

## Themen für die Fahrgastbeiratssitzung am 12. Juli 2023

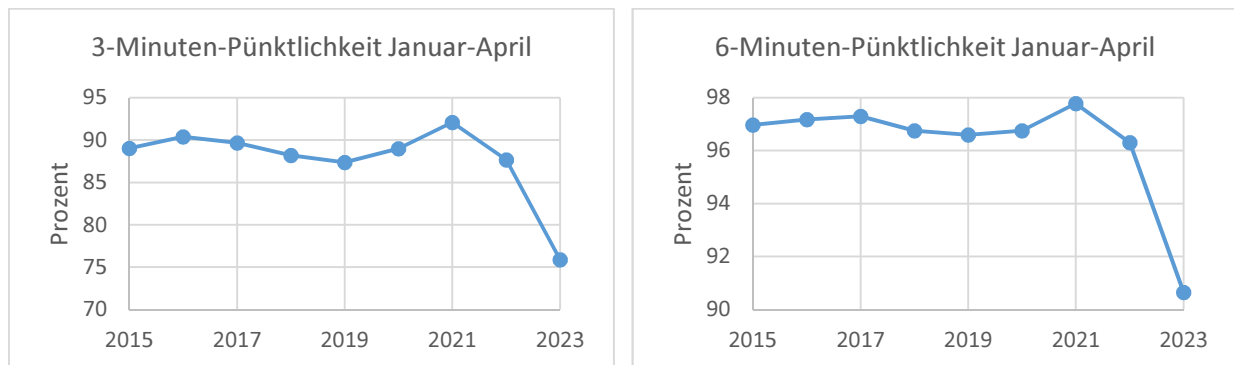
### 1. Allgemeines und Organisation

- Wunsch nach nächster Sitzung im Herbst in Göppingen wegen zahlreicher aktueller Themen (Reaktivierung Voralbbahn, Expressbusse) möglichst auch mit Vertretern des VRS.

### Schwerpunktthema S-Bahn

### 2. S-Bahn-Qualität

Die Pünktlichkeitswerte erreichten im Frühjahr 2023 so schlechte Werte wie noch nie, siehe Grafik.



Im letzten Jahr sank die Betriebsleistung gegenüber dem Vorjahr wegen Baustellen und Ausfällen trotz bestellter Mehrleistungen (2022: 11,2 Zug-km statt 12,6 Zug-km wie geplant, 2021: 11,5 Zug-km).

- Wie ist die Situation im aktuellen Jahr?
- Anschlusssicherung an Nebenbahnen, Beispiele Ammertalbahn und Strohgaubahn: wie ist der Stand und welche Wartezeitvorschriften gibt es?
- Ist die Anschlussinformation an die Regionalbusse überall umgesetzt (Datendrehscheibe) und wird sie beachtet?
- Forderungen:
  - Qualitätsmonitoring soll auch Transparenz über verpasste Anschlüsse herstellen (Vorbild ist hier die Schweiz)
  - Pönalemittel und nicht ausgegebene Mittel sollen für echte Angebotsverbesserungen eingesetzt werden.

Beobachtung: Zu frühe Abfahrt von S-Bahnen in Randlagen, z. B. an Sonntagen

- Wie kann das verhindert werden?

### 3. Fahrgastinformation

- Beobachtung: Die Anzeigen im Zug und außen am Wagen waren nicht korrekt (Versatz um eine Haltestelle). Was ist die Ursache?
- Rückmeldung von Fahrgästen: es kommt bei Störungen weiterhin zu Anzeigen von „Geister-S-Bahnen“ an den Bahnhöfen.

### 4. Barrierefreiheit

- Stand bei der automatischen Störungsmeldung bei Aufzügen, Häufigkeit von Ausfällen?
- Service für Menschen mit Mobilitätseinschränkung bei Aufzugssperrungen: Welche Möglichkeiten gibt es?

- Anregung: bessere Beschilderung der Ebenen in den Aufzügen (z.B. statt -1: Bahnsteigebene U-Bahn)

## 5. Baumaßnahmen im Rahmen der Projekte „Digitaler Knoten Stuttgart“ und Inbetriebnahme „Stuttgart 21“

Kurzfristig wurden wegen des Projekts „Digitaler Knoten Stuttgart“ monatelange Sperrungen zwischen Waiblingen und Bad Cannstatt, auf der Flughafenstrecke und zwischen Rohr und Herrenberg angekündigt, dazu kommen in diesem Jahr noch die bereits bekannte Sperrung der Stammstrecke im Sommer und eine weitere längere Sperrung zwischen Ehningen und Herrenberg.

- Warum wurde so kurzfristig informiert und warum wird als Begründung die überraschende Notwendigkeit von zusätzlichen konventionellen Signalen angeführt, obwohl dies bereits seit 2019 bekannt war<sup>1</sup>?
- Ein Resultat dieser Baustellenplanung ist z. B., dass die Gäubahn in diesem Jahr nicht mehr ohne Unterbrechung befahren werden kann. Warum können Baustellen nicht besser synchronisiert werden, um mehrere Baumaßnahmen zu bündeln?
- Wie hat sich der SEV bewährt? Wie ist die Pünktlichkeit in der HVZ?
- Warum wurde kein 15-Minuten Takt zwischen Waiblingen und Schorndorf bzw. Backnang eingerichtet, wie vor der Sperrung? Mit dem 30-Minutentakt muss u. U. eine halbe Stunde auf den Anschluss gewartet werden.
- War die Komplettspernung der S4 zwischen Marbach und Backnang wirklich notwendig (auf der Strecke verkehrt jetzt nur noch der MEX90 bzw. RE 90 im Stundentakt)?

Die Strecke Waiblingen - Nürnberger Straße ist seit 9. Juni wieder frei, es fährt dort aber trotzdem nur alle zwei Stunden ein IC (Karlsruhe – Nürnberg).

- Warum wird der MEX 13 aus Schorndorf nicht wie der IC über Untertürkheim umgeleitet und mit den MEX 16-Zügen verknüpft, die in Plochingen enden? Warum gibt es keine Nahverkehrs-Freigabe in diesem IC?

Das Projekt „Digitaler Knoten Stuttgart“ wurde als erstes Nahverkehrsprojekt der Leit- und Sicherungstechnik mit dem neuen europäischen Standard ETCS angekündigt. Mit dem Einsatz von digitalen Stellwerken wird aber eine neue Technik eingesetzt, die in Europa außerhalb von kleinen Pilotprojekten noch nie in einem großen Knoten eingesetzt wurde.

- Sind die erstmals verwendeten digitalen Stellwerke und die digitale Übertragungstechnik auch schon standardisiert und wie schwierig sind künftige Anpassungen bzw. Erweiterungen?
- Wie aufwändig und teuer ist eine Erweiterung der digitalen Stellwerkstechnik auf weitere Gleisabschnitte?

Ein Brief des VVS-Fahrgastbeirats an den VRS zu den Sperrungen wurde nicht beantwortet.

- Was kann der VVS tun, damit unser Gremium vom VRS ernstgenommen wird?

Im Jahr 2025 wird die S-Bahn auf neue Strecke über Mitnachtsstraße umgestellt. Die Planung dazu läuft. Beim Ausblick der DB auf diese Umstellphase wird davon gesprochen, dass kein schrittweises Umschalten von alter auf digitale Stellwerkstechnik möglich sei, siehe Präsentation im VA des VRS<sup>2</sup>:

- Wie lange muss dann die S-Bahn komplett gesperrt werden?
- Wann verkehren nach der Umstellung wieder alle Linien normal?

<sup>1</sup> <https://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/mediathek/detail/download/auf-dem-weg-zum-digitalen-knoten-stuttgart-ein-ueberblick-der-eisenbahningenieur-42020/mediaParameter/download/Medium/>

<sup>2</sup> [https://region-stuttgart.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZRI8voXgeTNkGER09y\\_Ois4VQD94ouBöbli\\_nngenfZADUWR-dovE/IBN\\_Stammstrecke\\_2025.pdf](https://region-stuttgart.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZRI8voXgeTNkGER09y_Ois4VQD94ouBöbli_nngenfZADUWR-dovE/IBN_Stammstrecke_2025.pdf)

## 6. Fahrplankonzept der S-Bahn mit Stuttgart 21

Die Vorstellung des neuen Fahrplankonzepts nach Inbetriebnahmen von Stuttgart 21 erfolgte im September 2022<sup>3</sup> beim VRS. Die neue Station Mitternachtstraße macht generelle Fahrzeitverlängerungen im ganzen Netz notwendig. Beispiele auf Basis der verfügbaren Informationen (tagsüber):

Waiblingen – Stuttgart Hauptbahnhof:	+ 5 Minuten
Weil der Stadt – Stuttgart Hauptbahnhof:	+ 4 Minuten
Bietigheim-Bissingen – Stuttgart Hauptbahnhof:	+ 2 Minuten

Anschlussverluste bei Querverbindung:

Böblingen – Weil der Stadt:	+ 14 Minuten
Backnang – Schorndorf:	+ 10 Minuten
Ludwigsburg – Waiblingen:	+ 8 Minuten
Waiblingen – Esslingen:	+ 7 Minuten

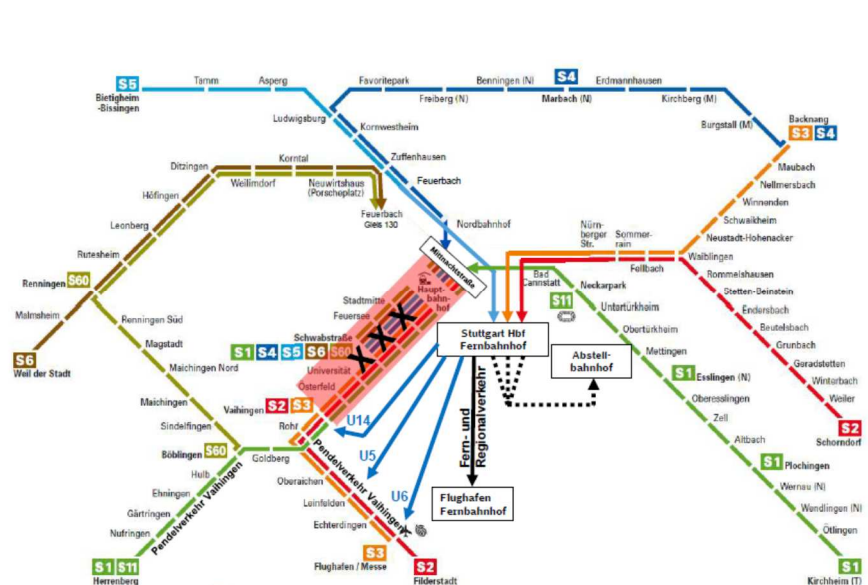
Fahrzeitverkürzung durch Umstieg an der Haltestelle Mitternachtstraße  
Feuerbach – Bad Cannstatt: - 1 Minuten

- Sind diese Zeiten korrekt und wann wird der Fahrplan veröffentlicht?

Im September 2022 wurde von der DB beim VRS ein Störfallkonzept bei einer Stammstreckensperrung vorgestellt<sup>4</sup>, siehe Abbildung unten.

### S-Bahn-Störfallkonzept nach Umsetzung Ziel-Konzept III

**DB NETZE**



DB Netz AG | Rüdiger Welf | I.NB-SW | 21.09.2022

#### Mögliche Linienverläufe

- S1/S11**
    - Kirchheim (T) – Mitternachtstraße
    - Heidenberg – Stg-Vaihingen
  - S2**
    - Schorndorf - Bad Cannstatt – Stuttgart Hbf Fernbahnhof
    - Filderstadt – Stg-Vaihingen
  - S3**
    - Backnang - Bad Cannstatt – Stuttgart Hbf Fernbahnhof
    - Station Flughafen/Messe – Stg-Vaihingen
  - S4**
    - Backnang - Marbach (N) – Mitternachtstraße
  - S5**
    - Bietigheim-Bissingen – Stuttgart Hbf Fernbahnhof, Ausfall im Bereich Böblingen
  - S6/S60**
    - Weil der Stadt / Böblingen – Feuerbach (Gleis 130)
- Randbedingungen**
- Grundsätzlich 30'-Minuten-Takt
  - Einzelne Bereiche im 15'-Minuten-Takt bedienbar (ist aus umlauftechnischer und Fahrplankonzept noch detaillierter zu betrachten)

11

<sup>3</sup> <https://region-stuttgart.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZfwHWkdBda9zRjeuWwzwMZ9CQ9pzANqc4CZkQry1pTM4/Vorlage-mit-Beschluss-VA-238-2022.pdf>

<sup>4</sup> <https://region-stuttgart.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZftltLuhZRmuG3bvqyho9RVdNF4ByxzqPyfgeXpIN0m8/Stoerfallkonzepte-in-den-einzelnen-IBN-Phasen.pdf>

Die Panoramabahn steht dann als Umleitungsstrecke nicht mehr zur Verfügung und die Hauptlast soll zukünftig von den SSB getragen werden, teilweise soll auch der reguläre Regionalverkehr (zum Flughafen) genutzt werden.

- Reichen die Kapazitäten der Stadtbahnen in der HVZ?
- Warum werden im Störfall kein S-Bahn-Pendelverkehr bis zum Flughafen und kein Ringverkehr über den Untertürkheimer Tunnel angeboten (laut NVBW kann die S-Bahn diesen Tunnel wegen Brandschutzvorschriften nicht befahren)?

## **7. Streckenausbau**

- Welche Planungen gibt es und wie sieht die Zeitplanung dazu aus?
- Achse Kirchheim – Göppingen:  
der Landkreis Esslingen zeigt kein Interesse an einer Durchbindung der Voralbbahn über Bad Boll hinaus nach Weilheim und Kirchheim. Stattdessen wird eine S1-Verlängerung nach Weilheim angestrebt. Die Stadtwerke Ulm haben Interesse an einer S-Bahn in den Kreis Göppingen hinein und kämen auch als Betreiber der Voralbbahn (inklusive einer Erweiterung in Landkreis Esslingen) in Frage.
- Der Fahrgastbeirat Göppingen dringt auf eine durchgehende Schienenverbindung. Wie kann eine Lösung aussehen?

## **8. Sonstiges**

- Es gab jüngst häufiger Kommentare von Fahrern, die in der S-Bahn durchgesagt wurden. Wie geht die DB damit um?
- Es werden vermehrt e-Scooter nicht zusammengeklappt in der S-Bahn mitgenommen, was eigentlich nicht erlaubt ist. Wie geht man damit um?
- Deutschlandticket:
  - Nachweispflicht bei Chipkarte in den Beförderungsbedingungen (anders als bisher bei Polygo). Warum ist nicht wenigstens die Polygokarte als D-Ticket ohne Ausweis gültig?
  - Jobticket Deutschland ist bei einzelnen Arbeitgebern immer noch nicht gültig (Grund: Verträge mit der DB sind noch nicht geschlossen). Warum dauert das so lange?