

Presse-Information 29.03.2017

Ist ETCS bei der S-Bahn machbar?

Region, DB AG und Land finanzieren gemeinsam Machbarkeitsstudie zur Einführung von ETCS auf der S-Bahn-Stammstrecke

10 STUTTGART: Ist der Einbau der neuen Signalisierungstechnik ETCS (European Train Control System) in die künftige S-Bahn-Stammstrecke zwischen der neuen Station Mitnachtstraße und Schwabstraße möglich? Wenn ja, mit welchem technischen Aufwand, mit welchem Nutzen und zu welchen Kosten? Antworten auf diese zentralen Fragen soll eine Machbarkeitsstudie der Deutschen Bahn AG bringen. Der Verband Region Stuttgart zahlt daran ein Drittel der Gesamtkosten in Höhe von rund 330.000 Euro. In gleicher Höhe beteiligen sich jeweils das Land und die DB AG. Im Lichte der Erkenntnisse sollen bis Mitte 2018 weitere Grundsatzentscheidungen erfolgen. Ziel sei es, die Einführung von ETCS anzupfeilen, sagte Regionaldirektorin Dr. Nicola Schelling. Die Bereitschaft des Verbands Region Stuttgart, einen Teil der Untersuchung zu finanzieren, sei aber unter keinen Umständen eine Vorfestlegung für eine spätere Beteiligung der Region an einer möglichen Einführung von ETCS, machte der Verkehrsausschuss heute unmissverständlich klar. Im Gegenteil: Der Verband Region Stuttgart lehnt eine finanzielle Beteiligung an der möglichen Einführung von ETCS

20 mehrheitlich ab.

Mit einem Experten-Hearing im Februar 2015 hatte der Verband Region Stuttgart die Debatte um eine Einführung von ETCS bei der S-Bahn eröffnet. Die Stammstrecke gilt als Nadelöhr des S-Bahn-Netzes, machte Dr. Nicola Schelling deutlich. ETCS „könnte hier Abhilfe schaffen“. Bei ETCS kommuniziert – vereinfacht gesagt – das Fahrzeug direkt mit dem Stellwerk und erhält von dort über Funk die Fahrbefehle. Mit ETCS ließe sich die Kapazität der Strecke erhöhen, ohne die Infrastruktur selbst auszubauen, so die Überlegung der Region. Eine Simulation der DB Netz AG hatte diese Annahme bestätigt. So können die Züge mit ETCS dichter hintereinander fahren als mit der herkömmlichen Signalisierung. Durch diese kürzere Zugfolge können längere Haltezeiten zeitlich aufgefangen werden. Das ist mit einer konventionellen Signalisierung nicht möglich.

30

Man befinde sich nun in einem klassischen Dilemma: Zum einen habe es die Deutsche Bahn über Jahre versäumt, den Einsatz von ETCS bei S-Bahnen voranzubringen, so Verbandsvorsitzender Thomas S. Bopp (CDU). Zum anderen bieten die Ausschreibungen für Stuttgart 21 in den nächsten Monaten die Chance, um notwendige Voraussetzungen für die Einführung von ETCS zu berücksichtigen. Er forderte den Bund als Eigentümerin der Bahn auf, auf eine Einführung von ETCS auch im Nahverkehr hinzuwirken.

Weltweit kommt ETCS bereits bei S-Bahn-Systemen zum Einsatz. In Deutschland wird ETCS bisher ausschließlich im Hochgeschwindigkeitsverkehr eingesetzt. Deshalb liegen noch keine bundesweiten Erfahrungen und Zulassungen für S-Bahn-Strecken vor. Mit Stuttgart 21 wird ein neues elektronisches Stellwerk für die S-Bahn-Stammstrecke gebaut, eine Grundvoraussetzung für die mögliche Einführung von ETCS. Ziel der Studie ist es auch darzulegen, welche Ergänzungen am neuen Stellwerk mit umgesetzt werden müssten, um für einen späteren Einsatz von ETCS gerüstet zu sein. Notwendig für den Einsatz von ETCS wäre aber auch eine Umrüstung der S-Bahn-Fahrzeuge.

Die Vorteile und Notwendigkeiten von ETCS seien klar, sagte Rainer Ganske (CDU). „Wir gehen mit der Machbarkeitsstudie voran, damit sich bei dem Thema etwas bewegt“. Dem mochte Fritz Kuhn (Grüne) nicht ohne weiteres folgen. Die Bahn über einen regionalen Finanzierungsanteil zu motivieren, ihre originäre Aufgabe zu übernehmen, bezeichnete er als „strategische Hilflosigkeit“. Thomas Leipnitz (SPD) sieht sowohl die Bahn als auch das Land am Zug, ETCS einzuführen. Schließlich sei das im Koalitionsvertrag vereinbart. ETCS sei ein Thema der Pünktlichkeit und damit Sache der DB AG, argumentierte Bernhard Maier (Freie Wähler). Angesichts des kleinen Zeitfensters, ETCS in die Ausschreibung zu Stuttgart 21 unterzubringen, zahle die Region „zähneknirschend und mit der Faust in der Hosentasche“ die Machbarkeitsstudie mit. Für Ingo Mörl (Piraten/Linke) ist es nicht akzeptabel, dass die Bahn öffentliches Geld dafür erhalte, die Vorgaben der Verträge einzuhalten. Armin Serwani (FDP) ist grundsätzlich der Meinung, die Einführung von ETCS „muss die Bahn alleine stemmen.“ Dr. Burghard Korneffel (AfD/Innovative Politik) ist der Auffassung, dass das Geld für ein modernes anderes System verwendet werden sollte.

Mittwoch, 29. März 2017/la
