

<u>Beratungsabfolge:</u>	<u>Datum:</u>	<u>Sitzungsart:</u>
Ausschuss für Umwelt und Technik Gemeinderat	06.10.2021 20.10.2021	nicht öffentlich öffentlich

Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg Variantenbeschluss zum Schwieberdinger Ast

Beschlussvorschlag:

1. Für die Verlängerung des Stadtbahnsystems im Landkreis Ludwigsburg nach Schwieberdingen soll der vorgestellte Mitfall 11.3 Planungsgrundlage sein.
2. Die Errechnung des neuen Verteilungsschlüssels für die Zweckverbandsumlage soll auf Grundlage des Mitfalls 11.3 erfolgen.

<u>Finanzielle Auswirkung:</u>	<u>Im Haushaltsplan bereitgestellte Mittel:</u>
<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Im jetzigen Stadium noch nicht absehbar. Allgemeine Planungsmittel werden eingeplant.
<u>Überschreitung:</u>	<u>Investitionsauftrag / Kostenstelle:</u>
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
<u>Finanzierungsvorschlag:</u>	
<u>Geschätzter jährlicher Aufwand:</u>	
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Abschreibungen € Personal- / Sachaufwand €

Sachvortrag und Begründung:

Nach Vorlage der Intraplan-Machbarkeitsstudie und der interkommunalen Entscheidung zugunsten eines Niederflurstadtbahnnetzes gemäß des Mitfalls 1 im Jahre 2018 hat die Gemeinde Schwieberdingen erneut Interesse an einer Integration in das Ludwigsburger Stadtbahnsystem bekundet. Frühere Studien hatten im Rahmen eines anderen Netzzuschnittes bereits einen entsprechenden Linienast berücksichtigt, der seinerzeit jedoch nicht weiterverfolgt wurde.

Die Projektpartner vereinbarten gemäß der damaligen Beschlusslage auf Basis der Gemeinsamen Verständigung vom 24.10.2018 mit dem Landesverkehrsministerium, neben weiteren Eckpunkten zum Netzausbau auch ergänzende Lösungen zur optimalen Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte von BOSCH/Schwieberdingen zu untersuchen.

In diesem Kontext erfolgte die Ausarbeitung möglicher Linienführungen in Abstimmung mit dem Ingenieurbüro Intraplan und der Landkreis- bzw. Zweckverbandsverwaltung unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit und der Anbindung nachfragestarker Korridore. Dabei haben sich drei Varianten herauskristallisiert, bei welchen die Erreichung eines förderwürdigen Nutzen-Kosten-Indikators von über 1,0 für das Gesamtprojekt von Intraplan prognostiziert wird.

Grundsätzlich handelt es sich bei den Trassenkorridoren um eine jeweilige Verzweigungsstrecke der Markgröninger Bahn; die übrigen Bestandteile des Mitfalls 1 bleiben davon unberührt. Die bisher geplante Trassenführung der Stadtbahn in Markgröningen von der Bahnhofstraße über die Graf-Hartmann-Straße und die Paulinenstraße nach Markgröningen Festplatz wird daher in allen Mitfällen weiterhin bedient werden.

Mit dem Variantenbeschluss entscheiden die tangierten Kommunen über den künftigen Streckenverlauf auf ihrer Gemarkung. Im Rahmen der Vorplanung können sich ggf. noch Änderungen in der Streckenführung ergeben; ggf. würde dann der Umlagenschlüssel für den Zweckverband, der sich aus Details der Trassenführung errechnet, nochmals angepasst.

Die Parameter für die Verteilung der Kosten auf die Verbandsmitglieder wurde bereits in der Vergangenheit erläutert. Der gewichtete Schlüssel für die Beteiligung der Kommunen setzt sich aus der Einwohnerzahl, der Haltestellen und Streckenlänge zusammen. Für die Gemeinde Schwieberdingen ergibt sich daraus eine 6,44 prozentuale Beteiligung an den Gesamtkosten für das Projekt.

Mitfall 10.1: Variante Direktverbindung Möglingen - Schwieberdingen

Die Stadtbahntrasse im Mitfall 10.1 verläuft vom westlichen Ortsrand von Möglingen direkt zum Laiblinger Weg nördlich des Bosch-Geländes und über die Siemensstraße und die Robert-Bosch-Straße zur Ludwigsburger Straße, wo das Streckenende vorgesehen ist. Kerngegenstand ist die direkte und optimalste Erschließung des BOSCH-Standorts sowie des bestehenden Gewerbegebiets und des eventuell zu realisierenden Regionalen Gewerbeschwerpunkts in Schwieberdingen. Mit dieser Trassenvariante ist somit ein Abzweig von der Markgröninger Bahn in nordwestlicher Angrenzung der Gemeinde Möglingen vorgesehen.

Für die Querung der ICE-Schnellfahrtrasse ist ein Brückenbauwerk vorgesehen. Die Querung der Kreisstraße K1660 und der Landesstraße L1141 soll hingegen niveaugleich mit einer Sicherung durch eine Bahnübergangs-Lichtsignalanlage erfolgen.



Abb. 1.1: Trassenverlauf 10.1

Über diese Trasse des sog. Mitfalls 10.1 verkehrt die Stadtbahnlinie 3 im 30 min-Takt (HVZ/NVZ) zwischen Schwieberdingen und Pattonville Realschule (siehe Abbildung 1.2); zu Tagesrandzeiten und am Wochenende ist ein 60 min-Takt vorgesehen.

Diese Stadtbahn-Linie 3 von Schwieberdingen über Möglingen nach Ludwigsburg und Pattonville fährt zusätzlich zur Stadtbahn-Linie 1 Markgröningen – Ludwigsburg – LB Schlösslesfeld: somit werden gegenüber dem Mitfall 1 das Fahrtenangebot und die angebotenen Kapazitäten zwischen Möglingen und Pattonville verdichtet und eine Direktverbindung nach Pattonville hergestellt, für die im Mitfall 1 umgestiegen werden müssten.

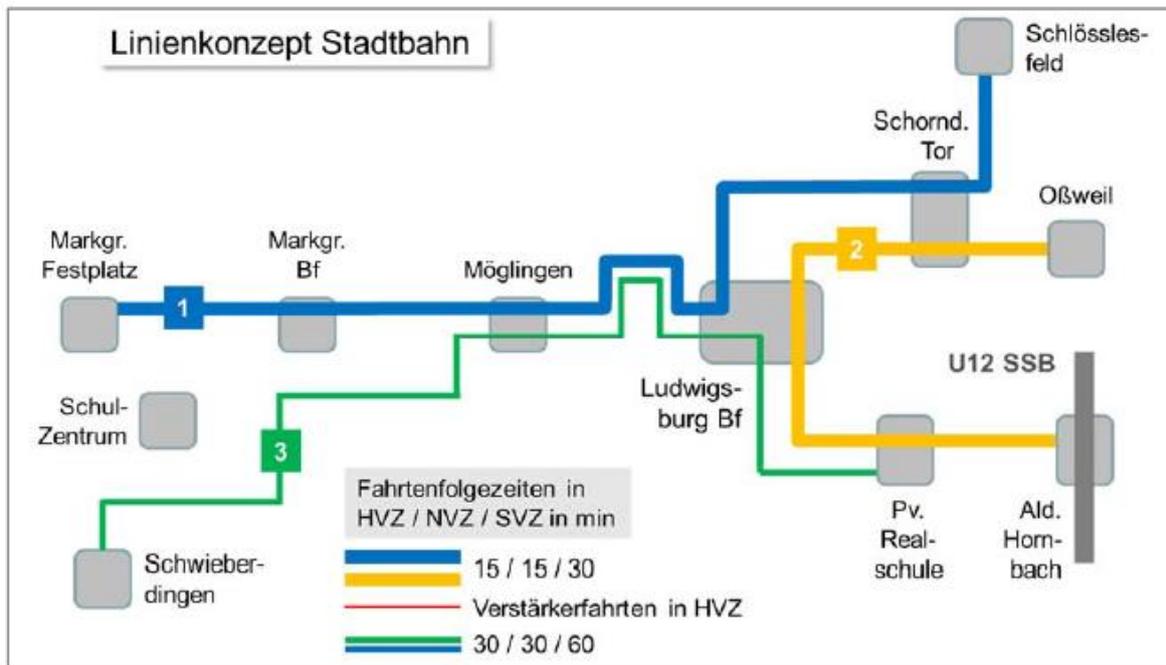


Abb. 1.2: Linienkonzept Mitfall 10.1

Aufgrund der angenommenen Überlagerung der Stadtbahnlinien von Schwieberdingen bzw. von Markgröningen ist ein zweigleisiger Begegnungsabschnitt (Doppelspurinsel) im Streckenabschnitt zwischen der Raiffeisenstraße und Schillerstraße in Möglingen vorgesehen (siehe Abbildung 1.3). Um mit der bestehende Grundstücksbreite auszukommen, sind ggf. die vorhandenen Böschungen des Bahndamms in Stützwände umzuwandeln. Die möglichen Bahndammausbildungen und die erforderlichen Breiten sind in den weiteren Planungsstufen zu prüfen.

Vor dem Hintergrund der Erforderlichkeit eines zweigleisigen Begegnungsabschnitts in Möglingen, ist in den bisherigen Abstimmungsgesprächen deutlich geworden, dass diese Variante von Möglingen nicht mitgetragen werden kann. Diese grundsätzliche Haltung ist von den anderen beteiligten kommunalen Vertretern so respektiert worden.

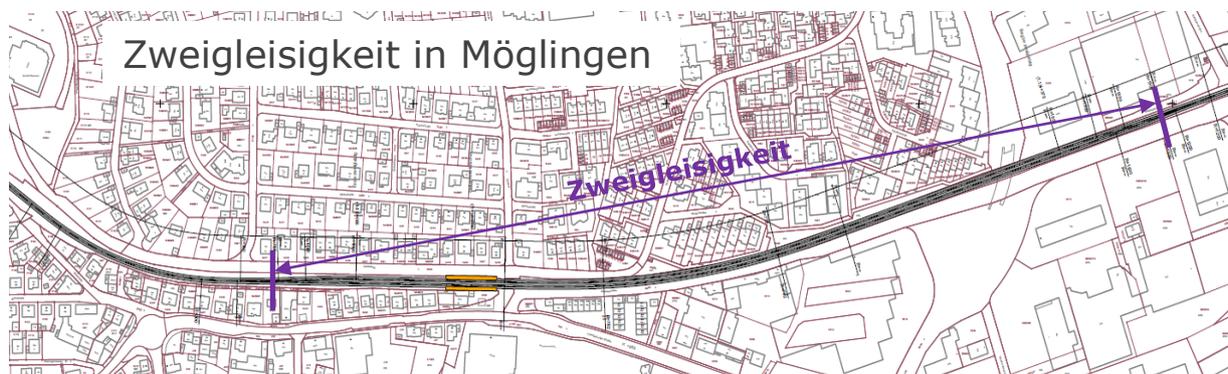


Abb. 1.3: Begegnungsabschnitt Mitfall 10.1

Die Zweigleisigkeit im Möglinger Bahnhof bleibt auch in diesem Mitfall erhalten. Zur Erschließung von Schwieberdingen wurde eine Trasse gewählt, die sowohl städtebaulich realisierbar erscheint als auch über ein hohes Fahrgastpotential im entsprechenden Einzugsgebiet verfügt. Das gilt im Grundsatz auch für die anderen beiden Varianten.

Mitfall 11.3: Variante Markgröningen-Neubaubgebiet Ziegelei – Schwieberdingen

Bei dieser Trassenvariante zweigt die Strecke nordwestlich des Bahnhofs Markgröningen an der Daimlerstraße ab. Die Trassenführung erfolgt durch das geplante Erschließungsgebiet „Ziegelei“ und weiter entlang der Schwieberdinger Straße und Markgröninger Straße (siehe Abbildung 2.1)

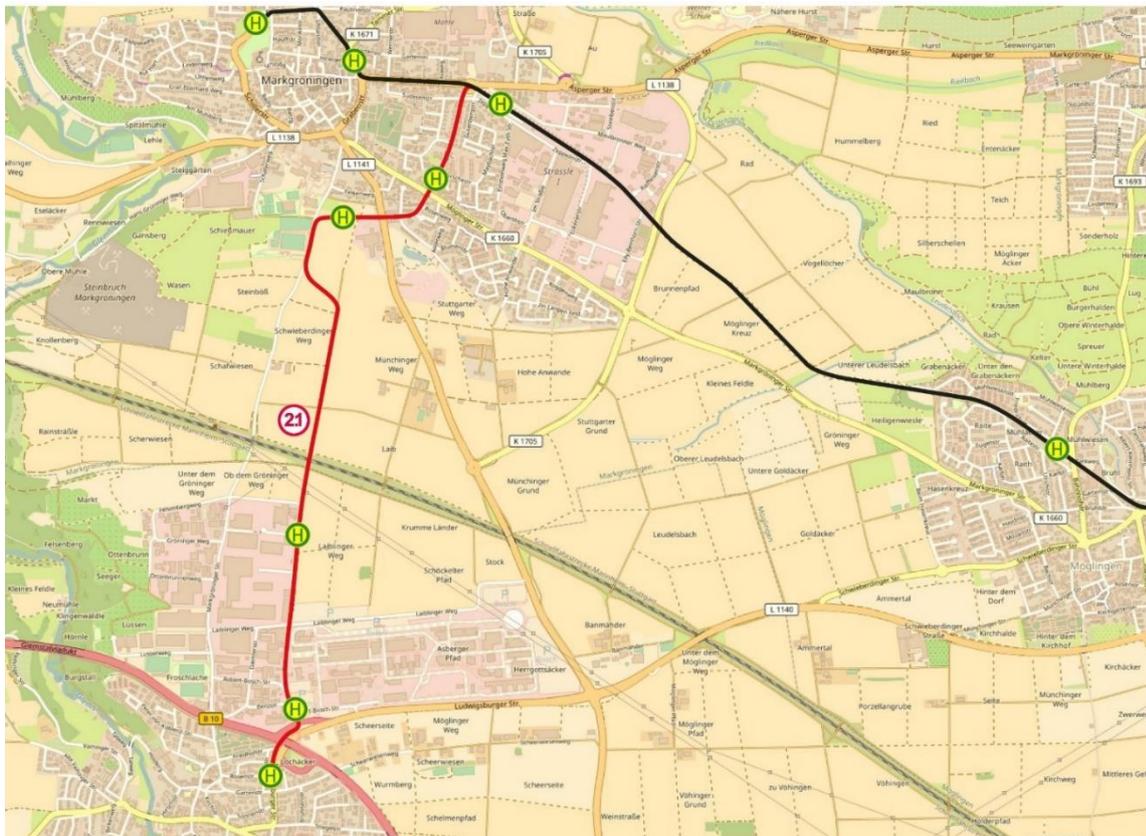


Abb. 2.1: Trassenverlauf Mitfall 11.3

Für die Aufrechterhaltung eines Zweirichtungsverkehrs des MIV in der Daimlerstraße und Am Stuttgarter Weg müsste ein straßenbündiger Bahnkörper erstellt werden. Die Durchquerung des Neubaugebiets Ziegelei ist auf einem eingleisigen besonderen Bahnkörper vorgesehen (siehe Abbildung 2.2).



Abb. 2.2: Neubaugebiet Markgröningen-Ziegelei

Der Haltepunkt innerhalb des Areals umfasst in seinem Einzugsgebiet auch das Schulzentrum von Markgröningen, das in geringer Entfernung fußläufig erreichbar ist. Ähnlich des Mitfalls 10.1 ist im weiteren Verlauf für die Querung der ICE-Schnellfahrstrecke ein Brückenbauwerk zu errichten.

Über diese Trasse des sog. Mitfalls 11.3 verkehrt zwischen dem Bahnhof Markgröningen und Möglingen, Ludwigsburg Bahnhof, Ludwigsburg Schloßlesfeld die Stadtbahnlinie 1 im 15/30 Minuten-Takt (HVZ/NVZ/SVZ). Diese Linie wird am Bahnhof Markgröningen aufgeteilt und fährt zwischen Schwieberdingen und Bahnhof Markgröningen (Linie 1b) bzw. zwischen Markgröningen Festhalle und Bahnhof Markgröningen (Linie 1a) alternierend generell nur noch im 30- Minuten-Takt; somit wird der Fahrplankonzept diese Linie zwischen Markgröningen Festhalle und Markgröningen Bahnhof gegenüber dem Ohnefall (ohne Abzweig nach Schwieberdingen) halbiert.

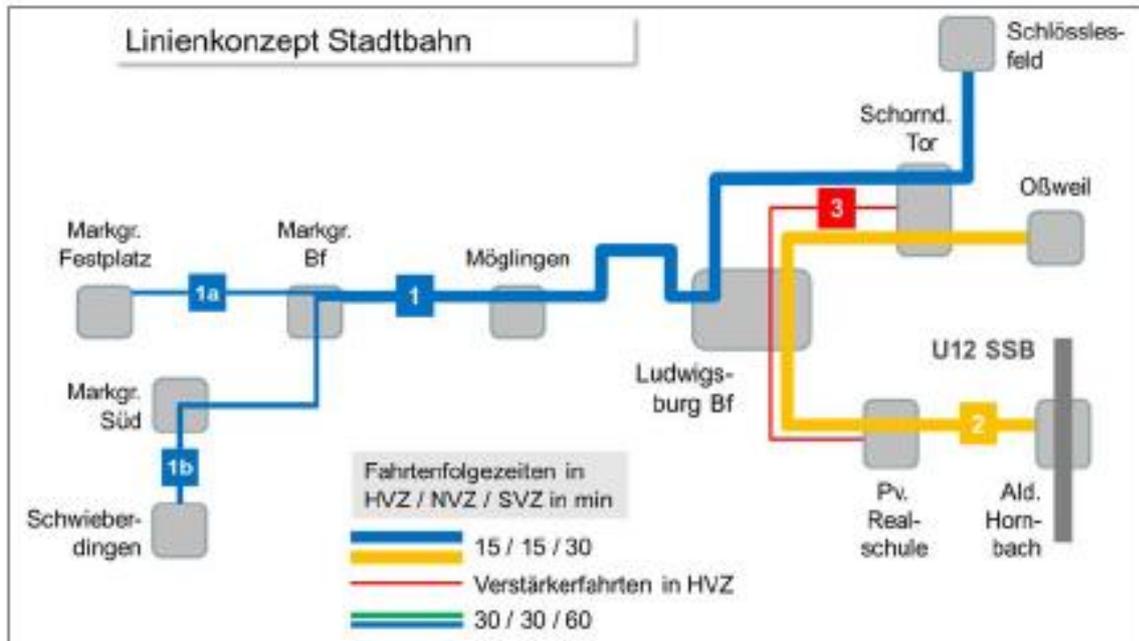


Abb. 2.3: Linienkonzept Mitfall 11.3 / Aufteilung der Linien nach Schwieberdingen bzw. Markgröningen-Festhalle

12.1 Variante Markgröningen-Grabenstraße - Schwieberdingen

Im Vergleich zum Mitfall 11.3 folgt die Trassenvariante zunächst der Bahnhofstraße und zweigt erst weiter westlich an der Markgröninger Grabenstraße ab. Für den weiteren Verlauf wurde eine Trassierung über die Schwieberdinger Straße gewählt, um eine optimale Erschließung des Schulzentrums zu gewährleisten (siehe Abbildung 3.1).



Abb.3.1: Trassenverlauf Mitfall 12.1

Anschließend ist der südliche Trassenverlauf mit der Linienführung des Mitfalls 3 gleichzusetzen, der ebenfalls ein Ingenieurbauwerk für die Querung der ICE-Schnellfahrtrasse vorsieht.

Das Linienkonzept dieser Variante ähnelt dem Mitfall 11.3 und sieht ebenfalls eine alternierende Bedienung der Äste zur Markgröninger Festhalle sowie in Richtung Schwieberdingen im 30-Minuten-Takt vor. Durch die Überlagerung der beiden Linienäste bis zur Grabenstraße besteht jedoch eine bessere Angebotsdichte im Zentrum von Markgröningen, auch wenn die Bedienung infolge der Streckenverzweigung hier von unterschiedlichen Haltestellen im näheren Einzugsgebiet erfolgt.

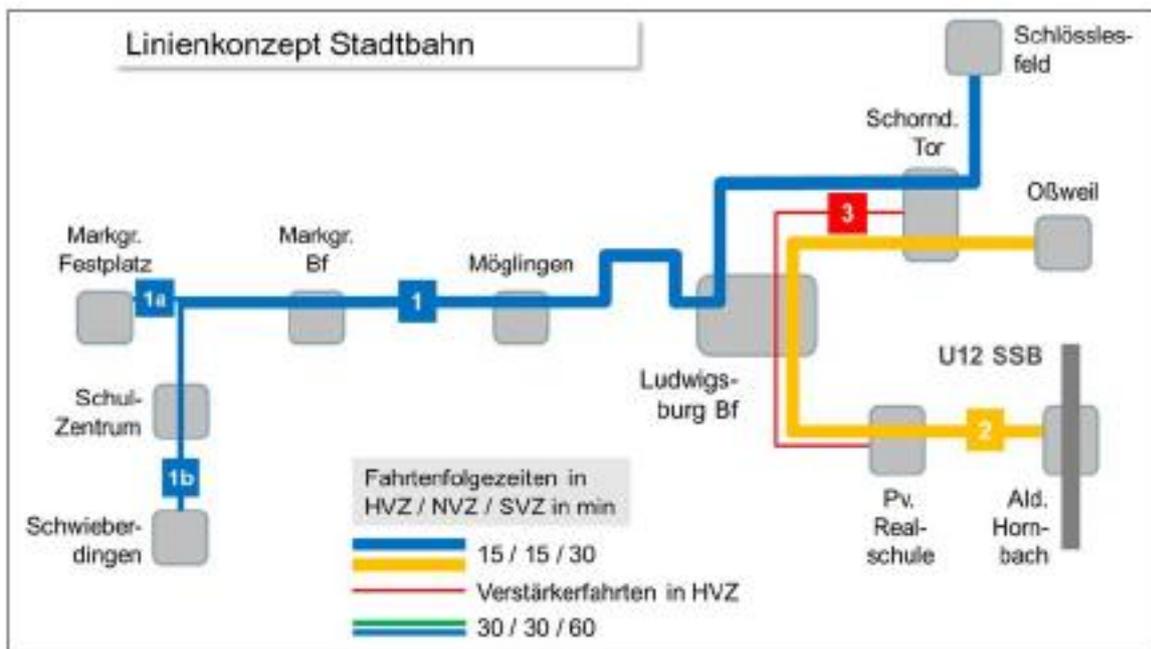


Abb. 3.2: Linienkonzept Mitfall 12.1

Erschließung von Schwieberdingen

Während die Einfädelung beim Mitfall 10.1 (Abzweig in Möglingen Ri. Schwieberdingen) in Ost-West-Richtung mit optimaler Erschließung des BOSCH-Standorts und des neuen Regionalen Gewerbeschwerpunkts über den Laiblinger Weg erfolgt, wird für die Mitfälle 11.3 und 12.1 eine Nord-Süd-Trassierung über die Daimlerstraße gewählt. Eine Führung über die westlich verlaufende Markgröninger Straße wurde bei diesen beiden Varianten vermieden, um verkehrliche Konflikte mit dem MIV auszuschließen.

Um das Ortszentrum Schwieberdingens besser zu erschließen, wurde eine Streckenverlängerung südlich der B10 in allen drei Mitfällen unterstellt. Die Bundesstraße könnte dabei außerhalb des vorhandenen Verkehrsraums der Ludwigsburger Straße im Zuge eines neuen Brückenbauwerks oder alternativ zusammen mit der Ludwigsburger Straße innerhalb des bestehenden Brückenbauwerks gequert werden. Dabei ist zu beachten, dass mittelfristig die B10 vierstreifig ausgebaut werden soll und die vorhandene Brücke ohnehin erneuert werden muss. Alle Varianten enden bzw. beginnen anschließend in der Ludwigsburger Straße in einer eingleisigen Kehranlage in westlicher Seitenlage und nördlich der Kreuzung mit der Gartenstraße in fußläufiger Entfernung des Ortszentrums. Für die Anordnung des Bahnsteigs ist zwar voraussichtlich geringfügiger Grunderwerb erforderlich, grundsätzlich lässt sich die Haltestelle aber gut in den Straßenraum integrieren.