



5. Mai 2020

An den
Verband Region Stuttgart
Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

Interfraktioneller Antrag zur Einbringung in den Verkehrsausschuss:

S11 Bietigheim-Plochingen – die neue schnelle Express-S-Bahn

Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Schritte für den Betrieb einer S11 Bietigheim-Plochingen als „Osttangente“ mit einer Streckenführung über die „Schusterbahn“-Trasse einzuleiten.

Die S11 soll folgende Anforderungen erfüllen:

1. Durchgehender Betrieb werktags zwischen ca. 5:00 Uhr – 00:30 Uhr. Samstags und Sonntags kann eventuell ein späterer Betriebsbeginn erfolgen.
2. 30-Minuten-Takt, mindestens werktags in der Zeit von 05:30 Uhr – 19:30 Uhr
3. Betrieb mit einem S-Bahn-Fahrzeug mit Bodenhöhe von 76 cm (z.B. ET 426 o.ä.)
4. Durchgehende Fahrt Bietigheim Bahnhof bis Ludwigsburg Bahnhof
5. Führung zwischen Ludwigsburg Bahnhof und Haltepunkt Zazenhausen über Kornwestheim Rangierbahnhof mit zusätzlichem Haltepunkt „Kornwestheim W&W“
6. Halt zwischen Haltepunkt Zazenhausen und Untertürkheim Bahnhof an jedem Bahnhof/Haltepunkt
7. Fahrt von Untertürkheim Bahnhof bis Plochingen Bahnhof mit Zwischenhalt nur in Esslingen Bahnhof.

Abhängig von eventuell notwendigem Ausbau der Infrastruktur, insbesondere eines zweiten Bahnsteiges sowie eines dritten Gleises für den Güterverkehr im Bahnhof Münster, kann die Inbetriebnahme gegebenenfalls in Etappen erfolgen.

Begründung:

Die erneute Betrachtung der Schusterbahn durch das VWI vom Oktober 2019 hat das große Potential der Strecke mit bis zu 19.000 Fahrgästen werktäglich bei einer Weiterführung bis Bietigheim und Plochingen erneut bestätigt. Es werden nicht nur Neukunden für den ÖPNV gewonnen, sondern auch die bestehenden S-Bahn-Linien S1, S4 und S5 sowie der Knoten Stuttgart-Hauptbahnhof wirkungsvoll entlastet. Bei Störungen im Bereich des Hauptbahnhofes

kann eine S11 das System - insbesondere betriebliche Engstellen wie den Nordzulauf zum Stuttgarter Hauptbahnhof - vor dem Kollaps bewahren.

Ein Abwarten bis zur Betriebsaufnahme von Stuttgart 21 im Jahr 2025 oder gar bis zum Auslaufen des derzeitigen Verkehrsvertrages 2032 erscheint angesichts des großen Potentials der Strecke und den geringen Kosten für Infrastrukturanpassungen im Zusammenhang mit dem beantragten Betriebskonzept als nicht sinnvoll.

Allerdings ist eine Erhöhung der Bahnsteige entlang der Schusterbahn auf das „Stuttgarter Maß“ der S-Bahn von 96 cm Bahnsteighöhe nicht umsetzbar, da dies wegen unlösbarer Konflikte mit dem Güterverkehr von DB Netz abgelehnt wird. Ein durchgehender S-Bahn-Verkehr Plochingen-Bietigheim mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen würde daher unabhängig vom eingesetzten Fahrzeug immer zu Einschränkungen der Barrierefreiheit führen. Die beantragte Durchführung hat den Vorteil, dass durch Nutzung bestehender Bahnsteige des Regional- und Fernverkehrs mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm sowie einer Erhöhung von Bahnsteigen auf 76 cm entlang der Schusterbahn eine durchgehende Barrierefreiheit hergestellt werden kann.

Weiterhin ist durch die beantragte Betriebsführung ein großer Teil der vom VWI vorgeschlagenen Infrastrukturbauwerke nicht mehr notwendig für eine verlängerte Betriebsaufnahme. Die Führung über Kornwestheim-Rangierbahnhof ermöglicht eine zweigleisige, kreuzungsfreie Ein- und Ausleitung in den Bahnhof Ludwigsburg, die Weiterführung als Express-S-Bahn ab Untertürkheim Bahnhof nach Plochingen mit Zwischenhalt in Esslingen wiederum ermöglicht eine Einführung in die Fernbahn- bzw. Regionalbahngleise ohne zusätzliche Weichen.

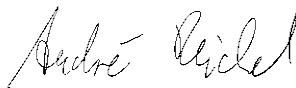
Notwendig ist daher für eine durchgehende Betriebsführung lediglich ein zweiter Bahnsteig am Bahnhof Münster mit den dafür notwendigen Weichenverbindungen, sowie ein drittes Gleis für eventuell notwendige Überholungen von Güterzügen.

Alle weiteren vom VWI vorgeschlagenen Aus- und Neubaumaßnahmen von Haltepunkten und Bahnhöfen können Punkt für Punkt nach schnellstmöglicher Betriebsaufnahme geprüft und gegebenenfalls umgesetzt werden. Im „Südast“ Untertürkheim-Plochingen können an vorhandenen bzw. reaktivierbaren Bahnsteigen an den Regionalbahngleisen bei Bedarf zusätzliche Haltemöglichkeiten realisiert werden – z.B. in Stuttgart-Obertürkheim oder Esslingen-Mettingen.

Für die beteiligten Fraktionen:



Christoph Ozasek
Fraktionsvorsitzender
DIE LINKE/PIRAT



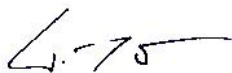
Prof. Dr. André
Reichel
Fraktionsvorsitzender
BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN




Harald Raß
Fraktionsvorsitzender
SPD



Kai Buschmann
Fraktionsvorsitzender
FDP



Wolfgang Hoepfner
Verkehrsausschuss
DIE LINKE/PIRAT



Thomas Leipnitz
Sprecher Verkehr
SPD



Armin Serwani
Sprecher Verkehr
FDP