Eßlinger Zeitung

KREIS 07.02.2017

Chaos auf der Filstalstrecke

Viele Züge sind verspätet oder fallen aus

„Viele Verbesserungen und einen leicht zu merkenden Takt“ hat Verkehrsminister Winfried Hermann im Herbst den Fahrgästen der „Filstalbahn“ zwischen Plochingen und Ulm versprochen. Tatsächlich hat sich aber die Situation seit dem Fahrplanwechsel im Dezember drastisch verschlechtert. Das betrifft nicht nur Menschen, die aus dem Filstal, also zum Beispiel Reichenbach, in Richtung Stuttgart fahren, sondern auch alle, die in den Kreis Göppingen wollen.

Solche Anzeigen sind ein gewohntes Bild auf dem Bahnhof in Reichenbach. Die Fahrgäste sind schon froh, we

Von Karin Ait Atmane

SPD-Gemeinderätin Sabine Fohler sprach kürzlich in der Ratssitzung die Probleme an: Seit Dezember häufen sich nicht nur die Verspätungen, sondern auch die Zugausfälle. Fohlers Fraktionskollege Wolfgang Baumann hat das Anfang Februar einige Tage lang dokumentiert: Er zählte am 1. Februar zwischen 10 und 15 Uhr vier Ausfälle, von etwa 50 Zügen zwischen kurz vor 5 und 19 Uhr waren vier Fünftel verspätet - manche wenige Minuten, andere bis zu einer Dreiviertelstunde. Am Folgetag sieht die Statistik nicht besser aus.

Das seien keine Einzelfälle, bestätigt Jörg-Michael Wienecke vom Amt für Mobilität des Kreises Göppingen. Seine Behörde beobachtet über den „Verspätungs-Alarm“ der Deutschen Bahn den Zugverkehr, aber auch zahlreiche Bürger haben sich an ihn gewandt. „Bei uns kommen Beschwerden an, Proteste und Hinweise, dass man die Abos kündigt“, sagt er. Was er nachvollziehen könne, denn die Situation derzeit sei „haarsträubend“, „nicht mehr akzeptabel“ und die Verschlechterung seit Dezember „dramatisch“.

Beim Studieren des Fahrplans erschließt sich schnell ein Schwachpunkt: die kurzen Wenden in Stuttgart. Damit ist gemeint, dass der Zug in den Kopfbahnhof ein- und dann auf der gleichen Strecke in Gegenrichtung wieder ausfährt. Für diesen Vorgang sind auf der Strecke Ulm-Stuttgart teilweise nur fünf Minuten vorgesehen; Verspätungen können so nicht ausgeglichen werden und summieren sich. „Wir geben zu, dass wir Probleme haben“, bestätigt ein Sprecher der Deutschen Bahn. Einen längeren Puffer im Stuttgarter Bahnhof könne man allerdings nicht einplanen, denn der neue Fahrplan, so bestellt von der Landesregierung, gebe das nicht her: „Dann kann man den Takt nicht halten.“ Die Vorgaben des neuen

Fahrplans bezeichnet er als „ambitioniert“, man wolle sie aber erfüllen - schließlich hat sich die DB Regio auf die Ausschreibung beworben und den Zuschlag für die kommenden drei Jahre erhalten (siehe Kasten).

Abhilfe schaffen sollen zusätzliche Loks und Wagons, die - allerdings nur zu Spitzenzeiten - bereitgestellt werden, um beim verspäteten Eintreffen eines Zugs in Stuttgart an dessen Stelle auszufahren. Außerdem versuche man mit einer bahninternen Aktion in anderen Regionen Deutschlands Lokführer zu finden, die bei Bedarf nach Baden-Württemberg kommen und aushelfen. Denn der extrem hohe Krankenstand der letzten Wochen trug ebenfalls zu Zugausfällen bei. Wenn selbst die Notbereitschaft ausgebucht oder krank ist, geht eben nichts mehr. Das klingt, als ob die Personaldecke der Bahn generell etwas dünn bemessen ist - was der Bahnsprecher mit dem Hinweis auf „kaufmännische Überlegungen“ zumindest indirekt bestätigt.

Ruft man die „Pünktlichkeitswerte“ und die Zugausfälle auf der Internetseite bahn.de ab, findet sich neben „fehlendem Personal“ häufig die Ursache „Fahrzeugschäden“. Die Bahn hat seit Herbst die alten, „Silberlinge“ genannte Waggons mit den Hebeltüren ausgemustert und durch neuere, aber gebrauchte Fahrzeuge ersetzt. Dabei seien technische Probleme aufgetreten, sagt der Bahnsprecher. Die heftige Kälteperiode habe das verschärft, weil die Mitarbeiter mit dem Enteisen von Zügen so beschäftigt waren, dass kaum Zeit für die reguläre Wartung geblieben sei.

Gerade die Filstalstrecke ist sehr viel befahren; oft sind verschiedene Züge auf den gleichen Schienen unterwegs. Wenn der Plan an einer Stelle nicht mehr stimmt, löst das eine Kettenreaktion aus: Langsamere Züge müssen in bestimmten Bahnhöfen warten, um schnellere überholen zu lassen - und wiederum summieren sich die Verspätungen. Dass es immer wieder hakt ist bei dieser Auslastung, wie auf den Straßen in der Region, kaum zu vermeiden. Dennoch geht der Bahnsprecher davon aus, dass die neuen Maßnahmen greifen und schon jetzt wirksam werden.

Ein Besuch auf dem Reichenbacher Bahnhof am Morgen danach macht allerdings skeptisch: Um 7 Uhr drehen sich etliche Gespräche auf dem Bahnsteig um chaotische Bahnfahrten in den vergangenen Tagen. Der wie immer brechend volle 7.03-Uhr-Zug kommt pünktlich, es folgt die Ansage für den Zug um 7.14 Uhr: „ … fällt heute leider aus. Wir entschuldigen uns“.

MEHR WETTBEWERB SOLLTE ANGEBOT VERBESSERN

Bislang betreibt die DB Regio als Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn einen Großteil des Schienenverkehrs in Baden-Württemberg. Dazu kommen einige lokale Bahngesellschaften. Ende 2014 hat die Landesregierung aber den Bahnverkehr, auf mehrere Einzelnetze aufgeteilt, europaweit ausgeschrieben mit dem erklärten Ziel, mehr Wettbewerb und damit ein besseres Angebot zu schaffen.

Für die „Stuttgarter Netze“ gab DB Regio zwar das günstigste Angebot ab, flog aber wegen eines Formfehlers aus dem Verfahren. Andere Bieter bekamen den Zuschlag. So wird unter anderem die Filstalbahn in Richtung Ulm ab Ende 2019 von der britischen Gesellschaft Go Ahead übernommen. Den neuen Betreibern räumt das Land drei Jahre Vorbereitungszeit ein; für diesen „Übergangsverkehr“, der derzeit läuft, bekam DB Regio den Zuschlag.

Pünktlichkeit und Zugausfälle werden von der Bahn selbst dokumentiert, siehe **www.bahn.de/regional /view/regionen/bawue/info/puenktlichkeit-uebersicht**.shtml. Als „Beschwerdetelefon“ ist eine Hotline geschaltet, Tel. 0711/20 92 70 87, E-Mail: ran-baden-wuerttemberg@deutschebahn.com

07.02.2017