

# Sitzungsvorlage Nr. 123/2021

Verkehrsausschuss  
am 17.03.2021



zur Beschlussfassung

**- Öffentliche Sitzung -**

24.02.2021 - VA-12321.docx  
487 - VA-Ö - 123/2021

## Zu Tagesordnungspunkt 2

# Betriebsprogrammstudie zur Schusterbahn

## I. Sachvortrag

### Historie

Das Verkehrsangebot auf der „Schusterbahn“ zwischen Untertürkheim und Kornwestheim war in der Vergangenheit des Öfteren Gegenstand von Beratungen in den Gremien des Verbands Region Stuttgart. So wurde beispielsweise schon im Jahr 2013 die Wirkung einer Angebotsausweitung geprüft, aufgrund geringer verkehrlicher Wirkungen im Zusammenhang mit den im Rahmen von Stuttgart 21 vorgesehenen Verbesserungen im Regionalverkehr aber nicht weiterverfolgt (Verkehrsausschuss am 23. Januar 2013; Vorlage VA-169/2013). Die Regionalversammlung hatte in ihrer Sitzung am 25. September 2013 dennoch beschlossen, das bestehende stündliche Angebot in der Hauptverkehrszeit morgens und nachmittags um je ein weiteres Zugpaar auszudehnen, zunächst befristet auf einen Zeitraum von drei Jahren (vgl. RV-096/2013). Die Evaluation dieser Maßnahme im Jahr 2016 zeigte, dass die Besetzung der Züge in moderatem Umfang auf 20 Fahrgäste gesteigert werden konnte. Gleichzeitig stellte der Verkehrsausschuss am 14. September 2016 jedoch fest, dass offenbar keine über die genannte Größenordnung hinausgehende Neugewinnung von Fahrgästen durch ein erweitertes Fahrtenangebot zu erwarten sei (vgl. VA-150/2016). Somit wurde zwar entschieden, das zusätzliche Angebot dauerhaft im Fahrplan zu belassen, aus wirtschaftlichen Gründen hingegen zu Gunsten von Strecken mit stärkerem Fahrgastaufkommen auf eine weitere Ausweitung des Angebots auf der Schusterbahn zu verzichten, und stattdessen den Fokus auf den Viertelstundentakt bei der S-Bahn zu richten.

In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 22. Mai 2019 wurden die Ergebnisse einer Studie des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart (VWI) vorgestellt (vgl. VA-331/2019). Demnach könnte sich ein sinnvolles Nutzungskonzept für die Schusterbahn ergeben, wenn diese in eine neue S-Bahn-Linie zwischen Plochingen und Bietigheim-Bissingen eingebunden wird. Der Ausbau der Infrastruktur, und dabei insbesondere die konfliktarme Einbindung in die S-Bahn-Gleise in Kornwestheim und Untertürkheim, erfordert nicht unerhebliche Investitionen, allerdings könne im Endausbau (Halbstundentakt) im optimistischen Szenario mit bis zu 19.000 täglichen Linienbeförderungsfällen gerechnet werden, wobei hiervon nur ein Bruchteil (bis zu 6.000) neu gewonnene Fahrten im ÖPNV seien und viele Fahrten auch nicht auf der eigentlichen Schusterbahn stattfinden, sondern die stark nachgefragte Linie S1 im Abschnitt zwischen Plochingen und Untertürkheim entlasten. Folglich hat der Verkehrsausschuss eine Umsetzungskonzeption für Verkehrsverbesserungen beschlossen, wonach eine Ausweitung des Angebots auf der Schusterbahn aufgrund der erheblichen Mehrkilometer und Investitionskosten nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf Grundlage der dann vorliegenden Erkenntnisse über die verkehrliche Entwicklung nochmals geprüft werden sollte.

Am 5. Mai 2020 wurde ein interfraktioneller Antrag „S11 Bietigheim-Plochingen – die neue schnelle Express-S-Bahn“ mit dem Ziel gestellt, eine kurzfristige Ausweitung des Angebots auf der Schusterbahn vorzunehmen, ohne bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 zu warten. Daraufhin wurde die Thematik in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 8. Juli 2020 erneut diskutiert (vgl. VA-072/2020), wobei deutlich wurde, dass die betrieblichen Begleitumstände für den beantragten Verkehr durchaus komplex sind, weil dabei auf gesamter Länge Strecken befahren werden, die einen intensiven Mischbetrieb mit Zügen des Fern-, Güter- und Regionalverkehrs aufweisen. Außerdem sind ab Dezember 2022 auf der Strecke zwischen Stuttgart und Plochingen größere Änderungen durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm zu erwarten.

Um in dieser Situation valide Aussagen zu erhalten, die Grundlage für eine konkrete Bestellung des Verkehrs sein können, wurde der Beschluss gefasst, die DB Netz als Infrastrukturbetreiberin, die Kenntnis über alle betrieblichen Rahmenbedingungen besitzt, mit der Durchführung einer Betriebsprogrammstudie zu beauftragen.

### **Prämissen der Betriebsprogrammstudie**

Grundlage der Betriebsprogrammstudie von DB Netz waren die im interfraktionellen Antrag vom 5. Mai 2020 benannten Anforderungen, insbesondere also ein täglicher und ganztägiger Betrieb im Halbstundentakt, wobei – wie heute – Fahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe von 76 cm bzw. einer Einstiegshöhe von 55 cm (mittels Stufe) zum Einsatz kommen sollen, damit die Bahnsteige entlang der Schusterbahn, die derzeit eine Höhe von maximal 38 cm haben, ohne Umbau nutzbar sind.

Die beiden aufwendigsten singulären Infrastrukturmaßnahmen des VWI-Gutachtens sollen zunächst entbehrlich sein, indem auf eine Nutzung der S-Bahn-Gleise und die entsprechenden Zwischenhalte verzichtet wird. So kann in Untertürkheim von der Schusterbahn konfliktarm in die Fernbahngleise eingefädelt werden und in Kornwestheim können Konfliktpunkte gemieden werden, indem der Personenbahnhof über den Rangierbahnhof umfahren wird – allerdings ist die Schusterbahn somit zumindest in Nord-Süd-Richtung nicht mehr für Reisende aus Kornwestheim nutzbar.

Da der Antrag ausdrücklich darauf abzielt, den Betrieb vor Fertigstellung von Stuttgart 21 (Ende 2025) aufzunehmen, wurden die Jahre 2023 bis 2025 als Betrachtungszeitraum gewählt. Der Beginn des Zeitraums ergibt sich aus der Inbetriebnahme der Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm sowie der Vorlaufzeit, die ein Vergabeverfahren erfordern würde, da die Leistungserstellung in der beantragten Form nicht rechtssicher im Rahmen des laufenden S-Bahn-Vertrages möglich ist.

Aus diesem Betrachtungszeitraum lässt sich ableiten, dass der Betrieb gänzlich ohne zusätzliche Infrastruktur möglich sein muss, denn hierfür müsste üblicherweise von Realisierungszeiträumen ausgegangen werden, die mehrere Jahre umfassen. Somit muss zunächst insbesondere auf den Haltepunkt „Kornwestheim W&W“ verzichtet werden; auch ein Ausbau des Bahnhofs Stuttgart-Münster kann nicht kurzfristig ohne Durchlaufen aller einschlägigen planrechtlichen Verfahren erfolgen.

### **Ergebnisse**

Die Ergebnispräsentation zur Betriebsprogrammstudie ist dieser Sitzungsvorlage als Anlage 1 beigelegt. Demnach sei eine kurzfristige Ausweitung des Angebots auf der Schusterbahn nicht möglich; es könne kein konfliktfreier Fahrplan konstruiert werden, der die beschriebenen Prämissen erfüllt.

Unter Beachtung der Untersuchungen von DB Netz lassen sich als Ursache hierfür unter anderem die nachfolgenden Engpässe und fahrplantechnischen Zwangspunkte beschreiben:

- Sowohl die Schusterbahn als auch die Anschlussstrecken nach Bietigheim-Bissingen und Plochingen sind im Güterverkehr hoch belastete Strecken innerhalb der Region Stuttgart. Sie dienen dem umfangreichen örtlichen Güterverkehr der industriell geprägten Region und binden den Hafen Stuttgart (zweitgrößter Neckarhafen, jedoch mit weitaus umfangreicherem Bahnumschlag als Schiffsumschlag) sowie den Rangier- und Umschlagbahnhof Kornwestheim (zweitgrößter Rangierbahnhof in Baden-Württemberg) an das Eisenbahnnetz an. Darüber hinaus nutzen langlaufende Durchgangsgüterzüge diese Strecken.
- Auf den Strecken nach Plochingen und Bietigheim-Bissingen stehen zusätzliche Züge somit in Konkurrenz mit dem Güterverkehr um die wenigen Slots, die zwischen zahlreichen Fern- und Regionalverkehrszügen noch zur Verfügung stehen.
- Aufgrund der Bahnsteigsituation in Stuttgart-Münster würden zusätzliche Halte von Personenzügen in einem dichteren Takt große Teile der Streckenkapazität in Anspruch nehmen.
- Der Güterverkehr ist nicht wie der Personenverkehr vertaktet, sondern von Nachfragespitzen gekennzeichnet, zu denen gebündelt mehrere Abfahrten etwa am Hafen oder Rangierbahnhof stattfinden. Außerdem sind Intensität und Fahrlagen des Güterverkehrs nicht längerfristig vorhersehbar. Daher können für Zusatzverkehre mit den konkreten jährlichen Fahrplananmeldungen Taktabweichungen erforderlich werden.
- Obwohl in den vorgeschlagenen Endbahnhöfen in Bietigheim-Bissingen und Plochingen neben den durchgehenden Gleisen auch weitere Gleise vorhanden sind, stehen diese in der Regel nicht ganztags für zusätzliche im Takt wendende Züge zur Verfügung. Dies liegt beispielsweise am Bedarf für Güterzugüberholungen, für die Wende anderer Linien oder an konfliktbehafteten Kreuzungen des Gegengleises bei Ein- oder Ausfahrt zu den sich ergebenden Fahrlagen. Dies betrifft auch andere denkbare Wendebahnhöfe wie Esslingen oder Ludwigsburg.
- Angespannt ist die Situation in Bahnhöfen auch wegen Verflechtungen mit anderen Strecken, wie in Ludwigsburg, Bietigheim-Bissingen und Plochingen. In letztgenanntem Bahnhof wird die Belastung ab Dezember 2022 noch zunehmen, wenn die meisten Fernverkehrszüge zwischen Stuttgart und Ulm hier in Richtung Wendlingen abzweigen werden.
- Die Bahnsteige der S-Bahn in Bietigheim-Bissingen können nicht für eine konfliktärmere Wende genutzt werden, da sie mit einer Höhe von 96 cm nicht mit den zum Einsatz vorgesehenen Fahrzeugtypen kompatibel sind. Eine Nutzung der S-Bahn-Gleise zur Wende in Plochingen ist nicht möglich, da diese dort auch durch Regionalzüge genutzt werden.

Wie der beigelegten Präsentation zu entnehmen ist, wurden im Rahmen der Studie auch Betriebsvarianten geprüft, bei denen von den ursprünglichen Prämissen abgewichen wird. Mit dieser Sensitivitätsbetrachtung sollten Möglichkeiten identifiziert werden, eine Verkehrsausweitung auf der Schusterbahn anderweitig zu realisieren, etwa mit einem anderen Takt oder der Einkürzung des Linienweges. Allerdings haben sich hieraus nur zwei umsetzbare Varianten ergeben:

- Bedienung der Strecke Bietigheim-Bissingen – Esslingen im Stundentakt (mindestens zwei Fahrzeuge erforderlich), Entfall des Halts in Kornwestheim in Nord-Süd-Richtung, angespannte Betriebssituation
- Bedienung der Strecke Ludwigsburg – Untertürkheim im Stundentakt (mindestens ein Fahrzeug erforderlich) oder im Halbstundentakt (mindestens zwei Fahrzeuge erforderlich), Entfall des Halts in Kornwestheim in Nord-Süd-Richtung, ebenfalls angespannte Betriebssituation.

Ob die zusätzliche Bedienung von Bietigheim-Bissingen, Ludwigsburg oder Esslingen – Bahnhöfe, wo bereits zahlreiche schnelle Verbindungen mit Zügen des Regionalverkehrs angeboten werden – die Nachteile bei der Bedienung von Kornwestheim, den zusätzlichen Betriebsaufwand und mögliche Risiken in der Betriebsstabilität rechtfertigen, muss sorgfältig abgewogen werden.

### **Ausbau des Bahnhofs Stuttgart-Münster**

In Bezug auf die betriebliche Problematik im Bahnhof Stuttgart-Münster wurde am 2. Juli 2020 ein Änderungsantrag zum interfraktionellen Antrag vom 5. Mai 2020 gestellt, in dessen Folge in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 8. Juli 2020 beschlossen wurde, die Geschäftsstelle zu beauftragen, Gespräche mit der DB, der Stadt Stuttgart und dem Land aufzunehmen, um den Ausbau des Bahnhofs Stuttgart-Münster mit einem zweiten Bahnsteig in Fahrtrichtung Untertürkheim und mit einem Überholgleis für Güterzüge zu verhandeln.

Aus diesem Grund wurde am 26. Oktober 2020 eine Ortsbegehung am Bahnhof Stuttgart-Münster mit dem Ziel der Synchronisation der Anforderungen und Planungen der Beteiligten durchgeführt, an der Vertreter von DB Station & Service, DB Netz, DB PSU, der Stadt Stuttgart und der Geschäftsstelle des Verbands Region Stuttgart teilnahmen.

Dabei stellte sich heraus, dass eine mögliche Fläche für einen weiteren Bahnsteig südlich von Gleis 3 für die Umsiedlung von Eidechsen aus dem Stadtgebiet in Anspruch genommen wird. Seitens der Stadt Stuttgart wurde darauf hingewiesen, dass im Bereich des Bahnhofs die Errichtung eines Fußgängerstegs erwogen wird. Im Falle von Bahnsteigmaßnahmen sollte eine Verknüpfung mit dem Steg berücksichtigt werden. Es wurde weiterhin deutlich, dass die Fußwegverbindung zwischen dem heutigen Bahnsteig und der Haltestelle Bottroper Straße der Stadtbahnlinie U12 wenig attraktiv ist, so dass die im Gutachten des VWI vorgeschlagene Verschiebung des Bahnhofs in den weiteren Planungen Beachtung finden sollte.

Im Ergebnis waren sich alle Partner einig, dass aufgrund der vielfältigen Randbedingungen, der erforderlichen umfangreichen Umbauten und der notwendigen Abstimmungen eine kurzfristige Umsetzung eines weiteren Bahnsteigs unwahrscheinlich und nicht zielführend ist. Die Beteiligten sicherten zu, ihre weiteren Planungen eng abzustimmen.

### **Gesamteinschätzung**

Die vorliegende Untersuchung durch DB Netz zeigt, dass Spielräume für kurzfristige Angebotsausweitungen hinsichtlich Linienführung und Takt bei der Schusterbahn ohne weiteren Infrastrukturausbau ausgeschöpft sind. Innerhalb des laufenden Verkehrsvertrages und ohne zusätzlichen Fahrzeugbedarf besteht lediglich die Möglichkeit, im Rahmen des bestehenden Fahrplankonzepts, mit dem im Jahr 2019 eine Nachfrage von täglich 500 Einsteigenden erzielt werden konnte, weitere Fahrten im Stundentakt zwischen Kornwestheim und Untertürkheim hinzu zu bestellen oder unter Auslassung von Kornwestheim den Startpunkt nach Ludwigsburg zu verlegen.

In der mittelfristigen Perspektive ergeben sich mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 im Jahr 2025 wesentliche Änderungen der Begleitumstände. So könnte die schnelle Direktverbindung zwischen Bietigheim-Bissingen, Ludwigsburg, Esslingen und Plochingen, je nach konkreter Ausgestaltung des Fahrplankonzepts, durch den Metropolexpress gewährt werden. Durch die Verlegung des Fernverkehrs in den

Fildertunnel wird außerdem eine betriebliche Entlastung der Ferngleise zwischen Untertürkheim und Plochingen eintreten.

Im Sinne einer „Arbeitsteilung“ zwischen dem Metropolexpress für schnelle Direktverbindungen mit wenigen Zwischenhalten und der S-Bahn als Bestandteil des Grundangebots mit flächenhafter Erschließung wurde, gestützt durch das VWI-Gutachten, bislang ein Ausbau der Schusterbahn zu einer vollwertigen S-Bahn favorisiert. Hierbei ist jedoch im Detail zu beachten, dass die Infrastruktur der Schusterbahn auch in Zukunft uneingeschränkt für alle Arten des Eisenbahnverkehrs nutzbar sein muss, so dass eine Ausstattung mit 96 cm hohen Bahnsteigen und damit ein stufenfreier Einstieg in S-Bahn-Fahrzeuge nicht realisierbar sein wird.

Eine weitere Möglichkeit ist der Ausbau der Schusterbahn unter Beibehaltung des Charakters einer Regionalbahn. Diese Variante könnte Synergieeffekte mit dem Projekt der Reaktivierung der Bahnstrecke nach Markgröningen haben, zumal beiden Strecken ein ähnliches und sehr hohes Nachfragepotential in der Studie zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Baden-Württemberg attestiert wurde, die das Landesverkehrsministerium im November 2020 vorgestellt hatte.

Vertiefte Aussagen zu Investitionskosten und zum volkswirtschaftlichen sowie verkehrlichen Nutzen und somit eine Grundlage für eine Richtungsentscheidung zum weiteren Vorgehen könnte beispielsweise eine vergleichende Studie der Ausbauvarianten „S-Bahn“ und „Regionalbahn“ liefern. Insbesondere für eine Einbindung der Strecke nach Markgröningen liegen bislang noch keine Erkenntnisse vor; außerdem müsste hierfür zunächst Einvernehmen den zuständigen Akteuren vor Ort hergestellt werden.

## **II. Beschlussvorschlag**

1. Der Verkehrsausschuss nimmt die Ergebnisse der Betriebsprogrammstudie zur Schusterbahn zur Kenntnis.
2. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, die Randbedingungen und Möglichkeiten zur Herstellung der Barrierefreiheit bei einem S-Bahn-Verkehr auf der Schusterbahn durch gutachterliche Unterstützung detailliert zu bewerten und den Verkehrsausschuss über die Ergebnisse zu informieren. Hierfür werden 100.000 € aus den Mitteln für Planungsaufwand ÖPNV eingesetzt (Teilhaushalt 6, Sachkonto 42710080).
3. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, Abstimmungen mit Stadt und Landkreis Ludwigsburg, dem Zweckverband Stadtbahn sowie dem Land Baden-Württemberg zu einer kombinierten Reaktivierung der Markgröninger Bahn in Verbindung mit der Schusterbahn durchzuführen und dem Verkehrsausschuss darüber zu berichten.