



## BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 522/18

**Federführung:**

FB Stadtplanung und Vermessung

**Sachbearbeitung:**

Scheuermann, Martin  
Brauer, Tobias

**Datum:**

18.12.2018

| <b>Beratungsfolge</b>                   | <b>Sitzungsdatum</b> | <b>Sitzungsart</b> |
|---|----------------------|--------------------|
| Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt | 08.01.2019           | ÖFFENTLICH         |
| Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt | 23.01.2019           | ÖFFENTLICH         |
| Gemeinderat                             | 06.02.2019           | ÖFFENTLICH         |

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

**Bezug SEK:** Masterplan 08 - Mobilität

**Bezug:** Vorl. 445/18 – Stärkung des ÖPNV  
Vorl. 270/18 – Doppelstrategie, aktuelle Entwicklungen  
Vorl. 232/18 – Finanzierungsschlüssel Schienenprojekte  
Vorl. 198/17 – Grundsatzbeschluss Doppelstrategie

**Anlagen:** 1 – Gemeinsames Verständigungspapier des Spitzentreffens vom 24.10.2018  
2 – Protokoll zum Spitzentreffen vom 24.10.2018  
3 – Schreiben des Landrats Dr. Haas an OBM Spec vom 27.11.2018  
4 – Schreiben des Landrats Dr. Haas an OBM Spec vom 19.12.2018

**Beschlussvorschlag:**

1. Dem gemeinsamen Verständigungspapier zur künftigen ÖPNV-Entwicklung und dem dazugehörigen Protokoll wird im Grundsatz zugestimmt. Die im Verständigungspapier bzw. Protokoll enthaltenen Vereinbarungen aller Beteiligten werden nachfolgend beschlossen bzw. im Sinne klarer Zuständigkeiten und Verfahrensschritte präzisiert:
  - 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.  
  
(Bezug: Protokoll, S. 3, „Ergänzungen zur gemeinsamen Verständigung“, Nr. 3)
  - b. Die Aufgabenverantwortung für die Einführung des BRT-Systems liegt arbeitsteilig für die Projektpartner bei der Stadtverwaltung Ludwigsburg.  
  
(Bezug: Protokoll, S. 3, 5. Absatz, letzter Satz)

- c. Es ist vom Landkreis in der ersten Jahreshälfte 2019 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 und einen Anteil des Landkreises in Höhe von 50% vorsieht.

Der Kostenschlüssel soll darüber hinaus Aussagen zur Kostentragung von seit 2017 (Grundsatzbeschluss Doppelstrategie) angefallenen Kosten treffen.

Sollten sich die Projektpartner nicht auf einen einheitlichen, systemübergreifenden Kostenschlüssel einigen, ist auch über den derzeit im Raum stehenden Kostenschlüssel für Schienensysteme (Vorl. 232/18) neu zu verhandeln.

Die Entscheidung aller Projektbeteiligten über den Kostenschlüssel steht unter dem Vorbehalt positiver Nutzen-Kosten-Untersuchungen der Maßnahmen.

(Bezug: Nachgespräch des Landkreises und der Kommunen zum Spitzentreffen, 7.11.2018)

- d. Der Einigung zum BRT wurde ein Verzicht auf vorzeitige Tiefbaumaßnahmen zur Verlegungen der innerstädtischen Leitungsinfrastrukturen zugrunde gelegt.

(Bezug: Protokoll, S. 3, „Ergänzungen zur gemeinsamen Verständigung“, Nr. 2)

- e. Für die spätere Niederflurstadtbahn sind oberleitungsfreie Systeme zu favorisieren.

(Bezug: Protokoll, S. 3/4, Ergänzungen zur gemeinsamen Verständigung, Nr. 4)

- f. Die Anbindung an den neuen Halt Karlshöhe/Wüstenrot & Württembergische (W&W) soll mit einem leistungsfähigen Schienenverkehrsmittel erfolgen, sofern die grundsätzliche Machbarkeit mittels einer Fahrplanstudie bestätigt wurde. Im Falle einer verkehrlichen Machbarkeit wird der Landkreis den bestehenden Antrag auf Programmaufnahme ins GVFG<sup>1</sup> zeitnah erweitern.

(Bezug: Verständigungspapier Nr. 7, Präzisierung der dortigen Ausführungen; Protokoll, S. 3, 1. Absatz, erbetener „Fakten-Check“ der Stadt Kornwestheim)

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

(Bezug: Bestehende Vertrags- und Rechtsverhältnisse mit der DB Netz AG)

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

2. Spätestens bis zur Gründung eines Zweckverbands bzw. einer vergleichbaren Projektorganisation 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 notwendig, die Ausgestaltung der Barrierefreiheit im Hinblick auf den Vorlaufbetrieb auf der Markgröninger Bahn (Fahrzeuge nach Karlsruher Modell) sowie für das künftige Stadtbahnnetz planerisch vorzuziehen, um Mehrkosten zu vermeiden und die Kompatibilität der gleichen Einstiegshöhen beim BRT sowie bei

---

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

Stärkung des ÖPNV: Einführung eines BRT-Systems und einer Niederflurstadtbahn in Ludwigsburg

der Niederflurstadtbahn in Ludwigsburg sicherzustellen.

(siehe Erläuterungen zu 2a auf Seite 7)

- 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.

(siehe Erläuterungen zu 2b auf Seite 7/8)

- c. Es ist erforderlich, durch überschlägige verkehrstechnische Vermessungen auf den neu zu errichtenden Niederflurstadtbahn-Ästen planerisch darzustellen, auf welchen Abschnitten für die Niederflurstadtbahn einen eigenen Gleiskörper vorsieht und in welchen Abschnitten eine straßenbündige Trassierung („Mischverkehr“) vorgesehen wird. In den baulich getrennten Abschnitten sollen alle ÖPNV-Verkehrsmittel fahren können. Darauf ist in der Planung zu achten.

(siehe Erläuterungen zu 2c auf Seite 8/9)

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.

### **Sachverhalt/Begründung:**

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

1. Es sind 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.

Mit einer Abstimmung alleine über das Verständigungspapier, wie es Landrat Dr. Haas in seinem Schreiben vom 27.11.2018 empfiehlt, wäre den Vereinbarungen aus dem Protokoll sowie den Präzisierungen im Sinne der Stadt Ludwigsburg nicht Genüge getan. Die Verwaltung konnte zwischenzeitlich nach Freigabe des Protokolls der Verhandlungen vom 24.10.2018 seitens des Verkehrsministeriums belegen, dass mit einer solchen Vorgehensweise wichtige Einigungspunkte

---

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

Stärkung des ÖPNV: Einführung eines BRT-Systems und einer Niederflurstadtbahn in Ludwigsburg

nicht berücksichtigt worden wären. Auch in der BTU-Sitzung vom 29.11.2018 hatten Vertreter des Landratsamts betont, dass in zahlreichen Punkten der Vorlage 445/18 kein wirklicher Dissens besteht. Die Stadt Ludwigsburg hat bereits am 25.07.2018 einem einheitlichen Kostenschlüssel für die Schienenprojekte mit einer Beteiligung des Landkreises in Höhe von 50 % zugestimmt und hält eine entsprechende Aufteilung für das BRT-System für eine sachlogische Verhandlungsgrundlage.

### **Erläuterungen zu den Beschlusstexten**

#### Zu 1a, Einführung BRT

Alle Beteiligten **bekanntem sich beim Spitzengespräch am 24.10.2018 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. Zudem lassen sich mit der bevorrechtigten ÖPNV-Verbindung auch die täglichen Staus aus Richtung Remseck-Hochberg sowie -Neckargröningen umfahren und Pendlerströme auf den Umweltverbund verlagern. Daher waren sich die Projektpartner einig, dass ein interkommunales 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. Im Protokoll wurde dies ausdrücklich als Ergänzung zum Verständigungspapier festgehalten: „Die Beteiligten sind sich einig, dass das BRT-System so schnell wie möglich umgesetzt werden soll.“

#### Zu 1b, Zuständigkeit BRT

Die **Federführung** für die Einführung des BRT-Systems soll weiterhin bei der Stadt Ludwigsburg liegen. Änderungen bei der Zuständigkeit standen nicht zur Debatte, gleichwohl hat die Verwaltungsspitze bei dem Termin im Verkehrsministerium dies nochmals deutlich gemacht, auch vor dem Hintergrund der neuen Rahmenbedingungen.

#### Zu 1c, Kostenschlüssel

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 Pbf 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 (Vorlauf- und Ergänzungsbetrieb).

Der Landkreis hat hierzu bereits eine Unterstützung zu dieser Vorgehensweise signalisiert, einschließlich einer Kostenbeteiligung in Höhe von 50% am Nettoeigenanteil, das heißt, nach Abzug möglicher Förderungen.

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. Kilometerlänge 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).

Auf der Basis des Grundlagenbeschlusses zur ÖPNV-Doppelstrategie vom 03.05.2017 hatte 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.

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. Die Stadt geht davon aus, dass die Summe des zu Betrages bei rund 220.000 Euro liegen wird. Es ist sinnvoll, diese Kosten über den noch zu vereinbarenden Kostenschlüssel anteilig vom Landkreis (50%) und den Projektpartnern, einschließlich Ludwigsburg, umzulegen.

Sollte sich ein gemeinsamer Kostenschlüssel nach gemeinsamer Abstimmung als nicht zielführend erweisen, wird über die Kostenschlüssel für die schienenbasierten Lösungen und das BRT-System neu verhandelt.

#### 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. Dies wurde von den Beteiligten im Spitzengespräch ausdrücklich als Ergänzung zum Verständigungspapier aufgenommen.

#### 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.

Im Protokoll wurde daher festgehalten, dass „bis zum Zeitpunkt einer Weiterführung der Stadtbahn im Stadtgebiet nach einer oberleitungsfreien Lösung hierfür gesucht wird“.

#### 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.

Von der Stadt Kornwestheim wurde beim Spitzengespräch am 24.10.2018 im Verkehrsministerium um ein „Fakten-Check“ gebeten. Ein solcher Fakten-Check erfolgt nach Auffassung der Stadt Ludwigsburg bereits in Form der bereits beauftragten Fahrplanstudie. Im Kern geht es darin um die Frage, ob und welche Kapazitäten auf der bestehenden Trasse zwischen Ludwigsburg und Kornwestheim noch für zusätzliche Schienenverkehre zur Verfügung stehen. In der Fahrplanstudie werden u.a. auch die Fahrzeuge nach Karlsruher Modell (Zweissystemfahrzeuge), wie sie im Vorlaufbetrieb zum Einsatz kommen sollen, für die Prüfung herangezogen. Sobald die Ergebnisse vorliegen – voraussichtlich im 2. Quartal 2019 – wird das weitere Vorgehen zwischen den Projektbeteiligten erneut abgestimmt.

Im Falle einer nachgewiesenen verkehrlichen Machbarkeit ist es geboten, dass der Landkreis den bestehenden Antrag auf Programmaufnahme ins GVFG umgehend erweitert.

#### 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). Aussagen zum Güterverkehr werden jedoch nicht getroffen, Präzisierungen sind daher zur Sicherstellung des Gewerbestandortes notwendig.

Sowohl die Stadtbahnfahrzeuge des Vorlaufbetriebes, als auch spätere Niederflurfahrzeuge müssen technisch und rechtlich auf der Markgröninger Bahn 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.

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.

Selbst losgelöst von politischen Entscheidungen wäre eine Änderung dieser aktuellen Rahmenbedingungen schwer möglich: Die Fa. Lotter als Pächter und Nutzer der Strecke hat ein berechtigtes Interesse an der Aufrechterhaltung dieses Trassenabschnittes. Die DB Netz AG wiederum ist verpflichtet, dieses Interesse zu wahren. Diese Haltung hat die DB Netz AG bei einem Gespräch mit der Stadt Ludwigsburg im November 2018 bestätigt.

---

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

#### Zu 2a, Gewährleistung der Barrierefreiheit

Es liegen bislang keine Aussagen über die Ausgestaltung 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.

Die Verwaltung begrüßt die Festlegung im gültigen Nahverkehrsplan des Landkreises Ludwigsburg, wonach neue Schienenhaltepunkte grundsätzlich barrierefrei zu errichten sind. Zugleich wird die Landkreisverwaltung jedoch um eine Konkretisierung der Angaben zur Gewährleistung eines niveaugleichen Einstiegs gebeten, um das auch im novellierten Personenbeförderungsgesetz verankerte Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 planerisch berücksichtigen zu können. Im Hinblick auf die Gewährleistung der Barrierefreiheit gemäß des Behindertengleichstellungsgesetzes ist bei allen Neubauten die Gewährleistung eines niveaugleichen Einstiegs im gesamten Netz verpflichtend. Auf den Achsen innerhalb von Ludwigsburg ist dabei zur Kompatibilität der Niederflurstadtbahn mit dem BRT als Vorlauf- und Ergänzungssystem eine gemeinsame Einstiegshöhe zwischen dem Landkreis und der Stadtverwaltung frühzeitig festzulegen. Um entsprechende systemübergreifende Bahn- bzw. Bussteiglängen aufwärtskompatibel zu gestalten, ist außerdem eine Abstimmung über entsprechende Fahrzeuglängen für beide Systeme notwendig.

#### 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 Bahnhofs-Parkhauses)
- 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 der Ausgestaltung der Straße).

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 (öffentliche Verkehrsflächen) und Keplerdreieck sowie zur Zentralen Innenstadtentwicklung.

Im Hinblick auf das Kallenbergsche Gelände tangiert die Führung der Niederflurstadtbahn zwar nicht die künftige Bebauung; im Zuge der Erschließungsplanung für die Leonberger Straße muss der Entwickler jedoch wissen, nach welchen Maßstäben die Straße herzurichten ist. Die erforderlichen Tiefbaumaßnahmen sind dabei technisch und planerisch mit der Niederflurstadtbahn in Einklang zu bringen.

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 des Fahrwegs 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.

Darüber hinaus sind konkrete planerische Aussagen im Bereich nördlich des Empfangsgebäudes zu treffen, um mögliche Vorkaufsrechte zugunsten von Stadtbahnplanungen ausüben zu können.

#### zu 2c, 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 Bundesrates soll die Bundesregierung gemeinsam mit den Ländern eine Überarbeitung des GFVG prüfen<sup>5</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.

---

<sup>5</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 einer Niederflurstadtbahn in Ludwigsburg



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 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. Im Protokoll zum Spitzengespräch wird eine Summe von ca. 4 Mio. Euro Kosten für die ersten beiden Leistungsphasen genannt. 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 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.).

### Zu 5, Doppelstrategie

Mit dem Verständigungspapier gibt es teils neue Zuständigkeiten bei den Teilprojekten sowie weitere Rahmenbedingungen. Umgekehrt heißt das aber auch: Sofern es keinen politischen Beschluss zum Verständigungspapier, dem Protokoll und den in dieser Vorlage dargestellten Konkretisierungen und Rahmenbedingungen geben sollte, gilt nach der aktuellen Beschlusslage für Ludwigsburg nach wie vor die ÖPNV-Doppelstrategie.

### **Nächste Schritte/Kommunikation**

Die Stadt wird die Rahmenbedingungen für die Niederflurstadtbahn in die weiteren Gespräche einbringen und sich mit dem Landkreis zu den Fragestellungen abstimmen. Darüber hinaus erfolgt der Wissenstransfer, was die Reaktivierung der Markgröninger Bahn betrifft.

Für die Einführung eines BRT-Systems und eines Niederflurstadtbahnnetzes als gemeinschaftliches Projekt der Kommunen und des Landkreises wird die enge Kooperation von allen Seiten benötigt. In der BTU-Sitzung am 29.11.2018 wurde deshalb vom Gremium gewünscht, eine erneut zu behandelnde Vorlage zur Ratifizierung des Verständigungspapiers einschließlich des Protokolls sowie der Interessen der Stadt Ludwigsburg mit dem Landratsamt abzustimmen.

Die Stadtverwaltung hat mehrfach versucht, eine solche Abstimmung herbeizuführen, aufgrund der fehlenden Kooperationsbereitschaft des Landratsamtes ist dies jedoch nicht gelungen. Im Einzelnen wurden folgende Schritte unternommen:

- Bürgermeister GÜthler (Kornwestheim) und Bürgermeister Ilk haben Herrn Ersten Landesbeamten Vogt bereits Anfang Dezember einen Abstimmungstermin gebeten. Ein solcher Termin wurde vom Landratsamt abgelehnt.
- Die Stadtverwaltung hat um eine Beteiligung an dem vom Landratsamt durchgeführten Workshop am 13. Dezember gebeten, um dort eine weitere gemeinsame Vorgehensweise im Sinne des Verständigungspapiers abzustimmen. Der Landrat hat auch dies u.a. in seinem Schreiben vom 19.12.2018 abgelehnt. Demnach habe der Termin am 13.12. den Charakter einer interne Arbeitstagung gehabt, die sich trotz der neuen politischen Ausgangslage nur dem Baustein des Stadtbahnprojektes widmen sollte.
- Seit längerer Zeit war ein Termin für den 18. 12. für eine Aktenübergabe aufgrund der nun wechselnden Federführung für die Markgröninger Bahn vereinbart. Dieser Termin sollte nun genutzt werden für eine Abstimmung der Vorlage 522/18. Dem Landratsamt wurde dies mehrere Tage vorher mitgeteilt und von diesem zunächst so akzeptiert. Die Absage dieses Termins durch das Landratsamt erfolgte ca. zwei Stunden vor dem geplanten Beginn.
- Nach Absage des o.g. Termins wurde das Landratsamt schriftlich darum gebeten, uns mitzuteilen, welche Punkte in unserer Vorlage 445/18 strittig sind und in welchen Punkten Konsens besteht. Bis Redaktionsschluss der Vorlage 522/18 erfolgte hier keine Reaktion.

Trotz der bisherigen Terminschwierigkeiten wird sich die Stadt Ludwigsburg weiterhin darauf hinwirken, eine gemeinsame Abstimmung zur umfassenden Stärkung des ÖPNV zu erreichen.

**Unterschriften:**

**Michael Ilk**

|                                   |  |  |           |         |
|-----------------------------------|--|--|-----------|---------|
| <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/ISE**



LUDWIGSBURG

## NOTIZEN