



BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 312/25

Federführung:
FB Nachhaltige Mobilität

Sachbearbeitung:
Beil, Christoph
Hofmann, Benedikt

Datum:
05.10.2025

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Gemeinderat	22.10.2025	ÖFFENTLICH
Gemeinderat	05.11.2025	ÖFFENTLICH
Gemeinderat	19.11.2025	ÖFFENTLICH

Betreff: Stadtbahn Lucie - Weiteres Vorgehen
Bezug SEK:

Bezug: Antrag 206/25 FDP: Vorlage eines Auswegs aus dem Stadtbahn-Zweckverband
Antrag 231/25 FW: Ausstieg aus dem Zweckverband Stadtbahn
Anfrage 319/25 AfD: Vertragslage und Ausstiegsregelungen zum Projekt Stadtbahn "LUCIE"

Anlagen: Anl. 1 - Stellungnahme JGR Stadtbahn und ggf. weitere
Anl. 2 - Rechtliche Zusammenstellung

Beschlussvorschlag:

- 1.) Die Stadt Ludwigsburg kann ihre Mitgliedschaft im Zweckverband Stadtbahn nicht kündigen, wird aber eine Anpassung gemäß der nachfolgenden Beschlusspunkte geltend machen.
- 2.) Die Stadt Ludwigsburg stellt im Sinne von 1.) fest, dass die notwendig gewordenen Änderungen von Planungen und Streckenführung für Vorlauf- und Vollbetrieb im Vergleich zum ursprünglichen Beschluss im Juli 2022 eine wesentliche Änderung der Geschäftsgrundlage darstellen, so dass eine Anpassung der Beschlüsse und Vereinbarungen in der Zweckverbandssatzung bzw. der ausführenden Planung/Umsetzung notwendig sind.
- 3.) Aktuell ergeben sich für die Stadt Ludwigsburg daher folgende Grundlagen:
 - a) Die Stadt Ludwigsburg bekennt sich zur Strecke Markgröningen, Möglingen bis Bahnhof Ludwigsburg im Vorlaufbetrieb und im Vollbetrieb zur Strecke Schwieberdingen, Markgröningen, Möglingen bis Bahnhof Ludwigsburg sowie der SSB Strecke Aldingen – Pattonville.

- b) Die Stadt Ludwigsburg lehnt ein Verlassen des Bahngleises und eine Route durch die Weststadt (Talallee, Kurfürstenstraße, Martin-Luther-Straße ...) ab und spricht sich weiter für eine Einfahrt in den Bahnhof Ludwigsburg – wie im Juli 2022 auch für den Vorlaufbetrieb beschlossen – aus.
 - c) Die Variante Verlassen des Gleises über die Schlachthofstraße zum Westausgang sollte auf Grund der Auswirkungen im Stadtraum (Auto-, Rad- und Fußgängerverkehr) sowie der baulichen Herausforderungen nur in Betracht gezogen werden, sofern sich eine Einfahrt in den Bahnhof nicht umsetzen lässt.
 - d) Eine Trassenführung durch die Leonberger Straße und Hinderburgstraße ist wegen den verkehrlichen Auswirkungen schwer umsetzbar.
 - e) Der Zweckverband hat geprüft, ob eine Trassenführung über die Friedrichstraße eine möglich Alternative sein könnte. Nach anfänglicher Offenheit der Stadt sind jedoch nach jetzigem Kenntnisstand die Auswirkungen für den überörtlichen Verkehr so massiv, dass die Trasse nicht realisierbar ist und diese Variante nicht weiterverfolgt wird.
 - f) Der Abschnitt Bahnhof Ludwigsburg bis Pattonville wird bis auf Weiteres durch eine leistungsfähige Expressbusverbindung ersetzt und in Planung und Umsetzung ruhend gestellt. Ab Pattonville wird die Planung zur Anbindung an die SSB wie vorgesehen fortgesetzt.
 - g) Erst nachdem die Projektteile Schwieberdingen, Markgröningen, Möglingen bis Bahnhof Ludwigsburg und der Projektteil SSB/Pattonville baulich realisiert und in Betrieb sind, wird der dritte Abschnitt des Projekts durch Ludwigsburg wieder ins Gremium zu weiterer Beschlussfassung eingebracht. Mit dem heutigen Beschluss wird der Abschnitt Bahnhof Ludwigsburg, Querung Ludwigsburg (Innenstadtast oder andere Lösung von Bahnhof bis Pattonville) ruhend gestellt und die Planung ausgesetzt.
 - h) Dies gilt auch für die Unteräste nach Schloßlesfeld und Oßweil.
 - i) Die Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH (SWLB) und die LVL Jäger GmbH setzen vorbehaltlich eines Beschlusses ihrer zuständigen Gremien unverzüglich einen autonomen Bus-Shuttle zwischen Bahnhof Ludwigsburg und Innenstadt/Blühendem Barock als Pionier- und Vorzeigeprojekt um, welches später den Busverkehr auch in anderen Bereichen/Quartieren ergänzen kann. Falls einer der beiden Beteiligten aus der Umsetzung aussteigt, kann der andere Beteiligte diese selbständig umsetzen. Die Kosten dieses Projektes fallen nicht dem Zweckverband Stadtbahn an. Eine Förderfähigkeit im Gesamtprojekt ist aber zu prüfen.
- 4.) Der Gemeinderat der Stadt Ludwigsburg fasst den Weisungsbeschluss, dass die Vertreter der Stadt Ludwigsburg in der Verbandsversammlung und im Verwaltungsrat des Zweckverbandes Stadtbahn entsprechend der Beschlussziffern 3a bis 3i handeln/abstimmen und die notwendigen Anträge einbringen, um eine entsprechende Beschlussfassung im Sinne der Beschlussziffer 3a bis 3i herbeizuführen.
- 5.) Die Stadt Ludwigsburg fordert den Zweckverband Stadtbahn dazu auf, ab sofort nur noch die nach dieser Beschlusslage notwendigen Maßnahmen zu veranlassen und alle anderen Maßnahmen unverzüglich ruhen zu lassen oder einzustellen.

Sachverhalt/Begründung:

Präambel

Im Stadtgebiet Ludwigsburg gibt es schon heute insbesondere aufgrund der LVL Jäger GmbH als langjährigen verlässlichen Partner einen attraktiven ÖPNV. Erklärtes Ziel der Stadt Ludwigsburg ist es, dieses Angebot weiter zu verbessern. Die Stadtbahn Lucie spielt hierbei eine wichtige Rolle.

2022 wurde ein wichtiger Beschluss für die Stadtbahn gefasst. Es wurden Trassen festgelegt und sich ehrgeizige Ziele gesetzt. Nicht alle damals getroffenen Annahmen haben sich bei einem genaueren Blick und bei dem Fortschreiten der Planung bewahrheitet. Neue - damals unbekannte - Fragen haben sich ergeben und trotz aller Bemühungen seitens des Zweckverbandes und der Planungsbüros gibt es noch nicht auf alle Fragen abschließende Antworten.

Aufgrund der Entwicklungen im Projekt, aber auch der geänderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bedarf es daher im Jahr 2025 einiger Entscheidungen. So stehen alle im Zweckverband beteiligten Kommunen und auch der Landkreis vor noch niemals dagewesenen finanziellen Herausforderungen. Hierbei muss abgewogen werden, was sich die einzelnen Kommunen und der Landkreis noch leisten können. Nicht alles, was wünschenswert und sinnvoll ist, ist noch finanziell möglich. Auf der anderen Seite muss trotz der immensen finanziellen Herausforderungen weiterhin mutig in die Zukunft investiert werden und es bedarf weitsichtiger Entscheidungen, von denen insbesondere die nächste Generation profitieren wird.

Deshalb muss intensiv abgewogen werden und insbesondere auch das Thema Wirtschaftlichkeit in den Blick genommen werden und als zentrales Entscheidungskriterium dienen. So gilt es klug abzuwägen, welche Lösung schlank, mit dem bestmöglichen Einsatz der finanziellen Mittel, aber auch zeitnah und mit Blick auf die Chancen der Zukunft die richtige Lösung ist.

Dies gilt beispielsweise für das Thema Einfahrt bzw. Halt am Bahnhof, wo die verschiedenen Varianten unterschiedliche Vor- und Nachteile bieten aber auch für die Buslinien, die durch die Stadtbahn Veränderungen erfahren. So muss das Ziel sein, bei der Neuausschreibung der „Ludwigsburger Linien“ im Jahr 2029 weiterhin einen eigenwirtschaftlichen Betrieb zu erzielen. Das auszuschreibende Linienangebot muss daher entsprechend attraktiv sein, um dies zu ermöglichen. Auch muss abgewogen werden, welche Stadtbahntrassen nicht zwingend notwendig sind, oder auf einen späteren Zeitpunkt geschoben werden können.

All diese Entscheidungen müssen primär für die Stadt Ludwigsburg getroffen werden, aber selbstverständlich ist es auch von hoher Wichtigkeit, dass dabei auch die Interessen der anderen am Zweckverband beteiligten Kommunen in den Blick genommen werden, um gemeinsam Lösungen zu finden, die einzelne Bestandteile der Stadtbahn Ludwigsburg durch einen Wegfall der Fördergrundlage nicht verunmöglichen. Ziel muss es sein, dass wir in der Region gemeinsam vorankommen. Nur im guten Miteinander können wir die Region voranbringen und auch mit dem Einsatz von moderner Technik wie den autonomen Bussen zeigen, dass wir trotz aller Krisen und Herausforderung auch weiterhin ein Innovationstreiber in Baden-Württemberg und darüber hinaus sind.

Die Stadt Ludwigsburg ist davon überzeugt, dass sie mit dieser Vorlage einen mutigen Schritt in die Zukunft geht, den ÖPNV verbessert, neue Technologien nach Ludwigsburg bringt und den geänderten inhaltlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen Rechnung trägt.

Inhalt

Die kommunalen Gremien der Zweckverbandkommunen und die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Stadtbahn haben im Sommer/ Herbst 2022 unter der Vorlage Nr. 197/22 folgenden Beschluss über den Auftragsumfang der Stadtbahn gefasst:

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) (*PFA 1 Markgröninger Bahn*)
- b. (Remseck a. N.-Aldingen) – Pattonville – Hindenburgstr. – LB Bahnhofsvorplatz/ZOB (*PFA 3a – Stammstrecke*)
- c. Netzverbindung zwischen Hindenburgstraße und Schorndorfer Str. durch die Oststraße (*PFA 3b – Stammstrecke PLUS*)
- d. Ludwigsburg Bahnhofsvorplatz/ZOB – Myliusstraße -- Wilhelmstraße -- Ludwigsburg-Schlösslesfeld, / Oßweil Süd (*PFA 4 – Innenstadtstrecke*)

Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg - Beschluss des Auftragsumfangs für die Vorplanung (VL Nr. 197/22)

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 (*PFA 3a – Stammstrecke*)
- b. LB Oßweil Süd (Fellbacher Str.) – Comburger Kreisel – Schorndorfer Str. – Oststraße – Hindenburgstr. (weiter bis LB ZOB). (*PFA 3b – Stammstrecke PLUS*)

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.

Bahnhof und Ausschleifung

Danach ist der Zweckverband Stadtbahn in die Planungen eingestiegen. Weiter gab es zahlreiche Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung (Große Informationsveranstaltungen beispielsweise im Forum und Trassenbegehungen). Im Rahmen der Planungen hat der Zweckverband Stadtbahn verschiedene Vorschläge zur Modifizierung der Trasse eingebracht und beispielsweise eine frühere „Ausschleifung“ von der Bahnstrecke und

eine Fahrt über die Kurfürstenstraße bzw. eine Fahrt über die Keplerbrücke und die Friedrichsstraße geprüft. In der Diskussion war ebenfalls, ob eine Einfahrt in den Bahnhof (aktuelle Beschlusslage) im Vorlaufbetrieb möglich ist oder nicht - und bei Unmöglichkeit auch im Vorlaufbetrieb eine Alternative (Halt in der Pflugfelder Straße) notwendig wird.

Die Stadtverwaltung hat diesbezüglich gemeinsam mit dem Zweckverband zahlreiche Gespräche mit der Bahn geführt. Ergebnis ist, dass eine Einfahrt in den Bahnhof unter folgenden Voraussetzungen möglich ist.

- Die LUCIE verkehrt im 30-Min Takt zwischen Markgröningen und dem Bahnhof Ludwigsburg.
- Nutzung des Gleis 6 im Bahnhof Ludwigsburg während des Vorlaufbetriebes.
- Einsatz von Fahrzeugen in einer Einfachtraktion, auf Grund der nutzbaren Bahnsteiglänge an Gleis 6.
- Einsatz von Zweisystemfahrzeugen.

Weiter bietet der Vorlaufbetrieb in den Bahnhof folgende Vorteile gegenüber einer Ausschleifung:

- Schnelle Inbetriebnahme des Vorlaufbetriebes, da kein Konflikt mit Baumaßnahme und Umleitungsverkehre in den Jahren 2027 - 2035 am Bahnhof z.B. zweite Unterführung, Umbau ZOB, etc.
- Trassenführung auf Bestandsinfrastruktur (ohne aufwändige Straßenbahnabschnitte durch die Stadt, Nutzung der DB-Infrastruktur, einfacher Betrieb).
- Zweisystemfahrzeuge sind für den Vorlaufbetrieb ohnehin notwendig, da kein eigener Betriebshof für den Zeitraum geplant ist und somit eine Überführung der Fahrzeuge über DB-Infrastruktur vorausgesetzt ist.
- Geringste zeitliche Risiken für die Umsetzung (kein Eingriff in das Stellwerk und die Infrastruktur der DB notwendig, keine Neubauabschnitte im Straßenraum).
- Positiver Kosten-Nutzen-Faktor (obwohl nur 30min-Takt im Vorlaufbetrieb)
- Kostengünstigste Lösung (gesicherte und höchste Förderquote 95%)
- Aussicht auf 100% Förderung der Betriebskosten durch das Land BW (max. 30min-Takt)

Neben aller Argumente, welche für die Alternativvariante des Vorlaufbetriebes sprechen, sieht die Stadtverwaltung bei dieser Variante ein enormes Risiko in der Inbetriebnahme bis 2031. Projekte wie der Umbau des ZOB oder der Neubau der zweiten Unterführung nehmen mit deren Baumaßnahmen und Umleitungsverkehren die Pflugfelder Straße bis ins Jahr 2035 in Beschlag.

Die Verwaltung spricht sich daher für den Vorlaufbetrieb in den Bahnhof aus. Dies entspricht der aktuellen Beschlussfassung, die beispielsweise durch den Beschluss des Gemeinderates der Zweckverbands Mitgliedskommune Markgröningen am 19.08.2025 nochmals bekräftigt wurde.

Sollte sich der Vorlaufbetrieb in den Bahnhof als nicht umsetzbar herausstellen, wäre die Stadt Ludwigsburg auch bereit einer Ausschleifung am Stellwerk und Halt an der Westseite des Bahnhofes zuzustimmen.

Dafür müssten aber Lösungen für die Vereinbarung der Bauabläufe und Umleitungsverkehre durch parallellaufende Maßnahmen gefunden werden. Es gilt zudem die Radroute Richtung Weststadt/BZW, sowie die Thematik der Leitungen und des Verkehrs in Einklang zu bringen. Die vorgeschlagenen Abstellgleise an der Westseite des Bahnhofes werden von der Verwaltung kategorisch abgelehnt. Dies gilt

auch für die Schwieberdinger Straße und das Frank-Areal. Hier bedarf es einer Lösung durch den Zweckverband.

Trassen durch die Leonberger sowie Friedrichstraße, SSB-Verlängerung nach Pattonville und Expressbuslinie

Die Trassen durch die Leonberger- und Hindenburg- und die Friedrichstraße sind für die Stadt Ludwigsburg aus Gründen des schlechten Nutzen-Kosten-Verhältnisses, des Risikos einer Kostenexplosion an diesen komplexen Straßenbahnabschnitten sowie der verkehrlichen Auswirkungen und dem Wegfall von Stellplätzen nicht vorstellbar. Ebenso stellen die nicht förderungsfähigen Betriebskosten der Stadtbahn auf diesen Ästen sowie die Anpassungen am Ludwigsburger Busnetz, welche einen eigenwirtschaftlichen Betrieb möglicherweise verunmöglichen, zu einer enormen Belastung für die städtischen Finanzen. Sowohl die Betriebskosten als auch die Anpassungen am Busnetz sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht geklärt. Die Stadt fordert den Zweckverband auf diese Informationen schnellstmöglich bereit zu stellen. Die Stadt Ludwigsburg erkennt jedoch den großen Nutzen einer SSB-Verlängerung und Interesse der Stadt Remseck und des Zweckverbandes Pattonville. Daher begrüßt die Stadt Ludwigsburg die Verlängerung der SSB-Linie. Um nach der Inbetriebnahme der Stadtbahn auf der Strecke von Markgröningen bis zum Ludwigsburger Bahnhof eine durchgängige Verbindung Richtung Pattonville zu ermöglichen und um die Wirtschaftlichkeit der SSB-Verlängerung zu steigern, wird auf der Strecke vom Bahnhof nach Pattonville eine leistungsfähige Expressbusverbindung eingesetzt. Diese schafft eine durchgehende Verbindung und ermöglicht den notwendigen Lückenschluss.

Ruhenlassen des Projektes auf den Abschnitten Bahnhof Ludwigsburg bis Pattonville und auf den Unterästen nach Schlößlesfeld und Oßweil

Aufgrund der bekannten Entwicklungen im Projekt und den hohen Kosten trotz der Förderung spricht sich die Stadt Ludwigsburg zunächst für ein Ruhenlassen des Projektes in den Abschnitten Bahnhof Ludwigsburg sowie den Unterästen nach Schlößlesfeld und Oßweil aus. Dies ermöglicht es das Projekt in einem kontrollierbaren Kostenrahmen zu halten und gleichzeitig die fahrgaststarke Verbindung Markgröningen nach Ludwigsburg Bahnhof zu realisieren. Ebenfalls lassen sich die noch nicht bezifferten Betriebskosten durch die lukrative Förderkulisse des Landes größtenteils decken, da der Anteil an Neubaustrecken auf ein Minimum reduziert wird. Dies ermöglicht es dem personell angespannten Zweckverband, alle Kraft auf die Planung und Inbetriebnahme der Strecken Markgröningen, Möglingen, Bahnhof Ludwigsburg im Vorlaufbetrieb sowie der Strecke Schwieberdingen, Markgröningen als Ergänzung im Vollbetrieb zu bündeln und so möglichst schnell und kostengünstig zu starten.

Einführung eines autonomen Shuttle-Systems als Ergänzung des ÖPNV

Die Stadt Ludwigsburg war und ist Vorreiter für innovative Technologien.

Die SWLB prüfen derzeit Möglichkeiten, um ihren Kundinnen und Kunden sowie zukünftigen Nutzenden zusätzliche Mehrwerte zu bieten und zugleich die bestehende Glasfaserinfrastruktur und Sensorik effizienter auszulasten. Vor diesem Hintergrund soll die Einführung eines autonomen Shuttle-Systems (Level 4) - abhängig der gesetzlichen Voraussetzungen - als innovative Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots geprüft werden.

Das Vorhaben die Erarbeitung des Konzepts ist dreistufigen Konzept vorgesehen:

Phase	Fokus und Streckenführung	Geplante Umsetzung
Phase 1	Erschließung der Innenstadt und Aufbau eines Kerntaktes. Shuttles verkehren im 5-Minuten-Takt auf der Achse Bahnhof – Myliusstraße – Schillerplatz – Wilhelmstraße.	ab 2027 abhängig der städtischen Rahmenbedingungen und Maßnahmen im öffentlichen Raum z. B.: (Umbau ZOB)
Phase 2	Erweiterung des Serviceangebots durch Zubringerfahrzeuge zu wichtigen Kultur- und Freizeiteinrichtungen in LB.	nach Abschluss von Phase 1
Phase 3	Anbindung der Stadtviertel in LB durch Zubringerfahrzeuge an die Hauptverkehrsachsen (Endausbaustufe).	nach Abschluss von Phase 2
Phase 4	Ausweitung der Leistung auf Kornwestheim	nach Abschluss der Phase 3

Durch die Einführung des Shuttle-Systems soll das ÖPNV-Angebot insbesondere in der Innenstadt gestärkt und perspektivisch auf weitere Stadtgebiete ausgedehnt werden.

Zudem können Synergien mit der vorhandenen Glasfaserinfrastruktur genutzt und innovative Mobilitätslösungen für die Zukunft der Stadt entwickelt werden.

Begründung / Ziele des Projekts:

Das geplante Shuttle-System verfolgt mehrere strategische Ziele:

- Stärkung des ÖPNV durch ein flexibles, emissionsfreies und bedarfsgerechtes Angebot, das bestehende Linien sinnvoll ergänzt.
- Förderung nachhaltiger Mobilität durch die Reduktion individueller Pkw-Fahrten und die damit verbundene Verringerung von CO₂-Emissionen und Verkehrsbelastung.
- Digitale Innovationsförderung durch Nutzung und Erweiterung der bestehenden Glasfaserinfrastruktur und Sensorik als Grundlage für autonomes Fahren und Smart-City-Anwendungen.
- Steigerung der Standortattraktivität von Ludwigsburg und Kornwestheim durch ein modernes, zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept.
- Verbesserung der Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen, Kulturstandorte und Stadtviertel für Bürgerinnen, Bürger und Besucher.

Mit dem Projekt sollen Ludwigsburg und Kornwestheim eine Vorreiterrolle im Bereich nachhaltiger und digital vernetzter Mobilität einnehmen und die Weichen für eine langfristig klimafreundliche Verkehrsentwicklung stellen.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Kosten für die Machbarkeitsstudie und die Detailplanung werden – im Rahmen des bestehenden Wirtschaftsplans der SWLB und vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrates – abgebildet.

Über die Finanzierung der späteren Umsetzungsphasen wird nach Vorlage der Planungsergebnisse gesondert entschieden.

Weiteres Vorgehen:

1. Ab 4. Quartal 2025: Erstellung einer Machbarkeitsstudie und Detailplanung durch die SWLB unter Einbindung der städtischen Fachbereiche und der LVL.
2. Im 4 Quartal 2026: Vorlage der Ergebnisse inkl. Finanzierungsvorschlag an den

- Aufsichtsrat und Gemeinderat zur Entscheidung.
3. Ziel: Mögliche Umsetzung der Phase 1 ab 2027.

Die SWLB stimmt sich dazu intensiv mit der LVL Jäger GmbH ab. Die Kosten dieses Projektes fallen nicht dem Zweckverband Stadtbahn an. Eine Förderfähigkeit im Gesamtprojekt ist aber zu prüfen.

Weisungsbeschluss

Da das maßgebliche Beschlussorgan die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Stadtbahn ist, fasst der Gemeinderat zur Sicherstellung der Umsetzung dieses Beschlusses und um die Vertreter der Stadt Ludwigsburg mit einem klaren Mandat mit einer entsprechenden Legimitation auszustatten, einen entsprechenden Weisungsbeschluss. Damit sind alle Vertreter der Stadt Ludwigsburg in der Verbandsversammlung und im Verwaltungsrat an diesem Beschluss und die Weisung gebunden.

Bisherige Kosten

Bisher sind zum Stand 17.10.25 folgende Kosten für die Stadt Ludwigsburg entstanden:

Konsumtiv:	1.930.299,67 €
Investiv:	1.972.514,37 €

Die Kosten entstehen für die Umlage an den Zweckverband Stadtbahn und beinhalten die im Wirtschaftsplan 2026 angekündigten Rückzahlungen an die Stadt Ludwigsburg. Die Höhe der Umlage ergibt sich aus dem Wirtschaftsplan und dem entsprechenden Umlageschlüssel. Die Umlagehöhe ist in § 17 und 18 der Verbandssatzung geregelt. Es gibt zwei Verteilmechanismen: Zunächst wird die Umlage zu 50% auf den Landkreis und zu den restlichen 50% auf die weiteren Mitglieder (alle Kommunen und der Zweckverband Pattonville) verteilt. In einem zweiten Schritt werden diese 50% nach Einwohnerzahl (Gewichtung 20%), Anzahl der Haltestellen (Gewichtung 20%) und Länge der Schienenstrecken (Gewichtung 60%) auf die Kommunen verteilt. Der Anteil der Stadt Ludwigsburg hiervon beträgt ca. 50% des kommunalen Anteils und somit ca. 25% der Umlagen.

Zusätzlich sind im konsumtiven Teil die Veranstaltungen enthalten, welche in der Vergangenheit für die Stadtbahn stattgefunden haben und von der Stadt Ludwigsbug bezahlt wurden.

Zukünftige Kosten

Die Stadt Ludwigsburg ist für diese Einschätzung auf die durch den Zweckverband Stadtbahn übermittelten Kosten angewiesen.

Von Seiten des Zweckverbands wurden uns am 13.10.2025 folgende Zahlen in Form des Vorläufigen Wirtschaftsplans 2026 gemeldet:

Konsumtiv:		
Art der Kosten	Jahr	Summe
Betriebskostenumlage	2026	762.588,26 €

Betriebskostenumlage	2027	749.732,76 €
Betriebskostenumlage	2028	703.195,85 €
Betriebskostenumlage	2029	698.053,65 €
Betriebskostenumlage	2030	722.993,32 €

Investiv:

Art der Kosten	Jahr	Summe
Eigenvermögensumlage	2026	1.882.045,20 €
Eigenvermögensumlage	2027	2.272.852,40 €
Eigenvermögensumlage	2028	2.730.508,20 €
Eigenvermögensumlage	2029	3.213.875,00 €
Eigenvermögensumlage	2030	5.381.312,30 €

Es handelt sich damit um vorläufige Zahlen. Der Wirtschaftsplan wird dem Verwaltungsrat am 20. Oktober 2025 im Entwurf vorgelegt.

Weitergehende Kosten liegen der Stadtverwaltung nur für das LOS 1, also die Reaktivierung der Markgröninger Bahn, vor. Die 3 Varianten sind von der Kostenseite gesehen ähnlich und versuchen durch die Stadt Ludwigsburg zu tragenden Kosten in einer Bandbreite von 4,5 bis 5,5 Millionen.

Für die weiteren Trassen sind anhand der seitens der in der Verbandsversammlung im Juli mitgeteilten Kosten mit folgenden voraussichtlichen Kosten für die Stadt Ludwigsburg zu rechnen.

- Weitere Trassen ohne Innenstadtlinie ca. 26 Millionen
- Innenstadtlinie 6 Millionen

Die Stadt Ludwigsburg möchte ausdrücklich betonen, dass die Zahlen als grobe Schätzungen zu sehen sind, da der Zweckverband mitgeteilt hat, dass noch Abweichungen von 30 Prozent möglich sind. Sie geben dennoch eine gute Orientierung.

Auch betont werden muss, dass die Stadt Ludwigsburg die 50 % Umlageanteil des Landkreises, indirekt über die Kreisumlage mitfinanziert. Diese Beträge müssen daher ebenfalls berücksichtigt werden.

Ebenfalls ist noch offen, in welcher Höhe Betriebskosten entstehen.

Darüber hinaus muss es das Ziel sein, bei der Neuausschreibung der „Ludwigsburger Linien“ im Jahr 2029 weiterhin einen eigenwirtschaftlichen Betrieb zu erzielen. Das auszuschreibende Linienangebot muss daher entsprechend attraktiv sein, um dies zu ermöglichen. Sollte sich kein Betreiber mehr für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb finden, würden für die Stadt Ludwigsburg und den Landkreis immense Kosten entstehen.

Reduzierung der Planung auf das Notwendigste

Die Stadt Ludwigsburg fordert den Zweckverband dazu auf, die Planungsleistungen und Auftragsvergaben auf die in diesem Beschluss gefassten Streckenäste zu reduzieren, um so zukünftige Projektkosten auf das Notwendigste zu reduzieren. So kann den angespannten Haushaltslagen in den Mitgliederkommunen sowie dem Landkreis entgegengewirkt werden.

Anträge aus dem Gemeinderat zum Thema Ausstieg

Die Frage ist rechtlich komplex. Die Stadtverwaltung hat eine ausführliche Zusammenstellung zu dieser Frage als Anlage beigefügt

Kurz zusammenfasst stellt sich die Situation wie folgt dar

1. Austritt aus dem Zweckverband

Die Stadt Ludwigsburg kann nicht durch „einen einfachen Beschluss“ des Ludwigsburger Gemeinderates aus dem Zweckverband Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg austreten.

Die Entscheidung über das Ausscheiden eines Verbandsmitglieds bzw. einen Austritt muss in der Versammlung des Zweckverbandes Stadtbahn **einstimmig** gefasst werden, vgl. §§ 8 Abs. 2 Ziff. 4 i. V. m. 20 Abs. 1 der Verbandssatzung für den Zweckverband „Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg“ v. 25.11.2021 und § 21 Abs. 4, 2. HS GKZ BW. Somit kann die Stadt Ludwigsburg nicht **ohne Zustimmung** aller anderen Zweckverbandsmitglieder austreten.

2. Anpassung von Aufgaben des Zweckverbands

Allerdings besteht die Möglichkeit durch einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen die Aufgaben des Zweckverbandes gem. § 8 Abs. 2 Ziff. 17 i. V. m. § 9 Abs. 3 der Verbandssatzung – ohne Änderung der Verbandssatzung gem. § 21 – anzupassen und so beispielsweise die Aufgaben auf die Reaktivierung der alten Bahnstrecke Markgröningen – Möglingen – Ludwigsburg zu reduzieren.

Zudem könnten die Regelungen des § 60 LVwVfG und §§ 62 Satz 2 LVwVfG in Verbindung mit 313 BGB Anwendung finden, so dass eine Anpassung der bei Gründung des Zweckverbandes gefundenen Regelungen ggf. auch auf einseitiges Verlangen der Stadt Ludwigsburg möglich sein müsste, weil sich seit 2022 die Geschäftsgrundlage durch die teilweise Unmöglichkeit der Umsetzung der im Jahr 2022 gefundenen Wegstrecke und neue, notwendige Planungen erheblich verändert hat. Dies insbesondere, weil der Kompromiss des Juli 2022 nach über 20 Jahren Verhandlungen hart erarbeitet gefunden wurde und dafür ein sehr klares Bild notwendig war, was die Streckenführungen und Planungen betrifft. Diese Änderungen der Umstände müssen als schwerwiegend im Sinne des § 313 Abs.1 BGB bezeichnet werden oder es haben sich zumindest im Sinne des § 313 Abs. 2 BGB wesentliche Vorstellungen von der dem Zweckverband zugrundeliegenden Streckenführung als falsch herausgestellt.

Allerdings wird eine Anpassung zumutbar sein, so dass kein Rücktritt der Stadt Ludwigsburg vom Vertrag möglich ist, aber eine Anpassung.

3. Ergebnis:

Somit kann festgehalten werden, dass aufgrund der notwendigen Mehrheiten bzw. Stimmen

- a) ein Austritt aus dem Zweckverband Stadtbahn oder nur partnerschaftlich und gemeinsam mit den anderen Mitgliedern erfolgen kann
- b.) eine Anpassung wohl je nach Rechtsmeinung auch ohne Zustimmung der anderen Mitglieder, in jedem Fall aber mit Zustimmung der anderen Mitglieder möglich ist.

Unterschriften:

Dr. Matthias Knecht

Sebastian Mannl

Christoph Beil

Finanzielle Auswirkungen?				
☒ Ja	☐ Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt <u>konsumtiv</u> :		EUR
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt 63		Produktgruppe 51.10-63		
ErgHH: Ertrags- /Aufwandsart		43 Transferaufwendungen		
FinHH: Ein- /Auszahlungsart				
Investitionsmaßnah				
Deckung		☒ Ja ☐ Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
	43130000	K63511000001		

Finanzielle Auswirkungen?				
☒ Ja	☐ Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt <u>investiv</u> :		EUR
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt 63		Produktgruppe 51.10-63		
ErgHH: Ertrags- /Aufwandsart				
FinHH: Ein- /Auszahlungsart		Investitionszu. an Zweckverbänden		
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		☒ Ja ☐ Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
			78530000	751106300009

Klimatische Auswirkung (THG-Emissionen)?				
☐ KlimaCheck hat bereits stattgefunden in Vorl.Nr.				
☐	☐	☐	☒	☐
--	-	0	+	++
Stark negative Klimawirkung	Negative Klimawirkung	Keine oder geringe Klimawirkung	Positive Klimawirkung	Stark positive Klimawirkung
Begründung:				
Verbesserung ÖPNV				

Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):

Verteiler: DI, DII, DIII, DIV, FB61, FB67, FB32, FB80, R05, FB13



LUDWIGSBURG

NOTIZEN