



**Verband Region
Stuttgart**

Körperschaft
des öffentlichen Rechts

Pressestelle
i.V. Uta Hörmann

Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

Telefon +49 (0)711 22759-15
Telefax +49 (0)711 22759-70

E-Mail: presse@region-stuttgart.org

Aktuell im Internet:
www.region-stuttgart.org

Presse-Information vom 30.01.2019

Großer Wurf für Schienenknoten Stuttgart

mehr Zuverlässigkeit und Kapazität mit der Einführung von ETCS – 58 neue S-Bahn-Fahrzeuge bis 2022 – Verlängerung des Verkehrsvertrags um 4 Jahre

10 STUTTGART: Es geht um mehr Pünktlichkeit und mehr Kapazitäten im S-Bahn-Verkehr - dafür hat heute die Regionalversammlung den Weg frei gemacht. Ohne Gegenstimme beschloss sie die Anschaffung von 58 neuen S-Bahn-Fahrzeugen für ein besseres und zuverlässigeres Verkehrsangebot bei der S-Bahn, die Ausrüstung der gesamten S-Bahn-Flotte mit ETCS/ATO und die damit verbundene Verlängerung des Verkehrsvertrags mit der DB Regio AG über den Betrieb der S-Bahn um weitere vier Jahre. Das europaweit standardisierte Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) Level 2 in Verbindung mit digitaler Stellwerkstechnik (DSTW) und einer Teilautomatisierung des Betriebs (ATO GoA 2) soll im Stuttgarter Schienenknoten als bundesweites Pilotprojekt erprobt werden und ab 2025 im Regelbetrieb zur Verfügung stehen. Die neue Signaltechnik ermöglicht eine kürzere Zugfolge und höhere Geschwindigkeiten, das erhöht die Kapazität auf der bestehenden Infrastruktur um bis zu 20 Prozent – für einen Abbau von Verspätungen oder auch für zusätzlichen

20 S-Bahn-Verkehr. Alle Fraktionen und Gruppen in der Regionalversammlung waren sich einig, dass die Einführung von ETCS nun eine einmalige Chance für ein besseres ÖPNV-Angebot ist, gerade im Hinblick auf noch mehr Fahrgäste, die im Zuge der Fahrverbote und mit der VVS-Tarifzonenreform erwartet werden.

30 Der Vorsitzende des Verbands Region Stuttgart, Thomas S. Bopp, führte ein: „Wir treffen heute eine weitreichende Entscheidung für den Schienenknoten Stuttgart. Alle Partner haben bekundet, Stuttgart zum Pilotprojekt für ETCS zu machen – eine Chance, die wir nicht verstreichen lassen sollten.“ An die Projektpartner Bund, Land und Bahn gerichtet unterstrich Regionaldirektorin Dr. Nicola Schelling die Tragweite der heutigen Entscheidung: „Ja, es braucht Mut, gemeinsam betreten wir Neuland. Auch wenn heute noch nicht alles in letzter Verbindlichkeit vorliegt, haben wir mit den klaren positiven Erklärungen und den Plänen unserer Partner echte Meilensteine auf dem Weg für die gemeinsame Durchführung erreicht.“ Dr. Schelling betonte, die heutige Entscheidung sei ein starkes politisches Signal an Land und Bund.

Mehr Fahrzeuge für mehr Angebot

Die nun bestellten 58 zusätzlichen S-Bahn-Fahrzeuge des Typs ET 430 ermöglichen zukünftig weitere Verbesserungen im S-Bahn-Verkehr: Erstens sollen in der Hauptverkehrszeit alle S-Bahnen als Langzüge fahren. Zweitens könnten vier weitere Züge in der Stunde zwischen Schwabstraße und Stuttgart-Vaihingen verkehren, beispielsweise Züge der Linien S4, S5 oder S6. Drittens könnten zwei davon sogar bis nach Böblingen fahren. Viertens sollen auf der S-Bahn-Linie S6 von Weil der Stadt und Feuerbach halbstündlich zusätzliche Verstärkerzüge der S-Bahn aufs Gleis gesetzt werden. Fünftens könnte die S-Bahn auch auf den Außenlinien der S60, zwischen Plochingen und Kirchheim/Teck (oder alternierend nach Nürtingen) sowie zwischen Vaihingen und Neuhausen zukünftig im 15-Minuten-Takts fahren. Einige der genannten Verbesserungen erfordern im Vorfeld noch Umbauarbeiten oder Ergänzungen an der vorhandenen Infrastruktur und müssen fahrplantechnisch noch feinabgestimmt werden.

50

ETCS/ATO als einmalige Chance für den Stuttgarter Schienenknoten

Um mehr S-Bahnen über die Stammstrecke fahren zu lassen oder auch den Ein- und Ausstieg zu beschleunigen, wurden bereits viele Optionen geprüft. Der Bau einer zweiten Stammstrecke ist nicht realistisch, auch die Nachrüstung von Außenbahnsteigen ist nicht möglich. Der Schlüssel liegt im Einsatz von neuer Technik auf der bestehenden Infrastruktur. Eine Studie im Auftrag von Land, DB Netz und Verband Region Stuttgart hat nun nachgewiesen, dass ein Betrieb mit dem europaweit standardisierten Zugbeeinflussungssystem (ETCS Level 2) in Kombination mit Digitalen Stellwerken (DSTW) und einem teilautomatisierten Fahren (Automatic Train Operation Grade of Automation 2, ATO GoA 2) - bei dem selbstverständlich der Triebfahrzeugführer an Bord bleibt und jederzeit eingreifen kann - einen Leistungssteigerung um bis zu 20 Prozent ermöglicht. Mit der neuen Technik können die Züge insbesondere an den Bahnsteigen schneller aufeinander folgen. Das kann bei den S-Bahnen vor allem auf der Stammstrecke und deren Zulaufstrecken für deutliche Entlastung sorgen, bei einem Ausbau der Zuläufe könnten dann langfristig sogar mehr S-Bahnen durch Stuttgart fahren.

60

Da im Zuge der Arbeiten zu S 21 ohnehin eine Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik ansteht, ergibt sich nun die einmalige Chance, die Strecken sowohl von Bad Cannstatt als auch vom Nordbahnhof bis zur Schwabstraße auf die neue Leit- und Sicherungstechnologie umzustellen. Wie die Studie empfiehlt, sollen gleichzeitig ebenfalls die Schienenstrecken von der Schwabstraße nach Vaihingen und von dort zum Flughafen oder auch in Richtung Böblingen ausgerüstet werden. In Deutschland ist ETCS Level 2 in Kombination mit ATO bisher noch nicht im Nahverkehr eingesetzt worden. Der Probetrieb und das Zulassungsverfahren ist damit in wesentlichen Teilen Entwicklungsarbeit, welches ein Team von DB Netz, der S-Bahn als Verkehrsunternehmen und dem Eisenbahnbundesamt leisten wird.

70

Gemeinsame Investitionen für einen besseren ÖPNV

Das ETCS/DSTW-Pilotprojekt soll im Verbund mit dem Land Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn AG sowie durch eine maßgebliche Förderung durch das

80

90 Bundesprogramm „Digitale Schiene Deutschland“ realisiert werden. Die 58 neue Fahrzeuge werden insgesamt 421,8 Millionen Euro kosten. Das Land hat hierfür eine Förderung in Höhe von rund 106 Millionen Euro zugesichert. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat mit einem Kabinettsbeschluss seine Absicht versichert, zusätzlich zu den geförderten Fahrzeugen auch einzelne Maßnahmen in die Infrastruktur und den Betrieb der Mehrverkehre finanziell zu fördern sowie auch die Regionalzüge, die im Stuttgarter Bahnknoten verkehren mit ETCS nachzurüsten. Im Rahmen des Gesamtpaketes hat die Regionalversammlung in Aussicht gestellt, die Große Wendlinger Kurve mit 12,5 Millionen Euro zu unterstützen, sofern die Region Neckar-Alb den gleichen Betrag zahlt. Sie sieht darin Chancen für mögliche zukünftige S-Bahn-Verbindungen von den Fildern ins Neckartal. Das Gesamtpaket aller zusätzlichen Maßnahmen erhöht die regionale Verkehrsumlage der VVS-Landkreise und der Landeshauptstadt Stuttgart nach derzeitigem Stand um jährlich elf bis zwölf Millionen Euro von 2021 bis 2031 einschließlich.

100 Für die Zeit der Erprobung und Zulassung von ETCS/ATO GoA 2 soll der Vertrag des Verbands Region Stuttgart über den Betrieb der S-Bahn mit der DB Regio bis Juni 2032 verlängert und auf das ausgeweitete Angebot angepasst werden. So kann der zukünftige Betrieb mit ETCS/ATO GoA 2 Eingang finden in ein neues Wettbewerbsverfahren um den S-Bahn-Verkehr mit geplanter Vergabe im Jahr 2028 und Betriebsaufnahme im Jahr 2032. Die wichtigsten Eckpunkte der Vertragsverlängerung sind die Erhöhung der Betriebsleistung um jährlich bis zu 1 Million Zugkilometer vorbehaltlich entsprechender Gremienbeschlüsse sowie die Beschaffung von 58 Neufahrzeugen des Typs ET 430. Davon werden 56 Fahrzeuge von der Region finanziert, 2 Fahrzeuge von der DB Regio. Die DB Regio rüstet alle 215 S-Bahn-Fahrzeuge mit ETCS/ATO GoA 2 aus und übernimmt dafür einen Kostenanteil. Ebenso zahlt sie für ein Redesign von vorhandenen Fahrzeugen.

110 **Regionalversammlung: Notwendigkeit für Verbesserungen**

„Eine der wichtigsten Zukunftsentscheidungen für die Mobilität in unserer Region“, so nannte Rainer Ganske (CDU) den heutigen Beschluss. Er stellte den damit einhergehenden Nutzen, die Chancen aber auch die Risiken heraus „für das gemeinsame Ziel, die S-Bahn pünktlicher und besser zu machen.“ Ein entscheidendes Thema sei die Kapazität, mit flankierenden Maßnahmen sei auch ein 10-Minuten-Takt denkbar. Im Hinblick auf alle Maßnahmen sagte Ganske „Das kann man nicht alleine schultern. Wir sind sehr froh, dass sich alle Partner – Bund, Land und Bahn – beteiligen.“ In diesem Zusammenhang adressierte er an die Bahn, Pünktlichkeit sei „ein Teil des Themas“ und man habe eine pünktliche S-Bahn bestellt. Zu den Risiken meinte Ganske:

120 „Wir haben zu all diesen Zusagen keine Verträge. Rechtlich einklagbar sind die Zusagen nicht, wohl aber moralisch und politisch einforderbar“. Nun solle man „die Chance ergreifen für eine historische Möglichkeit für den ÖPNV in der nahen Zukunft, aber auch den Grundstein legen für den weiteren Ausbau in den späteren Jahrzehnten.“ Bezüglich der Fördervoraussetzungen des Landes kritisierte er: „Wir werden nicht die Interessen unserer Fahrgäste verkaufen und eine Freibrief ausstellen, dass das Land seine Verkehre zu Lasten der S-Bahn bestellen kann, wie es will.“ Auch einer eventuellen Nahverkehrsabgabe erteilte er eine klare Absage, man könne nicht den zweiten Schritt vor dem ersten tun.

130 „Wir treffen heute eine „wichtige Entscheidung, vielleicht die wichtigste für die nächst-
ten Jahrzehnte“, hob Eva Mannhardt (Bündnis 90/Die Grünen) hervor. „Denn für viel
mehr Fahrgäste muss der öffentliche Nahverkehr deutlich wachsen. Heute haben wir
die Chance, eine großangelegte Kapazitätserweiterung anzuschließen und grüne S-
Bahn-Träume wahr werden zu lassen.“ Weiter: „Wir freuen uns über die Erkenntnis:
Mit Stuttgart 21 werden bei weitem nicht die Verkehrsprobleme gelöst.“ Im Hinblick auf
das enge Zeitfenster war für sie klar: „Diesen Moment nicht zu nutzen, hieße Stillstand
für die nächsten 30 Jahre und wäre eine Bankrotterklärung der Region“ Die Region
könne das digitale S-Bahn-Vorzeigeprojekt für Deutschland und für den Schienenver-
kehr der Zukunft im Ballungsraum werden. „Wir sind deshalb dankbar, dass bei allen
140 Gebietskörperschaften in der Region die Erkenntnis herrscht, dass wir diese Maßnah-
men zur Kapazitätserweiterung in Angriff nehmen und umsetzen müssen. Nicht zuletzt
war das ja auch eine Bedingung und logische Konsequenz aus der Entscheidung zur
Tarifzonenreform. Von einem gesamthaft attraktiven Nahverkehr profitiert am Ende
jede einzelne Kommune.“

„Wir haben Verkehrsprobleme und wir werden sie nicht mit Verboten lösen, sondern
mit Angeboten“, so das Statement von Michael Makurath (SPD). Fahrverbote seien
keine Lösung: „Es stellt sich hier die Frage: Wie werden die Lasten verteilt?“. Maku-
rath wünschte sich auf Bundesebene „mehr Leidenschaft für die Umrüstung der Fahr-
zeuge“. Der heutige Beschluss zeige die Bedeutung der Regionalpolitik im Ballungs-
raum „Die S-Bahn ist besser als ihr Ruf, aber sie stößt jetzt an ihre Grenzen. Wir sind
150 deshalb aufgerufen, alle Möglichkeiten zu nutzen, sie aufzurüsten.“ Die Einführung
von ETCS und die Teilautomatisierung des Betriebs sei eine „digitale Rendite“. Die Ri-
siken seien im Hinblick auf die Chancen vertretbar. „Man muss die S-Bahn als Rück-
grat des ÖPNV stärken und dafür selbst Rückgrat haben.“

„Es herrsche Einigkeit über alle Fraktionsgrenzen hinweg, soviel Verkehr wie möglich
auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern, sagte Bernhard Maier (Freie Wähler):“. Die-
ser sei jedoch „am Anschlag“, insbesondere die S-Bahn: „Das System ist ein Opfer
des eigenen Erfolgs“. Gefordert sei nun eine „Angebots- und Qualitätsoffensive“ zur
Steigerung der Attraktivität. Maier weiter: „Was wir heute beschließen, ist ein Kraftakt
in einer Dimension, wie wir sie bisher nicht gekannt haben. Es werden Investitionen
von fast 1 Milliarde Euro angestoßen für ein Ausbau- und Betriebsprogramm für die
nächsten 15 Jahre“ Und: „Wir werden bei der Umsetzung penibel darauf achten, dass
diese Koordinaten nicht zu Lasten des kommunalen Lagers verschoben werden“. Die
Verabschiedung des „historischer Pakts“ beruhe auf Vertrauen, eine Alternative dazu
gebe es nicht. Er kritisierte, dass das Land Mehreinnahmen aus den zusätzlichen Ver-
kehren erhalte. Ebenfalls komme ein Linientausch für die Freien Wähler nicht in
Frage. Mit der Verstärker-S-Bahn von Weil der Stadt nach Feuerbach müsse sich
170 auch „die Phantomdebatte Hermann-Hesse-Bahn erledigt haben.“

Ingo Mörl (Die Linke) klagte: „Was den heutigen Tag bedeutend macht, sind leider die
massiven Versäumnisse der letzten Jahre.“ Er monierte, dass das Hauptaugenmerk
der regionalen Verkehrspolitik weiterhin auf dem Straßenbau und den „umweltzerstö-
rerischen Spritfressern“ liege. Der ÖPNV sei „unbequem und unzuverlässig“, hierzu

warf er der Politik Versäumnisse vor. Man müsse schon heute an die Kapazitäten und Herausforderungen von Morgen denken. Trotz seiner grundsätzlichen Kritik an der Bahn und dem Projekt Stuttgart21 zeigte er sich bereit, „diesen Weg zu gehen, denn der ÖPNV muss attraktiver werden und die Straßen leerer“. Weitere Schritte für den Ausbau des ÖPNV und sozial verträgliche Fahrpreise müssten folgen.

Armin Serwani (FDP) sagte: „Wir bekommen ein besseres ÖPNV-System, aber wir bekommen es nicht zum Nulltarif. Das dürfen wir in der großen Auto-raus-aus-der-Stadt-Kampagne nie vergessen.“ Serwani freute sich daher über die hohe finanzielle Beteiligung des Landes, denn aus Sicht seiner Fraktion solle das Land für alle Maßnahmen im Zuge der Luftreinhaltung bezahlen. Serwani geht davon aus, dass die Kapazitätsreserven durch ETCS mit der VVS-Tarifzonenreform schon bald aufgebraucht sein werden. Daher bleibe das Thema „zweite Stammstrecke“ bei der FDP-Fraktion auf der Tagesordnung.

Stephan Schwarz (AfD) mahnte an, dass die Kapazitätssteigerung durch ETCS unter 30 Prozent liege, aber wesentlich mehr benötigt würde. Er plädierte deshalb dafür, nochmals eine zweite Stammstrecke zu prüfen.

Dr. Burghard Korneffel (Innovative Politik) begrüßt „jede Maßnahme, die unsere S-Bahn weiterentwickelt“. Die Einführung von ETCS sei ein „erster Schritt“. Für ihn liegt die Zukunft des ÖPNV jedoch bei vollautomatisch fahrerlosen Systemen.

Mehr über ETCS und weitere Hintergrundinformationen unter www.region-stuttgart.org/etcs

Mittwoch, 30. Januar 2019/hö
