

Resolution: Bessere Verbindungen auf der Filstalbahntrasse

Die Neukonzeption des Landes, welche dem ganzen SPNV im Land ein System übergestülpt hat, führte insbesondere im Filstal zu einschneidenden Verschlechterungen im Angebot. "Besseres regionales Bahnangebot für die meisten Fahrgäste auf der Filstalbahn" unter diesem Titel hat das Land Baden-Württemberg für den seit Dezember 2016 geltenden Fahrplan geworben. In der Realität sind die Verbindungen trotz punktueller Nachbesserungen seitens des Landes jedoch schlechter geworden. Die Pendler, Berufstätigen und Schüler in den Hauptverkehrszeiten sind intensiv betroffen. Viele Zughalte und verlässliche Verbindungen wurden gestrichen. Bisherige Ersatzlösungen bei Zugausfällen existieren an kleineren Bahnhöfen bzw. Haltestellen nicht mehr. Erkennbare Fehlplanungen wie die kurze Wende im Hauptbahnhof von Stuttgart führen seit Oktober bis heute zu regelmäßiger Unpünktlichkeit, langen Wartezeiten bis hin zu Ausfällen des kommunizierten Fahrplans. Darüber hinaus war bekannt, dass das heute verwendete Zugmaterial nicht auf die Bedürfnisse (Beschleunigung der Fahrzeuge) des ehrgeizigen Fahrplans ausgelegt ist. In einer der letzten öffentlichen Veranstaltungen in Süßen wurde von der DB eingeräumt, dass die Vorgaben des Landes so nicht zu erfüllen sind.

Durch die ersatzlose Streichung des heutigen RE-Abschnitts Geislingen-Ulm und dessen Integration in ein durchgängiges RB-Angebot zwischen Stuttgart und Ulm ergeben sich deutliche Verschlechterungen für die Verkehrsbeziehungen aus dem Filstal nach Amstetten, zu den Halten auf der Albhochfläche und in das Oberzentrum Ulm.

Auf diese Verbindungen sind insbesondere Schüler, Studierende und Pendler angewiesen. Damit die Schüler überhaupt (beispielsweise) aus Amstetten oder Lonsee und Urspring nach Geislingen zu ihrer Schule kommen, fahren nun als Notbehelf Busse entlang der Zugstrecke, um die Zugstreichungen zu kompensieren. Dies kann, nicht nur aus Umwelt Gesichtspunkten, keine Dauerlösung darstellen. Zudem waren die Schulen gezwungen, Ihre Unterrichtszeiten kurzfristig zu ändern. Ab 2019 soll der Metropolexpress bis Geislingen zu einer deutlichen Entspannung führen, doch auch bis dahin bleibt das Land in der Pflicht, für die Attraktivität des Schienenverkehrs zu sorgen, zumal die Bahn das beste Mittel zur nachhaltigen Reduktion von Feinstaub bleibt. Feinstaubtickets sind dabei sicher in akuten Phasen ein bewährtes Mittel, viel wichtiger sind jedoch gute Verbindungen und Anschlüsse im ganzen Jahr. Die aktuellen Verbesserungen für die Mittelzentren, wie zum Beispiel stündliche IRE-Verbindungen, sind dabei ein wichtiger Schritt, doch ohne entsprechende Anpassungen bei der Anbindung der Zwischenhalte verschlechtert sich das Angebot für sehr viele Reisende. Dies wird besonders deutlich in Zeiten, in denen die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit auf der Filstalbahn, wie seit Oktober 2016 zu beobachten, nicht mehr gewährleistet werden kann.

Der Ärger darüber fällt gerade in den Orten größer aus, in denen man keine Chancen hat, auf alternative Verbindungen auszuweichen. Deutlich wird dies insbesondere auch an den Halten Gingen, Kuchen, Amstetten, Lonsee und Geislingen-West. Bei Zugausfällen sind Wartezeiten von teilweise über 45 Minuten nicht hinnehmbar. Auch die Wartezeiten durch organisatorische Vorgaben von Überholvorgängen in Süßen Richtung Ulm führen zu unerträglich langen, aber vermeidbaren, Wartezeiten. Dort betrifft es nicht nur die Pendlerinnen und Pendler selbst, sondern die Firmen, Schulen und Hochschulen, die von

diesen täglich aufgesucht werden. Gerade letzteres gefährdet die Attraktivität der Region als Wirtschafts-, Hochschul- und Schulstandort.

Vor dem Hintergrund der hier geschilderten Verhältnisse fordern wir daher,

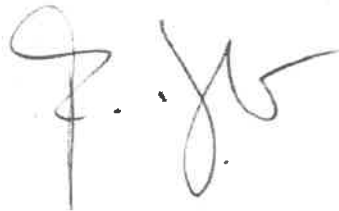
- dass die Unzuverlässigkeit im Regionalverkehr auf der Filstalbahn sofort beendet wird.
- dass die Pünktlichkeit und Verlässlichkeit im Regionalverkehr gerade in den Hauptverkehrszeiten signifikant verbessert wird in Richtung 95%. Eine Quote von 85% über alle Tageszeiten ist absolut inakzeptabel – insbesondere in Verbindung mit der Aussage, dass in den Nebenzeiten (zwischen 9:00 Uhr und 16:00 Uhr) der Verkehr sehr gut funktioniert. Das bedeutet für die Hauptverkehrszeiten eine Quote von weit unter 85%! Gerade in den Zeiten, in denen die meisten Fahrgäste unterwegs sind, die auf Pünktlichkeit angewiesen sind (Umstiege auf andere Züge/Busse; Arbeitszeitbeginn oder berufliche Termine; Schulanfang; Vorlesungsbeginn; Prüfungen etc.).
- dass die Anbindungen in Gingen, Kuchen und Geislingen-West in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends nachgebessert werden und mindestens das Niveau vor dem Fahrplanwechsel erreichen.
- dass schnelle Zugverbindungen in der Hauptverkehrszeit in Richtung Stuttgart und Ulm eingerichtet werden.
- dass die Wartezeiten der Fahrgäste aus Gingen, Kuchen und Geislingen- West und der Bahnfahrer, die in Geislingen aus dem RB in den IRE nach Ulm steigen wollen, verringert werden, indem der IRE die RB im Bahnhof Süßen nicht mehr überholen darf.
- dass bei Zugausfällen flexibel reagiert wird und nachfolgende Züge dann ausnahmsweise halten.
- einen stündlichen IRE-Halt auch in Süßen und Amstetten.
- dass die Verbindungen Geislingen – Ulm - Geislingen gerade für den Pendler- und Schülerverkehr nachgebessert werden.
- dass neben Fahrgastzahlen auch die restliche verkehrliche Situation in die Ausgestaltung von Fahrplänen einfließt (bisher schlechte Anbindungen konnten bzw. können keine Fahrgastzuwächse erreichen).
- dass bei Fahrplanänderungen schon frühzeitig auch die Träger des örtlichen ÖPNV mit einbezogen werden, um eine bessere Verzahnung der bestehenden Angebote zu erreichen und frühzeitig zu erkennen, wo Lücken durch etwaige Fahrplanänderungen zu entstehen drohen.
- dass die Bahnfahrer zuverlässig über die Bahnhofoanzeigen, Lautsprecherdurchsagen, Apps und ggf. durch Bahnbedienstete über Verspätungen und Zugausfälle informiert werden.
- zu erkennen, dass die Nachfrage durch Bahnfahrer vom Angebot abhängt und nicht umgekehrt.
- dass die Millionen, die von der DB für Verspätungen auf der Filstalbahn als Strafzahlungen an das Land Baden-Württemberg bezahlt werden, nicht, wie in einer Veranstaltung am 27.03.2017 in Süßen vom Vertreter des Verkehrsministeriums verkündet, irgendwo im Netz in Baden-Württemberg zur Verbesserung der Bahn-Infrastruktur investiert werden, sondern hier auf der Filstalbahn den betroffenen

Bahnreisenden zu Gute kommen.

Insgesamt sehen wir sowohl das Verkehrsministerium bzw. die NVBM als auch die Deutsche Bahn AG in der Pflicht: Das Zusammenspiel von schlechter Fahrplanbestellung und -umsetzung führt zu erheblichem Ärger bei den Bahnfahrern. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, ansonsten verlieren wir noch mehr Bahnfahrer, die mit ihrer Entscheidung für die Bahn eigentlich einen Beitrag zum Umweltschutz leisten wollen und zur Entlastung der Verkehrssituation rund um Stuttgart beitragen. Dies sollte man unterstützen und nicht mit Füßen treten.

Diese Resolution wurden von den Gemeinderäten der folgenden Kommunen beschlossen:

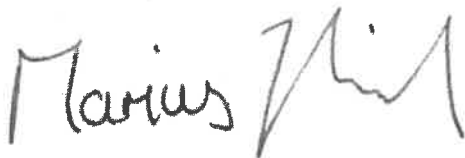
Aus dem Landkreis Göppingen:



Oberbürgermeister
Stadt Geislingen an der Steige



Bürgermeister
Gemeinde Kuchen



Bürgermeister
Gemeinde Gingen



Bürgermeister
Stadt Süßen

Aus dem Alb-Donau-Kreis:



Bürgermeister
Gemeinde Lonsee



A. StV. Bürgermeister
Gemeinde Amstetten