

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	126
		<b>TOP:</b>	2
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	28.03.2017		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Pätzold		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Arnold, Herr Himmelmann (beide SSB)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Westhaus-Gloël / de		
<b>Betreff:</b>	<b>Netz 2018 - mündlicher Bericht -</b>		

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Datei- anhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokolle exemplar für die Hauptaktei ist sie in Papier- form angehängt.

Der **Antrag Nr. 72/2017 vom 13.03.2017 der SPD-Gemeinderatsfraktion**, "Die neue Stadtbahnlinie U19 soll im April nicht eingestellt werden, und sie soll endlich auch an der Haltestelle Wasen halten!" (heutiger Tagesordnungspunkt 3a, siehe auch öffentliche Niederschrift Nr. 127) wird ebenfalls aufgerufen.

Einführend bemerkt Herr Arnold, seit dem 17.05.2016 gelte das Netz 2016, als Folge der Maßnahme an der Staatsgalerie mit der ersten Stufe, der Unterbrechung der Strecke Staatsgalerie-Charlottenplatz. Nun folge - mit einem Zeitverzug von drei Monaten aufgrund von Schwierigkeiten in der Rückverankerung des Verbaus im Bereich des Kö- nigin-Katharina-Stifts - die zweite Stufe der Folgemaßnahme Staatsgalerie, die Unter- brechung auf dem Abschnitt zwischen Staatsgalerie und Hauptbahnhof. Mit dem Jah- resfahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 werde das Netz 2018 eingeführt. Die Vor- gehensweise werde der bei beim Netz 2016 entsprechen, was die Vorbereitungen, Mo- dellrechnungen und Untersuchungen im Detail, aber auch was das mittlerweile einge- spielte Kommunikations- und Informationskonzept betreffe. Im Wesentlichen würden diesmal die Linien U14, U9 und U11 in ihrem Linienweg geändert. Mit zwei ergänzen-

den Linien, U 29 und U 34, würden die Beziehungen kompensiert, die man zusätzlich brauche, um die Fahrgastströme trotz der Unterbrechung entsprechend zu bedienen.

Herr Himmelmann berichtet im Sinne der Präsentation. Er benennt zunächst die unveränderten Grundsätze für das Betriebskonzept Netz 2018 – u.a. weiterhin Bedienung aller Stadtbahnhaltestellen, 10-Minuten-Grundtakt -, bevor er auf die einzelnen Änderungen bei den Stadtbahnlinien im Netz 2018 eingeht. Nichts mit der Maßnahme Staatsgalerie zu tun hätten die U19, die ab Herbst 2017 dauerhaft zwischen Neugereut und NeckarPark verkehren werde und die U12, die im Dezember 2017 in Betrieb genommen werde über die Neubaustrecke Budapester Platz und die zweite Neubaustrecke Bottroper Straße mit der Verlängerung nach Remseck. Die Linien U1, U2 und U4 erhielten ihren alten Fahrweg wieder zurück. Die Linie U11 werde wie gehabt bei Veranstaltungen im NeckarPark verkehren und weiterhin die Haltestellen des Innenstadtrings anfahren, wenn auch in geänderter Abfolge.

Geändert werden müsse die Linie U9, die von Hedelfingen kommend über Charlottenplatz nach Heslach geführt und ergänzt werde durch eine Linie U29, die vom Hauptbahnhof zum Vogelsang, in der Hauptverkehrszeit bis nach Botnang fahre. Geändert werde auch die Linie U14 mit einem neuen Endpunkt in Mühlhausen, was mit der Verlängerung der U12 nach Remseck zu tun habe. Die Linie U14 fahre dann über Charlottenplatz, Rotebühlplatz zum Hauptbahnhof. Diese Linienführung ermögliche einen umstiegsfreien Freizeitverkehr vom Hauptbahnhof zur Wilhema. Die Linie U14 werde ergänzt durch eine Linie U34, die vom Südheimer Platz kommend über Rotebühlplatz zum Vogelsang verkehrt. Dass die Linie U34 nicht zum Hauptbahnhof fahren werde, habe mit dem dortigen U11-Verkehr an 120 Tagen im Jahr zu tun.

Im Vorfeld zur Netzgestaltung habe die SSB verschiedene Untersuchungen durchgeführt bzw. durchführen lassen, fährt Herr Himmelmann fort. Es habe sich gezeigt, dass etwa 5% der ÖPNV-Fahrgäste in Stuttgart von der veränderten Linienführung betroffen seien und 8 % der Stadtbahnfahrgäste, nämlich 37.000 von 451.000. Die Reisezeit verlängere sich für diese Fahrgäste im Durchschnitt um etwa 3 Minuten. Am Charlottenplatz werde sich die Zahl der Umsteiger (von/zu allen Verkehrsmitteln) nahezu verdoppeln von 15.860 Umsteiger/Werhtag (2015) auf 30.940 Umsteiger/Werhtag (2018).

Wenn man die Leistungsfähigkeit des Charlottenplatzes mit seinen drei Treppenanlagen betrachte, müsse berücksichtigt werden, dass sich die Umsteigezahlen zukünftig aufgrund der höheren Anzahl an Linien auf einen größeren Zeitraum verteilen, was zu einem gleichmäßigeren Fahrgaststrom führen werde. Dennoch seien sich die SSB der Situation bewusst. Deshalb werde man gerade in der Startzeit, aber auch im laufenden Betrieb mit Personal vor Ort sein, um Fahrgäste zu unterstützen und zu informieren, nicht nur am Charlottenplatz, sondern auch am Hauptbahnhof und am Rotebühlplatz. Die Situation in der Startzeit werde beobachtet, um im Nachgang entscheiden zu können, ob man nach zwei oder drei Wochen ohne Personal vor Ort auskommen können, oder ob es erforderlich sei, bei dichtem U11-Verkehr bei Großveranstaltungen oder auch regelmäßig am Charlottenplatz mit Personal vor Ort zu sein. Die betrieblichen Störfallkonzepte würden dem Netz 2018 entsprechend angepasst. Abschließend weist Herr Himmelmann auf die drei Inbetriebnahmen im Dezember 2017 hin, am 09. Dezember die Inbetriebnahme der Linie U12 nach Remseck mit 80m-Zügen, am 10. Dezember die Umstellung auf das Netz 2018, und am 17. Dezember die Wiedereinführung "Historischer Betrieb" mit Fahrt über die Haltestelle Budapester Platz.

Die StRe Sauer (CDU), Peterhoff (90/GRÜNE), Körner (SPD) und Zeeb (FW) sprechen der SSB ihren Dank aus für die Vorgehensweise beim Netz 2016. Sie gehen davon aus, dass die Umstellung auf das Netz 2018 genauso reibungslos funktionieren wird.

StR Sauer bezeichnet die Veränderungen beim Netz 2018 als anspruchsvoll und umfangreich und erkundigt sich, ob genügend Personal bei der SSB vorhanden ist, um zwei zusätzliche Linien einführen zu können. Weiter fragt er nach, wie weit die Überlegungen zu einem vierten Stadtbahn-Betriebshof im Stuttgarter Norden gediehen sind. Er macht darauf aufmerksam, dass die Streckenführung der U1 im Netz 2016 über den Berliner Platz und den Hauptbahnhof von vielen Fahrgästen geschätzt wird und möchte wissen, ob die SSB sich vorstellen kann, diese Streckenführung, in welcher Form auch immer, in der Zukunft wieder anzubieten.

Auch StR Peterhoff (90/GRÜNE) fragt nach, ob "Lerneffekte" aus dem Netz 2016 – die gut angenommene Direktverbindung an den Hauptbahnhof für aus Bad Cannstatt und Vaihingen kommende Fahrgäste – zu Änderungen beim Liniennetz führen könnten. Er erkundigt sich nach dem Geltungszeitraum für das Netz 2018. Die Kunden müssten wissen, wie lange sie mit den Einschränkungen zu rechnen hätten. Wenn man vom Ostendplatz oder vom Wilhelmsplatz Bad Cannstatt zum Hauptbahnhof wolle, habe man zukünftig deutlich längere Reisezeiten. Er kritisiert, dass die Linie U19 nicht schon im April 2017 in den Dauerbetrieb gegangen ist, wie es der Gemeinderat gewünscht habe, und fragt nach, ob die U 19 zukünftig die Haltestelle Cannstatter Wasen anfahren wird.

Für eine Reihe von Fahrgästen komme es zu Verschlechterungen durch das Netz 2018, stellt StR Körner fest und erkundigt sich, bis wann das Netz 2018 geplant sei. Anschließend geht er auf den Antrag Nr. 72/2019 seiner Fraktion zur Stadtbahnlinie U19 näher ein. Dass die U19 im Netz 2018 permanent fahren könne, sei zu begrüßen. Dass die Linie im April erst einmal eingestellt werde, sei unglücklich gelaufen. Bei einem neuen Linienangebot müsse für Verlässlichkeit gesorgt werden. Man habe sich bei der Einführung der U19 im Oktober 2016 wohl zu sehr von Feinstaubalarmen treiben lassen.

Irritiert habe ihn das Vorgehen. Nachdem im Entwurf des Nahverkehrsplans zu lesen gewesen war, "die Linie U19 soll zunächst befristet bis Mitte April 2017 verkehren" (Seite 48), sei beantragt worden, die die Linie U19 nicht nur befristet, sondern als Teil des regulären Bahnnetzes verkehren zu lassen und diesen Absatz zu streichen. Das habe der Ausschuss für Umwelt und Technik am 18.10.2016 beschlossen. Damit sei der Eindruck entstanden, dass die U19 über den April 2017 hinaus fahren kann. Er frage sich, ob ein Weiterbetrieb der U19 wegen Personalmangel oder wegen fehlender Bahnen nicht möglich gewesen ist. Wichtig sei letztlich aber, dass die U19 ab dem Netz 2018 nachhaltig verkehrt und dass die Haltestelle Cannstatter Wasen angefahren wird. Zu letzterem bitte er um eine klare Aussage auch seitens des Tiefbauamts und des Amtes für öffentliche Ordnung. Abschließend regt StR Körner an, die Fahrtenfolge von U2 und U19 - wenn möglich - besser zu vertakten.

StR Ozasek (SÖS-Linke-Plus) sieht die Kapazitäten von Stadtbahn und Bus im Netz 2018 an den Grenzen. Es gebe keine echten Reserven mehr, was das Risiko von Betriebsstörungen erhöhe. Die Wegeführung an der Haltestelle Charlottenplatz sei heute schon sehr kompliziert und für Nicht-Regelnutzer schwer zu durchschauen. Das Netz 2018 biete die Möglichkeit, ein Wegekonzept zu entwickeln, das vielleicht mit Farbcodes und Buchstabengruppen die Wege markiere. Bei der Buslinie 42 werde es

im Netz 2018 deutlich mehr Umsteigevorgänge am Ostendplatz geben, um schneller zum Hauptbahnhof zu gelangen. Er frage sich, was geplant sei, damit diese ohnehin schon instabile Linie nicht zur "Sardinenbüchse" werde.

Dass die Linien der Tallängsachse wieder in den Ursprungszustand zurückgeführt würden, sei zu begrüßen. Die Reisezeitverlängerungen zwischen Bad Cannstatt Wilhelmsplatz und Hauptbahnhof könnten mit der Expressbuslinie X1 aufgefangen werden, wenn diese zügig auf den Weg gebracht werde. Die Einführung von Doppelzügen auf der Linie U1 sei aus Sicht der Fraktionsgemeinschaft eine sehr wichtige Maßnahme. Ihn interessiere in diesem Zusammenhang, ob die diesbezüglichen Gespräche mit der Stadt Fellbach schon zu einem Ergebnis geführt hätten. Ohne einen vierten Betriebshof könnten weitere Stadtbahnfahrzeuge aber nicht eingesetzt werden. Die Fraktionsgemeinschaft sei bereit, für diese Maßnahmen große Summen bereitzustellen.

StR Zeeb begrüßt das geplante Vorgehen beim Netz 2018 als "konstruktiv-positiv".

StR Brett (AfD) erkundigt sich nach der Laufzeit für die Auslieferung von Stadtbahnen und den Kosten pro Fahrzeug sowie nach der Dauer der Ausbildung des Fahrpersonals.

StR Conz (FDP) hält den Charlottenplatz für "die verwirrendste Haltestelle" im SSB Netz. Wenn dort Personal zur Verfügung stehe, um die Fahrgäste zu lenken, sei das sicher sinnvoll.

StR Dr. Schertlen (STd) verweist auf die Option, in Bad Cannstatt vom Bahnhof Bad Cannstatt mit der S-Bahn bis zum Hauptbahnhof und weiter zum Rotebühlplatz zu fahren. Das reduziere die verlängerte Fahrtzeit zum Hauptbahnhof mit der Stadtbahn im Netz 2018 erheblich. Die Wegweisung insbesondere in den Haltestellen Charlottenplatz und Hauptbahnhof müsse für die Fußgänger klar und deutlich gemacht werden. In diesem Zusammenhang wolle er die Anzeigen an Haltestellen ansprechen. Diese würden oft ausfallen oder zeigten falsche Abfahrtszeiten an. Er rege an, die Anzeigen dahingehend zu optimieren, dass sie auch noch beim Einfahren der Stadtbahn die nächsten zwei oder drei Bahnen anzeigen.

Herr Arnold geht auf Fragen und Anmerkungen ein. Er führt aus, was die Themen "Personal, Fahrzeuge, Kapazität" angehe, so sei das Netz 2018 aus Sicht der SSB ausreichend dimensioniert. Ein Weiterbetrieb der U19 wäre allerdings nur möglich gewesen, wenn Urlaubssperren für Stadtbahnfahrerinnen und -fahrer eingeführt worden wären. Im Oktober 2016 habe man auf den Personalengpass auch schon hingewiesen.

Bei der Rückführung des Netzes 2018 in den Zielzustand werde selbstverständlich geprüft, welche Erkenntnisse, auch von den Fahrgastströmen her, aus den beiden Zwischenzuständen 2016 und 2018 dauerhaft zu übernehmen seien. Berücksichtigt werden müsse aber auch, dass mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 von der neuen Haltestelle Staatsgalerie mit den Linien U1, U2 und U4 aus ein ganz kurzer Übergang zum Regional- und Fernverkehr im neuen Durchgangsbahnhof möglich sei. Mit der Konzeption sei man in einem dauernden Lernprozess. Er gehe im Moment davon aus, dass das Netz 2018 nicht unter zwei Jahren gelten werde. Es gebe Abhängigkeiten mit anderen Themen des ÖPNV. In der Diskussion sei z. B., ob im Bereich des Gebhard-Müller-Platzes stärkere Restriktionen bei dem Fahrstreifen-Layout in Kauf genommen werden sollten, um die Bauzeit zu verkürzen, was die Bedingungen für den Bus verschlechtere,

oder ob die Stabilität im Busverkehr so viel wert sein müsse, dass man sich auf ein Netz 2018 "24 Monate plus" einstellen sollte. Zu diesem Thema könne zu gegebener Zeit im Ausschuss berichtet werden.

Die Haltestelle Cannstatter Wasen, so Herr Arnold weiter, sei für einen Regelverkehr und einen regulären Zugang bisher nicht eingerichtet. Mit dem Tiefbauamt sei man im Gespräch über eine sichere Lösung, zum Beispiel einen Z-Überweg. Auch an der Signalisierung müsse noch gearbeitet werden, weil die Züge der Linien U19 und U11 die Haltestelle unterschiedlich bedienen. Eine Lösung bis zur Wiederinbetriebnahme der U19 im Oktober könne er zusagen, denn die SSB wolle dann die Haltestelle Cannstatter Wasen bedienen.

Was die Fragen zu den Fahrzeugen angehe, würden mit der Auslieferung der zweiten Tranche der dritten Generation alle Voraussetzungen gegeben sein, um die Inbetriebnahme der U12 und alles, was ab Dezember komme, abzudecken. Für die wichtige Verstärkung der Linie U1 würden aber zusätzliche Fahrzeuge benötigt. Das Programm des Landes zur Fahrzeugförderung bilde allerdings nur den Ersatz und die Erneuerung von Fahrzeugen ab. Unklar sei, ob es nach 2019 weiter eine Förderung gebe. Ein denkbarer Weg in diesem Dilemma sei, dass die SSB die 20 Fahrzeuge, die bisher weder teilsaniert noch generalüberholt worden seien, stilllegt, dafür neue beschafft, und wenn sich eine Förderperspektive über 2020 hinaus ergebe, entscheidet, wie damit umzugehen sei. Die Vergrößerung der Fahrzeugflotte um eine weitere Tranche von 20 Fahrzeugen bedeute, dass ein vierter Stadtbahnbetriebshof vorhanden sein müsse. Mit BM Pätzold sei er dazu im Gespräch. Voruntersuchungen würden dazu beitragen, dass am Ende eine vernünftige Standortentscheidung getroffen werden könne.

Mit den Programmen zur Signalbevorrechtigung und zur Beschleunigung solle dafür gesorgt werden, dass die Innenstadtbuslinien entsprechend ihren Rahmenbedingungen betriebsstabil sind, auch die angesprochene Buslinie 42, fährt Herr Arnold fort. Was die Verbindung von Cannstatt zum Hauptbahnhof angehe, so biete sich die S-Bahn als "Premiumangebot" an. Hinsichtlich der Auslieferung von Fahrzeugen sei die SSB momentan in einer komfortablen Situation, eine Option für eine letzte Tranche von 20 Fahrzeugen zu haben. Diese könnte an die Auslieferung der jetzt in Auslieferung befindlichen zweiten Tranche der dritten Generation angeschlossen werden. Die Preise lägen bei knapp 4 Mio. € pro Fahrzeug. Bis 2005 habe es eine Landesförderung in Höhe von 50 % gegeben. Inwieweit das Wirtschaftsergebnis der SSB belastet werde, hänge entscheidend von der Frage ab, ob es eine Förderung gebe und wie diese gestaltet sei.

An der Haltestelle Charlottenplatz spiele die bauliche Konzeption der Anlage – der ersten Stadtbahnhaltestelle aus dem Jahr 1966 – eine Rolle. Die ortsfesten Fahrgastinformationen und Wegeleitinformationen seien unter der Begleitung von entsprechenden Instituten vor einigen Jahren optimiert worden. Er warne vor einer Reizüberflutung mit Informationen in solchen Anlagen. Das überfordere gerade die, die selten den ÖPNV benutzen. Was den Hinweis auf die DFI-Anzeigen, die dynamischen Fahrgastinformationen in den Haltestellen angehe, habe es in der jüngsten Zeit tatsächlich auch instabile Verhältnisse gegeben, weil die Rechner in der Leitstelle virtualisiert worden seien. Er hoffe, dass nun wieder stabilere Verhältnisse eintreten. Über das Prinzip der Zugankündigung und Zuganzeige, wie es momentan zu sehen sei, habe man Ende der 90er Jahre entschieden. Man könne sicher noch einmal darüber nachdenken, ob das der

Weisheit letzter Schluss sei. Die Anregung von StR Dr. Schertlen würde bedeuten, dass auf die Zuganzeige verzichtet und ausschließlich die Zugankündigung gezeigt werde.

Herr Himmelmann ergänzt zum Thema DFI-Anzeigen, das rechnergesteuerte Betriebsleitsystem auf fest zugeordneten Servern in der Betriebsleitstelle sei, um eine größere Sicherheit bei Hardware-Ausfall zu bekommen, auf virtualisierte Server umgestellt worden. Zu Lasttests und Fehlersuchen habe man an einzelnen Tagen bewusst auf das neue System geschaltet. Die Umstellung sei vor einer Woche abgeschlossen worden. Das System laufe nun vollkommen auf virtualisierten Servern und sei damit stabiler. Das wirke sich auch auf die DFI-Anzeigen aus.

Die Personalplanung im Fahrdienst sei recht umfangreich, fährt Herr Himmelmann fort. Ein Fahrpersonalbedarf entstehe nicht nur wegen eines Mehrbedarfs, sondern auch wegen altersbedingten Abgängen und beruflichen Weiterentwicklungen im Betrieb zum Verkehrsmeister, Leitstellenmitarbeiter oder Oberverkehrsmeister. Deshalb laufe die Personalplanung schon 5 bis 7 Jahre im Voraus. Während das Netz 2018 mit seinem Personalmehrbedarf länger bekannt gewesen sei, sei die Linie U19 "vom Himmel gefallen". Der Betrieb der U19 von Oktober 2016 bis April 2017 sei durch Urlaubsverschiebung und durch Überstunden möglich gewesen. In der Fahrschule seien die Ausbilder, die bis vor kurzem noch zum Teil in anderen Bereichen eingesetzt worden seien, mittlerweile zu 100 % dabei. Die Ausbildungskapazitäten seien aufgestockt worden. Die Kurse liefen von Montag bis Freitag im Drei-Schicht-Betrieb von 6:45 bis 0:00 Uhr. Damit gelinge es, im Quartal vier Kurse gleichzeitig auszubilden. Ein Kurs habe fünf Mitarbeiter, so dass derzeit im Quartal 20 neue Fahrer ausgebildet werden könnten. Zwei Stadtbahnfahrzeuge sowie der Fahr Simulator würden benötigt. Die Kapazitäten seien auch da vollkommen ausgeschöpft. Die reine betriebliche Ausbildung dauere 55 Tage, eine Verkürzung sehe er nicht als machbar an. Neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter müssten lernen, das Fahrzeug zu bedienen, im Sichtfahrbetrieb und in der Zugsicherung zu fahren. Sie müssten vier Fahrzeugtypen kennenlernen, nicht nur beim Fahren, sondern auch bei der Störungsbehebung. Für eine weitere Steigerung der Ausbildungskapazität würden auch zusätzliche Stadtbahnfahrzeuge benötigt. Die SSB nutze alle Möglichkeiten, um die Ist-Zahl der Fahrer möglichst schnell auf die Soll-Zahl zu bringen. Das schon länger geplante Netz 2018 sei so machbar.

StR Dr. Schertlen schlägt vor, anstelle eines vierten Betriebshofs auf einen 24h-Betrieb umzustellen. In diesem Zusammenhang könne auch das Thema "Fahrerlose Bahnen" endlich einmal angegangen werden.

StR Zeeb regt an, interessierten Stadträtinnen und Stadträten die Gelegenheit zu geben, einmal in dem Fahr Simulator der SSB zu fahren. StR Körner erinnert an seine Frage zur einer besseren Taktfolge bei U2/U19.

Die positive Beschreibung für das Netz 2016 möchte StR Urbat (SÖS-LINKE-PLuS) nicht bestätigen. Er berichtet von größeren Reibungsverluste auf der Linie U1, die überlastet sei. Wenn das Netz 2018 in Cannstatt zu Verschlechterungen führe, werde es dort wesentlich mehr Probleme geben als auf Vaihinger Seite.

Herr Himmelmann erläutert, bei der Fahrtenfolge von U2 und U19 wäre ein Fünf-Minuten-Takt natürlich ideal. Aufgrund von betrieblichen Zwängen sei bisher nur ein Abstand von 2 Minuten möglich gewesen. Im Bereich Bad Cannstatt Wilhelmsplatz gebe es dann noch die U1 mit einer festen Fahrtenlage. Wenn die U1 geschoben werde,

verändere sich das ganze Tallängssystem mit. Die beste Lösung für den Einzelaspekt sei nicht immer die ideale Lösung für das Gesamtsystem. Wie die Fahrtenfolge im Netz 2018 aussehe, könne er im Moment nicht sagen. Eventuell gebe es aufgrund der Änderungen ja wieder Möglichkeiten für eine bessere Fahrtenfolge bei U2 und U19.

Herr Arnold berichtet, ein vierter Betriebshof sei auch ein schwieriges wirtschaftliches Thema. Es gebe den Fördertatbestand, dass Betriebshöfe aus dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert werden. In der letzten Legislaturperiode sei der Fördersatz aber schon von 75 % auf 50 % gesenkt worden. Bei dem Vorschlag, rund um die Uhr zu fahren, falle ihm keine Lösung dafür ein, dass der Fahrweg regelmäßig instandgehalten werden müsse. Dazu würden die Betriebspausen benötigt. Dass die Stadtbahnen in Stuttgart eine sehr hohe Laufleistung hätten, führe er auf die Verfügbarkeit und die Zuverlässigkeit des Fuhrparks zurück. Die Stuttgarter Stadtbahnen hätten eine Laufleistung von durchschnittlich 120.000 km pro Stadtbahnfahrzeug und Jahr, während in deutschen Städten mit kommunalen Schienennetzen die Laufleistung in der Regel bei 60.000 bis 70.000 km liege. Das habe möglicher Weise aber auch mit der etwas anfälligeren und instandhaltungsintensiveren Niederflurtechnik dort zu tun.

Für das Thema „fahrerlose Bahnen“ gebe es natürlich Lösungen. Er selbst erwähne immer wieder das Beispiel Nürnberg, wo man ohne mit Bahnsteigtüren zu arbeiten eine Lösung für einen automatisierten Betrieb realisiert hat. Die Bahnen verkehrten aber auf einem unabhängigen Fahrweg. Die SSB hätten die Talquerlinien mit dieser Thematik im Blick. Das setze aus seiner Sicht aber voraus, dass die Linien durchgängig nicht am Straßenverkehr teilnehmen. Wenn geklärt sei, was zwischen Bopser und Charlottenplatz passiere, könne man über das automatisierte Fahren sicherlich nachdenken. Vielleicht gebe es bis dahin auch von der Technologie her noch weiterführende Lösungen.

Die Anregung, interessierten Stadträtinnen und Stadträten, zu ermöglichen, sich "in Ansätzen in ein Ausbildungsszenario zu begeben", nehme er gern mit, müsse aber um etwas Geduld bitten, weil die Ausbildungsanlagen und die Ausbilder zurzeit extrem in Anspruch genommen seien. Das Netz 2016 habe nicht nur große Herausforderungen gebracht, es habe sicherlich auch seine Schwächen, bemerkt Herr Arnold, an StR Ubat gewandt. Zusätzlich habe man aber eine ständig zunehmende Nachfrage, die zu höheren Fahrgastwechselzeiten führe. Die Schnellbuslinie zwischen Bad Cannstatt und der Innenstadt solle zur Entlastung und Steigerung der Kapazität beitragen, bis die baulichen Maßnahmen im Zuge der Umstellung auf 80m-Züge auf der Linie U1 abgeschlossen seien.

Nachdem sich keine weiteren Fragen ergeben, weist BM Pätzold darauf hin, dass Tagesordnungspunkt 3a (Antrag Nr. 72/2017 der SPD-Gemeinderatsfraktion) ebenfalls abgehandelt worden ist und schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Zur Beurkundung

Westhaus-Gloël / de





## Verteiler:

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

## II. nachrichtlich an:

1. Herrn Oberbürgermeister  
SSB  
VVS
2. Referat StU  
Amt für Umweltschutz  
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (3)
3. Referat T  
Tiefbauamt (2)
4. BVinnen Mitte, Nord, Ost  
BV Süd, West
5. BezÄ Ca, Bo, De, Feu, Hed, Mö, Mühl, Mün, Ob,  
P-B, Si, Sta, Un, Vai, Wa, Weil, Zu
6. GPR (2)
7. Rechnungsprüfungsamt
8. Stadtkämmerei (2)
9. L/OB-K
10. Hauptaktei

- ## III.
1. CDU-Fraktion
  2. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
  3. SPD-Fraktion
  4. Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS (2)
  5. Fraktion Freie Wähler
  6. AfD-Fraktion
  7. Gruppierung FDP
  8. Die STAdTISTEN