

Express-S-Bahn ab Bietigheim?

ÖPNV Mehrere Fraktionen in der Regionalversammlung Stuttgart setzen sich für eine neue S-Bahn-Linie zwischen Bietigheim-Bissingen und Plochingen ein. Eine Verlängerung der Schusterbahn ist im Gespräch. *Von Frank Ruppert*

Bekommt Bietigheim-Bissingen bald eine weitere S-Bahn-Linie? Im Verkehrsausschuss der Regionalversammlung, die für die Planung und den Ausbau des S-Bahn-Netzes verantwortlich ist, wird am Donnerstag nächster Woche ein interfraktioneller Antrag eingebracht, der die Einrichtung einer S11 zwischen Bietigheim-Bissingen und Plochingen fordert. Konkret soll diese Express-S-Bahn die Strecke der bereits bestehenden Schusterbahn zwischen Kornwestheim und Untertürkheim verlängern und zumindest werktags im 30-Minute-Takt fahren. Den Antrag bringen Grüne, SPD, FDP und Linke/Piraten gemeinsam ein.

Die Fraktionen argumentieren in ihrem Antrag, dass eine Untersuchung vom Oktober 2019 das große Potenzial der Strecke mit bis zu 19 000 Fahrgästen werktags bei einer Weiterführung bis Bietigheim-Bissingen und Plochingen erneut bestätigt habe. „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“, heißt es in dem Antrag.

Kein Warten auf Stuttgart 21

Ein Abwarten bis zur Betriebsaufnahme von Stuttgart 21 oder gar bis zum Auslaufen des derzeitigen Verkehrsvertrages 2032 erscheint den Antragsteller angesichts des großen Potenzials der Strecke und den geringen Kosten für Infrastrukturanpassungen im Zusammenhang mit dem beantragten Betriebskonzept als nicht sinnvoll. Allerdings sei eine Erhöhung der Bahnsteige entlang der Schusterbahn auf das „Stuttgarter Maß“ der S-Bahn von 96 Zentimetern Bahnsteighöhe nicht umsetzbar, da dies wegen unlösbarer Konflikte mit dem Güterverkehr von DB Netz abgelehnt werde.

Ein durchgehender S-Bahn-Verkehr Plochingen-Bietigheim mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen würde daher unabhängig vom

eingesetzten Fahrzeug immer zu Einschränkungen der Barrierefreiheit führen. Deshalb solle nach dem Bahnhof Bietigheim-Bissingen nur Ludwigsburg, der Rangierbahnhof Kornwestheim, der Haltepunkt „Kornwestheim W&W“, Zazenhausen, bis Untertürkheim dann jeder Haltepunkt und danach nur noch Esslingen und Plochingen angefahren werden.

Das habe den Vorteil, dass durch Nutzung bestehender Bahnsteige des Regional- und Fernverkehrs mit einer Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern sowie einer Erhöhung von Bahnsteigen auf 76 Zentimeter entlang der Schusterbahn eine durchgehende Barrierefreiheit hergestellt werden könne. Notwendig sei daher für einen durchgehenden Betrieb

lediglich ein zweiter Bahnsteig am Bahnhof Münster mit den dafür notwendigen Weichenverbindungen, sowie ein drittes Gleis für eventuell notwendige Überholungen von Güterzügen. Alle weiteren Aus- und Neubaumaßnahmen von Haltepunkten und Bahnhöfen könnten gegebenenfalls Punkt für Punkt nach schnellstmöglicher Betriebsaufnahme umgesetzt werden.

Prüfung angekündigt

Als Verwaltungsreaktion auf den Antrag schlägt die Geschäftsstelle der Regionalversammlung vor, die Rahmenbedingungen für die Umsetzung des Konzepts zusammenzufassen und einen Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise bis zum folgenden Verkehrsausschuss zu erarbeiten.

„Für Bietigheim-Bissingen würde es bessere Verbindungen Richtung Untertürkheim/Flughafen/Esslingen/Plochingen bringen – durch eine direkte umsteigefreie S-Bahn-Linie in diese Richtung“, erklärt die Leiterin des städtischen Presseamts Anette Hochmuth auf BZ-Anfrage.

Das Landratsamt verweist auf die Studie des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart, der auch der Antrag zugrunde liegt. Pressesprecher Dr. Andreas Fritz erklärt, dass danach die Aufwertung der Schusterbahn grundsätzlich positiv zu bewerten ist. „Sofern der Verband Region Stuttgart in eine solche Prüfung einsteigen sollte, wird das Landratsamt dies – in Abstimmung mit den betroffenen Städten und Gemeinden – konstruktiv und ergebnisoffen begleiten“, so Fritz weiter.

Elke Kreiser aus Ludwigsburg ist stellvertretende Vorsitzende der CDU/ÖDP-Fraktion in der Regionalversammlung. Sie findet den Vorschlag grundsätzlich begrüßenswert, vor allem der Halt bei Wüstenrot sei für Ludwigsburger immer interessant. Die CDU-Fraktion werde sich am Montag zusammensetzen und auch über den Antrag beraten, Kreiser persönlich könne aber schon jetzt sagen dass sie dem Verwaltungsvorschlag zustimmen könne.

Gerd Maisch, Oberbürgermeister von Vaihingen und für die Freien Wähler in der Regionalversammlung aktiv, erklärte, dass man dem Antrag grundsätzlich positiv gegenüberstehe. „Allerdings müssen die Vorschläge auch mit einem vernünftigen Verhältnis von Aufwand und Nutzen umsetzbar sein. Darüber hinaus sind für eine Beurteilung noch einige weitere Fragen offen“, so Maisch weiter.

Zu den offenen Fragen gehören für die Freien Wähler demnach, was die Pläne des Landes für einen Regionalexpress im Zuge von S 21 seien, ob sich der Vorschlag mit dem bestehenden Verkehrsvertrag abwickeln ließe, ob es passende S-Bahn-Züge gibt und welche Auswirkungen das Projekt auf die Verlängerung der S5 bis Vaihingen habe. Unterstützung für den Antrag haben die beiden ÖDP-Vertreter Mathias Rady (Ostfildern) und Guido Klamt (Gerlingen) erklärt.

Ursprung im Güterverkehr und als Salamander-Zubringer

Die Schusterbahn oder die Bahnstrecke Stuttgart-Untertürkheim – Kornwestheim, wie sie offiziell heißt, ist eine rund 11,5 Kilometer lange Güterumgebungsbahn. Sie hält nach Kornwestheim in Stuttgart-Zazenhausen, Stuttgart-Münster, am Haltepunkt Ebitzweg in Stuttgart-Bad Cannstatt und schließlich in Stuttgart-Untertürkheim.

Die Bezeichnung „Schusterbahn“ oder „Schuster-

züge“ kam durch die Salamanderwerke in Kornwestheim zustande. Die Personenzüge fuhren laut Wikipedia hauptsächlich für deren und Mitarbeiter der Bahn zwischen Untertürkheim und Kornwestheim, beides Wohnorte für viele Eisenbahner, und hielten früher in Kornwestheim nicht am Personenbahnhof, sondern im alten Rangierbahnhof.

Die Strecke wurde am 30. September 1896 mit der

Einweihung des Bahnhofs in Stuttgart-Münster eröffnet, um den Stuttgarter Hauptbahnhof zu umfahren. Zuvor mussten alle Güterzüge im Stuttgarter Centralbahnhof wenden, da der Vorgängerbau des Hauptbahnhofes ebenso wie dieser ein Kopfbahnhof war.

Bei ihrer Eröffnung am 1. Oktober 1896 war die Strecke eingleisig. Aufgrund steigender Verkehrsmengen brachte die Regierung am 23. Januar 1902 die Forde-

rung ein, eine Million Mark für den Bau des zweiten Gleises bereitzustellen. Im Winter 1901/1902 verkehrten täglich rund 50 Güter- und fünf Personenzüge.

Mit Gesetzen 1902, 1903 und 1905 wurden insgesamt 1,8 Millionen Mark für das Vorhaben bewilligt. Am 23. September 1904 wurde das zweite Gleis in Betrieb genommen. 1933 wurde die Strecke elektrifiziert und in den Vorortverkehr integriert. bz