

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	95
		<b>TOP:</b>	3a
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	21.03.2023		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	OB Dr. Nopper		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Drescher, Herr Weiß (beide Deutsche Bahn)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Schmidt / th		
<b>Betreff:</b>	<b>Digitaler Knoten Stuttgart - zusätzliche Sperrpausen - mündlicher Bericht der DB -</b>		

Der Antrag Nr. 75/2023 vom 16.03.2023 der Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokoll-exemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigten Präsentationen sind dem Originalprotokoll sowie dem Protokoll-exemplar für die Hauptaktei beigelegt. Zu den Präsentationen weist die DB darauf hin: „Die Präsentationen liegen einige Tage zurück und entsprechen insbesondere im Teil der Fahrplankonzepte nicht mehr dem derzeitigen Planungsstand. Sowohl die Fahrplankonzepte als auch der Schienenersatzverkehr für die Phasen vom 21.04.2023 bis 12.05.2023 werden zeitnah veröffentlicht. Danach erfolgt die Veröffentlichung der weiteren Zeiträume“.

Das Eingangsstatement von OB Dr. Nopper sowie die Vorträge der beiden Vertreter der Deutschen Bahn (DB), Herrn Drescher (zum Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart) und Herrn Weiß (zur Sperrpausenübersicht), sind nachstehend jeweils im überarbeiteten Wortlaut wiedergegeben.

OB Dr. Nopper:

"Sehr geehrte Damen und Herren! Wie Sie alle wissen, hat die Deutsche Bahn zur Überraschung aller, Freund und Feind, ja, sogar zur Überraschung vieler DB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter vor wenigen Tagen eine Hiobsbotschaft übermittelt, welche die außerplanmäßige wochen- und monatelange Sperrung von Strecken mit gravierenden verkehrlichen Auswirkungen beinhaltet. Das ist ein riesen Ärgernis und

das ist eine ganz bittere Pille für uns alle, insbesondere für die vielen Pendlerinnen und Pendler sowie für die Bahnnutzer. Aus unserer Sicht muss jetzt Folgendes geschehen:

1. Die Bahn muss einen jederzeit funktionierenden und guten Ersatzverkehr sicherstellen. Wir gehen davon aus, dass hierfür unverzüglich ein Plan vorgelegt wird. Die Landeshauptstadt Stuttgart ist im Rahmen ihrer Möglichkeiten bereit, die DB hierbei zu unterstützen.
2. Die Sperrungen sind so kurz wie irgendwie möglich zu halten.
3. Um die ständigen Störungen auch im regulären Bahnbetrieb bis zur Inbetriebnahme des neuen Bahnknotens zu vermeiden und zu verkürzen, muss DB Netz vorbeugende Instandhaltungsmaßnahmen ergreifen und Ersatzteile vor Ort bevorraten.
4. Die im Zuge der Sperrungen zur erwartenden Einnahmehausfälle dürfen nicht zu Lasten der SSB gehen, deren Abmangel die Stadt Stuttgart und damit letztlich der Steuerzahler übernimmt. Wir gehen von einer fairen Einnahmenverteilung im VVS aus, die die Benachteiligung der SSB und anderer Unternehmen des Nahverkehrs ausschließt.
5. Die betroffenen Fahrgäste müssen einen angemessenen finanziellen Ausgleich erhalten.
6. Alle für Baustellen im öffentlichen Straßenraum zuständigen Verantwortungsträger sind aufgefordert, während der Sperrzeiten nur die absolut unverzichtbaren Bauarbeiten im Straßenraum durchzuführen, damit die Ersatzverkehre und alle anderen Verkehre so gering wie irgendwie möglich beeinträchtigt werden."

Herr Drescher (DB):

"Meine sehr geehrten Damen und Herren, herzlich willkommen! Ich bin als der Verantwortliche für diese Situation bereit, hier an dieser Stelle Rede und Antwort zu stehen. Die Situation, die eingetreten ist, ist auf der einen Seite beisspiellos, auf der anderen Seite aber auch technisch erklärbar. Ich möchte an dieser Stelle Sie stellvertretend und diejenigen, die unter dieser Situation Nachteile zu erwarten haben, um Entschuldigung bitten. Die Situation, wie sie jetzt eingetreten ist, ist aber aus unserer Sicht eine Investition in die Zukunft. Wir machen das ja nicht zum Selbstzweck, sondern wir investieren in die Schiene. Wir investieren in mehr Verkehr auf der Schiene. Der digitale Knoten ist eine der Voraussetzungen, damit wir in Deutschland zukünftig dies insgesamt besser machen können. Als im Jahr 2020 die "Starterpakete" oder die Pilotprojekte generiert wurden, hatten diese ein ganz bestimmtes Ziel. Zum einen war ein durchgehender Güterverkehrskorridor (Scan-Med) geplant, wo zumindest der überwiegende Teil Güterverkehr abgewickelt wird. Es war eine Schnellfahrstrecke zwischen Frankfurt und Köln dabei. Und es war natürlich ein Knoten in Deutschland dabei, wo erstmals die neuen Komponenten, die die digitale Schiene Deutschlands ausmachen, eingebaut und verprobt werden. Sie sind bewusst als Pilotprojekte ausgewählt worden, weil man damit die Erfahrung sammeln wollte, die für den gesamten Roll-out in Deutschland Voraussetzung sind. Die Möglichkeiten, die sich ergeben haben aus der Verschiebung von S21, haben uns in die Lage versetzt, sowohl die Anforderungen der S-Bahn, die schon seit längerem über eine Leistungssteigerung der S-Bahn-Stammstrecke nachgedacht hat unter Zuhilfenahme von ETCS, aber auch die Intentionen, die der Bund hatte mit den entsprechenden Starterpaketen, miteinander zu verknüpfen. Wir haben dann mit Unterstützung der Projektpartner Mitte 2020 relativ zügig eine Entscheidung getroffen, dass wir die komplette Leit- und Sicherungstechnik im Knoten - und die Teile, über die wir hier reden, die besonders problematisch sind, das sind eben die, die über Stuttgart 21 hinausgehen - mit in die entsprechenden Planungen mitaufnehmen und hier als Vorreiter der Stadt Stuttgart, als Vorreiter von Baden-Württemberg für die Digitalisierung des Eisenbahnverkehrs, sagen wir, gestartet, weil wir im gegenseitigen Einvernehmen da-

von überzeugt waren, dass es eine gute Idee ist. Wir hatten Ende 2020 die Leistung an die Firma Thales vergeben. Wir haben dann die entsprechende Planung vervollständigen müssen, weil in der Situation, in der wir gewesen sind, gab es nur alte Planungen mit dem alten technologischen Standard. Dieser betraf nur die Anlagen von S21, nicht die Anlagen, über die wir heute reden in Bad Cannstatt, Untertürkheim, Waiblingen und in Vaihingen. Diese Anlagenteile sind zusätzlich dazugekommen. Dafür gab es bisher keine Planung. Zum Zweiten kommt erschwerend hinzu, dass diese Bereiche, über die ich eben gesprochen habe, vom Güterverkehr befahren sind. Bei der Finanzierungsvereinbarung, die auch Mitte des Jahres 2020 geschlossen wurde, gab es eine Vereinbarung mit dem Bund, dass in diesen Bereichen, wo Güterverkehr stattfindet, eben noch nicht die endgültige Konfiguration hergestellt wird. Wir planen deutschlandweit grundsätzlich die Zukunft ohne Signale, ohne die klassischen "Leuchten", die draußen an den Gleisen stehen. Aber die Menge der Güterverkehrsunternehmen, die ihre Fahrzeuge hätten umrüsten müssen, waren in dem kurzen Zeitraum zwischen 2020 und 2025 nicht sicherstellbar, sodass es auch funktioniert hätte. Für den Fernverkehr waren die Umrüstungen in großen Teilen für ETCS bereits durchgeführt worden, für den Nahverkehr waren wir in entsprechenden Gesprächen, dass die Sonderfinanzierung über die Fahrzeugförderrichtlinie erfolgt.

Diese Dinge haben dazu geführt, dass wir eine deutliche Differenzierung in den Planungsschritten zu verzeichnen haben. Wenn wir über die Komponenten der digitalen Schiene in Deutschland reden, dann reden wir über mehrere Komponenten. Das nur auf ETCS zu reduzieren, ist zu kurz gesprungen. ETCS ist eine der vier Basistechnologien, die wir für das Thema Digitalisierung einsetzen. Grundlage von allem ist das digitale Stellwerk. Das digitale Stellwerk setzt um, dass man von einer klassischen 1:1-Verdrahtung auf eine IP-gesteuerte Rechentechnik umswitcht. Auf diese entsprechende Technologie setzt dann ETCS auf. ETCS ist auch nicht verantwortlich für den Verkabelungsaufwand. Auch mit diesem Irrtum möchte ich an dieser Stelle aufräumen, denn die Übertragung der Informationen vom Radio Block Centre auf die Fahrzeuge erfolgt via Funk. Die entsprechenden Funkstationen sind grundsätzlich schon errichtet, die werden lediglich nochmals verstärkt. Dazu brauchen wir keine wesentlichen Verkabelungen. Der Verkabelungsaufwand liegt im digitalen Stellwerk. Das digitale Stellwerk ist sozusagen das Maßelement, das die Außenelemente, die verbleiben, wie Signale, Weichen, Bahnübergänge, Achszähler, steuert. Die Einbringung dieser Technik macht uns momentan Kopfzerbrechen. Wenn diese beiden Komponenten, die als Basiskomponenten verstanden werden, installiert sind, dann können wir auch über weitere kapazitätssteigernde Themen reden, was zum Beispiel automatisches Fahren (ATO) bedeutet, was in der Integration der entsprechenden Technologien mit vorgesehen ist, sowohl fahrzeugseitig wie auch infrastrukturseitig und auch das sogenannte CTMS, das ist diese computergesteuerte Kapazitätsoptimierung, wo ein Rechner sozusagen die Trassenoptimierung, die Fahrtoptimierung, den digitalen Fahrplan vorbereitet und steuert. Dazu brauche ich als Basisinformation die Informationen, die eben gerade auf digitalem Wege aus dem Stellwerk zur Verfügung gestellt werden.

Wenn wir uns die Situation in Stuttgart anschauen, dann möchte ich an dieser Stelle betonen, wir haben eine Dreiteilung. Das digitale Stellwerk ist in drei große Einheiten geteilt, die sogenannten Zentraleinheiten (ZE). Das ist einmal der Bereich Untertürkheim, Bad Cannstatt bis nach Waiblingen und zum anderen die S-Bahn, die hier grün und gelb dargestellt ist mit der S-Bahn-Stammstrecke, dem Neubauanteil über die Mitternachtstraße und die Verbindung raus bis zum Flughafen. Es gibt den dritten Teil, das sind die Neubuanlagen, die über S21 entstehen. Diese drei Zentraleinheiten können

unabhängig voneinander errichtet werden. Wir wollen sie aber zusammen errichten, weil sie insgesamt ein vernünftiges Verkehrskonzept abbilden. Der Bereich Untertürkheim, das ist der, über den wir jetzt reden, der Ende des Jahres oder Anfang des nächsten Jahres in Betrieb gehen soll, ist genau derjenige, der die meisten Anlagen beinhaltet. Wer vielleicht Untertürkheim und Bad Cannstatt kennt, sieht, dass dort die größte Anzahl von Weichen, von Gleisen, von Verzweigungen ist. Deswegen haben wir auch an dieser Stelle die größte Anzahl von Elementen, die wir verkabeln müssen. Dazu kommt noch, dass dies genau der Bereich ist, der noch temporär mit Signalen ausgerüstet werden muss, währenddessen wir in großen Teilen der S-Bahn, zum Beispiel der S-Bahn-Stammstrecke oder in der Verbindung zwischen Vaihingen und Flughafen, bereits auf Signale verzichten. Diese Ballung an einer Stelle verbunden mit den eingeschränkten Fahrmöglichkeiten, die heute bereits zur Verfügung stehen - zum Beispiel in Fahrtrichtung Waiblingen haben wir keinen Gleiswechselbetrieb, wir können nur entweder rechts fahren oder links fahren, ob wir nun zwei Gleise sperren oder nicht, wir können schlichtweg auf der anderen Seite nicht vor- und zurückfahren. Genau diesen Gleiswechselbetrieb bauen wir mit dem digitalen Stellwerk erst ein. Deswegen müssen wir, solange das nicht vorhanden ist, die ein oder andere Restriktion zur Kenntnis nehmen.

Wir haben aber auch ein gestuftes Konzept, wie die Inbetriebnahme von ETCS grundsätzlich im Knoten Stuttgart erfolgen soll. Wir brauchen für die Serienumrüstung der S-Bahn-Fahrzeuge, die ab Mitte 2024 beginnen soll, eine Referenz zu dem sogenannten ETCS-Modell, diesen Radio Block Centre, und dem sogenannten Fahrzeugelement, was in den Fahrzeugen verbaut ist. Da gibt es sogenannte First-of-Class-Fahrzeuge, das sind die ersten von jeder technischen Reihe, die umgerüstet werden, die verprobt werden, wo die entsprechenden Software- und Hardware-Komponenten getestet werden. Das ist Voraussetzung für die Serienumrüstung. Über 200 Fahrzeuge der S-Bahn müssen umgerüstet werden. Diese Fahrzeuge benötigen wir in einer bestimmten Menge, um Anfang 2025, also ein halbes Jahr später, den ersten Fahrgastbetrieb ohne Signale zwischen Vaihingen und Flughafen zu machen. Die Verprobung kann eben nur dann erfolgen, wenn das Basisstellwerk in Untertürkheim errichtet ist, darauf muss ETCS gesetzt werden und genau das führen wir in Untertürkheim durch. Der erste Fahrgastbetrieb ohne Signale im Abschnitt zwischen Vaihingen und Flughafen ist wieder Voraussetzung dafür, dass wir die Stammstrecke ab Mitte 2025 nach der großen Sperrung auch ohne Signale in Betrieb nehmen. Wir wollen also vermeiden, dass wir ausgerechnet die Stammstrecke als Testballon laufen lassen, sondern wollen die Erprobungen, die Testungen in einem weniger stark befahrenen Abschnitt durchführen. Da haben wir uns eben den Richtung Flughafen ausgewählt. Die Inbetriebnahme von ETCS in dem roten Bereich von S21 ist davon völlig unabhängig. Das hat eine ganz andere Komponente, und da sind auch ganz andere Tests mit anderen Fahrzeugtypen durchzuführen.

Wenn wir über das digitale Stellwerk und über den Verkabelungsaufwand reden, dann ist das für Außenstehende sehr viel Technik. Ich habe mal versucht, anhand zwei, drei Bildern darzustellen, was da an Technik noch draußen hingestellt werden muss. Im Zuge eines klassischen Stellwerkes kennen wir eine Zentraleinheit und ein Außenstellwerk. Das wird direkt mit den Außenelementen verkabelt. In der neuen Welt des digitalen Stellwerks finden wir sogenannte Gleisfeldkonzentratoren, das sind die im oberen Teil etwas größeren Einrichtungen, die aus Modulen zusammengesetzt werden, je nachdem wie viele Anlagen zusammengeschaltet sind, und sogenannte Feldelemente. Die Feldelemente sind unten dargestellt. Die sind jeweils neben dem anzusteuern Element draußen am Signal, an der Weiche, wenn es einen Bahnübergang oder Ähnli-

ches gibt. Diese müssen miteinander verschaltet, miteinander verkoppelt werden. Die Verschaltung basiert grundsätzlich auf anderen Prinzipien wie das bisherige Stellwerk. Die Anforderung an die neue Architektur, an die neue Netzwerktechnik war, dass sie deutlich robuster ist als die vorhandene. Robuster aus mehreren Komponenten. Erstmals sollte dagegen gesteuert werden, dass Eigenausfälle zum Versagen gehören, das heißt, wenn eigene Elemente ausfallen. Deswegen sind viele Elemente doppelt angeordnet und miteinander verschaltet, aber zum Beispiel auch robuster gegenüber äußeren Einflüssen. Deswegen ist eine Konfiguration gewählt worden, die uns die Möglichkeit eröffnet, Elemente im Feld, also Weichen und Signale, sowohl von einer Seite wie von der anderen Seite anzusteuern. Wir wissen ja, dass wir aus Gründen des Vandalismus-Schutzes, die letzten Ereignisse sind dem einen oder anderen noch präsent, wo Kabel zerstört wurden, die am Ende dazu geführt haben, dass bestimmte Teile der Bahn nicht mehr funktionieren haben. Deswegen hat man im Zuge der Zuverlässigkeitsbetrachtung für die neue Technik vorgesehen, dass sowohl die Außenelemente als auch die Gleisfeldkonzentratoren beidseitig gesteuert werden können, beidseitig von Energie versorgt werden. Die Umstellung auf ein digitales Stellwerk hat zur Folge, dass sich aus bisher einem Kabel, wo Informationen und Energie übertragen werden, zukünftig in mindestens zwei, in der Regel sogar drei Kabel auflösen. Einmal wo die reine Datenübertragung stattfindet, das ist ein Lichtwellenleiterkabel. Das kann ich nicht dazu verwenden, um Energie zu übertragen. Diese Konfiguration hat zur Folge, dass ich mehrfach durch das Gleis muss. Diese mehrfache Querung des Gleises hat zur Folge, dass wir diese Sperrungen vervielfältigen müssen. Diese Sperrungen sind nicht unter laufendem Betrieb durchzuführen, sondern nur in Sperrpausen machbar; das gebietet uns die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs. Wir haben in der Vergangenheit, und das war eins der Elemente, welches wir hier im Pilotprojekt haben, unmittelbar nach Start der Planung festgestellt, dass wenn wir dies in der klassischen Art und Weise durchführen, wir deutlich mehr Sperrungen und deutlich längere Sperrungen brauchen. Das heißt, wir hatten ein Mengenproblem und ein Zeitproblem. Wir haben hier vorhin in der fortlaufenden Planung gehört, dass man die Planung beobachten und dann immer weiter verfeinern sollte. Wir haben sie in Iterationsschleifen weiter optimiert. Wir haben die Anzahl der Querungen verringert, aber nicht in dem Maße, wie wir uns das erhofft haben. Das ist halt dem Pilotcharakter dieses Projektes geschuldet, weil wir keine vergleichbaren Großknoten bisher ausgerüstet haben. Wir sind sogar so weit gegangen, dass wir die Topografie der entsprechenden technischen Anlagen nochmals komplett verändert haben, um den Kabelbedarf und die Kabelquerungen zu verringern.

Die bisherigen Pilotprojekte: Sie werden sagen, warum hat man das nicht einfach ausprobiert an anderer Stelle? Warum muss man das in Stuttgart machen? Ja, es gab Projekte für das Thema digitales Stellwerk. Aber diese Vorserienprojekte waren eben nicht vergleichbar mit dem, was wir hier an Komplexität in Bad Cannstatt bzw. in Untertürkheim zu sehen haben. Das ist einer der Gründe dafür, dass viele Annahmen und viele Vorgaben, die vorhanden waren, eben nicht verwendbar waren für diesen digitalen Knoten. Das ist eigentlich der Grund, warum wir heute aus technischer Sicht eine Menge an Querungen, eine Menge an Sperrungen haben, die wir leider nicht weiter verringern können. Wir haben zum Zweiten den Anspruch, wir haben mit den Projektpartnern vereinbart, wir haben der S-Bahn und dem Land versprochen, dass wir ab 2026 im Knoten Stuttgart digital fahren. Daraufhin haben sich die entsprechenden Einrichtungen des Landes und des VVS zu sehr großen Investitionen in neue Fahrzeuge, in neue Technik bereit erklärt. Wir sehen uns hier mit in der Verantwortung, diese Dinge auch zu nutzen und eben nicht über Jahre hinweg ungenutzt zu lassen. Deswegen sind wir aufgrund

der Abhängigkeiten, die ich Ihnen gerade genannt habe der Auffassung, dass es momentan zwar ein schmerzlicher, aber notwendiger Prozess ist."

Herr Weiß (DB):

"Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren, auch von meiner Seite aus einen guten Morgen! Nachdem Herr Drescher nun die technischen Zusammenhänge vorgestellt hat, möchte ich Ihnen einen Einblick darauf geben, was das für Auswirkungen auf Sperrpausen hat und einen ersten Einblick in unseren Stand der Fahrplanbearbeitung bzw. der Fahrplankonzepte, die wir hier anbieten können. Ich beziehe mich dabei zunächst einmal auf den Abschnitt Cannstatt und Waiblingen. Dies ist der Abschnitt, der vor der großen Sperrung der Stammstrecke erfolgt, also vor den Ferien und danach noch zu den Sperrungen in Vaihingen bzw. Flughafen, Böblingen nach den Sommerferien. Beginnen möchte ich mit der ersten Sperrphase. Ich muss dazu sagen, wir hatten ursprünglich drei Sperrphasen und auch drei Fahrplankonzepte vorgehabt. Es hat sich aber herausgestellt, dass es sinnvoller ist, auf vier Fahrplankonzepte zu gehen, weil schlichtweg die erste Sperrung vom 21.04. bis zum 25.04., die auch schon bekannt war, dass diese Sperrung ein paar mehr Beeinträchtigungen nach sich zieht als die Phase vom 25.04. bis zum 12.05., worauf ich gleich eingehen werde. In der ersten Sperrung haben wir folgende Situation: Wir arbeiten hier im Bahnhof Cannstatt und zwar an den Gleisen 5 - 8. Das sind Arbeiten im sogenannten Spurplan, das heißt, hier werden Gleise und Oberleitungen angepasst, und die Gleise 1 - 4, also die S-Bahn-Gleise, sind vollständig nutzbar. Wir arbeiten sehr intensiv noch an dem Fahrplankonzept mit allen Beteiligten. Das ist jetzt ein Sachstand hierzu. Nachdem das Fahrplankonzept abgeschlossen ist, werden wir sofort einsteigen in den Schienenersatzverkehr (SEV). Voraussetzung dafür ist natürlich, dass wir zunächst einmal das Fahrplankonzept komplett kennen. Ich werde hier jetzt nicht jeden einzelnen Zug ansprechen, wie gesagt sind wir schon sehr weit gekommen, aber noch nicht im Abschluss. Wir sind dabei, dies im Moment mit allen Beteiligten abzustimmen. Im Fernverkehr (FV) wird es so sein, das werde ich jetzt einmal generell angeben, weil sich das durch die ganzen Sperrphasen hindurchzieht. Im Fernverkehr werden wir immer jede Stunde zwei Linien zwischen Stuttgart und München verkehren lassen können. Darüber hinaus gibt es verschiedene Fernverkehrsverbindungen, die dann teilweise auch mit Einzelzügen sind, zum Beispiel für die Hauptverkehrszeit eben auch für die Reisenden oder bzw. für die Arbeiter usw. auch einzusetzen. Im Nahverkehr wird das erste Konzept wie folgt aussehen: Wir fahren S1, S2, S3 im Grundtakt, S4 auch im Grundtakt. Grundtakt heißt im 30-Minuten-Takt. Bei der S4 gibt es einen Ausfall zwischen Backnang und Marbach. Das machen wir, um letztendlich Platz zu schaffen für die Züge von der Murrbahn, damit diese dann dort fahren können. Auf der RB 11 sind die Schusterzüge im Ausfall. Wir fahren die RE-Linie von Crailsheim, Schwäbisch Hall und leiten diese um über Backnang, Ludwigsburg, Stuttgart. Wir gehen mit der RB-Linie Backnang-Stuttgart in den Ausfall. Wir leiten den RE 90, die MEX 90 Nürnberg-Stuttgart über Backnang, Ludwigsburg, Stuttgart um. Den MEX 13, MEX 16 leiten wir um über die Interregio-Kurve, die gerade in den letzten Tagen fertiggestellt wurde, mit dem Linienwechsel in Esslingen. Der IRE 6a Aulendorf-Sigmaringen wird nur ab und bis Tübingen verkehren. Wir werden den RE 5 Friedrichshafen auf dem Regelweg und den MEX 12 und den MEX 18 von Tübingen, Heilbronn, Osterburken im Regelweg verkehren. Gegebenenfalls müssen wir noch schauen, wenn wir im Detailkonzept drinnen sind oder die Detaillierung in jeder Stunde haben, zum Beispiel auch in den Hauptverkehrszeiten, inwieweit Einzellagen von Reisezügen in den Ausfall kommen oder eben dann verkehren. Der Güterverkehr ist in der ersten Phase nicht betroffen.

In der zweiten Phase sieht es so aus, dass wir die bereits vorhandene Sperrung am Ostkopf auf die Gleise 6/7 erweitern. Diese Sperrphase geht vom 25.04. bis zum 12.05. und hat zur Folge, dass der Fernverkehr dort weiter ohne Einschränkung fahren kann. Der MEX 13 wird über die Interregio-Kurve umgeleitet. Der RB 11 (Schusterzüge) sind im Ausfall. Gegebenenfalls gibt es noch S-Bahnen im Zwischentakt im Ausfall bei der S2, S3, und Einzellagen von Reisezügen sind ggf. auch im Ausfall. Der Güterverkehr ist hier ebenfalls nicht betroffen.

Jetzt kommt die dritte Sperrphase vom 12.05. bis zum 09.06. Bei dieser Sperrphase werden wir den Streckenabschnitt zwischen Cannstatt und Waiblingen in Richtung Murrbahn sperren. Das heißt also, dort ist kein Verkehr möglich. Das ist zwar ein viergleisiger Abschnitt, aber quasi Ein-Richtungs-Betrieb. Man hat damals keinen Gleiswechselbetrieb eingebaut als man seinerzeit die Strecke errichtet hat. Das bedeutet, wir haben in der Mittellage die Ferngleise, in der Außenlage die S-Bahn-Gleise. Dadurch kann man, selbst wenn man jetzt zwei Gleise sperrt, auf den anderen Gleisen nur in eine Richtung fahren. Das ist das große Problem, ansonsten hätte man die Sperrung, wie Sie gesagt haben Herr Nopper, auch anders durchführen können. Aber schlichtweg aus der damaligen Konzeption dieses Streckenabschnittes einfach jetzt nicht mehr machbar. Aber, das ist die positive Nachricht, wir werden das natürlich jetzt beim Umbau in den Gleiswechselbetrieb umwandeln im Rahmen der ETCS-Technik. Bei dieser Sperrphase sieht es so aus, dass der Fernverkehr, oder sagen wir mal so, zunächst einmal ist Cannstatt natürlich dann komplett anfahrbar bis auf den Abschnitt in Richtung Waiblingen. Damit ist eigentlich der gesamte Verkehr in Richtung Plochingen soweit fahrbar. Allerdings muss die FV-Linie Nürnberg-Karlsruhe im Fernverkehr entfallen. Wir haben also im Nahverkehr die Situation, dass die S2 im Grundtakt bis Waiblingen verkehrt, der Zwischentakt ist dann im Ausfall. Die S3 kann im Grund- und Zwischentakt bis Waiblingen verkehren. Zusätzlich sind im Bahnhof Cannstatt die Gleise 1 - 4 vonseiten Stuttgart-Hauptbahnhof/Tief anfahrbar, sodass die S-Bahnen quasi, also die S2, S3, bis nach Cannstatt durchgebunden werden können. Der S4-Grundtakt, das wiederholt sich jetzt wieder, wird stündlich im Ausfall zwischen Backnang und Marbach sein. Das hat den Hintergrund, dass wir dort wieder den Streckenabschnitt freimachen für die Züge aus der Murrbahn. Das wiederholt sich aber aus der Logik, wie ich eben schon mal dargestellt habe. Beim Güterverkehr muss man hier noch dazu sagen, es wird noch Umleitungen geben ggf. auch größere Umleitungen. Das ist je nachdem, wo die Quelle-Senke-Beziehung des Güterverkehrs ist. Hier versuchen wir, mit den EVUs die beste Möglichkeit von Quelle-Senke zu finden.

Ich komme nun zur vierten Sperrphase. Die vierte Sperrphase ist die Phase, in der in erster Linie die Kabelumbauten und Durchquerungen im Bahnhof Cannstatt stattfinden, auch - so wie es Herr Drescher eben vorgestellt hat - der Gleisfeldkonzentrator in der Mitte von Cannstatt gebaut wird. Zu diesem Zeitpunkt stehen uns dann in Cannstatt die Gleise 1 - 8 zur Verfügung. Wir haben hier eine Sperrung vom 09.06. bis zum 29.07. Der Fernverkehr wird ebenfalls mit zwei Linien verkehren können. Es ist ein ähnliches Bild wie es vom 21.04. bis zum 25.04. ist, allerdings muss man dazu sagen, hier in den Einzellagen sind wir wie gesagt noch am Arbeiten. Sie sehen ja hier, es sind teilweise schon Einzelzüge aufgeführt. Das muss jetzt noch im Detail auskonstruiert werden. Für den Nahverkehr bedeutet das: S1/S2/S3-Zwischentakt im Ausfall, S1-Grundtakt pendelt zwischen Kirchheim/Teck-Obertürkheim, im Gegengleis NeckarPark. Die S2 und S3 verkehren im Grundtakt bis Waiblingen. Der S4-Grundtakt, das ist wieder das Gleiche, was ich eben schon mal hatte, entfällt zwischen Backnang und Marbach auch wieder, um entsprechend Platz zu schaffen für die Linien von der Murrbahn, um dort die Mög-

lichkeit zu bieten, dass diese auch von dort aus verkehren können. Spannend ist hier noch, dass wir aus Heilbronn-Osterburken her den Regelweg verkehren und den RB 5 im Regelverkehr verkehren lassen. Das ist die Verbindung von Friedrichshafen in Richtung Stuttgart.

Jetzt kommt eine Sperrung, die bereits bekannt und auch schon kommuniziert ist. Das ist die Sperrung der Stammstrecke vom 29.07. bis zum 10.09. In diesem Zeitraum haben wir die sechswöchige Stammstreckensperrung, die analog den Stammstreckensperrungen auch der Vorjahre geplant ist - mit einer Ausnahme - wir hatten ja im letzten Jahr bei der S-Bahn das Problem mit den Spurkränzen. Daher werden wir in auf den Halbstunden-Takt mit einer sogenannten Dosto-Einheit gehen, einer Doppelstockeinheit, die von Böblingen bis zum Stuttgarter Hauptbahnhof/Hoch im Pendelverkehr verkehrt.

Jetzt kommen wieder zusätzliche Sperrungen, die sich aus den Kabelarbeiten ergeben. Das ist einmal der Bereich zwischen Stuttgart-Rohr und Stuttgart-Flughafen, wo nochmals sechs Wochen Sperrung erforderlich sind. Das hängt hier natürlich auch mit engen Gleisabständen und mit Tunnelbereichen zusammen, wo wir teilweise mit Totalsperrungen arbeiten müssen, nämlich drei Wochen Totalsperrung, aber auch drei Wochen eingleisige Sperrung. Wir sind hier noch am Prüfen, inwieweit es sinnvoller ist, dies parallel noch zur Stammstreckensperrung zu machen oder diese Sperrung nach der Stammstreckensperrung durchzuführen. Hintergrund der Geschichte ist: Wenn wir dort noch zusätzliche Sperren haben, dann haben wir natürlich die gesamten Ausflugsverkehre, weil es ja die Ferienzeit ist in Richtung Flughafen. Das sind Dinge, die man sich jetzt noch kurzfristig überlegen muss, ansonsten muss das Konzept dort eben parallel gemacht werden. Wir haben nach dem 10.09. noch den hinteren Abschnitt dieser Strecke zwischen Filderstadt und Flughafen. Das sind nochmals 16 Tage Totalsperrung. Hier kann aufgrund der verkehrlichen Situation nur eine Totalsperrung durchgeführt werden; es geht gar nicht anders.

Zum Schluss gibt es noch eine Sperrung zwischen Stuttgart-Vaihingen und Böblingen. Diese kann man entweder mit einer 20-tägigen Totalsperrung oder mit 35 Tagen eingleisiger Sperrung machen. Stuttgart-Böblingen, wenn sie diesen Abschnitt etwas genauer kennen, wissen Sie, dass dazwischen eine Möglichkeit zu Überleitung besteht. Deshalb untersuchen wir gerade, was die 35-tägige eingleisige Sperrung für Möglichkeiten an Verkehren bietet, und da muss man ebenfalls noch eine Entscheidung treffen. Zu guter Letzt möchte ich eine kleine Sperrung nicht vorenthalten. Wir werden mit Nachsperrungen nochmals an den Westkopf Cannstatt gehen müssen, weil in der Zeit, wo wir den Ostkopf bzw. Cannstatt umbauen, wäre es ungeschickt, parallel dazu auch den Westkopf zu machen, weil wir dann die Zufahrt vonseiten Stuttgart Hauptbahnhof/Tief nicht mehr hätten. Deshalb wird das in Nachsperrungen nachgeholt werden. Auch das ist dann nach dem 10.09, ist aber hier noch nicht eingetütet. Wir wissen, dass wir unseren Fahrgästen und den Verkehrsunternehmen wirklich sehr viel zumuten. Dafür möchte ich mich auch entschuldigen. Was wir machen werden, wir denken momentan parallel über Kompensationen nach. Allerdings kann ich Ihnen heute noch kein Ergebnis darstellen. Wir werden hier als DB Kompensationen leisten."

Zu den an die Verwaltungsspitze gerichteten Fragen des Antrages Nr. 75/2023 nehmen Frau Klett-Eininger (L/OB) und Herr Zipperle (L/OB-RZ) wie folgt Stellung:



**Frage 1:** Frau Klett-Einiger erklärt, die Verwaltung sei in der Woche vom 10.03.2023 über die Stammstreckensperrung informiert worden. Die erste Besprechung mit der Deutschen Bahn habe am 10.03. stattgefunden, bei der sofort eine Berichterstattung seitens der DB im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik angefragt worden sei.

**Frage 2:** Frau Klett-Einiger verweist auf die längere Laufzeit - insbesondere in Bezug auf die S-Bahn - des ETCS-Projektes. Zur Finanzierung habe es bereits Beschlüsse in 2020 gegeben in Form von Umschichtung von S21-Mitteln in das Budget für ETCS. Das Projekt werde sowohl durch den Arbeitskreis Baden-Württemberg als auch durch den Lenkungskreis Stuttgart 21 ständig begleitet, wobei die Streckensperrungen allerdings kein Thema gewesen seien. Darüber hinaus gebe es eine Arbeitsgruppe beim Land unter dem Namen "Qualitätsoffensive Schienenknoten Stuttgart" (Treffen alle zwei Monate mit Verband Region Stuttgart, DB und Land in der Federführung, um die Umsetzung wie Fahrzeugbestellungen zu gewährleisten). Herr Zipperle ergänzt, die Stammstreckensperrungen seien bereits länger vorbereitet. Die von Herrn Weiß vorgestellten Maßnahmen erfolgten kurzfristig.

**Frage 3:** Die Bahn berichte in den entsprechenden Besprechungsrunden regelmäßig zu den Fortschritten zur Umsetzung von ETCS, so Herr Zipperle weiter.

OB Dr. Nopper informiert darüber, er sei am 07.03.2023 in einem Telefonat mit dem DB-Infrastruktur-Vorstand Berthold Huber über die Streckensperrungen informiert worden.

Für die Erläuterung der "Hiobsbotschaften" dankt StRin Rühle (90/GRÜNE), die auf die regelmäßigen Probleme im Großraum Stuttgart (Verspätungen bei der S-Bahn, Stammstrecke, Nichtnutzung der Panoramastrecke, Fußweg am Hauptbahnhof, mangelnde Barrierefreiheit, defekte Rolltreppen und Aufzüge) hinweist. Wenn nun bei einer viergleisigen Strecke eine Sperrung nötig werde, weil kein Spurwechsel machbar sei, stelle sich das Gefühl ein, dass im Schienenverkehr in und um Stuttgart schon lange nichts mehr gemacht worden sei. Zu allem Überfluss kämen nun noch die zusätzlichen Sperrungen mit einem Planungsvorlauf von einem Monat hinzu. Normalerweise betrage dieser aus gutem Grund mindestens ein Jahr, denn es müssten andere Baustellen miteingeplant werden, wovon es im Umkreis einige gebe, die wiederum Fahrzeuge und Fahrer\*innen für den Schienenersatzverkehr (SEV) abzögen. Sie betont, das mehrfach angesprochene Ersatzkonzept könne nicht von der SSB geleistet werden, da die U1 bereits heute massive Kapazitätsprobleme habe. Es fehle jetzt schon Personal für den (straßengebundenen) ÖPNV. Als weitere Problematik werde sich viel Verkehr auf den Pkw verlagern und den SEV und innerstädtischen Busverkehr erschweren. Sie regt an, mit Pop-up-Busspuren diese Verkehre zu ermöglichen. "Richtig spannend" werde es dann zum Zeitpunkt des Frühlingsfestes. Darüber hinaus kritisiert sie die Darstellung des Ersatzkonzeptes, das für die Kund\*innen in dieser Form nicht verständlich sei. Man benötige konkrete Informationen zu den Fahrzeiten und bedienten Haltestellen. Der Ersatzfahrplan müsse schon längst zur Verfügung stehen, was aber nicht der Fall sei. Dies bedeute eine riesen Katastrophe für die Stadt und die Region, und es gebe gute Gründe, weshalb derartige Vorhaben mit einer viel längeren Vorlaufzeit geplant würden. Die Stadträtin stellt die Frage, wie es mit der Umrüstung beim Güterverkehr aussehe. Die heutige Darstellung erfülle nicht im Entferntesten die Anforderungen und die dafür notwendigen Zeitfenster, weshalb sie wissen wolle, wie es mit den Planungen für 2024/2025 aussehe, um nicht in das nächste Desaster hineinzulaufen. Für unabdingbar hält sie die angekündigten Entschädigungen für die Aufgabenträger, aber auch für die

Fahrgäste. Dies müsse gemacht werden, ansonsten sei die Sache nicht tragbar. Wenn man sich nicht auf den Fahrplan verlassen könne, müsse mit einer Abkehr vom ÖPNV gerechnet werden, was im Sinne der Verkehrswende vermieden werden müsse. Die Resilienz im Schienenverkehr sei nicht gegeben, weshalb sie nicht verstehe, warum die DB die Panoramastrecke als zweite Stammstrecke weiterhin ablehne. Die Stadträtin wirft die Frage auf, wie die DB die Fahrgäste wieder zurückgewinnen wolle, die durch die Sperrung mit Sicherheit verloren gehen werden. Die Kommunikation müsse in dieser Hinsicht dringend ausgebaut werden. Gegenüber der Verwaltung betont sie, der innerstädtische Busverkehr müsse in diesem Zeitraum auf jeden Fall sichergestellt werden; zusätzliche Ausfälle könne man sich nicht erlauben. Als weitergehende Maßnahmen könnten Arbeitszeiten entzerrt oder digitales Arbeiten forciert werden, um eine bessere Verteilung der Menschen zu ermöglichen.

Für StR Kotz (CDU) ist die DB ein entscheidendes Element, um Verkehrsverlagerungen regional und im Fernverkehr heute und in Zukunft zu erzielen. Er habe aber leider den Eindruck, dass dieses Ziel nicht erreicht werde, denn mittlerweile sei keine Reise mehr mit der Bahn verlässlich planbar. Für viele Geschäftsreisende sei die Quote der geplatzten Termine und verspäteten Meetings so hoch, dass diese wieder auf das Auto umstiegen. Auch wenn der Überbringer schlechter Nachrichten nicht für alles verantwortlich sei, gehöre dies doch zum Job dazu, und er gehe davon aus, dass die Kritik im Unternehmen weitergeleitet werde. Für den Stadtrat ist nicht nachvollziehbar, wie in den kommenden Jahren der Mehrwert von Bahnfahrten noch vermittelt werden kann. Stuttgart fungiere zwar als Knoten-Pilotprojekt, aber er wolle sich nicht vorstellen wie lange es dauere, bis in Deutschland alle Knoten bearbeitet worden seien. Es sei zwar klar, dass moderne Technik finanzielle Investitionen und Einschränkungen bedeute, dann aber positive Auswirkungen bringe. Es stelle sich trotzdem die Frage nach dem Planungs- und Informations-Zeithorizont, der für ihn nicht nachvollziehbar sei. Der Stadtrat kann sich der Kritik seiner Vorrednerin zu mangelnder Kommunikation und Vorlaufzeit sowie zur Forderung nach Entschädigungen und intensiver Information anschließen.

Die Verantwortlichen der DB kündigten mit wenigen Wochen Vorlaufzeit eine Vollsperrung an, so StRin Schanbacher (SPD), um ein Großprojekt im Zeitplan fertigzustellen. Allerdings komme das Projekt ohnehin erst mit mehreren Jahren Verspätung zum Abschluss. Diese Geschichte klinge wie das heute zu diskutierende Projekt in Stuttgart, handle sich aber tatsächlich um den Umbau des Knotens in Halle/Saale, wo 2017 mit der gleichen Argumentation gearbeitet worden sei. Sie berichte davon, um mit der Aussage der Alternativlosigkeit aufzuräumen. Die massiven Belastungen müssten durch die Pendlerinnen und Pendler getragen werden und seien nur noch sehr schwer vermittelbar. Es wirke wie eine selbsterfüllende Prophezeiung, weshalb sie die Frage nach dem Plan B stelle. Verkehrsminister Hermann kritisiere zwar vehement, zeige aber keine "harte Kante". Es bedürfe einer verträglicheren Lösung für die Fahrgäste, was der Verkehrsminister gegenüber der Bahn deutlich machen müsse. Wenn parallel zur Einführung des Deutschlandtickets eine Vollsperrung erfolge, werde den Menschen ein Umstieg nicht nur unattraktiv, sondern unmöglich gemacht. Die Nicht-Umstellung des Güterverkehrs auf moderne Technik sei der Grund dafür, warum ein Parallelsystem gefahren werde und noch stärkere Belastungen erfolgten, die zu 100 % vom Personenverkehr getragen werden müssten. Sie wirft die Frage auf, wie verträglichere Lösungen erzielt werden könnten. Einerseits müsse ein ordentlicher Ersatzverkehr aufgesetzt werden, der auch "absolut gut" kommuniziert werde, um den Fahrgästen Perspektiven zu bieten. Darüber hinaus müssten bei den Ticketkosten Angebote gemacht werden (Pausieren, Rückerstattungen etc.). Abschließend regt sie eine Schnellbuslinie Waiblingen

gen/Schmiden/Max-Eyth-See (Umstieg auf U-Bahn) an, wohlwissend, dass die SSB dadurch ein wenig Abhilfe leiste, was entsprechend durch die Bahn kompensiert werden müsse.

Für StR Rockenbauch (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) gibt es keinen technischen Grund für diese Kombination aus schlechter Kommunikation und Planungs- und Projekt-Missmanagement. Das Versprechen, wann der Bahnhof fertig zu sein habe, sei nicht neu. Die Bahn AG sei inzwischen die größte Saboteurin des Bahnverkehrs und damit der Verkehrswende und somit Beschleunigerin der Klimakatastrophe. Dies liege nicht nur an S21, könne hier aber erneut festgestellt werden. Auf die Fragen des Antrages habe die DB keine Antworten geliefert, was deutlich zeige, dass die drastischen Maßnahmen nicht durchdacht seien. Der Deutschlandtakt komme erst 2070, und Hiobsbotschaften seien bei S21 nichts Neues. Es versagten nicht nur die Bahn AG, sondern auch die politischen Entscheider\*innen, die die Bahn zu diesem Projekt gedrängt hätten. Er lenkt den Blick auf die zahlreichen Umleitungen, Unfälle und Zugausfälle, unter der die Landeshauptstadt weiter leiden müsse. ETCS sei nicht die eierlegende Wollmilchsau und die Züge im Güterverkehr nicht bereit. In der Schweiz sei die Einführung von ETCS mit langfristiger, systematischer Planung unter rollendem Rad gelungen, bringe aber nicht die Wunderheilversprechen. Stattdessen seien gute Planung und integraler Taktverkehr viel effektiver. Der Gemeinderat sei mitverantwortlich für diese Beschlüsse und das Planungschaos. Er hält fest, S21 sei zum Schaden für alle Bahnreisenden, weil es Infrastrukturrückbau und die Reduktion von Kapazitäten bedeute. Was heute erneut von der Bahn AG abgeliefert werde, mache ihn wütend und fassungslos, weshalb er den Rücktritt der Führungsebene fordere. Die politischen Vertreter dürften nicht weiter an die Wunder der Bahn AG glauben und müssten ihre tunnelblickhafte Haltung zu S21 überdenken. Es gebe keine Lösung, wie dieser Verkehrsknoten nach Fertigstellung die nötigen Kapazitäten schaffen könne, und wegen Städtebau werde der Bahnknoten geopfert.

Für S21 spricht sich StR Serwani (FDP) aus, der erklärt, das Projekt könne nicht mehr zurückgedreht werden. Erfreulicherweise sei Verkehrsminister Hermann vom Ergänzungsbahnhof abgerückt, wodurch die Diskussion nun wieder auf das Wesentliche konzentriert werden könne. Die große Kritik an die Bahn richte sich vor allem an die kurzfristige Information zur Sperrung zwischen Bad Cannstatt und Waiblingen. Im Februar habe die Fahrplan-Konferenz der Region stattgefunden, bei der alle Verkehrsunternehmen vertreten gewesen seien, aber von der Bahn keine Verlautbarung stattgefunden habe. Selbst der Konzernbevollmächtigte der Bahn für das Land Baden-Württemberg, Herr Krenz, habe erklärt, die Bahn befinde sich im Knoten Stuttgart in einem desolaten Zustand. Dass der digitale Knoten für die Einrichtung von ETCS benötigt werde, sei vollkommen klar. Er sehe auch ein, dass es für den digitalen Knoten Stuttgart keine Blaupause gebe. Die Bahn müsse nun alles versuchen, um die Sperrungen zu verkürzen. Er regt an, durch den fehlenden Gleiswechselbetrieb nicht die komplette Strecke zu sperren, sondern zumindest von Waiblingen Richtung Cannstatt mehr zu fahren. Je kürzer der Ersatzverkehr per Bus dauere desto besser. Herr Krenz habe zugesagt, mit Busunternehmen aus ganz Deutschland Verträge abzuschließen. Wie von OB Dr. Nopper bereits thematisiert, müssten Bauarbeiten innerhalb der Stadt während des Ersatzverkehrs auf ein Minimum reduziert oder gar eingestellt werden. An Herrn Drescher richtet er die Frage, wie es beim Nordzulauf weitergehe. Mit Blick auf die aktuelle Sperrung befürchte er, dass die Strecken zwischen Nordbahnhof und Feuerbach zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls gesperrt werden müssten. Er wirft die Frage auf, ob die Verlegung von 1200 km Kabel nicht auch unter dem rollenden Rad stattfinden könne.

Bezüglich der vierten Sperrung Richtung Böblingen plädiert der Stadtrat dafür, zumindest einen eingleisigen Betrieb aufrechtzuerhalten. Den Forderungen wie etwa zur Fahrgastentschädigung könne er sich anschließen.

Gravierende Managementfehler moniert StR Ozasek (PULS), die angebotenen Entschuldigungen und Kompensationen würden das Desaster nicht heilen. Was die Vertreter der Bahn ein Stück weit von Schuld und Verantwortung frei mache, seien die Glaubensbekenntnisse und Durchhalteparolen der politischen Kräfte, die S21 befürworteten und auch antrieben, diesen digitalen Schienenknoten mit der Brechstange bis Ende 2025 in einem maroden System zu realisieren. Die Schweizer Bundesbahn habe sich 20 Jahre Zeit genommen, diese Systeme im Zuge der Erneuerungszyklen zu implementieren, wodurch eine verträgliche Umsetzung möglich geworden sei. Es bleibe ein gigantischer ökonomischer Schaden für den Wirtschaftsstandort Stuttgart und die zahlreichen Berufspendler, bei denen nun der Gedanke aufkomme, wieder auf das Auto umzusteigen. Dies sei ein Bärendienst für die Klimaschutzbemühungen und die Verkehrswende. Darüber hinaus bedeute dies einen Imageschaden für die S-Bahn, für die keinerlei Verlässlichkeit mehr gegeben sei. Die DB Regio/S-Bahn sei hier Opfer der Konzerntochter DB Netz und anderer, die im System wirkten, auf die man keinen Einfluss habe. Er verweist auf die Ausführungen von StR Serwani zu den Fahrplankonferenzen als Foren, wo über Eingriffe in das System Schiene und Entstörungen gesprochen werde. Dort seien die Bahnvertreter nicht präsent gewesen, sondern die Kommunikation der Sperrungen habe erst "im Nachklapp aus heiterem Himmel" stattgefunden. Man stehe nun kurz vor dem Kollaps der S-Bahn als Lebensader für den Pendlerverkehr in der Region. Die SSB stelle erneut den Stabilitätsanker im öffentlichen Verkehr, wofür der Stadtrat seinen Dank ausspricht. Es müssten nun zwischen DB und SSB gemeinsam Entstörungskonzepte entwickelt und diese dem Ausschuss präsentiert werden, was heute nicht erfolgt sei. Zudem fehlten Aussagen zum Krisenmanagement, ob die Busse zur Verfügung gestellt werden könnten und diese auf vollen Straßen die Stadtbahn-Knotenpunkte überhaupt erreichten. In jedem Falle müsse mit massiven Einschränkungen für die Fahrgäste gerechnet werden. Dies alles komme "on top" zu maroder Infrastruktur, Personalmangel und Herstellermängeln bei den Fahrzeugen. Der Faktor Mensch lasse sich letztendlich nicht eliminieren, es hingen viele Wunschvorstellungen am Leistungsvermögen von ETCS. Man benötige eine verlässliche S-Bahn und keine nicht realisierbaren Luftschlösser. Vieles wäre beherrsch- und lösbar, wenn eine funktionierende Panoramabahn-Trasse oder eine Schusterbahn zur Verfügung ständen. Leider habe man sich gegenseitig viel zu lang blockiert, aber zum Glück befinde sich der Gemeinderat nun in der Position, eine neue Strategie für den Gesamtschienenknoten einzufordern und dafür in Verantwortung zu treten, dass die Infrastrukturen für die Zukunft dergestalt hergestellt werden, Verkehre aufzunehmen und zu funktionieren. Abschließend stellt er die "entscheidende Frage" nach einem gelingenden Schienenersatzverkehr.

StR Schrade (FW) erwartet von der Bahn keine Wunder, aber eine vorausschauende Planung und gute Kommunikation, was in diesem Fall definitiv zu kurz gekommen sei, weshalb es bei seiner Fraktion große Enttäuschung gebe und er sich den Kritikpunkten und Forderungen anschließen könne. Wichtig für die Zeit der Sperrung seien verständliche und nachvollziehbare Fahrpläne und entsprechende Anzeigen an den Bahnhöfen. Mit Blick in die Zukunft hoffe er auf eine bessere Instandhaltung und Pflege der Bahn-Infrastruktur; das Drama bei der S-Bahn als Rückgrat der Mobilität in der Region müsse der Vergangenheit angehören. Dem Stadtrat ist in diesem Zusammenhang wichtig, bei der Einführung von ETCS das Personal (Lokführer, Mitarbeiter im Stellwerk und bei der

Instandhaltung) sehr gut und vor allem rechtzeitig zu schulen. Ansonsten drohe das nächste Chaos.

Man wisse erst hinterher, ob es läuft, erklärt StR Dr. Mayer (AfD). Er habe sich überlegt, ob die späte Kommunikation der Sperrung eine Idee der PR-Abteilung gewesen sei, um möglichst wenig Aufregung zu verursachen. In diesem Fall bringe die Digitalisierung einen technischen Fortschritt, und nun müsse das Beste daraus gemacht werden. Die Stadt Stuttgart müsse die Bahn in die Pflicht nehmen und erwarte eine Antwort auf die Frage, wie die Fahrgäste während der Sperrung befördert würden.

Den Unmut der Ausschussmitglieder kann Herr Drescher nachvollziehen; er kenne die Situation in Städten, wenn große Infrastrukturprojekte umgesetzt würden. In Stuttgart seien in den letzten Jahren mehrere Projekte integriert worden, um die neuen Anforderungen der Verkehrspolitik schnell umzusetzen. Dazu gehöre auch das Thema Digitalisierung, das einen Vorlauf gehabt hätte, der deutlich nicht in die Lage versetzt hätte, Ende 2025 in Betrieb zu gehen. Man habe mit den Projektpartnern jedoch entschieden, dass die Möglichkeiten der Digitalisierung deutlich größer seien als die Risiken. Zum Güterverkehr führt er aus, dieser sei international geprägt, weswegen es keine nationalen Förderrichtlinien gebe. Die Umrüstung der deutlich älteren Fahrzeuge stelle ein Problem dar, da ETCS nicht mehr einbaubar und Neuinvestitionen notwendig seien. Er betont, dass in diesem Bereich deutlich mehr Unternehmen betroffen seien (allein im Stuttgarter Raum 30 - 40) im Gegensatz zu Goahead, DB Regio, S-Bahn und SWEG. Aus diesem Grund habe sich die Bundesregierung ein Stufenkonzept ausbedungen, was bedeute, nach der Digitalisierung des Stuttgarter Umlandes die Signale wieder abzubauen, wenn die Umrüstung im Güterverkehr stattgefunden habe. Im Übrigen gebe es auch eine Initiative von Bahn und Bundesregierung zur Einführung der automatischen Kupplung, die schon sehr lange diskutiert werde, aber in Europa kein Konsens zu erzielen sei, weil Güterzüge zu 60 % über die Grenzen hinweg führen und ein nationaler Alleingang nichts nütze. Er rechne jedoch in absehbarer Zeit mit einem Ergebnis.

Auf die Frage nach dem Warum der Sperrungen verweist Herr Drescher auf die angesprochenen Mängel in der Infrastruktur der Bahn, die nun schnell behoben werden sollten. Aus diesem Grund habe man das Risiko auf sich genommen, diese Themen anzugehen und zu integrieren. Er betont, ein Pilotprojekt sei erst mit der Inbetriebnahme beendet und wenn die Erfahrungen gesamthaft gesammelt worden seien. Die derzeit vorhandenen Dimensionen würden definitiv nicht nochmal eintreten, da der größte Teil der Außenanlagen und Verkabelungen dann gegeben sei. Er verweist auf eine ähnliche Dynamik bei der Breitbandverkabelung als Voraussetzung für Internetempfang. Er führt weiter aus, Feuerbach sei in der dritten Ausbaustufe enthalten, und es werde derzeit bereits mit Herstellern und Gutachtern an alternativen Konzepten gearbeitet, um die Verkabelung deutlich zu vereinfachen und weniger Beeinträchtigungen im laufenden Verkehr zu generieren. In diesem Zusammenhang berichtet Herr Drescher über einen aktuellen Besuch einer 20köpfigen Delegation der Schweizer Bundesbahn unter Leitung des Infrastruktur-Vorstandes in Stuttgart, die sich über die Ausrüstung eines Großknotens mit ETCS L2oS informiere, da die Schweiz dies eben nicht habe. Die Schweiz habe eine veraltete Form von ETCS im Einsatz. In gutem Austausch könne voneinander gelernt und die Zusammenarbeit vertieft werden.

Bezüglich der Totalsperrung verweist der DB-Vertreter auf die topographischen Verhältnisse; so könne in Bad Cannstatt nicht beliebig in die Tiefe gearbeitet werden. Momentan befänden sich erdverlegte Kabel noch in der Zulassung für Datenübertragung,

nicht jedoch für Energieübertragung. Dies helfe somit nur partiell, nicht grundsätzlich. Nichtsdestotrotz sei die Ankündigung der Sperrung zu kurzfristig erfolgt. Die Planungsfortschritte seien Ende des Jahres 2022 nicht so umfangreich gewesen, um etwas Diskutables zu den betrieblichen Konzepten in den Raum zu stellen. Es müsse zunächst eine technische Planung beendet werden, um weitere Schritte einzuleiten.

In Ergänzung dieser Ausführungen dankt Herr Weiß zunächst für die Anregungen und betont, es werde mit Hochdruck an den Fahrplankonzepten gearbeitet. Die SEV-Konzepte könnten erst folgen, wenn die Fahrplankonzepte abgeschlossen seien. Natürlich liefen viele Dinge wie zum Beispiel die Beschaffung der Busse und des Personals parallel. Bei der DB gebe es eine SEV GmbH, die sich speziell mit dem Thema der Bus-Notverkehre beschäftigte; darüber hinaus seien DB Regio Bus und RAB ebenfalls involviert. Eine dezidierte Darstellung nach außen sei aktuell noch nicht möglich; dafür würden noch einige Tage benötigt. Die Ersatzverkehre würden entsprechend zur Verfügung stehen, allerdings könne nicht alles abgedeckt werden. Zum Aspekt der Kommunikation merkt er an, dass nach Erstellung der Pläne eine ordentliche Kommunikation erfolge, um alle Kunden zu erreichen. Dies werde über die gängigen Materialien und sukzessive gemäß der Sperrungen erfolgen.

Wenn eine technische Planung so kurzfristig fertig werde, bevor die Strecke gesperrt werden müsse, so StR Rockenbauch, sei dies ein klarer Indikator für Verzögerungen im Baufortschritt. An irgendeiner Stelle sei man gewaltig hinterher, sodass nichts anderes übriggeblieben sei als die Öffentlichkeit zu "überfallen". Es müssten Milliarden hinterhergeworfen werden, um im umliegenden Netz noch das zu retten, was der Knoten an Kapazitäten nicht bringe. Er möchte wissen, warum nicht mehr Zeit genommen werde, um auch während der Bauzeit mehr Verträglichkeit für die Kunden zu schaffen.

Der Argumentation seines Vorredners in allen Fragen rund um S21 kann StR Conzelmann (SPD) nicht folgen. Es bringe ein demokratisch legitimes Projekt nicht voran, wenn stets alles in Frage gestellt werde. Dies gelte auch für den Vorschlag, sich wie die Schweiz mit der Umstellung auf ETCS 25 Jahre Zeit zu lassen, denn dieses System werde zur Entlastung der Stammstrecke dringend benötigt. Der Stadtrat möchte den DB-Vertretern mitgeben, bei der Umsetzung des SEV vor Ort darauf zu achten, wie die Fahrgäste an die Stadtbahnlinien gebracht werden könnten. Es dürfe nicht einfach ein parallel zu den Bahnschienen verkehrender SEV eingerichtet werden. Außerdem bittet er um Zusendung der heute gezeigten Präsentationen.

Für StRin Rühle muss bei allen Fragen im Sinne der Fahrgäste abgewogen werden, denn die Baustelle sei für Stuttgart schon seit Langem kaum mehr tragbar. Die Aussage, derartige Dimensionen würden bei Sperrungen nicht mehr vorkommen, bereite ihr "gewisse Magenschmerzen". Sie möchte wissen, ob und in welchen Dimensionen in 2024/2025 Sperrungen nötig sein und vor allem bis wann diese Planungen kommuniziert werden. Bei der GmbH für den SEV stelle sich ihr zudem die Frage, ob landes- und bundesweite Projekte eingeplant und Personalressourcen verfügbar seien. Von der Verwaltung erwarte sie ebenfalls eine Aussage, wie der Stadtbusverkehr sichergestellt werde (Busspuren, Personal, Arbeitszeitanpassungen etc.).

Die von StR Rockenbauch vertretene Aussage, S21 gehe nie in Betrieb, werde nun von ihm selbst durch die Forderung nach "mehr Zeit" weiter unterstützt, moniert StR Kotz. Dies helfe der Verkehrswende aber nicht. Stattdessen müsse die Fertigstellung mit Nachdruck vorangetrieben werden, um 2025 in Betrieb zu gehen.

Es liege nicht an ihm, dass die Bahn nichts hinkriege, so StR Rockenbauch. Er habe die klare Haltung, dass auch nach Fertigstellung von S21 nicht mit Verbesserungen gerechnet werden könne. In einer Demokratie könnten Fehler eingestanden und dazugelehrt werden, weswegen er dafür argumentiere anzuerkennen, welcher Schaden der Stadt zugemutet werde. Die Projektion eines einmaligen Beschlusses in die Ewigkeit beraube der Demokratie diesen Vorteil gegenüber einem autoritären System. Deswegen sei es in einer Demokratie immer legitim, auf Faktenbasis Entscheidungen zu modifizieren.

Herr Drescher möchte den Zweifel ausräumen, die Bahn könne nicht mit der aktuellen Entwicklung umgehen. Seit Anfang 2022 gebe es eine geänderte Berichterstattung über S21 und den digitalen Knoten, weil beide natürlich zusammenhingen. Das Thema Sperrpausen sei darin als eine der Prämissen ausgewiesen worden, die für eine erfolgreiche Inbetriebnahme vonnöten seien. Somit sei das Thema zu diesem Zeitpunkt bereits bekannt gewesen, und es habe eine öffentliche Berichterstattung im Arbeitskreis Baden-Württemberg und im Lenkungskreis Stuttgart stattgefunden. Er führt weiter aus, in den ersten Planungen sei die Zahl der Querungen doppelt so hoch gewesen, wodurch noch mehr Eingriffe nötig gewesen wären. In einem komplexen System wie einem digitalen Stellwerk könnten nicht willkürlich Veränderungen vorgenommen werden, sondern es müsse eine Sicherheitsphilosophie beachtet und Änderungen mit Fachleuten abgestimmt werden. Diese Iterationsschritte hätten dazu geführt, dass die Planungen zu spät abgegeben worden seien. Man habe sich bis zuletzt bemüht, die Menge der Beeinträchtigungen zu reduzieren, bevor über die Umsetzung gesprochen werde. Abschließend merkt der Bahnvertreter an, alle von ihm verantworteten Projekte seien in Betrieb gegangen und er werde auch dieses Projekt in Betrieb nehmen.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen mehr ergeben, schließt OB Dr. Nopper den Tagesordnungspunkt ab. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von dem Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Schmidt / th

## Verteiler:

- I. S/OB  
zur Weiterbehandlung  
S/OB-Mobil
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister  
SSB  
VVS
  2. L/OB  
L/OB-RZ
  3. Referat SOS  
Amt für öffentliche Ordnung
  4. Referat SWU  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
  5. BVinnen Mitte, Nord, Ost,  
BV Süd, West
  6. *BezÄ Ca, Bo, De, Feu, Hed, Mö, Mühl, Mün,  
Ob, P-B, Si, Sta, Un, Vai, Wa, Weil, Zu*
  7. Stadtkämmerei (2)
  8. Amt für Revision
  9. L/OB-K
  10. Hauptaktei
  
- III.
  1. *Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN*
  2. *CDU-Fraktion*
  3. *SPD-Fraktion*
  4. *Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION  
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei*
  5. *FDP-Fraktion*
  6. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
  7. *Fraktion FW*
  8. *AfD-Fraktion*

kursiv = kein Papierversand