

Aktueller Stand in den Teilprojekten

Regionalbahn

Seit den Beschlüssen hat die Verwaltung Projektsteuerer sowie Sachverständige für die Bearbeitung u.a. der Grundlagenermittlungen auf der Gesamtstrecke der Markgröninger Bahn beauftragt. Dieser Stab an Sachverständigen begleitet die Stadt bei allen Verhandlungen mit externen Partnern. Mit ihnen und dem Fachbereich Finanzen wurde ein **Businessplan** erarbeitet sowie eine an die spezifischen Anforderungen der Markgröninger Bahn und der Verlängerungen in die Region ausgerichtete Struktur einer **Projektgesellschaft** erarbeitet, um das Projekt auf finanziell für alle Projektpartner in allen Projektphasen tragfähige Beine zu stellen. Szenarien für den Eisenbahnverkehr wurden erarbeitet – mit und ohne der Notwendigkeit eigener Werkstätten. Die Ergebnisse und Beschlussvorschläge werden den Gremien nach der Sommerpause vorgestellt.

Da die Stadt Ludwigsburg bereits **Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen** für ihre Industriegleise in der Weststadt und in Ludwigsburg Nord ist, sind die Fa. Lotter (Pächterin Markgröninger Bahn) und die DB Netz AG (Eigentümerin Markgröninger Bahn) bereits bekannte Geschäftspartner. Deshalb wurde mit den Projektpartnern festgelegt, dass die Stadt interimweise bis zur Gründung der Projektgesellschaft die Vorbereitungen entlang der Strecke koordiniert und mit diesen beiden Firmen abstimmt. Die Zusammenarbeit verläuft vertrauensvoll und ergebnisorientiert.

Für die dabei entstehenden Kosten wurde ein abgestimmter Kostenschlüssel durch den Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt (BTU) beschlossen, der sowohl für die Reaktivierung als Regionalbahn als auch für die künftige Niederflurbahn auf dem selben Abschnitt gilt.

Seit 2017 fanden Baugrunduntersuchungen, die Prüfung der Bahnübergänge und Brückenbauwerke sowie die Untersuchung des Gleiszustandes auf der gesamten Strecke statt. Damit wurden die Grundlagen geschaffen, gesicherte Aussagen zu den Kostenrisiken zu treffen und nun eine qualifizierte Vor- und Entwurfsplanung der **Instandsetzung** zeitnah zu beauftragen. Auf Empfehlung der Projektsteuerer hat die Stadt dem Landkreis angeboten, die Planungen für die Markgröninger Bahn integriert für die Instandsetzung der Eisenbahnstrecke und den späteren Mischbetrieb mit der Niederflurstadtbahn zu vergeben, um unnötige Doppelplanungen und Kosten zu vermeiden. Die Mehraufwendungen als integrierte Planung sind marginal.

Im unter Betrieb befindlichen Abschnitt wurden durch **Vegetationsarbeiten** die Verkehrssicherheit und die Betriebsfähigkeit gesichert und Schäden am Gleis durch Pflanzenwuchs verhindert.

Artenschutzrechtliche Begutachtungen liefern weitere Grundlagen für die Planungen und die erforderlichen Vegetationsmaßnahmen auf der Strecke.

Untersuchungen zum späteren Betrieb laufen. Eine Standardisierte Bewertung zwecks Förderantragstellung soll zeitnah beauftragt werden, ebenso wie die Machbarkeitsstudie für den Halt Karlshöhe / W&W.

Nach aktuellem Projektstand können im 4. Quartal die bisherigen Ergebnisse und Grundlagen für weitere Beschlüsse in den Gremien vorgestellt werden. Noch in diesem Jahr kann die Gründung der Projektgesellschaft begonnen werden und die Vor- und Entwurfsplanung in die Ausschreibung gehen.

BRT

Bezüglich der geplanten Ost-West-Achse der Stadt Ludwigsburg hat der BTU eine Beschlussempfehlung für folgende Vorzugstrasse gegeben:

- Oßweil Süd - Kornwestheimer Straße – Fuchshofstraße – Oststraße – Schorndorfer Straße – Bahnhof/ZOB (Korridor 2 aus der Variantenprüfung Ost)
- Weststadt: Bahnhof/ZOB – Hoferstraße – Gänsfußallee – Mörikestraße – Waldäcker (Korridor B der Variantenprüfung West)

Zusätzlich hat das Gremium auch die Streckenführung über die Schwieberdinger Straße (Korridor D) in der Weststadt als weiteren Prüfauftrag empfohlen. Das Gremium konnte in seiner Abwägung auf Vorschläge der Verwaltung und der Sachverständigen zurückgreifen.

Bei Verabschiedung der Trasse durch den Gemeinderat am 25.07.2018 bestünde dann Planungssicherheit, um die integrierte Planung und Koordinierung im Rahmen der städtebaulichen Projekte zu beginnen. Die Vor- und Entwurfsplanung für die Abschnitte in Ludwigsburg könnte dann ausgeschrieben werden, ebenso die fachliche Begleitung der landschaftsarchitektonischen und stadträumlichen Gestaltung der Trasse. Die genaue Beschreibung der planerischen Rahmenbedingungen und Leistungen ist angesichts des Umfangs durchaus komplex (Flächen, Honorarermittlung, etc.) und soll deshalb von externen Fachleuten begleitet werden.

Die dann fixierte Trasse wäre Grundlage für eine Standardisierte Bewertung des BRT. Auch wenn das Land nun die Förderrichtlinie veröffentlicht hat, stehen noch keine rechtssicheren Kriterien für die Durchführung einer Standardisierten Bewertung seitens des Landes zur Verfügung. Es ist aber vorgesehen, sich hier gemeinsam mit dem Fördermittelgeber abzustimmen.

Das „Sofortprogramm Saubere Luft“ des Bundes wurde deshalb vorausschauend genutzt, technologische Elemente für das BRT-System bereits fördern zu lassen. Dazu zählen die Digitalen Fahrgast-Informationssysteme (DFI) und die Digitalisierung der Lichtsignalanlagen.

Die Sanierungsgebiete in den Gebieten ZIEL und Oßweil Süd sind so gefasst, dass Sanierungsmittel für die stadträumliche Integration der ÖPNV-Trassen zur Verfügung stehen. Die zu stellenden Förderanträge konzentrieren sich damit auf die eigentlichen BRT-Spuren selbst.

Für den BRT aus Richtung Pattonville wurden erste Varianten erarbeitet. Nach der Sommerpause soll hierzu ebenfalls ein Bürgerspaziergang stattfinden und eine Vorstellung der Varianten im BTU erfolgen.

Niederflurstadtbahn

Für die städtebaulich verträglichen Äste der Niederflurstadtbahn von Aldingen über Pattonville zum ZOB Ludwigsburg sowie über die Innenstadtstrecke nach Oßweil und ins Schloßlesfeld wurde ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis attestiert. Mit Schreiben vom 26. Juli 2017 hat der Landkreis einen Antrag beim Landesverkehrsministerium für die Aufnahme des **Mitfall 1** (Niederflurvariante für das Komplettnetz) in das GVFG-Bundesprogramm gestellt. Seit dem Januar 2018 ist die Aufnahme in die entsprechende Kategorie C („bedingt aufgenommen“) beim Bundesverkehrsministerium anhängig.