

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	105
		<b>TOP:</b>	3
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	20.04.2021		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	OB Dr. Nopper		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Dr. Wurmthaler (VRS), Herr Dr. Rodenstein (DB Regio)		
<b>Protokollführung:</b>	Herr Häbe / pö		
<b>Betreff:</b>	<b>Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke in den Sommerferien 2021: Schienenersatzkonzept - mündlicher Bericht -</b>		

Die zu diesem Tagesordnungspunkt in Teilen gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papierform angehängt.

Die einführenden Vorträge der Herren Dr. Wurmthaler und Dr. Rosenstein sind nachstehend im überarbeiteten Wortlaut wiedergegeben.

Herr Dr. Wurmthaler:

“Von Samstag, 31.07.2021 um 01:00 Uhr morgens in etwa bis zum Sonntagabend, 12.09.2021 Nacht, im Grunde genommen über die gesamten Sommerferien wird über die S-Bahn-Stammstrecke kein Zug fahren. Das ist das erste Mal seit 43 Jahren, dass die Situation so in diesem Umfang eintritt. Üblicherweise beginnt der S-Bahn-Verkehr so kurz nach 04:00 Uhr auf dieser Strecke und endet am nächsten Morgen um 01:00 Uhr. Das bedeutet, dass so in etwa drei Stunden Betriebspause auf dieser Strecke herrscht. Die Arbeiten, die an der Stammstrecke durchgeführt werden müssen, lassen sich durch kurze Sperrzeiten - etwa nur in einer Nacht und immer wieder - nicht bewältigen. Insgesamt werden 32 Mio. € in die Sanierung der Stationen fließen und in etwa 6 Mio. € nach den Angaben der Deutschen Bahn werden für die Instandsetzung der Gleisanlagen ausgegeben. Dies ist durchaus vergleichbar mit dem finanziellen Aufwand, der entstanden ist z. B. für die Verlängerung der S-Bahn-Strecke nach Kirchheim/Teck.

Also eine Sache, die nicht in einem Jahr zu bewältigen war. Und dort wurde jeden Tag dran gearbeitet.

Das alles wird deshalb auch nicht nur in einem Jahr zu bewältigen sein, sondern es wird mehrere Sperrzeiten über mehrere Jahre in den Sommerferien geben. Bewusst wurde die Ferienzeit ausgewählt, weil dann eben am wenigsten Fahrgäste betroffen sind. Und in diesem Jahr, so kann man sicherlich auch sagen, ist es durch die Pandemiesituation sicher so, dass in diesem Sommer nochmals weniger Fahrgäste als üblicherweise betroffen sind, sodass man mit dieser ersten Sperrung gewisse Erfahrungen sammeln kann.

Als Aufgabenträger für die S-Bahn hat der Verband Region Stuttgart (VRS) sehr frühzeitig mit DB Regio den Sachverhalt aufgegriffen und Überlegungen angestellt, wie in der Zeit der S-Bahn-Sperrung den Fahrgästen ein leistungsfähiges Ersatzverkehrskonzept angeboten werden kann. Grundsätzlich ist es so, dass nach dem S-Bahn-Vertrag die S-Bahn verpflichtet ist, solche Ersatzverkehrskonzepte im notwendigen Umfang anstelle der ausgefallenen S-Bahn-Fahrten bereitzustellen. Der VRS wird sich aber auch zusätzlich mit eigenen Mitteln, also über das von der Bahn hinaus angebotene Konzept im innerstädtischen Verkehr der Stadt Stuttgart letztendlich betätigen, dank der Unterstützung der SSB. Und hier in der Hauptverkehrszeit mit dafür sorgen, dass die U34 zwischen Südheimer Platz und Stuttgart-Vaihingen zur Entlastung der U1 eingesetzt werden kann. Zusätzlich wird der VRS den X60, der in seiner Aufgabenträgerschaft steht, in den Hauptverkehrszeiten von Leonberg im 15 Minuten-Takt zur Universität fahren lassen, sodass hier noch mal eine Entlastung gegeben ist. Ohne Frage wird es aber so sein, dass die Hauptlast der Verkehre durch den Ersatzverkehr der S-Bahn hier getragen werden muss, was Ihnen Herr Dr. Rodenstein vorstellen wird.“

Herr Dr. Rodenstein:

“In der über 40-jährigen Geschichte der S-Bahn Stuttgart ist das jetzt das erste Mal, dass wir planmäßig für sechs Wochen unsere Stammstrecke sperren werden. Wir haben in den über 40 Jahren zahlreiche Erfahrungen gesammelt mit Baustellensituationen in unserem S-Bahn-Netz, mal größere, mal kleinere, haben dort auch unterschiedlich ausgeprägte Schienenersatzverkehre realisiert. Aber natürlich ist die Stammstreckensperrung in dem Ausmaß, wie sie jetzt auf uns zukommen wird, eine ganz neue Herausforderung für uns und für unsere Planer. Deshalb haben wir uns schon sehr frühzeitig mit allen Experten hier in der Region zusammengesetzt und geschaut, was wir denn sinnvoll und zielgerichtet anbieten können und sowohl auf die Schiene als auch auf die Straße setzen können.

An dieser Stelle möchte ich schon mal vorweg ganz herzlichen Dank nicht nur den Kolleginnen und Kollegen des Verkehrsverbundes Stuttgart (VVS) sagen, die hier mit Rat und Tat, sogar mit einer Simulation der Nachfrage für den Sommer, uns unterstützt haben. Sondern auch den Kolleginnen und Kollegen der SSB, die hier ebenfalls mit ihren Erfahrungen, insbesondere aus dem Busbereich in der Innenstadt, uns mit Rat und Tat zur Seite standen.

Die Stammstreckensperrung ist für uns als S-Bahn der Einstieg in eine neue Zukunft der S-Bahn. Die S-Bahn wird digital. Sie alle wissen sicherlich, dass die S-Bahn Stuttgart 2025 das neue Zugsicherungssystem ETCS bekommen wird in Verbindung mit neuen Fahrzeugen. Dies wird dazu führen, dass die S-Bahn mehr Leistungen fahren kann, mehr Züge auf der Stammstrecke anbieten kann. Heute fahren wir dort im 2½-

Minuten-Takt, das ist das Maximum, was wir dort fahren können. Und wir müssen, insbesondere für die Verkehrswende und für das Ziel, deutlich mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen, dort mehr Fahrzeuge und mehr Züge in Zukunft anbieten. Dazu brauchen wir ETCS, und dazu bedarf es umfangreicher Baumaßnahmen (Modernisierung der Stationen, Verbesserung des Handyempfangs etc.).

Herr Dr. Wurmthaler hat es gesagt, der VRS beauftragt die S-Bahn und hat natürlich auch ein Interesse daran, dass diese Stammstreckensperrung ordentlich gemanagt wird. Wir als S-Bahn Stuttgart sind hier nicht alleine unterwegs, wir sind Teil eines großen DB-Konzerns mit unterschiedlichen Zuständigkeiten. So haben wir bei der Stammstreckensperrung die DB-Stationen und Service AG mit im Boot, die für die Bahnhöfe zuständig ist. Von dort wird während der Sommerpause die Station Hauptbahnhof modernisiert. Wir haben die DB Netz, die für die Infrastruktur, also für die Gleise und Weichen und Signale zuständig sind. Die werden in den Sommerwochen Gleise und Weichen erneuern. Und wir als S-Bahn Stuttgart, wir fahren bekanntlich die S-Bahn, sind Auftraggeber für ein Busunternehmen, die RAB Bus, eine Tochter der DB Regio AG, die für uns den Schienenersatzverkehr betreiben wird.

Dies basiert auf unserem Verkehrsvertrag. Dort haben wir mit dem VRS vereinbart, dass wir bei Stammstreckensperrungen oder generell bei Baustellen so etwas organisieren und uns auch um die Planung des Schienenersatzverkehrs kümmern.

Auf der sogenannten Stammstrecke fahren alle S-Bahn-Linien (zwischen Hauptbahnhof und Schwabstraße im 2½-Minuten-Takt). Genau dieses Herzstück der S-Bahn werden wir im Sommer sperren müssen. Dort werden keinerlei S-Bahnen verkehren können für den gesamten Zeitraum der Sommerferien. Und wir werden in dieser Zeit natürlich schauen, dass die S-Bahn weiterhin fährt, aber sie wird etwas eingeschränkter fahren. Zum einen haben wir die Herausforderung, dass die S-Bahnen jetzt in den Sommerferien nicht mehr den Hauptbahnhof unten anfahren können und dort halten können, sondern sie müssen am Hauptbahnhof oben, dort wo der Regional- und Fernverkehr hält, halten. Dazu war es notwendig, gemeinsam mit dem Land und dem Fernverkehr Platz zu schaffen, d. h. einzelne Regionalverkehrslinien und Fernverkehrslinien werden in den Sommerferien nicht mehr nach Stuttgart zum Hauptbahnhof fahren können. Das ist notwendig, damit die S-Bahn dort halten kann. Sie sehen, dass wir alle Linien, die sonst zum Hauptbahnhof tief fahren, auch weiterhin zum Hauptbahnhof fahren, allerdings oben. Allerdings nicht im gewohnten 15-Minuten-Takt, so wie es heute passiert, sondern aus Kapazitätsgründen nur im 30-Minuten-Takt.

Wir haben aber, um das Angebot möglichst groß zu halten, zusätzliche Baustellenlinien eingeführt. Das sind Ersatzlinien, die wir nur während der Stammstreckensperrung fahren. So haben wir eine S12 zum Beispiel von Schorndorf, die dann in Bad Cannstatt wendet und dann nach Esslingen zurückfährt, um hier insbesondere in der Hauptverkehrszeit einen 15 Minuten-Takt anzubieten. Wir haben darüber hinaus Linien, die vom Hauptbahnhof über die sogenannte Panoramabahn, also außerhalb des Talkessels, außen rum, nach Vaihingen fahren. Wir haben darüber hinaus eine S15, die von Bietigheim-Bissingen ohne Halt am Hauptbahnhof bis nach Vaihingen durchfährt. Das ist eine Verbindung insbesondere für die Fahrgäste aus unserem Nordnetz, die damit viel schneller und komfortabler Richtung Herrenberg und Vaihingen, Böblingen kommen. Und wir haben darüber hinaus ein Pendel zwischen Flughafen und Vaihingen, um hier insbesondere für den hoffentlich dann stattfindenden Reiseverkehr gewappnet zu sein. Das ist das, was wir auf der Schienenseite für die S-Bahn machen werden.

Darüber hinaus werden wir natürlich ein Bus-Ersatzkonzept einrichten, einen sogenannten Schienenersatzverkehr, der zwischen Hauptbahnhof und Vaihingen pendeln wird mit einer Unterbrechung an der Universität. Wir werden dort den Busverkehr trennen oder unterbrechen. Warum machen wir das? Wir machen das aus Stabilitätsgründen, weil uns alle Experten dazu geraten haben, nicht solch eine lange Buslinie einzurichten, sondern irgendwo einen natürlichen Unterbrechungspunkt einzurichten, damit im Verspätungsfall sich das ganze System nicht aufschaukelt und wir damit eine höhere Stabilität kriegen.

Im Folgenden möchte ich Ihnen kurz die einzelnen Routen noch mal darstellen. Die Route 1 vom Hauptbahnhof in Richtung Universität startet am Arnulf-Klett-Platz. Wir fahren diesen Bus auf der gegenüberliegenden Seite vom Hauptbahnhof ab. Dann im Uhrzeigersinn hoch Richtung Universität durch die Innenstadt, fahren dann zur Universität, machen dort eine Wende und fahren dann wieder runter in die Innenstadt. Wir fahren diesen Busverkehr alle 5 Minuten, d. h. mit 25 Bussen, d. h. rein rechnerisch alle 800 m werden Sie dann einen Bus mit einem großen SEV-Schild und einem großen S-Bahn-Logo in der Innenstadt sehen, die dann die Fahrgäste von der Innenstadt Richtung Universität fahren. Warum fahren wir im Uhrzeigersinn? Und warum halten wir nicht auf der Seite des Hauptbahnhofs? Wir haben im Vorfeld auch mit den Kolleginnen und Kollegen der SSB und unserer RAB-Bustochter Probefahrten gemacht und haben festgestellt, dass die Verkehrssituation in Stuttgart es erforderlich macht, dass wir im Uhrzeigersinn fahren, um hier einen stabilen SEV-Betrieb gewährleisten zu können. Wenn Sie sich das hier anschauen, eine Fahrt vom Hauptbahnhof weg würde bedeuten, dass wir mehrere Fahrspuren queren/kreuzen müssten. Das ist in der Hauptverkehrszeit nur mit sehr viel Zeit möglich, birgt ein hohes Verspätungspotenzial. Das wollen wir vermeiden. Deswegen fahren wir auf der gegenüberliegenden Seite. Aber auch wenn wir in Richtung Hauptbahnhof einbiegen würden, hätten wir Ampelphasen, die uns zu viel Zeit kosten und damit auch eine potenzielle Verspätungsquelle darstellen. Deshalb haben wir uns dazu entschieden, im Uhrzeigersinn zu fahren, um dort möglichst pünktlich unterwegs zu sein. Ich habe es schon gesagt, alle fünf Minuten fahren wir mit 25 Bussen, d. h. 800 m Abstand zwischen den Bussen rein rechnerisch. Wenn es sich anders entwickelt, dann haben wir irgendwo einen Stau.

Aktuell sind wir noch mit einzelnen Abteilungen, Ämtern in Gespräch, um insbesondere für Störungssituationen gewappnet zu sein. Wir wollen nach Möglichkeit alle Eventualitäten jetzt im Vorfeld einmal durchgespielt haben und Notfallkonzepte in der Schublade haben (Was passiert, wenn ein Bus liegenbleibt, wie bekommen wir diesen Bus schnell repariert, was passiert bei einem Unfall, bei einem Stau etc.?). Von der Stadt Stuttgart, an dieser Stelle auch noch mal der Stadt meinen herzlichen Dank, haben wir schon die Information bekommen und die Zusage, dass während des SEV-Verkehrs keinerlei Baustellen auf unseren Routen geplant sind und stattfinden werden. Wenn ein Rohr brechen sollte, wovon ich jetzt noch nicht ausgehe, dann wäre es natürlich anders. Aber nichts Geplantes.

Die zweite Route ist von der Universität Richtung Vaihingen. Die haben wir gemeinsam mit der SSB mit der Linie 82 verknüpft und ergänzen dort die Linie 82 und fahren dort von der S-Bahn-Haltestelle Uni Vaihingen bis zur Universität. Wir haben hier noch einen zusätzlichen Halt in Österfeld im Industriepark eingerichtet als zusätzlichen Service und werden dann an der Universität noch mal wenden.

Kurz und prägnant zusammengefasst die wesentlichen Fakten: In der Hauptverkehrszeit von 06:00 bis 20:00 Uhr im 5-Minuten-Takt, sonst in der Nebenzeit auf der Hauptroute Hauptbahnhof - Universität im 5-Minuten-Takt. Am Sonntag, da gehen wir momentan von einer etwas schwächeren Nachfrage aus, im 20-Minuten-Takt. Und zwischen Universität und Vaihingen fahren wir gemeinsam mit der Linie 82 zukünftig im 10-Minuten-Takt, wenn man die beiden zusammen betrachtet, bzw. am Sonntag im 30-Minuten-Takt.

Wir werden uns das im Sommer sehr genau anschauen, auch wenn dieses Jahr sicherlich noch im Lichte von Corona die Nachfrage etwas anders sein wird. Wenn wir Verbesserungspotenziale erkennen, werde diese für die nächsten SEV berücksichtigt bzw. dann versuchen, schon während der Stammstreckensperrung gegenzusteuern.

Nach der Sperrung sieht der Fahrgast, dass der Hauptbahnhof tief in einem neuen, in einem modernisierten Gewand erscheint. Es gibt eine andere Farbgestaltung, es gibt ein anderes Lichtkonzept, es gibt andere Aufenthaltsbereiche. Darüber hinaus wird er feststellen, dass wenn er dann in der S-Bahn sitzt und im Internet surfen möchte, er insbesondere auf der Fahrtrichtung Vaihingen dann einen deutlich besseren Handyempfang haben wird. Und perspektiv ab Ende 2025, pardon, wird er dann von den wirklich großen Neuerungen der S-Bahn profitieren, d. h. zwei Linien wird der VRS von Schwabstraße hoch Richtung Vaihingen und darüber hinaus verlängern. Damit wird er deutlich mehr Angebote erleben.“

Die StRe Peterhoff (90/GRÜNE), Kotz (CDU), Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei), Körner (SPD), Serwani (FDP), Schrade (FW) und Goller (AfD) bedanken sich für die Sachvorträge.

Den Ersatzfahrplan bezeichnet StR Peterhoff als gut durchdacht. Vermehrtes Umsteigen mache allerdings den ÖPNV unattraktiver. Angesichts pandemiebedingt reduzierter Fahrgastzahlen kann es laut StR Kotz vorteilhaft sein, dass die erste Unterbrechung der Stammstrecke im Jahr 2021 erfolgt. Von den gesammelten Erfahrungen könnten die Unterbrechungen in den Folgejahren profitieren. Dem schließen sich StR Ozasek, StR Serwani und StR Goller an. Für StR Ozasek, der von einem schwerwiegenden Eingriff spricht, wäre es, um auf die gezeigte Präsentation näher eingehen zu können, wünschenswert gewesen, die Folien vorab zur Verfügung gehabt zu haben. Dass u. a. auch Maßnahmen zur Barrierefreiheit und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie des subjektiven Sicherheitsgefühls der Nutzer\*innen ergriffen werden, begrüßt er; optische Verbesserungen würden auch SSB-Stationen guttun. Zur technischen Aufrüstung mit ETCS-Technik merkt er an, damit gelinge es, Kapazitätsreserven zu heben, aber die Stammstrecke werde in Zukunft weiter ein Nadelöhr bei Störereignissen bleiben. Die SPD-Gemeinderatsfraktion, so anschließend StR Körner, sehe die Belastungen in der Sommerpause als vertretbar an, und die geplanten Investitionen würden begrüßt. Als sehr bedeutsam erachtet er helleres Licht in der S-Bahn-Station Hauptbahnhof. Erfreulich sei, und gleichermaßen äußert sich StR Serwani, dass Stuttgart den ersten volldigitalisierten Bahnknoten in Deutschland erhalte. StR Serwani erklärt, dafür, dass es ein schlüssiges und abgestimmtes Konzept für die Maßnahme gebe, gebühre der DB Regio und dem VRS Lob. Gut sei, dass die Bahn 38 Mio. € investiere. Zu hoffen sei, dass dieses ambitionierte Konzept funktioniere. Für die Gemeinderatsfraktion Freie Wähler wird die Maßnahme von StR Schrade begrüßt. Er hofft, dass sich die Planung für diese große Maßnahme problemlos umsetzen lässt. Anschließend wird von StR Goller von

einem komplexen und alternativlosen Konzept gesprochen. Er erhofft sich, dass nicht nur optische Verbesserungen umgesetzt werden. Gleichzeitig kritisiert er zum jetzigen Zeitpunkt Befürchtungen, dass der Busersatzverkehr nicht funktioniert. Bei der Einrichtung ergänzender Infrastruktur zu dem Busersatzverkehr gehörten Kosten und Nutzen abgewogen.

Von StR Peterhoff, der nachfragt, welche Maßnahmen seitens der SSB geplant werden, wird erinnert, dass die Panoramabahn nach 2025, nach Fertigstellung des Tiefbahnhofs nicht mehr uneingeschränkt zur Verfügung stehen wird. Im Zusammenhang mit einer Antragstellung seiner Fraktion sei bezogen auf einen S-Bahn-Störfall mitgeteilt worden, dass dann mit einer 200%igen U-Bahn-Auslastung gerechnet werden müsse. Des Weiteren trägt er mit Bezug auf den heutigen TOP 1 "Weiterbetrieb der Schnellbuslinie X1" vor, die S-Bahn-Linie S12 ende in Cannstatt, und die bisherige Möglichkeit eines Umstiegs auf die X1-Buslinie, deren Vorteile sich im letzten Jahr bei einem Kabelbrand im S-Bahn-Tunnel gezeigt hätten, werde ja durch die verfolgten Pläne nicht mehr möglich sein.

Die Bedeutung der Panoramastrecke als Redundanzsystem wird auch von StR Ozasek unterstrichen. Dabei hebt er hervor, es handle sich um einen historischen Fehler, diese Strecke vom künftigen Tiefbahnhof zu entkoppeln, insbesondere bezogen auf ein künftiges S-Bahn-Notfallkonzept. Seine Fraktion erwarte, dass ein solches Notfallkonzept zügig in die Beratungen komme. Des Weiteren erwartet er, dass die sogenannte Matrixuntersuchung baldmöglichst den gemeinderätlichen Gremien zur Beratung vorgelegt wird. Bezüglich der Verlängerung der U34 vom Südheimer Platz nach Vaihingen zu dem dortigen künftigen Regionalbahnhalt wünschen sich StR Ozasek und StR Serwani eine Verstetigung. StR Ozasek verweist dabei auf die Entkopplung der Panoramastrecke vom Hauptbahnhof.

Bezogen auf den durch das Land untersuchten Ergänzungsbahnhof wird von StR Körner mit Nachdruck unterstrichen, dass der dringend benötigte Wohnungsbau in der Stadt nicht gefährdet werden darf. Dem schließt sich StR Serwani an. Er weist darauf hin, dass trotz Einschränkungen der X1-Linie diese in den Hauptverkehrszeiten in Betrieb sein wird. Gegenüber dem Vorsitzenden bedankt sich StR Schrade, dass gegenüber dem Land die Notwendigkeit von Transparenz deutlich gemacht wurde. Das Thema Ergänzungsbahnhof gehöre schnellstens vom Tisch.

Von Herrn Dr. Wurmthaler wird erinnert, die LHS, das Land und der VRS setzten sich dafür ein, dass die Panoramabahn weiter genutzt werden könne. Dabei verweist er auf die Planungen zu einem Nordhalt sowie auf die Prämisse der LHS und der Region, dass entsprechend der Schlichtung zu S21 eine Verknüpfung in Richtung Stuttgart-Feuerbach erfolgt. Die durchgeführten Simulationen, und zwar nicht überwiegend zu der Stammstrecke, sondern mit Blick auf die Panoramabahn, beauftragt durch die LHS, hätten eindeutig aufgezeigt, dass die Stammstrecke die Verkehre der Panoramabahn grundsätzlich übernehmen könne. Damit künftig noch mehr S-Bahnen von der Schwabstraße bis Vaihingen fahren könnten, sei ETCS bedeutsam. Deutlich sei aber auch geworden, dass die Panoramabahn nicht in der Lage sei, die Verkehre der Stammstrecke vollständig aufzunehmen. Dies sei aus dem Ersatzkonzept ersichtlich. Ohne das Busersatzkonzept und ohne die zusätzlichen Verkehre der Stadtbahn wäre es bei der Sperrung der Stammstrecke also eben nicht möglich, für die LHS ein zuverlässiges Mobilitätskonzept anbieten zu können. Diese Situation werde sich jedoch verbessern, da es zukünftig von Nord nach Süd eine stammstreckenähnliche Verbindung

durch den neuen Hauptbahnhof gebe. Diese Verbindung werde deutlich mehr Fahrangebote/Stunde anbieten, als das heutige Angebot der Panoramastrecke. Damit werde es künftig bei kurzfristigen Störungen immer eine Möglichkeit geben, über den Fildertunnel zur Messe/zum Flughafen zu gelangen, wo dann auf ein sehr gutes S-Bahn- und Stadtbahnangebot zurückgegriffen werden könne. Insofern werde es in Zukunft bei unvorhergesehenen Unterbrechungsfällen eine bessere Situation geben. Die zur Beratung stehende geplante Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke lasse sich durch die Planung eines Ersatzverkehrskonzepts natürlich besser bewältigen, als eine unvorhergesehene Sperrung.

Zum Busersatzverkehr trägt Herr Dr. Rodenstein vor, beim VVS sei eine Simulation in Auftrag gegeben worden, um zu erfahren, ob der geplante Ersatzverkehr in den Sommerferien ausreiche. Der VVS habe mit seinen Daten eine übliche Sommerferienzeit (vor der Pandemie) simuliert. Dabei sei festgestellt worden, dass der geplante Schienenersatzverkehr zwar vom Grundsatz her gut und ausreichend sei, dass es aber noch an der einen oder anderen Stelle Optimierungsbedarfe gebe. Insbesondere hätten die Simulationen ergeben, dass sich der Fahrgast, wohlgemerkt in der Simulation, nicht so verhalte, wie sich dies die Expertenseite vorgestellt habe. Sprich, gemäß Simulation nutze er wahrscheinlich andere Verkehrsmittel, insbesondere Verkehrsmittel der SSB. Daher habe die DB Regio ihre Planung angepasst, indem man nun nicht mehr Gelenkbusse im 10-Minuten-Takt, sondern im 5-Minuten-Takt fahren lassen wolle, wohl wissend um die Enge auf den Straßen. Zudem sei gemeinsam mit dem VRS auf eine Verlängerung der U34 hingewirkt worden. Damit würden gemäß Simulation die Fahrgäste auf die einzelnen Verkehrsmittel so verteilt, dass man überall mit den vorhandenen Kapazitäten zurechtkomme. Wie dann die Realität ablaufe, werde beobachtet.

Zu der Frage von StR Peterhoff, inwieweit Bevorrechtigungen wie Busspuren eingerichtet werden sollen, und zu der Hoffnung von StR Serwani, dass in der Zeit des Busersatzverkehrs auf dessen Strecken tatsächlich keine Baustellen eingerichtet werden, um zu vermeiden, dass Ersatzverkehrsbusse nicht hintereinander im Stau stehen, teilt Herr Dr. Rodenstein mit, die Frage, ob Busspuren möglich sind, werde noch auf Expertenebene unter Einbeziehung der SSB besprochen.

StR Peterhoff geht in den Sommerferien, gerade an Wochenenden, davon aus, dass Stuttgart verstärkt Besucher anzieht. Daraus leitet er die Frage ab, ob dem die Gestaltung des Ersatzfahrplans Rechnung trägt.

Die Ratsmitglieder Kotz, Körner, Serwani und Schrade legen Wert auf eine intensive Kommunikation mit den S-Bahn-Nutzern im Vorfeld und während der Sperrung. Dies sichert Herr Dr. Rodenstein zu. Schon in der Vergangenheit sei so vorgegangen worden. Aus vergangenen zahlreichen Baustellen sei bekannt, dass insbesondere zwei, drei Wochen vor Maßnahmenbeginn der Informationsbedarf und die Aufnahmefähigkeit der Fahrgäste am höchsten sei. Danach sei auch die Kommunikationskaskade ausgerichtet. Die Details wie zu Wegeleitung und zu sogenannten S-Bahn-Helfern werde er morgen in der Sitzung des Verkehrsausschusses des VRS darstellen.

Gegenüber StR Serwani fährt er fort, die S-Bahn fahre nachts, aber nicht auf der Stammstrecke, und der Ersatzverkehr werde zwischen 04:30 Uhr morgens und 01:30 Uhr nachts verkehren. Insoweit fahre der Ersatzverkehr nachts, wie gesagt mit Ausnahme dieser dreistündigen Lücke.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen ergeben, schließt OB Dr. Nopper diesen Tagesordnungspunkt ab.

Der Ausschuss hat vom Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Häbe / pö



## Verteiler:

- I. S/OB  
zur Weiterbehandlung  
S/OB-Mobil
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister  
SSB  
VVS
  2. L/OB
  3. Referat SWU
  4. Referat T  
Tiefbauamt (2)
  5. BezA Vai
  6. Stadtkämmerei (2)
  7. Rechnungsprüfungsamt
  8. L/OB-K
  9. Hauptaktei
  
- III.
  1. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
  2. CDU-Fraktion
  3. Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION  
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
  4. SPD-Fraktion
  5. FDP-Fraktion
  6. Fraktion FW
  7. AfD-Fraktion
  8. Fraktionsgemeinschaft PULS