



Vorlage TA_20/2011
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 27.06.2011

mit 1 Anlage

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg hier: Sachstandsbericht

In den vergangenen Jahren wurden unter Federführung des Landkreises Ludwigsburg verschiedene Möglichkeiten zur Reaktivierung der alten Markgröninger Bahn geprüft. Nach verschiedenen Optimierungsschritten lag schließlich ein Stadtbahnkonzept zwischen Markgröningen, Ludwigsburg, Aldingen und Oßweil vor, das täglich rund 8.000 zusätzliche Fahrgäste gewinnen würde. Es wurde dem Ausschuss für Umwelt und Technik am 8. November 2010 vorgestellt (TA_29/2010).

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis des vorgestellten Konzepts lag jedoch nur bei 0,6. Für die grundsätzliche Förderfähigkeit benötigen wir einen Faktor von mindestens 1,0. Der verkehrliche Nutzen war also im Vergleich zu den Infrastrukturkosten zu niedrig bzw. waren die Infrastrukturkosten im Vergleich zum verkehrlichen Nutzen zu hoch. Im Zuge der Bearbeitung und Analyse der Ergebnisse hatten sich Optimierungsansätzen angedeutet, deren Überprüfung Aussicht auf eine Ergebnisverbesserung bot. Um die grundsätzliche Förderfähigkeit zu klären, stimmte der Ausschuss zu, zwei weitere Optimierungsschritte zur Nutzen-Kosten-Untersuchung zu beauftragen.

Folgende weitere Möglichkeiten zur Steigerung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses sollten daraufhin vom Gutachter untersucht werden:

- Verringerung der Investitionen (z.B. durch Verzicht auf Streckenabschnitte)
- Senkung der Betriebskosten (z.B. durch Änderungen im Taktraster)
- Generierung von zusätzlichem Nutzen (z.B. durch zusätzliche Erschließung von Wohngebieten)

Der beiliegende Untersuchungsbericht der Gutachter von Intraplan und BPR (Anlage 1) beschreibt detailliert die verschiedenen Untersuchungsschritte und bewertet die unterschiedlichen Planfälle.

Untersuchungsergebnis

Aus dem bisher untersuchten Planfall gewannen die Gutachter folgende Erkenntnisse:

- Die Verknüpfung der Stadtbahn mit dem Regional- und S-Bahnverkehr am Bahnhofsvorplatz Ludwigsburg musste in jedem Fall beibehalten werden, da dort zahlreiche Umsteigevorgänge stattfinden.
- Ein 10-Minuten-Takt der Stadtbahn wird nur im am stärksten belasteten Abschnitt in der Innenstadt von Ludwigsburg benötigt. Ein 15-Minuten-Takt bei ausreichender Kapazität auf der übrigen Strecke versprach eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation.
- Um die Infrastrukturkosten zu senken und / oder den verkehrlichen Nutzen zu erhöhen, kamen folgende Möglichkeiten in Frage:
 - Der Bereich der ehemaligen Flak-Kaserne wurde durch den Stadtbahnast nach Oßweil noch nicht optimal erschlossen, gleichzeitig verursachte die Buserschließung im 10-Minuten-Takt erhebliche Betriebskosten. Die Erschließung des Bereiches durch einen weiteren Stadtbahnast könnte zu einer Verbesserung beitragen.
 - Detaillierte Untersuchung des Streckenastes von Pattonville nach Aldingen
 - Die Benutzung der bestehenden Markgröninger Bahnstrecke bis etwa zur Brücke über die Asperger Straße würde die Investitionen erheblich senken.

Diese Optimierungsansätze wurden von den Gutachtern einzeln daraufhin geprüft, inwieweit sie zur Verbesserung des Bewertungsergebnisses konnten. Gegebenenfalls flossen sie dann in den optimierten Planfall ein. Am Ende dieses Prozesses steht jetzt ein optimierter Planfall, der sämtliche positiv geprüften Veränderungsansätze beinhaltet. Dieser Ausführungsplanfall wird im Untersuchungsbericht „Mitfall 3B“ genannt.

Für diesen optimierten Ausführungsplanfall haben die Gutachter eine Nutzen-Kosten-Abschätzung durchgeführt und ein gesamtwirtschaftlich tragfähiges **Ergebnis von 1,15** ermittelt. Dieser Planfall unterstellt eine bereits bestehende Stadtbahnlinie der SSB von Stuttgart über Aldingen bis Pattonville, einen zusätzlichen Linienast in Ludwigsburg bis Schlösslesfeld, sowie eine Trassenführung im Westen der Stadt über die Bestandstrecke der Markgröninger Bahn mit einem Haltepunkt „Talallee“. Die Buslinien wurden angepasst.

Eine Stadtbahnverlängerung der SSB von Stuttgart nach Pattonville befindet sich einer frühen Phase der grundsätzlichen Überlegungen. Der Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Tragfähigkeit ist dafür noch nicht erbracht. Sollte die Verlängerung nicht realisiert werden, könnte die Ludwigsburger Stadtbahn weiterhin über Pattonville bis Aldingen projektiert werden. In diesem Fall würde das Nutzen-Kosten-Verhältnis **von 1,15 auf 1,1 sinken**.

In beiden Fällen wird ein Wert relativ knapp über 1,0 erreicht. Um die Förderfähigkeit zu gewährleisten, wäre möglichst sicherzustellen, dass es bei der Detailplanung nicht zu höheren Investitionskosten kommt. Eine größere Genauigkeit lässt sich durch eine Machbarkeitsstudie jedoch nicht erzielen.

Außerdem kann das ermittelte Ergebnis von 1,15 bzw. von 1,1 nur bei einer Trassenführung über die Bestandstrecke der Markgröninger Bahn erreicht werden. Dazu ist eine geeignete Ausfädelung aus der DB-Strecke im Bereich Asperger Straße / Schillerdurchlass erforderlich. Wäre dies nicht möglich und die Bahn müsste – wie bisher vorausgesetzt – durch die Ludwigsburger Weststadt geführt werden, würde der Wert **auf 0,8 sinken**.

Die Gutachter haben ihre Ergebnisse in der Arbeitstagung vom 12. April 2011 vor Mitgliedern des Ausschusses für Umwelt und Technik und des Kreistags präsentiert.

Bewertung und weiteres Vorgehen

Ein Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1,0 kann nur erreicht werden, wenn die Trasse über die Bestandsstrecke der Markgröninger Bahn geführt wird. Vor weiteren Entscheidungen benötigen wir daher eine verbindliche Auskunft der DB AG zur Ausfädelung der Stadtbahn im Bereich zwischen Asperger Straße und Schillerdurchlass. Die Deutsche Bahn AG müsste dabei unter anderem der Abtrennung von vier Abstellgleisen zustimmen. Erste Gespräche und eine Ortsbesichtigung mit Vertretern der Deutschen Bahn fanden bereits statt. Wir rechnen aber vor der Sommerpause mit keiner endgültigen Stellungnahme der Bahn. Sollte die Nutzung der Bestandsstrecke nicht möglich sein, ist ein Nutzen-Kosten-Indikator über 1,0 nicht zu erreichen. Eine Fortsetzung der Planungen könnten wir dann nicht empfehlen.

Ein weiterer offener Punkt ist die Mitbenutzung der Markgröninger Bahn durch Güterverkehr zur Firma Lotter. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde nicht geklärt, ob bzw. in welchem Umfang die Firma Lotter den Gleisanschluss auch zukünftig nutzen möchte. Von der Klärung dieser Fragen können sich Anforderungen an die Stadtbahnfahrzeuge hinsichtlich Mehrsystemfähigkeit, Verbindung zum Netz der DB AG und der streckenseitig notwendigen Signal- und Sicherungstechnik ableiten.

Das bisher ermittelte Ergebnis beruht auf einer noch geringen Planungstiefe der Infrastrukturkosten. Um die vom Zuwendungsgeber geforderte Belastbarkeit des Ergebnisses darzustellen, sind für die Strecke detaillierte Planunterlagen und daraus konkretere Kosten für die Infrastruktur zu entwickeln. Diese müssen auch den Erneuerungsbedarf der Bestandsstrecke und deren Ingenieurbauwerke beinhalten. Für die Ermittlung der Infrastrukturkosten ist auch die Frage von Bedeutung, ob die Stadtbahn im Kreis Ludwigsburg mit SSB-Fahrzeugen oder mit Niederflurfahrzeugen betrieben werden soll.

Die Durchführung einer solchen Detailplanung ist aufwändig. Sie müsste daher auf einen konkreten und tragfähigen Planfall beschränkt werden. Möglicherweise sind zu diesem Zeitpunkt auch die weiteren Planungen der SSB zur Verlängerung ihrer Stadtbahnlinie von Aldingen nach Pattonville soweit vorangeschritten, dass wir einschätzen können, ob die SSB bis Pattonville fahren wird.

Sobald die angesprochenen Fragen, vor allem mit der DB die Ausfädelung und die Anbindung der Fa. Lotter, geklärt sind, werden wir den Ausschuss für Umwelt und Technik erneut informieren und über die nächsten Schritte beraten.

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme