

Markgröningen, 18. Mai 2025

Stellungnahme zur Stadtbahn-Planung

Ergänzte Fassung mit 7 Abb. in A3-Format

Prioritäten:

1. Zügige Umsetzung des Vorlaufbetriebs in den Ludwigsburger Bahnhof
2. Möglichst kurze Fahrzeit auf der Stammstrecke (< 15 min)
3. Schnelles Umsteigen auf Regionalbahnen, S-Bahnen und Busse in Ludwigsburg
4. Statt Umgehung des Ludwigsburger Bahnhofs bestmögliche Nutzung des Bestandsnetzes
5. Durchbindungsoptionen offenhalten: mindestens bis Halt Wüstenrot, besser mit Schusterbahn
6. In Markgröningen Reduktion auf einen Stadtbahnast mit 3 Haltestellen
7. Verlängerung der zu kurz geplanten Schwieberdinger Strecke

Erläuterungen:

1. Vorrang muss die schnellstmögliche Reaktivierung der Stammstrecke haben. Eine weitere Verzögerung des Vorlaufbetriebs ist nicht nur für den BUND, sondern auch für den Markgröninger Gemeinderat inakzeptabel. Für die schnellsten Reaktivierungen (Windhundprinzip) übernimmt das Land zehn Jahre lang die Betriebskosten. Eine erhebliche Verzögerung des Vorlaufbetriebs durch eine Verknüpfung mit dem Bau eines Abzweigs vor dem Ludwigsburger Bahnhof und einer parallel zur Bestandsstrecke verlaufenden Stadtbahntrasse von der Talallee über die Kurfürstenstraße bis zur Pflugfelder Straße (Abb. 1) ist diesbezüglich kontraproduktiv und wohl noch unwirtschaftlicher als die früher untersuchte Weststadt-Trasse über Mörike- und Hoferstraße. Für den Vorlaufbetrieb sollten von Gleis 5 ein Haltegleis (7) mit 38 cm hohem Bahnsteig am Franck-Steg abgezweigt und Abstellgleise bzw. ein Betriebshof auf der noch gewidmeten Gleisharfe im Kepler-Areal vorgesehen werden (siehe Abb. 2).
Das ökologische Gutachten hat inzwischen seine Rechtswirksamkeit verloren. Eine Neuauflage muss umgehend beauftragt werden, um die Strecke alsbald freischneiden zu können.
2. Um viele Fahrgäste zum Umsteigen zu bewegen, sollte die Fahrzeit zwischen Markgröningen/Mitte und Ludwigsburg/Bahnhof kürzer als mit dem Auto sein und maximal 15 Minuten betragen. Um dies zu gewährleisten, muss die Stadtbahn auf der Stammstrecke verkehren, denn im Straßenraum ist sie langsamer unterwegs und lädt zur Anlage weiterer Haltestellen ein, die zu noch mehr Zeitverlusten führen. Markgröningen und Ludwigsburg sollten die Anzahl der Stadtbahn-Haltestellen reduzieren.
3. Ebenso wichtig ist eine kurze Umsteigezeit im Bahnhof Ludwigsburg in Stadtbusse und insbesondere für die Weiterfahrt in Richtung Stuttgart. Denn weit mehr als die Hälfte der potenziellen Fahrgäste will nicht nach Ludwigsburg, sondern weiter in Richtung Stuttgart. Wenn die Stadtbahn statt auf einem Bahnhofsgleis auf der Pflugfelder Straße ankommt, ergeben sich stark verlängerte Umsteigezeiten auf Regionalbahn, S-Bahn und Busnetz. Längere Fahr- und Umsteigezeiten machen die Stadtbahn für Markgröninger und Möglinger Pendler unattraktiv.

4. Anstatt den Ludwigsburger Bahnhof zu umgehen (Abb. 1), sollte das Bestandsnetz bestmöglich genutzt und die Stadtbahn in den Bahnhof integriert werden. Die Verlegung der Stadtbahntrassen nach Pattonville und Oßweil auf die Friedrichstraße bietet dafür gute Voraussetzungen. Von Gleis 5 kann die Stadtbahn über das Franck-Gleis (Gleis 7) mit der Friedrichstraße verknüpft werden (Abb. 3 und 3a). Auf der aktuell schon überlasteten Kepler-Brücke würde der BUND keine Stadtbahngleise verlegen, sondern diese auf einer neu zu erstellenden Stadtbahnbrücke parallel zur Keplerbrücke verlegen (Abb. 3). Über die östliche Rampe zu den Bahnsteiggleisen 1a und 1b kann künftig auch die Trasse durch die Ludwigsburger Innenstadt mit der Trasse nach Pattonville verknüpft werden (siehe Abb. 3). Bis dahin wäre für die Trasse zwischen Bahnhof LB und Pattonville eine Wende an Gleis 1b vorzusehen, während auf der Markgröninger Bahn ein Stadtbahnbetrieb nach Oßweil und zum W&W-Campus oder weiter bis nach Kornwestheim/West jeweils im Halbstundentakt angeboten werden kann. Vorzugsweise wäre die Markgröninger Bahn mit der Linie durch die Ludwigsburger Innenstadt zum Krankenhaus zu verknüpfen.
5. Optimal wäre eine zweifache Anbindung der Stadtbahn an die Gleise 1 und 5 mit einer Unterführung von Gleis 1 auf das Markgröninger Gleis (4831) im nördlichen Bahnhofsvorfeld. Gegenverkehr auf Gleis 5 wäre hiermit zu vermeiden (siehe Abb.4). Die für die Unterführung anfallenden Baukosten dürften die entfallenden Kosten für die unwirtschaftliche Alternativtrasse von der Talallee über die Pflugfelder bis zur Friedrichstraße kaum übersteigen, dafür aber ein wesentlich besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis gewährleisten. Davon versprechen wir uns
 - a) eine kürzere Fahrzeit,
 - b) einen reibungslosen Betriebsablauf im Bahnhof LB ohne Fahrtrichtungswechsel,
 - c) bestmögliche Umsteigebeziehungen,
 - d) eine Durchbindung mit der Schusterbahn über W&W und Kornwesth./Pbf auf Bestandstrassen,
 - e) Sonderzüge und Güterverkehr auf Stammstrecke wieder möglich.

Voraussetzen wäre dafür ein Festhalten an Zweistrom-Fahrzeugen und die Ausstattung der Bestandsstrecke mit Bahnstrom (15 kV). Der Stromwechsel erfolgt am Westende des Bahnhofs Markgröningen und im Bahnhof Ludwigsburg an den Übergängen von Gleis 5 auf 7, von 7 auf 5 und von 1a auf 1.
6. Bei der Trassierung der Stadtbahn in Markgröningen sehen wir Verbesserungsbedarf:
 - a) Die Brücke über die Umgehungsstraße sollte für zwei Gleise dimensioniert werden und zusätzlich Raum für Fuß- und Radweg bieten.
 - b) Die Haltestelle Sträßle empfehlen wir zu streichen. Sie bringt wenig Nutzen und reduziert die Fahrzeit unnötig. Außerdem könnte sie einen teuren zweigleisigen Ausbau nach Möglingen erfordern.
 - c) Im Markgröninger Bahnhof sind zwei Bahnsteiggleise für die Stadtbahn (38 cm) und eines für Regionalbahnen bzw. Sonderzüge (76 cm) vorzusehen. Mit einzuplanen wäre außerdem die Wiederbelebung des Güterverkehrs, der künftig wieder mehr in die Fläche gehen könnte; ebenso Trafo-Transporte zum Umspannwerk. Das Bahnhofsumfeld sollte eine bestmögliche Verknüpfung mit Bus, Rad und MIV (Park&Ride) gewährleisten. Für einen Betriebshof fehlt daher der Platz.
 - d) Die Haltestelle Bahnhofstraße ist zu nah am Bahnhof und zu weit vom Zentrum weg platziert. Die Haltestelle Esslinger Tor mit Außenbahnsteigen blockiert Zufahrten in Privatgrundstücke und den öffentlichen Parkplatz. Beide Haltestellen schlagen wir vor, durch eine zentrale Haltestelle in der Grabenstraße mit Mittelbahnsteig zu ersetzen (Abb. 5.) Zur Entspannung der um Abbiegespuren reduzierten Doppelkreuzung vor dem Esslinger Tor und zur Optimierung des Radverkehrs empfehlen wir, die Münchinger und die Möglinger Straße bis zum Stuttgarter Weg in Einbahnstraßen umzuwandeln.

7. Eine Flügelung zum Festplatz und nach Schwieberdingen reduziert entweder den Takt auf den beiden Ästen oder erhöht die Betriebskosten unverhältnismäßig. Wir plädieren für die Verlängerung des Schwieberdinger Astes und die Streichung des Astes zum Festplatz. Zwar hätte letzterer sicher ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis als der längere Ast nach Schwieberdingen, doch wird er absehbar in der Planfeststellung scheitern wegen für Anlieger unzumutbarer Einschränkungen im zu schmalen Einbahnstraßenbereich der Graf-Hartmann-Straße, der zudem ein wichtiger Schulweg ist. Klagen sind bereits angedroht (siehe Abb. 6).

Zudem würden Einschränkungen für den MIV, die auch die zur Einbahnstraße umzuwandelnde Paulinenstraße betreffen, wieder Rufe nach einer Nordost-Umgehung laut werden lassen, die für den BUND aus vielerlei Gründen indiskutabel ist. Eine Stadtbahn, die zum Neubau von Straßen führt, verfehlt ihren Zweck.

Andererseits sehen wir die zu priorisierende Anbindung des Bildungszentrums und die Verlagerung des Schülerverkehrs von Schwieberdingen auf die Schiene dadurch gefährdet, dass die Schwieberdinger Trasse nicht weit genug in den Ort hineinführt. Tagsüber befürchten wir daher ein zu geringes Fahrgastaufkommen und unwirtschaftliche Doppellandienung des Bildungszentrums durch nicht zu ersetzende Busse. Wir empfehlen deshalb eine komplette Erschließung von Schwieberdingen bis zum Bahnhof. Von diesem Ringschluss bzw. von der Stadtbahn als Zubringer könnte auch die Strohgäubahn profitieren (siehe Abb. 7). Das große Gewerbegebiet im Norden Schwieberdingens wäre dann auch für Pendler aus Schwieberdingen und aus dem Einzugsgebiet der Strohgäubahn auf der Schiene erreichbar.

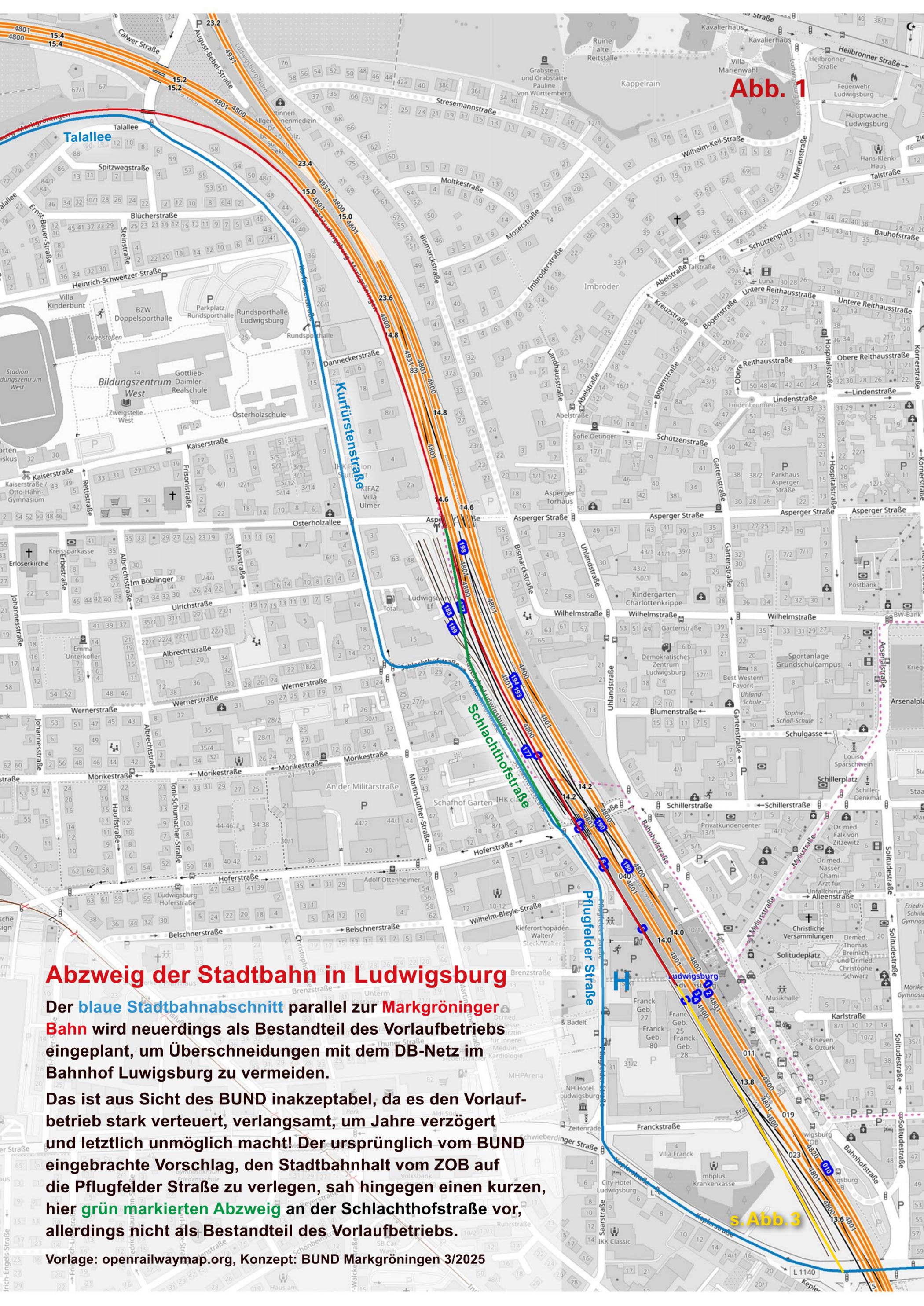
Vom BUND empfohlener Stufenplan für einen integralen Netzausbau

1. Schnellstmöglicher Vorlaufbetrieb bis Gleis 6 im Bf Ludwigsburg ohne zusätzliche Infrastruktur.
2. Vorlaufbetrieb über Gleise 177, 5 und 7 bis zur auszubauenden Gleisharfe im Kepler-Areal.
3. Vorlaufbetrieb incl. Abschnitt bis zu neuem Halt W&W auf Bestandsnetz.
4. Durchbindung mit Schusterbahn über Kornwestheim/Pbf mittels Unterführung nördlich vom Bahnhof Ludwigsburg. Im Bf Ludwigsburg Halt an Gleis 1 und Gleis 5.
5. Stadtbahndurchbindung vom Bf Ludwigsburg bis Pattonville und von Remseck nach Pattonville. Stadtbahnverlängerung vom Bf Markgröningen bis zum hiesigen Bildungszentrum.
6. Stadtbahndurchbindung von Markgröningen bis Oßweil und bis zum Schwieberdinger Bahnhof. Linie Pattonville–Bahnhof LB nun mit Wende im Bf LB auf Gleis 1b.
7. Stadtbahndurchbindung der Linien von Schwieberdingen und von Pattonville mit der Ludwigsburger Innenstadt-Linie. Linie Oßweil–Bahnhof LB nun mit Wende im Bf LB auf Gleis 1b.
Der in Erwägung gezogene Verzicht auf die Innenstadt-Linie kommt für den BUND nicht in Betracht. Damit würde die „Stadtbahn“ ihrem Namen nicht gerecht und würde zu Recht als „Stadtumgehungsbahn“ bezeichnet. Für Fahrgäste aus Schwieberdingen, Markgröningen und Möglingen ist die Innenstadtachse mit citytypischen Angeboten, BlüBa und Krankenhaus von viel größerer Relevanz als die beiden anderen Stadtbahnäste.

Ausbauoptionen:

1. „Kreisbahn“: Elektrifizierung und Durchbindung der Strohgäubahn über Kornwestheim/West und W&W zum Bahnhof LB mit Ringschluss über Markgröningen zum Bf Schwieberdingen.
2. Verlängerung des Oßweiler Astes über Aldingen nach Waiblingen.
3. Einrichtung eines Metropolexpress-Haltes an der Schnellbahntrasse zwischen Markgröningen und Schwieberdingen mit Stadtbahn-Halt. Damit würde sich die Wirtschaftlichkeit der Strecke nach Schwieberdingen sprunghaft verbessern.

Abb. 1



Abzweig der Stadtbahn in Ludwigsburg

Der **blaue Stadtbahnabschnitt** parallel zur **Markgröninger Bahn** wird neuerdings als Bestandteil des Vorlaufbetriebs eingeplant, um Überschneidungen mit dem DB-Netz im Bahnhof Ludwigsburg zu vermeiden.

Das ist aus Sicht des BUND inakzeptabel, da es den Vorlaufbetrieb stark verteuert, verlangsamt, um Jahre verzögert und letztlich unmöglich macht! Der ursprünglich vom BUND eingebrachte Vorschlag, den Stadtbahnhalt vom ZOB auf die Pflugfelder Straße zu verlegen, sah hingegen einen kurzen, hier **grün markierten Abzweig** an der Schlachthofstraße vor, allerdings nicht als Bestandteil des Vorlaufbetriebs.

Vorlage: openrailwaymap.org, Konzept: BUND Markgröningen 3/2025

s. Abb. 3

Vorlaufbetrieb im Bahnhof Ludwigsburg

- ▶ Stammstrecke mit Bahnstrom (15 kV), Gleise 7, 8 etc. mit 750 V.
- ▶ Betriebshof im Keplerareal statt in Markgröningen.
- ▶ Einfahrt von N auf den Gleisen 177 und 5 zum Franck-Gleis (7).
- ▶ Ausfahrt nach N von Gleis 7 auf den Gleisen 5 und 6 oder 177. Gleis 6 als möglicher Warteraum für Ausfahrt vor Einfahrt.
- ▶ Kein Halt auf Gleis 5, Belegung in beide Richtungen ca. 200 m.
- ▶ Zweigleisiger Stadtbahn-Halt (Bahnsteig: L=80 m/B=3-5 m, H=38 cm) mit kurzen Wegen zu anderen Bahnsteigen und zum ZOB.
- ▶ An Haltestelle Einbau von Weichen für Stadtbahnausbau (s. Abb 3).
- ▶ Am Südende Durchbindung zum W&W-Campus oder bis Kornwestheim/West von Gleis 8 über Gleis 4826.
- ▶ Beim W&W-Campus zweigleisiger Halt mit Steg.

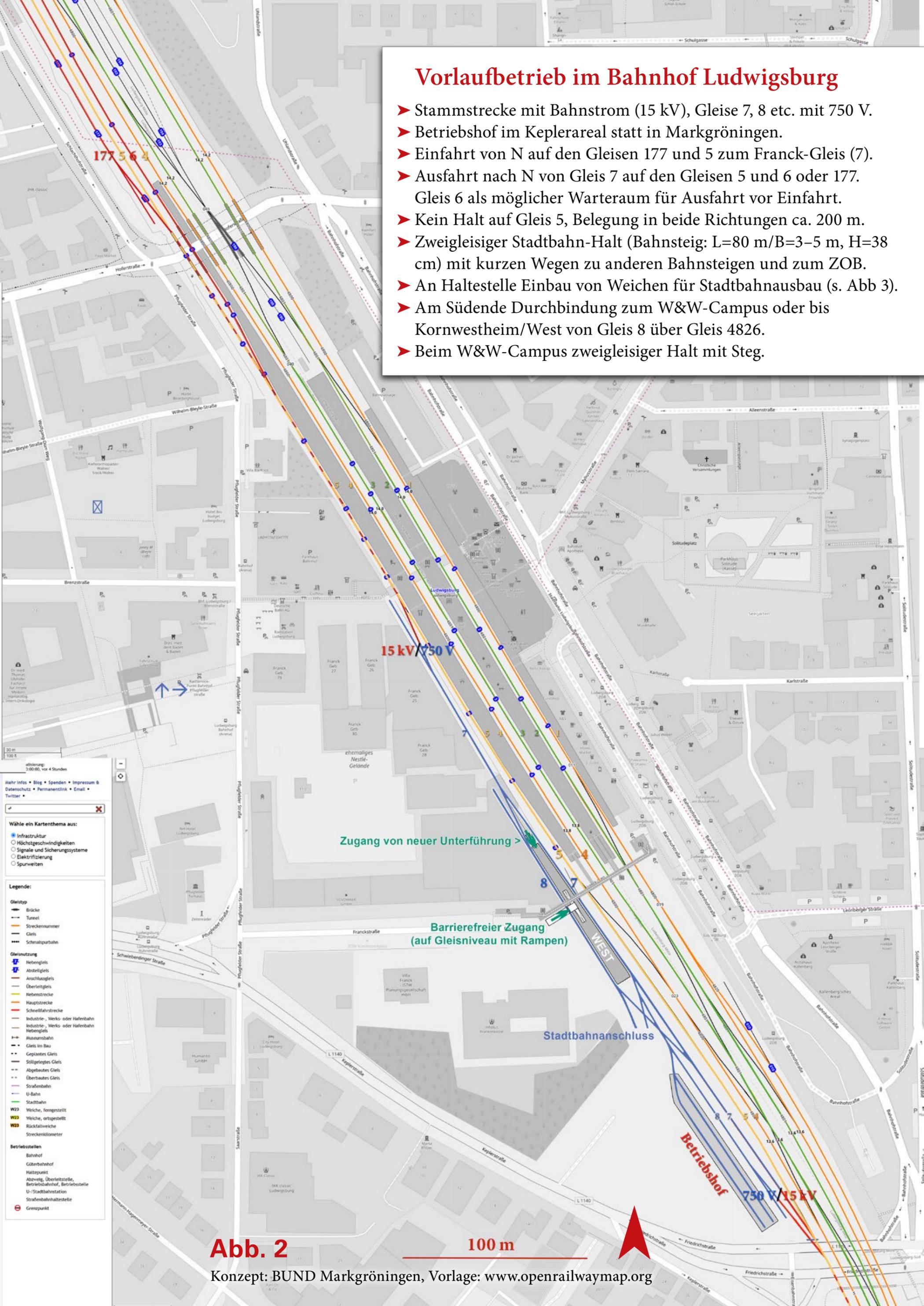


Abb. 2

100 m

Konzept: BUND Markgröningen, Vorlage: www.openrailwaymap.org

Stadtbahn im Bahnhof Ludwigsburg

- Stammstrecke mit Bahnstrom (15 kV), Gleis 7 etc. mit 750 V.
- Betriebshof im Keplerareal statt in Markgröningen.
- Einfahrt von N auf den Gleisen 177 und 5 zum Franck-Gleis (7).
- Ausfahrt nach N von Gleis 7 auf den Gleisen 5 und 6 oder 177.
Gleis 6 als möglicher Warteraum für Ausfahrt vor Einfahrt.
- Kein Halt auf Gleis 5, Belegung in beide Richtungen ca. 200 m.
- Zweigleisiger Halt W (Bahnsteig: L=80 m/B=3–5 m, H=38 cm) mit kurzen Wegen zu anderen Bahnsteigen und zum ZOB.
- Am Stadtbahn-Halt W Durchbindung nach Oßweil.
- Am Stadtbahn-Halt W Durchbindung zum W&W-Campus oder bis Kornwestheim/W von Gleis 8 über Gleis 4826.
- Zweigleisiger Halt O (Bahnsteig: L=80 m/B=4 m, H=38 cm) außerhalb des ZOB (längs Gefälle). Künftig im ZOB nur Durchfahrt.
- Am Stadtbahn-Halt O Wende der Linie nach Pattonville, bis sie mit der Innenstadt-Linie verknüpft wird.
- Neue Stadtbahn-Brücke neben Keplerbrücke, weil diese bereits heute ein Nadelöhr für MIV und Busverkehr darstellt.

Legende:

Gleistyp

- Brücke
- Tunnel
- Streckennummer
- Gleis
- Schmalspurbahn

Gleisnutzung

- ▣ Nebengleis
- ▣ Abstellgleis
- Anschlussgleis
- Überleitgleis
- Nebenstrecke
- Hauptstrecke
- Schnellfahrstrecke
- Industrie-, Werks- oder Hafenbahn
- Industrie-, Werks- oder Hafenbahn Nebengleis
- Museumsbahn
- Gleis im Bau
- Geplantes Gleis
- Stillgelegtes Gleis
- Abgebautes Gleis
- Überbautes Gleis
- Straßenbahn
- U-Bahn
- Stadtbahn
- W23 Weiche, ferngestellt
- W23 Weiche, ortsgestellt
- W23 Rückfallweiche
- Streckenkilometer

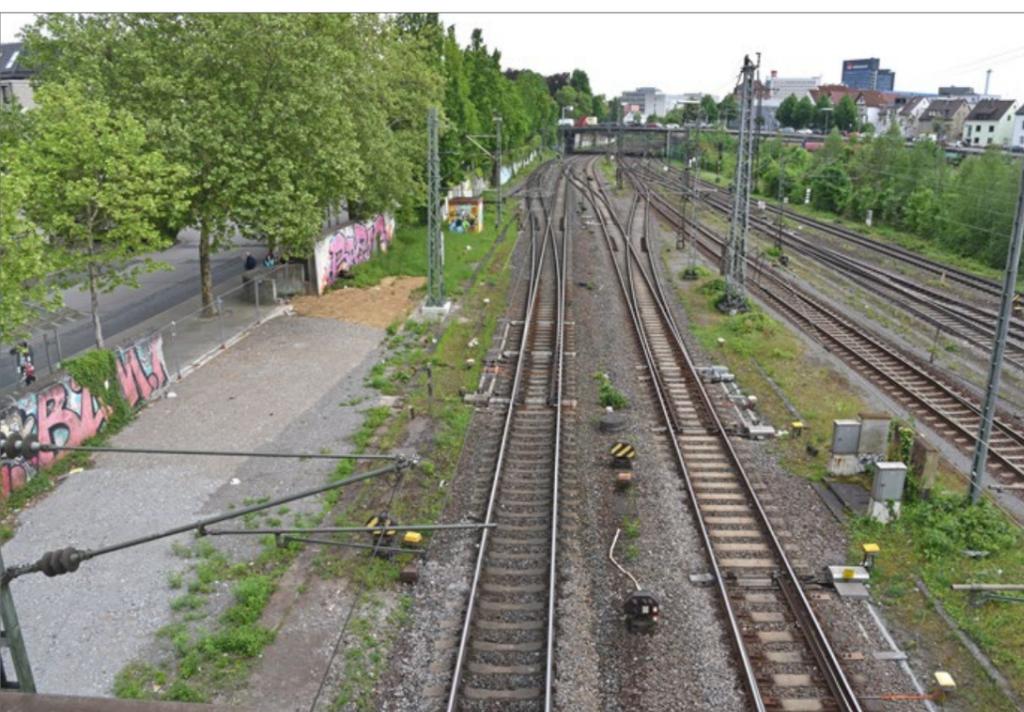
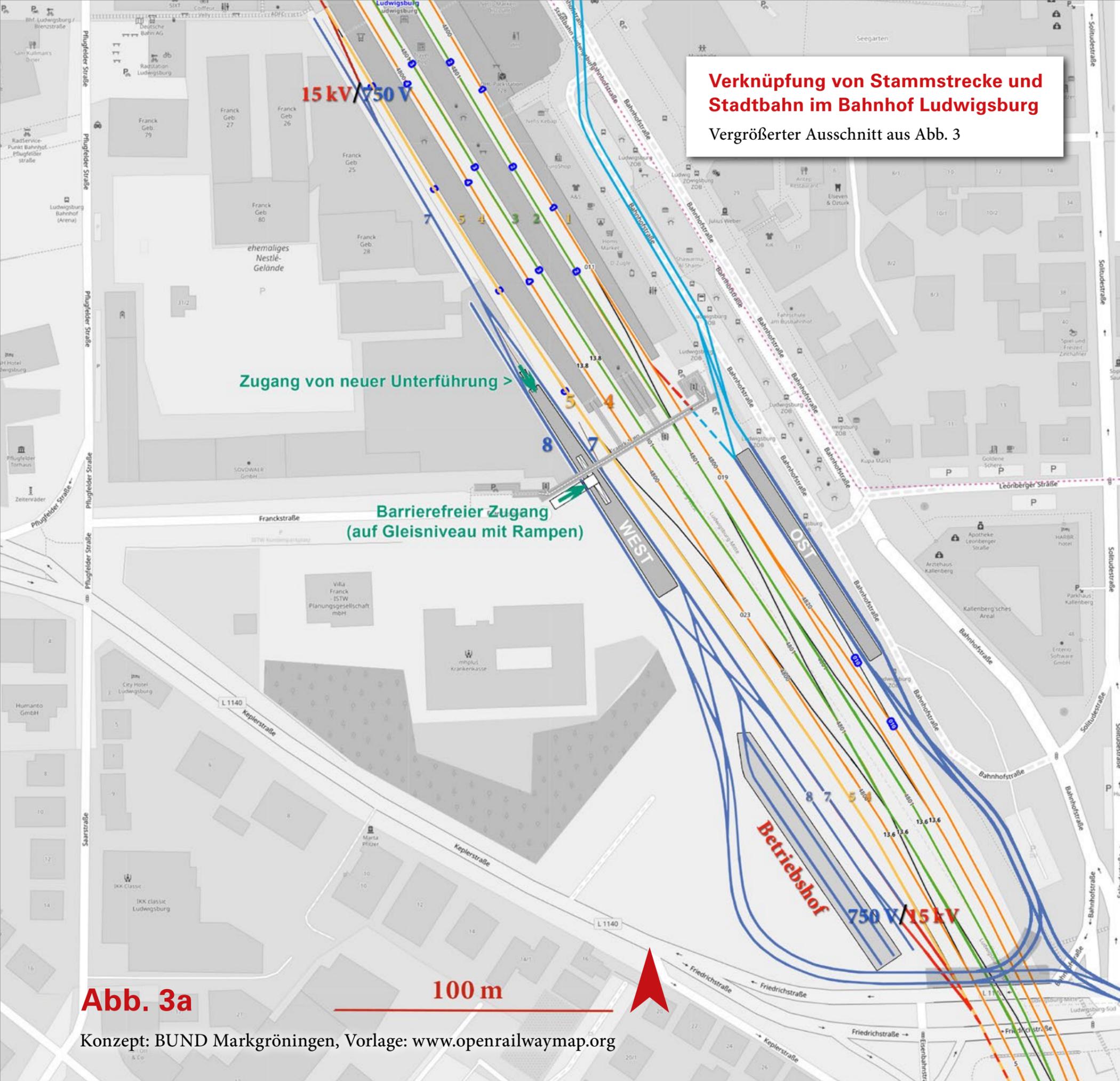
Betriebsstellen

- Bahnhof
- Güterbahnhof
- Haltepunkt
- Abzweig, Überleitstelle, Betriebsbahnhof, Betriebsstelle
- U-/Stadtbahnstation
- Straßenbahnhaltestelle
- ⊖ Grenzpunkt

Abb. 3

100 m

Konzept: BUND Markgröningen, Vorlage: www.openrailwaymap.org



Platz für Haltestelle Ost (Blick vom Francksteg)



Platz für Haltestelle West (Blick vom Francksteg)



Abb. 4

Unterführung zur optimalen Verknüpfung von Stammstrecke und Stadtbahn im Ludwigsburger Bahnhof

Unterführung von Gleis 1 auf Gleis 4831.
 Stadtbahn-Halt auf Extra-Gleisen 7 und 1a.
 Durchbindung der Stammstrecke nach Oßweil.
 An Gleis 1b Wende für Stadtbahn von/nach Pattonville bis zur Durchbindung mit Innenstadtast an 1a und 1b.
 Zusätzlich RB-Halt auf den Gleisen 5 und 1.

- Keine Wende und kein Gegenverkehr auf DB-Gleisen.
- Fahrzeit kürzer als über Kurfürstenstraße.
- Schnelles Umsteigen über Steg und Unterführung.
- Im ZOB nur Durchfahrt, keine störenden Bahnsteige.
- Durchbindung über W&W mit Schusterbahn.
- Sonder- und Güterzüge auf Stammstrecke möglich.

Konzept: BUND Markgröningen, Vorlage: Google Maps



Abb. 5



Verkehrskonzept für die

Stadtbahn in der Stadtmitt

Um Halbierung des Takts und Unwirtschaftlichkeit zu vermeiden, wird der Schwieberdinger Ast priorisiert. Der Ast zum Festplatz entfällt. Dies wird kompensiert durch einen City-Bus, der das ganze Stadtgebiet erschließt.

Eine zentrale Stadtbahn-Haltestelle beim Ostertor ersetzt die problematischen Haltestellen auf der Bahnhofstraße und vor dem Esslinger Tor.

Bahnsteiglänge: 80 m für Doppeltraktion

Bahnsteighöhe: 38 cm mit Rampen (barrierefrei)

Stadtbahnstrecke auf der Bahnhofstraße und zwischen Hst. Ostertor und Hst. Bildungszentrum eingeleisig und separiert vom MIV (Motorisierten Individualverkehr). Querung der Bahn durch MIV auf der Kreuzung Esslinger Tor, am Schreiner Gässle, am Friedhofweg, auf der Kreuzung Ostertor und an der Kreuzung Wernerstraße. Die Haltestelle am Bildungszentrum ist zweigleisig.

Möglinger und Münchinger Str. (jeweils bis Stuttgarter Weg) und Schwieberdinger Str. (bis Finkenweg) werden zu Einbahnstraßen. Damit wird die Doppelkreuzung entspannt, der Schulweg per Rad viel sicherer und Raum für Bäume und Parkplätze gewonnen. In Einbahnstraßen werden Radwege entgegen der MIV-Fahrtrichtung angelegt.

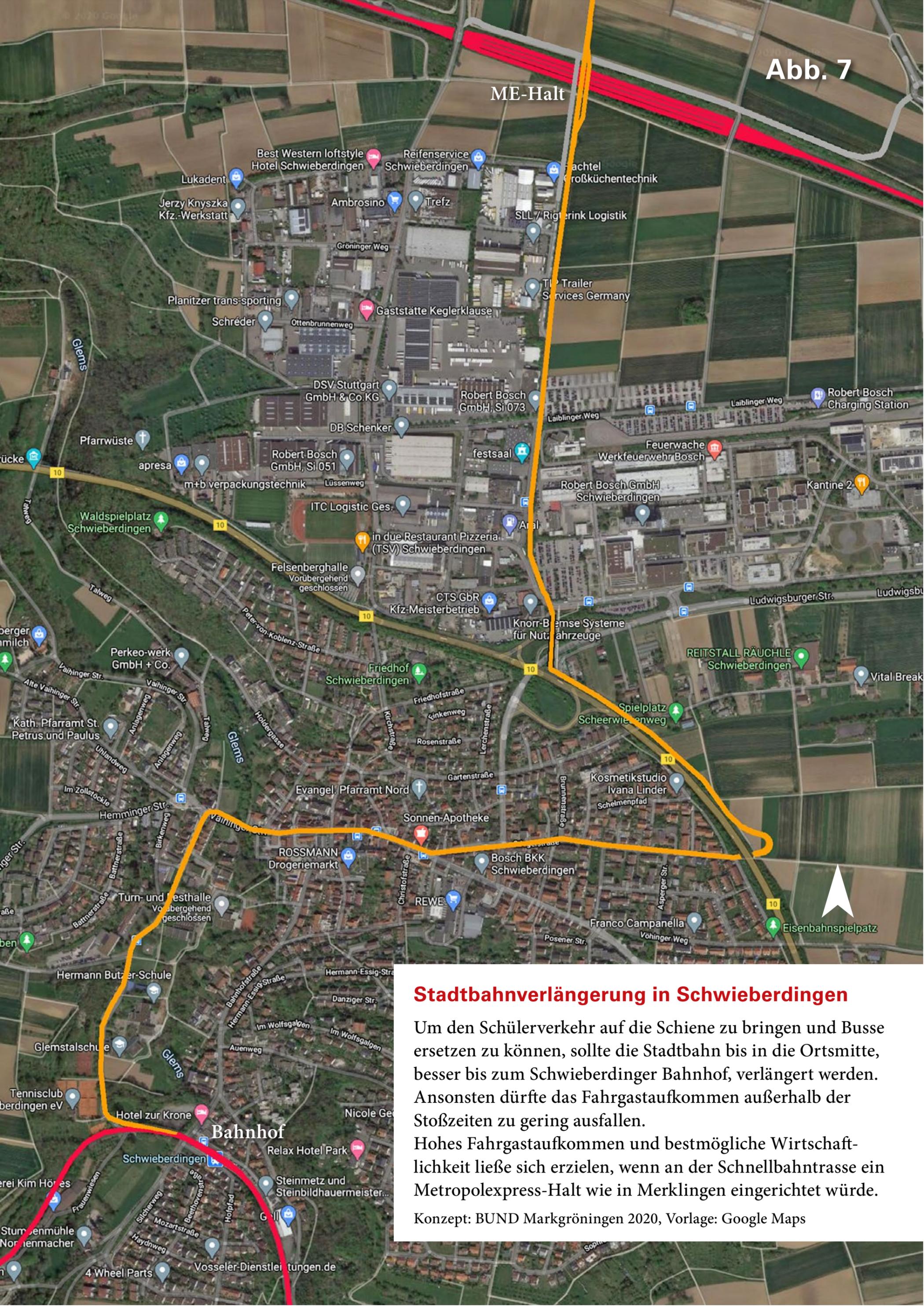
Neue Bus-Haltestellen näher beim Stadtbahn-Halt Ostertor ersetzen Haltestellen Volksbank und Helenenstraße. Sie dienen auch dem City-Bus als Stadtbahn-Zubringer.

A = neue Ausfahrt am Bank-Parkplatz

W = MIV-Wende über Parkplatz für Zufahrt vom Ostertor her zu den Häusern Grabenstraße 9 bis 1

R = Radweg, PR = Park+Ride-Fahrrad-Parkplatz

P = Parkplatz MIV



Stadtbahnverlängerung in Schwieberdingen

Um den Schülerverkehr auf die Schiene zu bringen und Busse ersetzen zu können, sollte die Stadtbahn bis in die Ortsmitte, besser bis zum Schwieberdinger Bahnhof, verlängert werden. Ansonsten dürfte das Fahrgastaufkommen außerhalb der Stoßzeiten zu gering ausfallen.

Hohes Fahrgastaufkommen und bestmögliche Wirtschaftlichkeit ließe sich erzielen, wenn an der Schnellbahntrasse ein Metropolexpress-Halt wie in Merklingen eingerichtet würde.

Konzept: BUND Markgröningen 2020, Vorlage: Google Maps