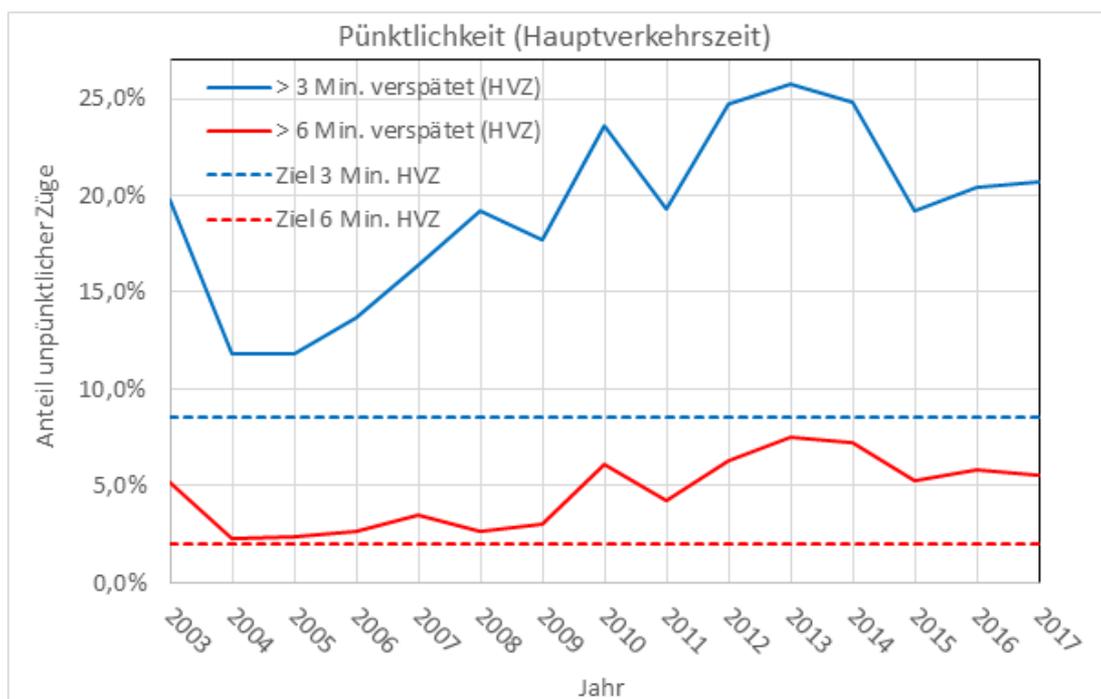
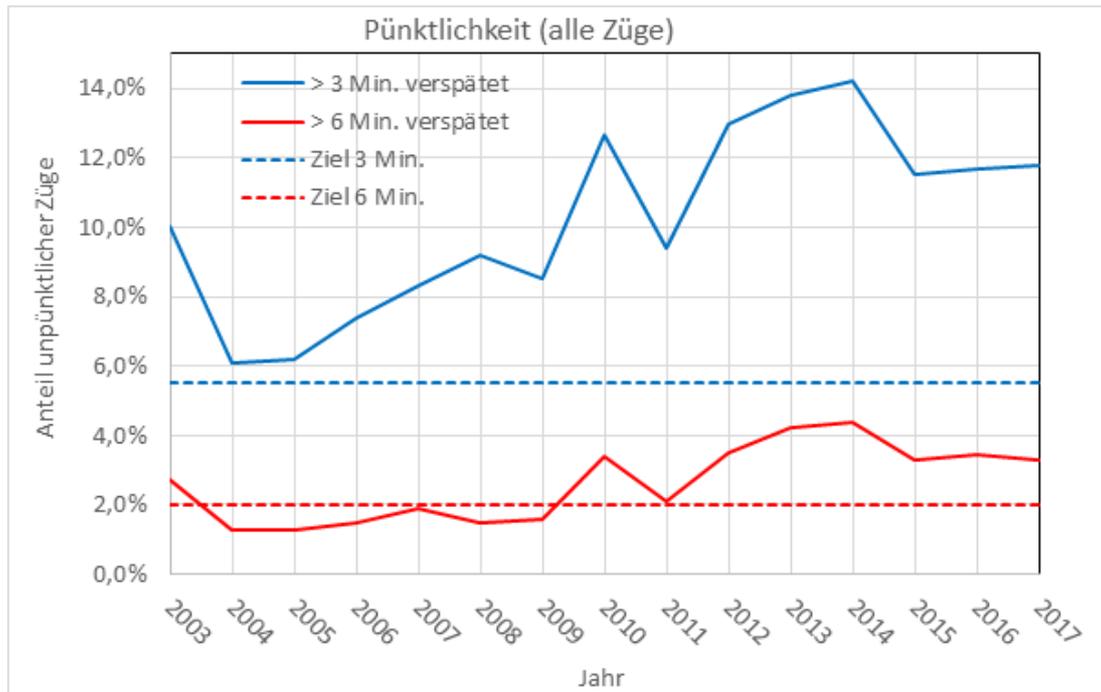


Themenvorschläge für die Sitzung des Fahrgastbeirats am 05.07.2018

Schwerpunktthema S-Bahn

1. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bei der S-Bahn

Laut Bericht zur Qualität der S-Bahn 2017¹ hat sich die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bei der S-Bahn insgesamt nachhaltig stabilisiert (siehe Grafiken), wobei sich die 6-Minuten-Pünktlichkeit geringfügig verbessert hat und die Ausfallkilometer sind von 161.000 km auf 106.000 km zurückgegangen sind.



¹ <https://gecms.region-stuttgart.org/gdmo/Download.aspx?id=73857>

Allerdings haben dafür die geplanten Ausfälle von 133.000 km auf 195.000 km zugenommen, sodass die Ausfälle insgesamt sogar leicht zugenommen haben, d.h. etwa 2,8 % aller Zugfahrten nach dem regulären Fahrplan fielen komplett aus. Auch die Pünktlichkeit ist immer noch weit von den Zielwerten entfernt. Die Anschlusssicherheit hat sich durch größere Übergangszeiten im Zuge von Neuvergaben des Busverkehrs auf manchen Linien verbessert, siehe dazu auch die Präsentationen der DB² sowie des VVS³.

- Welche Anschlusssicherungssysteme gibt es bereits und wo sind weitere vorgesehen?
- Die Datendrehscheibe bietet die Möglichkeit einer technischen Anschlusssicherung, diese wird aber noch nicht von allen Verkehrsunternehmen genutzt. Wie hoch ist der Anteil der Nutzung und wie lange dauert es noch, bis alle Anschlussverkehre davon profitieren können?
- Es bestehen weiterhin knappe Anschlüsse, wie z. B. in Böblingen Hulb auf die Linie 707 zum Mercedeswerk (5 Min. Umsteigezeit). Die Busfahrpläne werden aus wirtschaftlichen Gründen nicht angepasst, obwohl die S-Bahn häufig zu spät kommt und der Anschluss verloren geht. Wie kann hier kurzfristig eine Verbesserung erreicht werden?
- Wann ist endlich die automatische Erhebung von Daten zur Anschlusssicherheit und zur Pünktlichkeit über vollständige Reiseketten, insbesondere für wichtige Anschlussverbindungen zur S-Bahn wie z. B. in Böblingen an die Schönbuchbahn oder an die S60 nach Sindelfingen oder in Herrenberg an die Ammertalbahn möglich?
- Immer wieder fallen S-Bahnen aus, weil ein Blitz in ein Stellwerk eingeschlagen hat. Wie können Stellwerke gewitterfest gemacht werden?
- In letzter Zeit häufen sich Ausfälle wegen krankem Personal. Besonders die Schusterbahn wird bei knappem Personalbestand in solchen Fällen nicht mehr betrieben, aber auch die Zwischentakt S-Bahnen waren schon betroffen. Was sind die Gründe dafür?
- Wie oft wird Mobilitätsgarantie in Anspruch genommen? Anregung: Quartalsmäßige Berichterstattung über Mobilitätsgarantiefälle.

2. Auswirkung des Bauprojekts Stuttgart 21 auf den Betrieb der S-Bahn

Der Fahrgastbeirat hat bereits im August 2016 in einem Brief an den VRS auf das Risiko einer längeren Unterbrechung der Gäubahneinführung in den Stuttgarter Hauptbahnhof und die damit zusammenhängenden Probleme bei einem Notbetrieb der S-Bahn im Falle einer Sperrung des Stammstreckentunnels hingewiesen⁴.

Mittlerweile ist klar, dass zumindest nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 noch längere Zeit keine S-Bahnen über den Fildertunnel und die Filder-S-Bahn verkehren können. Die Stuttgarter Zeitung berichtete dazu am 14.05.2018⁵: „Obwohl die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 von Ende 2021 auf Ende 2025 verschoben wurde, kann der Anschluss der Gäubahn laut dem neuen Rahmenterminplan bis dahin nicht fertiggestellt werden. Der Rohbau für ein Extragleis für die Gäubahn parallel zur bestehenden S-Bahnstation am Airport soll erst Ende 2020 aufgenommen werden.“ Der Zeitraum, in dem die Züge der Gäubahn nicht mehr wie bisher im Hauptbahnhof Stuttgart, sondern bereits am Bahnhof

² <https://gecms.region-stuttgart.org/gdmo/Download.aspx?id=73858>

³ <https://gecms.region-stuttgart.org/gdmo/Download.aspx?id=83828>

⁴ <https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.vvs-fahrgastbeirat-wegen-s-bahn-druck-auf-region-waechst.125ecd3d-b07e-45a7-8c24-2c3d796efc3e.html>

⁵ <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-bahn-schreibt-bau-am-airport-erneut-aus.3501b55c-a919-4416-9ab2-bca16638ffba.html>

Stuttgart-Vaihingen enden, beträgt nach einem Bericht des SWR vom 25.05.2018 laut aktueller Planung der DB mindestens zwei Jahre⁶.

Eine Unterbrechung der Gäubahn ist jedoch auch schon vor der Inbetriebnahme vorgesehen, weil für den Anschluss der neuen S-Bahntrasse aus Richtung Bad Cannstatt an die neue Haltestelle Mittnachtstraße die S-Bahngleise aus Richtung Feuerbach temporär verlegt werden müssen und dazu der Bahndamm der Gäubahn abgetragen werden muss. Damit können S-Bahnen im Fall einer Sperrung des Stammstreckentunnels nicht mehr im Hauptbahnhof wenden und über die Panoramabahn nach Vaihingen fahren. Ursprünglich sollte diese Unterbrechung ein halbes Jahr vor Inbetriebnahme von Stuttgart 21 stattfinden. Die Stuttgarter Nachrichten berichtete am 21.03.2018 aber nun⁷: *“Laut Florian Bitzer von der Projektgesellschaft wird die S-Bahn von 2023 oder 2024 an die neue Trasse befahren. Allerdings zunächst noch ohne die neue Haltestelle Mittnachtstraße und auch nur in Richtung Stadtmitte.”* Das würde bedeuten, dass zu der Unterbrechung der Gäubahn von mindestens zwei Jahren nach Inbetriebnahme vorher noch einmal ein bis zwei Jahre hinzukommen.

- Treffen die Berichte über eine jahrelange Unterbrechung der Gäubahn zu und wenn ja, welches Notfallkonzept der S-Bahn ist für diese Zeit vorgesehen?
- Was heißt das für den Fernverkehr in Richtung Singen/Zürich?
- Welches Fahrplankonzept soll nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 gelten? In der Diskussion waren das bisherige Konzept, ein großer (Tausch der südlichen Linienäste) und ein kleiner Linientausch (S1 zum Flughafen, S2 nach Herrenberg und S3 nach Filderstadt).
- Wie stark kann die Leistungsfähigkeit der Stammstrecke durch das Signalsystem ETCS verbessert werden und ist auch eine Installation im Tunnel nach Vaihingen geplant?
- Verbesserungsvorschlag: Durchbindung einer oder mehrerer Linien aus dem Stuttgarter Norden nach Vaihingen in der HVZ. Ein zusätzlicher Vorteil neben einer neuen Direktverbindung ist die bessere Verteilung der Reisenden auf die Züge im Stammstreckentunnel und damit eine Verkürzung der Einsteigezeiten.
- Immer wieder kommt es zu Ausfälle bei der S-Bahn wegen der S21-Bauarbeiten (z. B. in Feuerbach und zwischen Cannstatt und Esslingen). Was kommt noch alles auf die Fahrgäste zu?

3. Fahrgastinformation

Bei der S-Bahn kommt es im Störfall immer wieder vor, dass die Fahrgäste nicht korrekt über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert werden. Mehrfach wurde auch berichtet, dass Bahnen nach längerem Halt wegen einer Streckensperrung einfach wieder losfahren, ohne dass mit einer Durchsage im Bahnhof auf das Ende der Sperrung aufmerksam gemacht wurde.

- Wie können solche Informationspannen in Zukunft vermieden werden?
- S-Bahnzüge fallen ohne Durchsage aus und verkehren im RIS als „Geister-S-Bahn“. Warum werden ausgefallene Züge nicht automatisch aus dem System gelöscht und warum wird bei der dynamischen Fahrplanauskunft nicht der momentane Standort des Zuges berücksichtigt?
- Warum werden Züge auf den Zugzielanzeigern noch angezeigt, obwohl der Zug längst abgefahren ist?
- Die Livedurchsagen sind teilweise schwer verständlich.

⁶ <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/Einschraenkungen-bei-der-Gaeubahn-Endstation-Vaihingen,gaeubahn-soll-fuer-zwei-jahre-oder-laenger-in-vaihingen-enden-100.html>

⁷ <https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.s-bahn-tunnel-im-norden-rollen-bald-die-laster.5f74c4aa-10eb-4485-8234-3586cf4a92a7.html>

4. Barrierefreiheit

Bis 2022 soll der ÖPNV barrierefrei sein. In der Region Stuttgart hat man jedoch keinen Zeitplan und keine Prioritätenliste zur Erreichung dieses Ziels.

- Behinderte Menschen sind häufig mit der Situation konfrontiert, dass sie an einem Bahnhof ankommen, der zwar theoretisch barrierefrei ist, aber einen defekten Aufzug hat und sie deshalb am Bahnsteig festsitzen.

Anregung: die DB soll einen Mobilitätsservice einrichten. Durch rechtzeitige Information der behinderten Reisenden bereits in den Zügen kann vermieden werden, dass diese auf dem Bahnsteig stranden. Sie können dann auf einen anderen Bahnhof ausweichen und dort mit einem ShuttleService an ihr Ziel befördert werden. Für diejenigen Fahrgäste, die trotzdem auf einem Bahnhof mit gestörten Aufzügen ausgestiegen sind, sollte ein Trageservice oder eine Treppenraupe zum Einsatz kommen. Siehe dazu auch das Schreiben des Behindertenbeauftragten der Stadt Stuttgart in der Anlage.

Der Fahrgastbeirat bedankt sich für die regelmäßige Berichterstattung zur Verfügbarkeit von Aufzügen. Wir begrüßen auch die Einführung des automatischen Meldesystems.

- Wäre es möglich, die Berichterstattung auch auf defekte Rolltreppen auszudehnen?
- Sind auch Anlagen anderer Betreiber automatisch überwacht?
- Defekte Aufzüge stehen oft über Wochen still. Verbesserungsvorschlag: 24/7-Wartungs-Vertrag und bessere Ersatzteilverhaltung durch Vereinheitlichung der Aufzüge.
- Wann sind alle Bahnsteige der S-Bahn stufenfrei erreichbar?
- Stufenfreier Einstieg ins Fahrzeug: Zeitplan zur (Teil-)Erhöhung der 76-cm Bahnsteige?
- Die LED-Anlage auf einem Bahnsteig in Bad Cannstatt ist nach kurzer Zeit schon wieder außer Betrieb. Welche Erfahrungen wurden damit gemacht?

5. Fahrzeugthemen

Mehrzweckbereiche in der S-Bahn: Der Fahrgastbeirat möchte seine alte Forderung erneuern, dass die Stellplätze für Rollstühle, Kinderwägen und Fahrräder deutlicher markiert werden sollten. Vorbilder sind die S-Bahnen in München und Berlin, siehe folgende Abbildungen:



Neugestaltete Mehrzweckbereichen bei der S-Bahn München



Neugestaltete Mehrzweckbereichen bei der S-Bahn Berlin

- Wie ist der Sachstand bei der Einführung der Schiebetritte?
Vorschlag: Zur Verkürzung der Reisezeit sollten die Schiebetritte nur an Haltestellen ausgefahren werden, an denen der Spalt z. B. wegen der Lage in einer Kurve besonders groß ist.
- WLAN in der S-Bahn hat sich nach unserem Eindruck bewährt und funktioniert gut. Bis wann sind alle Züge ausgerüstet?
- In letzter Zeit fahren wieder vermehrt S-Bahn-Züge, die mit Graffiti bemalt sind. Wie hat sich dieses Problem entwickelt und wie lange bleiben die Züge im Betrieb, bevor die Graffiti entfernt werden? Das Hauptproblem scheint in der unzureichenden Sicherung des Abstellplatzes in Bietigheim zu bestehen. Warum ist keine sichere Abstellung möglich?

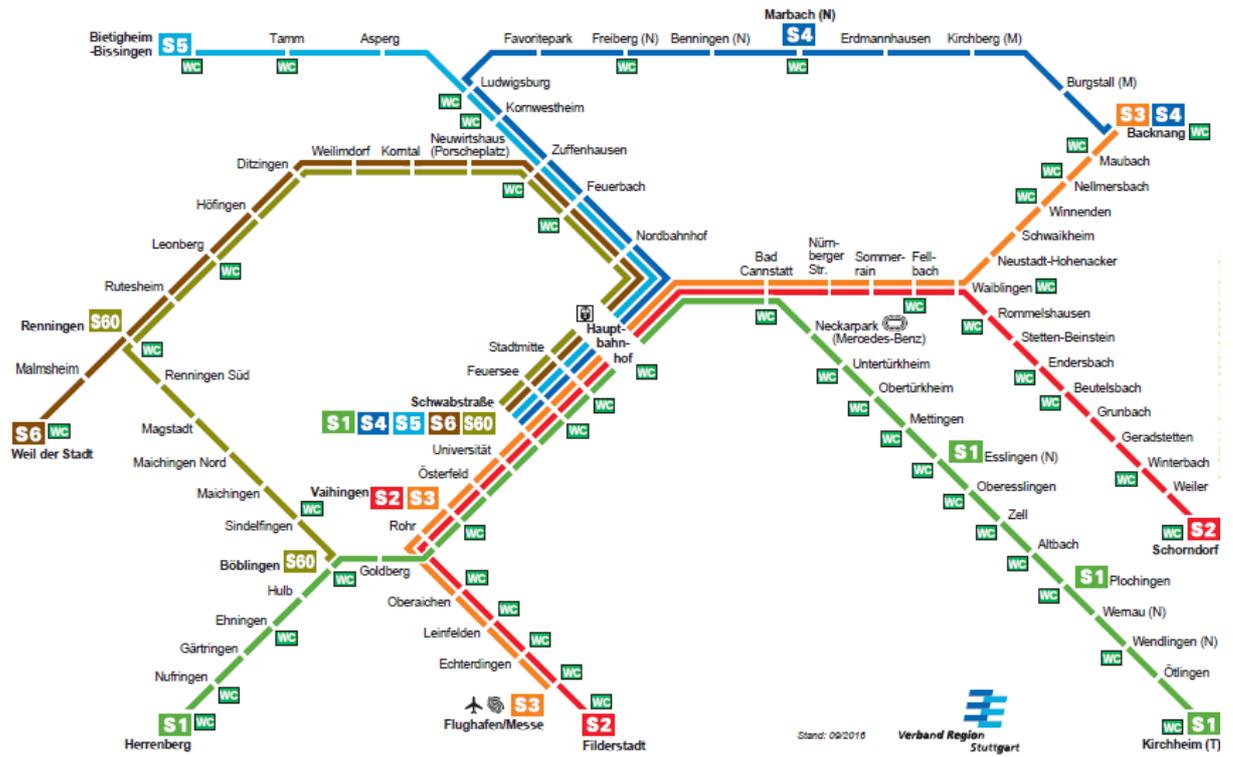
6. S-Bahn-Stationen

- Notarzteinsätze im S-Bahnbereich nehmen zu. Vorschlag: Installation von Defibrillatoren und Notfallmelder an Bahnhöfen nach Münchner Modell
- Statt einer Nachrüstung von Toiletten im Fahrzeug wurde versprochen, dass in jedem Bahnhof die Möglichkeit zur Benutzung einer Toilette bestehen sollte. Im Herbst 2016 stand aber erst an 47 von 83 Stationen ein WC zur Verfügung und an neuen Stationen an der S60 und der verlängerten S4 gab es gar keine Toiletten⁸. Wie ist der aktuelle Sachstand und in welchem Zustand befinden sich diese Toiletten? Könnte der Plan des VRS⁹ auch auf der VVS-Seite veröffentlicht werden?

⁸ <https://gecms.region-stuttgart.org/gdmo/Download.aspx?id=62592>

⁹ <https://gecms.region-stuttgart.org/gdmo/Download.aspx?id=62594>

S-Bahnhaltestellen mit WC



Toiletten im Netz der Stuttgarter S-Bahn (Grafik des VRS)