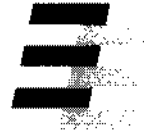


Sitzungsvorlage Nr. 4/2000

Verkehrsausschuß
am 26.01.2000

zur Kenntnisnahme
- Öffentliche Sitzung -



**Verband Region
Stuttgart**

10.01.00/ VA-00400.doc

Inbetriebnahme neuer S-Bahn-Fahrzeuge

In mehreren Vereinbarungen der Jahre 1992 bis 1995 haben die Bahn, das Land, die Landeshauptstadt und die Verbundlandkreise bzw. für die Kommunen der Zweckverband Nahverkehr Region Stuttgart (NRS) die Grundlage für den 15-Minuten-Takt der S-Bahn Stuttgart in der morgendlichen Hauptverkehrszeit gelegt. Wesentlicher Gegenstand ist die Beschaffung von insgesamt 27 S-Bahn-Fahrzeugen, 17 Fahrzeugen des herkömmlichen Typs ET 420 und 10 Fahrzeugen des neuen Typs ET 423. Der Verband Region Stuttgart ist als Rechtsnachfolger des NRS zum 01.01.96 in diese Verträge eingetreten. Die gesamten Fahrzeuginvestitionen betragen voraussichtlich 222 Mio. DM netto. Davon entfallen auf den Verband bislang 83 Mio. DM, die durch Kredit finanziert werden.

Die Beschaffung der Fahrzeuge des neuen Typs ist in der 2. Ausführungsvereinbarung zur Einführung des 15-Minuten-Taktes bei der S-Bahn Stuttgart vom 01.12.1995 - wie folgt - geregelt: Die DB AG beschafft für den Einsatz in der Region Stuttgart 10 S-Bahntriebzüge der neuen Baureihe 423. Die Kosten betragen 59 Mio. DM (Festpreis ohne Mehrwertsteuer). Die DB erhält für diese Triebzüge vom Land Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Die Finanzierung der restlichen Beschaffungskosten übernimmt der NRS (heute VRS). Die Triebzüge werden Eigentum der DB AG. Sie wird „im Rahmen der Liefermöglichkeiten der Industrie eine baldmögliche Auslieferung der Fahrzeuge (voraussichtlich 1998) vereinbaren“. Mit der Auslieferung der 10 ET 423 „ab voraussichtlich 1998“ wird die DB AG in Abstimmung mit dem VVS und dem Verband Region Stuttgart die komplette Umstellung der S-Bahn Linie 1 von Herrenberg nach Plochingen auf neue Fahrzeuge vornehmen und dementsprechend die erforderliche Anzahl ET 423-Fahrzeuge im Tausch gegen ET 420-Fahrzeuge bereitstellen. Das Land und der NRS sind einverstanden, dass in diesen Tausch auch ein Teil der bereits vereinbarten 17 Fahrzeuge des Typs ET 420 einbezogen wird. Insgesamt werden 33 Fahrzeuge des Typs ET 423 im S-Bahn-Netz Stuttgart zur Verfügung stehen. So viele sind erforderlich, um die S-Bahn-Linie S 1 vollständig umzustellen.

Die Auslieferung der neuen Fahrzeuge hat sich gegenüber den damaligen Vorstellungen erheblich verzögert. Ende Dezember 1997 wurde dem Verband mitgeteilt, dass die Fahrzeuge im Zeitraum Dezember 1999 bis Mai 2000 ausgeliefert werden und somit zum Fahrplanwechsel 2000 im Juni zur Verfügung stehen. Der Test der Fahrzeuge werde voraussichtlich bereits von Januar 1999 an erfolgen. Angesichts dessen wurden der DB keine Abschlagszahlungen geleistet, obwohl hierfür seit 1997 Mittel im Haushalt veranschlagt waren und die DB ihrerseits Abschlagszahlungen an den Hersteller erbrachte. Mitarbeiter des Verbandes ließen sich diesen Zeitplan bei einer Besichtigung des Fahrzeugs im Frühjahr 1998 bei AdTranz nochmals bestätigen.

Das erste Fahrzeug wurde Ende April 1998 nach Tübingen überführt. Dort erfolgen für die DB bundesweit zentral die Testfahrten und die Inbetriebnahme aller Fahrzeuge. Insgesamt handelt es sich um mehrere 100 Fahrzeuge, die neben Stuttgart insbesondere für München (komplette Umstellung) und Düsseldorf vorgesehen sind. Ein Fahrzeug wurde Ende April 1998 von Bahn und AdTranz auch im Stuttgarter Hauptbahnhof der Öffentlichkeit vorgestellt.

Bei den umfangreichen Testfahrten zeigten sich eine ganze Reihe von „Kinderkrankheiten“, insbesondere bei der neuartigen Softwaresteuerung des Fahrzeuges. Die offizielle Inbetriebnahme wurde deshalb immer weiter hinausgeschoben. Im September 1999 teilten DB Frankfurt und DB Stuttgart unabhängig von einander mit, dass die Fahrzeuge nunmehr durch das Eisenbahn-Bundesamt abgenommen würden und anschließend in den Fahrgastbetrieb gingen. Es wurde eine Abschlagszahlung in Höhe von 10 Mio. DM auf den Anteil des Verbandes angefordert und vom Verband Mitte September geleistet.

Als diese Ankündigung wider Erwarten nicht eingehalten wurde, wandte sich der Verband offiziell an den Vorstand von DB Regio in Frankfurt. Am 28. Oktober 1999 fand eine Besprechung mit dem Technikvorstand in Stuttgart statt. Unter Datum 2. Dezember 1999 erhielt der Verband eine Mitteilung (Anlage 1), die die Betriebseinführung für Mitte Dezember ankündigte. Dieser Termin wurde dann tatsächlich auch eingehalten.

Gleichwohl dürfte sich die Umstellung der Linie S 1 auf den Betrieb mit ET 423 und damit auf einen neuen Fahrplan nicht – wie vorgesehen – zum Fahrplanwechsel 2000/2001 realisieren lassen. Und zwar aus folgendem Grund: Der ET 423 ist Teil einer Fahrzeugfamilie der Modelle 423 - 425, die sich in bestimmten Details unterscheiden. Für die Bahn in der Region Hannover wurden zum Einsatz bei der Expo 2000 die Fahrzeuge des Typs ET 424 entwickelt, aber nicht rechtzeitig zur Verfügung gestellt. Der Vorstand von DB Regio hat sich deswegen im Oktober 1999 an den Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg gewandt und angekündigt, dass möglicherweise die „bis zu 10 ET 423“, die für die S-Bahn Stuttgart vorgesehen seien, nach Hannover abgezogen werden müssten. Dieses Schreiben ist auch dem Verband Region Stuttgart zugegangen (Anlage 2).

In den Gesprächen, die der Verband seither mit der Bahn geführt hat, hat sich der Eindruck verstärkt, dass die DB tatsächlich alle im Raum Stuttgart vorhandenen Fahrzeuge des Typs ET 423 für den Einsatz in Hannover benötigt und von daher die Umstellung der S1 auf das neue Fahrzeug nicht Ende Mai 2000 erfolgen kann, sondern erst danach. Der genaue Zeitpunkt steht noch nicht fest. Einzelheiten werden Vertreter der Bahn und des Hersteller-Konsortiums in der Sitzung mitteilen. Angekündigt sind Herr Dr. Joachim Trettin, Mitglied des Vorstands von DB Regio und Leiter Produktion/Technik, Herr Peter Voss, Leiter der Fahrzeugstrategie/Vorhaltung Triebfahrzeuge bei DB Regio, und Dr. Klaus Bauer, Mitglied der Geschäftsführung von AdTranz ABB Daimler-Benz Transportation.