

# Hundert Jahre Gröninger Zügler

## Rückblick zur Reaktivierung der Bahnstrecke Ludwigsburg – Markgröningen

So lang sie dafür gekämpft hatten, so sehr liebten die Gröninger ihr „Zügler“ auf der vor hundert Jahren eingeweihten Strecke. Vergeblich protestierten sie 1975 gegen die Einstellung des Personenverkehrs und wollten sich auch weiterhin nicht damit abfinden. Dass die Stilllegung selbst aus rein wirtschaftlicher Sicht ein Fehler war, belegen etliche Untersuchungen. Die Gutachter errechneten alle einen weit und breit unerreichten Kosten-Nutzen-Faktor. So schien die Reaktivierung 1995 bereits auf gutem Wege – und geriet wegen unterschiedlicher Interessen doch auf die lange Bank ...

### Bundesbahnbetrieb von 1949 bis 1975

Nach dem Zweiten Weltkrieg führen die Reichsbahner unter alliierter Aufsicht. Die im September 1949 gegründete Deutsche Bundesbahn benannte die vormalige Kursbuchstrecke 315c in 320h und später in 773 um. 1954 wurde Hermann Schöll befördert und nach Ludwigsburg beordert. Neuer Bahnhofsvorstand wurde Kurt Häußermann, der 1961 krankheitsbedingt ausschied. Als das Gröninger Zügler 1962 abgelöst wurde, wirkte die aus einer T5 (Nr. 75.055), drei Plattform- und einem Packwagen bestehende Standardformation längst wie ein Museumszug und galt mit ihrem ausschließlich württembergischen Rollmaterial als Inbegriff der viel besungene „Schwäbischen Eisenbahn“. Anschließend setzte die DB meist eine Diesellok V100 (BR212) mit zwei oder drei „Silberlingen“ (n-Wagen) ein.

Bereits in den 1950er Jahren reduzierte die Bundesbahn den Personenverkehr und setzte zunehmend auf Busse. Die Bus-Lizenz hatte die DB von dem Unterriexinger Fuhrunternehmer Richard Bangerter erworben. So führen in den 1970er Jahren nur noch wenige Personenzüge. Bahnhofsvorstand Bruno Richter, seit 1961 im Amt und im Empfangsgebäude wohnhaft, wurde 1971 befördert und in die Bundesbahndirektion Stuttgart versetzt. Seine ehemalige Stelle wurde nicht wiederbesetzt. Der hiesige Bahnhof wurde erst von Ludwigsburg und zuletzt von Bietigheim aus geleitet. Von dort bekamen „Bahnliebhaber“ laut Zeitzeuge Jürgen Richter den Zuschlag, das originär im Bauzustand erhaltene Empfangsgebäude auszuschlachten, nachdem die DB

den regulären Personenverkehr am 28. September 1975 trotz damals stark wachsender Bevölkerung in Möglingen und Markgröningen eingestellt hatte. Vergeblich hatten die damals über 1000 Pendler vereint mit Gemeinderat und Stadtverwaltung eingefordert, dass ihr „Zügler“ weiterfahren solle. Die Bedienung der als Nr. 4831 geführten Bahnlinie wurde auf Bahnbusse umgestellt, die nach der 1993 erfolgten Bahnprivatisierung von der Regional Bus Stuttgart GmbH (RBS) übernommen wurden. Die RBS nutzte die frühere Bahnhofswirtschaft noch einige Jahre als örtliche Basis für ihre Busfahrer. Der Rangierraum diente weiterhin zur Abwicklung des Güterverkehrs.

Im Herbst 1987 präsentierte der Arbeitskreis Museum des AGD unterstützt durch Sammler wie Rolf Müller in der Zehntscheuer eine Ausstellung zur Geschichte der Bahnstrecke im Kontext mit benachbarten Schienenprojekten ab 1836.

### Sonderzüge zum Schäferlauf

Zusammen mit der Initiative Pro Ermstalbahn organisierte der Ortsverband Markgröningen des Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) im Juni 1987 erstmals einen Sonderzugverkehr zum Uracher Schäferlauf. Obwohl vier „Silberlinge“ im Einsatz waren, war der Zug auf der Hinfahrt laut Bahnpolizei zu 200 Prozent überbesetzt, weshalb sie ab Metzungen niemanden mehr zusteigen ließ. Bis zur Rückfahrt pendelte der Zug zwischen Urach und Metzungen. In den folgenden Jahren wurden weitere Sonderzüge jeweils zu den Schäferläufen in Bad Urach und Markgröningen mit örtlichem Pendelverkehr zwischen der An- und Abreise eingesetzt.

### Bahnreaktivierung in Sichtweite?

Zum 75-jährigen Jubiläum der Bahnstrecke verknüpfte der BUND-Kreisverband Ludwigsburg seinen Naturschutztag am 15. und 16. Juni 1991 mit einem Nahverkehrsforum und einem Bahnhofsfest, das der BUND-Ortsverband mit tatkräftiger Unterstützung des Stadtverbands für Leibesübungen und des Kulturrings veranstaltete. Die Resonanz in der Bevölkerung war großartig. Die eingeladenen Abgeordneten,

Auszug aus:  
Durch die Stadtbrille – Geschichtsforschung, Geschichten und Denkmalpflege in Markgröningen – Band 10, 2016, S. 14-25  
Herausgegeben vom Arbeitskreis Geschichtsforschung und Denkmalpflege Markgröningen e.V. (AGD)  
Eigenverlag des AGD. Markgröningen 2016

[Bildergalerie zum Thema](#)

Kreis- und Gemeinderäte sollten für eine Reaktivierung des Personenverkehrs mittels der von der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) vorgeführten NE 81-Dieseltriebwagengarnitur gewonnen werden. WEG-Chef Manfred Aschpalt bekundete großes Interesse an der Wiederaufnahme des Personenverkehrs, sofern Kreis und Kommunen als Besteller zusammenfänden. Bürgermeister Rudolf Kürner versicherte, er werde sich von Gegnern nicht beeindrucken lassen: „Ich werde mich hartnäckig für eine Wiederaufnahme des personenbezogenen Schienenverkehrs einsetzen.“

Am 15. November 1995 wurde auf Kosten des Herstellers ein neu entwickelter Niederflurtriebwagen des Typs Regio-Sprinter von der Rurtalbahn überführt, um ihn der hiesigen Bevölkerung und den Entscheidern über eine Reaktivierung nahezubringen. Kommunalpolitiker und zahlreiche interessierte Bürger konnten sich auf Gratis-Probefahrten nach Ludwigsburg und zurück selbst ein Bild vom möglichen Schienennahverkehr der Zukunft machen. Der Andrang war allerdings so groß, dass sich einige mit der Besichtigung des stehenden Zuges begnügen mussten.

Zuvor war das Ingenieurbüro Brenner & Münnich beauftragt worden, ein Wirtschaftlichkeitsgutachten zu erstellen. Zur Berechnungsgrundlage zählten ein zweigleisiger Abschnitt in Möglingen, zusätzliche Halte an der Möglinger Daimlerstraße, am Osterholz sowie an der Talallee in Ludwigsburg und die Beschaffung von sieben Triebwagengarnituren für einen Viertelstundentakt in der Hauptverkehrszeit und eine maximale Fahrtdauer von 14 Minuten (11 min. schneller als der Bus). Trotz der hohen Investitionen von 25,1 Millionen Mark erzielte der projektierte Bahnbetrieb auf der ausgebauten Strecke einen außergewöhnlich guten Kosten-Nutzen-Faktor von 6,0. Dieser Wert war dreimal besser als der für den Ausbau des Busnetzes errechnete Faktor 2,2. Das ließ die Markgröninger 1996 hoffen, dass die Reaktivierung alsbald in Angriff genommen werde. In Möglingen hingegen dämpften viele Skeptiker und Lärmbelästigung fürchtende Anwohner die Aufbruchstimmung. Am 20. Juli 2000 stimmte der Möglinger Gemeinderat schließlich gegen eine Reaktivierung „zum jetzigen Zeitpunkt“. Die darauf vom BUND-

Ortsverband vorgeschlagene „Schmalspurvariante“ blieb unberücksichtigt. Diese sah eine Direktverbindung ohne Zwischenhalte vor und hätte ohne große Investitionen mit nur einer Triebwagengarnitur eine Fahrzeit von zehn Minuten und damit einen Halbstundentakt ermöglicht.

Den alljährlich zum Markgröninger Schäferlauf vom BUND durchgeführten Pendelverkehr zwischen Ludwigsburg und Markgröningen übernahm 1992 die Stadtverwaltung Markgröningen mit Fahrzeugen der WEG und 1995 mit der DB-Triebwagengarnitur der Baureihe 628/928. Die im Stundentakt verkehrenden Züge konnten teilweise zum Nulltarif genutzt werden und erfreuten sich vor allem in Möglingen großer Beliebtheit. Zuletzt wurden moderne Dieseltriebwagen vom Typ Regio-Shuttle eingesetzt. Die letzten Sonderzüge verkehrten am 24. und 25. August 2002. Nach einer Trafo-Überführung am 11. August 2003 erklärte die Bahn die Strecke für unbefahrbar, womit die Zugbestellung für den Schäferlauf 2003 hinfällig wurde. Seither wird der reguläre Busfahrplan an den beiden Haupttagen des Schäferlaufs um einige Sonderbusse ergänzt.

### Güterverkehr

Bis in die 1960er Jahre war die Bahnstrecke die Lebensader der Markgröninger Wirtschaft. Zweimal täglich um 11 Uhr und um 15 Uhr rollten Güterzüge in den Bahnhof und sorgten für rege Betriebsamkeit, wie Ruth Baur, die Tochter von Bahnhofsvorstand Hermann Schöll, sich erinnert: Zu den Großkunden zählten die Georg Näher GmbH, die viel Holz bezog und „Garbenstrickle“ versandte, die Gerberei Schütt, die Papiermühle von Friederichs oder die Werkzeugfabrik Keuerleber, die erst in der Hammerschmiede in Talhausen und ab 1958 in Markgröningen produzierte. Dauerkunden waren auch die Domäne auf dem Aichholzhof und die Kohlehandlungen der WÜWA, der Darlehenskasse, der Gebrüder Gutscher und von Hugo Pehe. Von der Landarmenanstalt, später „Landesheim“ genannt, kamen laut Baur fast täglich drei Mann mit einem Pritschenwagen, um Lebens- und Betriebsmittel abzuholen. Zwei zogen an der Deichsel, einer schob hinten. Die Rollfuhr genannte Stückgutauslieferung

an Firmen, Einzelhändler und Privatkunden wickelte seit 1917 Friedrich Elser mit seinem Pferdefuhrwerk ab. Nach fast fünfzigjähriger Tätigkeit übergab diese Gröninger Ikonne 1965 die Rollfuhr an Regina Ritter, deren Schwiegermutter die Bahnhofswirtschaft bewirtschaftet hatte. Ritter nutzte einen Kleinlaster Mercedes 508. Nach der Einstellung des auch zum Stückguttransport eingesetzten Personenzugverkehrs 1975 lieferte sie noch bis 1979 vom Asperger Bahnhof aus Express- und Stückgut aus.

Große Bedeutung hatte der Bahnhof auch für die Landwirte und die Genossenschaft WLZ, deren 2010 abgerissenes Lagerhaus mit großem Silo einen eigenen Gleisanschluss mit Laderampe hatte. Die saisonal genutzte Zuckerrübenverladestation mit Bodenwaage und Rüttelband wurde im Zuge der Bahnreform stillgelegt. Der Zuckerrübenverladeverein musste die Kosten für den Rückbau der Infrastruktur wie der Bodenwaage übernehmen und den Transport auf Lkw umstellen.

Mit der Schließung des C&A-Verteilzentrums, das über ein eigenes Stichgleis ins benachbarte Industriegebiet angeschlossen war, verlor die DB Cargo den letzten größeren Kunden in Markgröningen. Sie kündigte deshalb an, den regulären Güterverkehr nach Markgröningen zum 27. September 2001 einzustellen. Ein vom Rangier-Team als „Letzter“ ausgewiesener Güterzug verkehrte am 30. August 2001. Es war die Diesellok 364.935-7 mit einem Güter- und zwei Kesselwagen. Bis 2002 verkehrten sporadisch allerdings noch weitere Güterzüge bis zum hiesigen Bahnhof. Zur allerletzten Fahrt nach Markgröningen wurde schließlich der Transport eines Großtransformators fürs Umspannwerk bei Pulverdingen am 11. August 2003. Neben dem extrem heißen Sommer soll auch das hohe Gewicht von rund 480 Tonnen dem Schienenstrang geschadet haben.

### Finale Stilllegung und Rückbaumaßnahmen

Jedenfalls beantragte die Deutsche Bahn AG danach aus Sicherheitsgründen beim Eisenbahnbundesamt die Stilllegung des Streckenabschnitts zwischen dem Anschluss des Ludwigsburger Unternehmens Lotter und dem Endbahn-

hof Markgröningen. Dieser westliche Abschnitt wurde zum 1. Oktober 2005 zwar formal stillgelegt, jedoch nicht entwidmet. Im Falle einer Reaktivierung als Eisenbahn wäre die erhaltene Widmung von Vorteil, weil im Gegensatz zur Einrichtung einer Straßen- oder Stadtbahn kein zeitraubendes Planfeststellungsverfahren nötig wäre. Die Stilllegung wurde unter anderem betrieben, um den Bau des zweiten Abschnitts der Markgröninger Ostumfahrung realisieren zu können. Hierzu wurde der Bahndamm vor Markgröningen auf einem kurzen Teilstück abgetragen. Aus Rücksicht auf eine mögliche Bahnreaktivierung wurde die Straße drei Meter tiefer verlegt, als es ihre Trassenführung erfordert hätte. Damit könnte die Bahn die Straße künftig mittels einer Brücke queren. Im Zuge von archäologischen Stichproben stieß ein Grabungsteam um Werner Schmidt neben dem zu entfernenden Gleisabschnitt auf Relikte einer Keltensiedlung, die im Sommer 2005 ausgegraben wurden (siehe S. 23).

Im Sinne der erhofften Reaktivierung hatte sich die Stadt Markgröningen den Zugriff auf den Bahnhof gesichert und das Empfangsgebäude 1998 samt Güterschuppen und Vorplatz gekauft. Die Gelegenheit, die ganze Bahnstrecke für einen Euro zu erwerben, ließ man allerdings verstreichen. Dann vollzog der Gemeinderat eine Kehrtwende und beschloss, den Bahnhof zu privatisieren. 2007 kaufte ihn die Familie des letzten Bahnhofsvorstands Bruno Richter, die das Gebäude bis heute bewohnt.

Durch die Ausweisung des Neubaugebiets Möglinger Weg und den 2012 erfolgten „Rückbau“ des C&A-Stichgleises wurde diese Option einer Verlängerung der Bahnstrecke nach Schwieberdingen verbaut. Beim inzwischen ziemlich verkommenen Bahnhof Möglingen entfernte man die Schienen am Bahnübergang, am ehemaligen Haltepunkt Osterholz das zweite Gleis an der Rampe.

Gleichzeitig mit der Stilllegung des westlichen Teilstücks wurde der östliche Restabschnitt, der bis zum Unternehmen Lotter führt, formal in ein Bahnhofsgleis des Bahnhofs Ludwigsburg umgewidmet. Lotter wird bis heute einmal pro Werktag mit Flüssiggas beliefert.

### 25 Jahre Reaktivierungsdiskussion

Das beim Nahverkehrsforum 1991 von BUND und VCD vorgestellte Konzept zur Wiederaufnahme des Personenverkehrs sah einen täglich 15-stündigen Betrieb mit einer Niederflurtriebwegengarnitur vor, die Ludwigsburg und Markgröningen im Halbstundentakt mit zwei Zwischenhalten in Möglingen bedienen sollte. Um diesen Takt realisieren zu können, hätte man die Strecke sanieren und die teils manuell vom Zugpersonal zu betätigenden Bahnübergänge automatisieren müssen.

Zur Prüfung des Potenzials und der möglichen Gestaltung des Personenverkehrs hat die Öffentliche Hand seit 1992 mehrere Untersuchungen für verschiedene Varianten beauftragt, die alle sehr gute Wirtschaftlichkeitsprognosen ergaben. Alle Pläne beinhalten in Möglingen einen zusätzlichen Haltepunkt im Osten des Ortes, wo seit den 1970er Jahren der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung lag. Meist wurden auch die Reaktivierung des Haltepunkts beim Gewerbepark Osterholz und/oder ein neuer Haltepunkt beim Ludwigsburger Wohngebiet um die Talallee vorgesehen.

Seit einigen Jahren wird ein Stadtbahn-Betrieb gemäß der BOStrab (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung) über die bisherigen Streckenendpunkte hinaus diskutiert. Im Westen soll die Stadtbahn bis zum Markgröninger Festplatz, im Osten bis Remseck und optional bis Waiblingen geführt werden. Insbesondere mit Hochflurfahrzeugen der Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) erforderte dieses Vorhaben allerdings hohe Investitionen von bis zu 200 Millionen Euro für den zweigleisigen Ausbau mit Oberleitung und Hochflurbahnsteigen sowie für den erforderlichen Grunderwerb. Die vom Verband Region Stuttgart (VRS) und vom BUND-Ortsverband Markgröningen vorgeschlagene Reaktivierung gemäß der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) wäre hingegen für einen Bruchteil der Kosten und weit schneller zu haben. Für rund 20 Millionen Euro könnte man laut BUND die Strecke fit für einen komfortablen Nahverkehrsbetrieb mit Niederflurfahrzeugen machen – umweltfreundlich mit Hybrid-, Wasserstoff- oder Akku-Antrieb. Attraktiv für hiesige Pendler wäre die erzielbare Fahrzeit von zwölf Minuten.

Eine Stadtbahn mit mehr Zwischenhalten wäre dagegen kaum schneller als der Bus in Ludwigsburg. Um den Anhängern einer kaum realisierbaren Stadtbahn entgegenzukommen, hat der BUND eine Verlängerungsvariante für einen Innenstadtbahnhof auf EBO-Basis entwickelt. Am anderen Ende der Strecke hat er zwei Alternativen für eine Durchbindung über Ludwigsburg hinaus vorgeschlagen: Die „Reichsstadtbahn“ genannte Variante verknüpft die ehemaligen Reichsstädte Grünigen und Esslingen und führt über einen neuen Haltepunkt am Kornwestheimer Güterbahnhof mit konfliktfreiem Übergang auf die Schusterbahn-Tangente nach Cannstatt, Untertürkheim und Esslingen. Die „Strohgäu-“ oder „Landkreisbahn“ genannte Variante führt über den Güterbahnhof Kornwestheim und den Abzweig Salzweg auf die Strohgäubahn nach Heimerdingen. Beide Varianten wären autonom zu betreiben, müssten also nicht die von der störanfälligen S-Bahn belegten Gleise nutzen.

Der Verband Region Stuttgart (VRS) hat hingegen eine Durchbindung über die Stuttgarter Panoramabahn nach Vaihingen und über Böblingen auf der Schönbuchbahn nach Dettenhausen in die Debatte eingebracht. Abweichend davon hat die SPD-Fraktion in der Regionalversammlung eine Durchbindung nach Feuerbach und bestenfalls zum Stuttgarter Hauptbahnhof vorgeschlagen.

Investitionen in Infrastruktur fielen bei all diesen Varianten vor allem auf dem stillgelegten Abschnitt zwischen Lotter und Markgröningen an. Hier müsste der Gleiskörper generalüberholt und in Möglingen ein zweispuriger Abschnitt für Zugbegegnungen sowie ein neuer Haltepunkt an der Daimlerstraße eingerichtet werden. Außerdem wären Bahnübergänge und eine Brücke über die Ostumfahrung zu erstellen. Im noch befahrenen östlichen Abschnitt wäre der Investitionsbedarf geringer. Neben der Überholung von Gleisen und Übergängen fielen hier die Einrichtung eines Haltepunkts an der Schillstraße an, der den Gewerbepark Osterholz und das Wohngebiet Talallee erschließt.

Peter Fendrich und David Zechmeister

Vergleich von EBO und BOStrab:

## Reaktivierung der Eisenbahn oder Neubau einer Stadtbahn?

Neben der Reaktivierung als Bahnlinie wurden im Hinblick auf eine noch zu planende Stadtbahn in Ludwigsburg verschiedene Varianten als Straßenbahn mit Hochflur- oder Niederflurtechnik zur Diskussion gestellt. Um die Projektideen einschätzen und vergleichen zu können, sollte man wissen, worin sich eine Stadt- oder Straßenbahn von einer Eisenbahn unterscheidet.

### 1. Eisenbahn (EBO):

Alle Fern- und Nahverkehrsbahnen in unserer Region verkehren gemäß der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) mit einer Spurweite von 1435 mm (europ. Normalspur). Die Züge fahren im Raumabstand, das heißt in einem Abschnitt befindet sich nur ein Zug. Dies wird in einfachen Fällen durch einen Zugleiter, meistens aber durch ein Signalsystem garantiert (Fahren im Blockabstand). Diese Betriebsform ist auch auf einer eingleisigen Strecke sehr sicher.

Zur Reaktivierung der Strecke Ludwigsburg – Markgröningen als Eisenbahn benötigt man kein neues Planfeststellungsverfahren, da die Strecke noch gewidmet ist. Für einzelne Maßnahmen wie zusätzliche Haltepunkte oder die technische Sicherung von Bahnübergängen, die bislang ohne Bahnschranken nur durch Übersicht gesichert oder inzwischen abgebaut wurden, sind jedoch einzelne Planfeststellungs- oder Bebauungsplanverfahren nötig.

Wie vergleichbare Projekte zeigen, ließe sich ein EBO-Betrieb auf der hiesigen Strecke in einem Zeitraum von drei Jahren realisieren. Zudem spricht für diese Betriebsform ohne Elektrifizierung ein überschaubarer Kostenrahmen von 20 bis 24 Mio. Euro (inklusive zweier neuer Haltepunkte) sowie ein sehr guter Wirtschaftlichkeitsfaktor von 6,0.

Attraktiv für Pendler sind eine erzielbare Fahrzeit von 12 Minuten, die guten Anschlüsse im Ludwigsburger Bahnhof und nicht zuletzt die mögliche Durchbindung in Richtung Stuttgart.

### 2. Straßenbahn (BOStrab):

Gesetzliche Grundlage ist die Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab). Eine Planfeststellung nach BOStrab ist erforderlich, Genehmigungsbehörde ist das Regierungspräsidium. Straßenbahnen fahren entweder im Bereich von Straßen nach der StVO, d. h. mit der hier zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Straßenverkehr oder auf eigenem Gleiskörper mit 70 bis 80 km/h. Straßenbahnen fahren auf Sicht, können also auch dicht hintereinander herfahren. Allerdings ist pro Richtung ein Gleis erforderlich. Sie haben Bremsverzögerungen wie Straßenfahrzeuge, die bei Schnellbremsungen eingesetzten Magnet-Schienenbremsen verursachen jedoch starken Verschleiß an den Schienen. Straßenbahnfahrzeuge dürfen maximal 2,65 m breit sein. Bei normalspurigen Bahnen beträgt der kleinstmögliche Kurvenradius rund 50 m.

Die Strecke Ludwigsburg – Markgröningen müsste zum überwiegenden Teil zweigleisig ausgelegt werden. Dies erforderte die Verbreiterung von Brücken und Unterführungen. Wegen der unterschiedlichen Spurführungskriterien (insbesondere wegen des schmaleren Spurkranzes von 16 mm bei BOStrab gegenüber 26 mm bei EBO) ist eine eigene Trasse erforderlich. Deshalb wäre der Gefahrgutverkehr zum Werksgelände Lotter nur noch mit erheblichem Mehraufwand zu realisieren.

Straßenbahnen werden mit 650 bis 750 Volt Gleichstrom betrieben. Da Gleichstrom nur über kurze Längen eingespeist werden kann, müssten zur Stromversorgung mindestens vier Unterwerke à ca. 750.000 Euro erstellt werden. Die Oberleitung liegt im gleichen Kostenrahmen wie bei der EBO-Bahn, wäre bei zwei Gleisen jedoch doppelt so teuer. Wegen der Streuströme sind für die Gleise besondere elektrotechnische Maßnahmen wie Isolierung, Erdung und Triebbrückstromverbindungen erforderlich. Das wird in Bereichen, wo die Gleistrasse im Straßenkörper liegt, sehr aufwendig und kostspielig.

Insgesamt ergibt sich hier ein erheblicher Neubaufwand. Basierend auf Vergleichsprojekten muss man mit Kosten von 5 bis 10 Mio. Euro pro Kilometer rechnen. Die kal-

kulatorische Streuung ist deshalb so groß, weil die Anteile der Gleisführung – ob offen oder in der Straße – für die Stadtbahnführung in Ludwigsburg und weiter nach Remseck noch nicht bekannt sind. Allein für den Abschnitt zwischen den Bahnhöfen von Markgröningen und Ludwigsburg ist mit einer Gesamtsumme von mindestens 50 Mio. Euro zuzüglich Grundwerbskosten zu rechnen. Für Planung und Genehmigungsverfahren, Enteignungen und Bau sind mindestens zehn Jahre anzusetzen.

Bedingt durch die geringere Geschwindigkeit und zusätzliche Halte in der Weststadt ist eine Fahrzeit von ca. 20 Minuten vom Bahnhof Markgröningen bis zum Bahnhof Ludwigsburg zu erwarten. Umsteigen in Ludwigsburg ist weniger komfortabel und dauert länger als beim EBO-Betrieb. Dafür punktet die Stadtbahn bei einigen innerstädtischen Zielen, weil man nicht auf den Bus umsteigen muss. Ludwigsburg verspricht sich von einer Stadtbahn mehr Bindungswirkungen und Einzelhandelsumsätze als von einer reaktivierten Bahnlinie. Die avisierte Zielgruppe in Möglingen und Markgröningen ist jedoch großteils an einer kurzen Fahrzeit interessiert, die nur die Eisenbahn bieten kann.

Rainer Christmann





Überwucherte Gleise am Möglinger Bahnhof

Bild: Peter Fendrich



Galeriewald und Bahnübergang am Osterholz

Bild: Peter Fendrich

## Quellen

Bahnakten im Stadtarchiv Markgröningen: M 01, Bü 67, 71-76, 400, 407, 848d, 1457, 1606, 1607

Staatsarchiv Ludwigsburg: E 79 II, Bü 493, K 412 IV, DO 7507, 7508, 7509, 7510

BUND-Ortsverband Markgröningen: Manuskripte-Sammlung zum Nahverkehrsforum in Markgröningen anlässlich von Naturschutztag und Bahnhofsfest am 15. und 16. Juni 1991. Markgröningen 1991

Auskünfte und Erzählungen von Ruth Baur, Rainer Christmann, Peter Ebeling, Hilde Fendrich, Rolf Müller, Jürgen Richter, Regina und Wilfried Ritter, für die sich die Autoren herzlich bedanken!

## Literatur

Balzer, Ines. Die Erforschung der Siedlungsdynamik im Umfeld des frühkeltischen Fürstensitzes Hohenasperg, Kr. Ludwigsburg, auf archäologischen und naturwissenschaftlichen Grundlagen. In: Frühe Zentralisierungs- und Urbanisierungsprozesse. Zur Genese und Entwicklung frühkeltischer Fürstensitze und ihres territorialen Umlandes. Stuttgart 2008

Keck, Heinz: Die Entwicklung der Bahn. In: 1200 Jahre Markgröningen 779 bis 1979, Band 1. Markgröningen 1979, S. 92–94

Markgröningen – das Bild der Stadt im Wandel der Zeit. Hg. v. AGD Markgröningen. Markgröningen 1969, S. 83ff

Markgröningen – Menschen und ihre Stadt. Durch die Stadtbrille, Band 6, hg. v. AGD Markgröningen. Markgröningen 2000, S. 328ff

Mihalescu, Peter-Michael u. Matthias Michalke: Vergessene Bahnen in Baden-Württemberg. Stuttgart 1985, S. 164f

Scharf, Hans-Wolfgang: Die Eisenbahn im Kraichgau. Eisenbahngeschichte zwischen Rhein und Neckar. Freiburg (Breisgau) 2006

Stempel, Gerald: Eine Übersicht über die Möglichkeiten der Bahnreaktivierung der Ex-KBS 773 Ludwigsburg – Markgröningen. Möglingen 2008