



BESCHLUSSVORLAGE

Federführung:

FB Nachhaltige Mobilität

VORL.NR. 197/22

Sachbearbeitung:

von Meissner, Frank

Behnsen, Sascha

Beil, Christoph

Datum:

02.06.2022

Beratungsfolge**Sitzungsdatu
m****Sitzungsart**

Mobilitäts- und Umweltausschuss
Gemeinderat

21.07.2022
27.07.2022

ÖFFENTLICH
ÖFFENTLICH

Betreff:

Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg - Beschluss des Auftragsumfangs für die Vorplanung

Bezug SEK:

MP08/SZ1/OZ3/

Bezug:

- Vorl. 003/19 Entwicklungsstrategie ÖPNV
- Vorl. 236/20 Verbandssatzung für den Zweckverband „Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg“
- Vorl. 109/21 Bericht zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes (ZOB)

Anlagen:

- 1 – Schemaplan
- 2 – Vermerk des Zweckverbands Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg zu Prüfaufträgen bezüglich Netzmodifikationen.

Beschlussvorschlag:

1. Der Gemeinderat stimmt den Planungen durch den Zweckverband Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg (ZV) für das modifizierte Mitfall 1-Stadtbahnnetz mit den Strecken
 - a. Markgröningen – Möglingen – Ludwigsburg Bahnhof (Vorlaufbetrieb) bzw. Bahnhofsvorplatz/ZOB (Zielzustand)
 - b. (Remseck a. N.-Aldingen) – Pattonville – Hindenburgstr. – LB Bahnhofsvorplatz/ZOB
 - c. Netzverbindung zwischen Hindenburgstraße und Schorndorfer Str. durch die Oststraße
 - d. Ludwigsburg Bahnhofsvorplatz/ZOB – Myliusstraße -- Wilhelmstraße -- Ludwigsburg-Schlösslesfeld, / Oßweil Süd,

gem. Anlage 1 die Vorplanung (HOAI-Leistungsphasen 1 und 2) sowie der darauf basierenden standardisierten Nutzen-Kosten-Bewertung (NKU) gem. der Verfahrensanleitung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zu.

2. Der Gemeinderat stimmt dem Bau der Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg auf folgenden Korridoren zu (sog. Stammstrecke PLUS). Dies umfasst im Einzelnen die Stadtbahnstrecken
 - a. (Remseck a. N.-Aldingen) -- Pattonville – Hindenburgstr. – LB Bahnhofsvorplatz/ZOB – Schiller-Bypass (Querung der DB-Bestandsstrecke) – Schlachthofstr. (Einfädelung in die Markgröninger Bahn) – Markgröningen – Schwieberdingen, sowie
 - b. LB Oßweil Süd (Fellbacher Str.) – Comburger Kreisel – Schorndorfer Str. – Oststraße – Hindenburgstr. (weiter bis LB ZOB).

Im Sinne dieses Grundsatzbeschlusses stimmt der GR zu, dass der Zweckverband Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg für die unter Ziffer 2 genannten Stadtbahnstrecken auch die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (HOAI-Leistungsphasen 3 und 4) mit vergibt.

3. Die Realisierung der Innenstadtstrecke von Ludwigsburg Bahnhofsvorplatz/ ZOB via Myliusstr. – Arsenalplatz – Wilhelmstr. – Schorndorfer Str. – Comburger Kreisel Ri. Schlösslesfeld erfolgt als Option. Eine Entscheidung zur Realisierung wird zu einem späteren Zeitpunkt getroffen.
4. Die Beschlussziffern 1-3 stehen unter dem Vorbehalt der städtebaulichen Machbarkeit, einem positiven Nutzen-Kosten-Faktor aus der standardisierten Bewertung sowie in Hinblick auf den jeweiligen Endausbauzustand und der hieraus erwachsenden Finanzierungszusage durch den Zuschussgeber bzw. durch Mittel des Bundes-GVFG (vgl. Sachverhaltsdarstellung unten). Vor der Vergabe der Bauarbeiten wird nach Vorliegen des Planrechts und des Zuwendungsbescheids ein verbindlicher Baubeschluss durch die Versammlung des ZV getroffen.

Sachverhalt/Begründung:

Gemeinsam mit weiteren Projektpartnerkommunen und dem Landkreis verständigte sich die Stadt Ludwigsburg 2018 zum Bau eines Niederflurstadtbahnnetzes gemäß des sog. Mitfall 1 mit innerstädtischen Ästen nach Schlösslesfeld, Oßweil sowie in Richtung Pattonville/Remseck-Aldingen. Der auf Basis des Verständigungspapiers aus dem Landesverkehrsministerium entwickelte Grundsatzbeschluss im Gemeinderat vom 06.02.2019 sah vor, in die Planung einzusteigen und eine entsprechende Ausschreibung vorzunehmen.

Zur Realisierung wurde ein gemeinsamer Zweckverband mit den Projektpartnerkommunen und dem Landkreis gegründet. Der Gemeinderat bekräftigte am 28.07.2020 dieses gemeinschaftliche Interesse mit seiner Zustimmung zur Zweckverbandssatzung. Mit dem Aufbau entsprechender Verwaltungsstrukturen war zugleich die Übertragung der Vorhabenträgerschaft vom Landkreis verbunden. Planung, Bau und Betrieb sollen demnach federführend vom Zweckverband vorangetrieben werden.

Auch das Fördermittelmanagement und die Zuschussbeantragung werden zentral vom ZV verantwortet. Während für die Markgröninger Bahn als Reaktivierungskandidat eine Förderquote von Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg - Beschluss des Auftragsumfangs für die Vorplanung

derzeit 90% in Aussicht steht (zusätzlich werden 57,5% der vom Bund nicht abgedeckten Bau- und Planungsquoten durch das Land bezuschusst), lassen die Stadtbahnabschnitte eine Infrastrukturförderung des Bundes von 75% erwarten.

Eine höhere Flexibilisierung des Förderrechts ermöglicht es, dass auf den innerstädtischen Strecken sowohl Abschnitte auf separatem Gleiskörper als auch auf straßenbündige Abschnitte realisiert werden können. Die städtebauliche Aufwertung des öffentlichen Raums und verträgliche Verzahnung der verschiedenen Verkehrsträger steht dabei unter einem besonderen Fokus. Hierzu zählt auch die Gewährleistung des barrierefreien Zugangs zur Stadtbahn als Niederflersystem. Entsprechend des Verständigungspapiers erfolgt die Verknüpfung zum Stuttgarter Stadtbahnsystems innerhalb des Gesamtprojektes bzw. in Richtung Remseck-Aldingen erst in Pattonville.

Es erfolgt eine enge Abstimmung zwischen dem Zweckverband (als Vorhabensträger und Bauherr) sowie den beteiligten Stellen innerhalb der Stadtverwaltung. Folgende Schwerpunkte müssen demnach gemeinsam bearbeitet werden:

- Untersuchungen zum Gesamtverkehrsablauf in den Straßenkorridoren inkl. der beschleunigten Abwicklung des Stadtbahnbetriebes
- Verzahnung mit den innerstädtischen Projekten und Planungen (u.a. Umgestaltung des Bahnhofsumfelds/ZOB, ZIEL, ÖPNV-Rad-Trasse)
- Notwendige Anpassungen des perspektivischen Linienbusnetzes im Zusammenhang mit der Einführung der Stadtbahn und Abstimmung zur Änderung des Nahverkehrsplanes

Zeitplan

Die Maßnahmen sollen stufenweise umgesetzt werden. Aufgrund der Unwägbarkeiten der zum Teil sehr aufwändigen Planungsprozesse sowie die komplexen und schwer steuerbaren Planfeststellungsverfahren kann zum heutigen Zeitpunkt nur ein ungefährer Zeitplan skizziert werden.

- Stufe 1 (PFA¹ 1 = Ludwigsburg Bf – Markgröningen Bf):
 - o EP² und GP³ von 3. Quartal 2023 bis 3. Quartal 2024.
 - o Planrechtsverfahren und Zuschussantragstellung von 1. Quartal 2025 bis vsl. 1. Quartal 2027
 - o Bau von 3. Quartal 2027 bis 3. Quartal 2028
 - o Inbetriebnahme ca. 4. Quartal 2028
- Stufe 1.b (PFA 5 und PFA 6 = Verlängerung nach Markgröningen Festplatz und nach Schwieberdingen):
 - o EP und GP von 4. Quartal 2024 bis 4. Quartal 2026
 - o Planrechtsverfahren und Zuschussantragstellung von 4. Quartal 2026 bis vsl. 1. Quartal 2028
 - o Bau von 4. Quartal 2028 bis 2. Quartal 2030
 - o Inbetriebnahme ca. 2031/32

¹ PFA = Planfeststellungsabschnitt

² EP = Entwurfsplanung = Leistungsphase 3 nach HOAI

³ GP = Genehmigungsplanung = Leistungsphase 4 nach HOAI

- Stufe 2 (PFA 2 und PFA 3 = Remseck-Aldingen – Pattonville sowie Pattonville – LB Oststadt Hindenburgstr. – LB ZOB – Einfädelung Markgröninger Bahn sowie Oßweil Süd – Oststraße)
 - o EP und GP von 3. Quartal 2025 bis 3. Quartal 2027
 - o Planrechtsverfahren und Zuschussantragstellung von 4. Quartal 2027 bis 4. Quartal 2029
- Bau von 3. Quartal 2030 bis 4. Quartal 2032
- o Inbetriebnahme ca. 2032

Unterschriften:

Matthias Knobloch

**(unter enger Mitwirkung durch)
Frank von Meißner
Zweckverband Stadtbahn im Landkreis
Ludwigsburg
Geschäftsführer**

Finanzielle Auswirkungen?				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: 395.000 EUR (Umlage Erfolgsplan 2023) 420.000 € (Umlage Vermögensplan 2023) Die Gesamtkosten für Planung und Bau lassen sich erst mit Fortschritt der Planung verlässlicher beziffern. Daher beziehen sich die Kosten in dieser Vorlage ausschließlich auf das Jahr 2023, für das die Umlage gemäß des Wirtschaftsplans 2023 bereits feststeht.	
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt 63		Produktgruppe 5110-063		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart		43130000 Zuweisungen an Zweckverbände		
FinHH: Ein-/Auszahlungsart		78530000 Erwerb Beteiligung Zweckverband und sonst. Anteile		
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input checked="" type="checkbox"/> Ja, vorbehaltlich Beschluss Haushaltsplan 2023 <input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
63105000	43130000 40120000 u.a.	K63511000001	78530000	7511063000009

Klimatische Auswirkung (THG-Emissionen)?				
<input type="checkbox"/> KlimaCheck hat bereits stattgefunden in Vorl.Nr.				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
--	-	0	+	++
Stark negative Klimawirkung	Negative Klimawirkung	Keine oder geringe Klimawirkung	Positive Klimawirkung	Stark positive Klimawirkung
Begründung:				
Es handelt sich um eine erhebliche Auswirkung, weil für die Mobilität in der Stadt, insbesondere auf der Ost-West-Relation, eine attraktive Alternative zum Pkw zur Verfügung steht. Auch die für verkehrliche Erschließung aus den bzw. in die Kommunen Möglingen, Markgröningen, Pattonville, Remseck a. N. und Schwieberdingen bietet die Stadtbahn eine leistungsstarke und umweltfreundliche Variante.				

Verteiler:

DI, DII, DIII, DIV, DI/Wifö, R05, FB 10, FB 14, FB 20, FB 23, FB 32, FB 60, FB 61, FB 67, FB 68, SWLB



LUDWIGSBURG

NOTIZEN