LUDWIGSBURG

BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 170/23

Federführung:
Projektgruppe Bahnhofsareal
FB Nachhaltige Mobilität
FB Stadtplanung und Vermessung
FB Tiefbau und Grünflächen

Sachbearbeitung:
Kamp, Denise
Linder, Oliver
Datum:
20.06.2023

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Mobilitäts- und Umweltausschuss	20.07.2023	ÖFFENTLICH

Betreff: Zweite Unterführung am Bahnhof Ludwigsburg - Vereinbarung mit der Deutschen Bahn zur weiteren Planung

Bezug SEK: MP08/ SZ 01 / OZ 03

Bezug: VL Nr. 181/18
VL Nr. 209/19

Anlagen: Anlage 1: Mobilitätskonzept Bahnhof Ludwigsburg
Anlage 2: Planung zweite Unterführung

Beschlussvorschlag:

1. Die Maßnahme "zweite Unterführung am Bahnhof Ludwigsburg" wird auf Basis der beigefügten Entwurfsplanung gemeinsam mit der Deutschen Bahn Station & Service AG weiterverfolgt und in der weiteren Haushaltsplanung berücksichtigt.

2. Die Mittel für die Planungen der Leistungsphasen 3 und 4 in Höhe von ca. 514.000 € netto werden bereitgestellt.

Sachverhalt/Begründung:

Der Bahnhof Ludwigsburg wird durch die Unterführung im Bereich des Bahnhofgebäudes und durch den Francksteg jeweils in Richtung Osten und in Richtung Westen erschlossen. Die Zugänge zu den Gleisen erfolgen sowohl in der Unterführung als auch am Francksteg durch Treppenanlagen und Aufzüge. Ausnahme: Gleise 4 und 5, diese sind über den Franckstег nur mittels Treppe erschlossen.

Der Bahnhof Ludwigsburg verzeichnet seit Jahren steigende Fahrgastzahlen, so dass die heutige Unterführung und hier insbesondere die Treppenabgänge bereits jetzt überlastet sind und in den nächsten Jahren noch viel stärker überlastet sein werden. Der Francksteg hingegen wird aus mehreren Gründen nicht gut angenommen.

Planung Stadt Ludwigsburg

Die öffentlichen Verkehrsmittel werden zunehmend von einer größeren und vielfältigeren Nutzerschaft in Anspruch genommen. Durch eine zweite Unterführung soll der Bahnhof Ludwigsburg zukunftsfähig werden. Aufbauend auf einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2015 erarbeitete die Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit dem Büro BNP Ingenieure eine Entwurfsplanung für eine zweite Unterführung.

Ein verbesserter Umstieg vom schienengebundenen ÖPNV zum Busverkehr des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) ist ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der Funktionalität des Ludwigsburger Bahnhofs. Die Wege werden verkürzt und gleichzeitig die bestehende Unterführung entlastet. Die Einbindung der zweiten Unterführung in das Franck-Areal erhöht außerdem die Attraktivität des Quartiers und erlaubt eine bessere Organisation des Bahnhofs insgesamt.

Folgende Prämissen wurden bei der Planung berücksichtigt:

1. Sinnvolle Einbindung der neuen Unterführung in das Mobilitätskonzept des Bahnhofareals (s. Anlage 1)
2. Sinnvolle Einbindung in die Planungen des Zentralen Omnibusbahnhofs und ins Franck-Areal
3. Funktionalität für Ein-, Aus- und Umsteiger des ÖPNV
4. Barrierefreiheit bzgl. der Zugänge zum Bahnsteig sowie der Stadtteilquerung
5. Komfortable Nutzung der Zugänge zum Bahnsteig sowie der Stadtteilquerung mit Kinderwagen, Gepäck und Fahrrädern (schiebend)

Die Planung (s. Anlage 2) wurde unter Berücksichtigung der bahnbetrieblichen Anforderungen erstellt und von den Fachdiensten der Deutschen Bahn technisch geprüft und freigegeben.

Planung DB Station & Service AG

Am Bahnhof Ludwigsburg steigen die prognostizierten Fahrgastzahlen um 70% auf 78.000 Fahrgäste pro Tag bis zum Jahr 2040. Angesichts dieses Fahrgastzuwachses am Bahnhof Ludwigsburg ergibt sich auch für die Deutsche Bahn (DB) ein Handlungserfordernis. Die DB Station & Service AG (DB S&S) hat eine Makro-Simulation am Bahnhof Ludwigsburg für folgende Planfälle durchgeführt:

1. Bestand (bestehende Unterführung / Franckstеg)
2. Bestand plus (Verbreiterung der bestehenden Unterführung / Franckstеg)
3. Zweite Unterführung (bestehende Unterführung / zusätzliche Unterführung)

Die Makro-Simulation hat gezeigt, dass ein Erhalt des Franckstegs nicht zu der benötigten Entlastung in der bestehenden Unterführung führt. Auch eine Verbreitung der bestehenden Unterführung kann die Überlastung nicht beheben, da die Treppenabgänge den Engpass darstellen und diese aufgrund der vorgegebenen Bahnsteige in der Breite nicht erweiterbar sind.
Im Ergebnis ist festzuhalten, dass aus Sicht der DB S&S ein zweiter Bahnhofszugang in Form einer zusätzlichen Unterführung sinnvoll ist, um die zukünftigen Fahrgastströme komfortabel abzuwickeln.

Für die Belange der DB S&S ist dabei eine zusätzliche nicht barrierefreie Unterführung mit Zugang zum neuen ZOB ausreichend.

Zusammenarbeit mit der DB Station & Service AG

Nachdem die DB S&S ihre Belange für den Bahnhof Ludwigsburg ermittelt und definiert hatte, zeigte sich, dass die Planung der Stadt Ludwigsburg die Bedürfnisse der DB S&S ebenfalls vollständig abdeckt. Daher hat man sich darauf verständigt auf Grundlage der Planung der Stadt Ludwigsburg die zweite Unterführung als gemeinsames Projekt voranzutreiben.
In einer gemeinsamen Planungsvereinbarung werden die Bedingungen der weiteren Zusammenarbeit mit der DB S&S bis zum Abschluss der Genehmigungsplanung (LP4) geregelt, u.a. wird festgelegt:

- dass Die DB S&S Planungsträger ist,
- dass die Entwurfsplanung der Stadt (s. Anlage) Grundlage der weiteren Planung ist
- welche Kosten für die weiteren Planungsschritte bis zur Genehmigungsplanung durch die Stadt bereitgestellt werden

Kosten

Planung Stadt Ludwigsburg - Baukosten

Die im Rahmen der Entwurfsplanung durch die Stadt ermittelten Baukosten mussten durch weitere Kosten für bahnbezogene Fachplanungen ergänzt werden. Außerdem wurden Kostensteigerungen auf Grundlage von Erfahrungswerten der DB S&S, sowie die Kostensteigerung aufgrund eines späteren Bautermins berücksichtigt.
Die Baukosten für die geplante Unterführung werden auf insgesamt **28,94 Mio.€ (brutto)** geschätzt.

Planung DB Station & Service AG - Baukosten

Die nach analoger Systematik ermittelten Baukosten für eine neue Unterführung, die allein die Belange der DB S&S erfüllt werde auf insgesamt **14,67 Mio.€ (brutto)** geschätzt. Diese Summe entspricht den Kosten eines Bahnhofzugangs zum ZOB ohne Durchbindung zum Franck-Areal in minimaler Breite und Grundausstattung (z.B. kein barrierefreier Zugang). Diese Kosten bilden die Grundlage für den Kostenanteil der DB S&S.

Kostenteilung

In den Gesprächen mit der DB S&S hat man sich darauf verständigt, die geschätzten Baukosten ins Verhältnis zu setzen und so einen Kostenteiler zu bestimmen. Die so ermittelten Kostenanteile betragen **51% DB S&S und 49% Stadt LB**.

Planungskosten

Die Kosten für die anfallenden Planungsleistungen bis zur Genehmigungsplanung (LP 1-4) betragen 1,7 Mio.€ (netto). Nach Anwendung des Kostenteilers entfallen auf die Stadt LB 868.000 € (netto). Mit der Planung der zweiten Unterführung ist die Stadt LB bereits in Vorleistung gegangen, so dass die Kosten für die bisher angefallenen Planungsleistungen in Höhe von 354.000 € (netto) von dem städtischen Kostenanteil abgezogen werden. Bei der Stadt verbleiben somit Planungskosten in Höhe von **514.000 € (netto).**

Förderung

Die DB S&S und die Stadt LB haben die Förderfähigkeit mit dem Regierungspräsidium Stuttgart und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg abgefragt. Das Vorhaben wurde als grundsätzlich förderfähig eingeschätzt. In diesem Fall können 50% der anrechenbaren Kosten gefördert werden. Darüber hinaus werden die Planungskosten mit einer Pauschale von 10% der anrechenbaren Kosten gefördert.
Wenn das Vorhaben darüber hinaus als barrierefreie Maßnahme im Sinne der Förderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) bewertet wird, besteht die Möglichkeit die Förderquote auf 75% zu erhöhen. Die Stadt LB bemüht sich die höchstmögliche Förderung für die Maßnahme zu erreichen.

Das Vorhaben übersteigt Baukosten von 10 Mio. €. Im Rahmen der Antragsstellung für die Förderung durch LGVFG ist daher ein Nachweis des Nutzens und der Kosten des Vorhabens vorzulegen. Die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchungen sollen bis zum Abschluss einer Umsetzungsvereinbarung mit der DB S&S vorliegen, sodass zum Baubeschluss Klarheit über die zu erwartenden Fördermittel besteht.

Zeitplanung

Die bauliche Umsetzung der zweiten Unterführung steht in Wechselwirkung mit dem Neubau der bestehenden Unterführung. Diese muss nach 100-jähriger Nutzungsdauer erneuert werden. Sinnvoll ist die neue Unterführung zuerst herzustellen, um diese während der Bauzeit der bestehenden Unterführung nutzen zu können.
Für die zweite Unterführung sind Planungszeiträume, Genehmigungszeiträume für ein Planfeststellungsverfahren und die Beantragung von Fördermitteln zu berücksichtigen. Dazu müssen die Planungen mit dreijährigem Vorlauf für die sogenannte Sperrpausenplanung der Deutschen Bahn angemeldet werden. Unter Berücksichtigung dieser Belange ist derzeit ein **Baubeginn im Jahr 2029** vorgesehen. Die Bauzeit wird auf 2,5 Jahre geschätzt.

Weiteres Vorgehen

Mit Beschluss der Vorlage kann die **Planungsvereinbarung** mit der DB S&S unterzeichnet werden. Parallel wird ein Büro beauftragt, die **Nutzen-Kosten-Untersuchung** durchzuführen. Auf Grundlage der in der weiteren Planung zu ermittelnden Baukosten, soll im nächsten Schritt eine **Umsetzungsvereinbarung** mit der DB S&S geschlossen werden. Diese wird gemeinsam mit dem **Baubeschluss** vom Gemeinderat zu beschließen sein.

Auch wenn der Baubeginn noch weit in der Zukunft liegt, müssen die Weichen für die weitere Planung nun gestellt werden. Bei einer zeitlichen Verzögerung entfällt für die DB S&S der Mehrwert, die zweite Unterführung als Ersatz für die bestehende Unterführung während des Baus zu nutzen und die historische Gelegenheit der Realisierung einer zweiten Unterführung würde gefährdet.

Unterschriften:

Matthias Knobloch **Martin Kurt** **Ulrike Schmidtgen**

Finanzielle Auswirkungen?			
☒ Ja	☐ Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:	netto 514.000 EUR
Ebene: Haushaltsplan			
Teilhaushalt 67		Produktgruppe	5410-067
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart			
FinHH: Ein-/Auszahlungsart		78170000 Investitionszuschuss an private Unternehmen	
Investitionsmaßnahmen		754106701237 Zweite Fußgängerunterführung ZOB	
Deckung		☐ Ja ☒ Nein, durch 754106702017 Westrandstraße 124.000 EUR und 754106712037 Erschließung Klopfer Areal 390.000 EUR	

Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

Klimatische Auswirkung (THG-Emissionen)?				
☐ KlimaCheck hat bereits stattgefunden in Vorl.Nr.				
☐	☐	☐	☐	☒
- -	-	o	+	+ +
Stark negative Klimawirkung	Negative Klimawirkung	Keine oder geringe Klimawirkung	Positive Klimawirkung	Stark positive Klimawirkung
Begründung:				
Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):				

Verteiler:

LUDWIGSBURG

NOTIZEN