

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	58
		TOP:	5
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	18.02.2020		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Maier (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH - NVBW)		
Protokollführung:	Frau Faßnacht / fr		
Betreff:	Werkstattbericht Regionalzugverkehr - Antrag Nr. 5/2020 v. 17.01.2020 (SPD) - mündlicher Bericht -		

Der im Betreff genannte Antrag ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt. Dies gilt auch für die dem Protokoll zusätzlich als Dateianhang hinterlegte Präsentation.

Herr Maier (NVBW) bittet zunächst um Verständnis dafür, heute nur einen Werkstattbericht geben zu können, der zwar den aktuellen Stand zeige, aber noch Lücken aufweise. Anschließend berichtet er im Sinne der dem Protokoll angehängten Präsentation. Hinsichtlich der Fortschreibung des VRS-Verkehrsmodells rechnet er damit, dass "Richtung Sommer" Ergebnisse der räumlichen Erweiterung der Szenarien vorliegen werden, welche man dem Gemeinderat dann vorstellen könne. Weitere Prozesse seien derzeit in Arbeit, und er hoffe, noch im Laufe 2020 über die Ergebnisse der Untersuchungen berichten zu können.

StR Körner (SPD) erinnert an den Hintergrund für den Antrag seiner Fraktion. Er dankt für diesen Bericht, den er als sehr ermutigend und motivierend empfinde, verstehe man ihn doch so, dass spätestens ab 2026 mit nochmals größeren Zügen zusätzliche Kapazitäten geschaffen sind, damit die Verdoppelung der Personen-Kilometer-Zahlen bzw. der Fahrgäste auch im Regionalzugverkehr in Stuttgart gelingen kann. Er bittet Herrn Maier darum, den Grund für die Differenz zwischen Bestellung und Realität darzulegen und was getan wird, um diese Differenz aufzulösen. Weiter erkundigt er sich, wie lange die Laufzeit des Verkehrsvertrages mit den Betreibern Abellio und Go-Ahead ist und wann neu ausgeschrieben wird.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) schließt sich - wie auch die nachfolgenden Redner - dem Dank für den Bericht an. Er verweist auf die Diskussionen, die Zunahme des Schienenverkehrs in Stuttgart betreffend - auch was den Bahnhof angeht -, und auf unzählige Debatten um die Engpässe des Projekts S21. In der Folge wurde nachgebessert bei der Wendlinger Kurve, aber auch mit dem Regionalhalt Vaihingen und dem Beschluss zu einem Nord-Halt. Was den Bericht im letzten STA von Herrn Dr. Wurmthaler (VRS) mit dem Prognosemodell der Zunahme angeht, so bittet er darum, die Präsentation dazu nachzureichen. Seine Fraktion wolle gerne vor allem nochmals über die S-Bahn diskutieren. Gerade bei der S-Bahn bestehe der Engpass auf der Stammstrecke, die in den nächsten Jahren wegen Sanierungsarbeiten immer wieder gesperrt sein werde. Insofern müsse gerade bei der S-Bahn geschaut werden, dass man einen Ausbau hinbekommt. Die eingesetzte Arbeitsgruppe von Region, Stadt und Land versuche, geeignete Ergänzungsmaßnahmen zu S21 zu ermitteln. Über deren Bericht sollte der STA, auch mit Blick auf die S-Bahn, zu gegebener Zeit diskutieren.

StR Dr. Vetter (CDU) "sieht mit großer Begeisterung, dass es für alle Probleme Lösungsansätze gibt". Man könnte sich fragen, warum nicht schon in der Vergangenheit Doppelstockwagen eingeführt wurden. Nun sollen ab Dezember 2022 auf der Schnellstrecke die ersten Doppelzüge fahren, sodass die Bevölkerung den Nutzen des Projekts S21 im Rahmen und im Interesse des ÖPNV sehen und erleben könne. Er hoffe, dass dies zur Befriedung auch der restlichen Widerstände beiträgt. Der Stadtrat fragt, ob es Konfliktpunkte hinsichtlich der Bahnsteiglängen oder -höhen und der Barrierefreiheit gibt.

StR Serwani (FDP) ist nicht erstaunt, dass der Hauptzuwachs im Regionalzugverkehr erwartet wird, da bei der S-Bahn nicht mehr so viele Verkehre aufgenommen werden können, wie es nötig wäre. Gerade für die Mobilitätsregion Stuttgart sei es notwendig, dass die Verkehre funktionieren. Die Betreiber Abellio und Go-Ahead hätten mit ihren Zügen des Herstellers Stadler riesige Probleme gehabt. Zudem hatte die S-Bahn riesige Probleme mit der Bestellung von Fahrzeugen des Herstellers Bombardier. Seines Erachtens muss mehr Druck auf die Firmen ausgeübt werden, um Abhilfe zu schaffen. Insbesondere bei der Filstalbahn seien Züge nicht nur mit zu geringer Kapazität gefahren, sondern einige komplett ausgefallen, was häufig auch dem fehlenden Personal geschuldet war. Von Anfang an habe die FDP kritisiert, dass das Land mit dem neuen Verkehrsvertrag nicht sofort auf Doppelstockwagen zurückgegriffen hat, die 30 % mehr Fahrgäste aufnehmen können. Er freue sich daher, dass dieses Manko jetzt ausgeglichen wird und dass die Schnellbahnstrecke ab 2022 mit Regionalzügen befahren wird. Er teile dennoch nicht die von seinem Vorredner geäußerte Hoffnung, die Befriedung bei den S21-Gegnern betreffend. Wie StR Peterhoff sehe er dem Bericht in Bezug auf den S-Bahn-Verkehr entgegen und hoffe auf tatsächlich eintretende Verbesserungen.

Nach Meinung von StR Ozasek (Die Fraktion LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) sieht nicht alles gut aus beim Verkehrsmodell. So gebe es beim Autoverkehr einen prognostizierten Aufwuchs von 6,4 % mehr Wege und 1,7 % mehr Personen-Kilometer. Somit gelinge eine Entkopplung von der automobilen Fahrtabhängigkeit nicht allein dadurch, dass mehr Schienenkapazitäten und Beförderungskapazitäten geschaffen werden. Nachvollziehbar sei dies, wenn man sich vor Augen führt, in welchem Umfang Ausbaumaßnahmen im Bereich der Bundesstraßen und der Autobahnen in der Region erfolgen und was dies in der Konsequenz an Autoverkehr induziert. Die Gesamtproble-

matik stehe in einem offenen Zielkonflikt zu den Beschlüssen zur Dekarbonisierung der Mobilität.

Die metropolregionalen Pendlerströme müssen jedoch abgebildet werden. Es gebe bei den begrenzenden Faktoren das Nadelöhr der Stammstrecke, wo auch das Europäische Zugsicherungssystem ETCS kein großer Befreiungsschlag sein werde. Um mehr Verkehre auf bestehende Schienen zu bringen, werde man aus seiner Sicht in den nächsten Jahren mehr über Tangentialachsen, wie z. B. die Schusterbahn, diskutieren müssen. Hier gelte es die Anstrengungen zu beschleunigen und sich nicht allein auf die Zeit nach Fertigstellung von S21 zu orientieren.

Auf den Linienbündeln mit den neuen Betreibern habe man erhebliche Probleme, die mit dem Zugmaterial zusammenhängen, aber auch mit der Personalseite. Das Land habe diese Züge bestellt und den Fuhrpark auf die Schiene gesetzt, weshalb es nicht frei sei von Verantwortung. Es stellen sich Fragen wie, ob man nicht frühzeitiger auf Doppelstockzüge sich hätte orientieren müssen, ob man den Hersteller Stadler nicht intensiver hätte begleiten müssen bei der Entwicklung des Zugmaterials. Zu hoffen sei nun, dass bei der Bestellung von weiterem Zugmaterial aus den Erfahrungswerten Rückschlüsse gezogen werden, sodass künftig mit einem robusteren Verkehr gerechnet werden kann und nicht die Pendler die Geschädigten sind. In der Regionalversammlung werde man intensiv die Infrastruktur beleuchten, auch mit der Frage der Zuläufe, der Frage eingleisiger Abschnitte und fehlender Überholabschnitte in der Region. Klar sei, dass die Investitionen von der Bahn kommen müssen in diesem Bereich, weshalb es schön wäre, wenn dazu die entsprechenden Signale gegeben würden. Das Thema S-Bahn betreffend erwarte man, dass im STA ein Bericht seitens der Verantwortlichen erfolgt, insbesondere was die Revitalisierung der Stammstrecke (Signaltechnik und Haltepunkte) angeht.

StR Zeeb (FW) sieht viele gute und überzeugende Ansätze in dem Bericht. Für ihn stellt sich die Situation geradezu grotesk dar angesichts des Wirtschaftsstandorts Deutschland mit der Metropolregion Stuttgart: "Die Außenwirkung ist unglaublich peinlich, dass wir es nicht hinkriegen und dass wir es aus handwerklichen Fehlern nicht hinkriegen, dass wir eine ordentliche Ausschreibung für das Material nicht hinkriegen, dass wir eine Kontrolle des Materials nicht hinkriegen, das ist das Oberpeinliche an dem ganzen Thema hier! So viele tolle Überlegungen, was man alles besser machen kann. Aber wenn ich dann Steh-Fahrzeuge hab anstatt Fahrzeuge, die fahren, da muss man dann irgendwo oben ansetzen, bei denen, die verantwortlich sind für die Ausschreibungen, für die Vergaben und für das Hinterhersein, dass die bestellte Ware geliefert wird!"

Herr Maier nimmt zu den Anmerkungen und Fragen folgendermaßen Stellung. Seine Ausführungen sind wiedergegeben im leicht überarbeiteten Wortlaut:

"Zuerst einmal zur **Differenz zwischen Bestellung und Realität**: Leider kommt es vor, nicht nur in Baden-Württemberg, wir haben das auch in anderen Bundesländern schon erlebt, dass es Startschwierigkeiten gibt bei Inbetriebnahmen. Es gibt auch Fälle, da geht es ganz gut, auch wir haben in Baden-Württemberg gute Beispiele, Ulmer Stern zum Beispiel lief ganz gut an. Wir sind da nah dran jetzt am Nachsteuern, vor allem bei Go-Ahead, auch weil dort ja zu den Fahrzeugproblemen auch Personalprobleme dazukommen. Da werden wir verschiedene Maßnahmen ergreifen. Wir haben auch Redundanzen eingebaut, wir haben Ersatzverkehre, wir haben bei Abellio zum Beispiel jetzt eine riesige Flotte von DB-Fahrzeugen vorerst im Einsatz, weil Bombardier gar nicht

liefert. Bei Stadler, die haben geliefert. Die Fahrzeuge hatten, obwohl es eigentlich auch Bewerbe-Fahrzeuge sind, doch viele im technischen Bereich einen Relaunch erfahren, neue Module, neue Software, die jetzt mehr Schwierigkeiten gemacht haben, als auch Stadler erwartet hatte.

Wir haben aber auch, weil ja Kritik geübt wurde an unseren Bestellvorgaben, intensiv die Herstellung der Fahrzeuge begleitet. Wir haben einen Kollegen, der ist regelmäßig in den Fabriken und schaut sich das an. Die sind regelmäßig im Austausch mit dem Unternehmen. Wir haben allerdings, als wir die Fahrzeuge bestellt haben, als noch nicht klar war, wie es weitergeht mit den Regionalisierungsmitteln, sehr wirtschaftlich die Bestellung gemacht, haben dann aber auch, sobald die Zukunft klar war, Fahrzeuge nachbestellt, die uns Puffer geben im Angebotskonzept, die uns Puffer geben in der Werkstatthaltung, Puffer geben in den Kapazitäten. Diese Fahrzeuge laufen jetzt sukzessive zu, sodass wir auch hier eine Verbesserung haben und wo ich auch recht zuversichtlich bin. Ich bin selbst täglicher Pendler mit Go-Ahead aus Karlsruhe, aus dem schönen Baden hierher, und dort hatten wir im Sommer auch große Anfangsschwierigkeiten, Sie erinnern sich vielleicht. Der Betrieb läuft inzwischen sehr stabil, sehr gut. Dort spüren wir auch objektiv die Fahrgastzuwächse. Wir haben das Angebot deutlich verdichtet, die Züge sind voll, auch die Züge, die früher gar nicht fuhren. Das macht mich sehr hoffnungsfroh, dass wir das auch im Filstal und auf der Frankenbahn und auf den anderen Strecken in den Griff bekommen, dass dort, ich hoffe in wenigen Tagen/Wochen, der Verkehr deutlich stabiler läuft. Erste Fortschritte sieht man jetzt auch schon. Also das sind Punkte, die sich jetzt leider kumuliert haben, die zu diesen großen Problemen geführt haben, aber wir werden die Sachen in den nächsten Wochen und Monaten ganz sicher in den Griff bekommen.

Dann war die Frage, **warum** haben wir **nicht schon früher Doppelstockzüge** bestellt? Die kurze Antwort lautet, weil wir 2020 nicht die Kapazitäten spazieren fahren wollen, die wir 2030 brauchen. Die lange Antwort heißt, wir haben gar nicht gesagt, dass wir einstöckige Fahrzeuge wollen, sondern wir haben, das war damals dieses Beschaffungsmodell, was die grün-rote Landesregierung ausgearbeitet hat, wir haben damals Kapazitäten bestellt. Das heißt, wir haben vorgegeben, welche Kapazitäten wir wollen. Dies waren die damaligen Nachfragezahlen plus ein Aufschlag von 30 % unter Berücksichtigung einer geringen Stehplatzquote, die auf manchen Strecken mehr und auf manchen Strecken weniger schon ausgeschöpft war. Das waren die Kapazitäten, die wir vorgegeben haben. Und die Fahrzeughersteller haben auf der Basis sich selbst ein Fahrzeug gesucht, was dann nach dem Kauf in Landesbesitz überging. Das heißt, wir haben jetzt 'die freie Verfügung, mit den Fahrzeugen zu machen, was wir wollen'. Und die Fahrzeughersteller haben sich damals alle für einstöckige Fahrzeuge entschieden, denn man muss auch aufpassen und unterscheiden bei den Doppelstockfahrzeugen: Der klassische Doppelstockzug, den ich geschildert habe, der ist out, dieser Lokwagenzug in der festen Behängung ist unwirtschaftlich. Das macht man heutzutage nicht mehr. Was man macht, wenn man von Doppelstockzügen spricht, ich habe es dargestellt, sind Doppelstock-Triebwagen, die ich dann entsprechend koppeln kann. Und damals war es so, es gab, als wir ausgeschrieben haben, einen Hersteller von Doppelstock-Triebwagen, ein zweiter (Bombardier war das) hatte welche in der Entwicklung, die aber noch nicht gefahren sind. Und damals, da waren wir Juniorpartner, wurde ein Verkehrsvertrag, das war das Netz Main-Neckar-Ried von Frankfurt nach Mannheim, federführend ausgeschrieben vom Rhein-Main-Verkehrsverbund, die haben sich dort für Doppelstockzüge entschieden. Und das ist bei uns jetzt, in unserem Controlling, bis zum heutigen Tag der mit Abstand teuerste Verkehrsvertrag, den wir im Land haben.

Hätten wir damals auch schon auf Doppelstockzüge fokussiert, dann hätten wir auch deutlich höhere Kosten gehabt und uns deutlich weniger Mehrverkehre leisten können wie wir sie haben.

Wie gesagt, diese Fahrzeugkapazitäten, die haben wir vorgegeben, die passen auch. Ich habe es dargestellt, für den heutigen Verkehr und für einen Zuwachs in den nächsten Jahren passen die Kapazitäten. Und von daher gab es keinen Grund, damals schon Doppelstockzüge zu bestellen. Wir bestellen jetzt Doppelstockzüge nach in dem Maße, wie wir ohnehin zusätzliche und neue Fahrzeuge brauchen, und werden auch damit aller Voraussicht nach die zukünftige Nachfrage wegfahren können.

Zur Frage, **wie lange läuft der Verkehrsvertrag?** Der ist angelegt auf 13 Jahre. Man braucht ja auch eine gewisse Länge, man denkt ja auch ans Personal, die brauchen auch eine gewisse Sicherheit, und das Unternehmen, wenn es dann mal seine Strukturen aufgebaut hat, muss ja auch dann eine Zeitlang leben können. Aber wir haben in den Verträgen wie besprochen schon viele Möglichkeiten hinterlegt, die Angebote anzupassen. Insbesondere durch die von uns dann beigestellten Fahrzeuge, die gehen ja in unseren Besitz über, können wir die Fahrzeuge auch zwischen den Verkehrsverträgen hin- und herschieben und können dann mit den neuen Betreibern auch in den Betrieb von Stuttgart 21 übergehen.

Dann war noch die Frage Bahnsteiglängen/Bahnsteighöhen: Mit den **Bahnsteighöhen** ist es eine ganz, ganz schwierige Situation, weil wir von ganz unterschiedlichen Ausgangspunkten ausgehen. Wir haben jetzt auch in Vereinbarung mit dem Bund ein Bahnsteighöhenkonzept für Baden-Württemberg verabschiedet. Das sieht vor, dass in den Zulaufstrecken auf Stuttgart zu Bahnsteige mit 76 cm Höhe bestehen werden. Die neuen Züge werden diese Bahnsteighöhen dann auch niveaufrei erreichen. Eventuell wird es sogar Züge geben mit unterschiedlich hohen Türen. Das heißt, die können dann an unterschiedlichen Bahnsteigen auch barrierefrei halten. Das erfordert dann, dass der Zug in sich in einem Wagenteil eine Rampe hat, damit ich an den niedrigen Bahnsteigen mit dem Rollstuhl einsteigen kann und an höheren aussteigen kann. Alles etwas kompliziert, man spricht hier von 20, 30, 40 Jahren, bis man wirklich die vollständige Barrierefreiheit erreicht hat mit einheitlichen Bahnsteighöhen. Was wir jetzt kurzfristig erreichen können, was wir im Prinzip jetzt schon haben, ist, dass wir nur noch maximal eine Stufe haben beim Einsteigen, was nicht barrierefrei ist für Rollstuhlfahrer, was aber schon ein Riesenfortschritt ist für alle anderen, die irgendwo eingeschränkt in ihrer Mobilität sind, und sei es, sie haben einen schweren Koffer oder ein Fahrrad dabei. Also kein Vergleich zu den Zügen mit den vielen Treppen, die man noch vor 10, 20 Jahren kannte.

Bahnsteiglängen: Die zukünftige Rasterung der Züge ist im Wesentlichen dann bestimmt durch den Bahnhof Stuttgart. Wir haben hier ja zum Teil auch Doppelbelegungen vorgesehen, das heißt, es sind 420 Meter Bahnsteiglänge geteilt durch zwei, gibt 210 Meter. Das ist das Raster, was wir hier vorsehen, und ich denke, wir werden in der Region dann sukzessive auf dieses Bahnsteigraster anpassen, soweit sie nicht ohnehin schon länger sind. Sie haben ja gesehen, im Filstal fahren wir mit Zügen mit 250 m Länge, da sind die Bahnsteige auch entsprechend lang. An anderen Strecken wird es da entsprechende Anpassungen geben."

Herr Steimer (S/OB-Mobil) ergänzt, aktuell sei man in Kontakten im Verband Region Stuttgart (VRS) bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2020. Er werde auf den VRS zugehen mit dem Wunsch, dem Rat speziell für die S-Bahn zu berichten.

Mit herzlichem Dank für den Bericht stellt BM Pätzold fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von dem Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Faßnacht / fr

Verteiler:

- I. S/OB
zur Weiterbehandlung
S/OB-Mobil

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. OB/82
 3. Referat SWU
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
 4. Stadtkämmerei (2)
 5. Rechnungsprüfungsamt
 6. L/OB-K
 7. 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