

Mangelnde Pünktlichkeit der Stadtbahnen im KVV-Netz

Stuttgart, den 29.6.2011

Sehr geehrter Herr Dr. Casazza,

im aktuellen KVV-Magazin versprechen Sie, dass Ihre Fahrgäste – trotz Bauarbeiten – ihr Ziel zuverlässig erreichen.

Doch bedauerlicherweise hat die Pünktlichkeit der Stadtbahnen im Karlsruher Stadtbahn-Netz, das inzwischen bis Öhringen, Eutingen im Gäu, Bietigheim-Bissingen und Achern reicht, in den letzten Monaten sehr gelitten.

Die mangelnde Pünktlichkeit war auch immer wieder Thema bei den regionalen Fahrplan-Konferenzen. Trotz eingeleiteter Maßnahmen müssen wir weiterhin regelmäßig größere Verspätungen bzw. Ausfälle bei den Stadtbahnen, aber auch der innerstädtischen Tram feststellen.

Insbesondere die Verspätungen und Ausfälle auf den regionalen Stadtbahnlinien sind aus unserer Sicht ein Problem, da daraus resultierend es zu Anschlussverlusten sowohl zum Regionalverkehr der DB AG, als auch zu Buslinien kommt. Anschlussverluste insbesondere im Berufsverkehr sind besonders ärgerlich für die Fahrgäste und gefährden auch die Einnahmen der Verkehrsunternehmen.

Wir bitten Sie deshalb, stärker als in der Vergangenheit dafür Sorge zu tragen, dass gerade außerhalb des Stadtgebietes von Karlsruhe (dort gibt es ein dichtes Taktgefüge) die Stadtbahnen pünktlich verkehren können und innerstädtische Baumaßnahmen sich nicht negativ durch Verspätungen auf die Fahrpläne der Regionallinien auswirken.

Die AVG war in den vergangenen Jahren sehr erfolgreich als regionales Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen und sollte diesen guten Ruf jetzt nicht durch dauerhafte Verspätungen in Gefahr bringen.

Da die Bauarbeiten zur Kombilösung bekanntlich noch viele Jahre dauern werden, bleiben pünktliche und zuverlässige Stadtbahnen ein Dauerthema, das auch ständig eine hohe Aufmerksamkeit seitens der Ge-

schäftsleitung erfordert. Dazu gehört nicht nur, Pünktlichkeit zu versprechen, sondern diese auch tagtäglich wirklich zu erbringen!

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Lieb, Landesverband des VCD

Karlsruhe, 14.07.2011

Sehr geehrter Herr Lieb,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 29.06.2011 und dem damit verbundenen Interesse an unserem Stadtbahnverkehr.

Leider lag die Pünktlichkeit unserer Bahnen in den vergangenen Monaten nicht immer bei den von uns angestrebten Werten. Die Gründe hierfür sind jedoch vielfältig. So waren im Februar, März und April vor allem die Tage, an denen die AVG bestreikt wurde, Auslöser für schlechte Pünktlichkeitswerte. Seitdem steigen unsere Pünktlichkeitszahlen jedoch wieder, im Juni sind wir wieder auf den meisten Linien wieder auf einem guten Niveau angekommen.

Unsere pünktlichsten Strecken sind momentan die BMO-Bahn, die Enztalbahn sowie die Strecke zwischen Heilbronn und Öhringen. Auch auf der S4 sind wir mit den Werten wieder zufrieden. Einige Probleme haben wir noch auf der S5, aber auch hier sind wir bemüht Lösungen zu finden und somit gute Qualität garantieren zu können.

Baustellen werden natürlich auch weiterhin den Betriebsablauf beeinflussen, wir versichern Ihnen aber, dass die notwendigen Arbeiten so rasch wie möglich abgewickelt werden. Außerdem sind wir natürlich immer bemüht den Betriebsablauf dem Baugeschehen so anzupassen, dass sich unsere Kunden auch weiterhin auf den Fahrplan verlassen können.

Wir hoffen, Ihr Anliegen mit diesem Schreiben beantwortet zu haben.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Walter Casazza, AVG



Falsche Fahrplanauskunft – alle Jahre wieder?

Vorbemerkung 1: einen nicht-konstruktiven Artikel wie diesen zu schreiben ist nicht sonderlich schön - aber die Situation ist in diesem Fall so.

Vorbemerkung 2: wer in den Fahrplanunterlagen ähnliche Widersprüche wie nachfolgend beschrieben findet, möge diese bitte an die Redaktion bzw. an den Autor senden (und falls es tatsächlich zum Verpassen eines Zuges geführt hat, das Pünktlichkeitsgarantieformular des KVV bzw. das Fahrgastrechteformular der DB ausfüllen: auch wenn es keine Verspätung im Wortsinn ist, so ist dennoch das Nichteinhalten des veröffentlichten Fahrplans die Ursache für eine verspätete Ankunft am Fahrziel).

Vorbemerkung 3: die Daten für die elektronische Fahrplanauskunft werden manchmal zwischendurch aktualisiert, auch wenn kein Fahrplanwechsel ist.

In diesem Sinn würde man sich fast schon darüber freuen, wenn der Artikel bis zum Tag des Erscheinens in Detailangaben veraltet ist.

Mit der heutigen Technik der computergestützten Datenverarbeitung sind die richtigen Fahrplandaten immer und überall kurzfristig verfügbar. So wird es jedenfalls aus manchen höheren Etagen immer wieder verlautbart.

Aber wie sieht es in der Realität aus?

Nehmen wir (als dasjenige Beispiel, das nach dem Fahrplanwechsel letzten Dezember zufälligerweise als erstes entdeckt wurde) den Zug der S32 von Karlsruhe nach Menzingen kurz vor 19 Uhr, und zwar am Wochenende. Beim Blättern im KVV-Kursbuch finden wir dafür in der Strecke S31/S32 die Abfahrtszeit 18.50 Uhr. Vorsichtshalber werfen wir noch einen Blick ein paar Seiten weiter vorne in die Strecke S3 und finden ebenfalls 18.50.

Wenn wir jedoch (zum Beispiel unterwegs) nicht auf das KVV-Kursbuch zurückgreifen, sondern auf diese praktischen Faltpfahrpläne (die es für jede einzelne Strecke gibt), dann steht da auf einmal eine andere Zeit, nämlich 18.40 – und das sowohl bei S32-Fahrplan

nach Menzingen als auch beim S3-Gesamtverkehr nach Bruchsal. Nanu? Schauen wir doch nochmal ins KVV-Kursbuch: da sind hinten auch die Abfahrtspläne abgedruckt, wie sie in den Bahnhöfen aushängen. Und wir finden bei Karlsruhe Hbf wieder 18.40, dann in Karlsruhe-Durlach 18.54 (entspräche also Hauptbahnhof 18.50: der steht im Hauptbahnhofsplan mit dem Zusatz werktags außer samstags, in Durlach hingegen täglich!) – und in Bruchsal fehlt dieser Zug komplett (d.h. er steht nur werktags außer samstags drin).

Eine Stunde später sieht es ähnlich aus, wobei der Streit zwischen 19.40 und 19.50 an einigen Stellen auch noch von dem Zusatz begleitet wird, er fahre sonntags nur von Mai bis Oktober (und im Winterhalbjahr überhaupt nicht). Im 3-Löwen-Kursbuch Baden-Württemberg findet sich diese Strecke ebenfalls zweimal, nämlich in den Tabellen 701 und 710.3. Während sich diese beiden Tabellen für 18.50 noch einig sind, bringen sie bei 19.40 vs. 19.50 noch einige weitere Varianten ins Spiel, damit es nicht zu langweilig wird. Quasi konsequenterweise fehlt dieser Zug auf dem Abfahrtsplan Karlsruhe Hauptbahnhof komplett. In Durlach und Bruchsal ist er wieder drin, und zwar in der 19.50-Fahrplage – und das mit der gleichen Zugnummer 85203, wie man ihn auch auf der anderen Seite von Karlsruhe findet (nämlich in den Abfahrtsplänen von Freudenstadt und Rastatt). Der geneigte Beobachter mag sich fragen: habe ich da jetzt etwas verpasst, dass Karlsruhe Hbf schon heute einen unterirdischen oder sonst wie geheimen Bahnhof hat, wo dieser Zug (durch-)fährt?

Wer die elektronische Fahrplanauskunft befragt – sei es am Schalter oder im Internet, sei es bei der DB oder beim KVV – der bekommt inzwischen übereinstimmend 18.50 und 19.50 gesagt (jedenfalls für Verkehrstage nicht später als im Mai). Das war aber nicht immer so: kurz nach dem Fahrplanwechsel ging es da ähnlich uneinig zu wie in den gedruckten Fahrplänen. Und während man im Bahnhof Bruchsal beim ursprünglich wochenends feh-

lenden Zug um 19.12 nach Menzingen (das ist unser vorhin mit 18.50 ab Karlsruhe genannter Kamerad) schon wenige Tage oder gar Stunden nach dem Fahrplanwechsel korrigierende Überklebungen auf den Abfahrtsplänen vorfand, hängt in Karlsruhe auch noch Monate später der unveränderte Abfahrtsplan, wie er aus der Druckerei kam und den Zug um 18.50 zehn Minuten zu früh (und den um 19.50 überhaupt nicht) aufführt, mit Ausnahme eines Exemplares in Sonderformat im Reisezentrum .

Wenn man daraufhin die verschiedenen Schalterpersonen im oder vor dem Bahnhof befragt und dabei anklingen lässt, dass da wohl verschiedene Fahrplanversionen im Umlauf sind, dann bekommt man zur eigentlichen Auskunft auch noch bissige bis resignierte Kommentare von „das ist alles bloß Quatsch, was da hängt“ bis „die kriegen's mal wieder nicht auf die Reihe“ ...

Nun mag man im konkreten Fall einwenden, was denn so schlimm sei, wenn der Zug ein paar Minuten später fahre, denn man bekommt ihn doch, egal, ob man sich an die Version mit der Minute 40 oder die mit der Minute 50 hält. Dann sei zum einen ein Blick auf die Gegenrichtung empfohlen: da steht in allen genannten KVV-Fahrplantabellen Menzingen ab 18.30 (es geht wieder bzw. immer noch ums Wochenende). Wer aber tatsächlich zu dieser Zeit kommt, muss feststellen, dass der Zug schon seit zehn Minuten weg ist (im 3-Löwen-Kursbuch steht er mit 18.20, wie auch die anderen Züge am Wochenende Menzingen zur Minute 20 verlassen). Besonders „hübsch“ ist dieser Zug in Bruchsal, wo man je nach konsultierter Fahrplanstelle sogar drei verschiedene Zeiten findet, nämlich 18.56, 18.48 oder 18.47 Uhr. Und zum anderen findet man mit diesen falschen Daten die eigentlich bestehenden Durchbindungen nicht (wo statt dessen nur deutlich frühere oder spätere oder zeitraubendere Verbindungen herauskommen). Es muss ja nicht gleich der gesamte Durchlauf von Freudenstadt bis Menzingen sein – auch schon von Rastatt nach Durlach fährt man damit sehr viel schneller und bequemer als mit dem andernfalls fälligen Umsteigen mit einer halben

Stunde Wartezeit in Karlsruhe.

Bedauerlicherweise ist das nicht die erste Panne dieser Art: als im November 2011 im Murgtal zwei Wochen Schienenersatzverkehr herrschte, bekam man die elektronische Fahrplanauskunft immerhin noch so weit dresiert, dass sie nicht mehr die normalen Fahrzeiten ausgab. Zur ersatzweisen Ausgabe der baustellenbedingt abweichenden Fahrzeiten hat es jedoch nicht gereicht: sondern da sollte man in Freudenstadt einen Bus nach Wildbad nehmen und über Pforzheim eine Stunde später in Karlsruhe ankommen (wo aber tatsächlich genügt hätte, in Freudenstadt ca. 7 Minuten früher am Bahnhof zu sein, um Karlsruhe zur gewohnten Zeit zu erreichen). Und 2010 zog es sich (in wechselnden Varianten) buchstäblich durch das gesamte Jahr, ob denn die S32 südwärts in Bruchsal zur Minute 48 oder 46 (oder manchmal auch 47) abfährt – wobei besonders pikant war, dass man (meistens) die Minute 48 erreichte, wenn man zur Minute 44 aus Richtung Heidelberg ankam, die Minute 46/47 jedoch nicht (und damit auch nicht in Durlach den IRE nach Stuttgart).

Alle hiervon betroffenen Züge sind AVG-Züge (also nicht DB-Züge). Das sagt freilich nichts darüber aus, ob die AVG bei diesem Durcheinander eher der Täter ist (indem sie nicht rechtzeitig die richtigen Daten an die elektronischen Auskunftssysteme liefert) oder eher das Opfer (indem die gelieferten Daten nicht ordnungsgemäß übernommen werden). Und es war auch fallweise zu beobachten, dass die an das DB-System gelieferten Korrekturdaten die vormaligen Daten nicht etwa ersetzen, sondern parallel dazu liefern (so dass man zwei Züge im Minutenabstand angezeigt bekam, wo in der Praxis nur einer fährt). Bei all dem fragt man sich (sofern man sich nicht längst verärgert abgewendet hat und daheim bleibt oder Auto fährt), ob es bei dieser Datenverwaltung denn überhaupt keine Qualitätskontrolle gibt???

(Zum Abschluss empfiehlt der Autor, nochmal die Vorbemerkungen zu diesem Artikel zu lesen!)

Martin Theodor Ludwig

Offener Brief: Straßenrheinbrücke Karlsruhe

Sehr geehrter Herr Bechtold, sehr geehrte Damen und Herren,

mit Interesse verfolgen wir Ihre Verlautbarungen zur Karlsruher Straßenrheinbrücke. Ihre jüngste Aussage entnehmen wir der Januar-Ausgabe 1/2012, S. 7 Ihrer Zeitschrift „Wirtschaft in der TechnologieRegion Karlsruhe“. Dabei betonen Sie, dass das Nordelsass, die Südpfalz und Karlsruhe längst ein gemeinsamer Wirtschaftsraum seien und sich die Menschen zur TechnologieRegion Karlsruhe zugehörig fühlen. Auch betonen Sie, dass viele Menschen von der anderen Rheinseite derzeit im Großraum Karlsruhe arbeiten und deshalb auf die Brücke angewiesen seien. Bei einer Sperrung seien Umwege notwendig, was wirtschaftlich, ökologisch und sozial unverträglich wäre.

Ihre Folgerung daraus heißt, dass eine zusätzliche Straßenrheinbrücke gebaut werden müsse.

Wir vom Fahrgastverband Pro Bahn vermischen allerdings von Seiten der IHK die Erwähnung und Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs, und zwar einerseits das gute, bereits vorhandene Angebot im Schienenverkehr zwischen der Südpfalz und Karlsruhe und andererseits die eklatanten Mängel im Bussystem der Südpfalz, in den fast nicht vorhandenen Verbindungen Richtung Frankreich und dort im Elsaß die unzureichenden Bahn- und Busverbindungen. Außerdem fehlt eine Tarifkooperation zwischen dem KVV und den Anbietern des öffentlichen Verkehrs im Nordelsaß.

Als IHK sollten Ihnen auch die Belange der

Nichtautofahrer und des Umweltschutzes ein Anliegen sein, die am besten durch Verbesserungen des öffentlichen Verkehrsangebotes erfüllt werden können. Deshalb sollten Sie sich auch um diese Verkehrsart kümmern, um allen Menschen, nicht nur den Autofahrern, ein ordentliches Mobilitätsangebot zu bieten. Wir meinen, dass auch Sie dazu beitragen sollten, dass in der TechnologieRegion und im Pamina-Raum folgende Maßnahmen ganz dringend umgesetzt werden:

- Direkte stündliche RE-Verbindungen Karlsruhe–Pirmasens.
- Zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke Wörth–Winden.
- Verbessertes Angebot der S-Bahnen zwischen Wörth und Germersheim.
- Ertüchtigung der Signal- und Gleisanlagen im Bahnhof Wörth.
- Integrales Bussystem (mindestens Stundentakt) in der Südpfalz und im Elsaß mit passenden Anschlüssen an den Schienenverkehr.
- Verbindungen bzw. Durchbindungen mit den elsässischen Bahnlinien Lauterburg–Straßburg und Weißenburg–Straßburg.
- Tarifverbund mit dem Elsaß

Mit nur einem geringen Teil der Kosten der zusätzlichen Rheinbrücke könnten diese Maßnahmen alle finanziert werden. Wir meinen, dass der öffentliche Verkehr deshalb absolute Priorität genießen sollte.

Mit freundlichen Grüßen

Für Pro Bahn
Gerhard Stolz

