



Vorlage KT_06/2019
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 25.01.2019

mit 6 Anlagen

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg

- 1. Gemeinsame Verständigung der Projektpartner und des Verkehrsministeriums**
- 2. Weiteres Vorgehen zur Umsetzung des Stadtbahnprojekts**
- 3. Busbeschleunigung im Stadtgebiet Ludwigsburg**

1. Projekthistorie

Seit über 10 Jahren untersuchen wir gemeinsam mit den Städten Ludwigsburg, Remseck am Neckar und Markgröningen sowie der Gemeinde Möglingen eine Stadtbahnverbindung im Landkreis Ludwigsburg. Auf die Zusammenstellung der Unterlagen und Beschlussvorlagen, die von der Kreisverwaltung den Fraktionsvorsitzenden sowie den Mitgliedern des Ausschusses für Umwelt und Technik übergeben und parallel zum Download bereitgestellt wurden, wird verwiesen.

Im Jahr 2008 wurde eine Machbarkeitsstudie für eine Stadtbahn Schwieberdingen/Markgröningen – Ludwigsburg – Remseck – Waiblingen in Auftrag gegeben. Im Lauf der Untersuchung waren mehrere Optimierungsschritte nötig, um ein gesamtwirtschaftlich positives Ergebnis zu erreichen. U.a. empfahl der Gutachter, den Schwieberdinger Ast sowie den Ast von Oßweil über Neckargröningen/Neckarrems nach Waiblingen bei der Machbarkeitsuntersuchung zunächst nicht weiter zu untersuchen. Beide Äste stellten nach damaliger Einschätzung der Gutachter unter gesamtwirtschaftlichen Bewertungskriterien eher eine Belastung für das Gesamtvorhaben einer Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg dar.

Die Gutachter führten weiter aus, dass – sollte sich bei der Machbarkeitsuntersuchung für die restlichen untersuchten Linienäste ein gesamtwirtschaftlich tragfähiges Bewertungsergebnis ergeben – in einem weiteren Schritt geprüft werden könnte, ob eine Erweiterung der Planungen dennoch möglich ist (siehe dazu auch Ziffer 3 und 4).

a) Standardisierte Bewertung und Folgekostenrechnung

Im Jahr 2015 wurden die Ergebnisse der Standardisierten Bewertung vorgelegt (Präsentation

im Ausschuss für Umwelt und Technik am 11.03.2015). In der Standardisierten Bewertung wurde die Machbarkeit sowie die finanziellen Auswirkungen von folgenden vier Varianten geprüft (Anlage 1):

- Variante 1:
Niederflurnetz (Durchmesserlinie Aldingen – Markgröningen mit Innenstadtast nach Oßweil und Schlösslesfeld);
Nutzen-Kosten-Faktor 1,48
- Variante 2:
SSB-Hochflurnetz (Durchmesserlinie Aldingen – Markgröningen mit Innenstadtast nach Oßweil);
Nutzen-Kosten-Faktor 1,50
- Variante 3:
SSB-Hochflurlinie (Durchmesserlinie Aldingen – Markgröningen ohne Innenstadtast);
Nutzen-Kosten-Faktor 1,38
- Variante 4:
SSB-Hochflurlinie (kurze Linie Aldingen – Ludwigsburg ZOB);
Nutzen-Kosten-Faktor 0,96

Im Ergebnis zeigten sich die Varianten 1 und 3 als städtebaulich verträglich und wiesen ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis aus.

Parallel wurden die betriebswirtschaftlichen Folgekostenrechnungen für diese zwei Varianten durchgeführt. Zur besseren Vergleichbarkeit der Systemkosten wurde auch der Niederflurbetrieb auf der Durchmesserlinie von Aldingen nach Markgröningen, also entsprechend der Hochflurstrecke, untersucht (Anlage 2).

Das Ergebnis der Folgekostenrechnung war, dass bei vergleichbaren Streckenlängen das Hochflursystem Kostenvorteile aufweist. Im Vergleich des großen Niederflurnetzes (Variante 1) und der Durchmesserlinie (Variante 3) zeigen sich dagegen Kostenvorteile zugunsten des Niederflurnetzes. Die Kostenvorteile ergeben sich nicht aus geringeren Kosten des Niederflurnetzes, sondern aus größeren Einsparungen im Busbereich, die den Kosten des Stadtbahnbetriebs gegenüber gestellt werden. Bei diesen Berechnungen ist jedoch immer zu berücksichtigen, dass die Einsparungen im Busbereich aus standardisierten Werten berechnet werden und somit zunächst nur theoretische Werte darstellen.

b) Antragstellung Hochflurvariante

Die Kreisverwaltung und die Projektbeteiligten – mit Ausnahme der Stadt Ludwigsburg – bevorzugten die Variante 3 (SSB-Hochflurlinie), da bei ihr gegenüber der Niederflurvariante betriebliche und organisatorische Vorteile gesehen wurden. Die Erweiterung des Stuttgarter Stadtbahnnetzes könnte deutlich kostengünstiger als ein völlig neues Stadtbahnsystem im Inselbetrieb realisiert und betrieben werden. Ein Inselbetrieb verhindert die Nutzung von Synergien beim Betrieb, bei der Vorhaltung von Fahrzeugen und Personal sowie bei der Werkstatt.

Außerdem wurde schon zu dieser Zeit deutlich, dass bei der Stadtverwaltung Ludwigsburg und Teilen des Gemeinderats starke Vorbehalte gegen eine Führung der Stadtbahn durch die

Mylius-/Wilhelmsstraße bestehen.

Auf Grundlage dieser Ergebnisse hat der Ausschuss für Umwelt und Technik die Verwaltung am 20. November 2015 beauftragt, die Hochflurvariante der Stadtbahnstrecke Aldingen – Ludwigsburg – Möglingen – Markgröningen in das Bundes-GVFG-Förderprogramm anzumelden. In den Gremien aller beteiligten Städte und Gemeinden wurden ebenfalls entsprechende Beschlüsse gefasst. Der Gemeinderat der Stadt Ludwigsburg stimmte der Anmeldung der Hochflurvariante in das Bundes-GVFG ebenfalls zu, ergänzte seinen Beschluss aber mit folgenden Festlegungen:

„Unabhängig davon sollen alternative Lösungen (Niederflursystem und Bus-Rapid-Transit-System) weiterhin ebenbürtig untersucht werden.“

Daraufhin hat die Kreisverwaltung dem Verkehrsministerium im September 2016 die standardisierte Bewertung der Variante 3 (Hochflurlinie) mit Erläuterungsbericht als ersten Schritt für einen Förderantrag zur Begutachtung zugesandt. Eine weitergehende Bearbeitung fand aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen nicht mehr statt.

c) Alternative Verkehrskonzepte (Doppelstrategie)

Während die Kreisverwaltung die Anmeldung der Hochflurvariante für das Bundesprogramm weiter vorbereitete und in Abstimmung mit allen Beteiligten die Folgekostenrechnungen durchführen ließ, entwickelte die Stadt Ludwigsburg parallel ein sogenanntes „ÖPNV-Entwicklungskonzept für den Kreis und die Region“. Dieses beinhaltet die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Markgröningen – Ludwigsburg mit einer Verlängerung in Richtung Kornwestheim (Haltepunkt W&W) und Anbindung an die sog. Schusterbahn sowie ein Netz von Schnellbuslinien, teilweise auf eigener Trasse („BRT-Busse“). Damit standen plötzlich zwei konkurrierende ÖPNV-Projekte für den Raum Ludwigsburg im Wettbewerb und das gemeinsam für die Stadtbahn beschlossene Anmeldeverfahren der Hochflurvariante zur Kategorie C des Förderprogramms wurde unterbrochen.

Im April 2017 fand im Verkehrsministerium ein Gespräch mit den Verwaltungsspitzen des Landkreises und der Kommunen statt. Alle Beteiligten waren sich einig, dass es vor dem Hintergrund der Klimaschutz- und Luftreinhaltungsziele zwingend ist, das ÖPNV-Angebot auszuweiten und zu verbessern. Nur so könnten in einer wachsenden Region noch mehr Bürgerinnen und Bürger für einen Umstieg auf einen attraktiven und umweltfreundlichen ÖPNV gewonnen werden. Der Landkreis und die Städte verständigten sich deshalb darauf, dass das zum damaligen Zeitpunkt bereits seit 10 Jahren geplante Stadtbahnprojekt gleichberechtigt neben den aktuellen Überlegungen der Stadt Ludwigsburg stehen soll.

In dieser sog. Doppelstrategie sollten zunächst beide Projekte von den Beteiligten geprüft und vorangetrieben werden. Zu einem späteren Zeitpunkt solle dann – so die Formulierung des Verkehrsministeriums – „das Leben entscheiden“, welches Projekt mit dem Ziel der Realisierung weiterverfolgt wird. Die parallele Realisierung beider Projekte beinhaltete die Doppelstrategie nicht.

Die Stadt Ludwigsburg und der Landkreis haben sich darauf verständigt, dass die Stadt die Federführung für den Prüfauftrag zur Reaktivierung der Schienenstrecke Markgröningen - Ludwigsburg nach der Betriebsordnung Bahn sowie die BRT-Planungen übernimmt und der Landkreis die Federführung für das Stadtbahn-Projekt behält.

Für das Stadtbahnprojekt wurde vereinbart, dass nunmehr zügig entschieden werden soll, welche Variante (Hochflur oder Niederflur) zur Förderung beantragt werden soll. Ein entsprechender Antrag sollte vor der Sommerpause 2017 eingereicht werden. Auch die weiteren Planungsschritte sollten zügig durchgeführt werden, um die Chancen einer Förderung nach dem Bundes-GVFG zu wahren.

Gleichzeitig sollte auch der neue Vorschlag der Stadt Ludwigsburg von den Beteiligten vorangetrieben werden. Auf das Eckpunktepapier (Anlage 3) wird verwiesen.

d) Antragstellung Niederflurvariante

Am 3. Mai 2017 beschloss der Gemeinderat der Stadt Ludwigsburg in Anlehnung an den im Verkehrsministerium erzielten Kompromiss die von der Stadtverwaltung vorgelegte „Entwicklungsstrategie ÖPNV“ (sog. Doppelstrategie):

- Danach sollen die DB Strecke nach Markgröningen reaktiviert und ein Bus Rapid Transit-System (BRT) im Stadtgebiet und nach Remseck geplant werden. Diese Planungen sollen gemeinsam mit den beteiligten Kommunen und dem Landkreis durchgeführt werden und es sollen entsprechende Förderanträge nach dem Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gestellt werden.
- Die Stadt Ludwigsburg soll den Landkreis bei der Beauftragung einer Niederflurstadtbahn und der Anmeldung des Niederflurnetzes (Mitfall 1, Anlage 1) beim GVFG-Bundesprogramm unterstützen und gemeinsam mit den anderen Partnern die weiteren Planungen in Auftrag geben.
- Die Hochflurstadtbahn soll nicht weiter verfolgt werden.

Nachdem sich damit der Gemeinderat der Stadt Ludwigsburg für das Niederflurnetz ausgesprochen hatte, sind die anderen Projektpartner erneut auf die Stadt zugegangen und haben der Niederflurvariante (Streckenplan siehe Anlage 4) ebenfalls zugestimmt. Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat am 02. Juni 2017 die Kreisverwaltung beauftragt, das untersuchte Niederflurnetz in das GVFG-Bundesprogramm anzumelden, sobald alle beteiligten Städte und Gemeinden entsprechende Beschlüsse gefasst haben. Mit Zustimmung des Ausschuss für Umwelt und Technik sowie aller beteiligten Kommunen hat die Kreisverwaltung im Juli 2017 die Aufnahme des untersuchten Niederflurnetzes in Kategorie C („bedingt aufgenommen“) im GVFG-Bundesprogramm beim Verkehrsministerium des Landes beantragt. Das Land hat diesen Antrag im Januar 2018 befürwortend an den Bund übersandt und damit seine positive Haltung zum Vorhaben zum Ausdruck gebracht.

Am 17. Oktober 2018 wurden wir offiziell vom Verkehrsministerium darüber unterrichtet, dass die Rückmeldung des Bundes vorliegt. Das Niederflur-Projekt Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg ist in die C-Kategorie des Bundes-GVFG aufgenommen und das Projekt hat nunmehr Kandidatenstatus. Damit haben uns Bund und Land für das Stadtbahn-Projekt eine Förderung i.H.v. bis zu 80 Prozent der Kosten in Aussicht gestellt.

e) Entscheidung der Doppelstrategie

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat am 17. Juli 2017 der Doppelstrategie im Grundsatz zugestimmt und die Verwaltung beauftragt, die noch offenen Fragen gemeinsam mit der Stadt Ludwigsburg zu klären und dem Ausschuss eine abschließende Beschlussempfehlung

vorzulegen.

In der Folge wurden die Möglichkeiten einer Reaktivierung der Strecke mit Eisenbahnfahrzeugen und ein möglicher Vorlaufbetrieb mit Zwei-System-Fahrzeugen als erster Abschnitt des Stadtbahnprojekts in intensiven Diskussionen, teilweise unter Einbeziehung des Verkehrsministeriums, erörtert. Dabei wurde deutlich, dass auch dem Verkehrsministerium an einer rasche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gelegen ist. Gleichzeitig wurde aber auch deutlich, dass ein auf Dauer angelegter Betrieb der Markgröninger Bahn mit Eisenbahnfahrzeugen (das Konzept der Stadt Ludwigsburg ging von einem 30-Minuten-Takt mit Eisenbahnfahrzeugen aus, der mit Inbetriebnahme der Stadtbahn durch einen 30-Minuten-Takt der Stadtbahn hätte ergänzt werden sollen und somit insgesamt zu einem 15-Minuten-Takt geführt hätte) zu einer deutlichen Reduzierung des mit einem Stadtbahnssystem zu erzielenden gesamtwirtschaftlichen Nutzens führen wird und damit u.U. das Gesamtprojekt Stadtbahn gefährdet ist. Für die Fachebene des Ministeriums reduzierte sich damit die Fragestellung auf einen Stadtbahn-Vorlaufbetrieb mit Eisenbahnfahrzeugen oder mit Zwei-System-Fahrzeugen.

Im Wesentlichen war daher zu beantworten, ob sich ein Vorlaufbetrieb mit Eisenbahnfahrzeugen hinsichtlich eines späteren Stadtbahnbetriebs lohnt. Das Ministerium bat um die Vorlage abgestimmter Zeitpläne für die Reaktivierung der Strecke Markgröningen - Ludwigsburg mit Eisenbahnfahrzeugen und den Stadtbahn-Vorlaufbetrieb.

Auf Anregung des Verkehrsministeriums wurden die daraufhin von den Verwaltungen erarbeiteten Zeitpläne von einem unabhängigen Dritten geprüft und einander gegenübergestellt. Hierzu wurde die AVG Karlsruhe von der Stadt Ludwigsburg beauftragt. Das Ergebnis war, dass der zeitliche Unterschied zwischen den beiden diskutierten Reaktivierungsszenarien entgegen den zunächst genannten Zeiträumen ca. ein Jahr beträgt (Anlage 5).

Am 24. Oktober 2018 fand ein weiteres Gespräch aller Beteiligten beim Verkehrsministerium statt. Dessen Ergebnis ist die gemeinsame Verständigung vom 24.10.2018 inklusive eines Protokolls (Anlage 6). Bei diesem Termin hat das Verkehrsministerium unter Leitung von Herrn Ministerialdirigent Prof. Dr. Lahl nochmals betont, dass eine parallele Förderung zweier Systeme zur Reaktivierung der Markgröninger Bahn nicht möglich ist. Um einen Vorlaufbetrieb mit Eisenbahnfahrzeugen fördern zu können, müsste ein erheblicher Nutzen über einen zeitlichen Vorteil nachweisbar sein. Momentan liege ein GVFG-Antrag für eine Niederflurbahn vor und da der Nachweis eines relevanten zeitlichen Vorteils nicht erbracht sei, könne ein Antrag nach dem Landes-GVFG für den Eisenbahn-Vorlaufbetrieb nicht positiv entschieden werden. Sollte die kommunale Ebene keinen Konsens erreichen, drohe der Landkreis mit leeren Händen dazustehen.

Aufgrund der vorliegenden Unterlagen und ausweislich des geringen zeitlichen Unterschieds hat sich das Ministerium dafür ausgesprochen, dass die „Reaktivierung der Bahnstrecke Ludwigsburg – Markgröningen auf Basis eines Stadtbahn-Vorlaufbetriebs so schnell wie möglich umgesetzt werden“ soll. Ergänzend sollen Lösungen zur optimalen Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte BOSCH/Schwieberdingen (Ziffer 3) und W&W/Kornwestheim (Ziffer 4) untersucht und vorangetrieben werden (Anlage 6, Gemeinsame Verständigung). Da diesbezüglich entsprechende Untersuchungen zur technischen Machbarkeit sowie zur wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit noch ausstehen, wurde ausdrücklich offen gelassen, mit welchem System die Anbindungen erfolgen sollen. Ziel ist, sofern das wirtschaftlich, technisch und verkehrstechnisch darstellbar ist, die Einrichtung einer Schienenverbindung (s. u. Ziffer 4).

Mit der gemeinsamen Verständigung vom 24.10.2018 hat die Doppelstrategie ihren Zweck erfüllt und hat sich damit erledigt.

f) Bus Rapid Transit-System (BRT)

In der gemeinsamen Verständigung wurde auch eine Aussage zu einem weiteren Bestandteil der bisherigen Doppelstrategie, dem sog. BRT-System, getroffen. Demnach soll, wenn der Gemeinderat der Stadt Ludwigsburg dies will, auf ergänzenden Linien sowie als Vorlaufbetrieb für die innerstädtischen Stadtbahnlinien ein BRT-System aufgebaut werden. Dieses BRT-System darf die Realisierung der Stadtbahnstrecken auch hinsichtlich der Förderfähigkeit nicht konkurrenzieren. Die Trassierung eigener Fahrspuren muss hinsichtlich Streckenführung und Radien mit der späteren Stadtbahntrasse kompatibel sein. Das Land beabsichtigt auf dieser Basis eine Förderung des BRT-Systems nach dem LGVFG und hält diese für wahrscheinlich.

Der Begriff BRT steht für ein Schnellbussystem (engl. „Bus Rapid Transit“), das komfortabler und aufgrund von eigenen Busspuren schneller ist als normale Buslinien. Besonders durch eigene Spuren kann der Betrieb dichter getaktet und staufrei erfolgen.

Typische Merkmale für BRT-Systeme sind:

- vom restlichen Verkehr abgetrennte, gesonderte Busspuren
- Gelenkbusse oder Doppelgelenkbusse mit hoher Beförderungskapazität
- eine großen Zahl von Türen zur Verkürzung der Fahrgastwechselzeiten
- niveaugleicher Einstieg
- ein dichter Fahrplankontakt mit Fahrzeugabständen von wenigen Minuten den ganzen Tag über
- Ticketverkauf außerhalb des Fahrzeugs bereits an den Haltestellen bzw. elektronische Ticket-Systeme
- Ampelvorrangschaltungen beziehungsweise Voranmeldung an Lichtsignalanlagen (LSA-Bevorrechtigung)
- speziell gegenüber dem Individualverkehr abgesicherte Kreuzungsbereiche und Straßeneinmündungen (Busschleusen)
- Elektronische Fahrtsteuerungseinrichtungen für einen höheren Reisekomfort
- im Innenstadtbereich eigene Busstraßen, die möglichst direkt durch die Einkaufsbereiche führen.

Das BRT-Konzept der Stadt Ludwigsburg sieht nach eigenen Angaben nicht die Ablösung des bestehenden Bus-Systems vor, sondern soll es sinnvoll um neue Strecken mit größeren, schnelleren und komfortableren Schnellbussen ergänzen.

Von Seiten der Stadt ist gewünscht, dass sich die Projektbeteiligten an den Kosten der Einführung und des Betriebs des BRT-Systems beteiligen.

g) Finanzielle Beteiligung an den Kosten des BRT-Systems

Der Landkreis kann sich nur mit der Frage seiner finanziellen Beteiligung befassen. Ob und in welchem Umfang sich die Kommunen an den Kosten einer innerstädtischen (Bus-) Lösung beteiligen, ist von den dortigen Gremien zu entscheiden.

Aus Sicht der Kreisverwaltung sind bei der finanziellen Beteiligung unterschiedliche Ansät-

ze zu berücksichtigen:

➤ Betriebskosten:

Die finanzielle Beteiligung des Landkreises an den Betriebskosten richtet sich nach der vom Kreistag am 05.12.2014 beschlossenen Finanzierungsabgrenzung (KT_51/2014) und den vom Kreistag beschlossenen Finanzierungsrichtlinien (KT_33/2017). Bei Stadtverkehren beteiligt sich der Landkreis mit 50 Prozent der Kosten unter der Voraussetzung, dass es sich um verkehrlich sinnvolle Verbesserungen handelt und die beteiligten Kommunen die verbleibenden 50 Prozent übernehmen. Die finanzielle Beteiligung an den Betriebskosten des BRT-Systems ist nach Ansicht der Verwaltung von den Regelungen der Finanzierungsabgrenzung umfasst.

➤ Investitionskosten Busse:

Im Regelfall werden Investitionen in das Busmaterial über die Betriebskosten (Abschreibungen) mitfinanziert. Daher ist es vorstellbar, dass der Landkreis – auch wenn wir bisher keine direkten Investitionskostenzuschüsse für Fahrzeuge bezahlt haben – sich mit 50 Prozent an diesen Investitionen beteiligt. Allerdings beschränkt sich der finanzielle Anteil des Landkreises auf die Kosten, die bei Anwendung der verbundeinheitlichen Standards entstehen. Mehrkosten für höhere Standards (alternative Antriebe, höherwertige Ausstattungen usw.) sind nach der geltenden Finanzierungsabgrenzung von der kommunalen Seite zu tragen.

Aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung der Fragestellung ist es erforderlich, dass sich der Kreistag mit dem Thema „Zuschuss zu Investitionen in Busmaterial“ befasst und eine entsprechende Entscheidung trifft.

Von den Betriebskosten sowie den Investitionskosten in das rollende Material sind die Investitionskosten in die ortsfeste Infrastruktur zu unterscheiden:

➤ Investitionskosten der BRT-Linien (Fahrweg, LSA-Beeinflussung):

Ob und in welchem Umfang sich der Landkreis bei den Investitionskosten bei Busbeschleunigungen – und um nichts anderes handelt es sich im Wesentlichen bei BRT – beteiligt, muss grundsätzlich entschieden werden. Hierbei sind nicht nur die Maßnahmen im Stadtgebiet Ludwigsburg, sondern auch in anderen Bereichen des Landkreises zu berücksichtigen. Auf die aktuellen Untersuchungen zur Busbeschleunigung im Bottwartal sowie zur kreisweiten Busbeschleunigung wird verwiesen.

Busbeschleunigungen können sowohl zu einer Stabilisierung der Fahrzeiten und damit zu einer höheren Verlässlichkeit des ÖPNV beitragen, gleichzeitig aber auch gerade zu den Hauptverkehrszeiten die Anschlusssicherheit verbessern und damit unter Umständen dazu beitragen, dass kein zusätzliches Fahrzeugmaterial eingesetzt werden muss. Grundsätzlich erscheint daher eine finanzielle Beteiligung des Landkreises als Aufgabenträger für den Busverkehr sinnvoll. Über den Grundsatz sowie über den Umfang der Beteiligung ist eine Entscheidung des Kreistags erforderlich.

Zur Vorbereitung der Entscheidungen des Kreistags haben wir von der Stadt vor wenigen Tagen erste Informationen zu den Trassen, zum möglichen Betriebskonzept und den geschätzten Investitionskosten erhalten. Die Unterlagen werden von der Kreisverwaltung geprüft und den Gremien dann ein Vorschlag zur Kostenbeteiligung unterbreitet.

2) Aktueller Stand und weiteres Vorgehen

Nach der positiven Rückmeldung des Bundes zur Stadtbahn müssen jetzt die Planungen konkretisiert, die notwendigen Planfeststellungsverfahren vorbereitet und durchgeführt sowie der abschließende Finanzierungsantrag vorbereitet werden, um unseren Kandidatenstatus zu erhalten.

a) Gründung des Zweckverbandes Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg

Bei der Planung und dem Bau einer eigenständigen Niederflurstadtbahn handelt es sich um ein Projekt mit großer Komplexität und einer beträchtlichen finanziellen Größenordnung. Die Themen „fachliche Begleitung“, „umfängliche Projektsteuerung“ und „Projektorganisation“ müssen professionell vorbereitet und umgesetzt werden.

Bei der Suche nach der dafür geeigneten Organisationsform haben wir uns von Experten beraten lassen. Für die Umsetzung des Stadtbahnprojekts empfiehlt der Gutachter die Gründung eines Zweckverbands, da ein Zweckverband ein hohes Maß an Stabilität und Dauerhaftigkeit des Projekts gewährleistet. Dass der Zweckverband für solche Projekte ein geeignetes Instrument darstellt, wissen wir aus den Erfahrungen bei der Strohäubahn.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat die Verwaltung am 07. Mai 2018 beauftragt, gemeinsam mit den Städten und Gemeinden die Gründung eines Zweckverbandes zur Umsetzung des Stadtbahnprojekts vorzubereiten. Daraufhin fanden erste Gespräche zur Erarbeitung der Zweckverbandssatzung und zur Ermittlung des Beteiligungsumfangs der einzelnen Mitglieder statt.

In einem ersten Schritt haben wir eine grobe Struktur für den Zweckverband festgelegt. Nun müssen wir einen Businessplan erstellen, auf dessen Grundlage wir den Zweckverband weiter entwickeln. Daran anschließend muss die Verbandssatzung ausgearbeitet werden. Außerdem müssen wir den Verteilungsschlüssel unter den Projektbeteiligten festlegen.

Der Zweckverband soll zeitnah noch im Jahr 2019 gegründet und mit dem erforderlichen Personal ausgestattet werden. Die Kreisverwaltung sieht es als erforderlich an, schon jetzt – neben der bereits genehmigten Stelle eines Verkehrsplaners/Projektmanagers – den Verkehrsbereich mit einer zusätzlichen Stelle im Verwaltungsbereich zu verstärken. Dies ist für die zeitnahe Realisierung des Projekts unabdingbar.

b) Haltung der Stadt Ludwigsburg zur Gründung des Zweckverbands

Auf das Schreiben der Stadt Ludwigsburg an die Mitglieder des Kreistags vom 10.12.2018 und die dem Schreiben beigelegten Unterlagen wird verwiesen.

In einer gemeinsamen Besprechung am 07. Januar 2019 mit Herrn Landrat Dr. Haas, Herrn Oberbürgermeister Spec, Herrn Bürgermeister Ilk sowie den Fraktionsvorsitzenden und Gruppensprechern des Ludwigsburger Gemeinderats wurden die Positionen besprochen und ein gemeinsamer Beschlussvorschlag formuliert.

c) Antragsverfahren im GVFG-Bundesprogramm

Bund (60 Prozent) und Land (20 Prozent) gewähren einen Zuschuss in Höhe von maximal 80 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionen. Die kommunale Komplementärfinanzierung umfasst die nicht zuwendungsfähigen Investitionen, die Planungskosten sowie 20 Pro-

zent der zuwendungsfähigen Investitionen.

Mit den Ergebnissen der jetzt durchzuführenden Detailplanung ist eine Abschätzung der zuwendungsfähigen bzw. der nicht zuwendungsfähigen Investitionen möglich. Die tatsächliche Höhe der Förderung ergibt sich abschließend erst aus der verbindlichen Förderzusage.

Bei Straßenbahn-/ Stadtbahnneubaustrecken muss man davon ausgehen, dass Planungskosten in Höhe von mindestens 15 Prozent der Investitionskosten anfallen. Aufgrund des hohen Anteils an bereits bebautem Gebiet müssen wir in unserem Fall eher von höheren Planungskosten ausgehen. Bei Investitionskosten von rund 215 Mio. Euro (Preisstand 2016) für die beantragte Niederflurvariante muss mit Planungskosten von ca. 32 Mio. Euro bis zur Fertigstellung der Maßnahme gerechnet werden.

Wir haben dem Ausschuss für Umwelt und Technik zuletzt am 07. Mai 2018 erläutert, dass im ersten Schritt die Infrastrukturplanungen und die zugehörigen Kostenschätzungen entsprechend der Planungstiefe einer „Vorplanung“ (HOAI Leistungsphasen 1+2) auszuarbeiten und erforderliche Sondergutachten zu bearbeiten sind. Die Planungen für die gesamte Strecke werden rund zwei Jahre in Anspruch nehmen, die Kosten werden sich auf ca. 4,5 Mio. Euro belaufen.

Das Ergebnis dieser Arbeiten wollen wir mit dem Land abstimmen und anschließend die Entwurfs- und Genehmigungsplanung durchführen (HOAI Leistungsphasen 3+4). Am Ende dieser Leistungsphasen stehen als Ergebnis ein Planfeststellungsbeschluss sowie ein endgültiger Finanzierungsantrag, der beim Land eingereicht wird. Konkrete Förderzusagen werden von Bund und Land erst auf der Basis dieses geprüften Finanzierungsantrags gegeben. Für diese Arbeiten werden für die gesamte Strecke circa vier bis fünf Jahre benötigt, die Kosten werden sich auf weitere ca. 9,0 Mio. Euro belaufen.

Die Planungen sollen bis zur Erstellung der Unterlagen für den Planfeststellungsbeschluss ausgeschrieben werden. Die Leistungsphasen 1 und 2 (Vor- und Detailplanung) sollen unmittelbar beauftragt werden. Die Planungsphasen 3 und 4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) sollen mit angeboten werden, über die Beauftragung soll nach Abschluss der Detailplanungen entschieden werden. Sowohl bei der Ausschreibung der Planungsarbeiten als auch für die Begleitung benötigen wir externe Hilfe, die vom Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart GmbH (VWI) bzw. der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG), Karlsruhe, geleistet werden kann.

Die Beauftragung des VWI soll die Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen, die Erstellung der Bewertungsmatrix sowie die Auswertung der eingegangenen Angebote umfassen. Die Abrechnung soll auf Stundenbasis erfolgen, die geschätzten Kosten belaufen sich auf rund 30.000 Euro.

Auch die Begleitung der Planungen durch die AVG als externen Sachverständigen soll auf Stundenbasis abgerechnet werden, hierzu hat die AVG bereits einen Vertragsentwurf vorgelegt. Die Entscheidung über die Beauftragung der AVG kann im Zusammenhang mit der Vergabe der Planungsleistungen erfolgen. Soweit im Vorfeld der Beauftragung Aufgaben durch die AVG erledigt werden müssen, werden wir diese außerhalb des beabsichtigten Vertrags beauftragen und auf Stundenbasis abrechnen.

Bei beiden Firmen liegen die Stundensätze in einem berufstypischen Rahmen.

d) Mögliche Aufteilung in einzelne Planungsabschnitte

Durch den großen Umfang der Planungen erscheint es sinnvoll, die Planungen in einzelne Planfeststellungsabschnitte (PFA) zu unterteilen, so dass auch der Bau und die Inbetriebnahme in Einzelabschnitten erfolgen könnten. Dabei wäre eine Unterteilung in folgende Planfeststellungsabschnitte denkbar:

- PFA 1: Markgröningen Bhf. – Bhf. LB (Vorlaufbetrieb auf der Strecke Markgröningen Bhf. – Ludwigsburg Bhf. mit Stadtbahnfahrzeugen)
- PFA 2: Remseck-Aldingen – Pattonville
- PFA 3: Markgröningen Bhf. – Markgröningen Festwiese
- PFA 4: Pattonville – Bhf. LB
- PFA 5: Bhf. LB – Schösslesfeld/Oßweil
- evtl. PFA 6: Anschluss BOSCH/Schwieberdingen (siehe Ziffer 3, Seite 12)
- evtl. PFA 7: Anschluss W&W/Kornwestheim (siehe Ziffer 4, Seite 13)

Die Aufteilung in Planfeststellungsabschnitte und die Planung und Realisierung entsprechend diesen Abschnitten ist mit den Fördermittelgebern abzustimmen. Wir sehen aufgrund der auch bei anderen Projekten wie der Regional-Stadtbahn Reutlingen/Tübingen oder Stuttgart21 gewählten vergleichbaren Vorgehensweise gute Chancen, hierfür die Zustimmung zu bekommen. Erforderlich ist aber bei einer solchen Aufteilung, dass die Umsetzung des Gesamtprojekts sichergestellt ist.

e) Planfeststellungsabschnitt 1 – Vorlaufbetrieb auf der Strecke Markgröningen Bhf. – Ludwigsburg Bhf. mit Stadtbahnfahrzeugen

Es ist der Wunsch der Stadt Ludwigsburg und der Landkreisverwaltung, die Verkehrsverhältnisse im Stadtgebiet möglichst schnell zu verbessern. Dies soll durch die Reaktivierung der Markgröninger Bahn und die Einrichtung eines BRT-Systems erreicht werden. Mit der Unterteilung des Stadtbahnnetzes in einzelne Planfeststellungsabschnitte kann diesem Wunsch entsprochen werden, wenn die Realisierung des Projekts entsprechend der „Gemeinsamen Verständigung“ mit einem Stadtbahnvorlaufbetrieb auf dem Abschnitt Markgröningen Bhf. – Ludwigsburg Bhf. beginnt.

Für den Vorlaufbetrieb wäre der Einsatz von Zwei-System-Stadtbahnfahrzeugen denkbar, die zunächst auf der Strecke Markgröningen Bahnhof – Ludwigsburg Bahnhof (Bestandsstrecke) pendeln. Damit könnte – vorbehaltlich der erforderlichen freien Trassen im Bahnhofsbereich, die unabhängig vom eingesetzten Fahrzeug (EBO-Fahrzeuge oder Zwei-System-Fahrzeuge) zur Verfügung stehen müssen – ein Betrieb auf der Bestandsstrecke realisiert werden. Für diesen ersten Planfeststellungsabschnitt haben wir von der TTK Karlsruhe einen Zeitplan erstellen lassen.

Entscheidend für die Gesamtdauer der Umsetzung des PFA 1 ist, ob es uns gelingt, die Strecke von der DB AG in die kommunale Trägerschaft zu übernehmen. Bleibt die Strecke im Besitz der DB AG, ist das Eisenbahn-Bundesamt die zuständige Planfeststellungsbehörde, im Fall der kommunalen Trägerschaft das Regierungspräsidium Stuttgart. Für beide Varianten (Variante 1: DB bleibt Besitzer der Strecke; Variante 2: Strecke geht in die kommunale Trägerschaft über) gilt, dass das Herrichten der Strecke für einen Stadtbahnvorlaufbetrieb nur unwesentlich mehr Zeit in Anspruch nimmt als die EBO-Variante der Stadt Ludwigsburg (Anlage 5).

Durch den Vorlaufbetrieb mit Zwei-System-Fahrzeugen könnte die Strecke ohne größeren zusätzlichen baulichen Aufwand in das wachsende Stadtbahnnetz integriert werden. Der Gutachter geht davon aus, dass die Inbetriebnahme dieses ersten Abschnitts im 3. Quartal 2025 (Variante 1) bzw. im 2. Quartal 2026 (Variante 2) erfolgen kann.

Parallel können die weiteren Planfeststellungsabschnitte, insbesondere auch die Planung für eine Weiterführung in die Markgröninger Innenstadt zur Festwiese, vorangetrieben werden. Gleichfalls parallel dazu wird die Verlängerung zu W&W, Kornwestheim, sowie zu BOSCH, Schwieberdingen, untersucht.

Herr Landrat Dr. Haas hat sich bereits vor längerer Zeit an die DB AG gewandt und unser Interesse an der Übernahme der Strecke vorgetragen. Aktuell haben wir nochmals nachgefasst. Wir werden auch hier am Ball bleiben.

In dem Ausschreibungsverfahren für die Planungen wollen wir auch ein Angebot für die parallele Bearbeitung der Planfeststellungsabschnitte einholen. Darüber ist dann nach Eingang der Angebote von den Gremien zu entscheiden.

Wir schlagen dem Kreistag vor, die Kreisverwaltung zu beauftragen, die Ausschreibung der konkreten Planungsleistungen vorzubereiten, sofern die Gremien der kommunalen Partner entsprechende Beschlüsse fassen.

3) Anschluss Schwieberdingen

Wie bereits dargelegt, empfahl der Gutachter vor einigen Jahren, den Schwieberdinger Ast sowie den Ast von Oßweil über Neckargröningen/Neckarrems nach Waiblingen bei der Machbarkeitsuntersuchung zunächst nicht weiter zu untersuchen. Sollte sich jedoch bei der Machbarkeitsuntersuchung für die restlichen untersuchten Linienäste ein gesamtwirtschaftlich tragfähiges Bewertungsergebnis ergeben, könnte in einem weiteren Schritt geprüft werden, ob eine Erweiterung der Planungen dennoch möglich ist.

Nachdem die Niederflurvariante einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,48 aufweist, ist diese Voraussetzung erfüllt. Eine Realisierung des Waiblinger Astes sollte zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft und in Angriff genommen werden.

Anders stellt sich nach unserer Einschätzung der Schwieberdinger Ast dar. Die absehbaren Änderungen im Gewerbegebiet Schwieberdingen durch die Entwicklungen bei der Firma Bosch GmbH und der Ausweisung eines regionalen Gewerbeschwerpunktes legen es nahe, einen Schienenanschluss des Gewerbegebiets nochmals prüfen zu lassen.

Das Thema wurde gemeinsam mit dem Bürgermeister der Gemeinde Schwieberdingen, Herrn Lauxmann, und dem Bereichsvorstand der Firma Bosch GmbH, Herrn Dr. Pauer, mit dem Verkehrsministerium besprochen. Das Ministerium hat die Gemeinde und den Landkreis ermuntert, die notwendigen Untersuchungen durchzuführen, und sieht die Chance, dieses Projekt noch in das laufende Förderprogramm aufzunehmen. Alle Beteiligten sind sich darüber im Klaren, dass dadurch das Projekt der Niederflurstadtbahn nicht verzögert werden darf, d.h. dass die Planungen unabhängig davon durchgeführt werden müssen.

Mit der Gemeinde Schwieberdingen wurde vereinbart, dass vorbehaltlich der Zustimmung der Gremien ein Angebot für eine Machbarkeitsstudie und eine Standardisierte Bewertung eingeholt

wird. Die Kosten für die erweiterte Untersuchung könnten zwischen dem Landkreis und der Gemeinde Schwieberdingen geteilt werden.

Wir haben bei der Firma Intraplan, die bereits die Grunduntersuchung für das Stadtbahnsystem durchgeführt hat und dadurch über die erforderlichen Datengrundlagen verfügt, ein Angebot angefordert. Das Angebot beinhaltet die betriebliche Planung, Infrastrukturplanung und Kostenabschätzung, die Analyse sowie die Festlegung des Ohnefalls und die Untersuchung von zwei Mitfällen. Untersucht werden sollen zwei Trassenkorridore von Möglingen bzw. von Markgröningen aus nach Schwieberdingen. Eine Vorfestlegung auf einen Korridor sollte zum jetzigen Zeitpunkt vermieden werden. Darüber ist nach Vorlage der wirtschaftlichen und technischen Ergebnisse der Untersuchung zu entscheiden. Die Kosten für die Leistungen belaufen sich auf rund 90.000 Euro. Jeder weitere Mitfall würde circa 11.000 Euro kosten.

4) Anschluss W&W

Ein Schienenhaltepunkt für den W&W-Campus in Kornwestheim wird schon seit längerer Zeit diskutiert. Insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die Standorte von W&W zusammengelegt werden sollen und künftig rund 4.000 Personen hier beschäftigt sein sollen. Die Fragestellung hat in den aktuellen Regionalverkehrsplan Eingang gefunden, wenn auch nur als sog. „Maßnahme zur Trassenfreihaltung“. Im Regionalverkehrsplan finden sich folgende Aussagen:

„Eine neue S-Bahnhaltestelle Kornwestheim-Wüstenrot kann ein großes Nachfragepotenzial für den ÖV erschließen. Zusammen mit nennenswerten Reisezeiteinsparungen je Personenfahrt ermöglicht dies eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit. Allerdings ist eine erhebliche Anzahl an durchfahrenden Fahrgästen auf der S 4 und S 5 von den zusätzlichen Halten negativ betroffen. Eine neue Haltestelle in diesem Bereich wäre baulich sehr aufwändig und würde dementsprechend hohe Investitionskosten erfordern. Die fahrplantechnische Machbarkeit ist noch nicht geklärt. Wegen der Möglichkeit, ein großes Nachfragepotenzial für den ÖV zu erschließen, sollten die offenen Fragen auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit geklärt und die notwendigen Flächen freigehalten werden....“.

Die „Gemeinsame Verständigung“ hat diesen Aspekt aufgegriffen und sagt aus, dass ergänzend Lösungen zur optimalen Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte BOSCH/Schwieberdingen und W&W/Kornwestheim untersucht und vorangetrieben werden sollen. Da jedoch noch keine Untersuchungen zur Trassenverfügbarkeit bzw. zur technischen Machbarkeit sowie zur wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit vorliegen, wurde ausdrücklich offen gelassen, ob und mit welchem schienenengebundenen System die Anbindungen erfolgen sollen.

Die erforderlichen Untersuchungen sollen jetzt durchgeführt werden. In einem ersten Schritt ist dabei zu klären, ob entsprechende Trassenkapazitäten zwischen Ludwigsburg Bahnhof und Kornwestheim zur Verfügung stehen. Hierbei ist auch zu klären, ob die DB AG der Nutzung der DB-Gleise und der Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes W&W zustimmt. Da ein Haltpunkt nur auf der Westseite des Gleises möglich ist (ansonsten müssten alle Gleise gequert werden) und sich der W&W-Campus auf der Ostseite der Schienen befindet müsste noch eine Brücke über die DB-Gleise errichtet werden.

Soweit diese Untersuchungen positiv abgeschlossen werden könnten, müsste die standardisierte Bewertung zur Abschätzung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens entsprechend ergänzt werden.

Zur Finanzierung wird vorgeschlagen, dass der Landkreis sich mit 50 Prozent an den Kosten der ergänzenden Untersuchung beteiligt. Von den kommunalen Projektbeteiligten sind Kornwestheim und Ludwigsburg von dem Gutachten betroffen. Als Partner für die Untersuchung wäre auch hier die Fa. Intraplan aus den oben genannten Gründen geeignet. Mit der DB AG muss die Trassenverfügbarkeit und die Möglichkeit der Einrichtung eines Bahnhaltepunktes geklärt werden

Wir wollen hierzu noch Angebote einholen und das weitere Vorgehen mit den Kommunen abstimmen. Die Gremien des Landkreises werden auf dem Laufenden gehalten.

5) Finanzielle Beteiligung des Landkreises am Stadtbahnprojekt

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und damit der Bau und Betrieb einer Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg ist nach dem ÖPNV-Gesetz eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge in eigener Verantwortung des Landkreises. Den Umfang der Aufgabenerfüllung legt der Landkreis anhand der verkehrlichen Notwendigkeit und dem finanziell Machbaren fest. Nachdem nach der vorliegenden Standardisierten Bewertung die Städte und Gemeinden Ludwigsburg, Markgröningen, Möglingen und Remseck unmittelbar von einer Stadtbahn profitieren, ist es in ihrem besonderen Interesse, den Landkreis Ludwigsburg bei der Aufgabenerfüllung zu unterstützen. Eine angemessene Beteiligung an den Kosten ist daher erforderlich.

Im Regelfall beteiligt sich der Landkreis Ludwigsburg an Maßnahmen im ÖPNV mit einem Anteil in Höhe von 50 Prozent. Der Kreistag hat dazu am 05.12.2014 (Vorlage KT_51/2014) die neuen Grundsätze zur Finanzierungsabgrenzung im ÖPNV beschlossen. Dabei wurde festgelegt, dass bei der Realisierung von Schienenprojekten die Höhe der Beteiligung des Landkreises jeweils einer Einzelentscheidung des Kreistags vorbehalten ist. Im vergleichbaren Fall der Strohgäubahn hat der Kreistag festgelegt, dass sich der Landkreis mit 50 Prozent an den Planungs-, Investitions- und Betriebskosten der Bahnstrecke beteiligt.

Der Kostenschlüssel für die finanzielle Beteiligung der Anliegerkommunen ist zwischen diesen auszuarbeiten und von den jeweiligen kommunalen Gremien zu beschließen. Der Landkreis hat den Kommunen bereits im Jahr 2017 mögliche Ansätze für eine Kostenverteilung vorgestellt. Die Stadt Ludwigsburg hat auf dieser Basis (Anteil Landkreis Ludwigsburg 50 Prozent) einen Kostenschlüssel ausgearbeitet. Mit Beschluss vom 25. Juli 2018 (Vorlage Gemeinderat LB Nr. 232/18) wurde die Verwaltung der Stadt Ludwigsburg ermächtigt, den in der Vorlage vorgeschlagenen Schlüssel in die Verhandlungen mit den kommunalen Projektpartnern einzubringen.

a) Planungskosten

An den bisherigen Untersuchungen zur Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg hat sich der Landkreis mit 50 Prozent beteiligt. Die restlichen 50 Prozent wurden von den Kommunen getragen. Auch für die weiteren Planungsschritte zur Realisierung des Stadtbahnprojekts wird empfohlen, diese Mitfinanzierung durch den Landkreis beizubehalten.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat am 07. Mai 2018 (Vorlage TA_07/2018) vorbehaltlich der Zustimmung des Kreistags die grundsätzliche Bereitschaft erklärt, dass sich der Landkreis an den erforderlichen Untersuchungen und Planungsschritten zur Realisierung des Projekts „Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg“ mit 50 Prozent beteiligt, sofern die kommunalen Partner ebenfalls 50 Prozent der Kosten tragen und der Bund die Maßnahme in das Bundes-GVFG aufnimmt. Nachdem wir die positive Rückmeldung des Bundes erhalten

haben ist die erste Voraussetzung erfüllt, der Ausschuss für Umwelt und Technik hat dem Kreistag eine entsprechende Beschlussfassung empfohlen.

b) Investitions- und Betriebskosten

Auch bei den Investitions- und Betriebskosten der Stadtbahn ist eine Kostenbeteiligung des Landkreises in seiner Funktion als Aufgabenträger für den ÖPNV notwendig. Auf die Entscheidung des Kreistags zur Kostenbeteiligung an der Strohäubahn, bei der der Landkreis 50 Prozent der Investitions- und Betriebskosten trägt, wird verwiesen. Bei diesen Kostenblöcken ist allerdings zum heutigen Zeitpunkt noch keine abschließende Entscheidung erforderlich.

Trotzdem ist es angezeigt, dass der Landkreis seine grundsätzliche Bereitschaft erklärt, sich auch an diesen Kosten angemessen zu beteiligen.

Da ein eigenständiges Niederflur-System erst ab einer gewissen Streckenlänge wirtschaftlich sinnvoll betrieben werden kann, müssen auch die Äste einer Niederflurbahn innerhalb Ludwigsburgs nach Oßweil und Schlösslesfeld zwingend realisiert werden. Der Kreis könnte daher auch in dieser Frage auf die Wünsche der Stadt Ludwigsburg eingehen und Gesprächsbereitschaft hinsichtlich der Mitfinanzierung der innerstädtischen Stadtbahnäste nach dem oben genannten Kostenschlüssel signalisieren.

6) Abzustimmende Fragestellungen

Parallel zur Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen für die Planungen gibt es noch eine Zahl von Fragen, die mit den Projektpartnern, der DB AG und dem Fördermittelgeber geklärt werden müssen. Dabei geht es u.a. um folgende Themen, wobei die Aufzählung nicht abschließend ist:

- a) Übernahme der Strecke nach Markgröningen in die kommunale Trägerschaft
- b) Auswirkungen der Umsetzung des BRT-Systems auf die Förderfähigkeit des Gesamtprojekts Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg
- c) Einfahrt in den Bahnhof Ludwigsburg (grundsätzliche Trassenverfügbarkeit und möglicher Takt)
- d) Trassenverfügbarkeit zwischen Ludwigsburg und Kornwestheim
- e) Zustimmung der DB AG zur Errichtung eines neuen Haltepunkts W&W

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass wir mit dem Erreichen des Kandidatenstatus im BundesGVFG die erste Etappe erfolgreich abschließen konnten, die nächsten Schritte zur Umsetzung des Stadtbahnkonzepts jetzt aber zeitnah angegangen werden müssen, um unseren Kandidatenstatus nicht zu verlieren.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat in seiner Sitzung am 14. Januar 2019 beraten und empfiehlt dem Kreistag einstimmig folgenden

Beschlussvorschlag:

- I. Ja, wir wollen eine Stadtbahn in Kombination mit einem BRT-System in Ludwigsburg und Umgebung als Vorlauf- und Ergänzungssystem im hochverdichteten Zentrum des Landkreises Ludwigsburg. Wir stimmen deshalb der Gemeinsamen Verständigung vom 24.10.2018 einschließlich des Protokolls (Anlage 6) zu.
- II. 1. Wir steigen in die Planung der Niederflurstadtbahn für Stadt und Landkreis Ludwigsburg, für die uns die Verkehrsministerien des Landes und des Bundes eine Investitionskostenförderung von bis zu 80 Prozent in Aussicht gestellt haben, ein und beauftragen die Landkreisverwaltung, eine entsprechende Ausschreibung vorzunehmen.
2. Der Landkreis erklärt seine Bereitschaft, sich an den Kosten der Planung zur Umsetzung des Stadtbahnprojekts mit 50 Prozent zu beteiligen.
3. Der Beauftragung des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart GmbH mit der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen zur Planung der Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg wird zugestimmt.

Dies steht unter dem Vorbehalt, dass die kommunalen Partner entsprechende Beschlüsse fassen.

- III. Die Planung soll – in Abstimmung mit dem Fördermittelgeber – in vier Abschnitten erfolgen:
- 1a) Der noch existierende Gleiskörper auf der Strecke zwischen Ludwigsburg und Markgröningen soll so schnell wie möglich wieder in Betrieb genommen und bis zur Fertigstellung der Stadtbahn mit einem 2-System-Fahrzeug befahren werden. Dies kann nach den vorliegenden Gutachten bis zum Jahr 2025 erfolgen.
- 1b) Parallel dazu wird mit dem Ziel der Realisierung geprüft, ob die Strecke vom Bahnhof Ludwigsburg bis zu W&W, Kornwestheim und nach Schwieberdingen zur Firma Bosch verlängert und diese Maßnahmen in die Förderung einbezogen werden können. Das Verkehrsministerium hat uns hierzu eine positive Begleitung in Aussicht gestellt.

Hierzu wird der Beauftragung der Fa. Intraplan München mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie und einer Standardisierten Bewertung für die Einbindung der Gemeinde Schwieberdingen unter der Voraussetzung zugestimmt, dass die Gemeinde Schwieberdingen sich mit 50 Prozent an den Kosten beteiligt.

Die Kreisverwaltung wird beauftragt, bei der Fa. Intraplan, München, ein Angebot für die Durchführung einer Machbarkeitsstudie und einer Standardisierten Bewertung für den Anschluss des W&W-Standorts in das Stadtbahnnetz einzuholen. Gleiches gilt für die von der DB AG zu beantwortenden Fragestellungen.

2. Parallel dazu soll die SSB von Remseck-Aldingen nach Pattonville bis zur Erich-Bracher-Schule geführt werden.
3. Als dritter Abschnitt soll die Strecke zwischen Bahnhof Ludwigsburg und Pattonville geplant werden.

4. Als vierter Abschnitt sollen die Streckenabschnitte zwischen dem Bahnhof Ludwigsburg und Schlösslesfeld/Ossweil geplant werden.
- IV.
1. Zur Umsetzung der genannten Maßnahmen gründen die beteiligten Städte und Gemeinden Ludwigsburg, Markgröningen, Möglingen, Remseck sowie der Zweckverband Pattonville und der Landkreis Ludwigsburg einen Zweckverband. Vor der Einrichtung eines Zweckverbands werden die wesentlichen Eckpunkte der Satzung festgelegt.
 2. Die Stadt Kornwestheim und die Gemeinde Schwieberdingen können dem Zweckverband beitreten, sobald die jeweilige Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen ist.
 3. Der Landkreis Ludwigsburg übernimmt jeweils 50 Prozent der im Zweckverband anfallenden Kosten.
- V.
1. Der Landkreis unterstützt die Stadt Ludwigsburg bei der Einführung des BRT-Systems als Vorlauf- oder Ergänzungsbetrieb und ggf. anderen Bussen, soweit sie die Realisierung und Förderfähigkeit der Stadtbahnstrecken nicht beeinträchtigen.
 2. Der Landkreis Ludwigsburg erklärt seine grundsätzliche Bereitschaft, sich nach den Richtlinien zur Finanzierungsabgrenzung – derzeit 50 Prozent – zwischen dem Landkreis und seinen Städten und Gemeinden vom 15. Dezember 2017 an den Betriebskosten des BRT-Systems zu beteiligen.
 3. Der Landkreis Ludwigsburg erklärt seine grundsätzliche Bereitschaft, sich an den Investitionskosten für das Busmaterial des geplanten BRT-Systems in analoger Anwendung der Richtlinie zur Finanzierungsabgrenzung zwischen dem Landkreis und seinen Städten und Gemeinden vom 15. Dezember 2017 zu beteiligen.
 4. Die Kreisverwaltung wird beauftragt, eine Beratungsvorlage über die grundsätzliche Beteiligung des Landkreises Ludwigsburg an den Investitionskosten der ortsfesten Infrastruktur für Maßnahmen zur Busbeschleunigung (auch BRT) für den Kreistag zu erstellen.