

Sitzungsvorlage Nr. 072/2020

Verkehrsausschuss
am 08.07.2020



Verband Region
Stuttgart

18.06.2020 – VA_07220.docx
050 – VA-Ö - 072/2020

zur Kenntnisnahme

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 2

Schusterbahn

u. a. Antrag der SPD-Fraktion vom 16.10.2019, Antrag der Fraktion DIE LINKE/PIRAT vom 20.10.2019 und Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD, FDP und DIE LINKE/PIRAT vom 05.05.2020

Schusterbahn zur S-Bahn ausbauen

Antrag der SPD-Fraktion vom 16.10.2019

Schusterbahn reaktivieren

Antrag der Fraktion DIE LINKE/PIRAT vom 20.10.2019

In der Haushaltsberatung wurde für die beiden oben genannte Anträge der folgende alternative Beschlussvorschlag beschlossen:

Es wird ein gesamthafter Überblick der bisher bereits erarbeiteten und sich derzeit noch in Entwicklung befindlichen Ergebnisse der Untersuchung zur Schusterbahn im Verkehrsausschuss vorgestellt. Dabei wird mit abgewogen, welche Betriebsart und welche Relation die besten Chancen zur Einbindung in den Knoten Stuttgart hat. Die Geschäftsstelle lässt mit externer Unterstützung untersuchen, inwieweit über den jetzt im Verkehrsvertrag vereinbarten Leistungsumfang hinaus rechtssicher weitere Zusatzbestellungen ausgelöst werden können. Hinweis: Verkehre der Express-S-Bahn nach Weil der Stadt sind im Auftragsumfang des laufenden Verkehrsvertrags bereits enthalten. Verkehre auf der Panoramabahn sollen nach den bisherigen Absprachen mit dem Land durch die NVBW vergeben werden.

Dieser alternative Beschlussvorschlag baut auf der im Verkehrsausschuss am 22.05.2019 beschlossenen weiteren Vorgehensweise, in Bezug auf die Schusterbahn eine vertiefende Bewertung für eine optimierte Kapazitätsausweitung anzustoßen, auf.

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

Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD, FDP und DIE LINKE/PIRAT vom 05.05.2020

Beschluss im Verkehrsausschuss vom 17.06.2020:

Die Geschäftsstelle wird die Rahmenbedingungen für die Umsetzung des vorgeschlagenen Konzepts (betrieblich, infrastrukturell, verkehrliche Wirkungen etc.) zusammenfassen und einen Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise bis zum nächsten Verkehrsausschuss erarbeiten.

I. Sachvortrag

Vorliegende Untersuchungsergebnisse in betrieblicher und verkehrlicher Hinsicht

Über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Angebotsausweitung auf der Schusterbahn wurde bereits im Verkehrsausschuss am 22.05.2019 detailliert berichtet, der Text wird zum besseren Gesamtverständnis nochmals wiedergegeben:

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Studie zur Zukunft des Schienenverkehrs wurde in der Machbarkeitsstudie eine Ausweitung des Angebots auf der Schusterbahn in 12 unterschiedlichen Varianten untersucht. Eine Weiterführung nach Markgröningen wurde aufgrund der derzeit laufenden Planungen im Landkreis Ludwigsburg für die Strecke Markgröningen – Ludwigsburg und der betrieblich komplexen Situation im Bahnhof Ludwigsburg nicht weiter betrachtet. Unter den in der Studie detailliert betrachteten Varianten schnitt die folgende Stufenkonzeption am besten ab:

- 1. Ausweitung des heutigen Angebots auf halbstündliches Angebot über den ganzen Tag zwischen Untertürkheim und Kornwestheim*
- 2. Verlängerung der Schusterbahnverkehre bis Esslingen*
- 3. Verlängerung der Schusterbahnverkehre bis Plochingen*
- 4. Verlängerung der Schusterbahnverkehre bis Bietigheim-Bissingen*

Der Gutachter empfiehlt die Umstellung auf S-Bahn-Fahrzeuge aufgrund der Mitnutzung der S-Bahn-Strecken ab Untertürkheim und ab Kornwestheim. Dafür wird der Ausbau der Unterwegshalte erforderlich. Aufgrund der Tatsache, dass die Schusterbahn für Trafotransporte genutzt wird, ist nur eine Bahnsteighöhe von 76 cm möglich. Eine demontierbare Teilaufhöhung kann nach Aussagen der DB Netz AG an diesen Stationen nicht vorgesehen werden.

Für die Stufe 1 (Ausbau der Unterwegshalte der Schusterbahn auf S-Bahn-Standard) werden Baukosten von 15 – 20 Mio. € erwartet. Für die Stufe 2 (Weiterführung nach Esslingen) wird in Untertürkheim der Neubau einer Überleitstelle in die S-Bahn-Gleise erforderlich. Die Einbindung soll so erfolgen, dass die Schusterbahnzüge dann künftig in Untertürkheim am S-Bahnsteig halten. Die Kosten hierfür betragen ca. 6 Mio. €. Für die Stufe 3 fallen keine weiteren Kosten an. Es ergibt sich aber eine deutliche Ausweitung der Betriebskilometer.

Deutlich höhere Kosten fallen für eine Weiterführung über Kornwestheim hinaus in Richtung Norden an. Hierbei ist insbesondere die planfreie Einführung in die S-Bahn-Gleise sehr aufwändig. Als günstigste Lösung wurde ein Überwerfungsbauwerk mit Tausch der Gleisachsen der Fern- und der Schusterbahn entwickelt. Die Kosten hierfür betragen 35 – 45 Mio. €. Die Schusterbahn könnte dann die 10-Minuten-Taktlücke der S-Bahnen zwischen Ludwigsburg und Kornwestheim nutzen und nach Bietigheim weitergeführt werden.

Die besten Wirkungen werden aber insbesondere auf dem Abschnitt der S1 zwischen Plochingen und Untertürkheim erzielt. Im Abschnitt Kornwestheim – Untertürkheim werden durch die Verlängerung jedoch kaum neue Fahrgäste gewonnen. Es gibt aber einen spürbaren Verlagerungseffekt von anderen S-Bahn-Fahrgästen.

Die Ergebnisse und Kenngrößen der einzelnen Varianten stellen sich wie folgt dar:

	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4
Betriebskonzept	Taktverdichtung auf 30'-Takt von Untertürkheim bis Kornwestheim	Östliche Erweiterung Esslingen – Kornwestheim	weitere östliche Erweiterung Plochingen – Kornwestheim	nördliche Erweiterung Plochingen – Bietigheim-Bissingen
Zusätzliche ÖV- Fahrten [Fahrten/Tag]	900 – 1000	2.300 – 2.700	3.500 – 4.000	5.200 – 6.000
Zusätzliche Linienbeförderungsfälle [Fahrten/Tag]	3.500 – 3.900	9.000 – 11.000	12.000 – 14.000	16.000 – 19.000
Maximale Auslastung in der Spitzenstunde [Fahrten/Stunde/Richtung]	220 – 270	450 – 550	600 – 700	650 – 750
Zusätzliche Betriebsleistung [Zug-km/Jahr]	217.740	356.970	549.240	840.960
Infrastruktur [Mio. €]	0 – 13,7	17,8	29,0	95,7
Fahrzeugbedarf [S-Bahn-Züge]	2	3	6	10
Entlastung Hbf [Umsteiger/Tag]	350 – 400	1.200 – 1.500	1.250 – 1.500	1.400 – 1.700
Entlastung Mitnachtstr. [Umsteiger/Tag]	300 – 350	800 – 1.000	900 – 1.100	800 – 1.000
Entlastung der S-Bahn zwischen Bietigheim und Kornwestheim (richtungsscharf) [Fahrten/Tag]	-	-	-	max. 1.100
Entlastung der S-Bahn zwischen Untertürkheim und Plochingen (richtungsscharf) [Fahrten/Tag]	-	max. 1.000	max. 1.400	max. 1.400

Tabelle 1: Schusterbahn: Vergleich der vorgeschlagenen Stufen [Quelle VWI]

Anmerkungen der Geschäftsstelle zum Interfraktionellen Antrag S11 Bietigheim-Plochingen – die neue schnelle Express-S-Bahn

In der Machbarkeitsstudie von VWI und DB E+C wurde auf Grundlage von vorliegenden betrieblichen und verkehrlichen Erkenntnissen ein langfristiges Konzept für die Schusterbahn entwickelt, das auf dem infrastrukturellen Eisenbahnnetz der Region Stuttgart nach Inbetriebnahme des Projekts Stuttgart 21 aufbaut. Dieses Konzept zielt auch darauf ab, dass in Abhängigkeit von der Nachfrageentwicklung auf dieser Relation eine stufenweise Ausweitung des Angebots erfolgen kann und sukzessive infrastruktureitig notwendige Bestandteile im S-Bahn-Netz ergänzt werden.

Um einen einheitlichen S-Bahn-Standard zu erreichen und eine optimale Auslastung der Infrastruktur zu ermöglichen, wurde der Einsatz eines S-Bahn-Fahrzeugs auf dieser Relation zugrunde gelegt. Dabei wurde auch berücksichtigt, dass ab Ende 2025 die gesamte Flotte der Stuttgarter S-Bahn mit ETCS Level 2 ausgestattet ist. Ob das Verhältnis aus verkehrlichem Nutzen im Zusammenspiel von innerhalb des ÖPNV

verlagerten Fahrten sowie neu hinzugewonnenen Fahrgästen sowie anfallenden Investitions- und Betriebskosten in den jeweiligen Stufen ausreicht, um eine GVFG-Förderung zu erlangen, müsste in einem weiteren Schritt untersucht werden.

Der nun vorliegende Antrag zielt darauf ab, eine kurzfristige Ausweitung des Angebots auf der Schusterbahn mit allenfalls geringen Ergänzungen der Infrastruktur vorzunehmen, ohne bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 zu warten. Aus diesem Grund kann, wie im Antrag dargestellt, nur ein Teil der Unterwegshalte bedient werden. Der vorgeschlagene Haltepunkt „Kornwestheim W&W“ existiert allerdings noch nicht. Für die Realisierung solch einer Neubaumaßnahme sind alle einschlägigen planrechtlichen Verfahren zu durchlaufen, sodass eine Fertigstellung erst in einigen Jahren erwartet werden kann. Aus diesem Grund sollten weitere Überlegungen zunächst ohne diesen Halt durchgeführt werden.

Ein umfangreicher Ausbau der Infrastruktur zur Einbindung der Schusterbahn in den Bahnhof Kornwestheim hingegen kann zunächst dadurch vermieden werden, dass wie im Antrag vorgeschlagen zunächst der Fahrweg über den Rangierbahnhof genutzt wird. Der Halt in Kornwestheim Personenbahnhof entfällt somit aber zumindest in der Fahrtrichtung von Bietigheim-Bissingen nach Plochingen. Allerdings werden dadurch auch die Fahrgastpotentiale weitgehend abgeschöpft die für eine GVFG-Förderung des dringend erforderlichen Ausbaus der Infrastruktur in den Verflechtungsbereichen erforderlich sind.

Das vorgeschlagene Konzept weicht deutlich von den in der Machbarkeitsstudie von VWI und DB E+C zugrunde gelegten Prämissen ab. Die zitierten verkehrlichen Wirkungen lassen sich nicht auf das im Antrag beschriebene Betriebskonzept übertragen, da unter anderem zahlreiche Zwischenhalte zunächst nicht bedient werden können.

Die Betriebskosten für das beantragte Verkehrsangebot liegen auf Grundlage der Kosten des laufenden Verkehrsvertrags bei voraussichtlich 9 Mio. € pro Jahr. Eine Ausweitung der Verkehrsleistung auf der Schusterbahn ist vergaberechtlich jedoch lediglich in der bereits vorhandenen Linienstruktur und damit in einem sehr engen Rahmen möglich. Für Angebotsausweitungen in einem größeren Umfang ist vor einer Beauftragung ein entsprechendes Vergabeverfahren durchzuführen.

Weiteres Vorgehen

Zur Realisierung des beantragten Verkehrs ist zunächst die Erstellung eines konkreten Fahrplankonzepts erforderlich. Die betriebliche Situation stellt sich hier jedoch als besonders komplex dar, weil auf gesamter Länge Strecken befahren werden, die einen intensiven Mischbetrieb mit anderen Zügen des Fern- und Regionalverkehrs aufweisen. Die Schusterbahn selbst weist zudem einen regen Güterverkehr auf (ca. 60 bis 80 Züge pro Tag). Außerdem sind ab Dezember 2022 auf der Strecke zwischen Stuttgart und Plochingen und insbesondere in der Betriebsdurchführung im Bahnhof Plochingen größere Änderungen durch die vorzeitige Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm zu erwarten. Um in dieser Situation ein Betriebskonzept vorlegen zu können, das eine belastbare Grundlage für eine konkrete Bestellung des Verkehrs sein kann, empfiehlt die Geschäftsstelle die Durchführung einer Betriebsprogrammstudie auf Grundlage der im Antrag genannten Anforderungen durch die DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber, die Kenntnis über alle betrieblichen Rahmenbedingungen besitzt. Die aus Sicht der Geschäftsstelle erforderlichen Anpassungen sind kenntlich gemacht:

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 in Richtung Untertürkheim 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 einem zweiten Bahnsteig sowie einem dritten Gleis für den Güterverkehr im Bahnhof Münster, kann die Inbetriebnahme gegebenenfalls in Etappen erfolgen.

Erste Abstimmungen mit der DB Netz AG haben ergeben, dass die Erstellung der Studie kurzfristig nach der Sommerpause begonnen und noch im Jahr 2020 abgeschlossen werden könnte. Die Abrechnung erfolgt auf Stundenbasis, wobei der Gesamtaufwand auf 10.000 bis 15.000 € geschätzt wird.

Aufbauend auf den Erkenntnissen aus dieser Untersuchung können dann gegebenenfalls auch weitere Überlegungen zu denkbaren alternativen Zielen (wie zum Beispiel Markgröningen) in einer Gesamtabwägung berücksichtigt werden, ohne die dort bereits getroffenen Entscheidungen in Frage zu stellen.

II. Beschlussvorschlag

1. Die Geschäftsstelle wird die DB Netz AG mit der Durchführung einer Betriebsprogrammstudie beauftragen. Die Ergebnisse werden dem Verkehrsausschuss vorgestellt.
2. Die Anträge
Schusterbahn zur S-Bahn ausbauen
Antrag der SPD-Fraktion vom 16.10.2019

Schusterbahn reaktivieren
Antrag der Fraktion DIE LINKE/PIRAT vom 20.10.2019

S11 Bietigheim-Plochingen – die neue schnelle Express-S-Bahn
Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD, FDP und DIE LINKE/PIRAT vom 05.05.2020
werden als erledigt erklärt.