zungenschlag bei der sonst so genügsamen Stuttgarter Presse mittlerweile beim Thema S-Bahn immer häufiger in harsche Kritik und Sarkasmus umschlägt.

Dabei hatten sogar die Stresstest-Begutachter aus der Schweiz diverse negative Auswirkungen auf die S-Bahn explizit erwähnt und kamen zum Ergebnis, dass sich die S-Bahn nach Fertigstellung von S21 im Bereich der Stammstrecke in einem kritischen Bereich befindet. Im weiteren wird sogar vom „Kippen“ des Gesamtsystems gesprochen. Dass dieses Kippen bereits jetzt anstehen könnte, sollte die Verantwortlichen endlich aufwecken. Wahrscheinlicher ist jedoch, dass sie auch weiterhin versuchen, die Ursachen zu ignorieren. Bei der S-Bahn gibt es im Vergleich zu S21 allerdings einen entscheidenden Unterschied: bereits heute kollidiert hier Wunschdenken mit der Realität. Dies sollte wenigstens bewirken, dass die Verantwortung für diesen wichtigen Teil des öffentlichen Personenverkehrs in naher Zukunft in andere, verantwortungsbewusste Hände gelegt wird.

Vielen Dank!

In Kürze wird sich eine fachkundige Initiative mit Informationen direkt an die Bürger wenden, um das Versteckspiel der Verantwortlichen zu entlarven. Die Urlaubszeit schränkt unsere Kapazitäten momentan zwar etwas ein, wir hoffen jedoch, sobald wie möglich damit an die Öffentlichkeit zu gehen. Wer beim Verteilen von Informationen draußen an den S-Bahn Stationen helfen möchte, soll sich bitte mit den Ingenieuren²² in Verbindung setzen.

Unterstützerkonto der Parkschützer:

Inhaber: Umkehrbar e.V.

Kto-Nr.: 7020 627 400

BLZ: 430 609 67 (GLS-Bank)

Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.