



**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 28.10.2021

Viele Bauarbeiten für Zukunftsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart notwendig

S-Bahn Stuttgart kündigt Optimierungen für die nächste Stammstreckensperrung an. Zusätzliche Sperrungen der Stammstrecke in den Jahren 2024 und 2025 geplant

10 STUTTGART: In den Sommerferien war die Stammstrecke der S-Bahn erstmals in ihrer Geschichte für einen mehrwöchigen Zeitraum vom 31. Juli bis zum 12. September 2021 außer Betrieb. Grund waren notwendige Baumaßnahmen zur Ertüchtigung der Gleise und zur digitalen Weiterentwicklung der Strecke. Im Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart vom Mittwoch hat Dr. Dirk Rothenstein, Vorsitzender der Geschäftsleitung der S-Bahn Stuttgart, über den Betrieb, die Ersatzverkehre und Fahrgastinformation während der Baustelle berichtet und einen Ausblick gegeben, wie die Abläufe für das nächste Jahr optimiert werden können. Das Gremium hat in der Folge zugestimmt, die Kosten für einen kurzfristigen verkehrlichen Zusatzbedarf im Sommer zu tragen. Zudem hat der Ausschuss beschlossen, zusätzliche verkehrliche Entlastungsmaßnahmen wie die Taktverdichtung der RELEX-Buslinie X60 sowie die Verlängerung der Stadtbahn U34 bis Stuttgart-Vaihingen auch für den Zeitraum der Stammstreckensperrung 20
20 2022 zu bezuschussen. Darüber hinaus gab die Deutsche Bahn in der Sitzung einen Ausblick auf die anstehenden Baustellen der nächsten Jahre in der Region Stuttgart und kündigte weitere Stammstreckensperrungen in den Jahren 2024 und 2025 an. Zweitere steht im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Mitnachtsstraße und mit einem Testbetrieb sowie dem Start der digitalen Schiene (ETCS).

Stammstreckensperrung im Sommer 2021

30 Während der ersten beiden Augustwochen erfolgte der Betrieb sehr zufriedenstellend. „Der Ersatzfahrplan der S-Bahn erwies sich als robust und die Kapazitäten im Buseratzverkehr waren ausreichend – nach geringen Anfangsschwierigkeiten hat es in Summe gut funktioniert“, äußerte sich Dr. Dirk Rothenstein, Vorsitzender der Geschäftsleitung der S-Bahn Stuttgart in der Sitzung. „Auch die Vorabkommunikation war zielführend und das Konzept wurde gut von den Reisenden angenommen.“ Ab der zweiten Augushälfte kam es allerdings zu gravierenderen Problemen im S-Bahn-Verkehr: Bei zahlreichen S-Bahn-Fahrzeugen wurde ein außergewöhnlich hoher Verschleiß an den

Rädern festgestellt, der mit der umleitungsbedingt intensiven Nutzung der bogenreichen Panoramabahn in Verbindung gebracht wird. Der S-Bahn-Verkehr auf der Panoramabahn wurde daher eingestellt. In den darauffolgenden Tagen konnte jedoch ein eingeschränkter Notbetrieb mit Ersatzfahrzeugen zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Stuttgart-Vaihingen aufgebaut werden. Hinzu kamen weitere Einschränkungen: Baustellen und unterschiedliche Sperrzustände auf der Gäubahn, die dreiwöchige Totalsperrung der Filstalbahn zwischen Stuttgart und Ulm und Störungen wie der Ausfall der Fernsteuerung des Stellwerks in Marbach. An mehreren Tagen kam es auch zu Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), infolge derer der gesamte S-Bahn-Verkehr reduziert wurde. Darüber hinaus wurde der Bonatz-Bau am Stuttgarter Hauptbahnhof über beinahe vier Tage hinweg aus Sicherheitsgründen gesperrt.

40 „Allerdings ist es uns gelungen, nach Inkrafttreten der Probleme innerhalb kürzester Zeit ein neues Betriebsprogramm zu entwickeln, abzustimmen und umzusetzen“, sagte Dr. Rothenstein. Um die Folgen abzumildern, wurde unter anderem in Absprache mit der SSB der Fahrplan der Linie U34 abermals ausgedehnt. Trotz der Probleme bei der

50 diesjährigen Sperrung sei man zudem optimistisch, dass im kommenden Jahr während der Stammstreckensperrung das Konzept mit den S-Bahn-Umleitungen über die Panoramabahn wieder gefahren werden könne. „Das Ergebnis der Expertenanalyse zum erhöhten Radverschleiß an den Fahrzeugen der S-Bahn Stuttgart erwarten wir Ende November“, so Dr. Rothenstein. „Das Zwischenergebnis zeigt aber schon positive Ansätze. Die S-Bahn-Wendeschleife an der Schwabstraße weist ebenfalls einen engen Radius auf. Dort wird durch Schmieren der Schienen der Abrieb an Rädern und Schienen auf normalem Niveau gehalten“, sagte er. Auch Erfahrungen aus ähnlichen Situationen in Nordrhein-Westfalen sprechen für diese Lösungsmöglichkeit.

60 Für die Stammstreckensperrung in 2022 möchte die S-Bahn Stuttgart zudem das bewährte Kommunikationskonzept erneut auflegen: „Darüber hinaus soll eine Linie des Regionalverkehrs während der Stammstreckensperrung über die Panoramabahn fahren“, sagte Dr. Rothenstein. Auch ein Probe-/Testbetrieb nach Abschluss der Baumaßnahmen vor der Wiederaufnahme des Regelverkehrs ist angedacht.

Baumaßnahmen ab 2022

In der Sitzung des Verkehrsausschusses stellte die Deutsche Bahn zudem weitere Baumaßnahmen vor, die den S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr in der Region Stuttgart in den folgenden Jahren mit erheblichen Einschränkungen betreffen. Hintergrund ist der Abbau des Instandhaltungsrückstaus sowie der Ausbau des Schienennetzes. Konkreter werden zudem die Vorbereitungen für die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 mit dem neuen Hauptbahnhof und die Umstellung auf die digitale Leit- und Sicherungstechnik ETCS. Eine wichtige Rolle spielen hierbei weiterhin Arbeiten entlang der S-Bahn-Stammstrecke:

70 „Nach den Bauarbeiten in der Haltestelle Hauptbahnhof (tief), die planmäßig im November 2021 abgeschlossen werden, stehen nun die weiteren Haltestellen entlang der Stammstrecke an“, so Michael Groh, Leiter Regionalbereich Südwest bei der DB Station und Service AG. Die Maßnahmen an den Halten Stadtmitte, Feuersee, Schwabstraße, Universität und Österfeld sollen 2022 erfolgen, „wobei die Umbauarbeiten in den Haltestellen Feuersee und Universität eventuell auf 2023 geschoben werden“, sagte Groh weiter. „Gemeinsam mit den Umbauarbeiten im Bereich der Haltestelle Hauptbahnhof investiert die Deutsche Bahn rund 35 Millionen Euro.“

80

Ab 2022 finden zudem neben Gleisarbeiten und dem Austausch von Weichen Maßnahmen zur Montage und zum Anschluss signaltechnischer Elemente für die digitale Steuerungstechnik (ETCS) statt.

„Allerdings haben sich die Planungen in dem Sinne geändert, dass auch im Jahr 2024 eine Stammstreckensperrung erfolgen muss“, so Rüdiger Weiß, Leiter Betrieb und Fahrplan Südwest bei der DB Netz AG.

90 In Arbeit ist derzeit darüber hinaus ein Konzept für den Anschluss der neuen Strecken und der Haltestelle Mitternachtstraße an das bestehende Schienennetz und zur Inbetriebnahme von ETCS. Dies ist für den Sommer und Herbst 2025 angedacht. Auch hier wird es wieder zu Eingriffen in den S-Bahn, Regional- und Fernverkehr und einer Stammstreckensperrung kommen: „Der genaue Umfang der Sperrung ist allerdings noch nicht ausgearbeitet. Sobald dies erfolgt ist, werden wir das Konzept vorstellen“, so Weiß weiter.

Auch abseits der Stammstrecke stehen in den folgenden Jahren Maßnahmen an, die sich auf den Bahnverkehr auswirken. In Bad Cannstatt müssen von Februar bis Oktober 2022 von Montag bis Samstag zur Mittagszeit einzelne Gleise gesperrt werden. Die betreffenden Züge werden entsprechend auf andere Gleise umgeleitet. Hintergrund ist das Absammeln von Eidechsen.

100 Auf Grund der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Feuerbach Borsigstraße müssen vom 15. Mai 2023 bis 14. Juni 2023 sowie vom 30. November 2023 bis 9. Dezember 2023 die S-Bahn-Gleise zwischen Zuffenhausen und Pragtunnel gesperrt werden. In der Folge entfallen die Linie S6/60 zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart Schwabstraße sowie teilweise die Linien S4/S5 zwischen Ludwigsburg und Stuttgart Schwabstraße. In der zweiten Bauphase vom 30. Juni 2023 bis 4. Juli 2023 muss erneut die Linie S6/60 zwischen Zuffenhausen und Stuttgart Schwabstraße entfallen.

Stimmen aus den Fraktionen

110 Rainer Ganske (CDU/ÖDP) zeigte sich geschockt von der Ausweitung der Sperrungen von drei auf fünf Jahre: „Das ist fast eine Verdopplung der Bauzeit.“ Trotzdem sei es natürlich wichtig, dass ETCS nicht nur angeschlossen, sondern auch ausreichend getestet werde. „Wenn es dann nicht funktioniert, schießen wir uns ins eigene Knie.“ Rückblickend auf 2021 sagte er: „Es ist sicherlich kein alltägliches Thema, die verkehrliche Hauptschlagader einer Region sperren zu müssen.“ Die Vorbereitung sei nicht perfekt gewesen: „Aber gut war, dass man schnell reagiert hat“, so Ganske weiter. „Die S-Bahn auf der Panoramabahn herauszunehmen, war die richtige Entscheidung – Sicherheit geht vor.“ Zudem müssen man Überlegungen anstellen, gerade den On-Demand-Verkehr nicht nur im Schienenersatzverkehr, sondern auch im Regelbetrieb weiterzuentwickeln.

120 „Die weitere Sperrung in den Jahren 2024 und 2025 ist natürlich eine Hausnummer für die S-Bahn-Reisenden“, sagte Michael Lateier (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN). Umso wichtiger sei es nun, der Öffentlichkeit transparent darzustellen, wie es um das Streckennetz in der Region steht. „Bleiben uns solche Maßnahmen in der Zukunft dann erspart?“ Die erste Hälfte der Stammstreckensperrung 2021 lobte der Regionalrat hingegen. „Jedoch muss man beachten, dass in den nächsten Jahren nicht mehr Coronabedingt so wenige Fahrgäste unterwegs sind.“ Ein Auffangen durch die SSB könnte dann erschwert werden. Zudem forderte Lateier die Deutsche Bahn auf, nach

Abschluss des Berichtes zum Radverschleiß an den S-Bahn-Zügen nochmals im Gremium vorstellig zu werden.

130 Bernhard Maier (Freie Wähler) zeigte sich besorgt, dass die S-Bahn durch die Verlängerung der Sperrungen ihren Ruf verliert. „Diese Maßnahme bedauere ich sehr und sie wird die Begeisterung für die S-Bahn definitiv nicht stärken.“ Jedoch sei die Sanierung der Stammstrecke alternativlos. Er lobte die Leistung und Logistik der vergangenen Sperrung, „vor allem auch in Situationen, die so absolut nicht vorhersehbar waren.“ Zudem betonte er die Notwendigkeit, aufzuklären, woher die Probleme auf der Panoramabahn herrührten. „Die Strecke soll künftig eine zentrale Rolle spielen, von daher ist es wichtig, einschätzen zu können, was die Panoramabahn leisten kann.“

Die weiteren Sperrungen seien eine schlechte Nachricht für die Fahrgäste, äußerte sich Thomas Leipnitz (SPD) „Sorgen macht uns vor allem das Schienenersatzkonzept für 140 2025, wenn die Panoramabahn vielleicht gar nicht mehr zur Verfügung steht.“ Den langfristigen Schaden für die S-Bahn müsse man abwarten. Für Leipnitz war es klar, dass es bei einem solch großen Eingriff wie der Sperrung diesen Sommer zu Kinderkrankheiten kommt: „Alles andere wäre naiv.“ Wichtig sei es jetzt zu wissen: „Ist es tatsächlich mit einer besseren Schmierung getan oder was ist die endgültige Lösung für die Panoramabahn?“

Joachim Hülscher (AfD) appellierte an die Deutsche Bahn, bei den Baumaßnahmen alles Mögliche auszuschöpfen, um den Ablauf zu beschleunigen, „damit wir 2026 gut aus der Situation herauskommen“, so Hülscher. Bezogen auf die erste Sperrung dankte er für die logistische Leistung: „Das wurde souverän bewerkstelligt und wir hoffen, dass es in den nächsten Jahren ähnlich läuft.“ Zudem sei man gespannt auf den Abschlussbericht zum Thema Panoramabahn. 150

Gabriele Heise (FDP) forderte die Deutsche Bahn auf, den Zeitpunkt für die Sperrung in Feuerbach zu überdenken: „Für den wichtigen Schulstandort ist eine Sperrung mitten in der Prüfungszeit schwierig.“ Armin Servani (FDP) dankte für den ehrlichen Bericht zur Sperrung in 2021: „Wo man früher nur Kleinigkeiten repariert hat, gab es jetzt den großen Rundumschlag.“ Der Regionalrat lobte zudem die sehr gute Kommunikation im Vorfeld. Allerdings gelte es zu berücksichtigen, dass bei den nächsten Sperrungen mit mehr Fahrgästen zu rechnen sei.

Michael Knödler (DIE LINKE/PIRAT) zeigte sich ob der Verlängerung von drei auf fünf 160 Jahre überrascht: „Ist damit auch die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 gefährdet?“ Zudem forderte er einen guten Ersatzverkehr für die Baumaßnahmen in Feuerbach. Für Wolfgang Hoepfner (DIE LINKE/PIRAT) hat bei der ersten Sperrung eine Menge gut funktioniert. „Trotzdem gab es auch vermeidbare Fehler.“ So solle die Deutsche Bahn prüfen, ob die Fahrer des Schienenersatzverkehrs ausreichend geschult wurden und gegebenenfalls im Jahr 2022 in diesem Bereich nachbessern.

Donnerstag, den 28.10.2021/tmi
