VCD Mobilität für Menschen.

Mobilität für Menschen

Stufenplan für die Umsetzung der Stadtbahn Ludwigsburg Reaktivierung Markgröningen – Ludwigsburg als 1. Stufe

Matthias Lieb, VCD-Landesvorsitzender

06.05.2021 VCD-Online

Stufenplan für die Umsetzung der Stadtbahn Ludwigsburg

Agenda

Historische Entwicklung

Politische Beschlüsse

Notwendigkeit von Eisenbahnreaktivierungen

Potentialstudie des Landes

Wie weiter mit dem Stadtbahnkonzept Ludwigsburg ?

Ein Blick zurück

- Die Bahnlinie Ludwigsburg – Markgröningen wurde 1916 als eine der letzten Bahnlinien im Königreich Württemberg eröffnet

Ein Blick zurück

- Eine mögliche Fortsetzung nach Enzweihingen wurde berücksichtigt: *Die Lage des Bahnhofs Markgröningen ist den Wünschen der Vertreter der Stadtgemeinde entsprechend mit Rücksicht auf die Kosten und auf die Möglichkeit einer günstigen Weiterführung der Linie gegen Enzweihingen in etwa 900 m Entfernung von der Mitte der Stadt [...] angenommen* (Gesetzentwurf, Beilage 35 v. 1. Mai 1911, Württ. Zweite Kammer)
- Anfänglich waren die Züge 35 Minuten unterwegs, 5 Züge Mo-Sa, 6 Z So

271f Ludwigsburg—Markgröningen

(Vom 1 Juni 1917) (Nur eine Wagenklasse)

km	(Württemb. Staatseisenb.)	F 3	W 5	F 7		F 11	Z 13		Z 17	Z 19	
0,0	**Ludwigsburg** 271. 283 a Ab	6· 0	6·25	8·38	...	12·15	2· 0	...	5·55	7 54	...
2,3	Osterholz	»	6·34	8·47	...	12·24	2·12	...	6 7	8 3	...
5,5	Möglingen	6·19	6·46	8·59	...	12·36	2·27	...	6 22	8 15	...
8,3	**Markgröningen** ....1. An	6·30	6·56	9· 9	...	12·46	2·40	...	6 35	8 25	...

km	(Württemb. Staatseisenb.)	W 2	F 4	W 6	F 8		F 12	W 14	F 16	Z 18	Z 20
0,0	**Markgröningen** ..... Ab	5 35	6·41	7·10	9·23	...	1· 0	2·55	5·10	6 57	8 50
2,8	Möglingen	5 46	6·52	7·21	9·34	...	1·11	3· 6	5·21	7 9	9 1
6,0	Osterholz	6· 1	7· 7	7·36	9·49	...	1·26	3·24	5·36	7 27	9 16
8,3	**Ludwigsburg** 271. 283 a An	6·10	7·16	7·45	9·58	...	1·35	3·35	5·45	7 37	9 25

Ein Blick zurück

Bild: Heinz Geiger, Quelle: CVJM Möglingen

Noch 1956 wurden Loks und Wagen aus der Anfangszeit der Bahn eingesetzt

- Im Winter 1953/54 war der Fahrplan noch dicht, morgens der erste Zug von Ludwigsburg nach Markgröningen um 4:18, ab Markgröningen um 4:47. Letzter Zug ab Markgröningen täglich 0:17 Uhr. Insgesamt Mo-Sa 16 Zugpaare, an Sonntagen 15 Zugpaare, sonntags ab 19 h stündliche Züge bis kurz nach Mitternacht; Fahrzeit 18-20 Minuten im Berufsverkehr.

Historische Entwicklung

- Der Bund als Eigentümer der Bahn baute regelmäßig neue Straßen (ebenso die Kommunen, Kreise und das Land), während die Bundesbahn die Kriegsschäden selbst finanzieren musste, kaum Geld für die Modernisierung der Strecken und des Fuhrparks hatte und ohne ausreichenden Ausgleich niedrige Sozialtarife im Schüler- und Berufsverkehr bieten musste. Dadurch wies die Bundesbahn jährlich steigende Fehlbeträge auf.
- Die Politik verlangte Einsparungen zur Reduzierung des Defizits. Eine Maßnahme war, schwach ausgelastete Nebenbahnen einzustellen.
- Allerdings konnten die Streckeneinstellungen das Defizit nicht reduzieren, aber ganze Regionen wurden vom Schienenverkehr abgehängt.

- 1953/54 Untersuchung aller Nebenstrecken der DB auf Wirtschaftlichkeit: Zur Kostensenkung wurde auf vielen Strecken der Personenverkehr auf die Straße verlagert, insbes. abends und am Wochenende.
  Die Busfahrpreise waren höher als im Schienenverkehr, damit war der Busverkehr für die DB kostendeckend. Auf der Schiene war der Betrieb defizitär. Erst seit der Bahnreform wird dieses Defizit voll vom Bund getragen.

Ein Blick zurück

- Die Kostensenkung/Optimierung der Verkehrsbedienung betraf auch die Markgröninger Bahn: Gründe waren die weit entfernte Lage des Bahnhofs vom Ortskern sowie ein überalterter Lok- und Wagenpark.
- 1957 wurde das Angebot auf der Schiene werktags ungefähr halbiert und weitgehend auf die Hauptverkehrszeiten reduziert, nach 21 Uhr gab es keinen Zugverkehr mehr.
- Der Bahnbus übernahm sonntags vor 7 Uhr und abends ab 21 Uhr sowie tagsüber außerhalb des Berufsverkehrs die Leistungen. Statt zum Bahnhof fuhr der Bus in Markgröningen bis zur Wartehalle.
  Zu 8 Zügen kamen 14 Busverbindungen, entweder über Möglingen oder über Asperg und tagsüber im Stundentakt.

Bild (seitenverkehrt): Staatsarchiv Ludwigsburg (K_414_I_Nr_457)

Ein Blick zurück

- Im Sommer 1958 wurde die Buslinie Schwieberdingen – Möglingen – Ludwigsburg in den Fahrplan integriert. Damit gab es zwischen Möglingen und Ludwigsburg ungefähr einen 20-/40-Minuten-Takt
  Die Fahrzeiten im Busverkehr: Ludwigsburg Bf – Markgröningen
  Wartehalle 24 Minuten

- In den folgenden Jahren wurde der Zugverkehr weiter reduziert:
  1965: 4 Zugpaare
  1967: 2 Zugpaare
  Die verbliebenen Züge hatten jeweils rund 100 Fahrgäste
- 1975 wurde das letzte Personenzugpaar eingestellt

d = Mo bis Fr

Alle Züge 2. Klasse

773 Ludwigsburg—Markgröningen

Oberriexingen—Ludwigsburg 7771

	7662								km	Zug Nr BD Stuttgart Zug Nr											
...	a6.29	...	...	...	...	...	...	...	0	ab Ludwigsburg 770, 790 .. an	...	...	...	...	a7.12	...	...	a = ✕ außer Sa	...
...	›6.33	...	...	...	...	...	...	...	2	↑ Osterholz ..... ↓	...	...	...	...	›7.08	...	...		...
...	›6.39	...	...	...	...	...	...	...	6	↓ Möglingen (b Ludwigsb) ..... ↑	...	...	...	...	›7.01	...	...		...
...	a6.45	...	...	...	...	...	...	...	8	an Markgröningen ..... ab	...	...	...	...	a6.56	...	...		...

Stg

Seite 81

- Der Güterverkehr wurde fortgeführt, die Strecke blieb erhalten

Ein Blick zurück

- Seit rund 30 Jahren gibt es Bemühungen, die Strecke für den Personenverkehr zu reaktiveren
- 1987 bestellte der BUND Sonderzugfahrten zum Schäferlauf
- 1991 Symposium BUND Markgröningen zur Reaktivierung
- 1992 Stadt Markgröningen bestellt die jährlichen Züge zum Schäferlauf
- 1996: Gutachten mit Nutzen-Kosten-Faktor 6,0 für Reaktivierung; 25 Mio. DM Investitionskosten
- Doch während Schönbuchbahn, Ammertalbahn, Wieslauftalbahn und Ermstalbahn reaktiviert wurden, fehlte hier der politische Wille!
- In Möglingen gab es im Gemeinderat keine Mehrheit für die Reaktivierung
- Dann wurde begonnen, in Form einer Stadtbahn eine Reaktivierung der Strecke zu ermöglichen – damit könnte auch in die Innenstädte von Markgröningen und Ludwigsburg gefahren werden
- Nach langen Diskussionen (Niederflur/Hochflur/BRT) gab es 2018 eine Verständigung über das weitere Vorgehen:

Politische Beschlüsse

Stuttgart, den 24.10.2018

Gemeinsame Verständigung*

des Landkreises Ludwigsburg, der Städte Ludwigsburg, Kornwestheim, Remseck, Markgröningen sowie der Gemeinden Schwieberdingen und Möglingen

über den Ausbau eines Stadtbahnsystems in Kombination mit einem BRT-System in Ludwigsburg und Umgebung

1. Die Partner stimmen überein, dass zur Bewältigung der Verkehrsprobleme der öffentliche Verkehr umfassend gestärkt werden muss, dass dafür große Investitionen erforderlich sind, aber zugleich rasche erste Schritte umgesetzt werden müssen.

Politische Beschlüsse

2. Die Partner verfolgen gemeinsam das Projekt einer Niederflurstadtbahn, wie es beim Bund für die Förderung „Kandidatenstatus" erlangt hat (Mitfall 1), und erklären sich bereit, zügig die erforderlichen Gremienbeschlüsse herbeizuführen.

3. Die Partner vereinbaren dazu die nötigen Planungen rasch voranzutreiben, um die restlichen technischen und planerischen Fragen zu klären und einen konkreten Förderantrag zu erarbeiten.

4. Die Partner werden dazu eine gemeinsame Projektorganisation (z.B. einen Zweckverband) gründen.

6. Die Reaktivierung der Bahnstrecke Ludwigsburg – Markgröningen soll auf Basis eines Stadtbahn-Vorlaufbetriebs so schnell wie möglich umgesetzt werden.

7. Ergänzend werden Lösungen zur optimalen Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte W&W/Kornwestheim und BOSCH/Schwieberdingen untersucht und vorangetrieben.

Politische Beschlüsse

Die politischen Beschlüsse sind klar:

Es soll „rasch, zügig, so schnell wie möglich“ etwas passieren

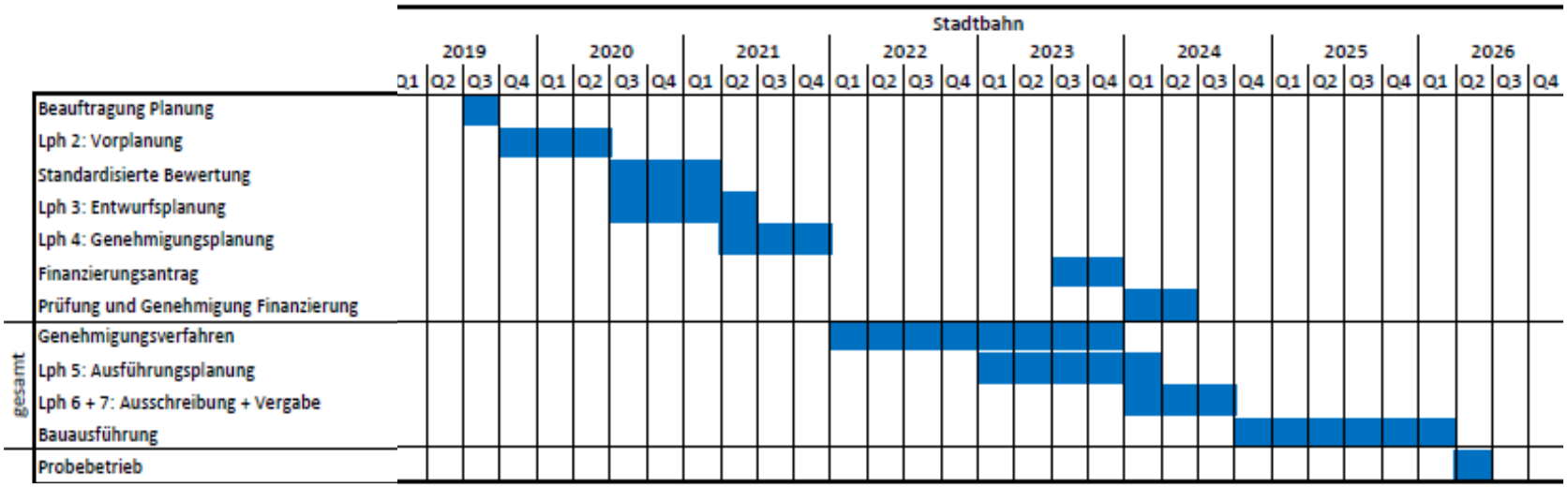
Wie das passieren sollte, war auch festgelegt:

Der Verständigung lag ein Zeitplan der AVG zugrunde, der die nächsten Schritte zur Umsetzung vorgab, damit „rasch, zügig, so schnell wie möglich“ insbesondere der erste Schritt, die Reaktivierung Ludwigsburg – Markgröningen angegangen werden kann.

Wie sah der Zeitplan aus?

Politische Beschlüsse

Dem Beschluss lag folgender Zeitplan der AVG zugrunde:



Annahmen:

Der Streckenabschnitt Bf Markgröningen - Bf Ludwigsburg bleibt im Eigentum der DB AG.

Es sind Anpassungen innerhalb der DB Infrastruktur im Bf Ludwigsburg erforderlich.

Regionalbahn: Es wird ein Planrechtsverfahren über den gesamten Streckenabschnitt beim EBA eingeleitet.

Stadtbahn: Es wird ein Planrechtsverfahren über den gesamten Streckenabschnitt beim EBA eingeleitet.

beide: Die Ausschreibung wird aufgrund der Beteiligung der DB AG erst nach Planfeststellungsbeschluss begonnen.

Der Haltepunkt Wüstenrot wird im vorliegenden Vergleich nicht betrachtet.

Projektstand

Der Kreistag

beschließt

25.01.2019

mit 93 Ja-Stimmen und 1 Nein-Stimme:

I. Ja, wir wollen eine Stadtbahn in Kombination mit einem BRT-System in Ludwigsburg und Umgebung als Vorlauf- und Ergänzungssystem im hochverdichteten Zentrum des Landkreises Ludwigsburg. Wir stimmen deshalb der Gemeinsamen Verständigung vom 24.10.2018 einschließlich des Protokolls (Anlage 6) zu.

II. 1. Wir steigen in die Planung der Niederflurstadtbahn für Stadt und Landkreis Ludwigsburg, für die uns die Verkehrsministerien des Landes und des Bundes eine Investitionskostenförderung von bis zu 80 Prozent in Aussicht gestellt haben, ein und beauftragen die Landkreisverwaltung, eine entsprechende Ausschreibung vorzunehmen.

3. Der Beauftragung des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart GmbH mit der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen zur Planung der Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg wird zugestimmt.

III. Die Planung soll – in Abstimmung mit dem Fördermittelgeber – in vier Abschnitten erfolgen:

1a) Der noch existierende Gleiskörper auf der Strecke zwischen Ludwigsburg und Markgröningen soll so schnell wie möglich wieder in Betrieb genommen und bis zur Fertigstellung der Stadtbahn mit einem 2-System-Fahrzeug befahren werden. Dies kann nach den vorliegenden Gutachten bis zum Jahr 2025 erfolgen.

1b) Parallel dazu wird mit dem Ziel der Realisierung geprüft, ob die Strecke vom Bahnhof Ludwigsburg bis zu W&W, Kornwestheim und nach Schwieberdingen zur Firma Bosch verlängert und diese Maßnahmen in die Förderung einbezogen werden können. Das Verkehrsministerium hat uns hierzu eine positive Begleitung in Aussicht gestellt.

Projektstand

Vergleichen wir jetzt, 2,5 Jahre nach der Verständigung, den Zeitplan mit der Realität:

- Die gemeinsame Verständigung basierte auf dem Zeitplan der AVG, dass ein Vorlaufbetrieb Ludwigsburg – Markgröningen als Stadtbahn in kurzer Zeit erfolgen könne
- Dazu hätten im Frühjahr 2019 die Planungen beauftragt werden müssen

Stand Mai 2021

- hat alleine die Gründung des Zweckverbandes zwei Jahre gedauert!
- sind die Planungen noch nicht beauftragt
- ist gemäß dem Zeitplan der AVG der Stand wie vor **Q2/2019**, dabei müsste jetzt schon die standardisierte Bewertung vorliegen.
- sind mindestens zwei Jahre verloren, in denen NICHTS passiert ist
- gibt es noch keine Geschäftsleitung des Zweckverbandes
- ist nicht absehbar, welche Planungen beauftragt werden sollen, da ständig neue Erweiterungen und Veränderungen diskutiert werden (Schwieberdingen, alternative Anbindungen Innenstadt Ludwigsburg, neuer Ast zu W&W)

=> Das Stadtbahnprojekt ist unkonkreter denn je!

Klimaschutz Global

- Stetig steigende Temperaturen
- Zunahme von extremen Wetterereignissen

- Globale Vereinbarungen zum Klimaschutz:
  1992: Rio: UN-Klimarahmenkonvention: „gefährliche, durch den Menschen verursachte Störung des Klimasystems vermeiden“
  1997: Kyoto: erstmals völkerrechtlich verbindliche Ziele für Treibhausgasminderung (für Deutschland -21% gegenüber 1990 bis 2012)
  2015: Übereinkommen von Paris: „Begrenzung der menschengemachten globalen Erwärmung auf deutlich unter 2° C gegenüber vorindustriellen Werten“, darüber hinaus Anstrengungen unternehmen, um globale Erwärmung auf 1,5° C zu begrenzen.
- 2021: Bundesverfassungsgericht mahnt Konkretisierung der Ziele an

Klimaschutz Europa und Bund

EU-Ziel

- Bundesregierung: Klimaschutzplan 2050
- Verkehrssektor (163 Mio. t CO_2 1990)
- Bis 2014: -28%* erreicht

-90%* bis 2050

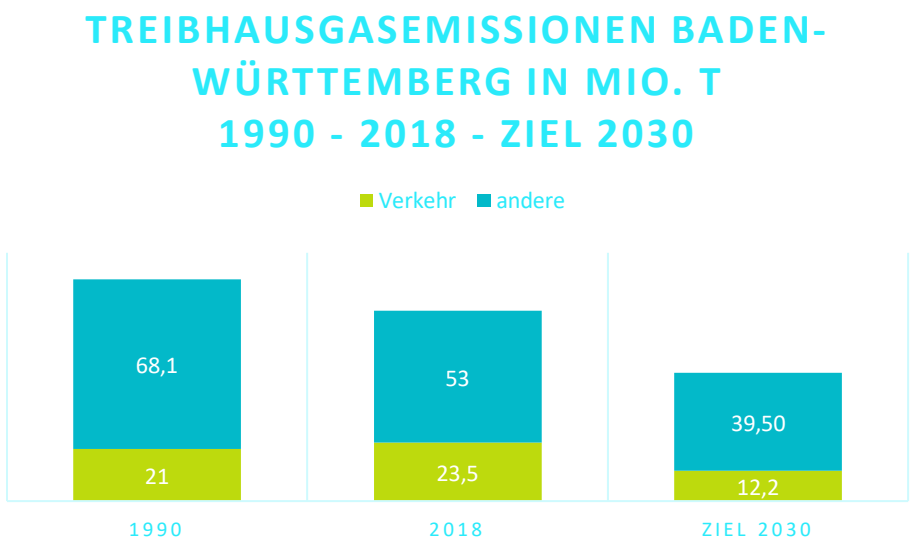
- -55%* bis 2030
- -42%* bis 2030 (95-98 Mio. t CO_2
- nur -2%* bis 2014 im Verkehrssektor

Gründe für Zielverfehlung im Verkehr:
Im Jahr 2017 entfielen auf PKW 115 Mio. t, 6% mehr als 2010, mit zunehmenden Tendenz aufgrund der immer weiter steigenden Motorleistung (2010: 131 PS, 2017: 151 PS, 2020: 165 PS)

*: im Vergleich zu 1990

Klimaschutz Land

Das Klimaschutzgesetz des Landes sah eine Reduktion bis 2020 um 25% vor. Coronabedingt wurde dies knapp erreicht, allerdings zeigen die Zahlen von „vor Corona“, dass im Verkehr etwas schief läuft:



Die Emissionen im Verkehr haben nicht abgenommen, sondern noch weiter zugenommen (+12% von 1990 bis 2018)

Der Verkehr steht inzw. für 31% aller Treibhausgasemissionen, Tendenz steigend. Was im Verkehr nicht eingespart wird, müssen die anderen Sektoren aufbringen.

Reaktivierungsprogramm des Landes

- Um die Klimaschutzziele zu erreichen, sollen im Land die Fahrgastzahlen im Bus und Bahnverkehr verdoppelt werden

- Dazu gehört auch die Verdichtung des ÖPNV-Angebotes durch die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

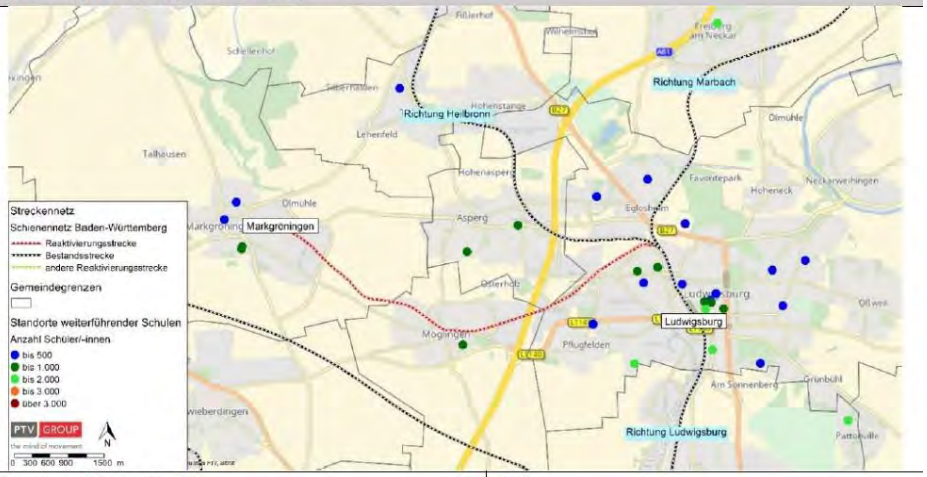
- Das Land hat im Herbst 2020 eine Potentialstudie für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken veröffentlicht

- Im Kreis Ludwigsburg wurde für die
  a) Bahn Ludwigsburg - Markgröningen und die
  b) Schusterbahn (LB) Kornwestheim – Untertürkheim (-ES)
  jeweils ein „hohes Fahrgastpotential“ nachgewiesen

Reaktivierungsprogramm des Landes

VCD Mobilität für Menschen.

Reaktivierungsstrecke A06: Ludwigsburg – Markgröningen (Markgröninger Bahn)



Streckenlänge in km	8,4
Streckenkategorie	Stichstrecke
Infrastrukturstatus	Stadtgebiet Ludwigsburg: in Betrieb, übrige Strecke: nicht befahrbar / abgebaut
Derzeitige Nutzung der Strecke	Güterverkehr
Raumkategorie	Verdichtungsraum Stuttgart
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein, aber Fahrplanangebot erfüllt den Regiobus-Standard

Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	23.020	23.810	21.330	4.590
500 bis 1000 m	31.330	32.280	27.930	6.270
1000 bis 3000 m	62.430	64.330	19.460	7.140
Summe	116.780	120.420	68.720	18.000

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke

Linienweg	Ludwigsburg – Markgröningen
Takt	60-min-Takt mit Verdichtung auf 30-min-Takt zur Hauptverkehrszeit

Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *

*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.

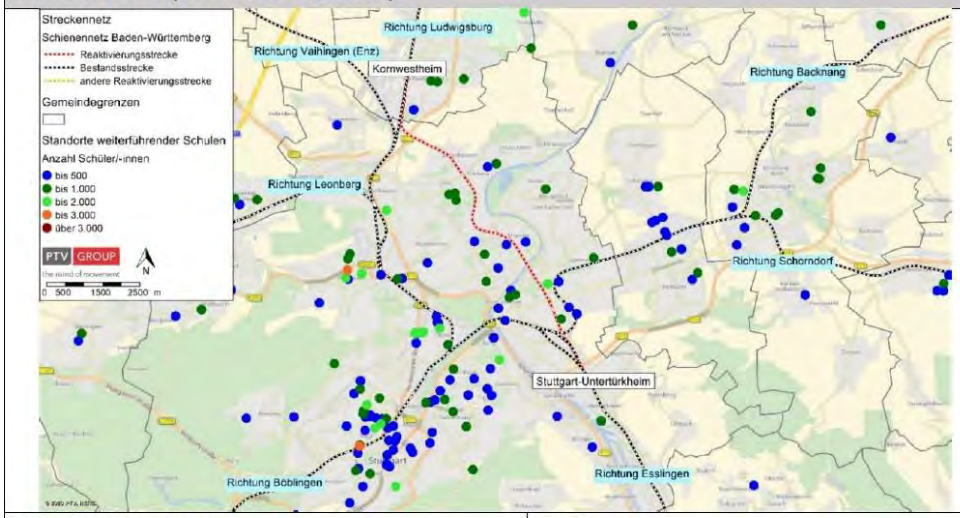
Streckenkategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen

Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]	**3.380**
Einsteigerzahl [Pers./d]	5.090
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]	4.380
Personenkilometer [Pers.-km/d]	28.800
Betriebsleistungen und Emissionen	
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]	153.000
vermiedene CO_2-Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]	211
Zusätzliche Wertungskriterien	
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km	**+++**
Netzwirkung	**0**
Infrastrukturstatus	**+ / 0**

Reaktivierungsprogramm des Landes

VCD Mobilität für Menschen.

Reaktivierungsstrecke A04: Stuttgart-Untertürkheim – Kornwestheim (Schusterbahn)



Streckenlänge in km	11,5
Streckenkategorie	Verbindungsstrecke
Infrastrukturstatus	in Betrieb
Derzeitige Nutzung der Strecke	Berufsverkehr, Güterverkehr
Raumkategorie	Verdichtungsraum Stuttgart
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein

Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	54.310	55.880	41.900	6.210
500 bis 1000 m	57.440	59.250	44.590	7.090
1000 bis 3000 m	173.050	177.920	141.000	14.100
Summe	284.800	293.050	227.490	27.400

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke

Linienweg	Stuttgart-Untertürkheim – Kornwestheim
Takt	60-min-Takt mit Verdichtung auf 30-min-Takt zur Hauptverkehrszeit

Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *

*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.

Streckenkategorie	A: sehr hohes Nachfrage-potenzial	B: hohes Nachfrage-potenzial	C: mittleres Nachfragepo-tenzial (Poten-zial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheits-verkehr und tou-ristischer Verkehr prüfen

Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]	**3.710**
Einsteigerzahl [Pers./d]	7.780
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]	4.710
Personenkilometer [Pers.-km/d]	35.700
Betriebsleistungen und Emissionen	
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]	394.000
vermiedene CO_2-Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]	262
Zusätzliche Wertungskriterien	
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km	+++
Netzwirkung	+
Infrastrukturstatus	++

Etwas Statistik

Entwicklung der Einwohnerzahlen		
Jahr	**Markgröningen**	**Möglingen**
1961	8.387	3.753
2019	14.799	11.369
Delta	76%	203%

Seit Verlagerung des Personenverkehrs von der Schiene auf die Straße starker Einwohnerzuwachs

Wohnort	Arbeitsort	Pendler
Markgröningen	Stuttgart	1 269
Markgröningen	Ludwigsburg	1 022
Markgröningen	Möglingen	186
Möglingen	Ludwigsburg	1 145
Möglingen	Stuttgart	1 128
Möglingen	Markgröningen	210

Pendlerstrom nach Stuttgart in Summe stärker als nach Ludwigsburg;
Stuttgart und Ludwigsburg sind das Ziel von 69% der Auspendler der beiden Orte

Quelle: Stat. Landesamt BW

Rahmenbedingungen

- Pariser Klimaziele: Bund will Verdoppelung der Fahrgastzahlen auf der Schiene
- Bund erhöht Bundesförderung für Reaktivierung von Eisenbahnstrecken des Bundes auf 90%
- Investitionsbeschleunigungsgesetz des Bundes vereinfacht Reaktivierung/ Elektrifizierung von Bahnlinien (keine Planfeststellung für kleine Elektrifizierungen)
- Land fördert Reaktivierungen erstmals durch dauerhafte Übernahme der Betriebskosten für die ersten 100 Kilometer reaktivierter Bahnlinien. Fahrzeugbeschaffung und Ausschreibung Verkehrsleistungen ist Aufgabe des Landes (Achtung: Windhundprinzip – nur wer schnell ist, profitiert!)
- Für Bahnübergänge übernimmt der Bund den Kommunalanteil, für NE das Land

=> noch nie so gute Rahmenbedingungen für die Reaktivierung der Strecke, geringe Bau- und Folgekosten für die Anlieger-Gemeinden bei raschem Handeln!

⇒ Das Land schenkt den Kommunen die Betriebskosten, die Betriebskosten der Personenzüge inkl. Trassenentgelte; damit werden die Kosten auch des Infrastrukturbetriebs durch das Land finanziert

⇒ Eile ist geboten!

Wie weiter mit der Stadtbahn Ludwigsburg?

Was bedeuten diese neuen Rahmenbedingungen für die Stadtbahn?

Wie weiter mit der Stadtbahn Ludwigsburg?

Angesichts der bisherigen Verzögerungen im Stadtbahn-Projekt und der aktuell hohen Projektförderung für Reaktivierungen müssen jetzt die Weichen richtig gestellt werden:

Es gibt zwei Optionen:

	Umsetzung des Stadtbahnprojekts als Gesamtmaßnahme	Modularisierung der Gesamtmaßnahme und Reaktivierung Markgröningen als 1. Modul
Gesamtkosten	Ca. 250 Mio. €	Ca. 30 Mio. €
Kommunaler Anteil in den nächsten 5 Jahren	Ca. 15-20 Mio. € für Planungen/Gutachten	Ca. 2 Mio. € für Planung und Investitionen
Stand 2026	Evtl. Klarheit über Wirtschaftlichkeit	Inbetriebnahme
Betriebskosten	Kommunen	Landesfinanzierung

Wie weiter mit der Stadtbahn Ludwigsburg?

Der Klimaschutz erfordert rasche Lösungen – eine rasche Umsetzung war auch Ziel der gemeinsamen Verständigung – doch es gibt keinen Projektfortschritt

Die kommunalen Haushalte benötigen allerdings auch finanzierbare Lösungen

Die formale Koppelung der Reaktivierung an das Gesamtprojekt Stadtbahn verzögert die Reaktivierung bei gleichzeitig hohen finanziellen Vorleistungen für die Kommunen

=> Mit dem ersten Modul jetzt starten, ohne die Gesamtmaßnahme aus dem Auge zu verlieren - quasi wie ein Staffelstab-Rennen

- Die Reaktivierung der Strecke Markgröningen Bf – Ludwigsburg Bf hat einen großen Nutzen, doch es bleibt bei einem gebrochenen Verkehr
- Der Nutzen der Stadtbahn wird erst mit der Verlängerung in die Innenstädte von Ludwigsburg und Markgröningen gehoben – erst dann können auch Einsparungen im Busverkehr gegengerechnet werden
- Damit sollte eine Stadtbahn auch ohne die Koppelung an die Reaktivierung wirtschaftlich darstellbar sein

Wie weiter mit der Stadtbahn Ludwigsburg?

Die offenen Fragen zur Streckenführung der Stadtbahn in Ludwigsburg (Unterführung unter Bahn, Führung am Bahnhof) erfordern noch längere Klärungen

Ohne diese Klärungen kann aber das Projekt nicht fertig geplant werden und kann auch keine Standardisierte Bewertung für das Gesamtprojekt erstellt werden

Damit kann beim Gesamtprojekt auch die vorgezogene Reaktivierung Markgröningen – Ludwigsburg nicht begonnen werden

=> Für einen Erfolg des Gesamtprojektes muss dieses in einzeln realisierbare Stufen aufgeteilt werden

=> Nur so kann der Bevölkerung auch ein Projektfortschritt vermittelt werden

=> Mit der erfolgreichen Reaktivierung im Rücken können dann auch die weiteren Schritte für die Stadtbahn Ludwigsburg zügig angegangen werden

Wie weiter mit der Stadtbahn Ludwigsburg?

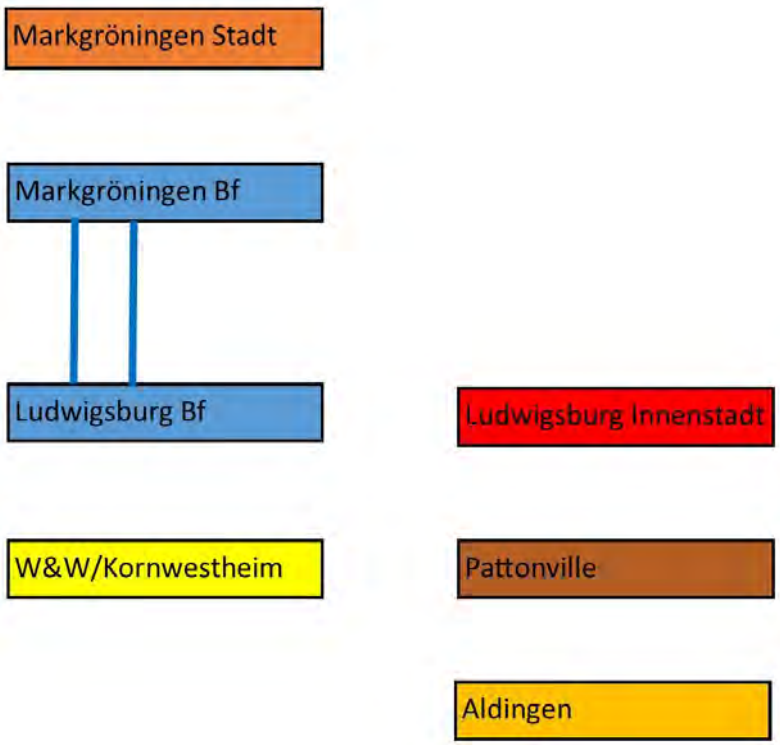
Folgerungen und nötige Maßnahmen

- Hohe Pendlerzahlen nach Stuttgart zeigen die Notwendigkeit der Einführung der Strecke in den Bahnhof Ludwigsburg auf (Minimierung Umsteigezeiten auf RE/S-Bahn nach Stuttgart)
- Stufenweise Umsetzung der Stadtbahn (Großprojekt 250 Mio. € Kosten) notwendig, Förderfähigkeit eines Stufenplans mit Fördergeber klären (ohne dass zuerst Gesamtplanung erstellt werden muss)
- Beschluss zur schnellstmöglichen Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Ludwigsburg – Markgröningen ist auch umzusetzen
- Seit 2020 liegt eine Fahrplanstudie von DB Netz für die Strecke vor
- Diese Fahrplanstudie ist zwingend durch eine Fahrplanrobustheits-prüfung zu ergänzen (seit 2020 bekannt). Diese Untersuchung ist kurzfristig zu beauftragen und umzusetzen!

Stufenplan

Nachstehend wird ein Stufenplan zur Realisierung der Stadtbahn LB vorgestellt

Stufe 1: Reaktivierung Eisenbahnstrecke Ludwigsburg Bf – Markgröningen Bf



Stufenplan

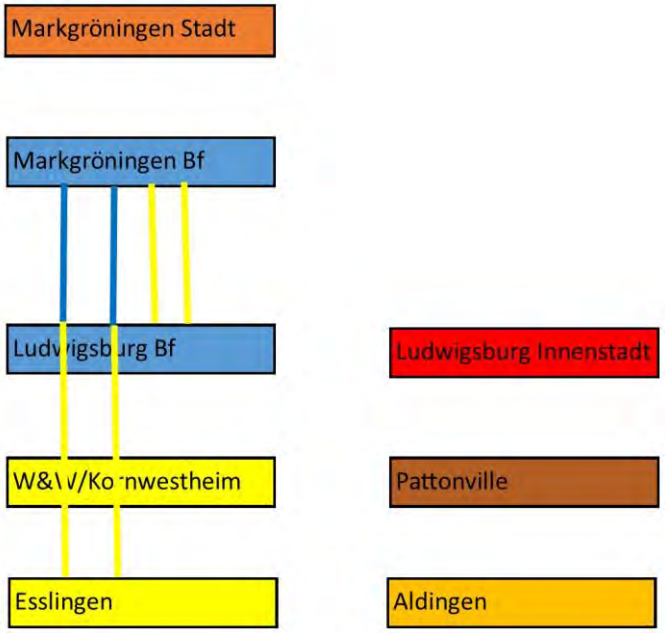
Stufe 1: Reaktivierung Eisenbahnstrecke Ludwigsburg Bf – Markgröningen Bf

- Neubau der (planfestgestellten) Brücke vor Markgröningen
- Elektrifizierung Ludwigsburg Bf – Markgröningen Bf mit DB-Stromsystem
- Erneuerung der Bahnübergangssicherungen
- Stationen Bf Ludwigsburg, LB West, Waldäcker, Möglingen Sonnenbrunnen, Möglingen Bf, Markgröningen Bf
- Vorlaufbetrieb mit 2-System-Stadtbahnen oder Eisenbahnfahrzeugen
- Betrieb im 30-Minuten-Takt

Stufenplan

Stufe 2: 15-Minuten-Takt und Anbindung W&W/Weiterführung bis Esslingen

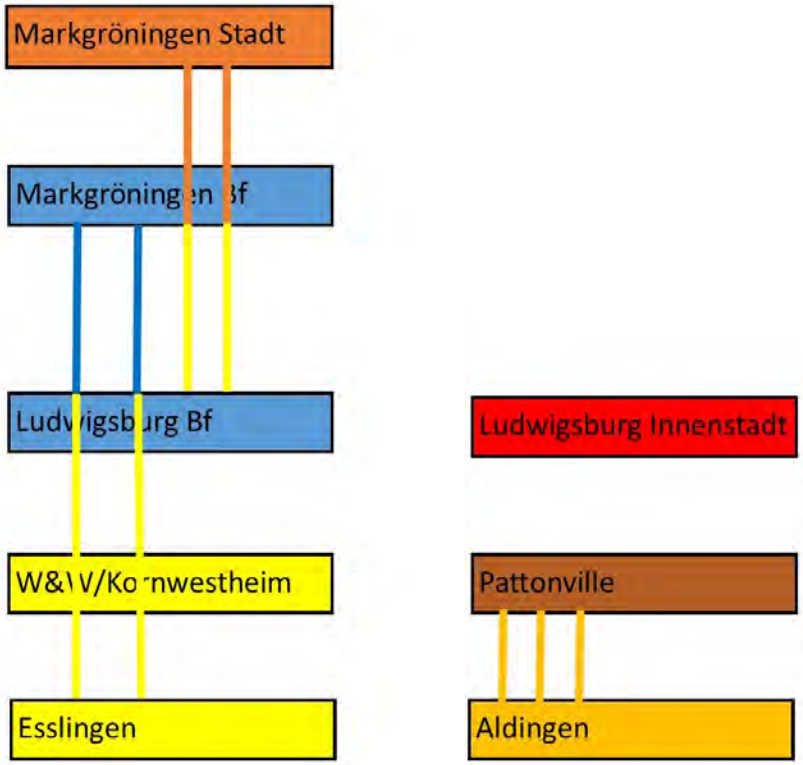
- Herstellung zusätzlicher Kreuzungsmöglichkeiten zur Taktverdichtung auf 15-Minuten-Takt
- Verlängerung der Linie bis Kornwestheim, Infrastrukturausbau Kornwestheim
- Anbindung W&W mittels neuer Station
- W&W-Verlagerung bis 2023!
- rasche Realisierung nötig
- Markgröningen Bf als Endpunkt der geplanten Linie von Esslingen



Stufenplan

Stufe 3: Verlängerung bis Markgröningen Innenstadt/Abschnitt Pattonville

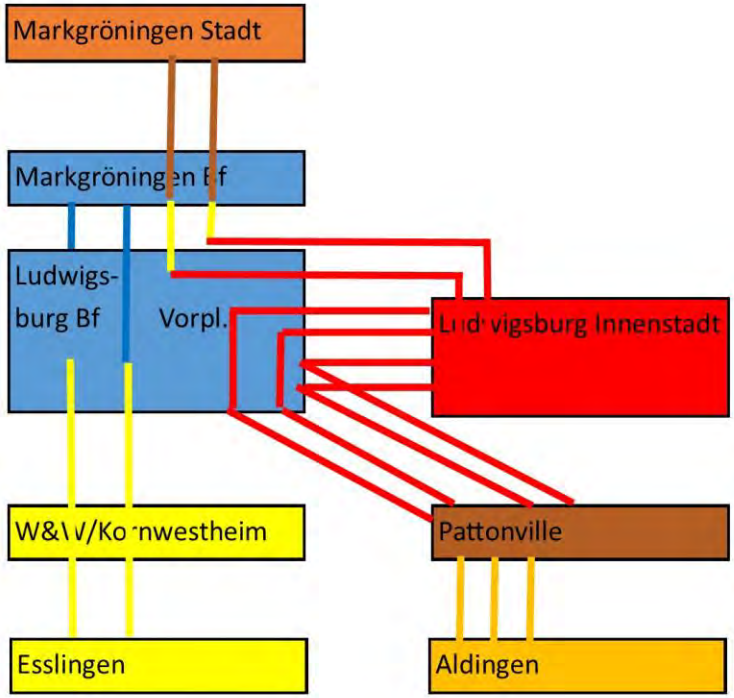
- Verlängerung der Strecke in Markgröningen bis Innenstadt
- Betrieb mit 2-System-Fahrzeugen (Stadtbahn)
- SSB-Stadtbahn Aldingen - Pattonville



Stufenplan

Stufe 4: Innenstadt-Strecke Ludwigsburg

- Innenstadt-Strecke Ludwigsburg mit Verknüpfung Richtung Markgröningen
- Betrieb mit
  2-System-Stadtbahnen
  auf dem Gesamtnetz
  der Stadtbahn
- zusätzlich EBO-Fahrzeuge
  Markgröningen Bf –
  Ludwigsburg Bf –
  W&W/Kornwestheim -
  Esslingen



Fazit und nächste Schritte

Mit dem vorgestellten Stufenplan wird das Zielkonzept der Stadtbahn Ludwigsburg gemäß der gemeinsamen Verständigung von 2018 umgesetzt.

Mit der Aufspaltung in zwei Äste (EBO-Betrieb Markgröningen Bf – Ludwigsburg Bf – W&W – Kornwestheim – Esslingen sowie BOStrab-Betrieb Markgröningen Stadt – Ludwigsburg Innenstadt) können die Verkehrsströme bestmöglich umsteigearm abgebildet werden.

Nächste Schritte:
Mit Fördergebern ist Stufenplan abzustimmen (Reaktivierung Eisenbahn ohne Vorliegen Gesamtplanung Stadtbahn).
Für den genauen Infrastrukturbedarf ist umgehend eine Fahrplanrobust-heitsprüfung zu beauftragen (seit 2020 bekannt).
Beauftragung der Planungen für die Reaktivierung der Markgröninger Plan

Parallel sind die offenen Fragen zur Innenstadtführung der Stadtbahn in LB zu klären

VCD Mobilität für Menschen.

Danke

für Ihre Aufmerksamkeit!

Matthias Lieb
Diplom-Wirtschaftsmathematiker
Vorsitzender
VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.
Tübinger Straße 15, 70178 Stuttgart
Matthias.lieb@vcd-bw.de
bw.vcd.org