



Vorlage TA\_52/2021  
zur öffentlichen Sitzung des  
Ausschusses für Umwelt und  
Technik  
am 19.11.2021

**Anlagen**

- 1: Fraktionsantrag
- 2: Zeitplan

An die  
Mitglieder  
des Ausschusses für Umwelt und Technik

**Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg**

- **Beantwortung des gemeinsamen Fraktionsantrages von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Freien Wähler**
- **Bericht zum Zeit- und Meilensteinplan für die Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg**
- **Sachstandsbericht -**

**Beschlussvorschlag:**

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

**Beratungsfolge:**

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungsdatum	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	19.11.2021	öffentlich

**Sachverhalt und Begründung:**

Die Fraktionen BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN und die Freien Wähler haben mit dem in Anlage 1 angehängten Antrag um die Beantwortung von Fragen zu weiteren Projektschritten gebeten. Die Beantwortung der Fragen erfolgt mit dieser Vorlage, soweit dies zum jetzigen Zeitpunkt des Projekts möglich ist. Zugleich informiert die Kreisverwaltung die Mitglieder des Ausschusses für Umwelt und Technik über die Ergebnisse der von ihr beauftragten Evaluierung des Zeit- und Meilensteinplans durch die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), vgl. Anlage 2.

Der weitere Zeitbedarf und Projektfortschritt sind von zahlreichen Schritten abhängig, die auch von externen Einflüssen beeinflusst werden. Die Zweckverbands- und die Kreisverwaltung setzen sich mit Nachdruck für einen schnellstmöglichen Projektfortschritt ein.

Mit der Zweckverbandsgründung, der Bestellung des neuen Geschäftsführers für den Zweckverband, Herrn von Meißner, der Vergabe für die Vorbereitung der Ausschreibung der Planungsleistungen und durch die Einigung zur Pacht der Strecke von der DB konnten wichtige Weichenstellungen erreicht werden.

### **Gemeinsamer von Antrag der Kreistagsfraktionen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Freie Wählern vom 8. Dezember 2020 (Anlage 1)**

„Wir beantragen:“

#### **1. „Die Verwaltung legt im ersten Quartal 2021 einen Zeitplan für die weitere Umsetzung der Stadtbahn Ludwigsburg vor. Dieser beinhaltet:**

- eine Darstellung des Zeitbedarfs für die notwendigen Planungsschritte,
- einen Termin für den voraussichtlichen Baubeginn und für die Inbetriebnahme der Bahn Ludwigsburg-Markgröningen,
- einen Termin für den voraussichtlichen Baubeginn für die Innenstadtstrecke Ludwigsburg sowie deren Fertigstellung.“

#### **Antwort zu 1:**

Mit der Veröffentlichung der Genehmigung und der Verbandssatzung im Staatsanzeiger Baden-Württemberg am 16. Januar 2021 wurde der Zweckverband Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg gegründet. Mitglieder des Zweckverbands sind der Landkreis Ludwigsburg, die Große Kreisstadt Ludwigsburg, die Stadt Markgröningen, die Gemeinde Möglingen, die Große Kreisstadt Remseck a. N. und der Zweckverband Pattonville.

Mit dieser Weichenstellung soll das kreisweit größte (Schiene-) Infrastrukturprojekt einen wichtigen Baustein zu einem noch bessern ÖPNV-Angebot und einen nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz leisten und somit eine große Verkehrsentlastung vom motorisierten Individualverkehr in den beteiligten Kommunen erreichen.

Der Zweckverband Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg übernimmt nach § 3 der Verbandssatzung die Aufgabe, die Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg zu planen und zu bauen (als Vorhabensträger) und später zu betreiben. Der aktuelle Meilenstein- und Zeitplan für die notwendigen Planungs-, Genehmigungs-, und Realisierungsschritte richtet sich nach der aktuell gültigen Beschlusslage für den Mitfall 1, wie sie im Kreistag und in allen beteiligten Kommunen nahezu gleichlautend beschlossen wurde.

In der aktuellen Beschlusslage wird von einer zeitlich gestaffelten Realisierung bzw. Betriebsaufnahme einzelner Netzbestandteile ausgegangen, womit ein Vorlaufbetrieb auf der Markgröninger Bahn verankert ist.

Es ist zudem gemeinsames Ziel, dass eine Weiterführung des SSB-Stadtbahnnetzes aus dem Neckartal bis zu einem noch näher zu definierenden Umsteigepunkt in Pattonville ebenfalls vorzeitig in Betrieb gehen soll. Dort besteht nach derzeitigem Stand die Möglichkeit eines Übergangs vom Stuttgarter Hochflurnetz zu einem Ludwigsburger Niederflurnetz.

Zusätzlich wurde bereits eine Schienenanbindung von Schwieberdingen geprüft und eine entsprechende Variantenentscheidung zur Streckenführung vorbereitet, welche nach Zustimmung der tangierten kommunalen Gremien den Zweckverbandsorganen zur Abstimmung vorgelegt wird.

Der skizzierte Projektgegenstand spiegelt sich im Meilensteinplan wider, der von der AVG grundlegend geprüft und für ambitioniert, jedoch realistisch befunden wird (Anlage 2). Gegenüber dem im gemeinsamen Fraktionsantrag zitierten Zeitplan von Oktober 2018 wurden dabei auch die Innenstadtäste betrachtet, die Bestandteil des Mitfalls 1 sind. Somit wurden über den damaligen Vergleich der beiden Rahmenterminpläne hinaus alle Projektbestandteile gemäß des Mitfalls 1 betrachtet.

Als Ergebnis der zwischenzeitlichen Einigung mit der Deutschen Bahn und dem Landesverkehrsministerium zur Streckenübernahme konnte der Zielzustand eines Pachtverhältnisses der Markgröninger Bahn in der vorliegenden Prüfung berücksichtigt werden. Ungeachtet der noch laufenden Vertragsverhandlung kann daher von einem Bau und Betrieb nach Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) und einer Übernahme der Infrastruktur durch den Zweckverband als Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgegangen werden. Die Beibehaltung der eisenbahnrechtlichen Widmung floss daher als Prämisse in die Plausibilisierung des Meilensteinplans ein, wobei die AVG auf die Vorteile einer kommunal betriebenen nicht-bundeseigenen (NE-) Infrastruktur hinweist. Die Hausherrenschaft und die Infrastrukturverantwortung des Zweckverbands bieten dabei Vorteile in zeitlicher und genehmigungsrechtlicher Hinsicht.

Es entspricht den eigenen Erfahrungen der AVG, dass es sich bei der Ausverhandlung des Pachtvertrages um einen mehrmonatigen Prozess handelt, weshalb der Meilensteinplan an dieser Stelle ein entsprechendes Zeitfenster enthält. Parallel werden wichtige Weichenstellungen zu den anderen Netzbestandteilen angegangen, was sich an der Einholung eines Variantenbeschlusses zur Anbindung der Gemeinde Schwieberdingen ablesen lässt. Nach derzeitigem Stand könnte ein Beitritt Schwieberdingen zum Zweckverband Anfang 2022 möglich sein. Im 1. Quartal 2022 sollen die Vertragsverhandlungen mit der DB über die längerfristige Pacht der Reaktivierungsstrecke Ludwigsburg-Markgröningen abgeschlossen werden.

Parallel dazu ist der Fokus auf die Vergabe und Durchführung der Vorplanung für das Gesamtnetz und dessen standardisierter Nutzen-Kosten-Bewertung gerichtet und für das 2. Quartal 2022 geplant. Diese Vorplanung (bis Leistungsphase 2 nach HOAI) und die darauf basierende Standardisierte Bewertung benötigen für die Bearbeitung vsl. zwei Jahre, wie sich aus dem AVG-Zeitplan auch ablesen lässt. Die Standardisierte Bewertung des Gesamtnetzes ist zwingende Voraussetzung für die Zuschussantragstellung aus Bundes-GVFG-Mitteln für die ersten Infrastrukturmaßnahmen (Reaktivierung Ludwigsburg – Markgröningen).

Die Vergabe der vertieften Planungsleistungen für Entwurfs- und Genehmigungsplanung einer Reaktivierung der Markgröninger Bahn nach EBO (Leistungsphase 3 und 4 nach HOAI) wird ebenfalls vom Zweckverband priorisiert.

Ziel ist, dass die Standardisierte Bewertung des Gesamtnetzes und die Entwurf- und Genehmigungsplanung für die Markgröninger Bahn zeitlich weitgehend parallel eingetaktet werden können. Das ist Voraussetzung für die Förderung des Gesamtprojekts.

Sollten die beschriebenen Schritte ohne nennenswerte externe Störfaktoren absolviert werden, geht die AVG von einer Bauabwicklung der Innenstadtäste in Ludwigsburg und der Innentstadtdurchführung Markgröningen mit einer Bauzeit von mindestens vier Jahren aus. Hierbei sind in der Regel

umfangreiche Leitungsverlegungen einzukalkulieren. Eine mögliche Inbetriebnahme im Jahr 2032 erscheint unter optimistischen Annahmen nicht unrealistisch.

Die Reaktivierung der Markgröninger Bahn ist dagegen leichter einzuschätzen, da die Infrastruktur im Wesentlichen bereits vorhanden ist. Dennoch werden auch hier Planung und die Genehmigungs- und Förderantragsverfahren noch bis vsl. 2026 in Anspruch nehmen, ehe mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen werden kann. Daraus leitet sich ein Start der Bauarbeiten im Jahr 2027 und ein Vorlaufbetrieb ab 2028 ab. Diese langen Planungs-, Genehmigungs- und Zuschussbewilligungsabläufe sind systemimmanent und decken sich mit den jüngeren Erfahrungen der Geschäftsführung des Stadtbahn-Zweckverbands, so dass die AVG-Annahmen diesbezüglich als realistisch betrachtet werden müssen. Alle Mittel zur Beschleunigung werden wir nutzen; notwendig wäre eine drastische Vereinfachung der rechtlichen Rahmenbedingungen für Infrastrukturbauvorhaben und der Zuschussbeantragung und -bewilligung auf Bundes- und Landesebene. Dies liegt jedoch nicht in der Hand des Zweckverbands.

Zentraler Punkt in den laufenden Gesprächen mit den Fördermittelgebern aber auch in den nächsten Planungs- und Realisierungsschritten ist die Modularisierung des Projekts. Dies bedeutet, dass die Markgröninger Bahn vorgezogen und schnellstmöglich reaktiviert wird – dies gilt auch für die Verlängerung der U14 nach Pattonville – und zugleich der Rahmen für das Gesamtprojekt berücksichtigt wird.

## **2. Die Verwaltung legt im ersten Quartal 2021 einen Kostenplan für die kommenden Jahre für die Stadtbahn Ludwigsburg vor, aus dem hervorgeht:**

- in welcher Höhe und wann Mittel für Planungen bzw. für Investitionen notwendig werden
- in welcher Höhe und wann Zuschüsse seitens Bund und Land zu erwarten sind.

### **Antwort zu 2:**

Die vorliegenden Gutachten gehen davon aus, dass für das Niederflurstadtbahnnetz im Endausbauzustand nach dem Mitfall 1 mit einer Gesamtinvestition von 215 Mio. EUR (Preisstand 2016) zu rechnen ist. Ggf. steigende Investitionskosten infolge verschärfter Auflagen und drastisch steigender Baupreise können zumindest großteils durch höhere Fördersätze und ausgeweitete Fördertatbestände kompensiert werden.

In diesem Zusammenhang gilt es, die künftigen Fördertatbestände nach der Novelle des Bundes-GVFG für die Inanspruchnahme einer Bezuschussung der Markgröninger Bahn zu prüfen. Dabei wirkt sich auch eine Anpassung der Kofinanzierung des Landes positiv aus.

Für die neu eingeführte „Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken“ werden bei den Baukosten bis zu 90% vom Bund gefördert. An den verbleibenden zuwendungsfähigen Kosten beteiligt sich das Land künftig mit 57,5%. Die Verwaltung bezieht auch die Möglichkeiten des Reaktivierungsprogramms des Landes mit ein, wonach ein künftiger Betriebskostenzuschuss in Aussicht gestellt wird.

Für die Kombinationsmöglichkeiten mit Fördertatbeständen übriger Netzteile nach dem Mitfall 1 erfolgt eine enge Abstimmung mit dem Landes- und Bundeszuschussgeber. Mit Bezug auf die Innenstadtstrecken in Ludwigsburg wirkt sich die Novellierung des GVFG besonders positiv aus. Mit der Erhöhung des Bundesfördersatzes von 60 auf 75% für Stadtbahnstrecken wurde dieser neue Fördersatz demnach auch auf straßenbündige Bahnkörper innerhalb des Gesamtsystems übertragen.

Von diesem Paradigmenwechsel und der Abkehr vom reinen Trennungsprinzip der Verkehrsflächen kann förderrechtlich besonders bei der Herstellung einer befahrbaren ÖPNV-Rad-Trasse auf Straße profitiert werden.

Maßgeblich ist hierfür die Streichung der früheren Fördervoraussetzung des Bundeszuschussgebers, die noch eine überwiegende Ausführung auf separatem Bahnkörper verlangte. In diesem Sinne kann das Niederflurstadtbahnprojekt mit dem städtischen Vorhaben einer ÖPNV-Rad-Trasse förderrechtlich verzahnt und die Planungen für diesen Abschnitt aufeinander abgestimmt werden.

Mit der Erreichung einer größeren Planungstiefe können nähere Angaben zu den Investitionskosten und der Bezuschussung von Seiten des Bunds und des Lands gemacht werden.

Für das Jahr 2022 ist der Wirtschaftsplan des Zweckverbands aktuell aufgestellt worden und soll in die nächsten Gremiensitzungen des Zweckverbands eingebracht werden. Für den Zweckverband Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg sind im Kreishaushalt 2022 Mittel in Höhe von 1.288.660 € netto an Investitionskosten und Betriebskosten eingeplant.