

VCD Position

S-Bahn Stuttgart

15-Punkte- Gesundungs- -Programm

S-Bahn-Stuttgart

15-Punkte-Gesundungs-Programm

Zusammenfassung

Die S-Bahn Stuttgart mit werktäglich über 360.000 Fahrgästen ist das Herzstück des öffentlichen Nahverkehrs in der Region. Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit dieses S-Bahn-Systems ist spätestens seit Beginn der Bauarbeiten zu Stuttgart 21 stark ins Wanken geraten – doch nicht Stuttgart 21 alleine ist maßgeblich verantwortlich für die derzeitigen Probleme der S-Bahn.

In den letzten Wochen und Monaten gab es fast täglich Störungen durch Infrastruktur- oder Fahrzeugmängel (Stellwerk-, Signal-, Weichen- oder Oberleitungsstörungen, Ausfälle neuer S-Bahnen des Typs ET 430).

Damit Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der S-Bahn Stuttgart wieder hergestellt werden können und die S-Bahn weitere – auch politisch gewünschte – Fahrgastzuwächse bewältigen kann, hat der VCD Baden-Württemberg e.V. ein 15-Punkte-Gesundungsprogramm aus kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen zusammengestellt.

Kernelemente der kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen (max. innerhalb 2-3 Jahren) sind

- Mehr Transparenz (Verspätungen, Anschluss-Erreichung, , Verträge)
- Beschleunigte Abfertigung im Hauptbahnhof tief
- Information der Fahrgäste verbessern/Sensibilisierung der Fahrgäste für die Pünktlichkeit
- Mehr Langzüge im Berufsverkehr
- Erhöhung der Mittel für die Instandhaltung des Netzes
- Neuordnung der (politischen) Zuständigkeiten für den Nahverkehr
- Entschädigungsregelung für Fahrgäste einführen (Österreichisches Modell)
- Entlastung der Grundtakt-S-Bahnen durch bessere Buszubringer zu den Zwischentakt-S-Bahnen (15-Minuten-Takt)
- Entlastung der S-Bahn durch den Regionalverkehr, u.a. durch einen Regionalbahnhof Stuttgart-Vaihingen
- Neues Fahrplankonzept mit Fahrplanpuffer in der Tunnelstrecke

Zu den mittel-und langfristigen Maßnahmen (Zeithorizont 5- 10 Jahre) gehören u.a.

- Leistungsstärkeres Signalsystems, weiterer Infrastrukturausbau (3. Bahnsteig Hauptbahnhof tief, dreigleisige Abschnitte Gäubahn, Remsbahn)
- Weitere tangentielle S-Bahn-Linien

- Zur Herstellung der Barrierefreiheit die Umrüstung der Fahrzeuge und S-Bahn-Bahnsteige auf eine mit dem Regionalverkehr kompatible Bahnsteig- und Fußbodenhöhe von einheitlich 76 cm

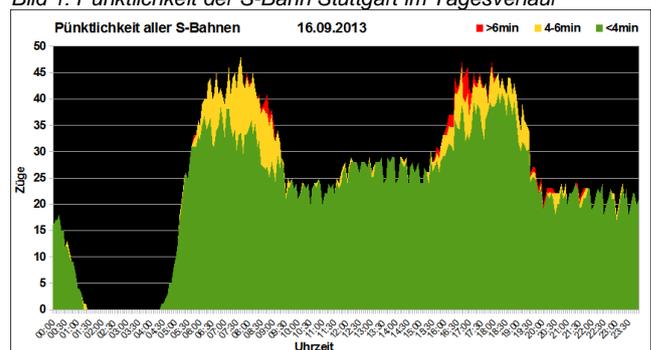
Nach Umsetzung des 15-Punkte-Gesundungs-Programms des VCD steht eine pünktliche, zuverlässige und barrierefreie S-Bahn Stuttgart für die Bewältigung weiter wachsender Fahrgastzahlen zur Verfügung.

Ausgangslage

1. Fahrgastzahlen

In den vergangenen Jahren sind zwar die werktäglichen Fahrgastzahlen der S-Bahn insgesamt kaum gestiegen, doch linienbezogen gab es deutliche Veränderungen, die insbesondere in deutlichen Zuwächsen bei der S1 und Rückgängen bei der S6 begründet sind. Gerade durch die starken Fahrgastzuwächse bei der längsten Linie, der S1 von Kirchheim/Teck nach Herrenberg (lt. Kursbuch 73 km Linienlänge, Fahrzeit 81 Minuten, 54 km/h) wird diese immer verspätungsanfälliger, gleichzeitig ist die S1 in Herrenberg und Böblingen mit knappen Umsteigezeiten und vielen Umsteigern mit weiteren Regionalbahnen (Schönbuchbahn, Ammertalbahn) bzw. der S6 verknüpft. Aufgrund der Eingleisigkeit der Regionalbahnstrecken müssen diese Bahnen pünktlich abfahren – Verspätungen der S1 führen dann für die Fahrgäste zu Fahrzeitverlängerungen von 30 Minuten durch verpasste Anschlüsse. Schon vor den jüngsten Unzuverlässigkeiten bei der S-Bahn war die unsichere Anschluss-Erreichung ein regelmäßiger Kritikpunkt auf den halbjährlichen Fahrplankonferenzen.

Bild 1: Pünktlichkeit der S-Bahn Stuttgart im Tagesverlauf



Dass die hohe Zahl der Fahrgäste ein wesentlicher Grund für die Unpünktlichkeit ist, zeigt die Tagesganglinie der Verspätungen. Morgens und nachmittags zu den Zeiten des 2,5-Minuten-Taktes in der Tunnelstrecke liegen die Verspätungen im „gelben“ (4-6 Minuten) oder sogar „roten“ Bereich (>6 Minuten). In der Ferienzeit sind auch in der Spitzenstunde gute Werte erreichbar. Da u.a. das hohe Fahrgastaufkommen zu Stockungen und Verspätungen führt, liegt der Schlüssel

für eine Pünktlichkeitsverbesserung an der Minimierung der Haltezeiten trotz starken Fahrgastandrangs.

Die Pünktlichkeitsentwicklung der letzten Monate zeigt nur in einem Monat eine Verbesserung gegenüber dem Vorjahr auf, in allen anderen Monaten lagen die Werte unter dem Pünktlichkeitsniveau des Vorjahres. Während die Pünktlichkeitsziele des neuen Verkehrsvertrages nicht veröffentlicht sind, war bis Juni 2013 der Zielwert bei 94,5% für die 3-Minuten-Pünktlichkeit und 98% für die 6-Minuten-Pünktlichkeit. Doch in keinem Monat im Zeitraum Januar 2012 bis August 2013 wurde der Zielwert für die 3-Minuten-Pünktlichkeit erreicht, der Zielwert für die 6-Minuten-Pünktlichkeit wurde nur in 5 Monaten des Jahres 2012 und bislang in einem Monat im Jahr 2013 erreicht.

Über die Zielwert-Erreichung der Pünktlichkeit in der Hauptverkehrszeit (alter Verkehrsvertrag: Zielwerte 91,5% unter 3 Minuten, 98% unter 6 Minuten) wird bislang keine Statistik veröffentlicht, was aber für die Beurteilung der Qualität notwendig ist und auch schon von den Fahrgästen und der interessierten Politik eingefordert wird.

2. Fahrzeuge

Die alten S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 420 (ET 420) haben eine zentrale Türschließvorrichtung – nachdem sich der Lokführer vom Abschluss des Ein-/Aussteigevorgangs überzeugt hat, werden die Türen zentral geschlossen. Die nächste Baureihe ET 423 hat ein sog. Technikbasiertes Abfertigungsverfahren (TAV), das die Türen nach wenigen Sekunden wieder schließt, allerdings durch einen „Einklemmschutz“ öffnet, wenn ein Gegenstand im Türbereich identifiziert wird. Damit können bei starkem Fahrgastandrang (in der Spitzenstunde) die Türen durch nachfolgende Fahrgäste immer wieder geöffnet werden, die Haltestellenaufenthaltszeiten verlängern sich damit über die fahrplanmäßig vorgesehene Zeit.

Bei dem neuen ET 430 wird ebenfalls TAV verwendet, allerdings haben diese Fahrzeuge noch eine ausfahrbare Trittstufe zur Spaltüberbrückung – dieses Aus- und Einfahren erfordert zusätzlich Zeit pro Haltestellenaufenthalt.

Der Ersatz aller ET 420 durch die neueren Triebwagenbaureihen ET 423 und ET 430 bedeutet, dass zukünftig die Abfertigungszeiten an allen Haltepunkten über den mit den ET 420 erreichten Zeiten liegen – pro Umlauf wird also mehr Zeit benötigt bzw. reduzieren sich die bisher vorhandenen Pufferzeiten – in der Folge ergeben sich bei hohem Fahrgastaufkommen oder Störungen leicht Verspätungen, die nicht wieder aufgeholt werden können. Bei kurzen Wendezeiten oder eingleisigen Strecken (z.B. S4 Marbach – Backnang, S1

Wendlingen – Kirchheim/Teck können sich Verspätungen auch auf die Gegenrichtung bzw. den Regionalverkehr auswirken.

Bei 27 Unterwegshalten der S1 führt eine längere Abfertigungszeit von nur 5 Sekunden pro Halt zu einer Fahrzeitverlängerung von 2 ¼ Minuten auf der Gesamtstrecke.

Da gerade die Haltestellenaufenthaltszeiten kritisch für die Einhaltung des Fahrplans sind bzw. derzeit nur bei geringem Fahrgastandrang die Fahrpläne eingehalten werden können, ist es unverständlich, neue Fahrzeuge zu beschaffen, die systembedingt längere Haltestellenaufenthaltszeiten aufweisen als die Fahrzeuge, die ersetzt werden. Der RMV in Frankfurt hat zeitgleich wie der VRS seine baugleiche Serie ohne Trittstufen bestellt.

3. Fahrplanzwänge

Mit der S6 wird erstmals im Stuttgarter S-Bahn-System eine Flügelung von Linien (in Renningen nach Böblingen bzw. Weil der Stadt) umgesetzt; bislang beschränkte man sich auf das Stärken/Schwächen von Lang-/Voll-/Kurzzügen an ausgewählten Bahnhöfen. In Böblingen besteht eine fahrplanmäßige Verknüpfung mit der S1. Das Abwarten von verspäteten Zügen der S1 führt damit zu Verspätungen beim Kuppeln in Renningen, so dass die S 6 ebenfalls (Folge-) Verspätungen ins Netz (an anderer Stelle) einbringt.

Der gesamte Nahverkehr der Region ist seit Verbundgründung bzw. S-Bahn-Inbetriebnahme 1978 auf kurze Übergangszeiten zwischen S-Bahn, Regionalbahn, Stadtbahn und Bus ausgelegt, um auch bei Umsteigeverbindungen im Vergleich zum Autoverkehr attraktive Reisezeiten anbieten zu können. Dies erfordert eine entsprechend pünktliche S-Bahn, da sonst die Anschlüsse verpasst werden. Anschluss-Sicherungssysteme sind hier nur bedingt tauglich, führt die enge Einbindung der Fahrpläne doch dazu, dass sich beim Abwarten von Verspätungen auch in die Gegenrichtung Verspätungen übertragen würden.

4. Stammstrecke Hauptbahnhof – Schwabstraße – S-Vaihingen

Die Tunnelstrecke Stuttgart Hbf – Schwabstraße wird in der Hauptverkehrszeit (HVZ) im 2,5 Minuten-Takt befahren (6 Linien im 15 Minuten-Takt, d.h. 24 Züge pro Stunde und Richtung). Je 3 Linien kommen im 5-Minuten-Takt aus Richtung Nordbahnhof und enden an der Schwabstraße bzw. kommen aus Bad Cannstatt und führen bis mindestens Stuttgart-Vaihingen. Das installierte Signalsystem ermöglicht maximal einen 2,5-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Hauptbahnhof – Schwabstraße bzw. einen 5-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Schwabstraße – Vaihingen.

Vergleichbare S-Bahn-Systeme bestehen in Frankfurt/Main und München, allerdings mit leistungsfähigerer Infrastruktur: In München Hbf tief stehen zwei zusätzliche Außenbahnsteige (sog. Spanische Bahnsteige) für die Trennung von Aus- und Einsteigern zur Verfügung, womit die Haltestellenaufenthaltszeit signifikant niedriger liegt. Durch eine vor einigen Jahren erfolgte signaltechnische Aufrüstung der Strecke (Linienzugbeeinflussung – LZB) bis zum Ostbahnhof ist dort eine Zugfolge von 2 Minuten (d.h. 30 Züge pro Stunde und Richtung) möglich. In der HVZ fahren die Linien im 10-Minuten-Takt.

In Frankfurt Hbf tief stehen vier Bahnsteiggleise für die S-Bahn-Linien zur Verfügung, auch hier fahren die S-Bahnen in der HVZ im 2,5-Minuten-Takt (24 Züge pro Stunde und Richtung). Verspätungen können so im Tiefbahnhof während des Fahrgastwechsels abgepuffert werden, während in Stuttgart die S-Bahnen auf oder sogar vor der Rampe warten müssen und der Fahrgastwechsel dann zusätzlich Zeit benötigt.

5. Infrastruktur

Die Vielzahl von Stellwerks-, Signal-, Weichen- und Oberleitungsstörungen der vergangenen Monate zeigt, dass die Infrastruktur nicht mehr in einer angemessenen Qualität und Zuverlässigkeitsrate zur Verfügung steht, wie es für eine zuverlässige und pünktliche Durchführung des S-Bahn-Verkehrs notwendig wäre. Auffällig waren die Stellwerks-Ausfälle im Sommer bei hohen Temperaturen sowie die häufigen Signal- und Weichenstörungen zwischen Nordbahnhof und Stuttgart-Vaihingen, die auf Instandhaltungsmängel hindeuten.

6. Stuttgart 21

Durch den Bau von Stuttgart 21 wird die S-Bahn Stuttgart mehrfach negativ berührt:

6.1. Zugang zur Station Hauptbahnhof tief

Nach der Rückverlegung der Bahnsteiggleise wird der direkte Zugang vom Hauptbahnhof künftig durch die Treppe und den Quertunnel unterbrochen werden, da dieser Zugang dem Bau des Tiefbahnhofs Stuttgart 21 im Wege steht. Den S-Bahn-Fahrgästen stehen zukünftig statt drei Zu-/Abgängen zur S-Bahn-Station Hauptbahnhof nur noch zwei zur Verfügung (Klett-Passage und Lautenschlagerstraße). Die Masse der Fahrgäste wird zukünftig am Treppenabgang von der Klett-Passage auf dem S-Bahn-Bahnsteig eintreffen. Die Verteilung der Fahrgäste über den gesamten Bahnsteig wird noch ungleicher werden, und damit wird die Aufenthaltszeit der S-Bahnen weiter zunehmen. Ein weiteres Problem wird sich am nördlichen Treppenaufgang zur Klett-Passage ergeben – in Verbindung mit den neuen Brandschutztüren: Starke Fahrgastströme aus der S-Bahn, die hoch zur Klett-Passage wollen, kreuzen sich mit entsprechend starken

Fahrgastströmen, die von der Klett-Passage in eine S-Bahn einsteigen möchten. Dies wird zu starken Pulkbildungen führen – die Brandschutztüren verzögern dabei die „Fließgeschwindigkeit“ noch weiter.

6.2. Rückbau der S-Bahn-Rampe

Für den Bau des S-Bahn-Tunnels Richtung Mitnachtstraße sollte ursprünglich schon als eine der ersten Baumaßnahmen von Stuttgart 21 die nördliche Tunnelrampe (2 Gleise) stillgelegt werden 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.

6.3. Baumaßnahmen im Gleisvorfeld und im Stadtgebiet

Eine Reihe von Störungen, welche den S-Bahn-Betrieb beeinträchtigten oder gar Fahrgäste gefährdeten, wie die Entgleisung einer S-Bahn beim Überfahren einer Weiche, die in der Nacht umgebaut wurde, fanden im Zusammenhang mit Baumaßnahmen zu S21 statt. Besonders auffällig waren die gehäuften Signalstörungen, die 2010 zu beobachten waren. In der Fachpresse wird sogar über eine Schädigung des Stellwerks diskutiert¹. Vor wenigen Wochen hat ein Bagger in der Jägerstraße ein Kabel beschädigt, über das die Signaltechnik im Stammtunnel gesteuert wird. Die Folge waren erhebliche Verspätungen im Gesamtnetz durch Ausfall der Signalisierung im Tunnel.

¹ Holderer, R.: Der hohe Preis des Kostendrucks beim Gleisvorfeldumbau für Stuttgart 21, Bahn-Report 6/2010, S. 71

Fazit: Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der S-Bahn Stuttgart werden durch vielfältige Maßnahmen negativ beeinflusst, das Fahrzeugproblem ist davon nur eines.

Deshalb hat der VCD ein Konzept für eine pünktliche und zuverlässige S-Bahn Stuttgart zusammengestellt, das die S-Bahn fit für die Zukunft machen soll:

VCD-15-Punkte-Gesundungs-Programm

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

Die Pünktlichkeit der S-Bahn wird derzeit nur als Durchschnitt über alle Linien und nicht für die Hauptverkehrszeit ermittelt, tatsächlich sind die Linien jedoch unterschiedlich pünktlich. Zur besseren Identifizierung von Problemen dient eine linienbezogene Pünktlichkeitsstatistik, die ja heute schon von der S-Bahn Stuttgart als „Echt-Zeit-Pünktlichkeit“ dargestellt wird, aber leider nicht auch monatsweise veröffentlicht wird. Für wichtige Umsteigeknoten zwischen den S-Bahnen sowie zum Regionalverkehr, z.B. Herrenberg, Böblingen, S-Vaihingen, Waiblingen, Zuffenhausen, Bad Cannstatt, Ludwigsburg, Bietigheim-Bissingen, Schorndorf, Plochingen sollte ebenfalls die Pünktlichkeit sowie der Prozentsatz erreichter Anschlüsse veröffentlicht werden. Damit ist ein Anreiz gegeben, konkrete Probleme einer Linie zu beheben und die Anschlüsse sicherzustellen. Zum Vergleich zählt in Zürich für die Ermittlung der Bonus-/Malus-Regelung im Verkehrsvertrag das Erreichen der Pünktlichkeitsziele pro Linie und Monat.
Realisierungszeitraum: sofort umsetzbar
Kosten: keine

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

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit werden heute sehr stark betriebswirtschaftlich beeinflusst. In Abhängigkeit von Regelungen des Verkehrsvertrages - die derzeit der Öffentlichkeit nicht bekannt sind - erfolgen „Optimierungen“ der Kosten, die im Einzelfall für die Fahrgäste negative Auswirkungen haben. So z.B. kann es von den vertraglichen Regelungen abhängen, ob die S-Bahn Stuttgart lieber eine S-Bahn verspätet fahren oder diese ganz ausfallen lässt. Durch eine Veröffentlichung kann leichter nachvollzogen werden, ob Dispositionsentscheidungen unvermeidlich oder kostengetrieben waren.
Realisierungszeitraum: sofort umsetzbar
Kosten: keine

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

Weltweit beruht der Erfolg von Schnellbahn-Systemen (S-Bahn, U-Bahn, Metro etc.) auf einer kurzen Zugfolge und einer zentralen Türschließung zur Minimierung der Haltestellenaufenthaltszeiten. Das Prinzip der zentralen Türschließung muss deshalb auch in Stuttgart wieder zur Anwendung gelangen.

Die neuen Triebwagen (ET 430) mit den ausfahrbaren Schiebetritten haben eine längere Abfertigungszeit (Zeit für Türöffnen/Türschließen) als die alten Triebwagen der Baureihe 420. Durch technische/organisatorische Maßnahmen sollte die Mindestzeit für den Haltestellenaufenthalt (einschließlich der Zeit für das Ein-/Ausfahren der Schiebetritte und Öffnen/Schließen der Türen) für alle S-Bahnen (Baureihen 423 und 430) auf das Niveau der ET 420 reduziert werden. Sollte dies nicht möglich sein und sollte die Nutzung der Schiebetritte in der Tunnelstrecke aufgrund der baulichen Gegebenheiten erforderlich sein, wäre ein Umbau der Stationen hin zu einer Barrierefreiheit ohne Schiebetritt vorzunehmen, um die Haltestellenaufenthaltszeiten zu reduzieren.

Als sinnvolle Maßnahme hat sich bei der S-Bahn München die deutliche farbliche Markierung (in gelb) des Lichtschrankenbereichs herausgestellt. Dadurch wird den Fahrgästen bewusst, welche Bereiche freigehalten werden müssen, damit sich die Türen schließen können.

Eine feste Halteposition der Züge mit Markierung der Türbereiche auf dem Bahnsteig könnte ebenfalls die Abfertigung beschleunigen.

Realisierungszeitraum: kurz-/mittelfristig
Kosten: abhängig von Analyse; die beiden letzteren Maßnahmen kosten fast nix, der Umbau der Stationen während des Betriebs relativ viel

Punkt 4: Bessere Information der Fahrgäste/Sensibilisierung der Fahrgäste

Auch in der Hauptverkehrszeit gibt es heute noch S-Bahnen mit freier Kapazität, während andere S-Bahnen überfüllt sind. Eine Information über die „zu erwartende Auslastung“ der jeweiligen S-Bahn könnte als Zusatzinformation z.B. beim S-Bahn-Navi der DB durch eine Markierung des „Füllgrades“ angegeben werden. Damit könnten sich zeitlich flexible Fahrgäste stärker auf die „leeren“ S-Bahnen ausrichten. Eine solche Verteilung der Fahrgastströme bringt nicht nur den Fahrgästen mehr Komfort, sondern verkürzt auch die Haltestellenaufenthaltszeiten.

Nicht nur auf den Bahnsteigen der Tunnelstrecke, sondern auch an den Eingängen zu den Stationen, sollten Monitore die nächsten Abfahrten und ggf.

Störungen anzeigen (Echtzeitinformation). Damit können Fahrgäste auch ohne Zugriff auf Online-Dienste bei Fahrplanabweichungen rechtzeitig disponieren.

Für die Fahrgastinformation können auch die Fahrgäste herangezogen werden. Das Projekt „MVV-Staumelder“ – Verspätungsmeldungen von Fahrgästen für Fahrgäste“ in München könnte auch auf Stuttgart übertragen werden. Ein erster Ansatz ist dazu die Homepage www.s-bahn-chaos.de sowie der zugehörige Twitter-Account @sbahn_chaos_de. Mittels #SBahnStgt können S-Bahn-bezogene Meldungen gefunden werden.

Das Verhalten der Fahrgäste spielt eine wichtige Rolle, ob die S-Bahn Stuttgart auch zukünftig pünktlich unterwegs sein kann. Schnellbahnsysteme erfordern auch vom Fahrgast eine gewisse Disziplin – wer ständig noch „auf den letzten Drücker“ in die S-Bahn einsteigt und dann im Türbereich stehen bleibt, trägt dazu bei, dass sich die Türe nicht schließen kann und das Gesamtsystem S-Bahn Verspätungen erleidet.

Die Sensibilisierung der Fahrgäste, wie ihr richtiges Verhalten zur Verbesserung der Pünktlichkeit beitragen kann, ist deshalb wichtig. So sollten Fahrgäste „Respekt“ vor sich schließenden Türen haben.

Dazu könnten z.B. Infosspots anstelle des Werbefernsehens an den Bildschirmen am Bahnsteig dienen. Aber auch Flyer für Neukunden (Abo, Neubürger, Studierende).

Realisierungszeitraum: kurz-/mittelfristig (dauerhaft)
Kosten: abhängig von verwendeten Medien

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

Die durchgebundenen S-Bahn-Linien S1 – S3 weisen die höchsten Fahrgastzahlen auf, insofern ist es besonders auf diesen Linien zur Erzielung kurzer Haltestellenaufenthaltszeiten wichtig, ausreichend Türen zum schnellen Ein- und Aussteigen zur Verfügung zu stellen.

Dennoch fahren auch heute in der HVZ immer noch S-Bahnen mit nur zwei statt drei Einheiten.. Der konsequente Einsatz von Langzügen in der HVZ führt zu einer gleichmäßigeren Verteilung der Fahrgäste auf dem Bahnsteig, damit zu einer gleichmäßigen Belastung der Türen und somit zu einer kurzen Haltestellenaufenthaltszeit. Grundsätzlich sollten alle Linien in der HVZ als Langzüge gefahren werden, mindestens aber die genannten Durchmesserlinien.

Kostengünstig kann dies durch Beibehaltung einiger älterer Triebwagen ET 420 erfolgen, die sonst abgegeben oder verschrottet würden.

Bild 2: Vollzug (2 Einheiten, Station Hauptbahnhof tief)



Auch für Störungsfälle sollte in der Abstellanlage Schwabstraße eine Triebwagen-Einheit als Dispositionszug zur Verfügung stehen, damit z.B. Ausfälle auf den Außenästen nicht auch den Ausfall des Gegenzuges zur Folge haben.

Realisierungszeitraum: abhängig von Anzahl der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge
Kosten: Zusätzliche Betriebskosten pro Fahrzeugkilometer

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

Heute entstehen teilweise lange Haltestellenaufenthaltszeiten an der Station Stuttgart Hauptbahnhof tief durch ungleichmäßige Verteilung der Fahrgäste über den Bahnsteig bzw. des starken Fahrgastandrangs an einzelnen Türen (insbesondere am Treppenabgang vom Kopfbahnhof). Durch die Schließung dieses Abgangs im Zuge der weiteren Bauarbeiten für Stuttgart 21 wird sich die Mehrzahl der Fahrgäste zukünftig an den Bahnsteigbereichen der anderen Treppenabgänge bündeln. Wie heute schon bis zur Sommerpause realisiert, ist der Einsatz von Service-Personal in der HVZ notwendig, das die Fahrgäste auf den Bahnsteig „verteilt“ sowie das Schließen der Türen überwacht.

Realisierungszeitraum: kurzfristig
Kosten: zusätzliches Personal in der HVZ: rechnerisch ca. 300 – 500 T € p.a. (bisher kaum Kosten, da Prüfer eingesetzt werden, die ansonsten fehlen)

Punkt 7: Qualität des Netzes verbessern

Damit Züge pünktlich unterwegs sein können, muss die Infrastruktur, d.h. Gleise, Oberleitung, Weichen und Signale in guter Qualität vorgehalten werden.

Die vielfältigen Ausfälle der Infrastruktur in den letzten Monaten (z.B. Stellwerksausfälle bei hohen Sommertemperaturen, regelmäßige Oberleitungs-, Weichen- und Signalstörungen) bei gleichzeitigem Ausweis von

Rekordgewinnen bei DB Netz zeigen, dass zulasten der Qualität zu wenig in die Bestandserhaltung der Eisenbahninfrastruktur rund um Stuttgart investiert wird.

Die Anlagen der S-Bahn Stuttgart, insbesondere die Tunnelstrecken, sind inzwischen seit 35 Jahren ununterbrochen im täglichen Betrieb und bedürfen langsam aber sicher einer Grundsanierung.

Durch die Ankündigung, Stuttgart 21 bauen zu wollen, wurde seit 1994 in die Gleisanlagen des Knotens Stuttgart fast nichts mehr investiert. Dieser Instandhaltungsrückstand macht sich nun bemerkbar, während sich gleichzeitig die erwartete Fertigstellung des Projektes immer weiter verzögert.

DB Netz muss die Qualität des Gleisnetzes steigern, die Ausfallraten reduzieren und dafür mehr Geld investieren. Dazu ist regelmäßig ein Infrastrukturzustandsbericht für die Region Stuttgart zu veröffentlichen, der die getätigten Investitionen, Wartungsintervalle, das Alter der Anlagen sowie die Anzahl der Ausfälle und die Gründe aufzeigt sowie ergriffene Maßnahmen zur Erhöhung der Zuverlässigkeit dokumentiert.

Realisierungszeitraum: kurzfristig (dauerhaft)

Kosten: durch Trassenpreise schon bezahlt

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

Derzeit besteht ein Missverhältnis zwischen den beteiligten Akteuren DB Netz und DB Regio einerseits, Tochtergesellschaften eines global tätigen Großkonzerns mit Milliardenumsätzen und dem Verband Region Stuttgart (VRS) als Aufgabenträger für die S-Bahn andererseits mit einem jährlichen Bestellvolumen von rund 77 Mio. €. Insbesondere die Verantwortlichkeit für eine funktionierende Eisenbahn-Infrastruktur betrifft auch das Land als Aufgabenträger für den Regionalverkehr. Wenn politisch 20% weniger Autoverkehr in der Stadt Stuttgart gewünscht wird, dann muss nicht nur die S-Bahn (und der Regionalverkehr) ausreichende Kapazität und Zuverlässigkeit haben, um diese neuen Fahrgäste befördern zu können, sondern müssen auch in den Landkreisen die Zu- und Abbringerverkehre (Buslinien) darauf abgestimmt werden. Dazu müssen auch die Landeshauptstadt Stuttgart sowie die Landkreise und der VVS in eine neue Organisation zusammen mit dem Land und dem VRS eingebunden werden. Derzeit läuft zuviel „im stillen Kämmerlein zwischen DB Regio und VRS“, obwohl die anderen Akteure und die Fahrgäste auch betroffen sind. Beispielsweise dauert es im Störfall oft bis zu 30 Minuten, bis bei der VVS-Leitstelle eine Störungsinformationsankunft, da im integrierten Großkonzern DB die Zuständigkeiten unterschiedlich auf DB Netz, DB Station & Service und DB Regio verteilt sind,

Realisierungszeitraum: kurz-/mittelfristig (dauerhaft)

Kosten: abhängig von neuer Struktur

Punkt 9: Entschädigungsregelung für Stammkunden einführen

Der Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger für die S-Bahn hat zwar mit der S-Bahn Stuttgart vertragliche Vereinbarungen über Pünktlichkeitsziele getroffen, doch bei Nicht-Erreichen der vereinbarten Werte sind die Pönalen begrenzt. Die Fahrgäste, die von unpünktlichen S-Bahnen negativ betroffen sind, haben keinen Nutzen aus den Strafzahlungen². Aufgrund der „Deckelung“ der Pönalen auf einen Maximalwert pro Jahr sind die monetären Anreize für das Verkehrsunternehmen, pünktlich zu fahren, vergleichsweise gering³.

Mit der Einführung einer Entschädigungsregelung für Stammkunden für den Fall, dass das Verkehrsunternehmen die mit dem Aufgabenträger vereinbarten Pünktlichkeitsziele im Zeitraum der Gültigkeit der Zeitkarte (Monat/Jahr) verfehlt, wird ein monetärer Anreiz für das Verkehrsunternehmen geschaffen, eine Pünktlichkeitskultur herzustellen und auch als Ziel in der internen Zielsteuerung (Balanced ScoreCard) stärker zu berücksichtigen. Entsprechend der gesetzlichen Regelung in Österreich sollten 5 – 10% des Jahreskartenpreises an die Nutzer zurückgezahlt werden, wenn das Verkehrsunternehmen die vereinbarten Pünktlichkeitsziele nicht erreicht hat.

An sich fallen bei dieser Regelung keine Kosten an, da ja das Verkehrsunternehmen vertraglich die Einhaltung der Pünktlichkeit im vereinbarten Rahmen zugesagt hat. Würde das Verkehrsunternehmen nun mit Blick auf die Höhe möglicher Entschädigungszahlungen höhere Kosten einfordern, wäre dies ein Beleg für die Vermutung, dass die Einhaltung der vertraglich vereinbarten Pünktlichkeitsziele nicht ernsthaft gemeint war.

Realisierungszeitraum: ca. 1-2 Jahre (Verhandlungen Aufgabenträger/Verkehrsunternehmen/VVS).

Kosten: die Kosten einer Einhaltung vertraglicher Regelungen werden transparent, theoretisch keine Kosten

² Höchstens in der Form, dass diese Mittel für eine Angebotsverbesserung verwendet werden – die aber nicht notwendigerweise den von Unpünktlichkeit betroffenen Fahrgästen zugute kommen muss.

³ In der Theorie soll dieser Anreiz über den Nettovertrag funktionieren, dass das Verkehrsunternehmen bei Schlechtleistung auch weniger Einnahmen durch weniger Fahrgäste erhält – in der Praxis verwässern die bestehenden Einnahmeaufteilungsverträge einen solchen Effekt.

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

Heute sind die Zu- und Abbringer-Busse zumeist auf die Grundtakt-Züge der S-Bahn im 30-Minuten-Takt ausgerichtet. Für die Verdichter-Züge im 15-Minuten-Takt fehlen häufig die entsprechenden Anschlussverbindungen. In der Folge sind die Grundtaktzüge auch in der HVZ am stärksten genutzt und bestehen bei den Verdichtern noch freie Kapazitäten. Um eine stärkere Verlagerung von den Grundtakt-Zügen zu den Verdichter-S-Bahnen zu erzielen, müssen auch die Zubringer-Busse auf die Verdichter-S-Bahnen ausgerichtet sein. Dies bedeutet in der HVZ eine Verdichtung des regionalen Busverkehrs von einem 30-Minuten auf einen 15-Minuten-Takt.

Realisierungszeitraum: ca. 1-5 Jahre (Fahrplankonzepte, ggf. Fahrzeugbeschaffungen, Verhandlungen Aufgabenträger/Verkehrsunternehmen).

Kosten: abhängig vom Umfang der Fahrplanerweiterungen

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

Als Entlastung für die S1 sollten die Regionalexpress-Züge Stuttgart – Singen/Rottweil/Freudenstadt in Stuttgart-Vaihingen halten. Auf Basis der heutigen und auch langfristig gültigen Fahrplanstruktur könnten damit Fahrgäste von Böblingen und Herrenberg sowie südlich von Herrenberg in S-Vaihingen während des Berufsverkehrs (15-Minuten-Takt) in eine dort beginnende, leere S-Bahn Richtung Innenstadt umsteigen. Heute müssen alle Fahrgäste, die in die Innenstadt Stuttgart möchten, schon ab Herrenberg die S1 nutzen.

Tabelle 1: Fahrplanvergleich Regionalbahnhof Vaihingen ohne RE-Halt in S-Vaihingen

	RE	S2	S1
Herrenberg	07:12		07:17
Böblingen	07:22		07:30
S-Vaihingen		07:35	07:40
S-Universität		07:39	07:44
S-Feuersee		07:47	07:52
Stuttgart Hbf	07:42	07:50	07:55

mit RE-Halt in S-Vaihingen

	RE	S2	S1
Herrenberg	07:12		07:17
Böblingen	07:22		07:30
S-Vaihingen	07:30	07:35	07:40
S-Universität		07:39	07:44
S-Feuersee		07:47	07:52
Stuttgart Hbf	07:42	07:50	07:55

Der RE von Rottweil/Singen bzw. Freudenstadt hat unmittelbar Anschluss an die Grundtakt-S-Bahn. Diese ist somit schon ab der Startstation stark belegt. Mit einem RE-Halt in S-Vaihingen verkürzt sich die Fahrzeit für die Fahrgäste von Herrenberg und südlich Richtung Stuttgart-Vaihingen oder Innenstadt um 5 Minuten, außerdem bestehen auch schnelle Umsteigeverbindungen Richtung Fildern/Messe/Flughafen. Diese Verkürzung der Fahrzeit in Verbindung mit der neuen Verknüpfung des RE mit der Stadtbahn in S-Vaihingen entlastet die S1 und führt dem RE auf diesem Abschnitt zusätzliche Fahrgäste zu. Angesichts der hohen Belastung der A81 in diesem Bereich ist die Notwendigkeit einer besseren Verknüpfung zwischen RE und S-Bahn in Stuttgart-Vaihingen unmittelbar einsichtig. Für die S-Bahn-Fahrgäste zwischen Herrenberg und Vaihingen stehen dann im Berufsverkehr wieder mehr Sitzplätze aufgrund der Verlagerung auf den RE zur Verfügung.

Realisierungszeitraum: Bahnsteigneubau in Stuttgart-Vaihingen, ca. 2-3 Jahre inkl. Planfeststellung

Kosten: ca. 1,5 – 3 Mio. € nach bisher vorliegenden Kostenschätzungen

Punkt 12: Neuer Fahrplan

Aufgrund der vielfältigen Anschluss-Zwänge der S-Bahn an vielen Stationen ist eine pünktliche S-Bahn entscheidend für das Funktionieren des Nahverkehrs in der Region Stuttgart.

Sollten die vorstehend beschriebenen Maßnahmen nicht ausreichend für eine Stabilisierung der Pünktlichkeit besonders der Stammstrecke sein, so muss mit einem neuen Fahrplankonzept, das jeweils bei der Ein- und Ausfahrt in die bzw. aus der Stammstrecke 1-2 Minuten zusätzlichen Puffer vorsieht, die Fahrzeiten gestreckt und damit an die verlängerten Haltestellenaufenthaltszeiten angepasst werden. Es ist zu prüfen, ob es ausreichend ist, vorhandene Pufferzeiten auf der Strecke auf den Beginn der Stammstrecke zu konzentrieren oder ob insgesamt zusätzliche Pufferzeiten notwendig sind, die dann ggf. auch zu Änderungen der Umläufe und Fahrzeugmehraufwand führen können. So sind z.B. die Knotenzeiten der S1 in Herrenberg und Böblingen durch die Regionalbahnen fixiert – ein Puffer in der Stammstrecke wäre also in Richtung Plochingen weiterzugeben. Aufgrund des 2,5-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit bedeutet eine Änderung an einer Linie Folgeänderungen bei allen anderen Linien und beim Regionalverkehr sowie dem regionalen Busverkehr.

Ohne zusätzliche Pufferzeiten droht allerdings regelmäßig der Ausfall oder die Umleitung einzelner S-Bahnen, wenn sich Verspätungen aufschaukeln. Das ist schon heute immer wieder zu beobachten.

Zu einer solchen Fahrplananpassung sollten auch „Erholungszeiten“ gehören, in denen der 2,5-Minuten-Takt eine Lücke hat, damit sich das S-Bahn-System wieder „erholen“ und Verspätungen abbauen kann.

In diesem Zusammenhang ist die vom Verkehrsausschuss der Regionalversammlung beschlossene Ausweitung des 15-Minuten-Taktes zwar einerseits als Bekenntnis zur Attraktivitätssteigerung zu begrüßen, führt allerdings bei schon überlasteter Stammstrecke zu einer weiteren Verschärfung der Situation. Denn schon heute besteht bei einer Zugfolge von 2,5 Minuten fast keine Möglichkeit zum Abbau einer schon bestehenden Verspätung. Eine zeitliche Verlängerung des Fahrens an der Kapazitätsgrenze führt eher nicht zu einer Stabilisierung, sondern vielmehr zu einem noch häufigeren Kollabieren des Systems, mindestens aber zu einem vermehrten Ausfall von Fahrten.

Realisierungszeitraum: 1 Jahr aufgrund Planungsvorlaufs

Kosten: evtl. höhere Betriebskosten in Abhängigkeit von Fahrplankonzept

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

In München wurde schon vor mehreren Jahren mit der LZB eine moderne Leit- und Sicherungstechnik (LST) eingebaut, die die Zugfolge erhöht und damit die Leistungsfähigkeit der Stammstrecke verbessert. Auch für Stuttgart war vor der Diskussion über Stuttgart 21 dies im Gespräch. Heute besteht nur eine Zugfolge von 5 Minuten auf dem Abschnitt Schabstraße – Vaihingen, so dass S-Bahnen der Linien S4 – S6 in der HVZ nicht zusätzlich zu den Linien S1 – S3 diesen Abschnitt nutzen können.

Mit einer neuen, europatauglichen ETCS-Signalisierung könnte sowohl die Zugfolge in der Stammstrecke verkürzt, damit das Nachrücken einer S-Bahn gerade am Hauptbahnhof beschleunigt werden, sondern wäre auch das Problem des Befahrens des geplanten Fildertunnels bei Stuttgart 21 gelöst.

Darüber hinaus sind weitere Infrastruktur-Ausbauten zu untersuchen, z.B. 3. Bahnsteig Hauptbahnhof tief (Trennung Ein-/Aussteiger), abschnittsweiser dreigleisiger Ausbau Remsbahn und Gäubahn.

Realisierungszeitraum: ca. 3-5 Jahre inkl. Planfeststellung (LST), Vorstudien Infrastrukturausbau 2-3 Jahre

Kosten: ca. 100 Mio. € nach Fortschreibung früherer Zahlen (LST), weiterer Infrastrukturausbau: unbekannt

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

Als weitere Entlastung insbesondere der Tunnelstrecke sollten weitere Tangentiallinien eingerichtet werden. Der VCD hatte dazu schon vor mehreren Jahren das tangenS-Bahn-System⁴ entwickelt.

Zitat Verband Region Stuttgart im Jahr 2007: „Vorüberlegungen haben gezeigt, dass die sogenannte Stammstrecke, der Abschnitt der von allen S-Bahn-Linien gemeinsam genutzt wird zwischen dem Hauptbahnhof und der Station Schwabstraße mit dem heutigen 15 Minuten-Takt auf den insgesamt sechs Linien das Ende ihrer Leistungsfähigkeit erreicht hat.“⁵

Unter Berücksichtigung der aktuellen Planungen auf den Fildern könnte ohne größere Investitionen dieses Konzept fortentwickelt werden und in einer ersten Stufe auf der Gäubahn eine weitere S-Bahn-Linie zwischen Neuhausen/Fildern – Messe/Flughafen – S-Vaihingen – Zuffenhausen – Ludwigsburg eingerichtet werden. Zur Vermeidung der bisher nicht geklärten Fahrplanprobleme durch die geplante Station Mittnachtstraße könnte schon kurzfristig eine Tangentiallinie Ludwigsburg – Schusterbahn – Esslingen eingerichtet werden. **Realisierungszeitraum:** ca. 1-2 Jahre für vorbereitende Gutachten, Umsetzung ca. 5-8 Jahre (Schusterbahn 1-2 Jahre)

Kosten: unbekannt

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

Die S-Bahn Stuttgart fährt auf weiten Strecken nicht auf getrennten Gleisen, sondern im Mischverkehr mit dem Regional-, Fern- und Güterverkehr und nutzt auch Bahnsteige, an denen Züge des Regionalverkehrs halten. Stand 2010 waren von 77 S-Bahn-Stationen nur 44 mit 96cm-Bahnsteigen ausgerüstet, an 33 Stationen gab es 76cm-Bahnsteige⁶. Inzwischen wurde der Bahnhof Böblingen umgerüstet, so dass nach wie vor 32 Stationen keinen stufenfreien Zugang in die S-Bahn ermöglichen und eine Lösung für alle Stationen nicht absehbar ist. Die Bahnsteighöhe der S-Bahn von 96 cm

⁴http://www.vcd.org/vorort/fileadmin/user_upload/stuttgart/redaktion/text/download/tangenS.pdf

⁵<http://www.s-bahn-region-stuttgart.de/index.php?activeMenu=20&activeMenuSub=103&parentid=24&language=de>, Abruf am 22.09.2013

⁶ Verband Region Stuttgart, Vorlage VA55/2010

ist zu einer Zeit entstanden, als die Fußbodenhöhe der Züge bei 96 cm lag und um stufenfreies Einsteigen zu ermöglichen somit auch eine Bahnsteighöhe von 96 cm erforderlich machte. Die S-Bahn-Netze in Stuttgart, Frankfurt, München und Rhein-Ruhr wurden mit diesem 96cm-System errichtet. Neuere S-Bahn-Systeme wie z.B. Rhein-Neckar haben Bahnsteige und Fußbodenhöhe der Züge auf 76 cm festgelegt und passen damit auch zur Bahnsteighöhe für RE- bzw. Fernzüge. Auch im Großraum Stuttgart kommt (abgesehen von eigenständigen S-Bahn-Bahnsteigen) überwiegend die Bahnsteighöhe 76 cm vor. Gegen eine Bahnsteighöhe von 96 cm spricht auch die Notwendigkeit der Durchführung von „überbreiten Güterzügen“ mit „Lademaßüberschreitung“ – 96cm-Bahnsteige ragen gerade in das Lichtraumprofil für solche Züge hinein und scheiden damit auf für den Güterverkehr wichtigen Durchgangsstrecken aus. Dies ist z.B. der Grund für die fehlende Barrierefreiheit an den Bahnsteigen entlang der S6 zwischen Zuffenhausen und Renningen. Für den weiteren Ausbau der S-Bahn Richtung Göppingen auf der wichtigen Güterstrecke im Filstal fehlt bislang eine Konzeption zur Umsetzung der Barrierefreiheit.

Mit dem Fortbestand des 96cm-S-Bahn-Systems würde man dauerhaft eine eingeschränkte Barrierefreiheit „zementieren“, während man durch eine langfristig geplante Umstellung der heutigen S-Bahn auf ein 76-System zukünftig Barrierefreiheit an allen Stationen erreichen und gleichzeitig durch die kombinierte Nutzung der Bahnsteige mit dem Regionalverkehr flexiblere Fahrpläne umsetzen kann (Express-S-Bahnen, Halt von einzelnen RE-Zügen an S-Bahn-Stationen). Weiterer Vorteil einer einheitlichen Bahnsteighöhe ist bei Realisierung von Stuttgart 21 die einheitliche Nutzung der bestehenden Station Messe/Flughafen. Der vorgesehene Rückbau auf nur noch ein S-Bahn-Gleis müsste nicht erfolgen, bei gleichzeitiger Leistungssteigerung und höherer Flexibilität der Anlage im Vergleich zu den derzeitigen Planungen. Da derzeit bundesweit alle 96cm-S-Bahn-Netze von DB Regio betrieben werden und auch anderswo ein weiterer Ausbaubedarf besteht, kann innerhalb der Laufzeit des bestehenden Verkehrsvertrages eine Abgabe der heutigen 96cm-Fahrzeuge an diese anderen Netze und der Ersatz durch 76cm-Fahrzeuge erfolgen.

Auf den Bahnsteigen im Außenbereich kann zumeist durch einfaches „Aufschottern“ und ggf. Anpassungen der Oberleitung die neue Bahnsteighöhe 76cm erreicht werden, während in der Stammstrecke mangels ausreichender Tunnelhöhe dieses Verfahren ausscheidet. Vielmehr müssten dort die Bahnsteige abgesenkt werden. Deshalb wäre zunächst ein Gutachten zu beauftragen, das die Machbarkeit der

Umrüstung auf 76cm für die jeweiligen Stationen untersucht.

Realisierungszeitraum: ca. 1-2 Jahre für vorbereitende Gutachten, Umsetzung ca. 5-8 Jahre

Kosten: unbekannt

Fazit

Die derzeitigen Verspätungen und Unzuverlässigkeiten der S-Bahn Stuttgart sind nicht auf nur ein singuläres Problem mit neuen, noch nicht funktionierenden Fahrzeugen zurückzuführen, sondern haben vielfältige Ursachen. Entsprechend sind auch verschiedene Maßnahmen erforderlich, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit wieder herzustellen. Das Problem der fehlenden Barrierefreiheit im S-Bahn-Netz sollte dabei auch gelöst werden. Mit den vorgeschlagenen Punkten steht ein Mix aus kurz-, mittel- und langfristig umsetzbaren sinnvollen Maßnahmen zur Verfügung, die von der Politik als Aufgabenträger sowie dem Verkehrsunternehmen bzw. Infrastrukturunternehmen als Betreiber im Interesse der Fahrgäste umgesetzt werden sollten.

Stuttgart, 27.09.2013

Matthias Lieb

Diplom-Wirtschaftsmathematiker

Vorsitzender

VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.

Quellen, Verweise:

Bild 1: Earl Y. Bird vom 16.09.2013

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

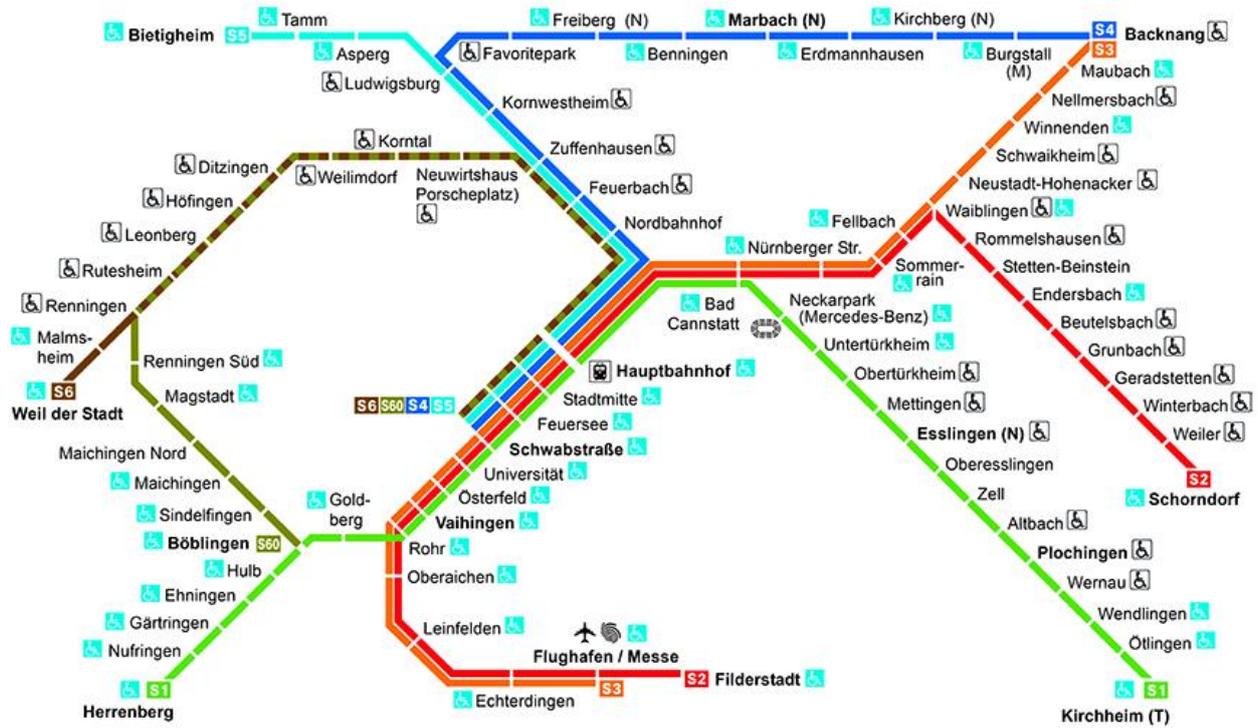
Herausgeber
VCD
Verkehrsclub Deutschland
Landesverband Baden-Württemberg e.V.
Tübinger Straße 15, 70178 Stuttgart
Fon 0711/6070217
Fax 0711/6070218
info@vcd-bw.de
www.vcd-bw.de

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
© VCD e.V. September 2013

Anlage:

Barrierefreiheit der S-Bahn Stuttgart (Stand 2013 – Quelle: <http://www.s-bahn-region-stuttgart.de/>)

Barrierefreie Mobilität



 Rollstuhlgerechte Zugänge zu Bahnsteigen und Fahrzeugen.

 Rollstuhlgerechte Zugänge zu den Bahnsteigen. Zwischen Bahnsteig und Fahrzeug ist eine Stufe, die mit fremder Hilfe überwunden werden kann.