



Stadtbahn-Geschäftsführer Frank von Meissner in den neuen Räumen der Geschäftsstelle des Zweckverbands.

Foto: Andreas Becker

SOMMERINTERVIEW MIT FRANK VON MEISSNER

„Bei Stadtbahn droht kein Ludwigsburg 21“

Für die Stadtbahn hat die Vorplanung begonnen. Im Herbst wird die Strecke zwischen Ludwigsburg und Markgröningen vermessen. Dann sollen auch die Kosten auf den Tisch kommen. Sie werden sicher höher als die bislang genannten 250 Millionen Euro ausfallen, sagt der Geschäftsführer des Zweckverbands Stadtbahn, Frank von Meissner im *LKZ*-Interview.

„Ludwigsburg 21“ drohe aber nicht: „Es handelt sich hier um ein technisch gut beherrschbares Projekt.“

KREIS LUDWIGSBURG

FRAGEN VON STEPHAN WOLF

Herr von Meissner, wann sind Sie zuletzt selbst im Führerstand einer Bahn gestanden?

FRANK VON MEISSNER: Vor zwei Wochen bin ich mit dem Güterzug durch Ludwigsburg gefahren. Es war ein besonderer Augenblick, mit dem Zug durch mei-

nen Arbeitsort zu fahren.

Was fasziniert Sie am Bahnfahren?

Am Bahnfahren als Fahrgast fasziniert mich, dass es die beste, bequemste und zuverlässigste Art der Mobilität ist. Wenn ich selbst fahre, dann gibt es nichts Schöneres, als einen 1000 Tonnen schweren Zug ans Ziel zu bringen.

Sie wohnen in Herrenberg und pendeln mit der Bahn nach Ludwigsburg mit der S Bahn. Wie groß ist der Frust im Moment?

Der Frust lässt sich zurzeit in Worten gar nicht beschreiben, weil wir seit Anfang Juli unzählige Baustellen haben und der Ersatzverkehr so schlecht funktioniert, dass ich mittlerweile häufig in Ludwigsburg übernachte.

Wann kaufen Sie sich ein Auto?

Meine Frau hält mich momentan noch davon ab.

Was kann die geplante Stadtbahn im Kreis Ludwigsburg besser machen?

Unser Ziel muss sein, dass wir ein zuverlässiges Angebot auf die Schiene stellen: pünktlich, verlässlich und auch attraktiv.

Fortsetzung...

Vom Anfang – an der Haltestelle – bis zum Ausstieg, und in der Stadtbahn natürlich auch.

Der Zweckverband Stadtbahn hat neue Räume bezogen, neues Personal eingestellt. Wie schwer wird es sein, Personal für die Stadtbahn zu finden?

Das wird eine Herkulesaufgabe, für den Betrieb der Stadtbahn Personal zu finden. Aber es ist auch schon jetzt eine große Herausforderung, das benötigte Personal für die Planungs- und Steuerungsprozesse an Bord zu holen. Der Fachkräftemangel hat unsere Branche mit voller Wucht ereilt.

Wo stehen wir im Moment beim Stadtbahnprojekt?

Wir haben nun endlich die Vorplanung gestartet – die erste Planungsstufe. Jetzt wird es konkret, ein wirklich ganz bewegender Moment für uns und auch für mich persönlich. Unsere Planer sind jetzt dabei, die Grundlagen zusammenzutragen, die ersten Planungen anzustellen. Die ersten Abschnitte an der Markgröninger Strecke werden ab Herbst vermessen werden als Grundlage für die spätere Planung.

Sie haben in den vergangenen Wochen mehrere Rundgänge über die geplante Strecke mit Bürgern gemacht. Wie sind Ihre Erfahrungen?

Die Erfahrungen sind sehr positiv. Es gibt ein sehr, sehr reges Interesse an dem Projekt und viele positive Stimmen. Es war uns auch klar, dass viele besorgte und auch kritische Fragen künftiger Nach-

barn kommen würden. Eine Stadtbahn direkt vor der Haustüre weckt erst mal Befürchtungen und Ängste.

Gerade in Oßweil wurde Ihnen sehr viel Kritik entgegengebracht. Warum herrscht in Ludwigsburg immer noch so viel Skepsis gegenüber der Stadtbahn?

Das liegt an drei Faktoren: Furcht vor dem Lärm, mangelnder Platz und womöglich wegfallende Parkplätze sowie das Argument, mit dem Bus ginge es genauso gut wie mit der Stadtbahn. Natürlich haben wir Ludwigsburg einen sehr gut ausgebauten Busverkehr, und der soll auch erhalten bleiben. Aber die Busse brechen zum Teil aus allen Nähten. Wenn wir noch mehr fahren lassen würden, dann stehen die sich gegenseitig im Weg. Oft stehen die Busse aber auch im Stau. Die Stadtbahn als neues Verkehrsmittel

wird natürlich Platz brauchen, und der Platz ist gerade in der Stadt endlich: Das wird an manchen Stellen zu Lasten der Autos und auch von Parkplätzen gehen. Beim Lärm haben viele Menschen die uralten Straßenbahnen aus den 60er Jahren vor Augen, die durch die Kurven quietschten. Sie wissen nicht, wie leise moderne Bahnen im Verkehr mitschwimmen. Da empfehle ich einen Blick nach Heilbronn.

Rechnen Sie auch in Möglingen mit Gegenwind, wo Sie demnächst sein werden?

In Möglingen gibt es ja bereits eine Bürgerinitiative. Mit der habe ich gleich zu meinem Start beim Zweckverband 2021 ein Gespräch geführt. Bei der Strecke, die dort ja noch liegt und nur reaktiviert wird, geht es um Lärmschutz und um die Auswirkungen der Bahnübergänge auf den Straßenverkehr.

Reichen Streckenbegehung aus, um die Menschen zu überzeugen.

Die Überzeugungsarbeit ist ein langer Weg. Das ist nicht mit nur einem Ortstermin getan. Zum einen wollen wir für das System werben, warum eine Stadtbahn so viele Vorteile bringt. Zum anderen werden wir natürlich nicht nur jetzt zu Beginn einen Ortstermin machen, sondern auch, wenn wir in der Planung ein Stück weit weiter sind. Nächstes Jahr im Frühsommer werden wir mit dem Zwischenstand der Pläne wieder zu den Menschen gehen.

Wie geht es jetzt weiter?

Wir sind jetzt in der Vorplanung: Dabei lassen wir die Gleise, Brücken, Haltepunkte sowie die zugehörige Technik planen und die Kosten ermitteln. Diese Kostenkalkulation ist Basis für die standardisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung. Dabei schauen wir, ob der Nutzen an kürzeren Fahrzeiten, Klimawirkungen und CO₂-Einsparungen größer ist, als die gesamten Investitions- und späteren Betriebskosten. Nur dann erhält man auch die Förderung, die zwischen 75 und 95 Prozent liegt.

Wann liegt das Ergebnis vor?

Anfang 2025. Ich bin sehr optimistisch, dass das positiv ausfällt. Wir haben schon erste Hochrechnungen der Fahrgastzahlen. Sie liegen mit bis zu 10 000 Fahrgästen im Durchschnitt zwischen Markgröningen und Ludwigsburg sehr hoch. An der Hindenburgstraße erwarten wir rund

5600 Fahrgäste am Tag. Daher wird der Nutzen deutlich höher als die Kosten sein.

Zu Beginn der Stadtbahndiskussion wurden die Kosten auf 250 Millionen Euro geschätzt. Haben Sie mittlerweile eine genauere Vorstellung, wo wir landen könnten?

Nein, die Planung und Kostenkalkulation machen wir ja jetzt. Wir müssen uns noch ein bisschen gedulden. Es bringt nichts, mit irgendwelchen Zahlen wie Schrot in den Wald zu schießen. Lassen Sie uns lieber abwarten, bis wir eine verlässliche Planung haben. Sicher ist aber, dass die Kosten höher liegen werden als die genannten 250 Millionen Euro.

Droht uns bei der Stadtbahn Ludwigsburg 21?

Das wird nicht passieren. Es handelt sich hier um ein technisch gut beherrschbares Projekt.

Die Stammstrecke zwischen Ludwigsburg und Markgröningen soll Ende 2028 eröffnet werden. Die Anbindung nach Pattonville und Schwieberdingen fünf Jahre später. Ist der Zeitplan zu halten?

Wir sind sehr motiviert, schnellstmöglich vorwärts zu machen. Aber das muss der Planungs- und auch der Genehmigungsprozess zeigen, ob dieser Zeitplan, der sehr, sehr ambitioniert ist, eingehalten werden kann.

Mit welchem Fahrzeug wird die Stadtbahn ausgerüstet?

Wir werden mit Zügen fahren, die schon so ähnlich im Landkreis Karlsruhe im Einsatz sind. Das sind Bahnen, die sowohl auf Straßenbahn- wie auch auf Eisenbahngleisen fahren können. Der Radius, mit denen sie Kurven meistern, beträgt nur 25 Meter und passt sehr gut in das städtische Umfeld. Die Einstiegshöhe wird deutlich niedriger sein als bei einer Stadtbahn der SSB.

Wohin wird der Betriebshof kommen?

Wir brauchen einen eigenen Betriebshof, sobald wir mit eigenen Fahrzeugen fahren. Das wird etwa in vier bis fünf Jahren nach Start der Stadtbahn, also etwa 2033, sein. Eine günstige Fläche wäre am Bahnhof Markgröningen.

Mit welchen Fahrgastzahlen rechnen Sie?

Es liegen noch keine detaillierten Zahlen vor. Diese werden im Zuge der Nutzen-Kosten-Untersuchung berechnet. Aber

wir erwarten nach den Prognosen 10000 pro Tag im Zulauf zwischen Möglingen und Ludwigsburg, davon rund 5600 an der Hindenburgstraße. Je weiter man an die Streckenenden schaut, desto geringer werden die Fahrgastzahlen.

Könnte das Deutschlandticket den Fahrgastzahlen noch einen weiteren Schub geben?

Das Deutschlandticket hat einen echten Boom bei Bahn und Bus ausgelöst. Hinzu kommt das Jugendticket Baden-Württemberg. Die Fahrgastzahlen gehen steil nach oben. Insofern gehen wir davon aus, dass die Fahrgastzahlen bei der Stadtbahn noch eher übertroffen werden.

Aber ein eigenes Ticket ist nicht geplant?

Nein. Die Stadtbahntickets werden in das System des VVS integriert. Darin liegt der große Vorteil, dass dann das Lucie-Stadtbahnticket auch im Ludwigsburger Stadtbus gilt: „Bahn und Bus aus einem Guss“ ist unser Motto. Es wird sicher viele Nutzer geben, die mit dem Bus zur Stadtbahnhaltestelle fahren, um dort umzusteigen.

Die Anbindung von Kornwestheim ist auch langfristig nicht vorgesehen?

Diese Erweiterung steht zurzeit nicht auf der Tagesordnung. Die Erfahrung von anderen Stadtbahnen zeigt aber: Wenn erste Strecken eingerichtet sind, wird das Netz immer noch erweitert. Vielleicht denken wir dann auch mal über eine Strecke von Ludwigsburg Richtung Kornwestheim nach.

Ein weiteres Bahnprojekt im Landkreis nimmt mit der Bottwartal konkrete Formen an. Welche Vorteile sehen Sie im Zusammenspiel mit der Stadtbahn?

Wir freuen uns über jede Reaktivierung einer brachliegenden Strecke. Es ist gut, dass die Bottwartalbahn auch eine positive Wirtschaftlichkeitsprognose hat. Das stärkt den Öffentlichen Nahverkehr im Landkreis Ludwigsburg und auch die Stadtbahn.

Wenn die Stadtbahn zur Jungfernfahrt aufbricht, werden Sie dann im Führerstand stehen?

Nicht erst, wenn die Stadtbahn zur Eröffnungsfahrt einlädt, sondern schon vorher bei den Probefahrten: Die werde ich selbst fahren. Das wird ein wunderbarer Moment sein!

ZUR PERSON

Frank von Meissner

Der Diplom-Kaufmann, Jahrgang 1974, ist ein Eisenbahner durch und durch. Von 2001 bis August 2009 baute er als Projekt- und Betriebsleiter der Hohenzollerischen Landesbahn AG den Verkehrsbetrieb Ringzug auf. Von September 2009 bis Oktober 2014 war er als Prokurist und Leiter Betrieb und Personal bei der SBB Deutschland GmbH verantwortlich für die Planung und Entwicklung neuer SPNV-Angebote. Von Juli 2018 bis September 2019 war er bei der Deutschen Bahn für die DB Projektgesellschaft Stuttgart - Ulm tätig. Dort verantwortete er für das Bahnprojekt ‚Stuttgart 21‘ und die Neubaustrecke nach Ulm die Koordination der Planfeststellungsverfahren. Bis November 2021 war er als Eisenbahnbetriebsleiter, Projektleiter und Bauherrenvertreter bei den Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) die S-Bahn-Neubaustrecke von Filderstadt-Bernhausen nach Neuhausen tätig. Jetzt ist er Geschäftsführer des Zweckverbands Stadtbahn im Kreis Ludwigsburg. Er ist Triebfahrzeugführer und -prüfer. Deshalb steht er regelmäßig im Führerstand. (red)