



Vorlage TA\_17/2020  
zur öffentlichen Sitzung des  
Ausschusses für Umwelt und  
Technik  
am 11.05.2020

**Anlagen:**

- 1: Beschluss des Kreistags vom 25.01.2019
- 2: Gemeinsame Verständigung
- 3: Satzungsentwurf
- 4: Antrag FW-Fraktion
- 5: Antrag SPD-Fraktion

An die  
Mitglieder  
des Ausschusses für Umwelt und Technik

**Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg  
Einbringung des Entwurfs der Zweckverbandssatzung  
Antrag der Freien Wähler-Kreistagsfraktion vom 06.12.2019  
Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 22.01.2020  
- Vorberatung -**

**Beschlussvorschlag:**

Der vorliegende Satzungsentwurf für den Stadtbahn-Zweckverband wird zustimmend zur Kenntnis genommen und an die Anliegerkommunen sowie deren Gremien zur weiteren Beratung übersandt.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik nimmt den Sachstandsbericht zur Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg zur Kenntnis.

**Beratungsfolge:**

<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Öffentlichkeitsstatus</b>
Ausschuss für Umwelt und Technik	1. Vorberatung	11.05.2020	öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	03.07.2020	öffentlich
Kreistag	Beschluss	23.10.2020	öffentlich

**Finanzierung:**

Jahr	2020		2021		2022		2023	
Kostenart	Erfolgsplan	Finanzplan	Erfolgsplan	Finanzplan	Erfolgsplan	Finanzplan	Erfolgsplan	Finanzplan
Kreis 50 %	600.000 €	1.125.000 €	260.000 €	1.125.000 €	265.000 €	1.125.000 €	270.000 €	1.125.000 €
Kommunen 50 %	600.000 €	1.125.000 €	260.000 €	1.125.000 €	265.000 €	1.125.000 €	270.000 €	1.125.000 €
Gesamtkosten	1.200.000 €	2.250.000 €	520.000 €	2.250.000 €	530.000 €	2.250.000 €	540.000 €	2.250.000 €

In der aufgeführten Tabelle sind die angenommenen Kosten für die Jahre 2020 bis 2023 nach Erfolgs- und Finanzplan aufgeteilt. Dabei sind im Erfolgsplan des Jahres 2020 die Vorleistungen aus dem Jahr 2019 berücksichtigt. Es handelt sich um geschätzte Kosten und um frühere Annahmen, die von einer Gründung des Zweckverbands bereits in diesem Frühjahr ausgingen.

**Sachverhalt und Begründung:**

Die Gründung eines Zweckverbands (ZV) für die Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg wurde dem Grunde nach am 25.01.2019 vom Kreistag beschlossen und beauftragt (Anlage 1). Ein weitestgehend gleichlautender Antrag wurde von allen Anliegerkommunen beschlossen. Der vorliegende Satzungsentwurf wird mit den Anliegerkommunen abgestimmt.

Die Gründung des Zweckverbands stellt einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg der Realisierung einer Stadtbahn für den Landkreis Ludwigsburg dar.

Inhaltlich haben sich die Städte Ludwigsburg, Kornwestheim, Markgröningen und Remseck sowie die Gemeinden Möglingen und Schwieberdingen mit dem Kreis über die Eckpunkte zum „Ausbau eines Stadtbahnsystems in Kombination mit einem BRT-System“ verständigt. Basis war und ist die Gemeinsame Verständigung der Projektpartner und des Verkehrsministeriums vom 24.10.2018 (Anlage 2).

Die o. g. Beschlüsse in den kommunalen Gremien sehen die Umsetzung eines Niederflurstadtbahnsystems (Mitfall 1) in seinem Endausbauzustand vor, wie es im Oktober 2018 in die C-Kategorie des Bundes-GVFG aufgenommen wurde. Damit übernimmt der Schienenverkehr eine gewichtige Rolle auf den Hauptachsen des ÖPNV in Ludwigsburg und trägt entscheidend zur Stärkung des Umweltverbands bei.

Zudem wurde die Reaktivierung der Bahnstrecke Ludwigsburg – Markgröningen auf Basis eines Stadtbahn-Vorlaufbetriebes mit einer schnellen Umsetzungsperspektive in der Gemeinsamen Verständigung aufgenommen. Als ergänzende Bausteine sollen Lösungen zur optimalen Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte W&W/Kornwestheim und BOSCH/Schwieberdingen untersucht werden.

**I. Satzungsentwurf zur Gründung des Zweckverbandes Stadtbahn**

Zur Umsetzung des Projektes „Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg“ hat der Kreistag in seiner Januarsitzung 2019 die Gründung eines Zweckverbandes dem Grunde nach beschlossen. Der Landkreis (LKR) hat als Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit der Rechtskanzlei Menold Bezler einen entsprechenden Satzungstext entwickelt. Dieser ist im Entwurf als Anlage 3 beigelegt.

Die Zweckverbandssatzung umfasst folgende wesentliche Regelungen:

## 1. Verbandsmitglieder

Verbandsmitglieder sind die beteiligten Städte und Gemeinden Ludwigsburg, Markgröningen, Möglingen, Remseck sowie der Zweckverband Pattonville und der Landkreis Ludwigsburg. Die Stadt Kornwestheim und die Gemeinde Schwieberdingen können dem Zweckverband beitreten, wenn positive Entscheidungen für den jeweiligen Anschluss an den Schienenverkehr getroffen sind und sie sich mit dem ZV über die Finanzierung der Maßnahme geeinigt haben.

## 2. Aufgaben des ZV

Der ZV hat die Aufgabe, die Stadtbahn zu planen, zu bauen und zu betreiben. Hierzu gehört auch der Vorlaufbetrieb auf der Markgröninger Bahn.

## 3. Organe des ZV

Zur Aufgabenerfüllung sind die vier Organe Verbandsversammlung, Verwaltungsrat, Verbandsvorsitzender und Verbandsgeschäftsführer vorgesehen.

Die Verbandsversammlung besteht aus 20 Vertretern.

Die Verbandsmitglieder Remseck a. N., Markgröningen, Möglingen und ZV Pattonville entsenden jeweils ihren gesetzlichen Vertreter. Die Stadt Ludwigsburg entsendet neben ihrem gesetzlichen Vertreter fünf weitere Vertreter aus dem Gemeinderat. Der Landkreis Ludwigsburg entsendet neben seinem gesetzlichen Vertreter neun weitere Vertreter aus dem Kreistag.

Die 20 Stimmen sind somit wie folgt verteilt.

- LKR Ludwigsburg	10 Stimmen
- Stadt Ludwigsburg	6 Stimmen
- Stadt Markgröningen	1 Stimme
- Gemeinde Möglingen	1 Stimme
- Stadt Remseck a. N.	1 Stimme
- ZV Pattonville	1 Stimme

Kornwestheim und Remseck a. N., Markgröningen, Möglingen und Schwieberdingen sowie der ZV Pattonville dürfen zusätzlich jeweils mit einem Vertreter als Gast an der Verbandsversammlung mit Frage- und Rederecht teilnehmen. Stimmrechte stehen diesen Vertretern nicht zu.

## 4. Beteiligungsschlüssel und Stimmrechte

Der ZV kann, soweit seine betrieblichen Erträge zur Deckung des Finanzbedarfs nicht ausreichen, von den Verbandsmitgliedern eine Umlage erheben.

Die Verbandsumlage wird zu 50% vom Landkreis Ludwigsburg und zu 50% von den weiteren Mitgliedern erbracht. Der Verteilungsschlüssel unter den weiteren Mitgliedern beträgt nach dem Satzungsentwurf

- Stadt Ludwigsburg	58,99 %
- Markgröningen	13,13 %

- Möglingen	10,46 %
- Remseck a. N.	10,55 %
- ZV Pattonville	6,87 %

Der bisherige Verteilungsschlüssel basiert entsprechend der Beschlusslage auf dem Mitfall 1 und ermittelt sich aus den drei Parametern Einwohnerzahl, Anzahl der Haltestellen und Streckenlänge auf dem Gebiet des jeweiligen Mitglieds.

Eine erste Abstimmung der Satzung mit den beteiligten Kommunen und der Kommunalaufsicht des Regierungspräsidiums Stuttgart soll bis vor den Sommerferien erfolgen.

Die Beschlussfassung zur Gründung des Zweckverbands ist in der Juli-Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik und anschließend in der Oktober-Sitzung des Kreistags geplant. Der vorliegende Satzungsentwurf soll mit den Kommunen zuvor abgestimmt werden; die Beschlussfassungen in den jeweiligen Gremien der Anliegerkommunen werden im dritten Quartal 2020 erwartet. Die konstituierende Sitzung der Verbandsversammlung ist dann im ersten Quartal 2021 vorgesehen.

## **II. Aktueller Sachstand**

Nachdem am 25.01.2019 der Kreistag und bis Ende März 2019 auch alle weiteren Kommunen einen Grundsatzbeschluss für die Stadtbahn und die Errichtung des Zweckverbands getroffen hatten, hat die Verwaltung die im o. g. Beschluss ebenfalls gefassten Prüfaufträge weiter bearbeitet.

Darüber hinaus haben verschiedene Lenkungsgruppen mit den Verwaltungsspitzen der beteiligten Anliegerkommunen stattgefunden. Am 09.12.2019 gab es einen gemeinsamen Workshop unter Beteiligung des Landesverkehrsministeriums. Die neuen Verwaltungsspitzen in Stadt und Landkreis Ludwigsburg haben sich ebenfalls bei verschiedenen Terminen mit den anstehenden Fragen und den weiteren Schritten zur Stadtbahn befasst. Die Corona-Pandemie hat jedoch auch hier ihre Spuren hinterlassen. Einige wichtige Termine mussten abgesagt werden und sollen baldmöglichst nachgeholt werden.

### **1. Prüfung einer Anbindung von Schwieberdingen**

Die Kreisverwaltung hat in Abstimmung mit Schwieberdingen und allen anderen Anliegerkommunen, das Ingenieurbüro Intraplan mit der Untersuchung beauftragt, ob eine Anbindung von Schwieberdingen wirtschaftlich und damit förderfähig ist.

Das Ingenieurbüro Intraplan hat in Abstimmung mit dem Kreis und den Anliegerkommunen unterschiedliche Trassenvarianten untersucht. Die Grundlage der Untersuchung bildet jeweils der sog. Mitfall 1 wie er auch dem Kreistagsbeschluss vom 25.01.2019 zu Grunde liegt.

Alle Vorschläge berücksichtigen hierbei das Bestreben der Gemeinde Schwieberdingen, unter den städtebaulichen Gegebenheiten soweit wie möglich eine zentrale Anbindung herzustellen. Eine ortsnahe Erschließung soll demzufolge von Norden her kommend über die Ludwigsburger Straße und über eine Station in Höhe der heutigen gleichnamigen Bushaltestelle erfolgen. Die Anbindung des künftigen Regionalen Gewerbeschwerpunkts erfolgt entweder über die Achse der künftigen Erweiterungsflächen auf direktem Weg aus und in Richtung Möglingen oder über einen Streckenast aus bzw. in Richtung Markgröningen, mit dem sich zusätzlich die Schulstandorte am Stadtrand andienen lassen.

Die Untersuchung ist so weit fortgeschritten, dass die wesentlichen Gesichtspunkte in einer Lenkungsgruppensitzung mit den Verwaltungsspitzen aller beteiligten Kommunen im Mai besprochen werden können, bevor dann auch zu diesem Punkt die weiteren Gremienberatungen erfolgen können. Ein früherer Abschluss der Untersuchung war wegen der aktuellen Corona-Pandemie nicht möglich.

## **2. Prüfung einer Anbindung von W&W/Kornwestheim**

Die Kreisverwaltung hat ein noch von der Stadt Ludwigsburg beauftragtes Gutachten zu einer sog. fahrplantechnischen Untersuchung übernommen und fertig stellen lassen. Die Fahrplanstudie sollte dabei klären, ob eine Durchbindung der Markgröninger Bahn in Richtung Kornwestheim mit einem potentiellen Halt bei W&W in Form eines Eisenbahnpendelbetriebs möglich sein könnte.

Die Untersuchung wurde durch die DB Netz AG durchgeführt und in Abstimmung mit den Anliegerkommunen fertiggestellt. Diese Untersuchung kommt unter der Annahme weiterer Voraussetzungen zu dem Ergebnis, dass ein Betriebskonzept mit einem Halbstundentakt und einer Weiterführung bis Kornwestheim theoretisch denkbar wäre.

Für einen Viertelstundentakt wäre ein zweigleisiger Streckenausbau zwischen Markgröningen und Möglingen notwendig. Zudem müsste man auf dem hochbelasteten Nordzulauf der Bestandsstrecke auf Stuttgart regelmäßig ein Gleis sperren, damit der Zug aus Kornwestheim zurückfahren kann. Der Spielraum für den weiteren und tendenziell zunehmenden Schienenverkehr auf dieser wichtigen überregionalen Verbindung würde demnach kleiner und hieraus resultierende Verspätungen hätten kaum kalkulierbare Folgen.

Das Landesverkehrsministerium hat daher im Workshop am 09.12.2019 deutlich gemacht, dass ein Pendelverkehr bis Kornwestheim keine tragfähige Lösung ist. Die negativen Auswirkungen auf den gesamten Schienenverkehr sind zu groß. Hierzu werden sowohl fahrplantechnische bzw. kapazitative Gründe angeführt, welche bei einer Weiterführung der Züge aus Markgröningen eine Trassenbelegung im Gegengleis mit sich bringen. Nach Aussage des Landes werden die hierfür in Anspruch genommenen Trassenreserven jedoch für weitere Angebotsausweitungen im Schienenpersonennahverkehr sowie für temporäre Umleitungsverkehre im Fall von Bauarbeiten benötigt.

Unabhängig von den knappen betrieblichen Reserven auf der Bestandsstrecke weist die Kreisverwaltung zudem auf die Gefahr eines negativen Wirtschaftlichkeitsfaktors bei der Herstellung eines Haltepunktes W&W hin, der topographisch im Einschnitt liegen würde und nur über eine aufwändige Zuwegung durch Brückenbauwerke für Fußgänger und Radfahrer zu erschließen ist. Im Rahmen eines reinen Pendelverkehrs zwischen Markgröningen und Kornwestheim lässt sich ein wirtschaftlicher Betrieb ohne direkte (S-Bahn-) Anbindung an das Stuttgarter Oberzentrum voraussichtlich nur schwer darstellen. Inwieweit dieser Punkt daher bereits entscheidungsreif ist oder gutachterlich noch weiter geprüft werden muss, wird aktuell zwischen den Projektpartnern diskutiert.

Alle Beteiligten waren sich dabei einig, dass weiterhin Lösungen für eine adäquate Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte von W&W und eine Weiterführung nach Kornwestheim vorangetrieben werden.

Vor diesem Hintergrund sollen in Abstimmung mit den kommunalen Partnern auch Alternativen zu einer Durchbindung auf der Bestandsstrecke geprüft werden, die auch eine schienenpa-

rallele Führung eines zusätzlichen Stadtbahnasts oder die Stärkung des Busverkehrs vorsehen können.

### **3. Schnelle Reaktivierung der Markgröninger Bahn im Vorlaufbetrieb**

Prioritäres Ziel bleibt nach wie vor eine schnelle Reaktivierung der Markgröninger Bahn zwischen dem Bahnhof Ludwigsburg und Markgröningen als Vorlaufbetrieb gemäß dem Verständigungspapier und den kommunalen Gremienbeschlüssen. Hierzu wurden verschiedene Gespräche geführt und weitere Untersuchungen stehen an.

Wichtig ist dabei für alle Beteiligten, dass die Anbindung der Fa. Lotter über die Schiene auch weiterhin gewährleistet ist.

Ein wichtiger und entscheidender nächster Schritt ist der Erwerb der Strecke von der DB Netz AG. Die bereits terminierten Gespräche mussten wegen der Corona-Pandemie verschoben werden und werden baldmöglichst nachgeholt.

Zugleich ist die Ausschreibung eines konkreten und von allen Kommunen getragenen Planungsauftrages von zentraler Bedeutung und elementar mit Blick auf die künftige Arbeit des Zweckverbands. Hierzu müssen nun auch weitere Entscheidungen zum Betriebskonzept und seiner Netzausdehnung getroffen werden.

### **4. Weiteres Vorgehen und nächsten Schritte**

Aus Sicht der Kreisverwaltung stehen in Hinblick auf das weitere Vorgehen nun folgende Punkte an:

- Gründung des Zweckverbands
- Entscheidungen zum Prüfauftrag einer Anbindung von W&W und Kornwestheim
- Entscheidungen zur Anbindung von Schwieberdingen mit einem genauen Trassenverlauf
- Möglichst rascher Erwerb der Strecke Markgröningen – Ludwigsburg von der DB Netz AG
- Formulierung konkreter Planungsaufträge und Ausschreibung derselben
- Aktualisierung der Standardisierten Bewertung unter Berücksichtigung der neuen Verfahrensanleitung für das weitere Förderverfahren

## **III. Anträge der Fraktionen der Freien Wähler und der SPD (Anlagen 4 und 5)**

### **1. Antrag der SPD-Fraktion (Anlage 4)**

Mit der Vorlage wird die Gründung eines Zweckverbands vorgeschlagen, der alle Anliegerkommunen umfasst und die Umsetzung des Gesamtkonzepts zum Zweck hat.

Das von der SPD-Fraktion erklärte Ziel einer schnellen Reaktivierung der Markgröninger Bahn, steht einer Zweckverbandsgründung mit ganzheitlichem Anspruch nicht entgegen. Bereits mit dem Kreistagsbeschluss vom 25.01.2019 wurde eine Aufteilung in Planungs- und Realisierungsabschnitte vorgenommen und die schnelle Reaktivierung im Vorlaufbetrieb ist erklärtes Ziel aller Projektpartner.

Ein singular auf die Markgröninger Bahn ausgerichteter Zweckverband wäre zudem nicht zwangsläufig schneller zu gründen als eine Organisationsform gemäß des vorgelegten Sat-

zungsentwurfs. Vielmehr könnten sich ggf. negative Auswirkungen in zeitlicher und förderrechtlicher Hinsicht auf das Gesamtprojekt ergeben, was äußerst kritisch zu beurteilen wäre. Das im Oktober 2018 in die C-Kategorie des Bundes-GVFG aufgenommene Stadtbahnprojekt geht von einem ganzheitlichen Netzzumfang mit den Linienästen von/nach Aldingen/Pattonville, Schlösslesfeld und Oßweil (unter Nutzung einer Stammstrecke durch die Ludwigsburger Innenstadt) sowie der Markgröninger Bahn aus.

Daher schlägt die Kreisverwaltung vor, den Antrag der SPD-Fraktion nicht weiterzuverfolgen und den Entwurf der durch die Kreisverwaltung eingebrachten Zweckverbandssatzung weiter zu beraten.

## **2. Antrag der Fraktion Freie Wähler (Anlage 5)**

Der Antrag der Fraktion Freie Wähler beinhaltet verschiedene Beschlussanträge, zu denen nachfolgend kurz Stellung genommen wird.

Zu 1)

Ein Bericht über den Zeitplan für die Zweckverbandsgründung erfolgte bereits in der AUT-Sitzung am 02.03.2020. Für weitere Ausführungen verweisen wir auf die Inhalte dieser Vorlage. Zugleich haben sich verschiedene Termine durch die Corona-Pandemie verschoben, so dass diese neu festgesetzt werden müssen.

Die Kreisverwaltung schlägt vor, regelmäßig über den weiteren Verlauf und den Zeitplan zu berichten. Dieser hängt aktuell auch vom weiteren Verlauf der Corona-Pandemie ab und davon, wie schnell Entscheidungen zu den o. g. Themen erreicht werden können. Dies ist auch die Antwort auf den Antrag zu 3d).

Zu 2)

Zwischenzeitlich wurde das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes des Bundes (GVFG) novelliert.

Neben einer grundsätzlichen Erhöhung des Fördersatzes durch den Bund von bis zu 60 % auf bis zu 75% können sich die zukünftig weniger strengen Vorgaben für die Einrichtung eines „Besonderen Bahnkörpers“ positiv auf das Gesamtprojekt auswirken. Hinzu kommt, dass zukünftig auch Planungskosten in Höhe von bis zu 10% der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden können. Das Gesamtvolumen der zur Verfügung stehenden Förderung soll im Jahr 2025 von 2 Mrd. € auf 3 Mrd. € angehoben werden.

Zudem wird es auch weiterhin eine Landesförderung geben, die jedoch voraussichtlich mit Blick auf die veränderte Bundesförderung novelliert werden wird (bisher bis zu 20% der förderfähigen Kosten).

Das GVfG sieht zudem eine Förderung von bis zu 90 % der jeweils zuwendungsfähigen Kosten bei einer Reaktivierung von Schienenstrecken vor.

Die innerstädtische Stammstrecke sowie die Linienäste nach Schlösslesfeld und Oßweil könnten demnach auch für partielle straßenbündige Trassenabschnitte eine hohe Förderung erhalten. Auf eine weit überwiegende Form von baulich getrennten Trassen kann zugunsten von pragmatischen Lösungen verzichtet werden, sofern die Bevorrechtigung partiell anderweitig sichergestellt (z. B. Signalisierung mit „grüner Welle“) wird.

Insgesamt haben sich die Fördervoraussetzungen für ÖPNV-Projekte durch die Novellierung des GVfG weiter verbessert.

Zu 3a)

Die Kreisverwaltung wird mit dem Land das Gespräch führen, wie und ob die angesprochene Förderung für die schnelle Reaktivierung im Vorlaufbetrieb genutzt werden kann. Die genauen Modalitäten müssen mit dem Land abgeklärt werden, was auch für eine etwaige Inanspruchnahme eines Betriebskostenzuschusses gilt. Wichtig ist jedoch, dass dadurch das Gesamtprojekt der Stadtbahn und deren Förderfähigkeit nicht in Frage gestellt wird. Auch hierzu werden wir regelmäßig berichten.

Zu 3 b-d)

Der Prüfauftrag zu einer möglichen Anbindung von W&W und Kornwestheim über eine Durchbindung der Markgröninger Bahn wurde und wird bearbeitet (siehe Ausführungen unter 2.). Die Kreisverwaltung schlägt daher vor, auch alternative Anbindungen von W&W zu prüfen. Auch hierüber werden weitere Gespräche mit dem Unternehmen W&W angestrebt.

Die Kreisverwaltung schlägt vor, die Anträge insoweit als beantwortet zu betrachten. Die Kreisverwaltung wird fortlaufend berichten.