



## BESCHLUSSVORLAGE

**Federführung:**

FB Stadtplanung und Vermessung

VORL.NR. 445/18

**Sachbearbeitung:**

Brauer, Tobias  
Behnsen, Sascha  
Scheuermann, Martin

**Datum:**

15.11.2018

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Sitzungsart</b>
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	29.11.2018	ÖFFENTLICH
Gemeinderat	05.12.2018	ÖFFENTLICH

**Betreff:** Stärkung des ÖPNV: Einführung eines BRT-Systems und Projektierung einer Niederflurstadtbahn

**Bezug SEK:** MP 08 - Mobilität

**Bezug:** Vorl. 198/17 – Grundsatzbeschluss Doppelstrategie  
Vorl. 232/18 – Finanzierungsschlüssel Schienenprojekte  
Vorl. 270/18 – Doppelstrategie, aktuelle Entwicklungen

**Anlagen:** 1 – Gemeinsames Verständigungspapier des Spitzentreffens vom 24.10.2018  
2 – Übersicht zu den von der Stadt Ludwigsburg veranlassten Planungen und Beauftragungen zur Reaktivierung der Markgröninger Bahn

**Beschlussvorschlag:**

1. Dem gemeinsamen Verständigungspapier zur künftigen ÖPNV-Entwicklung wird unter folgenden auflösenden Voraussetzungen zugestimmt:
  - a. Aufgrund der besonderen Dringlichkeit wirksamer Verbesserungen wird die Einführung von Bus Rapid Transit-Systemen (BRT) als Ergänzungs- und Vorlaufsystem schnellstmöglich umgesetzt, um die bestehenden Überlastungen des ÖPNV rasch zu beseitigen und die Kapazitäten in absehbarer Zeit zu erhöhen.
  - b. Die Aufgabenverantwortung für die Einführung des BRT-Systems liegt arbeitsteilig für die Projektpartner bei der Stadtverwaltung Ludwigsburg.
  - c. Für die gemeinsame Finanzierung der BRT-Systeme wird durch den Landkreis zeitnah ein Kostenschlüssel für den Landkreis (50% des Nettoeigenanteils) sowie der beteiligten Städte und Gemeinden entwickelt.
  - d. Der Einigung zum BRT wurde ein Verzicht auf vorzeitige Tiefbaumaßnahmen zur Verlegungen der innerstädtischen Leitungsinfrastrukturen zugrunde gelegt.
  - e. Für die spätere Niederflurstadtbahn sind oberleitungsfreie Systeme zu favorisieren.
  - f. Die Anbindung an den neuen Halt Karlshöhe/Wüstenrot & Württembergische (W&W) hat mit einem leistungsfähigen Schienenverkehrsmittel zu erfolgen. Hierzu hat der

Landkreis den bestehenden Antrag auf Programmaufnahme ins GVFG<sup>1</sup> zeitnah zu erweitern.

- g. Der Güterverkehr auf der Markgröninger Bahn (derzeit: Fa. Lotter) muss weiterhin möglich und zulässig sein.

Diese Voraussetzungen sind vom Kreistag (Gesamtgremium) per Beschluss zu bestätigen.

2. Im Vorfeld der Gründung eines Zweckverbands erfolgt in der arbeitsteiligen Verantwortung des Landkreises für die Reaktivierung der Schienenstrecke und die spätere Realisierung einer Niederflurstadtbahn die Klärung folgender Fragen bzw. die Durchführung folgender Aufgaben :
  - a. Es ist schriftlich und planerisch darzulegen, wie für den Vorlaufbetrieb auf der Markgröninger Bahn (Fahrzeuge nach Karlsruher Modell) die Barrierefreiheit auf der Gesamtstrecke sowie am Ludwigsburger Bahnhof sichergestellt ist und welche eventuellen Mehrkosten im Hinblick auf ein Niederflurstadtbahn-System entstehen.
  - b. Für den städtebaulich neuralgischen Abschnitt Schlachthofstraße / Schillerdurchlass / Uhlandstraße – Bahnhofstraße – Myliusstraße – ZOB – Einmündung Leonberger Straße ist eine Entwurfsplanung (gemäß Leistungsphase 3 HOAI<sup>2</sup>) als zeitlich vorgezogene Planungsmaßnahme zur künftigen Einfädelung der Niederflurstadtbahn in die zentralen Innenstadtachse vorzulegen und in jeder Planungsphase eng mit der Stadtverwaltung abzustimmen.
  - c. Es ist ein Vorschlag für den Finanzierungsschlüssel für planungs- und projektvorbereitende Kosten sowie für Investitionskosten vorzulegen, der den Stadtbahn-Vorlaufbetrieb auf der Markgröninger Bahn, das Niederflurstadtbahn-Netz (Mitfall 1 + Streckenast Markgröningen – Schwieberdingen), die Schienenanbindung an W&W und Kornwestheim Pbf einschließlich des BRT-Ergänzungs- und Vorlaufsystems ganzheitlich umfasst.
  - d. Die Reaktivierung der Schienenstrecke Ludwigsburg-Markgröningen erfolgte in der vereinbarten Arbeitsteilung durch die Stadt Ludwigsburg. Sämtliche angefallenen Kosten für die Grundlagenermittlung (gemäß Leistungsphase 1 HOAI) und weitere Planungsleistungen werden von den Projektpartnern auf der Basis des zu vereinbarenden Kostenschlüssels getragen. Im Gegenzug stellt die Stadtverwaltung sämtliche Unterlagen der umfangreichen Vorarbeiten zu Verfügung.
  - e. Es ist durch überschlägige verkehrstechnische Vermessungen auf den neu zu errichtenden Niederflurstadtbahn-Ästen planerisch darzustellen, auf welchen Abschnitten für die Niederflurstadtbahn einen eigenen Gleiskörper vorgesehen und in welchen Abschnitten eine straßenbündige Trassierung („Mischverkehr“) vorgesehen wird. Für die separierten Abschnitte ist innerhalb von Ludwigsburg in enger Abstimmung mit der Verwaltung eine Befahrbarkeit als ÖPNV-Trasse in Hinblick auf den ergänzenden BRT-Verkehr auf dem Innenstadtkorridor sowie für den BRT-Vorlaufbetrieb auf den ergänzenden Linien zu berücksichtigen.
  - f. Sollte die notwendige Klärung der oben aufgeführten Fragen nicht zeitnah möglich sein und sich die Gründung eines Zweckverbands verzögern, ist durch rechtswirksame Vereinbarungen sicherzustellen, dass die rasche Einführung der BRT-Systeme und deren notwendigen Vereinbarungen nicht unnötig verzögert werden.
3. Vor Gründung eines Zweckverbandes stimmt die Stadt einer Planung der Leistungsphasen 1 und 2 bis maximal 4 Mio. € Planungskosten (geschätzte Kosten für alle Projektbeteiligten) zur Stadtbahnplanung zu.
4. Die verkehrliche Planung zur Zentralen Innenstadtentwicklung Ludwigsburg (ZIEL) wird – weiterhin mit Blick auf die Niederflurstadtbahn und das BRT-System integriert entwickelt.

---

<sup>1</sup> Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)

<sup>2</sup> Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI)

## **Sachverhalt/Begründung:**

### **Ausgangslage**

Am 24. Oktober 2018 fand im Verkehrsministerium Baden-Württemberg unter der Leitung und Moderation von Ministerialdirektor Prof. Dr. Uwe Lahl ein Spitzengespräch mit dem Landkreis und den Kommunen Kornwestheim, Ludwigsburg, Remseck, Markgröningen, Schwieberdingen und Möglingen statt. Mit der Unterzeichnung der „Gemeinsamen Verständigung ... über den Ausbau eines Stadtbahnsystems in Kombination mit einem BRT-System in Ludwigsburg und Umgebung“ einigten sich die Projektpartner auf die wesentlichen Eckpunkte der anstehenden ÖPNV-Maßnahmen, die **Anlage 1** zu entnehmen sind.

Die bisherige Doppelstrategie auf Basis des Grundsatzbeschlusses vom 03.05.2017, die unter anderem eine Reaktivierung der Markgröninger Bahn mit einer Regionalbahn vorsah, wird in dieser Form nicht mehr weiterverfolgt. Stattdessen soll auf der Bestandsstrecke ein Vorlaufbetrieb mit einem Stadtbahnsystem erfolgen.

Diese Änderung sowie weitere, im Papier vereinbarte Eckpunkte (z.B. Anbindung nach Schwieberdingen) haben verkehrliche, planerische, rechtliche oder sonstige Auswirkungen auf die Stadt Ludwigsburg.

Die gemeinsame Absichtserklärung steht unter dem Beschlussvorbehalt in den jeweiligen Gremien.

### **Zweck und Ziele dieser Vorlage**

1. Es sind insbesondere durch den Landkreis verbindliche Rahmenbedingungen für die Gremien und die Verwaltungen der Projektpartner und - aufgrund der starken Betroffenheit vor allem auch für die Stadt Ludwigsburg - zu schaffen, dass aus dem politischen Verständigungspapier ein verkehrlich schlüssiges und leistungsfähiges ÖPNV-Konzept für Ludwigsburg und Umgebung entstehen kann.
2. Angesichts der enormen finanziellen, verkehrlichen und städtebaulichen Wirkung der im Verständigungspapier vereinbarten Projekte müssen die politischen Entscheidungsträger alle zum heutigen Zeitpunkt bekannten Erkenntnisse und fachlichen Einschätzungen der Verwaltung kennen.
3. In den Fällen, in denen einzelne Auswirkungen noch nicht ausreichend bekannt sind, obwohl sie (z.B. finanziell) von großer Bedeutung sein können, sind rechtzeitig fachliche Aussagen vom Landkreis zu treffen. Die Beratungen und Entscheidungen dieser offenen Punkte dienen als politische und fachliche Meilensteine auf dem Weg zur Projektrealisierung.

### **Rückblick**

Seit den Grundsatzbeschlüssen zur Doppelstrategie im Mai 2017 und Juli 2018 hat die Stadt Ludwigsburg, neben der BRT-Planung, die Vorbereitung zur Reaktivierung der Markgröninger Bahn vorangetrieben. Ziel war es, die erforderlichen Untersuchungen zu veranlassen, damit das verkehrlich und zeitlich aufeinander aufbauende Stufenkonzept realisiert werden kann.

Hierzu wurden verschiedene Untersuchungen zur Ermittlung des Streckenzustands und den Betroffenheiten in Auftrag gegeben. Auf die bisherigen Planungsleistungen für die Markgröninger Bahn wird im Punkt 2d dieser Vorlage genauer eingegangen. Neben den Fachuntersuchungen wurden auch spezifische Beratungsverträge und Sachverständigenleitungen zum Eisenbahnkreuzungsrecht, zum Oberbau, zu betriebswirtschaftlichen oder rechtlichen Fragestellungen in Auftrag gegeben.

Sämtliche Beauftragungen erfolgten dabei in enger Abstimmung mit dem Projektsteuerer sowie im Rahmen von detaillierten Zeit- und Kostenplänen.

In Hinblick auf die Gründung und den Betrieb einer Projektgesellschaft wurde zudem ein Businessplan entwickelt, worin konkrete Vorschläge und Aussagen zu Rechtsform, Kosten, Erlösen usw. unterbreitet sind.

Sämtliche Planungsschritte und Beauftragungen erfolgten in Abstimmungen mit den kommunalen Projektpartnern und dem Landkreis. Für den regelmäßigen fachlichen und strategischen Austausch dienten die Projektgruppen- bzw. Lenkungsgruppensitzungen.

## **Erläuterungen zu den Beschlusstexten**

### Zu 1a, Einführung BRT

Alle Beteiligten **bekanntem sich beim Spitzengespräch zum BRT-System**. Je nach Streckenverlauf soll das BRT-System als Vorlaufsystem für die Niederflurstadtbahn oder als eigenes, ergänzendes ÖPNV-System fungieren. Die Vorteile des BRT-Systems liegen insbesondere in der schnelleren und kostengünstigeren Realisierung vor dem Hintergrund steigender Fahrgastzahlen. Daher waren sich die Projektpartner einig, dass ein BRT-System geeignet ist, durch die signifikante Erweiterung der Kapazitäten im Busverkehr zeitnah auf die Bewältigung der Überlastungen in den bestehenden ÖPNV-Systemen zu reagieren und Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren.

### Zu 1b, Zuständigkeit BRT

Die **Federführung** für die Einführung des BRT-Systems soll weiterhin bei der Stadt Ludwigsburg liegen. Abstimmungen mit den kommunalen Projektpartnern und dem Landkreis erfolgen insbesondere über die Projekt- und Lenkungsgruppen.

### Zu 1c, Kostenschlüssel

Neben dem grundsätzlichen Bekenntnis der Projektbeteiligten zum BRT-System gab es auch Konsens, diese Maßnahme gemeinsam über einen **Kostenschlüssel** zu finanzieren. Der Landkreis soll dabei, nach Abzug der Förderung, 50% der Kosten übernehmen. Die weiteren 50% sollen anhand eines vom Landkreis noch vorzuschlagenden Schlüssels auf die Projektbeteiligten umgelegt werden. Der Kostenschlüssel soll nicht isoliert für das BRT-System gelten, sondern auch für die Niederflurstadtbahn, vgl. auch die Ausführungen zu Nr. 2c.

### Zu 1d, Verlegung Leitungsinfrastrukturen

Erste verwaltungsinterne Prüfungen zur Myliusstraße haben ergeben, dass die für Schienenprojekte erforderlichen **Leitungsverlegungen** im Untergrund aus Platzgründen schwer möglich sind. An dieser Stelle wäre in der Myliusstraße stattdessen die Errichtung eines begehbaren Leitungskanals vorzuziehen, der baulich und finanziell wesentlich umfangreicher ist.

Unter Umständen sind diese baulich-technischen Gegebenheiten auch in weiteren Abschnitten der Niederflurstadtbahn vorzufinden. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass für BRT-Maßnahmen Leitungsverlegungen nicht zwingend notwendig sind. Da von einem Baubeginn der Niederflurstadtbahn nach jetzigem Stand frühestens im Jahr 2029 auszugehen ist, wird zunächst auf umfangreiche Maßnahmen im Untergrund verzichtet.

### Zu 1e, oberleitungsfreie Niederflurstadtbahn

Bereits heute gibt es technische Lösungen für Straßenbahnsysteme, die – zumindest abschnittsweise – oberleitungsfrei verkehren. Im Zuge des technischen Fortschritts der ÖPNV-Systeme soll daher ein oberleitungsfreier Betrieb primär untersucht werden, der in Ludwigsburg städtebaulich leichter zu integrieren ist.

## Zu 1f. Schienenanbindung W&W

Im Verständigungspapier heißt es im Wortlaut: „Ergänzend werden Lösungen zur optimalen Anbindung der der Arbeitsplatzschwerpunkte W&W / Kornwestheim und Bosch / Schwieberdingen untersucht und vorangetrieben.“

Nach dieser Formulierung bleibt es zunächst offen, mit welchem Verkehrsmittel oder in welchem Zeithorizont die Anbindung nach W&W vorangetrieben wird. Es gilt daher, dies im Sinne einer zeitnahen Verbesserung des ÖPNV zu präzisieren.

Die Stadt ist der Auffassung, dass eine Anbindung des Standorts W&W allein mit Bussen langfristig nicht bewältigt werden kann. Durch die Ansiedlung des neuen Firmenstandorts W&W wird der dortige Campus Platz für rund 4.500 Beschäftigte finden. Daher sind schienengebundene Lösungen aus kapazitativen Gründen vorzuziehen, die auch nach einem Stadtbahn-Vorlaufbetrieb entsprechenden Bestand haben.

Zuletzt wurde in der Machbarkeitsstudie „Ausweitung des SPNV-Angebots im Bereich Korntal / Feuerbach / Kornwestheim“<sup>3</sup> der VWI GmbH sowie der DB Engineering & Consulting im Auftrag des Verbands Region Stuttgart (September 2018) der verkehrliche Bedarf nachgewiesen. Demnach wird für die Reaktivierung der Markgröninger Bahn ein sehr hohes Fahrgastpotenzial von durchschnittlich 6.400 Personenfahrten am Tag auf der Strecke Markgröningen – Ludwigsburg – Karlshöhe/W&W prognostiziert.

Die verkehrliche und förderrechtliche Einbindung der Anbindung hat mit dem Verständigungspapier nun durch den Landkreis als Projektträger zu erfolgen. Hierzu hat der Landkreis den bestehenden Antrag auf Programmaufnahme ins GVFG in den kommenden Monaten zu erweitern.

## Zu 1g. Güterverkehr Markgröninger Bahn

Mit dem aktuellen Verständigungspapier ist sichergestellt, dass der Vorlaufbetrieb auf der Markgröninger Bahn mit Stadtbahnfahrzeugen erfolgen kann, die eine EBO-Zulassung haben (sog. Karlsruher Modell).

Auch spätere Niederflurfahrzeuge müssen technisch und rechtlich dort fahren dürfen. Im Falle einer Umwidmung der Strecke auf einen Betrieb nach BO Strab<sup>4</sup>, besteht das Risiko, dass die Strecke jegliches Eisenbahnrecht verliert. Damit wäre der schienengebundene Güterverkehr der Fa. Lotter zwischen Ludwigsburg Bahnhof und Ludwigsburg-Waldäcker nicht mehr möglich. Die DB Netz AG ist als Infrastrukturinhaber dazu verpflichtet, das berechtigte Interesse des Unternehmens zu wahren und entsprechende Kapazitäten auf der Strecke zur Verfügung zu stellen, was auch aus gegebener rechtlicher, ökologischer und transporttechnischer Sicht notwendig ist.

Es ist somit planerisch und rechtlich die Aufrechterhaltung des Güterverkehrs auf diesem Abschnitt sicherzustellen. Die rechtliche Widmung als Eisenbahnstrecke liegt hierfür bereits heute vor, weshalb der Einsatz von Fahrzeugen mit EBO-Zulassung obligatorisch ist. Hierfür sind später Niederflur-Stadtbahnfahrzeuge mit EBO-Zulassung zu beschaffen.

Die ursprünglich in der Machbarkeitsstudie des Landkreises aus dem Jahr 2017 hinterlegten Lösungen für den Teilabschnitt Ludwigsburg Bahnhof – Ludwigsburg Waldäcker stellen diesen Status infrage, weshalb die künftigen Planungen nun auf die alleinige Widmung als Eisenbahnstrecke entsprechend anzupassen sind. Unter Nutzung der Zweisystemfähigkeit der einzusetzenden Fahrzeuge empfiehlt die Verwaltung zudem auch für die übrigen Abschnitte der Markgröninger Bahn die Beibehaltung des vorhandenen Rechtsraums der EBO, um den Zeitplan für

---

<sup>3</sup> <https://gecms.region-stuttgart.org/gdmo/Download.aspx?id=94246>, S. 221 (pdf-Seite 113)

<sup>4</sup> Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen

die Wiederinbetriebnahme nicht durch ein zusätzliches Genehmigungsverfahren für die Umwidmung nach BOStrab zusätzlich zu belasten.

#### Zu 2a, Barrierefreiheit der Haltestellen an der Markgröninger Bahn und am Ludwigsburger Bahnhof

Es liegen bislang keine verlässlichen Aussagen über die Gewährleistung der Barrierefreiheit im Rahmen eines Stadtbahn-Vorlaufbetriebes in Kompatibilität zum späteren innerstädtischen Niederflurnetz vor. Die Verwaltung geht bislang davon aus, dass bei einem Vorlaufbetrieb die Fahrzeuge nach Karlsruher Modell über eine Einstiegshöhe von 55 cm verfügen und somit nicht kompatibel mit der Bahnsteighöhe am Bahnhof Ludwigsburg (76 cm) sind. Eine Niederflurstadtbahn wiederum hat, je nach Fahrzeugmodell, Einstiegshöhen von bis zu 38 cm.

Es sind somit Konkretisierungen des Landkreises erforderlich, mit welchen Maßnahmen ein barrierefreier Umstieg am Bahnhof Ludwigsburg (Gleis 5) hergestellt werden kann und welche Bahnsteighöhen an den Haltepunkten auf der Markgröninger Bahn vorgesehen sind. Insbesondere ist seitens des Landratsamtes zu erläutern, ob für eine Niederflurstadtbahn nochmals neue Bahnsteige aufgebaut werden müssen und hierfür Mehrkosten entstehen.

Die Verwaltung weist in diesem Zusammenhang daraufhin, dass eine nicht-barrierefreie Infrastruktur weder für die Fahrgäste akzeptabel noch durch den Zuschussgeber förderfähig ist.

#### Zu 2b, Entwurfsplanung Bahnhofsareal

Der Bereich zwischen dem Schillerdurchlass und der Einmündung in die Leonberger Straße weist bei der baulich-technischen und verkehrlichen Realisierung der Niederflurstadtbahn besondere Herausforderungen auf. Die Stadt Ludwigsburg hatte in der Vergangenheit bereits Untersuchungen zu einzelnen Bereichen veranlasst (z. B. Steigungen und Kurvenradien im Bereich Bahnhofstraße), die dazu führten, dass bestimmte Stadtbahnvarianten ausgeschlossen werden mussten. Die Ergebnisse zeigten, dass es nach wie vor offene Fragen und technische Grenzen gibt, bei denen erst in einer vertiefenden Gesamtschau Aussagen zur späteren Realisierbarkeit getroffen werden können.

Kritische Stellen sind beispielsweise

- der Schillerdurchlass (v.a. hinsichtlich Gleisradius und Verkehrssteuerung)
- die Bahnhofstraße (v.a. hinsichtlich Gradient / Gefälle und Betroffenheit des Bahnhofsparkhauses)
- die Einmündung zur Myliusstraße (v.a. hinsichtlich Gleisradius, Haltestelle) und deren Fortführung (Leitungsverlegungen, Medienkanal)
- der ZOB (v.a. hinsichtlich Flächenbedarf / -zuordnung und den erforderlichen Bussteighöhen)
- die Einmündung in die Leonberger Straße, wo künftig das Kinderwunschzentrum entstehen wird (v.a. hinsichtlich Kurvenradius, Gradient / Gefälle).

Eine vorgezogene, vertiefende Planung (Entwurfsplanung) für die Stadtbahn mit Darstellung der Gleise etc. liefert verlässliche Aussagen hinsichtlich der generellen Machbarkeit und der Aufteilung des Straßenraums. Hierzu gehört auch eine Darstellung der Höhenabwicklung und nach Möglichkeit auch die signaltechnische Berechnung an den Knotenpunkten.

Diese Planung muss sehr zeitnah im ersten Halbjahr 2019 erfolgen, da sie Einfluss auf wichtige städtebauliche Planungen in der Innenstadt hat, insbesondere auf die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes in den Bereichen ZOB, Kallenbergsches Gelände und Keplerdreieck sowie zur Zentralen Innenstadtentwicklung.

Weil entsprechende Planungen des Landratsamtes zur Niederflurstadtbahn bislang noch ausstehen, hat die Stadt Ludwigsburg seit dem Bestehen der ÖPNV-Doppelstrategie zeitlich ein Jahr mit eigenen Prüfaufträgen überbrückt. Dieses Vorgehen stößt nun aber an Grenzen, da eine zeitnahe Konkretisierung der genauen Trassenverläufe zur Vermeidung von städtischen Planungs- und Kostenrisiken bei den Projekten im Bereich Bahnhof und ZIEL unabdingbar ist.

Der ZOB wurde auf Basis der gegebenen Informationen soweit möglich planerisch ausgerichtet, dass dort auch Stadtbahnen verkehren können. Für die vertiefte Betrachtung sind aber die konkreten Anforderungen der Stadtbahn hinsichtlich konkreter Linienführung und technischen Anforderungen durch den Landkreis zu definieren und mit den bestehenden Planungen abzustimmen.

Die Neugestaltung eines barrierefreien ZOB soll auf Basis der somit vertieften gemeinsamen Planung erfolgen. Der zeitliche Druck ist dadurch gegeben, dass der ZOB im Landesprogramm des LGVFG 2016 eingereicht und aufgenommen wurde. Bis spätestens 1. Januar 2020 ist ein förmlicher Antrag beim Regierungspräsidium einzureichen.

#### Zu 2c, Finanzierungsschlüssel

Mit der grundsätzlichen Einigung auf eine Erweiterung des Niederflur-Stadtbahnnetzes erhält das Großprojekt neue Änderungen und Rahmenbedingungen, die sich nicht zuletzt auf die Kosten auswirken. Vom Landkreis ist eine Aussage zu treffen, welcher Streckenverlauf nach Schwieberdingen vorgesehen ist und ob die technische Machbarkeit hierfür möglich ist. Im Zuge der entsprechenden Untersuchung ist dabei auch ein förderrechtskonformer Weg aufzuzeigen, wie eine Anbindung unter Wahrung eines positiven Kosten-Nutzen-Faktors für das gesamte Niederflur-Stadtbahnnetz einschließlich eines Schienenanschlusses von Karlshöhe/W&W bzw. Kornwestheim sicherzustellen ist.

Daraus abgeleitet ist eine Grobkostenschätzung für die planungs- und projektvorbereitenden Kosten zu ermitteln.

Zur Einschätzung der finanziellen Belastung in den einzelnen Kommunen ist vom Landkreis ein Kostenschlüssel vorzulegen. Aktuell diskutiert wird unter den Projektbeteiligten ein einheitlicher Schlüssel für sämtliche im Verständigungspapier genannten ÖPNV-Projekte, d.h.

- Streckenast Markgröningen – Ludwigsburg
- Anbindung W&W und Kornwestheim Pbf
- Niederflurnetz gemäß Mitfall 1
- Verlängerung der Niederflurstadtbahn nach Schwieberdingen
- BRT-System.

Der Landkreis hat hierzu bereits eine Unterstützung zu dieser Vorgehensweise signalisiert.

Grundlage für den Schlüssel könnte das bisherige Berechnungsmodell für die planungs- und projektvorbereitenden Kosten der Schienenprojekte bilden, das sich aus der Einwohnerzahl, der Zahl der Haltestellen je Gemeinde und der Fahrleistung bzw. km-Länge je Gemeinde zusammensetzt. Ein solches Modell zum Kostenschlüssel war zwischen den Projektpartnern erarbeitet worden und fand dort grundsätzlich Konsens. Der Schlüssel war in dieser Form vom Ludwigsburger Gemeinderat bestätigt worden (vgl. Vorl. 232/18, BTU 05.07.2018, GR 25.07.2018).

#### Zu 2d, Bisherige Planungsleistungen für die Markgröninger Bahn

Auf der Basis des Grundlagenbeschlusses zur ÖPNV-Doppelstrategie vom 03.05.2017 hat die Stadt Ludwigsburg in Abstimmung mit den kommunalen Projektpartnern sowie dem Landratsamt Untersuchungen beauftragt und vorangetrieben, die gemäß der HOAI vor allem die Grundlagenermittlung (sog. Leistungsphase 1) zum Streckenzustand umfassen. Darüber hinaus erfolgten weitere Beauftragungen zur Vertiefung einzelner planerischer Fragestellungen, die unabhängig vom Betriebskonzept auf der Markgröninger Bahn bzw. auch bei einem Stadtbahn-Vorlaufbetrieb einer Beantwortung zugeführt worden wären.

Die Verwaltung wird diese Untersuchungen dem Landratsamt als neuem Vorhabensträger der Schienenreaktivierung zur Verfügung stellen, um die weiteren hierauf aufbauenden Planungen zu

unterstützen. Eine Aufstellung über die Beauftragungen kann der **Anlage 2** entnommen werden. Als wesentliche Maßnahmen zur Ermittlung des Streckenzustands seien genannt:

- **Artenschutzprüfung**

Die Untersuchung soll im ersten Quartal 2019 abgeschlossen werden, weil sich dann der Untersuchungszeitraum auf eine ganze Vegetationsperiode erstreckt. Die bisherigen Untersuchungen erlauben konkrete Planungen von schonenden Vegetationsmaßnahmen.

- **Begutachtung der Brückenbauwerke**

Von einem Sachverständigen wurden alle Brücken auf der gesamten Markgröninger Bahn einer Regelbegutachtung nach der Ril 804<sup>5</sup> unterzogen und konkrete Handlungsempfehlungen ausgesprochen.

- **Baggerschürfe und Lastplattenversuche sowie geotechnische, wasserwirtschaftliche und abfallwissenschaftliche Untersuchung des Trassenuntergrundes**

Mit Spezialgeräten erfolgte eine Untersuchung des Gleisbettes auf dessen Statik. Darüber hinaus wurden an mehreren Stellen Proben entnommen und diese von einem Fachlabor auf mögliche Schadstoffe untersucht. Damit sind Rückschlüsse auf die Planung und den Umfang der Gleisinstandhaltung möglich.

- **Entwurfsplanung (sog. Leistungsphase 3 nach HOAI) und Gutachten zu den Schrankenschließzeiten am Bahnübergang „Bahnhofstraße“ in Möglingen**

Ein Fachbüro hat den Bahnübergang in Möglingen (Bahnhofstraße, Gleis-km 5,437), den täglich rund 9.000 Fahrzeuge kreuzen, untersucht. Mit einer Entwurfsplanung hat das Büro zudem die erforderlichen technischen Einrichtungen („Bahnübergangssicherungsanlagen“) planerisch dargestellt und bereits für eine Genehmigungsplanung vorbereitet.

Weil die Beauftragungen bislang in alleiniger finanzieller Vorleistung beauftragt wurden und die Erkenntnisse vollständig den weiteren Planungen des Landkreises dienen, hält die Stadt dabei eine Kostenerstattung für gerechtfertigt. Es liegen derzeit noch nicht alle Schlussrechnungen vor. Die Stadt geht davon aus, dass die Summe des zu Betrages bei rund 222.000 Euro liegen wird. Diese Kosten sollen später über den noch zu vereinbarenden Kostenschlüssel anteilig vom Landkreis (50%) und den Projektpartnern, einschließlich Ludwigsburg, umgelegt werden.

Die Übersicht gemäß **Anlage 2** über laufende und abgeschlossene Beauftragungen zur Markgröninger Bahn enthält auch Rahmenverträge, Beratungsleistungen oder auf Stundenbasis abgerechnete Sachverständigenleistungen, deren Berücksichtigung im Kostenschlüssel zunächst nicht vorgesehen ist. In vielen Fachgebieten haben sich die Stadt Ludwigsburg und die Auftragnehmer zwar ein umfangreiches Wissen über die Markgröninger Bahn angeeignet. Der Wissenstransfer erfolgte hier aber oftmals über Gespräche oder Vor-Ort-Termine. In der Aufstellung nicht dargestellt sind Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit und Projektsteuerung, da sie als Querschnittsaufgaben für alle Teilprojekte der bisherigen ÖPNV-Doppelstrategie dienen.

Eine entsprechende Übergabe der planungsrelevanten Unterlagen sollte nach Übereinkunft mit dem Landratsamt zeitnah erfolgen.

#### zu 2e, eigener Gleiskörper oder Mischverkehr

Nach der heutigen Rechtslage werden aus dem GVFG nur eigene Gleiskörper gefördert. Die Förderung beträgt bis zu 60 %. Hinzu kommen 20 % Förderung durch das Land. Auf Initiative des

---

<sup>5</sup> Richtlinie 804: Eisenbahnbrücken (und sonstige Ingenieurbauwerke) planen, bauen und instand halten, DB Netz AG  
Stärkung des ÖPNV: Einführung eines BRT-Systems und Projektierung einer Niederflurstadtbahn



Bundesrates soll die Bundesregierung gemeinsam mit den Ländern eine Überarbeitung des GFVG prüfen<sup>6</sup>. In diesem Zusammenhang soll untersucht werden, ob eine Förderung für Straßenbahnen auch ohne eigenen Gleiskörper möglich ist, sofern der Vorrang der Bahn anderweitig sichergestellt wird.

Angesichts des offenen Ausgangs dieser Prüfung auf Bundesebene empfiehlt die Verwaltung eine Ersteinschätzung nach heutigen Fördermaßstäben. Denn die Frage, in welchen Bereichen die Stadtbahn in Ludwigsburg auf einem eigenen Gleiskörper verläuft oder nicht, hat wesentlichen Einfluss auf die Zuschusshöhe und damit auf den verbleibenden Eigenanteil bei den Kommunen.

Anhand einer groben Aufteilung der Streckenabschnitte ist vom Landkreis eine erste Schätzung zu erstellen, in welchem Verhältnis eigene Gleiskörper und Mischverkehrsflächen stehen.

Nur so können auch Rückschlüsse gezogen werden, welche Auswirkungen diese Trassen auf die stadträumliche Integration haben.

Eine separate Trassierung der Niederflurstadtbahn im öffentlichen Raum ist dabei förderrechtlich und planerisch mit einer auch für den Busverkehr befahrbaren ÖPNV-Trasse gleichzusetzen, um die ergänzenden BRT-Linien sowie den Vorlaufbetrieb für das BRT-System auf den gleichen Korridoren zu berücksichtigen.

Für die vom MIV separierten Abschnitte und die gemeinsam mit dem übrigen Stadtbusverkehr nutzbaren Korridore könnte somit durch die entstehende Bündelungswirkung ein besonders hoher Nutzen und eine entsprechende Verlagerungswirkung zugunsten des innerstädtischen Nahverkehrs erzielt werden.

#### Zu 2f, Sicherstellung BRT-Einführung

Die offenen Punkte aus 2a bis 2e sind durch den Landkreis bis zur formellen Projektorganisation, voraussichtlich in Form eines Zweckbandes, zu klären und entsprechende Antworten oder Vorschläge zu unterbreiten. Dabei ist sicherzustellen, dass die parallel vorangetriebenen Planungen für das BRT-System weder ins Stocken geraten, noch grundsätzlich in Frage gestellt werden, auch wenn es Verzögerungen bei den Vorbereitungen der Stadtbahnprojektierung geben sollte. Die Stadt wird ihrerseits die BRT-Planungen eng mit dem Landkreis abstimmen.

#### Zu 3, Leistungsphase 1 und 2 für Niederflurstadtbahn

Zwischen den Projektbeteiligten besteht das gemeinsame Ziel, die ÖPNV-Maßnahmen zeitnah (weiter) zu planen. In diesem Zusammenhang wurde zwischen dem Landkreis und den Kommunen vereinbart, dass der Landkreis noch vor Gründung eines Zweckverbandes (oder einer anderen Projektorganisation) bereits die Grundlagenermittlung (Leistungsphase 1) und Vorplanung (Leistungsphase 2) für die Niederflurstadtbahn veranlasst. In einer ersten kommunizierten Kostenschätzung nannte der Landkreis ca. 4 Mio. Euro Kosten für die ersten beiden Leistungsphasen. Generell sind alle Planungskosten bei Bundes-GVFG von den Projektpartnern zu tragen, da diese nicht förderfähig sind. Die genaue Aufteilung dieser Summe hat nach dem noch zu vereinbarenden Kostenschlüssel zu erfolgen.

Unabhängig von dieser Vereinbarung sind auch die nachfolgenden Planungsphasen rasch zu veranlassen. Denn für den späteren GVFG-Förderantrag (bisher liegt eine Aufnahme in die Förderkategorie C vor) ist eine Planung gemäß Leistungsphase 3 HOAI (Entwurfsplanung) vorzulegen. Eine Vorplanung nach Leistungsphase 2 reicht hierfür nicht aus.

Darüber hinaus ist noch die Standardisierte Bewertung nach der aktuell gültigen Verfahrensanleitung von 2016 anzupassen und mit dem Zuschussgeber abzustimmen. Das

---

<sup>6</sup> Beschluss des Bundesrates am 06.07.2018, Drucksache 165/18; Gesetzentwurf Drucksache 19/3440 vom 18.07.2018  
Stärkung des ÖPNV: Einführung eines BRT-Systems und Projektierung einer Niederflurstadtbahn

Verkehrsministerium Baden-Württemberg hat den Landkreis bereits im Februar 2018 darauf hingewiesen.

#### Zu 4. integrierte Verkehrsplanung bei ZIEL

Bei den nun anstehenden Vor- und Entwurfsplanungen für das BRT-System in der Innenstadt werden die Anforderungen an eine Niederflurstadtbahn, sofern es sinnvoll und notwendig ist, berücksichtigt. Dies gilt insbesondere für die mögliche Neuordnung der Verkehrsflächen (Gehweg, Fahrbahn usw.).

#### **Weiteres Vorgehen**

Die Stadt wird sich auf operativer und strategischer Ebene zeitnah mit dem Landkreis austauschen. Im Zentrum der nächsten Termine steht insbesondere der Wissenstransfer, um die Planung der Schienenprojekte reibungslos und ohne Zeitverlust fortzusetzen.

Aufgrund der nach wie vor drohenden Fahrverbote und teils hoher Emissionswerte im Stadtgebiet liegt der Fokus der Stadt Ludwigsburg weiterhin auf einer raschen Umsetzung der anstehenden Maßnahmen. Der Landkreis hat als Zeitziel für die Inbetriebnahme des Vorlaufbetriebes das Jahr 2025 vorgesehen.

Damit es nicht zu Verzögerungen kommt, wird die Stadt den Landkreis auf besonders dringliche Maßnahmen hinweisen:

- Zum einen sollten noch in diesem Winterhalbjahr Vegetationsmaßnahmen auf der Markgröninger Bahn erfolgen. Im Sinne eines behutsamen Vorgehens und damit sich die Tierwelt an die Veränderungen anpassen kann, sollte an den Gleisen noch kein Totalrückschnitt erfolgen, sondern dieser auf mindestens zwei Winterhalbjahre verteilt werden.
- Auf dieser Grundlage sollte die Bahnstrecke zeitnah mittels Spezialvermessung vermessen werden.

Ohne die Veranlassung dieser Schritte ist mit einem Zeitverlust von mindestens einem Jahr aufgrund der verlorenen vegetationsfreien Periode auszugehen.

Im Rahmen der im Jahre 2019 zu gründenden formalen Projektorganisation (voraussichtlich in Form eines Zweckverbandes) wird die Stadt Ludwigsburg den weiteren Planungsprozess der Markgröninger Bahn auf der Basis des Verständigungspapiers ergebnisorientiert begleiten.

Der Landkreis hat seinerseits angekündigt, den Antrag für die Programmaufnahme in das GVFG um die Anbindungen Schwieberdingen, W&W und Kornwestheim Pbf zu erweitern und die Errichtung des BRT-Systems auf der Grundlage des noch zu vereinbarenden, einheitlichen Kostenschlüssels zu unterstützen.

Die noch offenen und durch diese Beschlüsse nicht hinfälligen Anfragen oder Anträge wird die Stadt Ludwigsburg in den nächsten Wochen schriftlich beantworten.

#### **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
* Die Kosten, die durch die geänderten Rahmenbedingungen entstanden sind, können derzeit noch nicht abschließend beziffert werden.				

**Verteiler: DI, DII, DIII, 14, 20, 67, 60/SE**



LUDWIGSBURG

## NOTIZEN