

VCD Position

S-Bahn Stuttgart

15-Punkte- Gesundungs- -Programm

V 2.0

14.04.2015

S-Bahn-Stuttgart

15-Punkte-Gesundungs- Programm V2.0

Zusammenfassung

Die S-Bahn Stuttgart hat im Jahr 2014 120,7 Mio. Fahrgäste befördert – konkret sind das 400.000 Fahrgäste täglich von Montag bis Freitag. Damit stellt die S-Bahn das Herzstück des ÖPNV in der Region Stuttgart dar.

Inzwischen fahren 50% mehr Fahrgäste mit den S-Bahnen, als vor dem Bau der S-Bahn prognostiziert worden war¹. Auf diese hohe Zahl von Fahrgästen war das S-Bahn-System nicht ausgelegt worden – die Station Hauptbahnhof (tief) ist besonders problematisch.

Angesichts der zunehmenden Unpünktlichkeit der S-Bahn Stuttgart stellte der VCD im September 2013 erstmals das 15-Punkte-Gesundungsprogramm für die S-Bahn Stuttgart vor.

Der S-Bahn-Gipfel 2015 beim Verband Region Stuttgart (VRS) am 15.04.2015 ist Anlass zur Vorstellung der überarbeiteten Version 2.0, bestehend aus einem Fortschrittsbericht sowie weiteren zu ergreifenden Maßnahmen.

Vor rund 10 Jahren, im Jahr 2003, war die S-Bahn Stuttgart schon einmal mit schlechten Pünktlichkeitswerten unterwegs. Damals wurde entschlossen auf allen Ebenen an Verbesserungen gearbeitet, so dass innerhalb kurzer Zeit zumindest für die 6-Minuten-Pünktlichkeit wieder gute Werte erreicht werden konnten.

Derzeit ist noch nicht erkennbar, dass mit gleichem Nachdruck wie damals an der Behebung der Probleme gearbeitet wird – es wird mehr um Verständnis geworben, als dass Maßnahmen wirklich realisiert werden.

Von den 15 VCD-Punkten wurden bisher zwei Punkte umgesetzt und fünf Punkte begonnen. Bei acht Punkten sind noch keine Fortschritte erkennbar.

Umgesetzt wurden die Punkte 5 und 6: Einsatz von Personal an der S-Bahn-Station Hauptbahnhof sowie der Einsatz von mehr Langzügen in der Hauptverkehrszeit.

Verbesserungen gibt es u.a. bei der Information der Fahrgäste über Störungen, beim geplanten Regionalzughalt in Stuttgart-Vaihingen und Fahrplananpassungen.

Keinerlei Bemühungen der Verantwortlichen sieht der VCD jedoch bei der besseren Darstellung der linienbezogenen Pünktlichkeit, bei der besseren Kennzeichnung der Lichtschrankenbereiche in den Zügen, einer besseren Entschädigungsregelung für die Fahrgäste und dem barrierefreien Umbau des gesamten S-Bahn-Systems.

Während die Verantwortlichen beim Aufgabenträger VRS, dem Verkehrsunternehmen DB Regio und dem Infrastrukturbetreiber DB Netz die geforderte bessere Transparenz bei Pünktlichkeitswerten und Vertragsinhalten weiter vermissen lassen, bietet das von Ehrenamtlichen betriebene Internet-Portal www.s-bahn-chaos.de detaillierte Angaben zu Pünktlichkeit und Störungen – basierend auf der DB-Fahrplanauskunft.

Neben der Umsetzung der noch offenen Punkte fordert der VCD weitere Maßnahmen im Interesse der Fahrgäste:

1. WLAN und Steckdosen in den S-Bahn-Zügen
2. Bessere Fahrgastinformation, u.a. durch mehr Monitore an den Eingängen der Stationen
3. Messung der Fahrgast-Verspätung anstatt der Zug-Verspätung und Minimierung der Fahrgast-Verspätung
4. Engpass-Situation Stuttgart Hbf (tief) entschärfen
5. Fahrgastinformation an den Stationen und im Zug
6. Auswirkungen des Rückbaus der S-Bahn-Rampe
7. Weiterer Infrastrukturausbau
8. Grundsätzlich stärkere Einbeziehung der Kunden und Fahrgastverbände in die Planungen

¹ 1968 waren 79 Mio. Fahrgäste nach dem Ausbau des S-Bahn-Netzes geplant

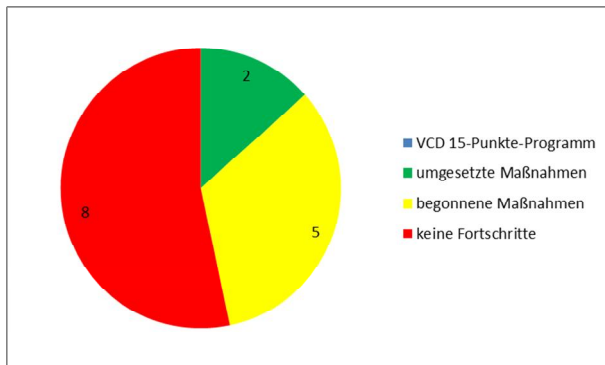
1. Fortschrittsbericht zum VCD-15-Punkte-Gesundungs-Programm, Stand März 2015

Die Pünktlichkeit hat sich im Vergleich von 2013 auf 2014 nur wenig verändert – dabei war das Jahr 2013 im 10-Jahresvergleich das mit Abstand schlechteste.

Schon einmal, im Jahr 2003, hatte die S-Bahn Stuttgart schlechte Pünktlichkeitswerte vorzuweisen – damals gelang durch die Umsetzung vielfältiger Maßnahmen eine rasche Verbesserung der Situation. Seit 2010 sind die Verspätungen stark angestiegen, ohne dass Besserung in Sicht ist (vgl. Anlage Pünktlichkeitsentwicklung 2003 – 2014).

Derzeit ist noch nicht erkennbar, dass mit gleichem Nachdruck wie damals an der Behebung der Probleme gearbeitet wird – es wird mehr um Verständnis geworben, als dass Maßnahmen wirklich realisiert werden.

Von den 15 VCD-Punkten wurden bisher zwei Punkte umgesetzt und fünf Punkte begonnen. Bei acht Punkten sind noch keine Fortschritte erkennbar.



Grafik 1: Umsetzungsstand April 2015 des VCD-15-Punkte-Gesundungsprogramm für die S-Bahn Stuttgart vom September 2013

Im Detail ergeben sich folgende Ergebnisse:

Punkt 1: Veröffentlichung der S-Bahn-Pünktlichkeit je Linie und der erreichten Anschlüsse an den Knotenbahnhöfen

Stand der Realisierung:

Der Verband Region Stuttgart stellt die Pünktlichkeit in der HVZ nur auf Jahresbasis dar, die S-Bahn Stuttgart zeigt die Pünktlichkeit nur als monatlichen Durchschnittswert. Nur einmal im Jahr, bei der Jahrespressekonferenz zur Pünktlichkeit der S-Bahn, stellt DB Regio auch die Pünktlichkeit je Linie dar. Es ist nach wie vor nicht ersichtlich, wie viele Anschlüsse verpasst werden und wie viele Fahrgäste davon betroffen sind.

Das ehrenamtlich von Fahrgästen betriebene Portal www.s-bahn-chaos.de stellt die Pünktlichkeit je Linie und nach Uhrzeiten dar – volle Transparenz ist gegeben.

Fazit: Die Verantwortlichen scheuen nach wie vor Transparenz. Ehrenamtliche tragen mehr zur Transparenz bei als die Zuständigen.

Punkt 2: Veröffentlichung der Regelungen des Verkehrsvertrages S-Bahn Stuttgart – VRS hinsichtlich der wesentlichen Parameter

Stand der Realisierung:

Unter <http://www.region-stuttgart.org/aufgaben-und-projekte/nahverkehr/s-bahn/s-bahn-vertrag/> zeigt der VRS, dass der Vertrag aus 700 Seiten besteht und fasst den Inhalt in einem Text aus 1253 Zeichen (inkl. Leerzeichen) zusammen.

Fazit: Die Verantwortlichen zeigen kein Interesse, die Vertragsinhalte transparent zu machen.

Punkt 3: Verkürzung der technischen Mindesthaltezeit der S-Bahnen/Abfertigung

Stand der Realisierung:

Eine farbliche Markierung des Lichtschrankenbereichs, wie dies in München und bei der S-Bahn Rhein-Neckar erfolgreich umgesetzt wurde, fehlt nach wie vor. Dies ist eine kleine, aber hochwirksame Maßnahme, um die Fahrgäste zu sensibilisieren.

Die Ankündigung, zur Verkürzung der Haltezeiten fahrerbedient sofort alle Türen zu öffnen, wird nach Augenschein nur bedingt durchgeführt.

Zur Verkürzung der Haltezeit sollte wie bei der Stadtbahn die Türöffnungstaste den Öffnungswunsch „merken“ und nach Freigabe die Türe öffnen. Derzeit kann die Türe erst geöffnet werden, wenn nach der Freigabe die Türöffnungstaste gedrückt wird.

Es ist nach wie vor zu klären, welchen Nutzen der Schiebetritt überhaupt haben soll und wer für die Bestellung die Verantwortung trägt – insbesondere für die um 6 cm höhere Einstiegshöhe, die für ALLE Fahrgäste zu einer Trittstufe führt, während gerade die gleiche Fußbodenhöhe von Bahnsteig und Fahrzeug insbesondere dem schnellen Fahrgastfluss dienen soll!

Fazit:

Bislang erfolgten keine sichtbar wirksamen Maßnahmen, anderswo erfolgreiche Maßnahmen werden nicht übernommen.

Punkt 4: Bessere Information der Fahrgäste/Sensibilisierung der Fahrgäste

Stand der Realisierung:

Die Störungsmeldungen werden inzwischen zumeist zeitnah an die elektronischen Medien gemeldet. Der Benachrichtigungsservice des VVS informiert frühzeitig über Störungen.

Der Ansatz aus München, über Twitter etc. über Störungen zu informieren (Fahrgäste informieren Fahrgäste) wurde bislang seitens VVS/VRS/DB nicht umgesetzt – ist jedoch für Sommer 2015 vom VVS angekündigt. Einzig die ehrenamtlich betriebene Seite www.s-bahn-chaos.de mit ihrem Twitter-Account bietet eine ähnliche Leistung heute schon.

Auf dieser Seite wird auch der Ist-Fahrplan der S-Bahn laufend ausgewertet und darüber automatisch über Twitter Verspätungswarnungen und Zugausfalls-Warnungen herausgegeben. Weiter existiert unter www.s-bahn-chaos.de/monitor eine für Smartphones optimierte Infoseite mit einem „Fieberthermometer“ der Pünktlichkeit und aktuellen Fahrplaninformationen am Standort des Nutzers.

Bei der Schweizerischen Bundesbahn (SBB) sowie beim Metronom (Hamburg – Hannover – Göttingen) werden Züge in der Fahrplanauskunft schon mit der erwarteten Auslastung gekennzeichnet (SBB: farblich rot/gelb/grün; Metronom: Sardinien). Beim Metronom hat dies im Jahresvergleich zu einer besseren Verteilung der Fahrgäste geführt mit der Folge, dass inzwischen weniger „Sardinien-Züge“ unterwegs sind. Bei der S-Bahn Stuttgart sind bislang keine Bemühungen erkennbar, die vorhandene Kenntnis der Auslastung den Fahrgästen bekannt zu machen.

Fazit:

Verbesserungen bei Störungsmeldungen sind zu verzeichnen.

Andere Verkehrsunternehmen haben erkannt, dass durch eine Information der Fahrgäste über die Auslastung eine Fahrgaststeuerung möglich ist, die auch der Pünktlichkeit nützt. Es ist unverständlich, dass diese Ansätze nicht aufgegriffen werden.

Punkt 5: S1-S3 in HVZ nur mit Langzügen fahren

Stand der Realisierung:

Diese Maßnahme wurde teilweise umgesetzt, lt. DB Regio auch mit spürbarem Erfolg.

Fazit:

Erfolgreiche Umsetzung durch die Nachbestellung von Fahrzeugen aus den Pönalezahlungen für die

verspätete Inbetriebnahme.

Punkt 6: Bessere Verteilung der Fahrgäste in Station Hauptbahnhof tief – Personaleinsatz

Stand der Realisierung:

Maßnahme ist umgesetzt und läuft.

Fazit:

Der Personaleinsatz am Hauptbahnhof verkürzt die Aufenthaltszeit der Züge, gleicht damit die längere Abfertigungszeit durch das veränderte Schließverfahren bei den neuen Zügen etwas aus.

Punkt 7: Qualität des Netzes verbessern

Stand der Realisierung:

Im Jahr 2014 sind 3,6% der bestellten Zugkilometer ausgefallen. Rund 25% der Zugausfälle des Jahres beruhen auf Störungen der Infrastruktur bzw. trägt das Verkehrsunternehmen dafür die Verantwortung. Dies zeigt die dringende Notwendigkeit, den Instandhaltungsrückstand abzubauen.

Beim ersten S-Bahn-Gipfel am 9.10.2013 wurde angekündigt, mehr Mittel in die Infrastruktur stecken zu wollen – konkrete Ergebnisse sind bislang nicht bekannt.

Fazit: Dieser besonders wichtige Punkt für die dauerhafte Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Systems S-Bahn muss von den Verantwortlichen mit mehr Nachdruck verfolgt werden. Hier ist auch das Land gefordert, sich stärker einzubringen.

Punkt 8: Neuordnung der Zuständigkeit für den Nahverkehr in der Region

Stand der Realisierung:

Der ÖPNV-Pakt und die entsprechende gesetzliche Umsetzung ist auf den Weg gebracht. Das Gewicht des Aufgabenträgers im Vergleich zu den DB-Töchtern ist damit aber noch nicht gestärkt.

Fazit: Ohne eine Stärkung der Bestellorganisation im Vergleich zur DB können berechnete Forderungen nur schwer durchgesetzt werden. Eine Einbeziehung des Landes in die Interessenvertretung gegenüber der DB wäre dringend notwendig.

Punkt 9: Entschädigungsregelung für Stammkunden einführen

Stand der Realisierung: keinerlei Aktivitäten der Verantwortlichen.

Fazit: Ohne Berücksichtigung der Interessen der Fahrgäste über monetäre Effekte ist das

ökonomische Interesse des Verkehrsunternehmens sowie des Infrastrukturbetreibers gering, Pünktlichkeit herzustellen – die Aufwendungen für das Erreichen der Pünktlichkeitsziele sind viel höher als die derzeitigen Pönalen bei Missachtung der Ziele.

Punkt 10: Entlastung der Grundtakt-Züge durch Zubringer-Busse auch zu den Verdichter-S-Bahnen

Stand der Realisierung:

Im Rahmen des ÖPNV-Paktes für die Region ist dies ein Baustein, der in den nächsten Jahren von den Landkreisen umgesetzt werden soll.

Fazit: Je nach bisheriger Fahrplangestaltung ist der Aufwand unterschiedlich groß – so besteht z.B. in Ludwigsburg und in Leonberg schon ein 15-Minuten-Takt im Busverkehr.

Punkt 11: Entlastung der S1 - Einrichtung eines Regionalexpress-Haltes in Stuttgart-Vaihingen

Stand der Realisierung:

Im Rahmen der Lösung für den Filderanschluss wurde der Bau des Regionalbahnsteigs in Stuttgart-Vaihingen beschlossen.

Fazit: Gute Lösung, die jetzt aber auch rasch realisiert werden muss.

Punkt 12: Neuer Fahrplan

Stand der Realisierung:

Zum Fahrplanwechsel sollen auf einzelnen Linienabschnitten die Fahrzeiten um eine Minute verändert werden.

Für die Zubringer-Busverkehre wurden zwar Verbesserungen versprochen, doch bislang nicht erkennbar umgesetzt.

Fazit: Die Fahrpläne der S-Bahn werden der Realität angepasst, im Busbereich besteht noch weiterer Handlungsbedarf, ebenso bei den Anschlüssen zu anderen Bahnen und Bussen (z.B. an die Schönbuch- und Ammertalbahn). Ansonsten besteht die Gefahr, dass noch stärker anstelle des Zubringer-Busses P&R genutzt wird – wobei diese P&R-Plätze heute schon nicht ausreichend sind.

Punkt 13: Neue Signalisierung (Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik) und weiterer Infrastruktur-Ausbau

Stand der Realisierung:

Eine erste Diskussionsveranstaltung zu ETCS hat am 5.2.2015 beim VRS stattgefunden.

Fazit: Ein erster Ansatz zur Diskussion über die zukünftige LST ist begonnen.

Punkt 14: Entlastung des S-Bahn-Systems durch weitere Tangentiallinien

Stand der Realisierung: Eine Diskussion über die Entlastung der S-Bahn durch Tangentiallinien wurde offiziell noch nicht geführt.

Fazit: In dem zu erstellenden Regionalverkehrsplan sollte die Entlastungsfunktion von Tangentiallinien geprüft werden.

Punkt 15: Barrierefreiheit durch Umrüstung auf 76cm-System herstellen

Stand der Realisierung: Im S-Bahn-System Rhein-Ruhr wurde die Umsetzung zum 15.12.2014 begonnen. In Stuttgart erklärt der VRS, dies erst ab 2028 angehen zu wollen.

Fazit: Der Ansatz, jetzt noch weitere Bahnsteige auf 96 cm ausbauen zu wollen, löst das Problem nicht, sondern verteuert nur die langfristige sinnvolle Lösung.

2. Weitere Maßnahmen

In den vergangenen 1 ½ Jahren seit dem der Vorstellung des 15-Punkte-Gesundungsprogramms haben sich verschiedene Entwicklungen ergeben, die Anlass sind, weitere Punkte zu benennen, die für eine zukunftsfähige S-Bahn notwendig ist und damit den Nutzerbedürfnissen entspricht:

1. Komfort in den Zügen: WLAN und Steckdosen in der S-Bahn, Situation 1. Klasse

Die Verfügbarkeit von WLAN im öffentlichen Raum, besonders in Verkehrsmitteln, wird immer wichtiger. In anderen Ländern ist freies WLAN im Linienbus im hintersten Tal schon Standard. Die S-Bahnen, die bis mindestens 2028 im Einsatz sein werden, sollten deshalb kurzfristig mit WLAN nachgerüstet werden. Ergänzend sollten auch Steckdosen zur Verfügung stehen.

Die Türen zur 1. Klasse der S-Bahn in den neuen Zügen funktionieren oft nicht bestimmungsgemäß. Entweder stehen diese offen oder sind nur schwer zu schließen oder öffnen sich während der Fahrt. Auch ist in der 1.

Klasse nur schwer zu erkennen, dass es sich um den 1. Klasse-Bereich handelt.

2. Bessere Fahrgastinformation durch mehr Monitore schon vor den Stationen

An den Zugängen zu den unterirdischen Stationen sollten (ähnlich wie z.B. die SSB am Schlossplatz) Monitore die Abfahrtszeiten der S-Bahnen anzeigen. Auf den Bahnsteigen informieren zwar die elektronischen Anzeigetafeln über Fahrplanabweichungen, doch gerade in den Innenstadt-Haltestellen sollten die Fahrgäste schon vor dem Betreten der unterirdischen Station über die nächsten Abfahrten informiert werden. Dann kann man frühzeitig erkennen, ob noch Zeit für eine Besorgung ist, oder ob man gleich zum Bahnsteig geht. Erfährt man aber erst auf dem Bahnsteig die Zugverspätung, ist die Zeit nutzlos verthan, da sich meist der Weg an die Oberfläche (und zurück) nicht lohnt.

3. Messung der Fahrgast-Verspätung anstatt der Zug-Verspätung und Minimierung der Fahrgast-Verspätung

Während in Deutschland die Pünktlichkeit je Zug gemessen (und ggf. pönalisiert) wird, ist in der Schweiz die Verspätung des Kunden maßgeblich und ist es das Ziel, dessen Verspätung zu minimieren. Dieser kundenorientierte Ansatz ist aus Sicht des Nutzers der bessere. Ein 5 Minuten verspäteter Zug kann für den Fahrgast entweder völlig unbedeutend sein – wenn der Anschluss-Zug oder Anschluss-Bus erreicht wird – oder aber zu einer Verspätung von 30 oder 60 Minuten führen, wenn der Anschluss verpasst wird. Derzeit wird in der Statistik nur der Zug mit 5 Minuten Verspätung erfasst. Mit welcher Verspätung der Fahrgast ans Ziel gelangt, interessiert nicht und wird auch nicht ermittelt.

Nur wenn die Sicht des Kunden (Fahrgast) in den Mittelpunkt der betrieblichen Maßnahmen zur Steigerung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit gestellt wird, kann auch sichergestellt werden, dass die vorgesehenen Maßnahmen wirksam sind.

4. Engpass-Situation Stuttgart Hbf (tief) entschärfen

Nach der Sperrung der Treppenabgänge vom Hauptbahnhof zur S-Bahn ist der Bahnsteigbereich am Treppenabgang mit den Brandschutz-Einhausungen zu einem massiven Engpass geworden, der auch zu verlängerten Haltestellenaufenthaltszeiten der S-Bahnen beiträgt.

Hier sind weitere Überlegungen zur besseren Verteilung der Fahrgäste über die Zuglängen anzustellen. Die geringe Bahnsteigbreite in Verbindung mit gegenläufigen

Fahrgastströmen und wartenden Fahrgästen wirkt hier sehr behindernd.

Durch den vorgezogenen Bau eines im Endzustand bei Stuttgart 21 sowieso vorgesehenen Aufzugs von der Querbahnsteighalle des Hauptbahnhofs zur S-Bahn-Station könnte der einzige direkte Aufzug zwischen S-Bahn und Fernbahn entlastet werden.

5. Fahrgastinformation am Bahnsteig und im Zug

Die Haltestellenmarkierungen (3 mögliche Zuglängen: Kurzzug, Vollzug, Langzug) bzw. die Anzeigetafeln sollten leichter als heute Auskunft über die Halteposition bei kürzeren Zügen geben.

Im Zug sollte die Meldung „bitte verlassen Sie den Bereich der geöffneten Türen, damit diese sich schließen und wir unsere Fahrt fortsetzen können“ gezielt nur an der noch offenen Tür erfolgen.

Die Echtzeit-Information muss noch weiter verbessert werden, so z.B. sollten Züge, die in Schwabstraße beginnen, für die aber ersichtlich eine Verzögerung zu erwarten ist, auch schon frühzeitig entsprechend gekennzeichnet werden.

In den letzten Jahren wurde die Zahl der Fahrkartenautomaten je Station reduziert. Dies führt stellenweise dazu, dass die S-Bahn aufgehalten wird, bis der Fahrkartenerwerb am Automaten abgeschlossen ist.

6. Auswirkungen des Rückbaus der S-Bahn-Rampe am Hauptbahnhof

Unklar ist nach wie vor, welche Auswirkungen der Rückbau der S-Bahn-Rampe am Hauptbahnhof auf die Pünktlichkeit der S-Bahn haben wird bzw. ob DB Netz überhaupt einen Fahrplan im 2,5-Minuten-Takt dafür erstellen kann. Die Verantwortlichen von DB Regio, DB Netz und VRS schweigen sich dazu aus.

Für den Bau des S-Bahn-Tunnels Richtung Mitternachtsstraße sollte ursprünglich schon als eine der ersten Baumaßnahmen von Stuttgart 21 die nördliche Tunnelrampe (2 Gleise) stillgelegt und der gesamte S-Bahn-Verkehr über die südliche zweigleisige Rampe durchgeführt werden. Tatsächlich ist derzeit die nördliche Rampe immer noch eingleisig benutzbar, so dass derzeit zwei Gleise für die Einfahrt und ein Gleis für die Ausfahrt zur bzw. aus der S-Bahn-Station Hauptbahnhof zur Verfügung stehen.

Schon durch diesen Rückbau werden Verspätungen ausfahrender S-Bahnen auf Regionalzüge übertragen: Verspätete S-Bahnen Richtung Bad Cannstatt, die

aufgrund ihrer Verspätung pünktliche Regionalbahnen vorfahren lassen müssen, blockieren die Ausfahrt von S-Bahnen Richtung Nordbahnhof.

Wird die nördliche Tunnelrampe vollständig gesperrt, so müssen sich die aus Richtung Nordbahnhof bzw. Bad Cannstatt einfahrenden S-Bahnen schon mehrere hundert Meter früher im „Reißverschlussverfahren“ auf ein Richtungsgleis einfädeln. Der Abschnitt mit dem engen 2,5-Minuten-Takt im Berufsverkehr wird somit noch länger und damit nimmt die Pünktlichkeit weiter ab. Die Zugfolge im Verspätungsfall für die Einfahrt in die S-Bahn-Station Hauptbahnhof verlängert sich gegenüber heute.

7. Weiterer Infrastrukturausbau

Angesichts einer um 50% über den Prognosen liegenden Fahrgastzahl ist dringend eine Debatte über den weiteren Infrastrukturausbau für die S-Bahn zu diskutieren.

In Frankfurt und München sind die S-Bahn-Infrastrukturen für höhere Fahrgastzahlen ausgelegt. Insbesondere die jeweiligen Stationen Hauptbahnhof (tief) verfügen dort über zusätzliche Gleise bzw. Bahnsteigkanten. In München steht darüber hinaus die Entscheidung über den Bau einer weiteren zweigleisigen Tunnelstrecke an.

Zum Vergleich nutzen im Münchner Verkehrsverbund die Einwohner bedeutend häufiger Bus und Bahn: 240 Fahrten pro Einwohner und Jahr in München stehen rund 140 Fahrten pro Einwohner und Jahr im Stuttgarter Verkehrsverbund gegenüber.

Eine Steigerung der Fahrgastzahlen auch in Stuttgart auf Münchner Niveau erfordert eine deutliche Steigerung der Leistungsfähigkeit des bestehenden S-Bahn-Netzes sowie weitere Infrastrukturen.

8. Grundsätzlich stärkere Einbeziehung der Kunden und Fahrgastverbände in die Planungen

Die Verantwortlichen sowohl beim Aufgabenträger als auch beim Verkehrsunternehmen sollten immer wieder berücksichtigen, dass das Angebot der S-Bahn für die zahlenden Fahrgäste vorgehalten wird. Ein am Markt operierendes Wirtschaftsunternehmen kann nur erfolgreich sein, wenn die Kunden mit dem Angebot zufrieden sind. Um dies festzustellen, genügen nicht nur standardisierte Fragen nach Sauberkeit und Sicherheit, sondern dazu gehört eine grundsätzlich stärkere Einbeziehung der Fahrgäste und der Fahrgastverbände in die Planungen. So gibt es zwar beim VVS einen

Fahrgastbeirat, doch die S-Bahn selbst hat keinen Kundenbeirat. Auch beim S-Bahn-Gipfel sind die Fahrgastverbände PRO BAHN oder VCD als Interessenvertreter der Fahrgäste nicht beteiligt.

Fazit

Die S-Bahn Stuttgart muss nach über 36 Jahren Betrieb zukunftsfähig gemacht werden. Der VCD hat mit dem 15-Punkte-Gesundungsprogramm sowie der hier vorgelegten Aktualisierung 2.0 ein umfassendes Maßnahmenpaket für sowohl kurzfristige Verbesserungen der Pünktlichkeit als auch für den zukunftsfähigen Ausbau des Netzes vorgelegt. Es ist nun Aufgabe des Aufgabenträgers sowie des Verkehrsunternehmens bzw. des Infrastrukturunternehmens, die Vorschläge im Interesse der Sicherstellung der Mobilität in der Region Stuttgart umzusetzen.

Stuttgart, 14.04.2015

Matthias Lieb

Diplom-Wirtschaftsmathematiker

Vorsitzender

VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.

Quellen, Verweise:

<http://www.vcd-bw.de/presse/2013/19-2013/index.html>

http://www.vcd-bw.de/presse/2013/19-2013/20130927_VCD_S-Bahn_15-Punkte-Programm.pdf

Die Bilanz: 25 Jahre Planung und Bau der S-Bahn Stuttgart, Deutsche Bundesbahn 1993

www.s-bahn-region-stuttgart.de

www.s-bahn-stuttgart.de

Sitzungsvorlagen Verband Region Stuttgart

(www.region-stuttgart.org)

Kursbuch Baden-Württemberg

Zeitschriften, z.B. Eisenbahnrevue International, Bahn-Report

Herausgeber

VCD

Verkehrsclub Deutschland

Landesverband Baden-Württemberg e.V.

Tübinger Straße 15, 70178 Stuttgart

Fon 0711/6070217

Fax 0711/6070218









info@vcd-bw.de

www.vcd-bw.de

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
© VCD e.V. April 2015

Anlagen

- Fahrplanauskunft Schweiz mit Angabe erwarteten Auslastung
- Metronom: Information über Sardinenzüge und alternative Fahrmöglichkeiten
- 3-Minuten-Pünktlichkeit 2014 nach Linien im Monatsvergleich (Quelle: www.s-bahn-chaos.de)
- Entwicklung der Pünktlichkeit 2003 – 2014 (Quelle: PRO BAHN Region Stuttgart, Wolfgang Staiger)
- aktuelle Pünktlichkeit der S-Bahn im Tagesverlauf am Beispiel des 10.04.2015 mit Zugausfällen (Quelle: www.s-bahn-chaos.de)
- aktuelle Pünktlichkeit der S-Bahn im Tagesverlauf am Beispiel des 09.04.2015 (Quelle: www.s-bahn-chaos.de)
- Aktuelle Verspätung der Linie S1 im Tagesverlauf am 10.04.2015 (Quelle: www.s-bahn-chaos.de)




	Bahnhof/Haltestelle	Zeit	Dauer	Umst.	Reise mit	Information
Verbindungen vom Mo, 13.04.15						
1	Zürich HB	ab 07:37	0:09	0	IR	1.  2. 
	Zürich Flughafen	an 07:46				
2	Zürich HB	ab 07:39	0:11	0	IC	1.  2. 
	Zürich Flughafen	an 07:50				
3	Zürich HB	ab 07:44	0:10	0	S 2	1.  2. 
	Zürich Flughafen	an 07:54				
4	Zürich HB	ab 07:47	0:12	0	S 16	1.  2. 
	Zürich Flughafen	an 07:59				

[Alle Details anzeigen](#)
[Drucken](#)
[Persönlicher Fahrplan](#)

[Frühere Verbindungen](#)
[Erste Fahrt](#)
[Letzte Fahrt](#)
[Spätere Verbindungen](#)

[E-Mail](#)
[Word](#)
[mySBB:](#)
[Start](#)
[Ziel](#)
[Verbindung](#)

Legende

-  Tiefe bis mittlere Belegung erwartet
-  Hohe Belegung erwartet
-  Sehr hohe Belegung erwartet

Fahrplanauskunft unter www.sbb.ch mit Angabe der erwarteten Auslastung, getrennt nach 1. und 2. Klasse.




Bannig eng hier

Typisch Berufsverkehr, da wird es in manchen Zügen auch mal eng.

Schön, dass es zu unseren sogenannten Sardinenzügen auch viele gute Alternativen gibt. Denn zwischen Stehen und Sitzen liegen manchmal nur wenige Minuten.

Falls Sie also genauso gut ein bisschen früher oder später fahren können, kommt vielleicht auch ein anderer **metronom** für Sie in Frage.

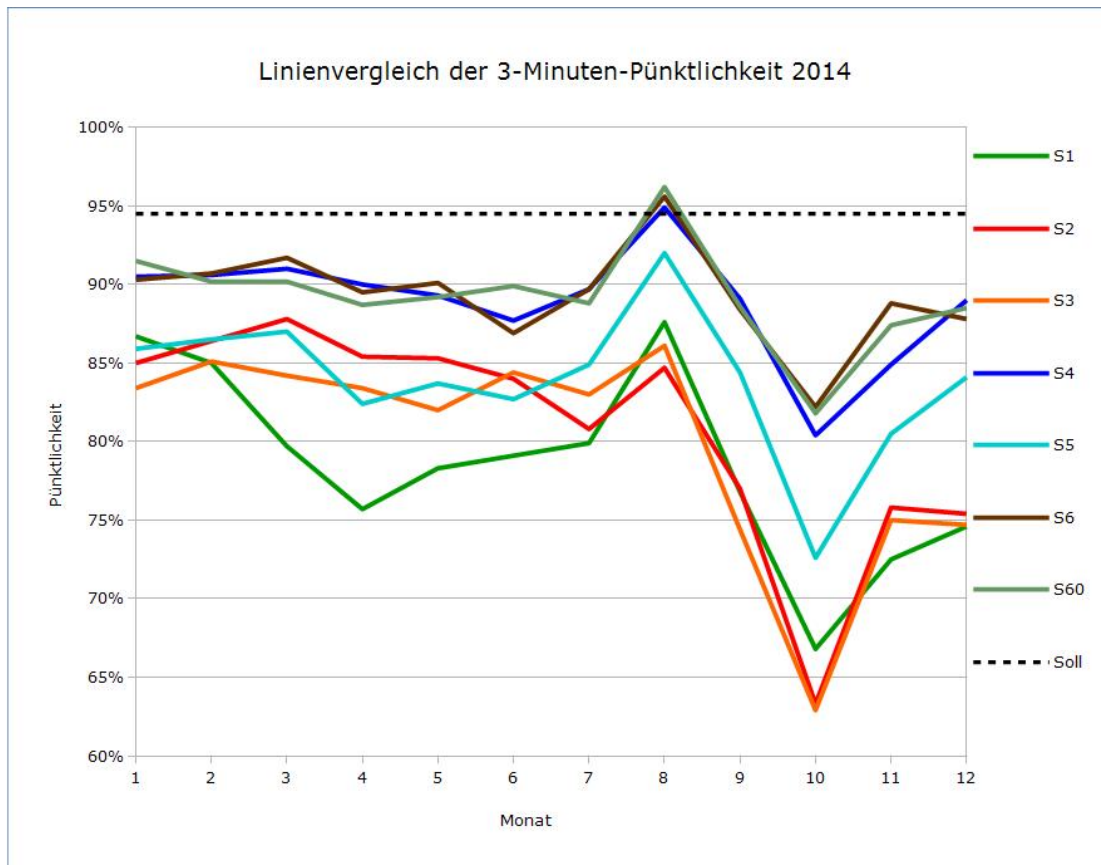
Im **metronom** Jahresfahrplan erkennen Sie die "Sardinenzüge" bereits auf einen Blick:



Sardinenzüge (Wow – bannig eng hier. Diese Züge sind erfahrungsgemäß sehr voll. Bitte nutzen Sie – wenn möglich – einen Zug früher oder später.)

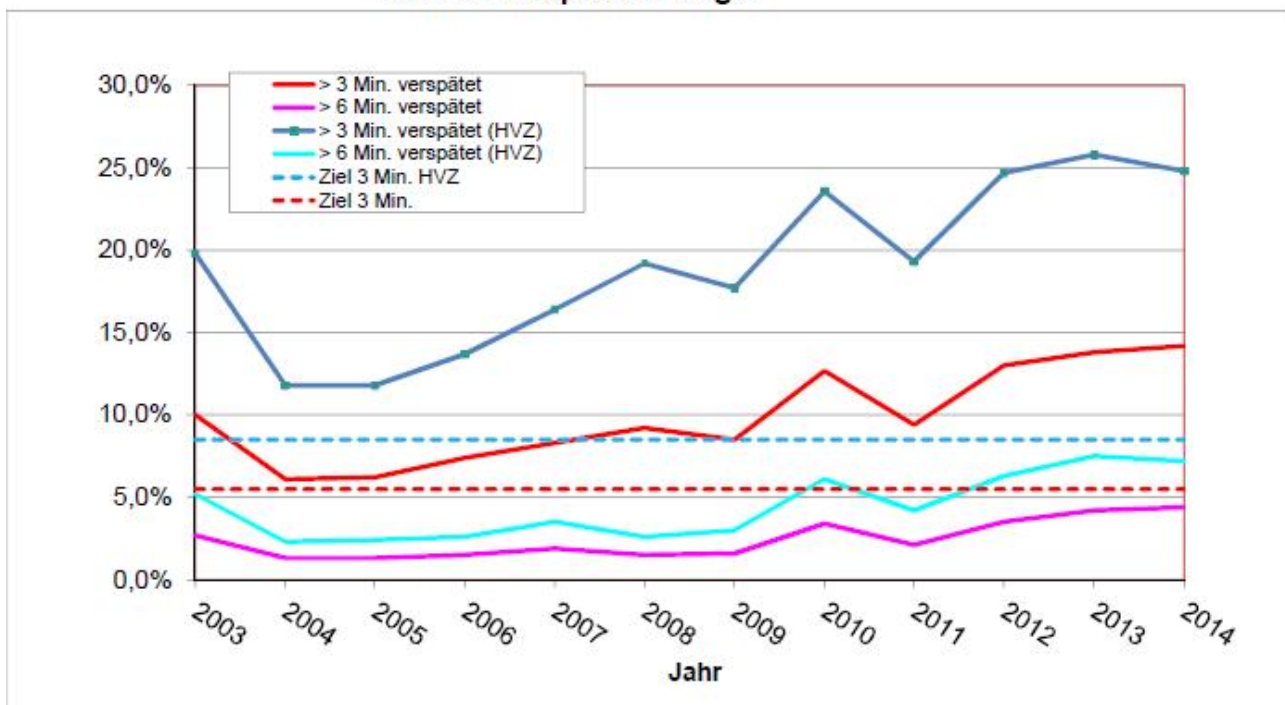
NEU Diese Fahrten haben wir für Sie neu aufgenommen oder deutlich erweitert.

Metronom-Information über „Sardinenzüge“ und alternative Fahrmöglichkeiten:
<http://www.der-metronom.de/sardine/>



Pünktlichkeit 2014 je Linie: Nur im Urlaubsmonat August konnten einzelne Linien die vereinbarte Pünktlichkeit erreichen (Quelle: www.s-bahn-chaos.de)

Anzahl verspäteter Züge



Anzahl verspäteter S-Bahn-Züge im Zeitvergleich 2003 – 2014
 (Quelle: Fahrgastverband PRO BAHN Region Stuttgart, Wolfgang Staiger)

