

Kein Ausbau der Schusterbahn

■ Untertürkheim: Regionalversammlung lehnt Antrag der Linken ab – Geschätzte Investitionen von 63 Millionen Euro zu hoch

(ale) – Die Regionalversammlung lehnt den Ausbau der Schusterbahn ab. Für eine Verlängerung der bestehenden Strecke zwischen Untertürkheim und Kornwestheim bis nach Plochingen und Ludwigsburg würden geschätzte Investitionen in Höhe von 63 Millionen Euro notwendig. Zu viel angesichts der recht niedrigen Fahrgastzahlen.

Seit vielen Jahren wird immer wieder über einen Ausbau der als R 11 benannten Nahverkehrsbahn diskutiert. Nun hat die Fraktion Die Linke mit einem Antrag in allen Bezirksbeiräten entlang der Strecke sowie im Regionalparlament

einen neuen Anlauf genommen. Das „Schusterzüge“ hat historische Wurzeln. Ursprünglich brachte die Bahn die Arbeiter aus den Oberen Neckarvororten zur Schuhfabrik Salamander nach Kornwestheim. Heute nutzen vor allem Daimler-Beschäftigte aus dem Raum Kornwestheim/Ludwigsburg die Direktverbindung.

Bereits vor zwei Jahren wurde ein Ausbau um zwei Fahrten beschlossen. Derzeit verkehrt die Linie sechs Mal an den Wochentagen zwischen Untertürkheim und Kornwestheim. Morgens um 5.45, 6.45 und 7.45 Uhr sowie am Nachmittag um 15.45, 16.45 und 17.45 Uhr

verlässt ein Nahverkehrszug den Bahnhof Untertürkheim. Wie die meisten Güterzüge verkehrt dieser mit lediglich drei Zwischenstopps im Ebitzweg in Bad Cannstatt, in Münster und Zazenhausen nach Kornwestheim. Genauso oft verkehren die Züge in umgekehrter Richtung. Aber lediglich von maximal 17 auf 20 Fahrgäste pro Zug konnte die Auslastung gesteigert werden. Auch ein weiterer Ausbau lasse keine allzu große Neugewinnung an Passagieren erwarten.

Einen weiteren Ausbau lehnt der Verband Region Stuttgart daher ab. Dabei beruft er sich auf die Ergebnisse eines Gutachtens des Ver-

kehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart, das bereits 2010 und aktualisiert 2014 im Rahmen der Studie zur Zukunft des Schienenverkehrs auch die Schusterbahn näher betrachtete. Dieses bestätigt erhebliche Potenziale bei einem möglichen Ausbau, zeigt aber gleichzeitig auch die enormen Kosten auf.

Für eine Fortführung der Strecke zwischen Esslingen/Plochingen bis nach Ludwigsburg sind demnach Investitionen von 63 Millionen Euro in den Ausbau der Infrastruktur und der Fahrzeuge notwendig. Hinzu kommt eine zusätzliche jährliche Betriebsleistung von 400 000 Kilometern bei einem Ausbau bis

Esslingen und 600 000 Kilometern bis nach Plochingen. Zu viel aus Sicht der Regionalversammlung, die dem Vorschlag der Verwaltung folgte, und einen kurzfristigen Ausbau der Schusterbahn ablehnt.

Vielmehr setzt man auf die Chance einer anderen Tangentialverbindung. So plant das Land nach Inbetriebnahme von S 21 eine Regionalzug-Verbindung zwischen Ludwigsburg über den neuen Hauptbahnhof nach Esslingen. Die Fahrzeit liegt mit 19 Minuten deutlich unter der der Schusterbahn mit 25 bis 27 Minuten. Weitere Machbarkeitsstudien würden nach Ende von S 21 durchgeführt.