



**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 15.03.2023

S-Bahn-Streckensperrungen 2023: Region diskutiert Sperrungen und Ersatzkonzepte

Ersatzkonzept während der Stammstreckensperrung 2023 vorgestellt. Region fordert Entschädigung der Fahrgäste wegen kurzfristiger Sperrung. Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Baden-Württemberg, und Olaf Drescher, Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH, äußern sich zu kurzfristig bekanntgegebenen Sperrungen.

10

STUTTGART: Während der Sommerferien 2023 kommt es erneut zu einer Sperrung der S-Bahnstammstrecke. Die DB möchte diesmal auf die regelmäßige ersatzweise Nutzung der Panoramabahn mit S-Bahnzügen verzichten, um einem erneuten übermäßigen Radverschleiß vorzubeugen. In der Sitzung des Verkehrsausschusses des Verbands Region Stuttgart wurde das Ersatzkonzept vorgestellt.

20

Für das bundesweite Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart sind zudem umfangreiche Kabeltiefbauarbeiten notwendig. Olaf Drescher, Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH, stellte die damit einhergehenden Sperrungen im Bereich Bad Cannstatt/Waiblingen von Ende April bis Ende Juli und im zweiten Halbjahr 2023 im Bereich Vaihingen/Flughafen/Böblingen vor.

Ersatzkonzept Stammstreckensperrung

30

Für die Bedienung der Panoramabahn zwischen Stuttgart Hbf und Stuttgart-Vaihingen wird ersatzweise eine Pendellinie eingerichtet, die bis Böblingen durchgebunden wird. Darüber hinaus verkehren die S-Bahn-Linien wie folgt, sofern nicht anders benannt jeweils im Halbstundentakt. Soweit möglich ist, werden hierbei Langzüge (drei Triebwagen) eingesetzt.

- **S1:** Zweigeteilte Linienführung zwischen Ehningen und Stuttgart-Vaihingen sowie zwischen Stuttgart Hbf und Kirchheim (Teck).
 - **S2:** Zweigeteilte Linienführung zwischen Filderstadt und Stuttgart-Vaihingen sowie zwischen Stuttgart- Hbf und Schorndorf. Zwischen dem Bahnhof Flughafen/Messe und Stuttgart-Vaihingen wird die S2 tagsüber auf vier Fahrten pro Stunde und Richtung verdichtet.
 - **S3:** Verkürzte Linienführung zwischen Stuttgart Hbf und Backnang.
 - **S4:** Verkürzte Linienführung zwischen Stuttgart Hbf und Backnang über Marbach.
 - 40 • **S5:** Verkürzte Linienführung zwischen Stuttgart Hbf und Bietigheim-Bissingen.
 - **S6/60:** Verkürzte Linienführung zwischen Stuttgart Hbf und Weil der Stadt bzw. zwischen Zuffenhausen, Renningen und Böblingen. Zwischen Zuffenhausen und Renningen ergibt sich somit zu den Hauptverkehrszeiten ein 15-Minuten-Takt.
 - **S62:** Verkehrt nicht.
 - **S12/S15/S23/S30:** Die in den letzten beiden Jahren eingerichteten Baustellenlinien verkehren nicht, da diese aufgrund des neuen Linienkonzeptes obsolet sind (S23/S30) oder sich als nachfrageschwach erwiesen haben (S12/S15).
- 50 Der innerstädtische Schienenersatzverkehr mit Bussen wird auch 2023 beibehalten, mit einer umsteigefreien Durchbindung bis zur Haltestelle Universität. Aufgrund von Baustellen im Stadtgebiet prüft DB Regio aktuell noch, welche Taktzeiten im Busverkehr möglich sind. Der Verkehrsausschuss hat zudem bereits beschlossen, die U34 zwischen Südheimer Platz und Vaihingen Bahnhof montags bis freitags zwischen 6 und 19 Uhr zur Entlastung der U1 zu verlängern. Zudem wird der Takt beim RELEX-Expressbus X60 zwischen Leonberg und Universität verdichtet. DB Regio prüft gemeinsam mit dem VVS, wie die Wegeleitung für die Fahrgäste optimiert werden kann.
- 60 Im Zuge der Erstellung des Ersatzkonzepts wurden vielfältige Maßnahmen geprüft. Hierzu zählen unter anderem Taktverdichtungen bei der Stadtbahn, Express-Stadtbahn und Linienverlängerungen bei Express-Bussen. Diese haben sich aus technischen, personellen sowie Kapazitätsgründen und prognostizierter mangelnder Nachfrage als nicht praktikabel erwiesen.

Digitaler Knoten Stuttgart - Sperrungen 2023

- Für das bundesweite Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart sind von Freitag, 21. April 2023, an umfangreiche Kabeltiefbauarbeiten notwendig. Dazu müssen zahlreiche Gleise und andere Bahnanlagen unterquert werden, weshalb Streckensperrungen nötig sind. Die Sperrungen finden im Bereich Bad Cannstatt/Waiblingen von Ende April bis Ende Juli und im zweiten Halbjahr 2023 im Bereich Vaihingen/Flughafen/Böblingen phasenweise Gleise und Strecken statt. Betroffen sind Fern- und Regionalzüge sowie S-Bahnen und der Güterverkehr.
- 70

Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Baden-Württemberg, betont: „Der Digitale Schienenknoten ist für uns alle eine besondere Herausforderung. Hierfür gibt es keine Blaupause und wir können nicht auf Vorhandenes zurückgreifen. Diesen digitalen Knoten gibt es so nirgends, nicht in Deutschland, nicht in Europa und wahrscheinlich weltweit nicht.“ Er sei aber
80 nötig, wenn man mehr Kapazitäten auf der Schiene schaffen wolle und Klimaaspekte bedenke. Analysen hätten über Monate gezeigt, dass der Mehraufwand nicht in vorhandenen Sperrpausen durchgeführt werden könne. „Wir dachten wir kriegen das gegengesteuert, die Erkenntnis, dass es nicht funktioniert, kam kurzfristig, deswegen haben wir noch kein Ersatzkonzept.“ Man werde jetzt alle Ressourcen einsetzen und auch bundesweit Busse organisieren. Zudem werde aktuell an Kompensationsregelungen für die Fahrgäste gearbeitet. Olaf Drescher, Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH, ergänzt: „Seit 25 Jahren mache ich Großprojekte. Ich weiß, wovon ich rede und was ich Ihnen und allen Fahrgästen zumute. Die Einschränkungen tragen wir auf Ihrem Rücken und dem Rücken der Fahrgäste aus. Dafür möchte ich mich
90 entschuldigen.“

Stimmen der Fraktionen

Helmut Noë (CDU/ÖDP) fühlt sich von der Vorgehensweise der DB überrumpelt und beklagt die mangelhafte Kommunikation. „Die Bahn hat massiv Vertrauen verloren. Seit Jahren ist die Information der Fahrgäste unbefriedigend bis mangelhaft. Es ist unverständlich, wie Sie mit Ihrer Kundschaft umgehen. In der Privatwirtschaft wären Sie schon bankrott“, so Noë in Richtung DB. Deswegen appelliert er die Bevölkerung künftig besser mitzunehmen. „Wir müssen jetzt in die Zukunft blicken und Sie sind gefragt, dass es zu einem guten Abschluss
100 kommt“, so Noë weiter. Seine Fraktion sage „Ja“ zur Digitalisierung bei allen Risiken, die Pilotprojekte mit sich brächten. „Wenn alle an einem Strang ziehen, kriegt man das hin. Es gibt auch kein Zurück mehr“, betont Noë. Er bittet darum, laufend über alle konzeptionellen Planungen informiert zu werden.

Michael Lateier (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) bemängelt, dass zwei Wochen nach der Fahrplankonferenz so eine gravierende kurzfristige Ankündigung gekommen sei. „Das ist Missmanagement und grobfahrlässig. Entweder können Sie nicht planen, oder sind wegen Stuttgart 21 so unter Druck, dass sie nicht mehr richtig planen“, so Lateier. Seinem Kollegen Philipp Buchholz drängt sich
110 der Verdacht auf, dass Stuttgart 21 ohne ETCS die prognostizierten Mehrverkehre gar nicht hätte leisten können. Er moniert: „Warum kommen Sie so spät zu uns und ohne Alternativen?“ Als man ETCS beschlossen habe, sei nicht klar gewesen, dass man die S-Bahn ins Chaos stürze. Er sei sprachlos, wie Stuttgart vom Bahnverkehr abgeschnitten werde. Für ihn sei dies alles ein Zeichen dafür, die Panoramabahn zu erhalten.

Laut Bernhard Maier (Freie Wähler) gehen die meisten Probleme auf die Privatisierung der Infrastruktur zurück. „Die S-Bahn war bis Corona für die DB ein goldener Esel“, so Maier. Die Gewinne seien aber nicht in die Infrastruktur geflossen. „Der Goldesel bricht zusammen. Das Rückgrat des ÖPNV hat zwei Bandscheibenvorfälle die Woche.“ Die jetzige Vollsperrung setze dem Ganzen die Krone auf. „Wenn wir wollen, dass der Zustand der S-Bahn besser wird, dann wollen wir ETCS und zwar schnell.“ Er frage sich aber, wie ein Ersatzkonzept funktionieren könne, da mit Bussen nicht die gleiche Anzahl an Fahrgästen befördert werden könnten wie mit einer S-Bahn.

„Es könnte alles so schön sein. Die Zeitenwenden im ÖPNV beginnt, wenn das 49-Euro-Ticket kommt und alles wird gut. Aber nicht in der Region und Verantwortung dafür trägt die DB“, so Thomas Leinitz (SPD). Bei der DB wisse die linke Hand nicht, was die Rechte mache. Er appelliert, dass von Zahlungen die Fahrgäste profitieren müssten und nicht die DB. Seine Fraktion habe den Glauben in DB-Netz verloren. „Die DB kann froh sein über das 49-Euro-Ticket, weil sie so viel Geld bei der Entschädigung spart“, so Leinitz.

Laut Holger Dorn (AfD/FR) sei die Situation sehr angespannt. „Die kurzfristigen Ereignisse sind katastrophal. Die kurzfristigen Streckensperrungen schlagen bei Kunden und dem Verband Region Stuttgart ein.“ Er fragt: „Warum wurden die Risiken nicht kommuniziert? So werfen Sie alle Bemühungen im ÖPNV um zwei Jahre zurück.“

Armin Serwani (FDP) bestätigt als „ehemaliger Eisenbahner“, dass die Infrastruktur in der Region in einem desolaten Zustand sei. Deswegen sei er nicht bereit, den Digitalen Knoten zu verschieben. „Sonst kriegen wir nichts mehr gebacken“, so Serwani. Mit der Informationspolitik könne er sich aber nicht zufriedengeben. So sei Ärger in der Bevölkerung vorprogrammiert.

„Das ist ein Offenbarungseid für die DB“, betont Wolfgang Hoepfner (DIE LINKE/PIRAT). „Was sie an Versprechen abgeben, ist nicht mehr glaubwürdig.“ Er sei gespannt auf das Ersatzkonzept. Was DB-Netz leiste, sei zutiefst unseriös. Da müssten sich die Verantwortlichen nicht wundern, wenn sie „Dresche“ bekämen.