



## BESCHLUSSVORLAGE

**Federführung:**

FB Stadtplanung und Vermessung

VORL.NR. 270/18

**Sachbearbeitung:**

Brauer, Tobias  
Behnsen, Sascha  
Scheuermann, Martin

**Datum:**

12.07.2018

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Sitzungsart</b>
Gemeinderat	25.07.2018	ÖFFENTLICH

**Betreff:** Grundsatzbeschluss ÖPNV-Doppelstrategie: Aktuelle Entwicklungen und weiteres Vorgehen

**Bezug SEK:** MP 08 - Mobilität

**Bezug:** Vorl. 158/17 – Regionalverkehrsplan – Stellungnahme der Stadt Ludwigsburg  
Vorl. 198/17 – Grundsatzbeschluss Doppelstrategie  
Vorl. 232/18 – Finanzierungsschlüssel Schienenprojekte  
Vorl. 247/18 – BRT-Trassenvarianten zur Ost-West-Querung von Ludwigsburg

**Anlagen:** Anlage 1 – Aktueller Stand in den Teilprojekten  
Anlage 2 – Stellungnahme zu den aktuellen Diskussionspunkten  
„Hochflurstadtbahn“ und „Regionale Anbindung“  
Anlage 3 - Umsteigefreie Verbindungen zu großen Gewerbebetrieben in der Region Stuttgart mit der Entwicklungsstrategie ÖPNV (Auswahl)

**Beschlussvorschlag:**

1. Die Ansätze für eine Verbesserung der ÖPNV-Angebote im Raum Ditzingen, Korntal-Münchingen und Schwieberdingen werden seitens der Stadt Ludwigsburg begrüßt und unterstützt. Allerdings dürfen sich daraus keine zeitlichen Verzögerungen der von den Gremien beschlossenen Doppelstrategie ergeben. Angesichts der täglichen Verkehrsstaus und der drohenden Fahrverbote muss nun die Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen vorangetrieben werden.
2. Aus der neuerlichen Diskussion um eine Hochflurlösung ergeben sich für die Stadt Ludwigsburg keinerlei Entscheidungsaspekte, die für ein Abrücken von der von allen Partnern beschlossenen Doppelstrategie sprechen.
3. Die Stadt Ludwigsburg bekennt sich zur Niederflurstadtstadtbahn und der damit verbundenen Erschließung der zentralen Innenstadtachse als langfristiger Baustein der Doppelstrategie sowie zur Übernahme ihres Anteils von planungs- und projektvorbereitenden Kosten gemäß einem zu beschließenden Finanzierungsschlüssel.

**Sachverhalt/Begründung:**

**Einleitung**

Grundsatzbeschluss ÖPNV-Doppelstrategie: Aktuelle Entwicklungen und weiteres Vorgehen

Im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 06.07.2018 im Landratsamt Ludwigsburg wurde über den aktuellen Stand der ÖPNV-Doppelstrategie gegenüber den Gemeinderatsmitgliedern aus Kornwestheim, Ludwigsburg, Markgröningen, Möglingen und Remseck sowie den Kreisräten berichtet. Die Projektpartner haben dabei sowohl den Handlungsbedarf zur Stärkung von umweltfreundlichen Verkehrsträgern infolge der aktuellen Verkehrsprobleme beleuchtet als auch die weiteren Entwicklungen für mögliche regionale Schienenanbindungen in Richtung Ditzingen, Korntal-Münchingen und Schwieberdingen thematisiert. In diesem Zusammenhang wurden vom Landkreis Ludwigsburg die früheren Pläne für eine Hochflurstadtbahn als Verlängerung des bestehenden SSB-Netzes zur Diskussion gestellt, die seit dem Frühjahr/Sommer 2017 gemäß des gefundenen Kompromisses zur ÖPNV-Doppelstrategie nicht weiter verfolgt wurden.

Nachdem über lange Zeit eine vorwiegend technologische Debatte über die künftige Entwicklung des ÖPNV vorherrschte, konnte im Frühjahr 2017 mit Unterstützung des Landes die sog. Doppelstrategie als ein gemeinsames, bedarfsorientiertes und verkehrsplanerisch tragfähiges Stufenkonzept als Durchbruch gefunden werden. Diese Übereinkunft fand ihren Ausdruck in mehreren Gremienbeschlüssen. So wurde am 03.05.2017 eine Grundsatzentscheidung der Stadt Ludwigsburg mit einstimmigem Votum getroffen, wonach die Reaktivierung der Markgröninger Bahn und die Einrichtung eines BRT-Schnellbussystems im Stadtgebiet Ludwigsburg sowie nach Remseck vorangetrieben wird. In langfristiger Hinsicht soll zudem eine Niederflurstadtbahn als Ergänzung etabliert werden. Hierzu soll die Stadt Ludwigsburg das Landratsamt unterstützen. Eine Hochflurvariante sollte hingegen nicht mehr weiter verfolgt werden. Auch der Landkreis Ludwigsburg stimmte am 17.07.2017 im Ausschuss für Umwelt und Technik der Doppelstrategie im Grundsatz zu. Folgende Übersicht zeigt die Beschlusslage bei den Projektbeteiligten:

Landkreis Ludwigsburg	Ausschuss für Umwelt und Technik, 17.07.2017, Vorl. TA_36/2017	Grundsatzbeschluss Doppestrategie
Kornwestheim	Ausschuss für Umwelt und Technik, 04.07.2017 und Gemeinderat, 13.07.2018, Vorl. 193/2017	Grundsatzbeschluss Doppelstrategie
Ludwigsburg	Gemeinderat, 03.05.2017, Vorl. 198/17	Grundsatzbeschluss Doppelstrategie
Markgröningen	Gemeinderat, 08.02.2018, Vorl. 16/2018	Reaktivierung und Stadtbahn
Markgröningen	Gemeinderat, 23.05.2017, Vorl. 89/2017	Stadtbahn inkl. Niederflurstadtbahn
Möglingen	Gemeinderat, 13.07.2017	Niederflurstadtbahn
Remseck am Neckar	Gemeinderat, 27.06.2017, Vorl. 091/2017	Niederflurstadtbahn

### Bausteine der Doppelstrategie

Der gefundene Konsens zur Doppelstrategie beinhaltet kurz- und mittelfristige sowie langfristige Maßnahmen im Sinne eines Stufenkonzepts.

Die Nutzung **bestehender Infrastruktur** und darauf bereits **bestehende Nutzungsrechte** (Widmungen) waren der Ausgangspunkt für die Entwicklung der kurz- und mittelfristigen Maßnahmen. Die **Reaktivierung** für den Personenverkehr der bereits nach **Eisenbahnrecht** (Betrieb nach EBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung)) **gewidmeten Eisenbahnstrecke** nach Markgröningen und der Aufbau eines **BRT-Systems** auf bereits **gewidmeten Straßen** sind hier logische Schritte gewesen, rasch und wirkungsvoll auf die Stauproblematik und die Debatte um die Luftreinhaltung zu reagieren.

Das Ziel, umsteigefreie Verbindungen in die Region nach Esslingen und Leonberg anzubieten, ist am einfachsten über die bestehenden Eisenbahnstrecken machbar (siehe auch Anlage 3), weshalb der Betrieb auf der Markgröninger Bahn und die Verbindungen bis Karlshöhe / W&W und Kornwestheim Pbf logischerweise mit Eisenbahnen als sogenannte **Regionalbahnen** stattfinden soll.

Die Möglichkeit eines späteren Mischbetriebs mit einer Niederflurstadtbahn ist durch ein Gutachten im Rahmen der Machbarkeitsstudie für die Stadtbahn Ludwigsburg bestätigt worden und Teil des Förderantrags.

Das Konzept ist somit ökonomisch als auch zeitlich das Vorteilhafteste für alle Projektpartner.

Für den BRT ergeben sich im Stadtgebiet Ludwigsburg ebenfalls Synergien. Die baulichen Maßnahmen können integriert mit den städtebaulichen Projekten und Sanierungsgebieten entlang der Strecke (Transformation West, ZOB, ZIEL, Fuchshof, Oßweil Süd) geplant und realisiert werden. Beeinträchtigungen während der Bauzeit und Kosten lassen sich damit reduzieren.

Durch verschiedene Förderkulissen sollen so nicht nur zeitnah verkehrliche Verbesserungen erzielt werden, vielmehr soll eine stadträumliche **Aufwertung** und **Attraktivierung** der öffentlichen Räume, ähnlich dem Planungsprinzip aus Frankreich, erfolgen.

Eigene BRT-Spuren für die Verbindungen aus den Nachbarkommunen können flächenschonend entlang bestehender Straßen gebaut werden, wo dies erforderlich ist, um so Ressourcenverbrauch und Genehmigungen im Sinne der Nachhaltigkeit auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Als **langfristiger** Baustein berücksichtigt dann die **Niederflurstadtbahn** einen erhöhten Kapazitätsbedarf infolge der weiteren Einwohnerentwicklung und des vermehrten Zuspruchs für den ÖPNV auf den am stärksten belasteten Achsen in Ludwigsburg. Sie erfordert in allen Neubauabschnitten eigene **Planfeststellungsverfahren**, da keiner der betroffenen (Verkehrs-)Räume für die Nutzung von Fahrzeugen nach BOStrab (Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen) zugelassen ist.

Durch die ersten Stufen der Doppelstrategie kann die hierfür erforderliche Zeit überbrückt und gleichzeitig weiteres Fahrgastwachstum ermöglicht werden.

Die Markgröninger Bahn und Teile der Straßenräume für BRT können dabei bereits für die Niederflurstadtbahn vorbereitet werden, so dass sich nochmals finanzielle Synergien ergeben. Im Endausbauzustand würde es dabei zu einer Überlagerung von BRT und Niederflurstadtbahn auf der zentralen Innenstadtachse kommen, die aufgrund der kompatiblen Einstiegshöhen jeweils an gleichen Bahnsteigkanten halten und barrierefreie Ein-, Aus- und Umstiege erlauben.

Der aktuelle Stand in den einzelnen Bausteinen kann der Anlage 1 entnommen werden.

Die vom Landkreis an der Veranstaltung am 6. Juli eingebrachten Diskussionspunkte – Hochflurstadtbahn sowie regionale Erweiterungsmöglichkeiten – hat die Stadt Ludwigsburg geprüft. Die Einschätzung zu den Diskussionspunkten sind in Anlage 2 sowie planerisch in Anlage 3 dargestellt.

### Nächste Schritte

In den kommenden Wochen und Monaten wird die Stadt Ludwigsburg die in Anlage 1 beschriebenen Planungen und Vorbereitungen weiter vorantreiben.

Von den Projektpartnern sind zudem noch verbindliche Rückmeldungen erforderlich. Dazu gehören insbesondere Beschlüsse zum Kostenschlüssel. Auch die Gründung einer Projektgesellschaft bedarf der Zustimmung der jeweiligen Gremien. Von der Gemeinde Möglingen steht noch ein grundsätzlicher Beschluss zur Doppelstrategie oder zur Reaktivierung der Eisenbahnstrecke aus.

Aus der Veranstaltung am 6. Juli 2018 im Kreishaus ging hervor, dass die Projektpartner weitere Beschlüsse für den Herbst 2018 vorgesehen haben.

Für den Herbst sind weitere Gespräche mit dem Land zu den noch offenen Fragen der Förderkulisse für die Doppelstrategie anberaumt.

### **Unterschriften:**

**Martin Kurt**

<b>Finanzielle Auswirkungen?</b>				
<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: EUR	
<b>Ebene: Haushaltsplan</b>				
Teilhaushalt		Produktgruppe		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input type="checkbox"/> Ja		
		<input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
<b>Ebene: Kontierung (intern)</b>				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

**Verteiler: DI, DII, DIII, 14, 20, NSE, 67**



LUDWIGSBURG

## NOTIZEN