



Nachtrag zum Protokoll/ Protokollauszug zum AUSSCHUSS FÜR BAUEN, TECHNIK UND UMWELT

am Donnerstag, 27.04.2017, 17:00 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 1 Entwicklungsstrategie ÖPNV
(Vorberatung)

Vorl.Nr. 165/17

Geänderte Beschlussempfehlung:

1. *Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Reaktivierung der Markgröninger Bahn gemeinsam mit der DB Netz AG, den Kommunen Markgröningen, Möglingen und Kornwestheim sowie mit dem Landratsamt Ludwigsburg, dem Verband Region Stuttgart (VRS) und in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg zu prüfen und anschließend ein förderfähiges Modell für Bau und Betrieb zu entwickeln. Diese Prüfung umfasst auch eine mögliche Weiterführung der Linie bis nach Kornwestheim mit einem Halt bei W & W.*
2. *Die Stadtverwaltung wird beauftragt, Planungen für ein BRT-System im Stadtgebiet Ludwigsburg sowie nach Remseck vorzunehmen und einen entsprechenden Förderantrag für Trassen nach dem Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) vorzubereiten. Sie stimmt sich hierbei mit der Kommune Remseck am Neckar sowie mit dem Landratsamt Ludwigsburg, dem Verband Region Stuttgart (VRS) und dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg ab.*
3. *Die Stadt Ludwigsburg wird beauftragt, das Landratsamt bei der Beauftragung einer Niederflurstadtbahn gemäß Mitfall 1 der Standardisierten Bewertung zu unterstützen. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, das Landratsamt gemeinsam mit den anderen Partnern bei der Stellung des GVFG-Antrags zu unterstützen und die weiteren Planungen gemeinsam mit den Partnern in Auftrag zu geben. Die Hochflurstadtbahn soll nicht weiter verfolgt werden.*
4. Zur Umsetzung der Doppelstrategie gelten folgende Voraussetzungen:
 - a. Die Bausteine können unabhängig voneinander entwickelt und gefördert werden und schließen sich nicht gegenseitig aus bzw. behindern sich nicht. Die Realisierung soll über getrennte Förderanträge und getrennte Beauftragungen (z.B. zur Planung) schrittweise erfolgen. Eine Förderschädlichkeit wird durch Abgrenzung der Projektstufen verhindert. Es wird dabei insbesondere sichergestellt, dass eine spätere Realisierung der Niederflurstadtbahn möglich bleibt.
 - b. Es liegen verbindliche Aussagen der entsprechenden Fördermittelgeber (Land/Bund) vor, die eine solche Vorgehensweise eindeutig bestätigen und ermöglichen. Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit den Fördermittelgebern und dem Landratsamt ein entsprechendes Stufenkonzept abzustimmen.

~~e. Die Niederflurbahn (Mittfall 1) wird unter der Bedingung unterstützt, dass der Nachweis einer regelwerkskonformen Lösung erbracht wird. Die Verwaltung wird beauftragt, dieses zusammen mit dem Landratsamt zu gewährleisten.~~

5. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, im Laufe des weiteren Verfahrens die Kosten der einzelnen Varianten darzulegen:
 - a) Investitionskosten unterteilt in förderfähig und nicht förderfähig
 - b) laufende Kosten,und darzulegen, wie hoch bei den einzelnen Varianten der mögliche Fördersatz und der verbleibende Anteil der Stadt Ludwigsburg ist.
6. Des Weiteren werden Prognosen zu den jeweiligen Fahrgastzahlen vorgelegt, wie es bei einer standardisierten Bewertung üblich ist.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Die geänderte Beschlussempfehlung wird mit 15 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

BM Ilk begrüßt die Anwesenden und weist darauf hin, dass Tagesordnungspunkt 4 abgesetzt werde, dieses Thema werde im Ausschuss für Wirtschaft, Kultur und Verwaltung beraten.

BM Ilk tritt in die Tagesordnung ein und ruft TOP 1 auf. Er teilt mit, dass ein ursprünglicher interfraktioneller Antrag vom 4. April 2017 vorliege. Mit gestrigem Datum ging ein weitergehender interfraktioneller Änderungsantrag ein. Dieser sei ausgelegt. Wenn das Gremium einverstanden sei, werde auf Sachvortrag verzichtet und man könne in die Aussprache einsteigen.

Stadtrat Gericke wünscht einen Bericht der Verwaltung zum Ergebnis des Gespräches mit den Nachbarkommunen, Verkehrsministerium und Landrat.

BM Ilk merkt an, dass dies bereits in der Vorlage festgehalten sei. Weiter hätte es eine Pressemitteilung des Verkehrsministeriums gegeben. Er wolle aber gerne dem Wunsch folgen. Die Verbesserung des ÖPNV solle schnell erfolgen. Die Bahnstrecke solle reaktiviert werden. Im Stadtgebiet solle das Bussystem durch den BRT verbessert werden. Die Schienenlösung werde weiter vorangetrieben werden. Die umliegenden Kommunen Möglingen und Markgröningen haben Interesse an einer schnellen Lösung. Der Remsecker Kollege interessiere sich mehr für die Stadtbahnlösung. Kornwestheim habe noch weitere Informationen angefordert.

Ergänzend fügt Herr Behnsen (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) bei, dass die Niederflurbahn eine kompatible Lösung sei. Es gebe keine Fehlinvestitionen. Es sollen für die nächsten Jahrzehnte alle Optionen offen gehalten werden. Man müsse für die Zukunft flexibel bleiben und eine umweltfreundliche Mobilität anbieten.

BM Ilk eröffnet die Aussprache.

Auf grundsätzliche Ausführungen wolle Stadtrat Herrmann verzichten. Er merkt an, dass bisher in Ludwigsburg eine Hochflurbahn nicht in Frage gekommen sei. Man gehe immer von einer Niederflurbahn aus. Der vorliegende Beschlussvorschlag sei grundsätzlich zustimmungsfähig. Ebenso die Änderungen aus dem gestrigen Antrag. Die Änderungsvorschläge sehe er unproblematisch. Allerdings verstehe er nicht, weshalb die regelwerkskonforme Lösung entnommen werden solle (Ziffer 5 c). Zudem mache er einen Ergänzungsvorschlag und formuliert diesen wie folgt: Die Verwaltung werde beauftragt im Laufe des weiteren Verfahrens der einzelnen Varianten die Kosten vorzulegen. a.) Investitionskosten unterteilt in förderfähig und nicht förderfähig. b.) laufende Kosten. Zudem darzulegen, wie hoch bei den einzelnen Varianten der mögliche Fördersatz und der verbleibende Anteil der Stadt Ludwigsburg sei. Als weitere Ergänzung finde er, dass der interfraktionelle Antrag Nr.160/17 mit in die Gesamtplanung eingearbeitet gehöre. Besonders wichtig sei, dass die umliegenden Kommunen zeitnah informiert werden. Er sei zuversichtlich und merkt an, dass der Landrat mittlerweile auch eine Niederflurbahn als möglich sehe. Skeptisch sei er und seine Fraktion bei der Reaktivierung der Bahnlinie in den nächsten 3 Jahren. Eine Niederflurbahn werde allerdings noch länger dauern, so Herrmann. Dem Kompromiss mit den Ergänzungen könne zugestimmt werden.

Stadtrat Gericke merkt an, dass in den letzten Wochen Bewegung in dieses Thema gekommen sei. Der ÖPNV müsse verbessert werden, da seien sich glücklicherweise alle einig. Beide Varianten stehen gleichberechtigt nebeneinander. In der weiteren Planung solle festgestellt werden, welche Variante umzusetzen sei. Die offenen Fragen der jeweiligen Systeme müssen geklärt werden. Er erwarte eine enge Abstimmung. Im weiteren Verfahren müssen die Kosten in den Gremien beraten werden. Im Weiteren geht er auf die eingereichten Änderungsvorschläge ein. Er könne sich dem Ergänzungsvorschlag seines Vorredners anschließen, sehe dies als selbstverständlich. Die bisher vorliegenden Kostenaufstellungen hätten bisher schon vorgelegt werden können.

Die Stadtbahn sei für Ludwigsburg verkehrlich die beste Lösung, so Stadträtin Liepins. Vieles sei für sie nicht nachvollziehbar. Eine attraktive Bahn in der Stadt könne viele Menschen zum umsteigen bewegen und somit den Autoverkehr verringern. Sie habe den Eindruck, dass dies zum Teil in der Verwaltung keine Rolle mehr spiele. Die Doppelstrategie könne mitgetragen werden, wenn sie auch nicht überzeuge. Allerdings könne die Vorlage 165/17 nicht mitgetragen werden. Man solle die Verwaltung beauftragen die Planungen für die Reaktivierung vorzunehmen. Sorge bereite ihr, wer die Trägerschaft für die Reaktivierung Markgröningen, Ludwigsburg, Möglingen übernehme. In der Vorlage müsse zu Ziffer 1 und 2 aufgenommen werden, dass die notwendigen Gutachten und Planungen vom Gemeinderat beschlossen werden. Als Hauptziel sehe sie die Stadtbahn von Markgröningen bis Remseck. Der geänderten Vorlage könne zugestimmt werden. Bei allen weiteren Gutachten und Planungen bittet sie informiert zu werden.

Stadtrat Rothacker merkt an, dass eine Stadtbahn frühestens in 10 bis 15 Jahren realisiert werde. Die Doppellösung kann mitgetragen werden. Das Streichen der Ziffer 4.c.) sei ihm nicht schlüssig. Er merkt an, dass Fördergelder ebenso Steuergelder seien. Er sehe die Folgekosten bei der Niederflurbahn als immens. Die Kosten werden mit einem Kostenverteilungsschlüssel umgelegt und die Stadt Ludwigsburg habe hier den größten Anteil zu tragen. Der Vorlage 165/17 mit dem Zusatz der CDU könne mitgetragen werden. Dem Änderungsantrag könne nicht zugestimmt werden.

Für Stadträtin Burkhardt seien noch viele Fragen ungeklärt. Sie trage den Änderungsantrag nur mit, da die Zeitdauer bereits zu lange sei. Sie wolle darauf hinweisen, dass eine Realisierung des BRT Bussystems für sie nicht in Frage komme. Die notwendigen Straßenerweiterungen und Kreuzungsumbauten seien in Ludwigsburg nur schwierig realisierbar. Dagegen müssten die

bringen neue Erkenntnisse. Die Kosten und Folgekosten müssen dargelegt werden. Die Finanzfördermittel sollten schnellstmöglich beantragt werden.

Stadtrat Lettrari sehe das BRT System für Ludwigsburg nicht zukunftsfähig. Die Kosten müssen dargelegt werden. Die Stadtbahn sehe er nur als ungewolltes Anhängsel.

BM Ilk geht auf die offenen Fragen ein. Für ihn stehe außer Frage, dass die Kosten dem Gemeinderat vorgelegt werden. Heute könne der genaue Kostenfaktor nicht genannt werden. Der Wunsch die Folgekosten darzulegen, seien von allen beteiligten Kommunen geäußert worden. Die weitere Zeitschiene sei nach der Beschlussfassung im Gemeinderat in die Kommunikation mit den angrenzenden Kommunen, wie auch Verband Region Stuttgart und dem Landratsamt zu gehen. Hier gehe es auch um die Aufgabenverteilung. Der Grundgedanke sei, herauszufinden auf welchen Streckenzweigen welches System am sinnvollsten sei. Die Trägerschaft sei unterschiedlich. Eine Unterstützung gegenseitig sei vereinbart worden. Nach der Gemeinderatssitzung werden umfangreiche Gespräche bezüglich Aufgabenverteilung und Organisation erfolgen.

Stadtrat Gericke bittet nochmal darum, dass beide Varianten gleichberechtigt, nebeneinander vorangetrieben werden und weist auf das Eckpunktepapier aus dem Gespräch mit dem Verkehrsministerium hin. Die Abstimmung und Verzahnung untereinander sehe er als sehr wichtig.

*BM Ilk bestätigt, dass beide Varianten gleichberechtigt vorangetrieben werden.
(Nachtrag zum Protokoll 6.7.17)*

Stadträtin Burkhardt will wissen, welches Eckpunktepapier Stadtrat Gericke angesprochen habe. Dieses liege ihr nicht vor.

BM Ilk merkt an, dass ein separates Eckpunktepapier ihm nicht vorliege. Er habe lediglich die Pressemitteilung.

Hierzu teilt Stadtrat Gericke mit, dass dies auf der Homepage des Verkehrsministeriums veröffentlicht worden sei.

Stadträtin Liepins wünscht sich, dass gleichberechtigte Gespräche beider Varianten mit den Nachbarkommunen erfolgen sollen. Bei der Infoveranstaltung sei lediglich auf die BRT Variante eingegangen worden. Zudem wolle sie sich nochmal versichern, ob bei Zustimmung des geänderten Antrages das Landratsamt einen Förderantrag stellen könne.

BM Ilk bejaht dies.

Stadtrat Remmele wünsche sich Informationen zu einem angedachten Kostenschlüssel. An welchen Faktoren werde dieser festgelegt, wolle er wissen.

BM Ilk erwidert, dass bisher noch keine Information über den Kostenschlüssel vorliege. Dies sei bereits beim Landratsamt angefordert worden.

Stadtrat Herrmann geht auf die Kostenfrage ein. In einer der standardisierten Bewertungen des Landratsamtes sei eine Kostenübersicht enthalten gewesen, allerdings Preisstand aus dem Jahre 2006. Der übliche Weg im Kreis Ludwigsburg sei seiner Meinung nach die Kostenverteilung je zur Hälfte Landkreis und Kommune. Die genaue Verteilung sei noch offen. Wieviel Kosten nicht

förderfähig seien, wolle er wissen. Weiter bringt er einen Ergänzungsvorschlag wie folgt: 1.) dabei werden auch die weiteren Veränderungen im Bussystem einbezogen und 2.) weitere Prognosen zu den Fahrgastzahlen seien vorzulegen wie bei einer standardisierten Bewertung üblich. Die Finanzen könne man unter Ziffer 5 und die Prognosen zu den Fahrgastzahlen unter Ziffer 6 in der Beschlussvorlage aufnehmen.

Herr Behnsen (FB Stadtplanung und Vermessung) geht auf die noch offenen Fragen ein. Man arbeite mit einer Kommunalanstalt zusammen, die auf die Vorzüge verschiedener Teilbereiche eingehe. Des Weiteren habe man anhand eines Georadarsystems mithilfe eines Scans die Bodenunterschicht begutachtet. Ergänzend zu diesem Gutachten wolle man Bodenproben im Gleisbett nehmen. Dies sei ein überschaubarer Kostenbereich. Man erhalte hiermit umfangreiche Informationen bezüglich der Kostenstruktur insbesondere der Entsorgungs-/ Neubeschaffungskosten. Die Bahngleise seien im Besitz der DB Netz. Haltestellen und Wartehäuschen werden zum Teil in Privatbesitz verkauft. Weiter führt er aus, dass man zwischen dem Bundes GVFG und dem Landes GVFG unterscheiden müsse.

Stadtrat Gericke erwarte, dass konstruktive Gespräche mit dem Landratsamt erfolgen, insbesondere Lösungen zum Schillerdurchlass, sowie die Querung der Bahn gemeinsam zu erarbeiten.

BM Ilk merkt an, dass es heute um einen Grundsatzbeschluss gehe.

Stadtrat Rothacker teilt mit, dass die Ziffer 4.c.) weiterhin enthalten bleiben solle mit folgendem Wortlaut: Die Verwaltung wird beauftragt zusammen mit dem Landratsamt eine regelwerkskonforme Lösung bei der Niederflurbahn (Mitfall 1) zu gewährleisten.

Weiter macht Herr Behnsen Ausführungen zur Eisenbahnbetriebssimulation. Außerdem geht er darauf ein, dass es verschiedene Anbieter für die Busse gebe. Auf der Hauptachse gebe es bereits einen asphaltierten Oberbau für diese Belastungsklassen, so Behnsen.

Stadträtin Burkhardt will wissen, ob auch das vorhandene Bussystem optimiert werden könne.

Dies sei nicht ausgeschlossen, so Herr Behnsen. Es werde immer als eine Einheit gesehen.

Im Beratungsverlauf wird der vorliegende Änderungsantrag geringfügig durch den weiteren Antrag von Stadtrat Herrmann ergänzt.

BM Ilk stellt die Punkte 1, 2, 3, 4a, 4b, 5, 6 en bloc zur Abstimmung, diese werden einstimmig beschlossen.

Punkt 4c wird nach Antrag von Stadtrat Rothacker separat zur Abstimmung gebracht und mehrheitlich abgelehnt (7 Ja-Stimmen, 8 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen).

Der ursprüngliche Antrag 152/17 hat sich dadurch erledigt.

Unterschriften:

Vorsitz:

Schriftführung:

Mitglieder:

BM Ilk

Reinemuth / Kropf