



**Verband Region
Stuttgart**

Körperschaft
des öffentlichen Rechts

Pressestelle
Alexandra Aufmuth

Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

Telefon +49 (0)711 22759-15
Telefax +49 (0)711 22759-70

E-Mail: presse@region-stuttgart.org

Aktuell im Internet:
www.region-stuttgart.org

Presseinformation vom 22.09.2022

Region diskutiert Störfallkonzepte bei der S-Bahn

Erfahrungen aus der Stammstreckensperrung 2022 – aktuelle Beeinträchtigungen bei der S-Bahn – zukünftiges Störfallkonzept

10 STUTTGART: Die Deutsche Bahn AG (DB) äußerte sich am Mittwoch im Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart zu den jüngsten Störungen im Betriebsablauf der S-Bahn Stuttgart. Zudem stellte sie ihr zukünftiges Konzept für Störfälle ab dem Jahr 2025 vor. Die Ausschussmitglieder diskutierten darüber engagiert.

Erhöhter Radabrieb und Krankenstand bei der S-Bahn Stuttgart

20 Die Abläufe bei der diesjährigen Stammstreckensperrung erläuterte Dr. Dirk Rothenstein, Vorsitzender der Geschäftsleitung der S-Bahn Stuttgart. Die DB hat in den letzten beiden Jahren in die Modernisierungen dieser S-Bahn-Stationen 40 Millionen Euro gesteckt. Dr. Rothenstein verwies auf die umfangreichen technischen Vorbereitungen für einen reibungslosen Betrieb wie Testfahrten und erläuterte die Reaktionen auf den erneut erhöhten Radverschleiß auf der Panoramabahn sowie zwischen Flughafen und Filderstadt mit Streckensperrungen und einer Ausweitung des Schienenersatzverkehrs.

30 „Die Deutsche Bahn bittet alle S-Bahn-Fahrgäste für die Unannehmlichkeiten aufgrund des geänderten Fahrplankonzeptes während der Stammstreckensperrung um Entschuldigung. Wir hatten uns sorgfältig vorbereitet. Es ist unser ureigenes Interesse, weiter mit Hochdruck zu untersuchen, warum die Probleme an den S-Bahnen beim Zusammenwirken von Rad und Schiene wieder aufgetreten sind“, sagte Dr. Rothenstein. Nach wie vor ist ein Schienenersatzverkehr zwischen Flughafen und Filderstadt erforderlich, einige S-Bahnen fallen noch immer für den laufenden Betrieb aus. Externe Gutachter und Messfahrten sollen nun die Ursachen aufdecken, zudem wird die DB anhand eines digitalen Simulationsprogramms an Lösungen arbeiten. Für die nächsten Jahre gibt es mehrere Optionen: Man könne man nun das bisherige Konzept weiterverfolgen, Züge anderer Bauart einsetzen oder auf eine Nutzung der Panoramabahn verzichten und dies mit Schienenersatzverkehr abfedern. **Der Verkehrsausschuss forderte ein sicheres, verlässliches Angebot. Im nächsten Jahr müsse das Ersatzkonzept funktionieren.**

40 Dr. Rothenstein berichtete auch von aktuell vermehrten Ausfällen beim Personal durch einen erhöhten Krankenstand. Als Reaktion wird den Fahrgästen vorerst bis Anfang November ein verlässlicher, aber reduzierter Fahrplan angeboten. Zwar fährt die S 3 ab Montag wieder im 15-min-Takt, Einschränkungen wird es aber vor allem bei der Schuster- und Teckbahn sowie der S 62 geben.

Ersatzfahrplan für Stammstreckensperrungen ab Sommer 2025

Das Konzept der DB zum Umgang mit Störfällen im S-Bahn-Verkehr ab Sommer 2025 erläuterte Rüdiger Weiß, Leiter Betrieb, Fahrplan und Kapazitätsmanagement bei der DB Netz AG Region Südwest. Der neue S-Bahn-Halt Mitnachtstraße soll dann bereits in Betrieb sein. Die Panoramabahn über den Stuttgart Westen und Stuttgart Vaihingen soll unterbrochen werden und in der Zeit bis zur Inbetriebnahme von S 21 Ende 2025 steht der Fildertunnel vom Flughafen zum Hauptbahnhof für Ausweichverkehre noch
50 nicht zur Verfügung. Für diesen Zeitraum muss demnach ein tragbares Notfallkonzept auf der Stammstrecke allein durch zusätzliche Stadtbahnverkehre geleistet werden. Das S-Bahn-Netz wäre dann zweigeteilt: Die S-Bahn-Linien enden auf der einen Seite im Stuttgarter Hauptbahnhof bzw. bereits an der Mitnachtstraße und auf der anderen Seite in Stuttgart-Vaihingen. Nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 können Fahrgäste mit dem Regionalverkehr vom Flughafen über den Fildertunnel zusätzlich an den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof fahren und die S 60 endet in Stuttgart-Feuerbach. Die DB hält die Kapazität der verfügbaren Ersatzverkehre für beide Zeiträume für ausreichend. Weiß verwies darauf, dass das Störfallkonzept nur selten und für wenige Stunden im Jahr benötigt wird. Zudem sei die neue ETCS-Technik weniger störanfällig und ermöglicht
60 mehr Wendemöglichkeiten für die S-Bahn. Das bietet eine höhere Flexibilität, da die S-Bahnen möglichst nah an den jeweils gesperrten Teil heranfahren können. Für die DB unabdingbar ist im Störfall eine gute Lenkung der Fahrgastströme mit umfassenden Informationen. Dem pflichteten alle Fraktionen durchweg bei.

Stimmen aus den Fraktionen

Angesichts der begrenzten Anzahl und relativ kurzen Dauer der Störfälle über das Jahr hinweg sieht Rainer Ganske (CDU/ÖDP) keinen Anlass zum Schwarzsehen, erst recht, wenn es mit der neuen Technik weniger Störfälle gebe. Prüfen müsse man noch die verfügbaren Kapazitäten der Stadtbahnen insbesondere in Zeiten hohen Fahrgastaufkommens. „Es ist zu hoffen, dass das Störfallkonzept wenig zum Einsatz kommt“, endete er. Philipp Buchholz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) zeigte sich „schockiert“ über die Pläne, sämtliche Fahrgäste auf die Stadtbahnen zu verlagern. Es räche sich die Abkopplung der Panoramabahn. „Für die Zeit mit der kompletten Sperrung muss man den Fahrgästen eine alternative Lösung anbieten. Wir dürfen unsere Fahrgäste nicht im Regen stehen lassen.“ Er bat um mehr Kapazitäten auf dem Stadtbahnnetz im Störfall. Bernhard Maier (Freie Wähler) hält die vorgetragenen Varianten für machbar und überzeugend. Störfälle seien immer mit Schwierigkeiten verbunden. Da alle vorgestellten Ausweichlösungen ohne die Panoramabahn stattfinden, sieht Maier keine Notwendigkeit für Überlegungen, dass der Verband Region Stuttgart in eine Trägerschaft der Panoramabahn mit einsteigt. Im Gegensatz dazu ist die Panoramastrecke für Michael Makurath (SPD) weiterhin eine Option im Störfall, die man daher erhalten sollte.
80

Ein Störfall sei für den Fahrgast immer ein „schwerwiegendes Hindernis“. Man müsse für alle Fälle gerüstet sein. Gabriele Heise (FDP) zeigte sich mit dem Störfallkonzept zufrieden. „Ein Störfall löst immer Probleme aus für Fahrgäste und Betreiber.“ Auch sie plädierte dafür, die Panoramabahn zukünftig mit einzubinden. „Die Erfahrungen der letzten beiden Stammstreckensperrungen haben gezeigt, dass das Störfallkonzept nicht ohne Panoramabahn funktionieren kann“, sagte Michael Knödler (DIE LINKE/PIRAT). Andernfalls forderte er, das Störfallkonzept zeitnah schon mit der Abkopplung der Gäubahn zu beginnen.