



Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)
Rotebühlstraße 121 · 70178 Stuttgart

VVS-Fahrgastbeirat
Sprecher: Dr. Wolfgang Staiger
fahrgastbeirat@vvs.de

Herr Verbandsvorsitzender Thomas Bopp,
Herr Regionaldirektor Dr. Alexander Lahl,
Herr Verkehrsdirektor Dr. Jürgen Wurmthaler

Verband Region Stuttgart
Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

Stuttgart, 29.03.2023

Streckensperrungen im Rahmen des Pilotprojekts „Digitaler Knoten Stuttgart“

Sehr geehrte Herren,

vor kurzem wurde bekannt, dass die DB AG für den Umbau der Signaltechnik im Rahmen des Pilotprojekts „Digitaler Knoten Stuttgart“ (DKS) schon ab Ende April bis zum Jahresende zeitweise Strecken komplett sperren muss und in weiteren Zeitabschnitten nur einen sehr reduzierten Verkehr anbieten kann. Ursache sei laut DB ein „unvorhersehbarer Mehraufwand bei der Verkabelung“ wegen der Doppelausrüstung der Signaltechnik. Zusammen mit der seit längerem geplanten Stammstreckensperrung während der Sommerferien und weiteren bereits bekannten Baustellen wie z. B. im Mai und Juni in Feuerbach ist dann fast das ganze Jahr über kein regulärer Betrieb auf dem S-Bahn-Netz mehr möglich.

Dazu kommt noch, dass die S-Bahn schon seit einiger Zeit sehr unzuverlässig geworden ist. Im letzten Jahr kamen in der Hauptverkehrszeit fast 10 % der S-Bahnen mehr als 6 Minuten zu spät und über 11% der bestellten Zugkilometer fielen durch Störungen, Baumaßnahmen oder wegen kranker Mitarbeiter ganz aus¹. Das liegt um ein Vielfaches über den vertraglich vereinbarten Qualitätsmaßstäben. In diesem Jahr droht die Nutzung der S-Bahn vollkommen unberechenbar zu werden, so dass damit zu rechnen sein wird, dass Fahrgäste scharenweise auf ihre Privat-Pkws umsteigen und sich dauerhaft vom ÖPNV verabschieden werden. Damit wird das Ziel, die Fahrgastzahl bis 2030 zu verdoppeln, vollkommen illusorisch.

Seit Jahren wird den Fahrgästen eine leuchtende Zukunft des Nahverkehrs versprochen, für die aber vorübergehend Verschlechterungen hinzunehmen seien. Solche Hiobsbotschaften werden dann – wie im Fall der Streckensperrungen – erst kurzfristig bekanntgegeben, um keine Diskussionen über eventuelle Alternativen aufkommen zu lassen. Diese Art der Kommunikation zieht sich wie ein roter Faden durch die Geschichte des Projekts „Stuttgart 21“. Verwiesen sei dabei z.B. auf die Unterbrechung der Stadtbahn zwischen der Staatsgalerie und dem Hauptbahnhof, auf die Unterbrechung der Gäubahn und auf den beschwerlichen Zugang zu den Gleisen am Hauptbahnhof. Weitere gravierende Einschränkungen während der Inbetriebnahmephase und sogar darüber hinaus sind bereits angekündigt².

¹ https://www.region-stuttgart.org/fileadmin/regionstuttgart/04_Informationen_und_Download/04_01_Veroeffentlichungen/Jahresbericht_S-Bahn_2022_web.pdf

² https://region-stuttgart.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZRI8voXgeTNk-GER09y_Ois4VQD94ouBBfZADUWR-dovE/IBN_Stammstrecke_2025.pdf

Grundsätzlich begrüßt der Fahrgastbeirat den Austausch der störanfälligen Signaltechnik durch ein neues digitales System, das eine höhere Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit verspricht. Wir verstehen auch, dass solche Baumaßnahmen mit Einschränkungen verbunden sind, aber derart drastische Maßnahmen, wie sie jetzt sehr kurzfristig angekündigt wurden, sind für die Fahrgäste unzumutbar. Entsprechende Vollsperrungen von Autobahnen rund um Stuttgart über viele Wochen wären undenkbar und es würden alle Hebel in Bewegung gesetzt, um den Verkehr aufrechtzuerhalten. Für den öffentlichen Verkehr scheint dies nicht zu gelten.

Wir teilen die Ansicht des VRS, dass durch mangelhafte Kommunikation der DB Vertrauen verspielt wurde, denn die Verantwortlichen wussten nach eigenen Angaben schon im Dezember 2022 von den zusätzlichen Sperrungen. Dass einzelne Strecken im Stuttgarter Knoten sowohl mit konventioneller als auch neuer Signaltechnik ausgerüstet werden müssen, war schon 2019 geplant³. Aus den Pilotprojekten für digitale Stellwerke war auch bekannt, dass zur Installation der Technik aufwendige Arbeiten für den Neubau von Kabelkanälen und Gleisquerungen und Verlegen von Signal- und Telekommunikationsleitungen notwendig sind, siehe z. B. beim Pilotprojekte DSTW Koblenz – Trier⁴. Trotzdem wurden Streckensperrungen bei öffentlichen Präsentationen zum Projekt DKS nie thematisiert.

Wir unterstützen auch die Forderung an die DB, umgehend verlässliche Ersatzfahrpläne zu präsentieren. Dass diese Situation aber als alternativlos dargestellt wird, ist für uns nicht akzeptabel. Der VRS trägt Verantwortung für die Mobilität im Großraum Stuttgart und darf nicht zusehen, wie zehntausende Fahrgäste auf überfüllte Busse umgeleitet werden, die dann in Verkehrsstaus stecken bleiben.

Die Bahn baut seit einiger Zeit kaum mehr „unter rollendem Rad“, sondern sperrt Strecken komplett, um Arbeiten schneller und kostengünstiger zu erledigen. Bei wichtigen Pendlerstrecken wie der Verbindung Waiblingen – Bad Cannstatt oder Herrenberg – Stuttgart-Vaihingen sollte jedoch die Vermeidung eines Verkehrskollapses Vorrang haben, auch wenn sich dadurch möglicherweise die Inbetriebnahme von „Stuttgart 21“ verzögert. Angesichts der bekannt gewordenen Verzögerungen beim Bau des Hauptbahnhofs ist ohnehin mit einer weiteren Verschiebung um ein Jahr zu rechnen.

Wir möchten Sie daher dringend bitten, Alternativen zu den Vollsperrungen bzw. den drastischen Einschränkungen prüfen zu lassen. So könnte während der Bauarbeiten zumindest auf einem Gleis ein Pendelbetrieb zwischen Waiblingen und Bad Cannstatt durchgeführt werden. In den Zeitabschnitten, in denen Teile des Bahnhof Bad Cannstatt gesperrt sind, sollte wenigstens ein Betrieb bis zum Haltepunkt Nürnberger Straße mit Anschluss an die U1 ermöglicht werden. Als weitere Alternative schlagen wir auch eine Schnellbuslinie zwischen Waiblingen und der Stadtbahnhaltestelle Esslinger Straße in Fellbach mit Anschluss an eine zusätzliche Verstärkerlinie der Stadtbahn nach Bad Cannstatt vor.

Laut Presseberichten sollen in der ersten Bauphase, wenn der Bahnhof Bad Cannstatt weitgehend gesperrt ist, die MEX-Züge aus Aalen und dem Filstal verknüpft werden und an Stuttgart vorbeifahren. Dies wird vermutlich über die „Interregio-Kurve“ zwischen dem Halt Nürnberger Straße und Stuttgart-Untertürkheim erfolgen. Dabei sollte ein Halt in Untertürkheim ermöglicht werden, wo Fahrgäste in die Stadtbahnen Richtung Innenstadt und nach Bad Cannstatt und Feuerbach umsteigen können.

³ <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/mediathek/detail/download/auf-dem-weg-zum-digitalen-knoten-stuttgart-ein-ueberblick-der-eisenbahningenieur-42020/mediaParameter/download/Medium/>

⁴ <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/koblenz-trier-dstw>



Es muss auch geprüft werden, welche Auswirkungen die Umleitungen und Linienkürzungen bei den Regionalzügen auf die Umsteigebeziehungen mit den regionalen Buslinien haben. Wenn die Züge in veränderten Fahrplanlagen fahren, werden u. U. die Anschlüsse nicht mehr erreicht.

Bei den Bauarbeiten im November und Dezember 2023 im Bereich Filder/Böblingen sind laut DB noch verschiedene Optionen möglich. Wir plädieren für einen eingleisigen Weiterbetrieb anstelle einer Vollsperrung, auch wenn die Baustelle dann länger dauert. Die Verlässlichkeit einer durchgehenden Schienenverbindung hat für die Fahrgäste höchste Priorität.

Schließlich erwarten wir auch, dass Stammkunden der S-Bahn für die mangelhafte Leistung während der Bauarbeiten eine Entschädigung erhalten, z. B. in Form ermäßigter Fahrpreise.

Diesen Brief senden wir in Kopie auch an die Fraktionen bzw. Gruppen des Verbands Region Stuttgart.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Wolfgang Staiger

Sprecher Fahrgastbeirat im VVS