

**Prüfauftrag: Führung der Stadtbahn nach Oßweil Süd statt nach Alt-Oßweil,
Netzergänzung durch Führung von Hindenburgstraße via Oststraße bis Schorndorfer Str.**

Ergebnisse der verkehrlichen und infrastrukturellen Prüfung durch Zweckverband

Anlass: Bei der Klausur des Gemeinderats Ludwigsburg am 27. Januar sowie im Mobilitäts- und Umweltausschuss des Gemeinderats am 17. März 2022 wurde von Teilen des Gemeinderats folgende Netzmodifikationen angeregt:

- **Führung der Stadtbahn nach Oßweil Süd statt nach Alt-Oßweil,**
- **Netzergänzung durch Führung von Hindenburgstraße via Oststraße bis Schorndorfer Str.**

Diese Modifikationen wurden vom Zweckverband zusammen mit dem verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart (VWI) hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen überschlägig geprüft. Ferner wurde bei einer Ortsbegehung mit dem Ingenieurbüro Biechele Infra-Consult (BIC) im Beisein von Führungskräften der Ludwigsburger Stadtverwaltung die infrastrukturelle Machbarkeit untersucht. Die vorliegende Bewertung des Zweckverbands hat den Charakter einer Ersteinschätzung und kann weder vertiefte ingenieurtechnische Untersuchungen noch volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Untersuchungen innerhalb eines noch abschließend zu definierenden (stufenweisen) Gesamtkonzeptes vorwegnehmen.

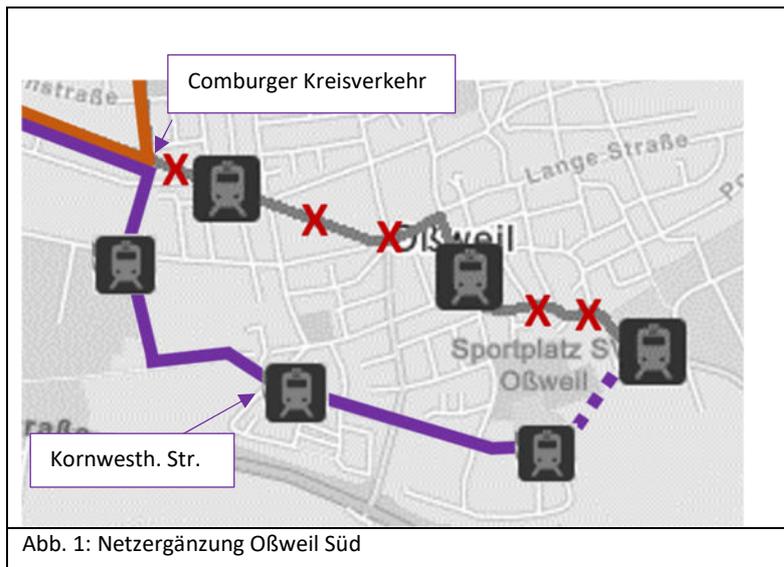
Beide Netzelemente werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam bewertet, können jedoch unabhängig voneinander realisiert und betrachtet werden.

Diese Skizzen wären ggf. Grundlage für die anstehende Vorplanung und Nutzen-Kosten-Untersuchung.

1. Führung nach Oßweil Süd

Untersucht wurde eine alternative Führung, die von der Schorndorfer Straße im Bereich des heutigen Comburger Kreisels Richtung Süden abzweigt, durch das ehemalige Gärtneriegelände Richtung Fuchshofstraße führt und diese überquert. Die Trasse tangiert auf separatem Gleiskörper das städtebauliche Entwicklungsgebiet Fuchshof sowie die benachbarten Sportstätten in östlicher Richtung. Hierzu ist analog zu den früheren Überlegungen einer ÖPNV-Rad-Trasse eine Spange von der Fuchshofstraße über unbebautes bzw. landwirtschaftlich genutztes Gelände einzurichten, um dann schließlich in die Kornwestheimer Straße einzuschleifen und durch diese Richtung Westen in die Fellbacher Straße zu fahren, wo an der heutigen Endhaltestelle der Stadtbus-Linie 421 ein mögliches Streckenende wäre. Dieser Verlauf wäre ggf. als Bündelungstrasse zum parallel verlaufenden Radschnellweg RS8 (Ludwigsburg-Waiblingen) auszuführen.

Empfehlenswert wäre zudem die Prüfung einer optionalen Verlängerung als Verschwenk über unbebaute bzw. landwirtschaftlich genutzte Fläche bis Neckargröninger Str. bzw. Ob dem Schloß zu prüfen, um weiteres Fahrgastpotential im Einzugsgebiet der zentralen Bereiche von Oßweil zu generieren (in der Karte der Abb. 1 gestrichelt dargestellt).



1.a) Verkehrliche Einschätzung:

Diese Variante erscheint gegenüber der bisher unterstellten Führung über die Schorndorfer Str. / Westfalenstraße nach Alt-Oßweil mindestens ebenbürtig, wenn nicht sogar verkehrlich überlegen, da mit dieser Trasse die bestehende, verdichtete Bebauung von Süd-Oßweil sowie obendrein geplante Neubaugebiete erschlossen würden. Neben dem heutigen Geschosswohnungsbau in Oßweil werden an der genannten Endstelle auch die Entwicklungsflächen des perspektivischen SKS-Areals mit seinem vielfältigen Nutzungskonzept angedient. Über die optionale Verlängerung (Neckargröninger Straße/ Ob dem Schloss) könnten die zentraleren Bereiche Oßweils randständig erschlossen werden.

1.b) Infrastrukturelle Einschätzung:

Infrastrukturell erscheint diese alternative Linienführung unproblematisch realisierbar, da ab dem Comburger Kreisel zunächst über unbebautes bzw. unbeplantes Terrain gefahren wird und ab der Einmündung auf die Kornwestheimer Straße und Fellbacher Straße sehr breite Straßenzüge passiert werden.

Im Bereich Oßweil ist eine partielle Neuaufteilung des Straßenraums notwendig, um die 3m breite Achse des künftigen Radschnellweges RS8 zu integrieren und den Parkierungsflächen neu zu sortieren. Ggf. ist die mittlere Baumreihe auf der (westlichen) Kornwestheimer Straße zu entfernen bzw. zu versetzen.

Im Vergleich zur bisher unterstellten Variante einer Führung durch Alt-Oßweil erscheint diese Führung nach Oßweil Süd in verkehrlicher und in städtebaulicher Hinsicht vorteilhaft.

Die bisher unterstellte Führung nach und durch Alt - Oßweil (Schorndorfer Str. / Westfalenstr.) passiert dörfliche Straßenzüge mit einem eher schmalen Straßenquerschnitt von stellenweise unter 10 Metern und sieht eine 90° Abbiegung an der Kreuzung Friesenstraße/Westfalenstraße vor, die nur mit verkehrlichen Kompromissen umsetzbar wäre. Ein Verschwenk im 25m-Radius wäre zwar baulich möglich (vgl. Abbildung 2); aufgrund der Verkehrssituation mit seinen verschiedenen Nutzungsansprüchen lässt sich die Trasse in diesem Bereich jedoch voraussichtlich nur eingleisig und auf straßenbündigem Bahnkörper realisieren. Eine Führung nach Oßweil Süd wäre hingegen eine separate und leistungsfähige Stadtbahntrasse, welche schnelle Verbindungen zwischen den Stadtquartieren herstellen könnte. Die Trasse könnte ab der Ausfädelung des heutigen Comburger Kreisels vollständig auf gesondertem Bahnkörper und in zweigleisiger Ausführung unabhängig vom Individualverkehr gebaut werden.



Abb. 2 Kreuzung Friesenstraße / Neckarweihinger Str.

Die bisher unterstellte Trassenführung gemäß des Mitfalls 1 aus der Intraplan-Machbarkeitsstudie erscheint absolut betrachtet als kompromissbehaftet und relativ betrachtet im Vergleich zur Oßweil Süd-Variante nachteilig.

Fazit:

Daher empfiehlt der Zweckverband, für die Vorplanung eine Trassenführung über die Ausfädelung am heutigen Comburgerkreisel und die Kreuzung der Niedersachsenstraße sowie mittels Verschwenk über die Kornwestheimer Str. und Fellbacher Straße nach Oswald Süd, wie oben skizziert, zu unterstellen (anstelle der bisherigen Trassenführung durch Alt Oßweil).



Abb. 3: Verkehrssituation Alt-Oßweil



Abb. 4: Kreuzung Friesenstraße / Westfalenstr./ Neckarweihinger Straße

2. Netzergänzung Oststraße

Untersucht wurde eine Führung von der Hindenburgstraße in Richtung Schorndorfer Straße über die Oststraße.

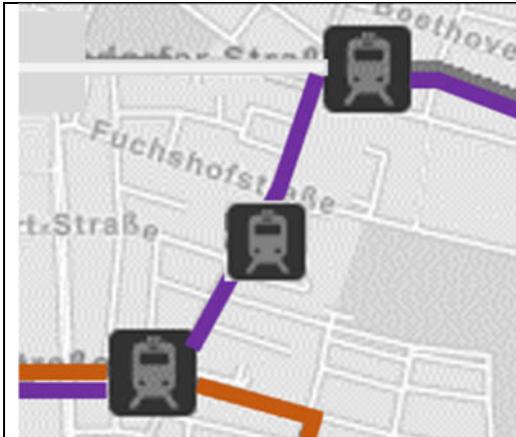


Abb. 5: Netzelement Oststraße



Abb. 6: Stadionsbad am Berliner Platz mit Fahrgastpotential

Ein solches ergänzendes Netzelement würde neue Liniennetz-Konzeptionen ermöglichen, wie folgt:

1. **Markgröningen <> LB ZOB <> Hindenburgstr. <> Oßweil Süd**
2. **Schlösslesfeld <> Wilhelmstr. <> Myliusstr. <> ZOB <> Hindenburgstr. <> Pattonville**

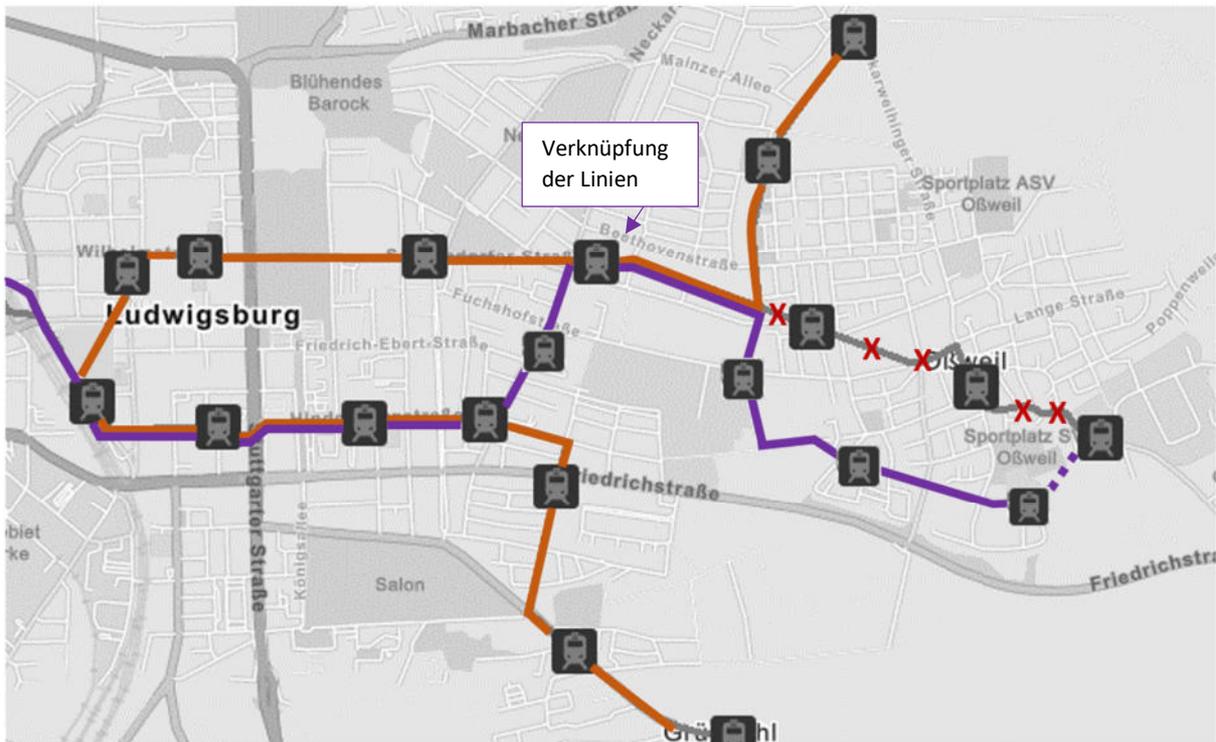


Abb. 7: Zielzustand unter Berücksichtigung der Netzelemente Oßweil Süd und Oststraße

Im Bereich zwischen Comburger Kreisel und Kreuzung Neckarstraße/Schorndorfer Str. bestünde eine Verknüpfung der beiden Linien und damit eine direkte Umsteigemöglichkeit, beispielsweise von Schlösslesfeld Richtung Hindenburgstr.

Aus verkehrlicher Sicht erscheinen diese Netzkonzeptions-Änderungen vorteilhaft und interessant. Insbesondere würde damit das Gebiet von Oßweil (oder Schlösslesfeld) an die aufkommensstarken Arbeitsschwerpunkte im Bereich der Hindenburgstraße (Behörden, Karlskaserne) angeschlossen. Ferner würde dies im Endausbau ermöglichen, von Markgröningen ohne Fahrtrichtungswechsel am ZOB in Richtung Oßweil zu fahren.

Im Sinne einer Etappierung wäre sogar denkbar, als Zwischenschritt *auch ohne Realisierung des Streckenabschnitts zwischen Schorndorfer Straße, Wilhelmstraße, Myliusstraße und ZOB* das Stadtgebiet Oßweil Süd über die Oststraße vorab schon an das Stadtbahnnetz anzuschließen:

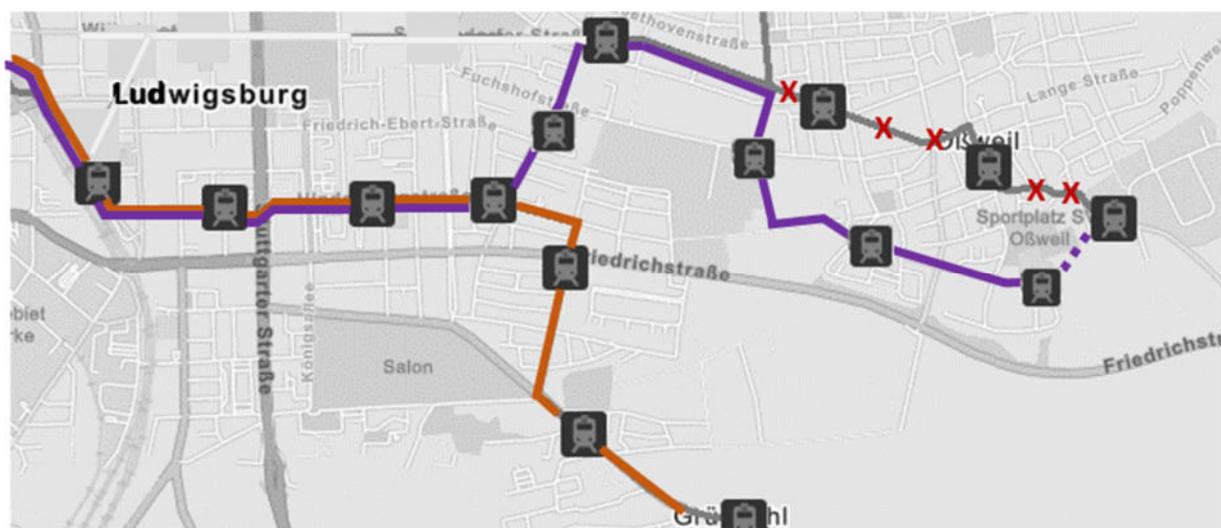


Abb. 8: Evt. Zwischenzustand Stammstrecke plus Oßweil Süd über Oststraße

Infrastrukturell ist der Bau der ca. 600m langen Verbindung zwischen Hindenburgstraße und Schorndorfer Straße relativ unproblematisch, wenngleich die Strecke auf größeren Abschnitten straßenbündig geführt werden müsste. Die Zuwegung zum Parkplatz Stadionbad und die Abbiegebeziehungen zur Fuchshofstraße müssten unter Berücksichtigung der Stadtbahntrasse allerdings verkehrlich neu sortiert werden. Das Stadionbad und die umgebenden Einrichtungen sowie Wohnnutzungen bringen jedoch auch neues Fahrgastpotential mit sich. Eine Haltestelle am Berliner Platz kann auch die angrenzenden Sportstätten sehr gut erschließen und gleichzeitig planerisch in eine stadtgestalterische Aufwertung der heutigen Platzsituation integriert werden.

Fazit:

Der Zweckverband empfiehlt, auch die Netzergänzung Oststraße bei der Vorplanung zu unterstellen und in die Nutzen-Kosten-Bewertung einzubeziehen.

gez. Frank von Meißner