



Vorlage TA\_21/2005  
zur öffentlichen Sitzung des  
Ausschusses für Umwelt und  
Technik  
am 27.06.2005

mit 2 Anlagen

An die  
Mitglieder  
des Ausschusses für Umwelt und Technik

## **Schienenprojekte im Landkreis**

- 1. Strohgäubahn**
- 2. Ludwigsburg - Möglingen - Markgröningen**
- 3. Bottwartalbahn**

### **- Sachstand und weiteres Vorgehen -**

#### **1. Strohgäubahn**

Auf der Grundlage eines Gutachtens der Transport Technologie Consult Karlsruhe GmbH (TTK) entwickelten der Landkreis, die Anliegerstädte und -gemeinden mit der WEG ein Investitions- und Betriebskonzept für die Strohgäubahn, um deren Zukunft zu sichern. Es besteht Einigkeit, dass die Attraktivität der Strohgäubahn mit einer Durchbindung in die Stuttgarter Innenstadt erheblich gesteigert werden könnte. Der Kreistag hat deshalb am 30.04.2004 (KT\_11/2004) ein Investitionspaket für die Jahre 2004 – 2006 beschlossen. Landkreis und Gemeinden teilen sich die Investitions- und Betriebskostenzuschüsse im Verhältnis 1/3 zu 2/3. Aufgrund der besonderen Situation übernimmt der Landkreis 1 Mio. € extra an den Investitionskosten.

#### **Umsetzung des von den Gremien beschlossenen Maßnahmenplans**

Im Jahr 2004 haben wir der Gleisabschnitt zwischen Schwieberdingen und Hemmingen saniert und die Glemsbrücke erneuert. Für das Jahr 2005 sind u. a. die Sanierung des Abschnitts Kornthal-Gymnasium bis Bahnhof Münchingen, die Erneuerung von fünf Bahnübergängen, die Industri-Nachrüstung von sechs Übergängen, die Anpassung des SICAS-Stellwerksystems sowie die Erneuerung von Funk-, Fernmelde- und Stromleitungen vorgesehen.

Die Investitionen werden bereits jetzt auf ein Zweisystemkonzept ausgerichtet. Maßnahmen, die mit einem Stadtbahnbetrieb zusammenhängen, wie beispielsweise die Tieferlegung der Strecke

im Bereich der Autobahn sowie Gleisbaumaßnahmen in den Bahnhöfen und an Bahnsteigen haben wir vorerst zurückgestellt.

Die Ausschreibungen der WEG zu den einzelnen Maßnahmen werden von der NVBW fachlich begleitet. Die Abrechnungen erfolgen nach Prüfung durch die NVBW. Die Arbeitsgruppe, in welcher der Landkreis und die Anliegerstädte und -gemeinden vertreten sind, legt großen Wert darauf, dass der Kostenplan eingehalten wird.

### **Durchbindung der Strohgäubahn als Stadtbahn in die Stuttgarter Innenstadt**

Eine Pilotstudie der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) und des Verbandes Region Stuttgart (VRS) zeigt, dass ein Zweisystemkonzept in der Region grundsätzlich machbar ist. In der ersten Stufe wird eine aus einem Nord-Ast (Strohgäubahn) und einem Süd-Ast (Leinfelden – Flughafen/Messe – Neuhausen) kombinierte Durchmesserlinie empfohlen. In den kommenden Monaten soll die betriebliche Machbarkeit vertieft untersucht, eine Kostenschätzung erstellt, die Nachfragepotenziale ermittelt und die Wirtschaftlichkeit geprüft werden.

In einem Gespräch mit dem Landkreis Böblingen, der SSB und dem VRS haben wir gemeinsam das Arbeitspaket festgelegt. Mit den Städten und Gemeinden an der Strohgäubahn werden wir den zeitlichen Rahmen und die Mitfinanzierung abstimmen. Das Ergebnis der Untersuchungen soll noch vor der Sommerpause 2006 vorliegen.

## **2. Reaktivierung der Schienenstrecke Ludwigsburg – Möglingen – Markgröningen**

- a) Der Ausschuss für Umwelt und Technik stimmte am 11. März 2002 einer Realisierungsplanung für die Schienenstrecke Ludwigsburg - Markgröningen und der Beteiligung des Landkreises an den Kosten der Ausschreibung und der Planung sowie der Betreuung durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg zu. Der Markgröninger Gemeinderat beschloss im Januar 2003, zwei Varianten in einer Realisierungsplanung zu verfolgen. Die Stadt Ludwigsburg ließ ebenfalls mehrere Varianten prüfen.

Nachdem die DB Netz AG Überlegungen zur Stilllegung der Strecke zunächst mit Rücksicht auf die kommunalpolitischen Beratungen zurückgestellt hatte, schrieb sie im Dezember 2003 die Strecke zur Übernahme durch einen Infrastrukturbetreiber aus, da von der Stadt Ludwigsburg und der Gemeinde Möglingen noch immer keine Entscheidungen vorlagen. Nachdem auf die Ausschreibung hin keine Angebote eingegangen waren, drohte die Stilllegung und Entwidmung der Schienenstrecke. Um dies zu vermeiden, bat die Landkreisverwaltung die DB Netz um ein Angebot zur Übernahme der Strecke durch die Kommunen.

Auf Grundlage eines Angebots der DB Netz AG, hat der Technische Ausschuss am 31. März 2004 beschlossen, die Verwaltung zu beauftragen, gemeinsam mit den Anliegergemeinden Ludwigsburg, Markgröningen und Möglingen mit der DB zu verhandeln und die Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK) mit der fachlichen Begleitung zu beauftragen.

Verhandlungen des Landratsamtes und der Bürgermeister mit der DB im Juni 2004 hatten das Ergebnis, dass der Angebotspreis zum Kauf der Strecke um 120.000 € auf rund

277.000 € reduziert werden konnte. Dieser Preis gilt aber nur für einen künftigen Betrieb der Strecke als öffentliche Eisenbahn. Dagegen würde beim Kauf der Bahngrundstücke für andere Zwecke der Preis rund 2,17 Mio. € betragen. Der Landkreis hat gegenüber den Anliegerstädten und -gemeinden erklärt, dass eine finanzielle Beteiligung nur bei einer Erhaltung als öffentliche Eisenbahn (Stadtbahn) in Frage kommt und der Grunderwerb Angelegenheit der Gemeinden sei.

- b) Die Fa. Lotter beabsichtigt ab Oktober 2005 den Gleisabschnitt auf Ludwigsburger Markung von der DB Netz AG zu pachten und als Privatbahn für die nächsten fünf Jahre weiterzubetreiben, um ihre Flüssiggastransporte über die Schiene abwickeln zu können. Voraussetzung hierfür ist, dass bis dahin die Strecke für den öffentlichen Betrieb stillgelegt ist. Die DB Netz AG beantragte am 23.03.2005 beim Eisenbahnbundesamt die dauernde Einstellung des öffentlichen Betriebs (Stilllegung).
- c) Um eine Entwidmung und einen Rückbau zu verhindern sowie die Trasse für eine spätere Reaktivierung zu sichern, ist die Übernahme der Verkehrssicherungspflicht durch die Anliegerstädte und -gemeinden für die Dauer des Pachtvertrages zwischen der DB AG und der Fa. Lotter für die restliche Schienenstrecke bis nach Markgröningen erforderlich. Im Juni ist deshalb ein Gespräch des Landratsamts und der Anliegerstädte und -gemeinden mit der DB Netz AG anvisiert. Gegenstand ist die Abschätzung des Aufwandes für die Unterhaltung und Verkehrssicherung für die restliche Schienenstrecke bis nach Markgröningen.

### **Perspektive – Einbindung in einen größeren Zusammenhang**

Die Stadt Ludwigsburg hat inzwischen in der Arbeitsgruppe Schienenstrecke Ludwigsburg – Markgröningen die Möglichkeit eines Anschlusses an die Stadtbahn in Remseck ins Gespräch gebracht. Landrat Dr. Haas hat zu einem Sondierungsgespräch am 14.06.2005 Herrn Oberbürgermeister Schlumberger (Remseck) sowie die Herren Bürgermeister Hesky (Ludwigsburg), Kürner (Markgröningen), Weigele (Möglingen) und Spiegel (Schwieberdingen) eingeladen, um der Stadtbahn neuen Schub zu verleihen und diese in einen größeren Zusammenhang zu stellen.

Dabei waren sich alle Beteiligten einig, die Überlegungen auf folgender Basis fortzuführen:

- a) 1. Abschnitt, Strecke Ludwigsburg – Markgröningen unter Einbeziehung einer möglichen Anbindung in das Gewerbegebiet Schwieberdingen (Fa. Bosch).
- b) 2. Abschnitt – mit zeitlichem Abstand – vom Bahnhof Ludwigsburg bis nach Remseck

Ziel soll die Einrichtung einer Stadtbahn sein.

### 3. Untersuchungen zur Bottwartalbahn

Nach dem Beschluss des Ausschusses für Umwelt und Technik vom 11.03.2002 erfolgte der Auftrag zur Durchführung einer Standardisierten Bewertung für die Bottwartalbahn „unter dem Vorbehalt, dass eine entsprechende Beauftragung der trassentechnischen Untersuchung und der Standardisierten Bewertung durch die Gemeinden erfolgt und dass nicht bereits aufgrund der trassentechnischen Untersuchung ein negativer Nutzen-Kosten-Faktor zu erwarten ist“.

Die Arbeitsgemeinschaft DE-Consult / Beratungsbüro Nahverkehr Südwest führte im Auftrag der Städte und Gemeinden Marbach, Murr, Steinheim, Großbottwar, Oberstenfeld und Beilstein eine trassentechnische Untersuchung durch und ermittelte in einer Grobschätzung den zu erwartenden Nutzen-Kosten-Faktor. Diese Untersuchung begleitete das Verkehrswissenschaftliche Institut an der Universität Stuttgart (VWI).

#### Ergebnisse des Untersuchungsblocks A

Aufbauend auf früheren Untersuchungen prüften die Gutachter eine optimierte Trasse im Bottwartal und ermittelten dafür Baukosten in Höhe von rund 62,7 Mio. € Für den laufenden Betrieb sind einschließlich Kapitaldienst für die Fahrzeuge Mehrkosten von jährlich rund 1,4 Mio. €(elektrisch) bzw. 1,2 Mio. €(Diesel) zu erwarten.

Das Gutachten kommt beim elektrischen Betrieb der Schienenstrecke auf einen Nutzen-Kosten-Faktor von 0,89. Damit würde die grundsätzliche Förderfähigkeit verfehlt werden. Bei Dieselbetrieb rechnen die Gutachter allerdings mit einem überschlägigen Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,03 und würden damit knapp den zur grundsätzlichen Förderwürdigkeit erforderlichen Wert von über 1,0 erreichen. Die Gutachter weisen darauf hin, dass bei einer umfassenden Rechnung eine gewisse Wahrscheinlichkeit bestehe, dass der geforderte Nutzen-Kosten-Faktor knapp erreicht werde. Dies wird auch vom verkehrswissenschaftlichen Institut der Universität Stuttgart bestätigt. Wie die Gutachter empfiehlt auch das VWI die Fortsetzung der Untersuchung und damit die Erstellung einer vollständigen Standardisierten Bewertung. Die zusammenfassende Bewertung des VWI zum Untersuchungsblock A ist in Anlage 1 beigefügt.

Die Mitglieder der AG Bottwartalbahn, der Vertreter der Anliegerstädte und -gemeinden sowie des Landkreises angehören, haben die Ergebnisse der trassentechnischen Untersuchung und der Bewertung durch das VWI Ende 2004 beraten. Aufgrund der engen finanziellen Spielräume der Kommunen und des nur knapp positiven Nutzen-Kosten-Faktors kamen die Vertreter der Gemeinden überein, ihren Gemeinderäten vorzuschlagen, den Untersuchungsblock B (Standardisierte Bewertung) zur Zeit nicht zu beauftragen.

#### Beratungen in den Gemeinden

Alle Bottwartalgemeinden beschlossen inzwischen, dass zum jetzigen Zeitpunkt keine weiteren Untersuchungen zur Standardisierten Bewertung durchgeführt werden. Lediglich der Gemeinderat der Stadt Marbach beschloss mit knapper Mehrheit, dass die Untersuchungen weiter verfolgt werden sollten.

Mit der Entscheidung, den Untersuchungsblock B mit der Standardisierten Bewertung zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu beauftragen, geben die Bottwartalgemeinden das Bahnprojekt keinesfalls auf. Alle Städte und Gemeinden an der Bottwartalbahn beschlossen, die in Untersuchungs-

block A vorgeschlagene Trasse für die Bottwartalbahn freizuhalten, damit die Option für ein schienengebundenes Verkehrsmittel ins Bottwartal aufrecht erhalten bleibe.

Hintergrund für diese Beschlüsse sind die engen finanziellen Spielräume für eine zeitnahe Realisierung des Vorhabens, selbst wenn ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor bei einer vertieften Untersuchung erreicht werden könne. Insbesondere durch die zwischenzeitlich erfolgte Reduzierung der GVFG-Förderung von 85% auf 75% sehen die Städte und Gemeinden kaum Möglichkeiten, dieses Schienenprojekt auf absehbare Zeit zu realisieren. Der Ausfall der Förderung sei aus kommunalen Haushalten derzeit nicht zu ersetzen.

### **Antrag der Grünen-Kreistagsfraktion Ludwigsburg**

Die Grünen-Kreistagsfraktion hat am 30.05.2005 beantragt, der Landkreis möge gemeinsam mit der Stadt Marbach eine Standardisierte Bewertung beauftragen (Anlage 2).

Es macht wenig Sinn, jetzt eine Standardisierte Bewertung in Auftrag zu geben, wenn von vornherein klar ist, dass mittelfristig die Investitionen und die laufenden Betriebskosten nicht finanziert werden können. Die Standardisierte Bewertung würde darüber hinaus an Wert verlieren, da sie nach einigen Jahren nicht mehr aktuell wäre. Aus Sicht des Landkreises haben überdies der Erhalt der Strohäubahn und die Reaktivierung der Schienenstrecke Ludwigsburg – Möglingen – Markgröningen Vorrang.

Außerdem ist die Teilnahme und Mitfinanzierung aller Städte und Gemeinden im Bottwartal erforderlich um das Vorhaben voranzubringen. Dies gilt nicht nur für die Standardisierte Bewertung, sondern auch für die Finanzierung der Bahn, die von allen Bottwartalgemeinden mitzutragen wäre.

### **Beschlussvorschlag:**

Kenntnisnahme