

Bewertung der aktuellen Diskussionspunkte

Hochflurstadtbahn

Die erneute Diskussion um eine Hochflurstadtbahn erscheint auf den ersten Blick schlüssig, da es sich um eine Erweiterung des vorhandenen Netzes der SSB handelt. Angesichts der Tatsache, dass sich dieses System in Stuttgart und in angrenzenden Gemeinden seit Jahrzehnten bewährt hat, ist ein solcher Vorschlag zunächst nachvollziehbar. Insbesondere die Gemeinde Remseck im Landkreis Ludwigsburg erkennt die Vorzüge ihres vorhandenen Stadtbahnanschlusses der SSB in die Landeshauptstadt an, weshalb eine Ausfädelung aus dem Streckenast der Linie U12 in Richtung Ludwigsburg und die Weiterführung nach Markgröningen als logische Fortsetzung gesehen wird.

Bei näherer Betrachtung ist eine Erweiterung des SSB-Hochflurnetzes allerdings als problematisch zu bewerten. In technischer Hinsicht spricht die **Inkompatibilität** der im Einsatz befindlichen Stadtbahnwagen gegen einen Betrieb auf der Markgröninger Bahn.

Eine SSB-Stadtbahn kann (mit den heutigen Wagen) fahrzeugbedingt generell auf Eisenbahnstrecken nicht verkehren. Insbesondere sind die Spurkränze der Drehgestelle nicht kompatibel mit Eisenbahnweichen.

Sie benötigen Bahnsteighöhen wie die S-Bahn Stuttgart (96 cm), sind aber schmaler als diese und haben keine Schiebetritte, so dass die **Barrierefreiheit** an Eisenbahnstrecken beim Ein- und Ausstieg **nicht gegeben** ist.

Die Beschaffenheit der Fahrzeuge ist daher einer der Gründe, warum bei der ÖPNV-Doppelstrategie bewusst die Hochflurstadtbahn für die Markgröninger Bahn ausgeschlossen wurde.

Aufgrund des vorhandenen Güterverkehrs der Firma Lotter im Ludwigsburger Stadtgebiet ist im Falle eines Mischbetriebes mit der SSB-Variante ein Vierschienengleis bis Waldäcker notwendig. Dies ist Grundlage des Mitfall 3 in der Machbarkeitsstudie zur Stadtbahn Ludwigsburg. Im Falle eines alternierenden Betriebskonzeptes zwischen den SSB-Stadtbahnwagen und der Regionalbahn auf der Gesamtstrecke wäre dieser Schienenstandard sogar auf der gesamten Länge der Markgröninger Bahn notwendig. In jedem Fall wären damit ein eigenes Genehmigungsverfahren, ein höherer Flächenverbrauch und höhere Kosten verbunden. Ein Mischbetrieb mit dem Güterverkehr wäre auch aus genehmigungsrechtlichen Gründen nicht ohne weiteres möglich.

Die SSB-Stadtbahn kann nur nach BOStrab betrieben werden. Ein Regionalbahnverkehr nach EBO ist nicht darstellbar. Die Umwidmung der Markgröninger Bahn bedeutet ein Verlust des bestehenden Rechts für den Eisenbahnbetrieb und käme genehmigungsrechtlich einem kompletten Neubau der Strecke gleich.

Im Interesse der Stadt Ludwigsburg ist eine Hochflurvariante jedoch hauptsächlich aus Gründen der Streckenführung abzulehnen, da eine Erweiterung des SSB-Netzes die zentralen Innenstadtbereiche mit dem größten Fahrgastpotenzial nicht andient. Das kapazitiv leistungsfähige Schienenverkehrs-mittel bedient damit nicht die Achse mit den Hauptfahrgastströmen im Ludwigsburger Binnenverkehr.

Die Streckenführung der Hochflurvariante aus dem Neckartal mit der Ausfädelung im Gewerbegebiet von Remseck-Aldingen erschließt aus süd-östlicher Richtung auch in Remseck den Ortsteil Aldingen nur **peripher** und nur den interkommunalen Stadtteil Pattonville auf seiner zentralen Achse. In den aktuellen Planungen sind zwischen Neckargröningen und Pattonville keine umsteigefreien Verbindungen mit der SSB-Stadtbahn möglich.

Im weiteren Verlauf werden auf Ludwigsburger Gemarkung die Bereiche Grünbühl und die Südstadt ebenfalls weitgehend am Rande bedient. Mit der Hochflurvariante über die Leonberger Straße ist eine nur geringe Erschließungswirkung in Hinblick auf die innerstädtischen Fahrgastpotenziale gegeben.

Unabhängig von einer städtebaulichen Inkompatibilität der notwendigen Hochflurbahnsteige schließt eine Durchfahrung des sog. Schillerdurchlasses (nur durch separaten Tunnel lösbar) sowie der Einmündung von der Myliusstraße in die Bahnhofstraße den Einsatz von SSB-Stadtbahnwagen, aufgrund der entsprechenden Kurvenradien, durch die Innenstadt ohnehin aus.

In der Abwägung zeigt sich daher, dass mit der Hochflurstadtbahn und ihrem Verlauf kein großer Mehrwert für die Bürgerinnen und Bürger erzielt wird. Die Vorteile dieses Systems liegen vielmehr in den ein- und ausbrechenden Fahrbeziehungen zwischen den Umlandgemeinden und dem Ludwigsburger Bahnhof/ZOB.

Die Verwaltung schlägt daher vor, am einstimmigen Beschluss der Doppelstrategie festzuhalten und unterstützt daher weiter die Planungen für einer Niederflurstadtbahn. Auf diese Weise können sowohl Vorteile für die Umlandkommunen als auch für die innerstädtischen Fahrgäste in Ludwigsburg erzielt werden.

Regionale Erweiterungsmöglichkeiten

Die neuerlichen Überlegungen die Gemeinden Ditzingen, Korntal-Münchingen und Schwieberdingen aus dem Raum Ludwigsburg an eine schnelle Schienenverbindung anzuschließen, sind aus Verwaltungssicht zu begrüßen.

In diesem Sinne bietet die Doppelstrategie ideale Voraussetzungen für eine Netzerweiterung und neue **Tangentialverbindungen** unter Umfahrung des Großknotens in Stuttgart.

Mit der ohnehin vorgesehenen Weiterführung der Regionalbahn von Markgröningen in Richtung Kornwestheim und den geplanten Verlängerungen in Richtung Esslingen und Leonberg sind auch weitere Anbindungen von relevanten Arbeitsplatzschwerpunkten in der Region möglich. Korntal-Münchingen und Ditzingen liegen demnach an einer Achse, die bei der Doppelstrategie bereits mit berücksichtigt wurde.

Auf diese Weise wäre daher z.B. auch das Porschewerk in Zuffenhausen umsteigefrei erreichbar. Von Vorteil ist in jedem Fall, dass die vorhandene Infrastruktur (mit lediglich geringen Anpassungen) der DB Netz genutzt werden kann.

Im Prinzip wäre aber auch ein „Ringschluss“ von Norden aus Richtung Markgröningen denkbar. Entsprechende Überlegungen zur Weiterführung der Niederflurstadtbahn existieren bereits.

Hierbei kann die Stadtbahn ab Markgröningen Bahnhof in Richtung Süden zum Schulzentrum und dann in Richtung Bosch geführt werden. Aufgrund der Topographie ist dies nur mit einer Stadtbahn zu leisten. Durch eine solche Linienführung könnten wesentliche Wegekettens zwischen Möglingen und Schwieberdingen sowohl für den Pendler- als auch für den Schülerverkehr angeboten werden. Zudem könnte auch das interkommunale Gewerbegebiet sowie der prosperierende Standort von Bosch in Schwieberdingen angebunden werden.

Unabhängig von einem Stadtbahnanschluss könnte der Standort **Schwieberdingen** und auch **Markgröningen** mit einem neuen **Regionalbahnhof** an der Schnellfahrtstrecke Mannheim – Stuttgart erschlossen werden, um schnelle Metropol-Express-Verbindungen nach Stuttgart zu gewährleisten. Auf diese Weise wäre die Landeshauptstadt bereits nach einer Fahrzeit von 10 Minuten im VVS-Tarif erreichbar. Die Stadt Ludwigsburg hat auf diese Möglichkeit bereits im Rahmen ihrer Stellungnahme zum Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart hingewiesen (Vorl. Nr. 158/17). Eine Direktverbindung nach Stuttgart wäre in dieser Hinsicht einer Stadtbahn überlegen, wenn es um direkte Fahrtbeziehungen in die Landeshauptstadt geht.

Aufgrund der bereits vorhandenen Anbindung von Schwieberdingen über die sanierte und nach Eisenbahnrecht betriebene Strohgäubahn wäre die Wirtschaftlichkeit einer Stadtbahn aufgrund der Parallelinfrastruktur in diesem Bereich zumindest in Frage zu stellen, weil die Strohgäubahn bereits heute werktäglich im 30-Minuten-Takt einen Anschluss in Korntal an die S-Bahn in die Landeshauptstadt bietet. Verlängerungen nach Stuttgart-Feuerbach gab es bereits, in Richtung Ludwigsburg sind Gleise bereits vorhanden.

Im Gesamtkontext der Doppelstrategie besteht der Vorteil von Durchbindungen in die Region auch in Hinblick auf die fahrdynamischen Eigenschaften von Eisenbahnfahrzeugen. Zur Überbrückung von Distanzen in der Region können Fahrgeschwindigkeiten von bis zu 140km/h auf der vorhandenen Infrastruktur erreicht werden, was einem leistungsfähigen S-Bahn-Standard entspricht. Aus Sicht der Verwaltung sollte daher die Reaktivierung der Markgröninger Bahn als Regionalbahn und die Weiterführung über Kornwestheim/ W & W hinaus in Richtung Esslingen über die Schusterbahn sowie in Richtung Korntal / Ditzingen / Leonberg prioritär angegangen werden.

Die Weiterführung der Niederflurstadtbahn über Markgröningen hinaus und im Rahmen eines „Ringschlusses“ in Richtung Schwieberdingen wäre dagegen nachrangig als perspektivische Option in Betracht zu ziehen und im Kontext mit dem o.g. Metropol-Express-Halt an der Schnellfahrtstrecke Mannheim – Stuttgart zu sehen.