



Protokoll zum Gespräch zu Stadtbahn und BRT in und um Ludwigsburg im Verkehrsministerium am 24.10.2018 (10:30 bis 14:45 Uhr)

Teilnehmende:

- Landkreis Ludwigsburg: LR Dr. Haas, Herr Pfrommer
- Stadt Ludwigsburg: OB Spec, BM Ilk, Herr Behnsen, Herr Brauer
- weitere Kommunen:
Kornwestheim (OBin Keck, BM Güthler), Markgröningen (BM Kürner), Möglingen (BMin Schwaderer), Remseck (OB Schönberger), Schwieberdingen (BM Lauxmann)
- Verkehrsministerium: MD Prof. Dr. Lahl, Herr Hickmann, Herr Neumann, Herr Gericke

Sitzungsleitung: Herr Prof. Dr. Lahl

Anlage: Gemeinsame Verständigung über den Ausbau eines Stadtbahnsystems
in Kombination mit einem BRT-System in Ludwigsburg und Umgebung

Herr Prof. Dr. Lahl leitet mit einem Rückblick auf den letzten Termin ein und formuliert die Gesprächsziele: Klarheit über Arbeitsstand erhalten, Stand der Arbeitsaufträge aus dem Termin von vor der Sommerpause (Stadt: Kosten und Zeitplan zum Vorlaufbetrieb). Termine auf Arbeitsebene mit AL Hickmann haben im Vorfeld stattgefunden.

Herr Spec führt zum Stand des Projekts aus: Die Stadt sei im letzten Jahr weiter vorangekommen. Es werden Entwürfe für LGVFG-Anträge vorgelegt, die eingereicht werden sollen. In den nächsten zwei Jahren sollen BRT-Linien eingeführt werden. Auf Intervention von Herrn Prof. Dr. Lahl erläutert Herr Spec zum Vorlaufbetrieb: Der Zustand der Strecke sei gut, es gebe Unterstützung der DB für die Reaktivierung, es bestehen Gremienbeschlüsse. Aus Sicht des Oberbürgermeisters besteht nun er Bedarf, Klarheit über die Förderung zu erhalten. Bisher sei die Stadtbahn noch nicht so weit gediehen, als dass eine Aussage zur gegenseitigen Beeinflussung getroffen werden könnte.

MD fragt nach dem Zeit- und Kostenplan.

Herr Ilk erläutert, dass aus Sicht der Stadt eine Inbetriebnahme bis Ende 2022 möglich ist. Die Überprüfung durch die AVG hat noch Veränderungen gebracht, die noch nicht in Gänze nachvollzogen werden können. Hierfür müssten noch Gespräche geführt werden. – Herr Spec ergänzt, dass die Stadt auf der Basis von Gremienbeschlüssen handle. Er macht deutlich, dass die Stadt Ludwigsburg bei einer Stadtbahnlösung „außen vor“ sei. Es gebe noch keine Lösung für die Linienführung vor dem Bahnhof in Ludwigsburg. Aus seiner Sicht wäre eine Inbetriebnahme einer Stadtbahn erst ab 2030 denkbar. Bis dahin gebe es neue Technologien, die berücksichtigt werden müssten.

MD stellt fest, dass es erheblichen Dissens zwischen den Beteiligten gibt und dass noch einmal eine deutliche Klärung hinsichtlich des Kostenplans herbeigeführt werden soll.

Herr Hickmann berichtet aus den Fachgesprächen. Wesentliche Fragestellung war, ob sich ein Vorlaufbetrieb hinsichtlich eines späteren Stadtbahnbetriebs lohnt. Stadt und Landkreis hatten sich verständigt, eine Auditierung durch einen Dritten (AVG) vornehmen zu lassen. Seit gestern liegt das Ergebnis vor. Danach sieht der Gutachter keinen erheb-

lichen Zeitvorteil. (Die Stadt zweifelt dieses Ergebnis an.) Das Verkehrsministerium sieht auf Fachebene auf Grundlage dieser Ergebnisse keine Möglichkeit, einen Vorlaufbetrieb zu fördern.

Herr Prof. Dr. Lahl stellt fest, dass aufgrund der vorliegenden Fakten keine Förderung möglich ist.

Herr Ilk stellt klar, dass verschiedene Unterlagen schon länger vorgelegt wurden (Projektplan, Kostenaufstellung). Herr Spec ergänzt, dass er keine Grundlage für ein gemeinsames Projekt nur auf Grundlage einer Niederflurstadtbahn sieht und wirft dem Kreis vor, noch keine genaueren Planungen angestoßen zu haben.

Herr Dr. Haas führt zur Historie aus: Die Landkreisverwaltung habe keine Unterlagen von der Stadt zu Planungen erhalten (Wie soll Interimsbetrieb aussehen?). Herr Dr. Haas sieht keinen deutlichen zeitlichen Vorteil für eine Reaktivierung mit EBO-Fahrzeugen ggü. einer Reaktivierung nach BOStrab. Ein geringfügiger Zeitvorteil liege bei der Stadt lediglich darin, dass ohne Förderentscheidung und ingenieurtechnische Untersuchungen direkt gestartet werde. Herr Dr. Haas weist darauf hin, dass die Gremien entscheiden müssen, was umgesetzt werden soll. Es wäre bedauerlich, wenn 10 Jahre Vorausarbeiten vergeblich gewesen sein sollten. Er stellt die Vorteile einer Stadtbahnlösung heraus (Fortführung Festwiese/Markgröningen, Anbindung Schwieberdingen, Erweiterungen in der Zukunft).

Herr Prof. Dr. Lahl stellt noch einmal deutlich die Zuständigkeit des Verkehrsministeriums heraus (Beurteilung der Förderwürdigkeit). Gremienbeschlüsse müssten auf kommunaler Seite vorbereitet und gefasst werden. Um die Förderwürdigkeit und -fähigkeit beurteilen zu können, müssten die Fakten vorliegen. Um einen Vorlaufbetrieb fördern zu können, müsste ein erheblicher Nutzen über einen zeitlichen Vorteil nachweisbar sein. Dieser Nachweis konnte nicht erbracht werden, sodass dem Land eine Förderung nicht möglich sei.

Herr Spec kritisiert, dass keine zwischen den Kommunen geeinte Variante vorliegt. Probleme im Bahnhofsumfeld in Ludwigsburg seien nicht gelöst. Außerdem müssten neue Technologien berücksichtigt werden, die ohne Oberleitungen auskommen.

Herr Prof. Dr. Lahl weist noch einmal deutlich auf die bereits getroffenen Aussagen zur Zuständigkeit hin. Sollte die kommunale Ebene keinen Konsens erreichen, dann droht die Region mit leeren Händen dazustehen.

Herr Hickmann erläutert, dass im Moment ein GVFG-Antrag für eine Niederflurbahn vorliegt und solange dieser vorliegt und keine Zeitvorteile durch einen Vorlaufbetrieb erzielt werden können, könne ein LGVFG-Antrag nicht positiv beschieden werden.

Herr Spec erläutert, dass es zum Einen einen zeitlichen Vorteil gebe, zum Anderen eine Fortführung des Eisenbahnbetriebs nach Kornwestheim und in die Region hinein vorgesehen sei. Außerdem könne auf einer EBO-Strecke langfristig Güterverkehr Richtung Markgröningen und Möglingen geführt werden.

Herr Haas erläutert, dass eine parallele Weiterführung einer Stadtbahnplanung und eines EBO-Vorlaufbetriebes nicht sinnvoll ist. Als Plan B würde er bei Ablehnung des Niederflursystems eine Erschließung in den Nachbarkommunen mit dem SSB-Hochflursystem vorantreiben. Untersuchungen des VRS zu tangentialen Linien hätten gerade negative erbracht.

Herr Pfrommer ergänzt zu den Zeitplänen, dass es Vorschlag der Stadt Ludwigsburg war, die Überprüfung durch einen objektiven Dritten (AVG) vorzunehmen. Das Ziel der Vergleichbarkeit wurde erreicht.

Die Stadt Ludwigsburg möchte das Ergebnis überprüfen.

Herr Dr. Haas erläutert, dass der Kreis Mittel für Busförderung im Haushalt vorgesehen hat, von der auch ein BRT-System profitieren könne.

Es wird die Frage eines Schienenhaltes bei W&W in Kornwestheim diskutiert. Dieser könnte auch mit Zwei-System-Stadtbahnfahrzeugen erfolgen. Frau Keck bittet um einen Fakten-Check zu den Varianten, der im Übrigen für die Gremien benötigt werde. Sie plädiert für konsensuale Lösungen. Eine Niederflurstadtbahn könne nur gemeinsam mit der Stadt Ludwigsburg erreicht werden.

Herr Prof. Dr. Lahl hebt die Gemeinsamkeiten hervor. Der Konsens über die Niederflurstadtbahn sei Grundlage für den GVFG-Antrag, der vom Bund unterstützt werde. Er berichtet kurz von einem Gespräch mit Herrn Parlamentarischen Staatssekretär Bilger.

Herr Kürner erläutert, dass die Doppelstrategie im Gemeinderat beschlossen sei. Er betont, dass es eine gemeinsame Lösung mit allen Kommunen geben müsse. Es kritisiert die Haltung der Stadt Ludwigsburg, sich von einer Niederflurstadtbahn verabschieden zu wollen. Er appelliert an die Stadt Ludwigsburg, gemeinsam nach einer Lösung zu suchen.

Herr Schönberger zeigt noch einmal auf, warum die Stadt Remseck eine Lösung mit SSB-Hochflurfahrzeugen favorisiert. Als kleinster gemeinsamer Nenner könne die Stadt ein Niederflursystem unterstützen. Ergänzend könnte eine BRT-Linie nach Remseck verfolgt werden. Er schlägt als Konsensvorschlag vor, das Niederflursystem mit allen Kräften weiter zu verfolgen.

Herr Spec wirft dem Verkehrsministerium vor, dass es ein langsames und teureres System fördern wolle. Der Gemeinderat in Ludwigsburg werde im Dezember Beschlüsse fassen. Er sieht eine Möglichkeit, einen Beschluss für die Niederflurstadtbahn zu fassen. In der langen Zeit der Diskussionen um das richtige System sei versäumt worden, eine machbare Lösung für den Bereich vor dem Bahnhof zu finden. Die Stadt sei bereit, einer ersten Planungstranche in Höhe von 4 Mio. Euro zuzustimmen. Er sieht im Zweisystem-Fahrzeug nach Karlsruher Modell einen gangbaren Weg. Die Stadt werde sich dann auf die Planung der BRT-Trassen konzentrieren.

Herr Prof. Dr. Lahl sieht einen Konsens greifbar und schlägt ein Gespräch im kleineren Kreis vor. Die Sitzung wird daraufhin in verkleinertem Kreis (Herr Prof. Dr. Lahl, Herr Hickmann, Herr Dr. Haas, Herr Spec, Herr Schönberger, Herr Kürner, Frau Keck, Frau Schwaderer, Herr Lauxmann) fortgesetzt. Hierbei wird die als Anlage beigefügte „**Gemeinsame Verständigung**“ erarbeitet.

Zusätzlich zu den dort aufgeführten Punkten gibt es folgende Ergänzungen:

1. Die Stadt Remseck bittet darum, dass bei den Stadtbahnplanungen gemeinsam mit der SSB der passende Umstiegspunkt zwischen Hochflur- und Niederflursystem gesucht wird und sieht hierfür einen Wechsel in Pattonville als optimalen Punkt.
Es wird daher festgehalten: Die Beteiligten sind sich einig, bei den weiteren Planungen diesen Punkt zu berücksichtigen.
2. Die Stadt Ludwigsburg bittet um Klarstellung, dass im Zuge der Umsetzung des BRT keine Leitungen verlegt werden müssen.
Es wird daher festgehalten: Die Beteiligten sind sich einig, dass bei der BRT-Planung nicht schon Leitungsverlegungen erfolgen, die für die spätere Stadtbahnplanung notwendig sind.
3. Die Stadt Ludwigsburg fürchtet, dass sich zeitliche Verzögerungen dadurch ergeben, dass bei der BRT-Planung die Stadtbahnplanungen berücksichtigt werden müssen.
Es wird daher festgehalten: Die Beteiligten sind sich einig, dass das BRT-System so schnell wie möglich umgesetzt werden soll.
4. Die Stadt Ludwigsburg geht davon aus, dass ab 2030 Technologien zur Verfügung stehen, die Oberleitungen entbehrlich machen, und bittet daher darum, bei der Auswahl des

Niederflurstadtbahnsystems, das später in das Stadtgebiet Ludwigsburg weitergeführt werden wird, neue Technologien für ein oberleitungsfreies System einzubeziehen. Es wird diskutiert, dass dies berücksichtigt werden soll, soweit dies technisch und wirtschaftlich sinnvoll ist.

Es wird daher festgehalten: Die Stadt Ludwigsburg legt Wert darauf, dass bis zum Zeitpunkt einer Weiterführung der Stadtbahn im Stadtgebiet nach einer oberleitungsfreien Lösung hierfür gesucht wird.

Gericke, 24.10.2018