

## Themen für die Fahrgastbeiratssitzung am 17. März 2022

### Hauptthema: S-Bahn

#### 1. Zukünftige Sperrungen der S-Bahn Stammstrecke und Ersatzverkehr über die Panoramabahn

Nachdem die Sperrungen der S-Bahn-Stammstrecke ursprünglich nur während der Sommerferien 2021 - 2023 stattfinden sollten, wurde inzwischen bekannt, dass es auch im Sommer 2024 eine Sperrung geben wird. Auch im Jahr 2025 muss die Strecke noch einmal länger gesperrt werden, wobei die DB AG über die Dauer und den Zeitraum der Sperrung am 02.02.22 im Regionalparlament noch keine Auskunft geben konnte. Die aufgetretenen Schwierigkeiten mit dem erhöhten Verschleiß der S-Bahnräder sollen durch manuelle Schmierung der Gleise und der Spurkränze behoben werden, so dass das ursprüngliche Fahrplankonzept aus dem letzten Jahr wieder umgesetzt werden kann.

- Welche Erfahrungen wurden mit der S-Bahnumleitung und dem Schienenersatzverkehr (SEV) im letzten Jahr gemacht? Wie waren die Rückmeldungen der Fahrgäste diesbezüglich?
- SEV-Konzept mit Brechung der Linie an der Uni: warum kann nicht durchgehend gefahren werden? Warum können Radfahrer nicht in den Bussen mitgenommen werden?
- Die Informationen über die Haltestellen des SEV, insbesondere im Bereich Österfeld und STEP waren nicht ausreichend. Die Wegeführung zu den SEV-Haltestellen war schlecht markiert und ausgeschildert.
- Die Fahrplanangaben nach der kurzfristigen Sperrung der Panoramabahn für S-Bahnen im letzten Jahr waren am Anfang nicht korrekt. Warum können aktuelle Änderungen nicht zeitnah in den Informationsmedien angegeben werden?
- Welche Regionalexpresszüge verkehren während der Sperrung 2022 über die Panoramabahn bis Stuttgart Hbf?
- Kann die S60 von Stuttgart nach Böblingen ohne Aufpreis benutzt werden?
- Anregung: Bessere Information über Sperrung und Ausweichmöglichkeiten in den Zügen und den S-Bahnen mit Hilfe von Durchsagen bereits bei der Einfahrt in den Hauptbahnhof.
- Probleme beim Übergang in den Normalbetrieb: Stellwerkstörungen – warum gab es keinen vorherigen Test? Zunächst fehlten auch die Sitzbänke in den Stationen und teilweise waren Rolltreppen und Aufzüge defekt. Wie kann das zukünftig vermieden werden?
- Wieviel Fahrgäste sind durch Streckensperrung und Umwege verloren gegangen und müssten nicht die Fahrpreise wegen erheblicher Verschlechterung der Leistung gesenkt werden?

Die Panoramabahn wird auch über das Jahr 2025 hinaus als Ausweichstrecke gebraucht (z. B. bei Sperrungen auf der Stammstrecke wegen Wartungsarbeiten oder Störungen) und der Verband Region Stuttgart sowie das Land wollen dort Züge fahren lassen.

- Was ist aus dem Konzept einer Tangentialstrecke mit neuen Haltestellen auf der Panoramabahn geworden?
- Warum will DB diese wichtige Strecke abgeben und wie sieht das endgültige Notfallkonzept nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 aus?
- Wie ist der Status der Planung für einen Nordhalt?
- Könnte die Gäubahnunterbrechung wegen des Anschlusses der S-Bahn an die Station Mitternachtstraße im Sommer 2025 noch vermieden werden? DB-Planungen dazu existieren!

- Wie soll ab Sommer 2025 ein Ersatzbetrieb funktionieren, wenn keine Umfahrung zwischen Bad Cannstatt – Hbf – S-Vaihingen mehr zur Verfügung steht? Dazu kommt, dass zur gleichen Zeit die Stadtbahnstrecke der SSB nach Vaihingen wegen Bauarbeiten gesperrt ist und damit auch die Sonderlinie U34 nicht fahren kann. Der Fahrgastbeirat fordert eine bessere Abstimmung zwischen DB und SSB, damit diese Verbindung als Alternative zur S-Bahn zur Verfügung steht, die während der letzten Sperrung sehr gut genutzt wurde.
- Radabnutzung bei der S-Bahn: Warum wurden die Gleisschmierungseinrichtungen auf der Panoramabahn abgebaut?
- Wann geht der Aufzug am neuen Bahnsteig 4/6 in S-Vaihingen in Betrieb (für März 2022 angekündigt<sup>1</sup>)?
- Wie sieht der Zeitplan zur Inbetriebnahme der Haltestelle Mitnachtstraße aus? Gibt es Änderungen, wenn S21 später kommt? Sind dann auch noch 2026 und 2027 Sperrungen wegen Inbetriebnahme und Zulassung des Signalsystems ETCS notwendig?
- Werden Konzepte zum Linientausch noch weiterverfolgt und kommt es zu größeren Fahrplanänderungen bei der S-Bahn nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21?

## 2. Wegeführung am Stuttgarter Hauptbahnhof

Im Rahmen der Generalsanierung des Bonatzbaus war ursprünglich versprochen worden, dass weiterhin direkte Zugänge zum verlegten Querbahnsteig aufrechterhalten werden, siehe Zitat aus einer Pressemitteilung der DB vom 30.04.2019: „Während der Modernisierung des Bonatzbaus werden immer mindestens zwei Zugänge zum Querbahnsteig **durch** den Bonatzbau aufrechterhalten.“<sup>2</sup>

Tatsächlich wurde dann aber der nördliche Steg gesperrt und die Fahrgäste müssen seither einen großen Umweg ohne jeglichen Wetterschutz entlang der Heilbronner Straße zurücklegen. Im Frühjahr 2022 soll nun auch noch der Weg durch die große Schalterhalle und den südlichen Steg gesperrt und durch einen Steg außerhalb des Bonatzbaus ersetzt werden (Verlängerung um 150 - 200 m).

- Wann erfolgt die Sperrung und warum gibt es bis jetzt noch keine Informationen darüber, obwohl der neue Steg fast fertig ist?
- Durch die längere Wegstrecke verlängern sich Umsteigezeiten, Anschlüsse zwischen S-Bahn/Stadtbahn bzw. Bussen und der Fern- und Regionalbahn gehen verloren. Wird die Verlängerung in der VVS-App und der Auskunft auf der VVS-Homepage hinterlegt?
- Teilweise sind Wege schlecht ausgeschildert und markiert (z. B. gibt es an der Bushaltestelle vor dem Hauptbahnhof keinen Hinweis auf den Weg zu den DB-Zügen).

Information der Fahrgäste: Kommen insbesondere Fahrgäste von außerhalb gut mit der Beschilderung zurecht, gibt es ausreichend Personal, um Fragen zu beantworten oder Fahrgäste in die richtige Richtung zu führen?

- Heute wird am Hauptbahnhof schon vereinzelt ein Shuttle-Service mit Elektromobilen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität eingesetzt. Wäre eine Ausweitung des Dienstes möglich?

## 3. Verbesserung des Verkehrs aus dem Raum Leonberg und Weil der Stadt nach Stuttgart

Die Bahnstrecke Weil der Stadt – Leonberg – Stuttgart ist die einzige Zulaufstrecke, auf der nur S-Bahnen verkehren. Auf allen anderen Zulaufstrecken verkehrt ein überlagerter Metropolexpress, der im

<sup>1</sup> <https://stm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/fern-und-regionalzuege-halten-an-neuem-bahnsteig-in-stuttgart-vaihingen/>

<sup>2</sup> <https://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/presse/pressemitteilungen/newsdetail/news/1471-stuttgart-hauptbahnhof-umbau-bonatzbau/newsParameter/detail/News/>

Kernbereich der Region nur an den wichtigsten Stationen hält und deshalb deutlich kürzere Fahrzeiten bietet. Der Verband Region Stuttgart plant dafür eine Express-S-Bahn (S62) die ab September 2022 in der Hauptverkehrszeit von Weil der Stadt bis Zuffenhausen und später nach Feuerbach fährt. In der Öffentlichkeit werden Zweifel am Sinn dieser Express-S-Bahn geäußert. Die S62 kann in Renningen nicht halten, muss dann aber zwischen Leonberg und Zuffenhausen Zeit „absummeln“ und ist dort trotz ausgelassener Halte in Höfingen und Neuwirtshaus sogar 3 Minuten langsamer als die reguläre S6, so dass sich auf der Gesamtstrecke in Fahrtrichtung Stuttgart nur ein Fahrzeitgewinn von 2 Minuten ergibt (in Gegenrichtung immerhin 7 Minuten). Als Kollateralschaden wird dabei allerdings die Hermann-Hesse-Bahn ausgebremst, die ab 2023 von Calw nach Renningen fahren soll und die dann während der Betriebszeit der S62 nur bis Weil der Stadt verkehren kann. Damit ist ausgerechnet dann, wenn viele Leute unterwegs sind, von Calw nach Böblingen ein zweimaliges Umsteigen notwendig, was die Attraktivität und Zuverlässigkeit dieser neuen Verbindung beeinträchtigt.

- Ist hier noch eine kundenfreundlichere Lösung denkbar?
- Wie ist der Zeitplan für die Verlängerung der S62 nach Feuerbach?
- Wie sieht die langfristige Planung aus? Wird ein Metropoexpress oder eine Express-S-Bahn jeweils mit Verlängerung bis Calw bevorzugt?
- Ist die Integration der Hessebahn in den VVS-Tarif bei Betriebsaufnahme 2023 geplant?

#### **4. Fahrplan S4 zwischen Marbach und Backnang**

Die S4 ist die einzige S-Bahnlinie in der Region, bei der ab 21 Uhr 30 ein Stundentakt gilt. Auch tagsüber passen die Fahrzeiten der S4 in Backnang nicht zu den Anschlüssen. Beim Umsteigen von der S4 in die S3 müssen die Fahrgäste in Richtung Stuttgart 19 Minuten und in Richtung Marbach 15 Minuten auf ihren Anschluss warten. Außerdem verpasst die S4 den Anschluss an den MEX 19 bzw. MEX 90 nach Gaildorf bzw. Schwäbisch Hall nur um wenige Minuten (Ankunft: Minute 22, Abfahrt: Minute 24 - zu knapp wegen Gleiswechsel, Gegenrichtung: Ankunft: Minute 36, Abfahrt: Minute 33), so dass die Fahrt von Ludwigsburg nach Schwäbisch Hall über Stuttgart trotz der längeren Strecke schneller ist.

- Wäre ein Halbstundentakt der S4 nach 21 Uhr 30 zwischen Marbach und Backnang möglich?
- Könnten die Fahrpläne auf der S4 oder auf Murrbahn (Stuttgart – Schwäbisch Hall) angepasst werden, damit die Anschlüsse verbessert werden (Fahrzeitgewinn LB-SHA von 30 Min)?
- Welche Infrastrukturausbauten (z. B. Doppelspurabschnitte) wären notwendig, um die Fahrplansituation zu verbessern?

#### **5. Ökostrom für die Stuttgarter S-Bahn**

Im Gegensatz zu den Regionalzügen des Landes und den SSB-Stadtbahnen verwendet die S-Bahn noch keinen Ökostrom.

- Ist die Verwendung von Ökostrom geplant und wie ist die aktuelle CO2-Bilanz der S-Bahn Stuttgart?

#### **6. Sonstiges**

- Diskussion über Ideen für Jubiläumssitzung im Sommer
- Wunsch nach Sitzung mit Schwerpunkt Digitalisierung: gemeinsames Konzept zur Qualitätssteigerung durch neue digitale Dienste fehlt (v.a. bei Busbetrieben, die teilweise noch nicht einmal die Echtzeitinformation umgesetzt haben, für die der VVS eine Datendrehscheibe anbietet).