



Vorlage TA_31/2015
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 20.11.2015

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg hier: Sachstand und Aufnahme in das Förderprogramm des Bundes

Im März 2015 haben wir im Ausschuss für Umwelt und Technik die vorläufigen Ergebnisse der Untersuchung und der Standardisierten Bewertungen zu den vier Varianten eines Stadtbahnkonzeptes präsentiert.

- In **Variante 1** wurde das bereits in den vorausgegangenen Untersuchungen unterstellte Stadtbahnnetz mit Niederflurfahrzeugen bewertet. Es besteht aus einer Linie von Aldingen über den Bahnhof Ludwigsburg und die Innenstadt nach Oßweil. Eine weitere Linie führt von Markgröningen und Möglingen über den Bahnhof Ludwigsburg und die Innenstadt zum Schlösslesfeld. Es wurde dafür ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von rund 1,5 ermittelt.
- In **Variante 2** wurde ein Hochflur-Stadtbahnnetz mit annähernd vergleichbarer Erschließungswirkung in Ludwigsburg untersucht. Es besteht aus einer verlängerten Linie aus dem Stadtbahnnetz Stuttgart über Aldingen und dem Bahnhof Ludwigsburg nach Oßweil. Die zweite Linie führt aus Markgröningen und Möglingen über den Bahnhof Ludwigsburg nach Grünbühl. Die Verbindung ins Schlösslesfeld ist mit den Hochflur-Fahrzeugen nicht realisierbar. Auch diese Variante erreicht ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von rund 1,5.

In zwei weiteren Varianten wurden Teilabschnitte des Stadtbahnnetzes mit SSB-Fahrzeugen betrachtet.

- **Variante 3** besteht nur aus der verlängerten Linie des Stuttgarter Stadtbahnnetzes über Aldingen und Ludwigsburg nach Markgröningen. Auf einen Ast in Richtung der Ludwigsburger Innenstadt wird verzichtet. Für diese Variante wurde ein ebenfalls gutes Ergebnis von rund 1,4 erreicht.
- Nur für die weiter gekürzte **Variante 4** aus dem Stuttgarter Stadtbahnnetz über Aldingen bis zum Bahnhof Ludwigsburg blieb der Wert knapp unter 1,0.

Nach unserer Ansicht kann eine Erweiterung des Stuttgarter Stadtbahnnetzes deutlich kostengünstiger als ein völlig neues Stadtbahnsystem im Inselbetrieb realisiert und betrieben werden. Die SSB ist am Betrieb der Strecke interessiert und dazu bereit. Ein anderes System als das der SSB verhindert die Nutzung von Synergien beim Betrieb, bei der Vorhaltung von Fahrzeugen und Personal, bei der Werkstatt und auch schon in der Planungsphase, in der wir auf einen starken Partner verzichten müssten.

Während für das Niederflur-Stadtbahnnetz bereits eine technisch realisierbare Variante 1 vorliegt, waren zur Festlegung der realisierbaren Hochflurvariante zuvor noch verschiedene Fragen durch die Stadt Ludwigsburg zu klären.

I. Untersuchungen der Stadt Ludwigsburg zum ZOB und Schillerdurchlass

Untersuchungen der Stadt zeigen, dass die Einrichtung einer zweigleisigen Hochflurhaltestelle am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) zu starken Einschränkungen im Busverkehr führt. Wegen des erhöhten Platzbedarfs für Hochbahnsteige und Zugangsrampen müssten Bushaltestellen entfallen. Außerdem würden viele Konflikte zwischen den Fahrwegen von Stadtbahn und Bus entstehen. Die Funktionsfähigkeit des ZOB würde darunter erheblich leiden.

Nach Ansicht der Stadt Ludwigsburg ist die Einbindung einer zweigleisigen Hochflurbahn in den ZOB daher schwierig zu realisieren. Dagegen ist ein eingleisiger Hochbahnsteig auf der Bahnhofsseite nach den Untersuchungen möglich.

Auch die projektierte Führung der Stadtbahntrasse im Schillerdurchlass erforderte eine genauere Betrachtung, da die großen Radien der SSB-Hochflurbahnen eine nahezu diagonale Führung der Gleise im Durchlass erfordern.

Die Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass am Schillerdurchlass die Verkehrsabwicklung nicht verkehrssicher möglich ist und es zu erheblichen Einbußen bei der Leistungsfähigkeit des Durchlasses kommt. So könnten in der Spitzenstunde 30 Prozent weniger Kfz den Durchlass passieren. Bei Durchfahrt einer Bahn müsste nahezu der gesamte übrige Verkehr gestoppt werden. Ein ganztägiger regelmäßiger Stadtbahnbetrieb mit SSB-Fahrzeugen im Schillerdurchlass wird daher von der Stadt als nicht realisierbar betrachtet.

II. Lösungsansatz: Hochflurvariante als gebrochene Linie

Um die Konflikte am ZOB und im Schillerdurchlass zu umgehen, wurde gemeinsam mit der Stadt Ludwigsburg und der SSB eine Alternative entwickelt, die weiterhin einen Betrieb mit SSB-Fahrzeugen erlaubt. Dazu soll eine Trennung der Linie in zwei Streckenabschnitte untersucht werden:

- (Stuttgart –) Aldingen – Ludwigsburg ZOB und
- Ludwigsburg Westausgang – Möglingen – Markgröningen

Im Schillerdurchlass wären nur einzelne Überführungsfahrten zu verkehrsarmen Zeiten erforderlich.

Diese Alternative hätte sowohl Auswirkungen auf die Kosten als auch auf den verkehrlichen Nutzen, da rund ein Viertel der Fahrgäste aus Richtung Markgröningen und Möglingen über den

Bahnhof hinaus weiter in Richtung Oststadt und Stuttgart fahren möchte. Wenn die technische Machbarkeit dieser Linienbrechung durch die Stadt Ludwigsburg geprüft ist, müssen daher auch deren Auswirkungen auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis betrachtet werden.

III. Untersuchungen der Stadt Ludwigsburg zu den Endhaltestellen

Während für den Endpunkt am ZOB bereits eine realisierbare Lösung vorliegt, muss diese für den Endpunkt auf der Westseite der Bahnanlagen noch gefunden werden. Dazu prüfte die Stadt Ludwigsburg, wo eine solche eingleisige Endhaltestelle für eine Hochflurbahn umgesetzt werden kann. Eine Endhaltestelle für Hochflurfahrzeuge der SSB benötigt eine Länge von rund 50 Meter. Betrachtet wurde sowohl der Straßenraum beim Westausgang als auch der darüber liegende Bahndamm.

Endhaltestelle in der Pflugfelder Straße

Nach einer ersten Untersuchung der Stadt wäre im Verlauf der Pflugfelder Straße vor dem neuen Hotel IBIS eine Endhaltestelle bahnbetrieblich möglich. In anderen Bereichen des Straßenzugs verhindern dies Grundstücks-, Tiefgaragen- oder Feuerwehrzufahrten. Eine Haltestelle vor dem Hotel könnte allerdings nur mit sehr schmalen Bahnsteig realisiert werden. Für den Zugang zum ZOB gäbe es nur schlechte Querungsmöglichkeiten. Auch wenn die mit der Haltestelle verbundenen Einschränkungen im Bus- und Individualverkehr noch nicht im Detail untersucht sind, ist dort eine Haltestelle nach bisheriger Ansicht der Stadt Ludwigsburg funktional nicht unterzubringen.

Endhaltestelle in der Franckstraße

In der Folge prüfte die Stadt, ob am Ende der Pflugfelder Straße nach Einbiegen in die Franckstraße eine Haltestelle eingerichtet werden kann. Von dort wäre ein kurzer Übergang über den Francksteg zu den Gleisen und zum ZOB möglich.

Schon die ersten Prüfungen zeigten aber, dass der erforderliche Mindestradius der Stadtbahn von 50 Meter nicht unterzubringen ist und die Stadtbahn nicht von der Pflugfelder Straße in die Franckstraße abbiegen kann, ohne dass das Eckgebäude zumindest teilweise abgebrochen werden müsste. Da das Gebäude denkmalgeschützt ist, erwies sich diese Variante ebenfalls als nicht umsetzbar.

Endhaltestelle an einem neuen Gleis 6 auf dem Bahndamm

Als weitere Möglichkeit wurde untersucht, ob das auf dem Bahndamm vor dem Schillerdurchlass endende Gleis über die Brücke verlängert werden kann und ein Bahnsteig an einem neuen Gleis 6 möglich wäre.

Dazu wäre ein erheblicher baulicher Aufwand erforderlich. Es müsste die bestehende Bahnbrücke über dem Schillerdurchlass verbreitert und die Stützwand in der Pflugfelder Straße entlang der Bahn komplett erneuert werden, um Platz für das neue Gleis zu schaffen. Außerdem konnte noch keine Lösung für einen direkten Zugang zur Unterführung in Richtung Bahnhof und ZOB gefunden werden, da das Parkhaus am Westportal bis an die heutigen Gleisanlagen heranreicht.

IV. Einschätzung des Landkreises und weiteres Vorgehen

Für eine Entscheidung in den kommunalen Gremien brauchen wir technisch realisierbare Varianten, deren Investitions- und Betriebskosten gegenübergestellt werden können. Während die technische Realisierbarkeit der Variante 1 (Niederflur) nachgewiesen ist, ist dies für die Hochflurvariante noch nicht bestätigt. Nur mit einer solchen Variante können die zuvor aufgeführten Synergien mit einem starken Partner genutzt werden. Mit der SSB hätten wir einen Betreiber, der sein bestehendes Netz nur erweitern müsste. Ein Betriebshof für die Wartung wäre vorhanden, und Ersatzfahrzeuge und -personal wären aus dem SSB-Pool verfügbar. Wir müssen daher sämtliche Realisierungsmöglichkeiten einer Hochflurvariante betrachten.

Auch wenn sich bisher noch keine eindeutige Lösung für eine Endhaltestelle auf der Westseite der Bahnanlagen aufdrängt, erscheint eine gebrochene Variante möglich. Daher wollen wir in enger Abstimmung mit der Stadt Ludwigsburg erneut abwägen, ob im Verlauf der Pflugfelder Straße nicht doch eine Haltestelle geschaffen werden kann. Dies könnte beispielsweise durch eine Änderung der Verkehrsführung oder der Funktion (z.B. Einbahnstraße) der Pflugfelder Straße oder durch Verlegung von Zufahrten möglich werden.

Ebenfalls soll noch mit der Stadt Ludwigsburg untersucht werden, ob die Verbreiterung der Bahnbrücke und die erforderlichen Anpassungen am Bahndamm für ein neues Gleis 6 planerisch und wirtschaftlich möglich sind und ob ein geeigneter Zugang zum Bahnhof und zum ZOB gefunden werden kann. Die notwendigen Abstimmungen mit der DB sind aber erfahrungsgemäß schwierig.

Sobald eine technisch realisierbare Lösung für eine gebrochene Hochflurlinie vorliegt, müssen die Auswirkungen dieser Linienbrechung auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis errechnet werden. Wir gehen davon aus, dass weiterhin ein Quotient von über 1,0 erreicht wird.

Auch das Ziel einer durchgebundenen Stadtbahn nach Markgröningen haben wir nicht aufgegeben. Deshalb wollen wir zur Abrundung der bisherigen Untersuchungen prüfen, ob ein eigener Durchstich für die Stadtbahn unter den Bahnanlagen realisierbar ist. Dadurch könnten die Schwierigkeiten am Schillerdurchlass vermieden werden. Es wäre nicht ausgeschlossen, dass auch die Notwendigkeit einer zweigleisigen Haltestelle am ZOB entfällt.

Mit der dann gefundenen Hochflurvariante kann – falls erforderlich – ein Vergleich der betriebswirtschaftlichen Folgekostenrechnungen zwischen Niederflur- und Hochflurvariante durchgeführt werden.

V. Aufnahme in das Förderprogramm des Bundes

Die Finanzierung eines solchen Projekts ist nur mit Fördermitteln möglich. Unsere bisherigen Untersuchungen zur Stadtbahn waren von der Unsicherheit begleitet, ob es ein Nachfolgeprogramm zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes geben und wie es ausgestaltet würde. Das bestehende GVFG sollte 2019 komplett auslaufen und die Befristung hatte dazu beigetragen, dass die für den verbleibenden Zeitraum zur Verfügung stehenden Mittel zum überwiegenden Teil bereits gebunden sind.

Erfreulicherweise haben sich Bund und Länder im September 2015 auf die Fortführung des GVFG im bisherigen Umfang für weitere 15 Jahre geeinigt. Um die Fördermittel schon frühzeitig sicherzustellen und zu gewährleisten, dass uns nicht andere Anträge zuvorkommen, möchten

wir unser Projekt „Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg“ deshalb möglichst schnell in das Bundesförderprogramm aufnehmen lassen.

Um Fördergelder aus dem GVFG-Bundesprogramm zu erhalten, müssen die Länder die Projekte beim Bund anmelden bzw. voranmelden. Außerdem ist eine Nutzen-Kosten-Analyse nötig. Nur wenn der Nutzen größer ist als die Kosten, das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Standardisierten Bewertung also über 1,0 liegt, kommt das Projekt für das GVFG-Förderprogramm in Frage.

Erfüllt das geplante Projekt die Förderrichtlinien, wird es in den Förderplan des GVFG-Bundesprogramms aufgenommen und dort in eine der folgenden drei Kategorien eingestuft:

- Kategorie A "Vorhaben endgültig aufgenommen"
- Kategorie B "Vorhaben vorläufig aufgenommen"
- Kategorie C "Vorhaben bedingt aufgenommen"

Voranmeldungen für Projekte landen generell in Kategorie C. Hochstufungen bis in Kategorie A können erst erfolgen, wenn dem Bund alle nötigen Kostenberechnungen vorliegen und das Projekt gesichert ist. Aufgrund des noch nicht sehr konkreten Planungsstandes würde die Voranmeldung unseres Projekts daher als C-Vorhaben erfolgen

Nach dem jetzigen Stand erscheint eine Niederflurlösung aus Kosten-, Planungs- und Umsetzungsgründen nicht realisierbar. Wir sehen in einer Hochflurvariante die weitaus höhere Realisierungschance.

Auch wenn zum jetzigen Stand die Lösungen im Bahnhofsbereich und im Schillerdurchlass noch nicht gefunden sind, kann nach unserer Einschätzung eine Anmeldung mit der durchgeordneten Hochflurvariante (Variante 3) erfolgen. Für sie liegt ein bahnbetrieblich realisierbares Konzept mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von rund 1,4 vor.

Für eine gebrochene Hochflurlinie haben wir noch keine technisch realisierbare Lösung, weil dazu erst eine Endhaltestelle auf der Westseite des Bahnhofs gefunden werden muss. Wenn ein solches Konzept vorliegt, könnte die angemeldete durchgehende Variante angepasst werden.

Die Anpassung der Anmeldung sowie der Übergang in die Kategorien B und A müssen mit einer durchgeordneten und mit einer Standardisierten Bewertung hinterlegten Variante erfolgen. Diese Variante muss so beschlossen sein, dass auch Finanzierungszusagen der Partner vorliegen und ein tatsächlicher Umsetzungswille für die konkrete Variante erkennbar ist.

Bereits für die Voranmeldung des Projekts Stadtbahn Ludwigsburg in die Kategorie C ist es erforderlich, dass die Projektpartner dies jeweils wünschen. Wir werden dazu auf die kommunalen Partner zugehen.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen und die Hochflurvariante der Stadtbahnstrecke Aldingen – Ludwigsburg – Möglingen – Markgröningen in das Bundes-GVFG-Programm anzumelden, sofern dies alle beteiligten Städte und Gemeinden mittragen.