



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.

Ortsgruppe Markgröningen
Silcherstr. 16 · 71706 Markgröningen
Tel. 07145/6870 · Fax 07145/6871
bund-ovm@ecotext.de

BUND-Ortsgruppe · Silcherstr. 16 · 71706 Markgröningen

Herrn
Bürgermeister Rudolf Kürner
als Vorsitzender des Gemeinderats
Rathaus Markgröningen

Markgröningen, den 25.10.2018

Öffentliche Stellungnahme zur infrage gestellten Bahnreaktivierung

Sehr geehrter Herr Kürner,
sehr geehrte Damen und Herren im Gemeinderat,

wir haben grundlegende Bedenken hinsichtlich der gestern im Verkehrsministerium unterzeichneten „Gemeinsamen Verständigung“. Diese Absichtserklärung stellt aus unserer Sicht einen faulen Kompromiss dar, der den Interessen Markgröningens keineswegs gerecht wird und mit dem einstimmig gefassten Gemeinderatsbeschluss zur Reaktivierung im Rahmen der Doppelstrategie nicht vereinbar ist. Sollte der Gemeinderat von seiner bisherigen Linie abrücken, müsste er nicht nur eine langjährige Verzögerung des Bahnanschlusses, sondern – insbesondere für Pendler – auch Qualitätseinbußen verantworten:

1. Zurück auf Null

Die Planung der Bahnreaktivierung ist viel weiter gediehen als von Landrat Haas dargestellt: Die Ludwigsburger Stadtverwaltung hat dafür extra Spezialisten eingestellt, die inzwischen kurz vor der Antragsreife stehen. Ihre Arbeit ist unterfüttert mit zahlreichen Untersuchungen, Gutachten und einem Businessplan, der bei vergleichsweise geringen Investitionskosten von 32 Mio. Euro incl. W&W-Halt und Durchbindung bis Kornwestheim einen wirtschaftlich attraktiven Bahnbetrieb in Aussicht stellt. Das wurde jüngst auch durch eine Untersuchung des Verbands Region Stuttgart bekräftigt, die eine Nachfrage von rund 6800 Personenfahrten pro Tag prognostiziert. Eine Inbetriebnahme wurde für 2021 in Aussicht gestellt.

Jetzt von der Reaktivierung abzurücken, bedeutet, diese Vorarbeiten weitgehend in die Tonne zu treten, den Planungsprozess zurück auf Null zu stellen und diesen wegen des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens für einen Stadtbahnbetrieb gemäß BOStrab auch noch wegen möglicher Einsprüche unwägbar zu verlängern. Erschwerend kommt hinzu, dass das für die Stadtbahnplanung zuständige Landratsamt erst einen Stab von Planern einstellen und aufbauen muss. Erst wenn diese so weit sind wie die Stadt Ludwigsburg bei der Reaktivierung, können verlässliche Aussagen getroffen werden, ob das gestern in den Raum gestellte Stadtbahnnetz wirtschaftlich und somit überhaupt förderfähig ist bzw. ob alle in den Raum gestellten Streckenäste wie der nach Schwieberdingen realisierbar sind. Dieser wird nach unserer Auffassung nur durch einen Synergieeffekt wirtschaftlich, der mit der Einrichtung eines Schnellbahntrassenhalts für einen Metropolexpress zu erzielen wäre.

2. Entwidmung der Bahnstrecke

Die Absichtserklärung sieht vor, die Bahnstrecke als solche zu entwidmen, um sie künftig ausschließlich gemäß Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) zu nutzen. Dabei bleibt außer Acht, dass gegen eine

Vorsitzender: Peter Fendrich
Kassier: Günther Mertz

VR-Bank Asperg-Markgröningen
BLZ: 604 628 08 · Konto-Nr.: 23 714000

Entwidmung erfolgreich Einspruch erhoben werden kann: Zum einen durch den Eigner der Strecke, die DB, oder ein anderes Bahnunternehmen, das Interesse an der Bedienung der Strecke anmeldet. Zum anderen durch die Firma Lotter, die auf dem östlichen Gleisabschnitt – gemäß Gefahrgutverordnung verpflichtend – werktäglich mit Flüssiggas beliefert wird. Sollte Lotter davon nicht abrücken, ist die Entwidmung blockiert und viel Zeit verloren. Wir fragen uns, wie dieser gewichtige Aspekt gestern beiseite geschoben werden konnte.

Eine Entwidmung hätte zudem noch eine weitere schwerwiegende Konsequenz zur Folge: Die in Aussicht gestellte Einbindung eines Halts für Wüstenrot & Württembergische lässt sich nur realisieren, wenn die Strecke, wie bei der Doppelstrategie vorgesehen, sowohl Eisenbahn- als auch Stadtbahnbetrieb ermöglicht. Ein neu zu bauender Stadtbahnast zu W&W parallel zur Bahnstrecke ist völlig unrealistisch. Damit sollte sich Kornwestheim keinesfalls vertrösten lassen. Tatsächlich würde Kornwestheim abgehängt, auch zum Schaden derjenigen Pendler, für die die Durchbindung bis Kornwestheim eine attraktive Ergänzung darstellt.

Auf eine Entwidmung sollte sich unser Gemeinderat deshalb auf keinen Fall einlassen. Zumal die vom Verkehrsministerium präsentierte Kompromissformel für einen Vorlaufbetrieb beschränkt auf unsere Strecke auch mit Zweisystemfahrzeugen (EBO- und BOStrab-tauglich) umgesetzt werden könnte, was eine zeitgleiche Einbindung von W&W und Kornwestheim ermöglichen würde.

3. Konsequenzen für Markgröninger Pendler

Sollte sich der Gemeinderat auf die Streichung der Bahnreaktivierung einlassen, wären damit Nachteile für viele staugeplagte und vom überlasteten ÖPNV genervte Pendler verbunden:

1. Um Jahre verzögerte Realisierung eines Bahnanschlusses.
2. Längere Fahrzeit nach Ludwigsburg wegen reduzierter Höchstgeschwindigkeit.
3. Keine Ankunft auf Gleis 5 im Ludwigsburger Bahnhof möglich, sondern im Bahnhofsumfeld, was längere Umsteigezeiten zur Folge hätte.
4. Keine umsteigefreie Durchfahrmöglichkeit bis W&W bzw. Kornwestheim.
5. Verlust der projektierten Durchbindungsoptionen, die eine umsteigefreie Durchfahrmöglichkeit über das Daimler-Werk bis Esslingen und über das Porsche-Werk bis über Korntal hinaus bieten würden. Beide Optionen wären für viele Markgröninger und Pendler andernorts wegen erheblicher Fahrzeitverkürzung sehr attraktiv und könnten viele vom Auto auf die Schiene bringen.

4. Verlust des Bahnhofs

Wer anstelle des bislang vorgesehenen Mischbetriebs von Eisenbahn und Stadtbahn gemäß Doppelstrategie künftig auf der Markgröninger Bahnstrecke nur noch Stadtbahnbetrieb ermöglicht, nimmt in Kauf, dass die Reaktivierung der Bahnhofsgleise obsolet wird. Denn eine Wiederaufnahme des schienengebundenen Güterverkehrs würde damit ebenso verhindert wie der Einsatz von Sonderzügen, die auf dem DB-Netz weiterfahren. Wie bis 2002 üblich, könnten auf einer reinen Stadtbahn auch keine Trafos für das Umspannwerk bis zum Markgröninger Bahnhof gefahren werden. Um Straßen, Umwelt und Klima zu entlasten, hält der BUND eine Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene aber auch in Markgröningen für unverzichtbar. Diese Zukunftsoption, die unser Bahnhof bieten könnte, sollte sich der Gemeinderat keinesfalls im Zuge einer Entwidmung als Bahnstrecke nehmen lassen.

5. Doppelstrategie = Doppelbelastung des Haushalts?

Mitunter wurden Bedenken geäußert, ob sich die klamme Stadt die Planungs- und Betriebskosten für beide Systeme der Doppelstrategie überhaupt leisten könne. Daher sei zu überlegen, ob man sich die Kosten für den Eisenbahnbetrieb nicht sparen sollte. Dem widerspricht der BUND entschieden. Denn der Anteil Markgröningens wäre im Fall der Bahnreaktivierung sehr gering in Anbetracht des erzielbaren hohen Nutzens. Außerdem kämen Investitionen in den Gleiskörper auch dem folgenden Stadtbahnprojekt zugute.

6. Finanzielle Belastung der Stadt bei der Eisenbahnreaktivierung

Bei der Bahnreaktivierung betragen die Anteile Markgröningens an den Planungskosten maximal 0,9 Mio. Euro und an den erforderlichen Investitionen max. 2,5 Millionen Euro. Für einen Eisenbahnbetrieb im Halbstundentakt bis Kornwestheim müssten drei Fahrzeuge angeschafft werden. Emissionsfreie Fahrzeuge sind allerdings

teurer und würden zusammen rund 18 Mio. Euro kosten. Nach bisher kommuniziertem Kostenschlüssel zwischen dem Landkreis und den vier beteiligten Kommunen entfielen davon 3,4 Mio. Euro auf Markgröningen, ohne mögliche Fördergelder einzurechnen. Mit nur drei Fahrzeugen bliebe im Eisenbahnbetrieb auch die Betriebskostenumlage in Anbetracht eines außergewöhnlich hohen Wirtschaftlichkeitsfaktors von 6,0 in einem überschaubaren Rahmen. Es sprechen demnach keine wirtschaftlichen Gründe gegen die Reaktivierung des Eisenbahnbetriebs, im Gegenteil: Für so wenig Geld kann man kaum mehr bekommen!

6. Finanzielle Belastung der Stadt für das neu konzipierte Stadtbahnnetz

Bei der Stadtbahn stellt sich die Lage etwas anders dar: Betrachtet man den im Verkehrsministerium gestern in Aussicht gestellten Netzzumfang mit zweieinhalb Stadtbahnästen in Ludwigsburg/Ost (davon einer bis Remseck), einem Ast bis W&T und einer Verlängerung bis Schwieberdingen, sind die bislang in den Raum gestellten Planungskosten zwischen 30 und 40 Mio. Euro nicht mehr zu halten. Realistisch sind bis zu 50 Mio. Euro, die der Landkreis und die sechs beteiligten Kommunen (incl. Schwieberdingen) unter sich aufteilen müssten, ohne Zuschüsse dafür zu bekommen. Wenn der Kreis die Hälfte übernimmt, müssten die Kommunen je nach Kostenschlüssel zwischen 3,5 bis 4,5 Mio. Euro für die Planung beisteuern.

Die Investitionen für ein erweitertes Stadtbahnnetz werden mindestens 250 Millionen betragen. Bei einer Förderquote von 70 Prozent wären von Kreis und Kommunen 75 Mio. Euro zu finanzieren. Davon ausgehend, dass der Kreis auch davon die Hälfte trägt, blieben für die sechs Kommunen 38,5 Mio. Euro, die sie untereinander aufteilen müssten.

Obendrauf kommen noch die Kosten für mindestens zwölf, in Anbetracht des erweiterten Netzzumfangs eher 15 Stadtbahnfahrzeuge, deren Stückpreis bei etwa vier Millionen liegen dürfte. Somit ist mit Fahrzeuginvestitionen von rund 60 Mio. Euro zu rechnen, die großteils der zu gründende Zweckverband tragen müsste.

Während gerne kommuniziert wird, dass man bis zu 180 Mio. an Fördergeld heranziehen könnte, hat bislang niemand öffentlich die Rechnung für die einzelnen Kommunen aufgemacht. Für die Stadtbahn hätte Markgröningen demnach mit einmaligen Ausgaben in Höhe von 13 bis 14 Mio. Euro zu rechnen. Für Markgröningen sind das zwar nicht unerhebliche, aus Sicht des BUND jedoch lohnenswerte Ausgaben. Insbesondere eine Durchbindung der Stadtbahn über das Bildungszentrum, einen Knoten an der Schnellbahntrasse und einen Werkshalt bei Bosch bis zum Schwieberdinger Bahnhof würden wir sehr begrüßen.

Kritisch sieht der BUND, dass das Landratsamt, das bei der Stadtbahnplanung den Hut auf hat, bislang keine Zahlen zu der jährlich anfallenden Betriebskostenumlage genannt hat. Ob Markgröningen diese Belastung auf Dauer schultern kann, ist leider nicht einfach mit Ja zu beantworten. Ohne diesen relativ hohen „Dauerkostenfaktor“ zu kennen, kann der Gemeinderat unseres Erachtens aber keine Entscheidung im Sinne der gestrigen „Verständigung“ fällen.

7. Stadtbahn-Vorlaufbetrieb als Ersatz für die zu streichende Eisenbahnanbindung

Der gestern in Aussicht gestellte Vorlaufbetrieb einer Stadtbahn auf dem Markgröninger Streckenast soll fast so schnell realisierbar sein wie die Eisenbahnreaktivierung, deren Streichung gestern nahegelegt wurde. Dies identifiziert der BUND-Ortsverband als leeres Versprechen, das jeglicher Grundlage entbehrt. Denn davor stehen Entwidmung und Planfeststellung, die nicht reibungslos über die Bühne gehen würden. Außerdem kann ohne eine fertige und förderfähige Planung für das Gesamtnetz keine Genehmigung für einen Teilstrecke erwartet werden. Daher werden weit mehr als die avisierten fünf Jahre ins Land gehen, bis die ersten Stadtbahnen zwischen den Bahnhöfen von Ludwigsburg und Markgröningen verkehren würden. Das ist der Bürgerschaft nicht vermittelbar und kann aus unserer Sicht vom Gemeinderat so nicht akzeptiert werden.

8. Stadtbahn-Anbindung Schwieberdingens

Die Anbindung Schwieberdingens an die Stadtbahn würden wir sehr begrüßen. Doch sollte der Markgröninger Gemeinderat unbedingt zur Bedingung machen, dass der Ast nach Schwieberdingen keinesfalls vor Markgröningen abzweigt, wie in einem früheren Modell vorgesehen. Denn dann müsste die Stadtbahn flügelnd, das heißt dass nur noch die Hälfte der Züge nach Markgröningen fährt und sich der Takt entsprechend verschlechtern würde. Außerdem würde damit die Stadtbahnbindung für Markgröninger Bosch-Angestellte

ebenso wie ein bahngebundener Schülerverkehr zwischen Schwieberdingen und Markgröningen entfallen. Alle Faktoren, die sich entscheidend auf die ohnehin wackelige Wirtschaftlichkeit dieses Streckenastes auswirken. Dabei bliebe die zu bauende Strecke etwa gleich lang, wenn Markgröningen dafür auf den Ast zum Festplatz verzichtet. Der BUND hat zwei Vorschläge für den innerstädtischen Trassenverlauf über das Bildungszentrum erarbeitet. Integraler Bestandteil unseres Konzepts für die Anbindung Schwieberdingens ist, wie oben erwähnt, die Einrichtung eines Metropolexpress-Halts an der Schnellbahntrasse, von dem Pendler aus Möglingen, Schwieberdingen und Markgröningen weitaus schneller als mit dem Auto oder dem sonstigen ÖPNV nach Stuttgart und weiter auf die Filder kommen würden. Nur der damit herzustellende Synergieeffekt würde aus unserer Sicht die Wirtschaftlichkeit dieses aufwendigen Stadtbahn-Ringschlusses bis zum Schwieberdinger Bahnhof garantieren.

Fazit des BUND-Ortsverbands:

In Anbetracht der Umweltbelastung und der Verkehrsüberlastung im Großraum Stuttgart können wir kaum fassen, dass ausgerechnet das grün geführte Verkehrsministerium die Reaktivierung der weit und breit wirtschaftlichsten Nebenstrecke auf die lange Bank schieben will. Skandalös finden wir zudem die intrigant anmutende Vorgehensweise. Diese kommt einer Überrumpelungstaktik gleich, indem sie die weit vorangeschrittene Planung einfach vom Tisch wischt und die beschlussfassenden Gremien in den Kommunen vor Tatschen stellt, ohne diese 180-Grad-Wende zu rechtfertigen bzw. über die Gründe zu informieren. Das würde ich mir als Gemeinderat nicht bieten lassen.

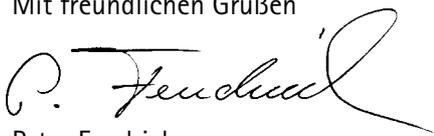
In diesem Sinne weisen wir darauf hin, dass das gestern von Landrat und Bürgermeistern unterzeichnete Papier nicht mehr ist als eine Willensbekundung und keine Entscheidungsgrundlage für die betroffenen Gemeinderäte darstellen kann. Eine solche wäre erst gegeben, wenn eine ausreichende Begründung vorliegt und das Landratsamt eine konkrete Planung inklusive Netzerweiterung, eine Kostenaufstellung für die Kommunen und einen Business-Plan für den Stadtbahnbetrieb vorlegt. Auf der Basis von „ungelegten Eiern“ kann keine so weitreichende Weichenstellung erfolgen. Denn das wäre einerseits ein Blankoscheck und andererseits das nicht zu verantwortende Aus für den vergleichsweise schnell und preiswert (siehe Businessplan) zu realisierenden Eisenbahnbetrieb und dessen attraktive Ausdehnung in Richtung Esslingen und Leonberg.

Nach über zwanzigjährigem Hinhalten ist eine weitere Verzögerung nicht vermittelbar. Zumal sich viele in Anbetracht der erreichten Planungsreife schon kurz vor dem ersten Etappenziel der Doppelstrategie gesehen haben. Wir appellieren daher an alle Gemeinderäte, mit uns standhaft zu bleiben, an der Doppelstrategie festzuhalten und notfalls auch über unkonventionelle Lösungen nachzudenken:

Der Kosten-Nutzen-Faktor der Eisenbahnreaktivierung bzw. des Eisenbahnbetriebs ist aus Sicht des BUND-Ortsverbands so gut, dass dieses Projekt, sollte sich das Verkehrsministerium dagegen sperren, auch ohne Landeszuschuss umgesetzt werden könnte. Wenn es später um die Umsetzung der Stadtbahn geht, wären die beteiligten Kommunen in einer guten Verhandlungssituation, ihre Vorabinvestitionen anrechnen zu lassen. Und sollte die Gemeinde Möglingen weiterhin auf der Bremse stehen, plädieren wir ernsthaft dafür, es ohne sie umzusetzen und die Züge ohne Zwischenhalt durchfahren zu lassen. Dann wären wir noch viel schneller in Ludwigsburg.

Gerne erläutern wir unsere Position in Fraktionsrunden oder im Rahmen der für den 30.10. anberaumten Exkursion, bei der eine erfolgreiche Nebenstrecken-Reaktivierung und der Bau eines Schnellbahn-Haltes vorgestellt werden. Hierbei haben Sie die Möglichkeit, sich kompakt zu informieren. Über Ihre Teilnahme würden wir uns freuen.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Fendrich

P.S.: Auf unserer Homepage können Sie weitere Aspekte zur Doppelstrategie, zur Süderweiterung der Stadtbahn und zum geforderten Metropol-Express-Halt einsehen:

<https://rv-stuttgart.bund-bawue.de/ueber-uns/in-der-region/kreis-ludwigsburg/markgroeningen/>