

Themen für die Fahrgastbeiratssitzung am 27. Februar 2025

Schwerpunktthema: Regional- und S-Bahnverkehr während und nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und des Digitalen Knotens Stuttgart

1. Inbetriebnahme S21, Auswirkungen auf S-Bahn und Regionalverkehr

Die Streckensperrungen, die im Zuge der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 im Bereich des Knotens Stuttgart zwischen April und Dezember 2026 notwendig sind, wurden im September von InfraGo angekündigt¹, siehe:

Im Fahrplan 2026 wirken verschiedene Einschränkungen, die für **DB InfraGO** die Nfpl-Erstellung¹ relevant sind

Bereich	Von	bis	Maßnahme	Bemerkung
4860 Stg-Vaihingen – Stuttgart Hbf	22.04.2026 21:00	dauerhaft	Unterbrechung Panoramabahn	
4861 Stg-Vaihingen – Filderstadt	22.04.2026 21:00	22.05.2026 05:00	IBN ETCS Filderstrecke (S-Bahn)	
4801 Stuttgart Nord – Stg Hbf (tief) S-Bahn	25.06.2026 21:00	12.09.2026 05:00	Anschwenkung Mittnachtstraße	+Stammstreckesperrung
4701 Stg-Bad Cannstatt – Stg Hbf (tief) S-Bahn	08.07.2026 21:00	12.09.2026 05:00	Anschwenkung Mittnachtstraße/ Westkopf Cannstatt (S-Bahn)	+Stammstreckesperrung TSC Gl. 1-4 gesperrt
4861 Stg Hbf (tief) – Stg-Vaihingen	08.07.2026 21:00	12.09.2026 05:00	Stammstreckensperrung	
4700 Stuttgart Hbf – Stg-Bad Cannstatt	12.10.2026 21:00	12.12.2026 05:00	Anschwenkung Westkopf Cannstatt (Fernbahn)	
4813 Bereich Flughafen	13.09.2026 17:00	12.12.2026 07:00	Anbindung Flughafen	Schichtweise nachts und Wochenenden

(1) Die dargestellte Übersicht ist ein Auszug aus den Planungsparametern; maßgeblich sind die dort dargestellten Angaben

DB InfraGO AG | Region Südwest | 02.07.2024

10

Abbildung 1: Streckensperrungen im Jahr 2026, Quelle: DB

- 1.1. **Inbetriebnahme Mittnachtstraße:** Fahren im Sommer 2026 keine S-Bahnen mehr nach S-Hauptbahnhof? Enden die S-Bahnen in Cannstatt und in Feuerbach oder werden einzelne S-Bahnen auf den Ferngleisen bis Hauptbahnhof (oben) durchgebunden?
- 1.2. **Allgemeine Frage zur Anschwenkung:** warum werden keine Weichen eingebaut, damit der Kopfbahnhof in der Übergangszeit weiterhin anfahrbar bleibt?
- 1.3. Wie wird der **Regional- und Fernverkehr** zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Bad Cannstatt ab 12.10.2026 bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 abgewickelt? Fahren Fernverkehrszüge nach Ulm schon durch den Tiefbahnhof? Endet der Regionalverkehr aus den Richtungen Waiblingen und Esslingen schon in Bad Cannstatt oder gibt es Durchbindungen auf die Schusterbahn?

2. Gäubahnkappung:

- 2.1. Der **Gäubahndamm** soll ab 22.04.2026 abgebrochen werden, obwohl dies technisch gar nicht notwendig ist. Warum betreibt die DB die **Panoramabahn** diese Strecke nicht weiter, solange keine Alternative zur Verfügung steht? Warum bewertet sie die Interessen der Stadt

¹ https://www.vdmt.de/fileadmin/user_upload/02_Aktuelles/Dokumente_2024/Unterlage_zur_Informationsveranstaltung_Markteinf%C3%BChrung_Stuttgart_21.pdf

an einer schnellen Räumung des Gleisvorfelds höher als die Interessen ihrer Kunden und als ihr eigenes wirtschaftliches Interesse an einem profitablen Bahnverkehr im Fernverkehr auf einer internationalen Strecke?

- 2.2. Wird die **Panoramabahn** (bis Nordbahnhof) durch die SWEG übernommen und bleibt dort weiter Schienenverkehr möglich (z. B. für S-Bahn-Umleitverkehre zwischen Feuerbach und S-Vaihingen oder für Güterverkehr?)
- 2.3. Warum wurden die Pläne zur Einrichtung eines **Nordhalts** gestrichen?
- 2.4. Wird bei fehlender bzw. weit in die Zukunft verschobener Finanzierung des **Pfaffensteigtunnels** die alte Planung (PFA 1.3b) wieder reaktiviert?
- 2.5. Wie ist das **Umsteigen** in S-Vaihingen geplant? Muss dabei immer der Bahnsteig gewechselt werden (abgesehen vom Umstieg von S1 auf RB nach Freudenstadt bzw. Rottweil an Gleis 1)? Der zusätzliche Umstieg ist unkomfortabel (v.a. mit Gepäck) und sorgt für Reisezeitverlängerung und verpasste Anschlüsse. Parallel wird die A81 auf sechs Spuren ausgebaut. Wie viele Fahrgäste werden voraussichtlich von der Bahn auf das Auto wechseln?

3. Digitaler Knoten Stuttgart (DKS)

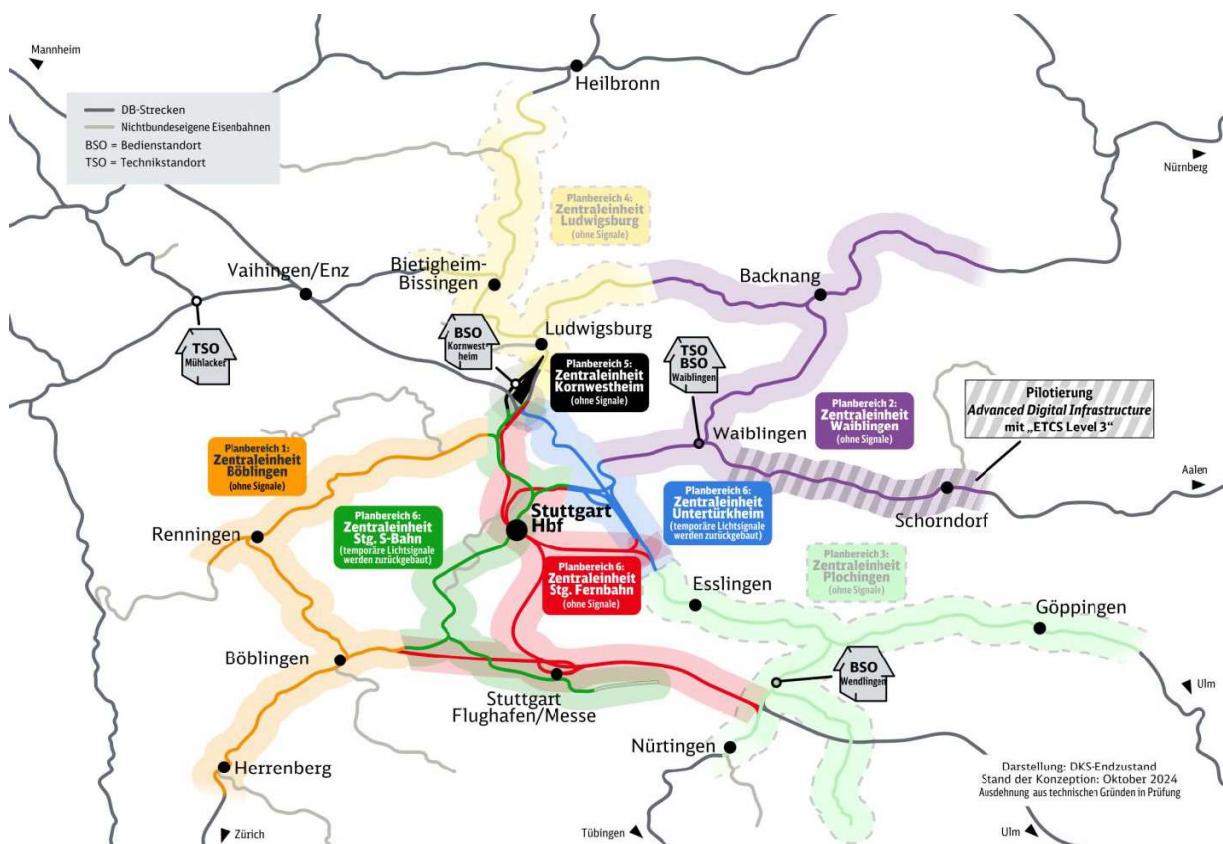


Abbildung 2: Übersicht DKS, Quelle: DB

Auf der Aufsichtsratssitzung der Bahn am 20. Dezember 2024 wurde beschlossen, die Mittel von knapp 240 Millionen Euro, die vom Bund für den **dritten Baustein des Digitalen Knotens** (DKS 3) in Stuttgart zur Verfügung gestellt wurde, nicht abzurufen². Die Bahn hat den Gremienvorbehalt nicht aufgehoben. Bei der Lenkungskreissitzung am 6.12.2024 erläuterte Bahnvorstand Huber, dass zwar

² <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/stuttgart/s21-bahn-hebt-gremienvorbehalt-zu-digitalen-knoten-stuttgart-nicht-auf-100.html>

insgesamt 825 Millionen Euro an Mitteln zur Verfügung stehen würden, dass diese Berechnung allerdings aus dem Jahr 2017 stamme und die Bahn inzwischen mit Kosten von über zwei Milliarden Euro rechne. Daher wolle man sich **nicht auf ein Projekt einlassen, das nicht durchfinanziert sei**³. Die Planung geht aber vorerst weiter. Falls doch noch eine Umsetzung des dritten Bausteins ermöglicht wird, kann das zunächst nur teilweise erfolgen (siehe Abbildung 2).

Bei einer Videokonferenz am 21. Oktober 2024 von PRO BAHN Schwaben erklärte Herr Reinhart von der DB, dass 2 von 8 Zentraleinheiten vorerst zurückgestellt und aus Kostengründen erst später auf die digitale Leit- und Sicherungstechnik umgestellt werden (ZE Ludwigsburg und Plochingen). Damit ist auf der am meisten belasteten Zulaufstrecke des neuen Tiefbahnhofs, auf der alleine 5 Nahverkehrslinien sowie der gesamte Fernverkehr fahren, keine Kapazitätssteigerung möglich.

- 3.1.** Kann damit der Fahrplan **stabil gefahren** werden und bis wann wird der gesamte Knoten auf die neue Technik umgestellt?
- 3.2.** Bei nicht vollständiger Umsetzung der 3. Baustufe müssen S-Bahnen zwischen analoger und digitaler Technik wechseln. Was passiert, wenn die **Anmeldung im Digitalbereich** misslingt?
- 3.3.** Wie ist der **aktuelle Stand der Fahrzeugausstattung**? Handelt es sich dabei um eine Standard-ETCS-Fahrzeugausstattung oder um eine Sonderlösung für den DKS?
- 3.4.** Wie kann die Modernisierung von **Stellwerken mit Veränderungssperre** (z. B. Herrenberg oder Lauffen/N) erfolgen, wenn die 3. Baustufe nicht vollständig umgesetzt wird?
- 3.5.** Wieviel **Personal** wird durch Digitalisierung in den Stellwerken gespart?
- 3.6.** Der **Schienerersatzverkehr** bei der Sperrung der Strecke Bad Cannstatt – Waiblingen im Rahmen der Arbeiten zum DKS vom 03.-08.01.2025 (ganztägig) und vom 08.01.2025 bis 03.02.2025 (ab 21 Uhr) ist am Hauptbahnhof schlecht ausgeschildert und es ist für Personen ohne Smartphone unklar, wann welche Linien dort verkehren. Vorschlag: Installation einer dynamischen Fahrgästinformation.

Verwirrend war auch die Fahrgästinformation auf den Apps „DB-Navigator“ und „VVS Mobil“. Während in der DB-App Verbindungen mit der Linie U1 und Umsteigen an der Nürberger Straße angezeigt wurden, fehlten diese beim VVS. Dies war auch korrekt, denn wegen eines Wasserrohrbruchs am Berliner Platz konnte diese Linie zwischen 3. und 15.1. nicht über den Hauptbahnhof geführt werden. Dafür zeigte die VVS-App in der Vollsperrungsphase abends nur einen Stundentakt nach Waiblingen an, obwohl es von Bad Cannstatt aus einen 10-Minuten-Takt gegeben hätte, der mit Umsteigen auf die ebenfalls im 10-Minuten Takt verkehrende S-Bahn einfach vom Hauptbahnhof aus erreichbar war.

4. Perspektive nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21

- 4.1.** Wie soll zukünftig der **Ersatzverkehr bei Stammstreckensperrungen** funktionieren? Können die SSB und der Regionalverkehr der DB zum Flughafen diesen vollständig bewältigen?
- 4.2.** Wann kann wieder **ohne Umsteigen nach Albstadt** gefahren werden?
- 4.3.** Bleibt es bei der angekündigten **Generalsanierung der Filstalbahn** im Jahr 2029?
- 4.4.** Wann wird die **S-Bahn-Tunnelröhre im Pragtunnel** saniert?

³ <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/stuttgart/stuttgart-21-und-der-digitale-knoten-wie-geht-es-weiter-s21-100.html>

5. Stuttgart 21-Fahrplan

- 5.1. S-Bahn:** Bleibt es bei den angekündigten Fahrzeitverlängerungen von bis zu 5 Minuten und dem Verlust von Anschlüssen⁴ durch Inbetriebnahme der Station Mittnachtstraße? Wie stark verbessert sich die **Umsteigebeziehung Feuerbach – Cannstatt** durch die neue Haltestelle **Mittnachtstraße** und kann dort kurz zur Anschlussaufnahme gewartet werden?
- 5.2. Regionalverkehr:** Im Oktober 2022 wurde die Planung für den Regionalverkehr mit S21 vorgestellt⁵. Gegenüber der alten Planung (Angebotskonzeption 2020) wurden bewährte **Durchbindungen** (z. B. Heilbronn – Tübingen) aufgegeben, dafür wird z. B. halbstündig eine Linie Schorndorf – Plochingen angeboten. Ist diese Planung noch aktuell?
- 5.3. Hermann-Hesse-Bahn (ab 2025):** Gibt es eine Perspektive für eine **MEX-Linie aus Calw** (statt S62), möglichst mit Halt in Zuffenhausen? Warum ist eine Einfahrt in den Tiefbahnhof nicht möglich? Könnte ein (Rest-)Kopfbahnhof hier Abhilfe schaffen?

6. Sonstiges

- 6.1.** Planung eines **Workshops** zur Weiterentwicklung des Fahrgastbeirats. Ziel soll u.a. eine bessere öffentliche Wahrnehmung der Arbeit des Fahrgastbeirats sein.

⁴ https://region-stuttgart.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpD2NXNFDfF-cExjZfwHWkdBda9zRjeuWwzwMz9CQ9pzANqc4CZkQry1pTM4/Vorlage_mit_Beschluss- VA-238-2022.pdf

⁵ <https://regionalverkehr-projekt-stuttgart-ulm.de/download/Regional-Fahrplan-Inbetriebnahme-Stuttgart-21-11-10-2022.pdf>