



LUDWIGSBURG

TOP 6 - Sachstand Stadtbahn Ludwigsburg und Region

MTU 18.06.2020



Bisher diskutierte Planfälle

Detaillierter untersucht wurden bisher 4 Varianten (Mitfälle):

- 1 Niederflurstadtbahn / eigenes Netz
- 2 Netz Hochflurstadtbahn (Anschluss SSB-Netz).
- 3 Strecke Aldingen – Markgröningen Verlängerung SSB Netz
- 4 Strecke Aldingen- LB Verlängerung SSB-Netz

Stadtbahnführung Mitfall 1 gemäß Aufnahmeantrag

(Detailfestlegung erst bei konkreter Planung möglich)



Sachstand Stadtbahn Ludwigsburg und Region

Kartenauszug
(rechtlich unverbindlicher Datenauszug)

Maßstab: 1:18 000
Datum: 04.12.2019



Landratsamt Ludwigsburg 12.06.2020

Hindenburgstraße 40





Politische Grundlagen: Empfehlungsbeschluss 198/17

Die Stadtverwaltung wurde beauftragt mit:

- Prüfung d. Reaktivierung der Markgröninger Bahn (...) → Entwicklung förderfähiges Modell für Bau und Betrieb. Prüfung umfasst auch eine Weiterführung der Linie bis nach Kornwestheim mit Halt bei W & W.
- Planungen für ein BRT-System im Stadtgebiet Ludwigsburg sowie nach Remseck vorzunehmen (...).
- Unterstützung des Landratsamts bei der Beauftragung einer Niederflurstadtbahn gemäß Mitfall 1 der Standardisierten Bewertung.



Politische Grundlagen: Verständigungspapier 24.10.2018

Stuttgart, den 24.10.2018

Gemeinsame Verständigung*

des Landkreises Ludwigsburg, der Städte Ludwigsburg, Kornwestheim, Remseck, Markgröningen sowie der Gemeinden Schwieberdingen und Möglingen

über den Ausbau eines Stadtbahnsystems in Kombination mit einem BRT-System in Ludwigsburg und Umgebung

1. Die Partner stimmen überein, dass zur Bewältigung der Verkehrsprobleme der öffentliche Verkehr umfassend gestärkt werden muss, dass dafür große Investitionen erforderlich sind, aber zugleich rasche erste Schritte umgesetzt werden müssen.

- Übernahme der „Schienenverantwortlichkeit“ durch den Landkreis Ludwigsburg
- Grundsätzliche Bestätigung der Details des Beschlusses 198/17

Politische Grundlagen: Beschlussvorlage 003/19

- Stadtbahn mit BRT als Vorlaufbetrieb und Ergänzungssystem
- Einstieg in Planung Stadtbahn und Beauftragung des LRA, diese auszuschreiben
- Beauftragung Büro VWI GmbH Ausschreibungsunterlagen für Stadtbahnplanung zu fertigen
- 1. Abschnitt: Stadtbahnvorlaufbetrieb auf Markgröninger Bahn mit 2-System-Fzg. bis 2025
- Prüfung Verlängerung Schwieberdingen und W&W
- 2. Abschnitt: Verlängerung einer SSB-Linie bis Erich-Bracher-Schule in Pattonville
- 3. Abschnitt Pattonville – Ludwigsburg
- 4. Abschnitt Ludwigsburg – Oßweil und Ludwigsburg – Schlösslesfeld



Politische Grundlagen: Beschlussvorlage 003/19

- Gründung eines Zweckverbands mit LKR LB, Stadt Ludwigsburg, Möglingen, Markgröningen sowie Remseck a. N. und ZV Pattonville
 - Kornwestheim und Schwieberdingen können optional beitreten
- Landkreis unterstützt BRT-System, wenn es die Förderfähigkeit der Stadtbahn nicht gefährdet.
- Bereitschaft des Landkreises Betriebskosten mit 50% und Investitionen an Fahrzeugmaterial zu unterstützen
- Erstellung einer Beratungsvorlage durch Kreis über finanzielle Beteiligung für Busbeschleunigung und BRT (Anm.: 50% Zuschuss für Busbeschleunigung wurde 2019 im Kreistag beschlossen)

Aktuelle Situation

- Landkreis legt großen Wert auf Realisierung der Gesamtmaßnahme.
- Es ist unklar, ob alle Stadtbahnäste östlich des Bahnhofs Ludwigsburg für sich betrachtet wirtschaftlich tragfähig sind, da es vollständige Neubaustrecken sind.
- Die Markgröninger Bahn bringt die Gesamtwirtschaftlichkeit.
- Auch in den Diskussionen mit dem Land seit 2017 waren dies die entscheidenden Punkte.
- Der Landkreis macht die Reaktivierung davon abhängig, dass das Gesamtpaket gesichert ist.
- Im Kreistag Anträge FW und SPD, die eine schnelle Reaktivierung der Markgröninger Bahn fordern.
- Die Kreisverwaltung macht nächste Schritte von der Gründung des Zweckverbandes abhängig.

Zweckverband

- Mit Gründung Zweckverband kommen noch mehrere Folgeschritte, die zu beachten sind:
 - Gründung ZV frühestens Anfang 2021
 - Personalakquise und Einstellung
 - Erstellung des Leistungsverzeichnisses für die Ausschreibung
 - Europaweite Ausschreibung
 - Finanzielle Freigabe und Vergabe über Verbandsversammlung
- Für einen Förderantrag ist eine Planung bis Leistungsphase 4 Genehmigungsplanung erforderlich.



Was hat Ludwigsburg bisher dazu beigetragen?

- Umfangreiche technische Prüfungen und Untersuchungen, die einer Reaktivierung dienlich sind.
- Eine artenschutzrechtliche Prüfung gibt grünes Licht für Vegetationsarbeiten an der Strecke
- Fahrplanstudie gibt Hinweise für eine effiziente Stadtbahnplanung und hat durch Bearbeitung durch DB Netz eine sehr hohe fachliche Güte
- Der Ausbau der Markgröninger Bahn auf Ludwigsburger Gemarkung passt räumlich und logisch mit dem Pendlerparkhaus in Waldäcker zusammen.
- Bei der Bus-Rad-Trasse sollen schon vorzeitig erste Planungen für einen integrierten Stadtbahn/Bus-Korridor entstehen. Der Kreis kann hiervon profitieren und wird eingebunden
- Am Bahnhof LB ist im Zusammenhang mit den Keplerdreieck eine Planung für eine mögliche Abstellanlage für Schienenfahrzeuge erfolgt. Die Ergebnisse sind mit dem Kreis abgestimmt.
- Am ZOB ist eine Niederflurstadtbahntrasse in Abstimmung mit dem Kreis eingeplant.

Neue Erkenntnisse seit Beschluss 003/19

- Machbarkeitsstudie und Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) wurde mit überholtem Anwenderleitfaden erstellt und eingereicht, aber von Bund und Land akzeptiert.
- NKU aufgrund des neuen ÖPNV in und um Ludwigsburg nur noch bedingt aussagekräftig.
- Neue NKU bzw. Fortschreibung zwingend bis Förderantragseinreichung erforderlich.
- Bisherige Baukostenannahmen basieren auf bundeseinheitlichen Werten von 2006.
- Frühjahr 2020: Technische Aufsichtsbehörde des Landes erklärt, dass Einsparpotenziale bei der Sicherheitstechnik nicht genehmigungsfähig sind.
 - Folgen aus fachlicher Sicht:
 - Markgröninger Bahn wird auch mit Stadtbahnbetrieb technisch ähnlich einer Eisenbahn zu sichern sein, was insbesondere die Bahnübergänge betrifft.
 - Unterschiede zwischen Betrieb EBO/BOStrab werden immer geringer.

Weitere Veränderungen

- Bund und Land haben Fördermodalitäten deutlich verbessert:
 - Bundesförderung nun bis 90% und Förderung Planung pauschal i. H. v. 10% der förderfähigen Investitionskosten.
 - Bundesförderung nun auch für Reaktivierungen, selbst für Bundesstrecken ab 10 Mio. Euro Projektsumme
 - Landesförderung weiter bei 50%, in besonderen Fällen bis 75% und Planungskosten ebenfalls pauschal mit 10% der förderfähigen Investitionskosten.
- Seit Anfang Dezember 2019 stellt DB AG bundesweit Flächenverkäufe zurück und prüft Reaktivierungspotenziale stillgelegter Strecken. Darunter auch die Markgröninger Bahn*
- Land initiierte Ende 2018 Reaktivierungsstudie. Die ersten 100 km reaktivierte Strecken sollen in Genuss einer SPNV-Bestellung durch das Land nach Landesstandard kommen.

*) vgl. dazu Dt. Bundestag Ds. 19/18398 Antwort der Bundesregierung auf Kl. Anfrage BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Umsetzung des Stilllegungsmoratoriums der Deutschen Bahn AG. In Anlage 2 wird Strecke 4831 erwähnt = DB-Netz-interne Streckennummer für Markgröninger Bahn



Konsequenz für den Stadtbahnvorlaufbetrieb

- Ein Kauf der Strecke auf Kosten der Kommunen und des Kreises ist nicht zwingend erforderlich
- Eine Reaktivierung mit DB Netz ist auch fördertechnisch möglich
- Bei Bestellung durch das Land ist das Verkehrsangebot bereits durchfinanziert.
- Der Konzern ist dann in der Lage die Strecke herzurichten und auch auf eigene Kosten zu betreiben (Einnahmequelle: sog. Trassenpreise)
- Damit ist Betrieb von Lotter gesichert. Aus Sicht DB Netz hat dieser uneingeschränkte Priorität
- Kreis und Kommunen müssen dann nur das darüber hinaus gehende Angebot finanzieren.
- Technisch ist im Stadtbahn-Vorlaufbetrieb ein Mehrsystemfahrzeug vorgesehen und wäre bis Lotter auch erforderlich.



Fragestellung aus Sicht der Stadtverwaltung

- Die Haushaltssituation und die Tatsache, dass bisher noch kein Zweckverband vorhanden ist, spricht für eine ernsthafte Prüfung dieser Option.
- Landkreis hat Prüfauftrag, sieht aber stets die Gefahr, dass dieser schnelle Schritt zu einem Ende der Stadtbahn führen kann.
- Der DB-Konzern zeigt grundsätzlich Interesse an einem Betrieb nach EBO. Nur bei einem reinen BOStrab-Betrieb würde der Konzern einen Verkauf erwägen. Landkreis möchte deshalb die Strecke von DB Netz kaufen.
- Es wird für den BOStrab-Betrieb eine neue Genehmigung erforderlich
- Es ist in Kassel, Karlsruhe, Heilbronn oder Saarbrücken selbstverständlich, dass Stadtbahnen (auch Niederflur) auf Strecken fahren, die im Eigentum des Bundes sind (Betrieb DB Netz)
- Aus Sicht der Verwaltung erreichen wir mit dieser Vorgehensweise den politisch gefassten Beschluss eines schnellen Stadtbahnvorlaufbetriebs nicht.

Bahnhalt W&W

- Der Bahnhalt W&W ist eine Option in der Bestandsinfrastruktur, den DB Netz in seiner eigenen Hoheit positiv sieht. LB und Kornwestheim möchten an dem Halt festhalten.
- Fahrplantechnische Machbarkeit durch DB Netz prinzipiell bestätigt.
- Durch einen interfraktionellen Antrag im Regionalparlament wird die Verlängerung der Schusterbahn über einen Bahnhalt W&W nach Ludwigsburg gefordert.
- Eine detaillierte Prüfung hatte die Stadt bereits 2018 in die Wege geleitet, aber seit den politischen Beschlüssen im Benehmen mit den Kreis nicht mehr weiter verfolgt.
- Der Kreis und das Land sehen den Bahnhalt kritisch, weil er nicht Teil des Mitfalles 1 zur Stadtbahn ist und weil es einen Betrieb nach EBO fixiert.
- Aufgrund der kritischen Haltung des Landes möchte der Kreis gegenwärtig von der Beauftragung einer Fachplanung absehen.



Fazit

- Alle Beteiligten wollen die Schiene stärken und stehen zur Markgröninger Bahn und auch zur Stadtbahn. Frage bleibt offen, ob man in Schritten oder als Ganzes zum Ziel kommen soll.
- Die Stadt hat viel Vorarbeiten geleistet.
- Mit der Bus-Rad-Trasse werden frühzeitig weitere planerische Klarheiten für die Stadtbahn geschaffen.
- Die Stadt unterstützt überall soweit möglich.
- Angesichts der Haushaltslage ist aus Sicht der Stadt ein schrittweises Vorgehen ernsthafter nicht nur zu prüfen, sondern konkrete Handlungsstrategien zu entwickeln.