

Presse-Information 28.09.2011

Freude über Kurzstreckenticket auf der S-Bahn

Verkehrsausschuss stimmt Tariferhöhung zu – Kritik am Firmenticket

10 STUTTGART: Der Verkehrsausschuss hat heute der von den Verkehrsunternehmen festgesetzten VVS-Tariferhöhung um 2,9 Prozent zugestimmt. Zum 1. Januar 2012 werden nicht nur die Preise steigen, es gehen auch lang gehegte Forderungen der Regionalpolitiker in Erfüllung: das Kurzstreckenticket wird für die Fahrt von einer zur nächsten S-Bahn-Haltestelle wieder gelten. „Das werden so gut wie alle S-Bahn-Haltestellen sein, mit Ausnahme von Rohr nach Goldberg“, sagte Wirtschaftsdirektor Dr. Jürgen Wurmthaler. Der Preis steige von 1,00 Euro auf 1,20 Euro und liege damit auf dem Niveau von 2005, allerdings bei einem besseren Leistungsangebot. Weiterhin positiv reagierten die Regionalräte darauf, dass die Ticket-Preise auf längeren Strecken unterproportional steigen. Beim Tages-Ticket Netz bleibt sogar alles beim Alten, führte Dr. Wurmthaler aus. Für die Zukunft regte er die Einführung eines Freizeittickets als Zusatzticket für Jahreskarteninhaber an. „Unterm Strich sind viele Anregungen des Verkehrsausschusses aufgenommen worden“. Beim Firmenticket sei es mit „moderierender Unterstützung“ von VVS-Geschäftsführer Horst Stammler gelungen, Änderungen einzubringen.

20 Unternehmen können künftig nur noch für eigene Mitarbeiter bei einer Mindestabnahme von 50 Stück Jobtickets bestellen. Sammelbestellungen sind also nicht mehr möglich. Das Firmenticket wird nicht mehr nur zweimal pro Jahr, sondern ganzjährig zu bestellen sein, eine monatliche Abbuchung wird ebenfalls möglich. „Eine runde Sache“, wie Horst Stammler formulierte. Ziel sei es, die Bestellung des Jobtickets zu „entbürokratisieren“.

30 „Wir können sehr zufrieden sein, dass das Kurzstrecken-Ticket endlich auch wieder auf der S-Bahn gilt“, sagte Rainer Ganske (CDU). „Das Firmenticket ist noch nicht der Weisheit letzter Schluss“. So sei es für kleinere Firmen nicht mehr möglich, sich zusammenzuschließen, um die Mindestabnahme zu erreichen.

Nach einem harten Ringen sei es nun gelungen, das Kurzstreckenticket auf der S-Bahn wieder einzuführen, lobte Thomas Leipnitz (SPD). Er kritisierte, dass die jährli-

chen Preissteigerungen über der Inflationsrate liegen. Beim Firmenticket gehe die Entwicklung in die richtige Richtung. Doch es müsse ein Firmenticket für alle Berufsgruppen geben.

40 „Mit der Tarifierhöhung werden die steigenden Kosten abgedeckt, und die öffentlichen Kassen nicht weiter in Anspruch genommen“, sagte Karl-Heinz Balzer (Freie Wähler). Er teilte die Freude über die Ausdehnung des Kurzstreckentickets auf die S-Bahn. „Wir haben mit der Änderung des Firmentickets unsere Schwierigkeiten“, sagte Eva Mannhardt (Grüne). Ein falsches Signal sieht sie auch in der „regelmäßigen Tarifierhöhung über den Durst hinaus“.

Bei aller Kritik, müsse man auch berücksichtigen, dass es Verbesserungen im ÖPNV gibt, deshalb akzeptiere seine Fraktion die Tarifierhöhung, sagte Armin Serwani (FDP). Wolfgang Hoepfner (Linke) machte deutlich, dass guter Nahverkehr Geld koste. Beim Firmenticket werde „eine ganz erhebliche“ Fehlentwicklung rückgängig gemacht.

50

Notfallkonzept für die S-Bahn funktioniert

Verkehrsausschuss informiert sich über Notfallkonzept für S-Bahn – Kritik am Linientausch

60 STUTTGART: „Das Notfallkonzept für die S-Bahn mit Stuttgart 21 ist einen Tick besser als das heutige“, hat Christian Becker von der DB Netz AG, Leiter Vertrieb und Fahrplan Südwest, heute im Verkehrsausschuss dargelegt. Er stellte das Notfallkonzept für die S-Bahn vor. Denn, „als Aufgabenträger ist es uns wichtig, dass die S-Bahn auch im Notfall funktioniert“, sagte Regionaldirektorin Jeannette Wopperer. Kritisch äußerten sich die Regionalpolitiker zu einem möglichen Linientausch bei der S-Bahn. Dem CDU-Antrag, wonach der Verband Region Stuttgart den Projektpartnern verdeutlicht, am bisherigen Linienkonzept der S-Bahn festzuhalten, fand bei drei Gegenstimmen eine breite Mehrheit. Darin wurde die DB AG aufgefordert, einen Fahrplan für Stuttgart 21 ohne Linientausch vorzulegen.

70 Das Notfallkonzept für die S-Bahn baue auf dem Stresstest auf, so Christian Becker. Ziel des Stresstest sei es gewesen, die Kapazität des Hauptbahnhofs zu untersuchen. „Grundlage ist ein fiktiver Fahrplan aufbauend auf dem Angebotskonzept des Landes für 2020, das einen Tausch der S-Bahn-Linien vorsieht“. Danach würden die S 1, S 2 und S 3 in der Schwabstraße enden. Die Linien S 4 würde nach Filderstadt, die S 5 nach Herrenberg und die S 6 zum Flughafen/Messe fahren – so die Annahme.

80 „Wir gehen nach wie vor von dem heutigen Linienkonzept aus, wie es heute gefahren wird“, sagte Rainer Ganske (CDU). „Der Linienverlauf entspricht dem Nutzerverhalten“. Es gebe keinen schlüssigen Grund für einen Linientausch. Dem schloss sich Thomas Leipnitz (SPD) an. „Der Linientausch ist nicht mit uns abgestimmt“. Er forderte einen Fahrplan für Stuttgart 21 ohne Linientausch und ein entsprechendes Notfallkonzept. Alfred Bachofer (Freie Wähler) machte als Adressaten der Kritik am Linien-

tausch das Land aus. „Wir sagen dazu nein“. Er gehe davon aus, dass man nicht über den Kopf der Region entscheide.

Mark Breitenbücher (Grüne) erneuerte die grundsätzliche Kritik an Stuttgart 21. Durch das Projekt befürchtet er Verschlechterungen für die S-Bahn. Er kritisierte, dass die „Qualität im Notfall überhaupt nicht untersucht wurde“.

Armin Serwani (FDP) machte deutlich: „Der Stresstest ist bestanden. Das Notfallkonzept ist schlüssig“.

90

Wolfgang Hoepfner (Linke) teilte die Einwände von Mark Breitenbücher. Der Stresstest habe nicht bewiesen, dass im unterirdischen Bahnhof ein sinnvoller integraler Taktfahrplan möglich ist.

Untersuchung zur S-Bahn-Verlängerung nach Vaihingen

Region beteiligt sich an der Machbarkeitsstudie zur S 5-Verlängerung

- 100 STUTTGART: Wie ließe sich die S-Bahn-Linie 5 von Bietigheim-Bissingen nach Vaihingen/Enz verlängern? Das wollen der Verband Region Stuttgart und die Städte Bietigheim, Sachsenheim, Sersheim und Vaihingen/Enz gemeinsam untersuchen. Der Verkehrsausschuss hat heute die Mitfinanzierung einer solchen Machbarkeitsstudie in Höhe von 50.000 Euro beschlossen. Die zweite Hälfte der Kosten zahlen die Städte. Untersucht werden sollen betriebliche Varianten, also ein mögliches Fahrplanangebot sowie die Abstimmung auf die Regionalzüge. Des Weiteren soll beleuchtet werden, wie die mehr als 14 Kilometer lange Strecke ausgebaut werden müsste. Und zu guter Letzt sollen auf dieser Basis erste Kosten ermittelt werden. Vorausgesetzt werden soll, dass die Regionalzüge wie bisher fahren. Das S-Bahn-Konzept soll auf den Landesfahrplan 2020 abgestimmt werden. Allerdings wird eine Interimslösung vor Inbetriebnahme von Stuttgart 21 berücksichtigt.
- 110

Mittwoch, 28. September 2011/la
