

Presse-Information 19.10.2016

ETCS: Neue Signale für stabilen S-Bahn-Verkehr

ETCS könnte den S-Bahn-Verkehr stabiler und pünktlicher machen – Deutsche Bahn AG ist am Zug

10 STUTTGART: Wie kann die S-Bahn zuverlässiger fahren ohne, dass dafür die Infrastruktur aufwändig ausgebaut werden müsste? Mit der modernen Signalisierungstechnik ETCS (European Train Control System), so die Antwort, die heute Vertreter der DB Netz AG und des Projekts Stuttgart – Ulm im Verkehrsausschuss gegeben haben. Ihr Fazit: „Der Ausbau der Stammstrecke mit ETCS erhöht die theoretische Leistungsfähigkeit und steigert die Betriebsqualität.“ Das sehen die Regionalpolitiker mehrheitlich auch so. Sie forderten die DB AG auf, sich in Gesprächen mit dem Verband Region Stuttgart diesem Thema und der Finanzierung zu öffnen.

20 Im Vergleich zur herkömmlichen Signalisierung (Ks), die mit Stuttgart 21 realisiert wird, würde mit ETCS die Leistungsfähigkeit zwischen Schwabstraße und Mitnachtsstraße um bis zu 9 Prozent steigen. Die Zeit zwischen einem ausfahrenden und einem einfahrenden Zug könnte von 140 Sekunden (Ks) auf 128 Sekunden (ETCS) sinken. Dadurch könnten längere Haltezeiten an den Stationen, die durch hohes Fahrgastaufkommen entstehen, teilweise wettgemacht werden. Mögliche Verspätungen würden sich mit ETCS zwischen Bad Cannstatt/Nordbahnhof und Stuttgart-Vaihingen um durchschnittlich 28 Sekunden pro Zug reduzieren lassen, das entspricht etwa 50 Prozent.

30 Bei der konventionellen Signalisierung sei man am „Ende der Fahnenstange“. Die Ks-Signalisierung bringe eine ähnliche Betriebsqualität wie heute. Dr. Florian Bitzer sieht bei ETCS „erhebliche Potenziale und Synergien.“ Der Leiter Fachbereich Planung/Umwelt bei DB Projektbau Stuttgart – Ulm führte aus, dass ETCS in der Stammstrecke immer nur als Zusatzausrüstung für die Ks-Signalisierung denkbar wäre. Denn die Ks-Signalisierung müsse als solide Rückfallebene vorhanden sein. Die Voraussetzungen für ETCS seien günstig, denn mit Stuttgart 21 werde ein neues elektronisches Stellwerk für die Stammstrecke gebaut. ETCS könne noch bei der Ausschreibung des bahntechnischen Ausbaus der Stammstrecke als Teil von Stuttgart 21 berücksichtigt werden. Allerdings machte Dr. Bitzer auch klar: „ETCS ist im Nahverkehr keine Tech-

nik von der Stange“. Bisher werde ETCS in Deutschland nur im Fernverkehr eingesetzt sowie im Nahverkehr in einigen europäischen Metropolen. Im Verbund mit den öffentlichen Partnern plädierte er dafür, ein bundesweites ETCS-Pilotprojekt bei der S-Bahn Stuttgart aufs Gleis zu setzen. Die DB sei dazu grundsätzlich gesprächsbereit.

40 **DB AG ist gefordert**

„Nutzen und Sinn von ETCS liegen auf der Hand“, sagte Rainer Ganske (CDU). An den „Gesamtkonzern Bahn“ richtete er die Forderung, eine Lösung zu finden, wie die S-Bahn Stuttgart ihre vertraglichen Verpflichtungen eines pünktlicheren S-Bahn-Verkehrs einhalten könne. „Wir brauchen ETCS, das steht außer Frage“, so Eva Mannhardt (Grüne). Die DB Netz AG stehe in der Pflicht, die seit 2010 durch „eigenes Verschulden hervorgerufenen Störung“ und deren Folgen zu beheben. Thomas

50 Leipzig (SPD) formulierte: „Bei der Einführung von ETCS ist in erster Linie die Deutsche Bahn gefordert. Sie kommt nicht darum herum, um ihren S-Bahn-Vertrag zu erfüllen.“ Bernhard Maier (Freie Wähler) sieht in ETCS „eine Verbesserungsperspektive, aber keinen Befreiungsschlag“. Die erheblichen Infrastrukturaufwendungen der letzten Jahre müssten von der DB Netz AG für Verbesserungen eingesetzt werden. Ingo Mörl (Piraten/Linke) kritisierte Stuttgart 21 und lenkte den Blick auf den Mischverkehr auf den Fildern. Eine mögliche Mitfinanzierung der Region lehnte er ab. Das ist auch aus Sicht von Armin Serwani (FDP) klar. „Die Bahn muss die Kosten für ETCS übernehmen“. Der Einbau von ETCS im laufenden Betrieb könne zu Problemen führen. Dr. Burghard Korneffel (AfD/Innovative Politik) beurteile das vorgestellte ETCS als „kalten Kaffee“ und plädierte für den Einsatz der neueren Versionen.

Mittwoch, 19. Oktober 2016/la