

Zu Tagesordnungspunkt 3

Stammstreckensperrungen 2021 – 2023

I. Sachvortrag

1 Ausgangssituation

Das Herzstück der Stammstrecke der S-Bahn Stuttgart ist der etwa 3 km lange Tunnel zwischen den unterirdischen Bahnhöfen Hauptbahnhof, Stadtmitte, Feuersee und Schwabstraße, der am 1. Oktober 1978 in Betrieb genommen wurde und während seiner über 40-jährigen Betriebszeit von mehreren Millionen S-Bahn-Zügen durchfahren wurde.

An den Bahnhof Schwabstraße schließen sich eine ca. 1,5 km lange unterirdische Wendeschleife für beginnende und endende Züge sowie der zwischen 1979 und 1985 erbaute Hasenbergstunnel an, der auf einer Länge von 5,7 km bei einer Steigung von bis zu 4 % den Talkessel der Stadt Stuttgart mit der Filder ebene verbindet. Die betriebliche Verknüpfung mit dem weiterführenden Eisenbahnnetz erfolgt hier im Bahnhof Stuttgart-Vaihingen, wobei der Tunnel bereits kurz vor dem im Jahr 1993 nachträglich errichteten Haltepunkt Österfeld das Tageslicht erreicht. Der einzige weitere Tunnelbahnhof auf diesem Abschnitt ist der Haltepunkt Universität.

Mit der letzten Realisierungsstufe des durchgehenden 15-Minuten-Taktes ab Dezember 2020 steigt die tägliche Zahl an Zügen, die den Tunnel passieren, auf rund 900, wobei zwischen 6 Uhr und 20:30 Uhr rechnerisch pro Richtung alle 2 ½ Minuten ein Zug fährt. Mit Umsetzung der Frühanbindung des Flughafens im Dezember 2018 hat sich die nächtliche Betriebspause montags bis freitags auf nur noch etwa drei Stunden reduziert (ca. 1:15 Uhr bis 4:15 Uhr); am Wochenende wird die Stammstrecke rund um die Uhr befahren.

2 Instandhaltungsbedarf

Eine in solchem Maße hoch belastete Eisenbahnstrecke erfordert auch in besonderem Umfang Instandhaltungsarbeiten. Für kleinere und immer wiederkehrende Maßnahmen wurde angesichts der wachsenden Zugmenge ein sogenanntes Fahrplanfenster eingeführt. Dabei wird in ausgewählten verkehrsschwachen Nächten ein reduziertes Betriebsprogramm aktiviert, welches einfache Inspektions-, Wartungs- und Reinigungsarbeiten ermöglicht (vgl. Verkehrsausschuss am 22. Juni 2016, Sitzungsvorlage Nr. 139/2016).

Nicht im Rahmen von stundenweisen oder tageweisen periodischen Sperrpausen durchführbar sind jedoch substantielle Erneuerungsmaßnahmen an der Infrastruktur. Die DB Netz AG hat angekündigt, dass ein solches Maßnahmenpaket für die Stammstrecke der S-Bahn Stuttgart im Laufe der kommenden Jahre

umzusetzen ist. Unter Berücksichtigung von gegenseitigen Abhängigkeiten und Synergien der einzelnen Maßnahmen ergebe sich daraus nach aktuellen Planungen der Bedarf, die Stammstrecke der S-Bahn Stuttgart zwischen Stuttgart Hauptbahnhof tief (einschließlich) und Stuttgart-Vaihingen (ausschließlich) in den Jahren 2021, 2022 und 2023 jeweils für sechs Wochen während der Sommerferien komplett zu sperren.

Dabei sollen insbesondere die nachfolgenden Arbeiten durchgeführt werden:

- Nachrüstung bzw. Erneuerung sicherheitstechnischer Anlagen,
- Austausch von Gleisen und Weichen,
- Erneuerung der technisch-betrieblichen Ausstattung,
- Renovierungsarbeiten an allen unterirdischen Haltestellen.

Ein Vertreter der DB ist eingeladen, in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 22. Januar 2020 ausführlich über die anstehenden Baumaßnahmen zu berichten.

3 Ersatzkonzept

Von besonderem Interesse ist die Gestaltung des Ersatzverkehrs während der Sperrung der Stammstrecke. Hierzu wurde durch die DB Netz AG eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Geschäftsstelle des Verbands Region Stuttgart und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) sowie allen betroffenen Verkehrsunternehmen eingesetzt, in der die verkehrliche Konzeption erstellt wird. Grundsätzlich soll die S-Bahn aus Richtung Feuerbach bzw. Bad Cannstatt ersatzweise Stuttgart Hauptbahnhof (oben) bedienen. Für den Verkehr aus dem südlichen Teil des S-Bahn-Netzes steht die Panoramabahn zur Verfügung.

Allerdings ist die Aufnahmefähigkeit des Hauptbahnhofes für weitere Verkehre gegenüber dem Standardfahrplan eingeschränkt. Im regulären Betrieb werden 15 der 16 Bahnsteiggleise intensiv durch den Fern- und Regionalverkehr genutzt. Somit sind empfindliche Fahrplanausdünnungen bei allen Verkehrsarten nicht zu vermeiden, wenn zusätzlich mehrere Gleise des Kopfbahnhofes für den umgeleiteten S-Bahnverkehr in Anspruch genommen werden müssen. Derzeit sind intensive Abstimmungen zwischen den Beteiligten mit dem Ziel, Konsens über ein betrieblich wie verkehrlich tragbares Ersatzkonzept zu erlangen, im Gange.

Aus Sicht des Verbands Region Stuttgart muss sich die auch während der Schulferien enorme Fahrgastnachfrage bei der S-Bahn Stuttgart zwingend in der Ersatzkonzeption widerspiegeln. Die Geschäftsstelle wird im Verkehrsausschuss berichten, sobald Ergebnisse vorliegen.

II. Beschlussvorschlag

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht zu den anstehenden Baumaßnahmen auf der Stammstrecke zur Kenntnis und beauftragt die Geschäftsstelle, auf die Partner im Verbund zuzugehen, um gemeinsam ein Ersatzverkehrskonzept auszuarbeiten, das in den Fahrplankonferenzen vor Beginn der Sperrungen vorgestellt wird.