

Pressemitteilung

Stuttgart, 05.12.2019

Alle S-Bahnlinien bald ganztags im Viertelstundentakt: „Infrastruktur muss mit dem Fahrplan mitgehen“

Der ÖPNV-Pakt für die Region Stuttgart entfaltet Wirkung: Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember wird der Viertelstundentakt bei der S-Bahn auf den ganzen Tag ausgeweitet. Besonders deutlich zeigen sich diese Verbesserungen auf den S-Bahn-Linien S2, S3, S4 und S5. Lediglich in einem Zeitfenster von zwei Stunden am späten Vormittag wird wie bisher im Halbstundentakt gefahren, hier wird aber auch bis Dezember 2020 auf einen Viertelstundentakt verdichtet.

„Im ÖPNV-Pakt für die Region Stuttgart steckt viel Power. Da wurde vieles richtig gemacht“, kommentiert Julian Krischan vom Fahrgastverband PRO BAHN die gestrige Pressekonferenz im Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.

Ein anschauliches Beispiel für die Verbesserungen zeigt sich an der Stadt Ludwigsburg: Hier fahren in Zukunft auch außerhalb der Hauptverkehrszeit acht S-Bahnzüge pro Stunde von und nach Stuttgart – nicht nur, wie bisher, vier. Außerdem verkehren dort ab dem 1. Januar 2020 die meisten Stadtbuslinien im 10-Minuten-Takt – eine deutliche Verbesserung und ein starker Anreiz, vom Auto auf den öffentlichen Personennahverkehr umzusteigen.

Mehr Fahrten und bessere Fahrpläne gibt es durch Betreiberwechsel auch im Regionalzugverkehr (u.a. auf der Strecke zwischen Stuttgart und Heilbronn), ebenso auf den S-Bahn Linien S1 und S6, die bislang nur abschnittsweise im dichteren Viertelstundentakt verkehrten. Auf der Remsbahn (Stuttgart – Aalen) hat sich mit den aktuellen Änderungen das Zugangebot im Lauf des Jahres mehr als verdoppelt.

Der Fahrgastverband PRO BAHN gibt dennoch einen wichtigen Punkt zu bedenken: „Die besseren Angebote bringen nur etwas, wenn die Fahrpläne eingehalten werden können – und das auch bei Störungen“, so Julian Krischan. Erforderlich sei daher, die Schieneninfrastruktur an Engpassstellen auszubauen. Auf diese Weise können Ausweich- und Überholungsmöglichkeiten geschaffen werden, es gerät nicht gleich das gesamte System „aus dem Takt“. Zeitnah umgesetzt werden sollten unter anderem die Planungen für ein drittes Gleis zwischen Waiblingen und Schorndorf und zwischen Böblingen und Herrenberg. Auf letzterem Abschnitt kann die S-Bahn auch mit den Änderungen nur jede zweite Stunde im Viertelstundentakt verkehren – wegen Engpassstellen. „Es ist schwer zu vermitteln, dass ein Viertelstundentakt angeboten werden soll – das aber nur in jeder zweiten Stunde“, so Julian Krischan.

Schwieriger zu vermitteln dürfte es auch sein, wenn nach der Inbetriebnahme des Bahnprojekts Stuttgart 21 die Züge der Gäubahn (Stuttgart – Böblingen – Singen) gekappt werden und nicht mehr bis in die Innenstadt fahren können. Sollte hier ein Interimshalt im Bereich Nordbahnhof eingerichtet werden, besteht die Befürchtung, dass – wie oft in der Geschichte – ein Provisorium zum Dauerzustand wird. Den vollen Wert kann ein teures Bahnprojekt wie Stuttgart 21 nur entfalten, wenn nach wie vor alle Züge in die Innenstadt fahren. Die Trasse der Gäubahn wird ferner als Ausweichstrecke für die S-Bahn bei Störungen an 100 bis 150 Tagen im Jahr benötigt. Diese Trasse schafft eine Umfahrungsmöglichkeit für den S-Bahntunnel unter der Stuttgarter Innenstadt und nach Stuttgart-Vaihingen. Denn: Was nützt ein Viertelstundentakt auf allen S-Bahn Linien, wenn das System an einer Stelle ins Wanken gerät und mit aufwändigen Busersatzverkehren gearbeitet werden muss?