



Vorlage TA\_20/2008  
zur öffentlichen Sitzung des  
Ausschusses für Umwelt und  
Technik  
am 23.06.2008

mit 1 Anlage

An die  
Mitglieder  
des Ausschusses für Umwelt und Technik

## **Schienenstrecke Remseck-Ludwigsburg-Möglingen-Markgröningen/Schwieberdingen; Trassenuntersuchung**

### **I. Trassenuntersuchung**

Am 08.02.2006 (Vorlage TA\_10/2006) hat der Ausschuss für Umwelt und Technik die Verwaltung beauftragt, gemeinsam mit den Städten und Gemeinden Remseck am Neckar, Ludwigsburg, Möglingen, Markgröningen und Schwieberdingen sowie dem Verband Region Stuttgart eine Trassenuntersuchung für einen Schienenverkehr Remseck – Ludwigsburg – Möglingen – Markgröningen / Schwieberdingen durchzuführen.

Ziel war es, die Möglichkeiten zur Realisierung eines Stadtbahn- bzw. Straßenbahnverkehrs zu prüfen sowie die Grundlagen für eine eventuelle spätere „Standardisierte Bewertung“ zu schaffen.

Im Oktober 2006 wurde das Ingenieurbüro Switch Transit Consult GmbH zusammen mit der DB International GmbH (früher DE-Consult) mit der Durchführung der Machbarkeitsstudie beauftragt. Die Auftragssumme betrug rund 150.000 €

Untersucht wurden zwei Äste im Westen der Stadt Ludwigsburg, wobei ein Ast als Endpunkt den Festplatz in Markgröningen hat, der andere Ast im Bereich Markgröninger Straße in Schwieberdingen endet.

Im östlichen Untersuchungsraum wurden ebenfalls zwei Äste betrachtet. Ein Ast verläuft von der Ludwigsburger Innenstadt über den Stadtteil Oßweil nach Remseck-Neckargröningen, der andere Ast über Grünbühl und Pattonville nach Remseck-Aldingen.

Für den Ast nach Remseck-Neckargröningen wurde parallel untersucht, welche Veränderungen sich durch eine Verlängerung bis zum Endpunkt Waiblingen Bahnhof ergeben würden.

Aus den einzelnen Ästen wurden drei Fälle gebildet und bewertet:

1. Streckenverlauf von Markgröningen und Schwieberdingen nach Remseck-Neckargröningen (24 Haltestellen, bei einem Streckennetz von 19,1 km).
2. Streckenverlauf von Markgröningen und Schwieberdingen nach Remseck-Aldingen (26 Haltestellen bei einem Streckennetz von 20,1 km)
3. Verlängerung des Streckenverlaufs von Markgröningen und Schwieberdingen über Remseck-Neckargröningen hinaus bis Waiblingen-Bahnhof.

Der Untersuchung wurde zunächst ein Niederflursystem zugrunde gelegt, da mit diesen Fahrzeugen enge Radien gefahren werden können und das System sich städtebaulich besser einbinden lässt.

Allerdings haben Niederflursysteme den Nachteil, dass sie mit dem Stadtbahnnetz Stuttgart nicht kompatibel sind, d.h. die Linien nicht unmittelbar in das Stadtbahnnetz durchgebunden werden können und auf den Fuhrpark der SSB nicht zurückgegriffen werden kann.

Am 09.06.2008 wurden die Ergebnisse der Untersuchung Vertretern des Landkreises, der Städte und Gemeinden und dem Verband Region Stuttgart vorgestellt. Das komplette Gutachten haben wir Ihnen in der Anlage beigelegt.

## **II. Wesentliche Aussagen der Trassenuntersuchung**

Die Trassenuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass eine Stadtbahnverbindung zwischen Markgröningen, Schwieberdingen und Remseck technisch machbar ist. Westlich von Ludwigsburg kann die alte Trasse der Markgröninger Bahn genutzt werden, im übrigen ist von einem Neubau der Streckenanlagen auszugehen. Abgesehen von wenigen schwierigen Trassenpunkten lässt sich die Strecke auf den meisten Abschnitten problemlos einbinden.

Der Gutachter hat festgestellt, dass eine Stadtbahn für den Untersuchungsraum eine spürbare Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und eine entsprechende Erhöhung der Nachfrage bringt. Er empfiehlt im westlichen Untersuchungsraum, den Ast nach Markgröningen weiter zu verfolgen, da dieser aus heutiger Sicht rund drei Mal so viele Fahrgäste aufweist wie der Ast nach Schwieberdingen. Sollten zukünftig mehr Mitarbeiter der Firma Bosch als erwartet auf den ÖPNV umsteigen, würde dies auch die Fahrgastzahlen einer Stadtbahn nach Schwieberdingen erhöhen.

Im östlichen Untersuchungsraum hat die Verlängerung nach Waiblingen einen wesentlichen Einfluss auf die favorisierte Variante. Ohne Verlängerung weist der Ast zwischen Pattonville und Aldingen doppelt so viele Fahrgäste wie die Achse Oßweil – Neckargröningen auf. Wird die Trasse von Neckargröningen allerdings bis nach Waiblingen verlängert, steigt die Nachfrage deutlich an.

Der Gutachter empfiehlt, eine überschlägige Nutzen-Kosten-Rechnung durchführen zu lassen, um eine Aussage über die prinzipielle Förderwürdigkeit des Gesamtprojekts zu erhalten. Weiter empfiehlt er die Prüfung weiterer Optimierungsmaßnahmen (bauliche Maßnahmen, Busnetz, Beschleunigung, Netzalternativen), die im Rahmen der reinen Trassenuntersuchung nicht Gegenstand der Untersuchung waren.

### **III. Weitere Vorgehensweise**

Wir haben das Gutachten am 09.06.2008 in einer internen Informationsveranstaltung den Anliegerstädten und –gemeinden, Vertretern des Kreistages sowie dem Verband Region Stuttgart präsentiert. Die Resonanz war weitgehend positiv. Zum weiteren Vorgehen wurde mit den beteiligten Städten und Gemeinden vereinbart, dass nun das Ergebnis der Machbarkeitsstudie in den kommunalen Gremien vorgestellt und besprochen werden soll.

Die beteiligten Kommunen und der Landkreis erwarten von allen Beteiligten klare Aussagen, dass eine grundsätzlich positive Haltung zur Stadtbahn vorhanden ist und vertiefende Betrachtungen vorgenommen werden sollen.

Im nächsten Schritt wäre dann die vom Gutachter empfohlene Nutzen-Kosten-Untersuchung erforderlich, mit deren Hilfe die grundsätzliche Förderfähigkeit des Projektes mit dem Bund und dem Land geklärt werden könnte. Die Kosten für die Untersuchung würden rund 20.000 Euro betragen, die von allen Beteiligten nach dem bisherigen Schlüssel finanziert werden müssten. Im Anschluss daran müsste die grundsätzliche Förderfähigkeit geklärt werden. Die vom Gutachter weiter empfohlene Prüfung der Optimierungsmaßnahmen könnte solange zurückgestellt werden.

#### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Ausschuss für Umwelt und Technik begrüßt die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für die Einführung eines Schienenverkehrs auf einer Linie Remseck – Ludwigsburg – Möglingen – Markgröningen / Schwieberdingen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, vorbehaltlich der Zustimmung und der Mitfinanzierung der Städte und Gemeinden Schwieberdingen, Markgröningen, Möglingen, Ludwigsburg und Remseck sowie des Verbands Region Stuttgart eine Kosten-Nutzen-Untersuchung durchzuführen und die grundsätzliche Förderfähigkeit des Projekts zu klären.