

Sitzungsvorlage

Gremium: Ausschuss für Umwelt und Technik
Am: 19.03.2019

Betreff:

Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Ludwigsburg - 1.
Gemeinsame Verständigung der Projektpartner und des Verkehrsministeriums 2. Weiteres
Vorgehen zur Umsetzung des Stadtbahnprojekts 3. Maßnahmen zur Busbeschleunigung 4.
Durchführung einer Machbarkeitsstudie und einer Standardisierten Bewertung für den
Schienenanschluss des W&W-Standorts

Anlage(n):

Mitzeichnung
Anlage 1: Variantenuntersuchung,
Anlage 2: Folgekostenrechnung
Anlage 3: Eckpunktepapier
Anlage 4: Karte Niederflur Netz
Anlage 5: Reaktivierung Markkröninger Bahn
Anlage 6: Gemeinsame Verständigung

Beschlussvorschlag:

- I. Wir sprechen uns für eine Stadtbahn in Kombination mit einem BRT-System in Ludwigsburg und Umgebung als Vorlauf- und Ergänzungssystem im hochverdichteten Zentrum des Landkreises Ludwigsburg aus. Wir stimmen deshalb der Gemeinsamen Verständigung vom 24.10.2018 einschließlich des Protokolls (Anlage 6) zu.
- II. 1. Wir stimmen der Planung der Niederflurstadtbahn für Stadt und Landkreis Ludwigsburg, für die das Verkehrsministerium des Landes und des Bundes eine Investitionskostenförderung von bis zu 80 Prozent in Aussicht gestellt haben, zu und beauftragen die Landkreisverwaltung, eine entsprechende Ausschreibung vorzunehmen.
2. Die Bereitschaft des Landkreises, sich an den Kosten der Planung zur Umsetzung des Stadtbahnprojekts mit 50 Prozent zu beteiligen, wird zur Kenntnis genommen.
3. Der Beauftragung des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart GmbH mit der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen zur Planung der Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg wird zugestimmt.

Dies steht unter dem Vorbehalt, dass alle kommunalen Partner entsprechende Beschlüsse fassen.

III. Die Planung soll – in Abstimmung mit dem Fördermittelgeber – in vier Abschnitten erfolgen:

1a) Der noch existierende Gleiskörper auf der Strecke zwischen Ludwigsburg und Markgröningen soll so schnell wie möglich wieder in Betrieb genommen und bis zur Fertigstellung der Stadtbahn mit einem 2-System-Fahrzeug befahren werden. Dies kann nach den vorliegenden Gutachten bis zum Jahr 2025 erfolgen.

1b) Parallel dazu wird mit dem Ziel der Realisierung geprüft, ob die Strecke vom Bahnhof Ludwigsburg bis zu W&W, Kornwestheim und nach Schwieberdingen zur Firma Bosch verlängert und diese Maßnahmen in die Förderung einbezogen werden können. Das Verkehrsministerium hat hierzu eine positive Begleitung in Aussicht gestellt. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Kreisverwaltung beauftragt wurde, bei der Fa. Intraplan, München, ein Angebot für die Durchführung einer Machbarkeitsstudie und einer Standardisierten Bewertung für den Anschluss des W&W-Standorts in das Stadtbahnnetz einzuholen. Gleiches gilt für die von der DB AG zu beantwortenden Fragestellungen.

2. Parallel dazu soll die SSB von Remseck-Aldingen nach Pattonville bis zur Erich-Bracher-Schule geführt werden.

3. Als dritter Abschnitt soll die Strecke zwischen Bahnhof Ludwigsburg und Pattonville geplant werden.

4. Als vierter Abschnitt sollen die Streckenabschnitte zwischen dem Bahnhof Ludwigsburg und Schlösslesfeld/Ossweil geplant werden.

IV. 1. Zur Umsetzung der genannten Maßnahmen gründen die beteiligten Städte und Gemeinden Ludwigsburg, Markgröningen, Möglingen, Remseck sowie der Zweckverband Pattonville und der Landkreis Ludwigsburg einen Zweckverband. Vor der Einrichtung eines Zweckverbands werden die wesentlichen Eckpunkte der Satzung festgelegt.

2. Die Stadt Kornwestheim und die Gemeinde Schwieberdingen können dem Zweckverband beitreten, sobald die jeweilige Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen ist.

3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Landkreis Ludwigsburg jeweils 50 Prozent der im Zweckverband anfallenden Kosten übernimmt.

V. 1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Landkreis die Stadt Ludwigsburg bei der Einführung des BRT-Systems als Vorlauf- oder Ergänzungsbetrieb und ggf. anderen Bussen unterstützt, soweit sie die Realisierung und Förderfähigkeit der Stadtbahnstrecken nicht beeinträchtigen.

2. Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Landkreis Ludwigsburg seine grundsätzliche Bereitschaft erklärt, sich nach den Richtlinien zur Finanzierungsabgrenzung – derzeit 50 Prozent – zwischen dem Landkreis und seinen Städten und Gemeinden vom 15. Dezember 2017 an den Betriebskosten des BRT-Systems zu beteiligen.

3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Landkreis Ludwigsburg seine grundsätzliche Bereitschaft erklärt, sich an den Investitionskosten für das Busmaterial des geplanten

BRT-Systems in analoger Anwendung der Richtlinie zur Finanzierungsabgrenzung zwischen dem Landkreis und seinen Städten und Gemeinden vom 15. Dezember 2017 zu beteiligen.

4. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Kreisverwaltung beauftragt wurde, eine Beratungsvorlage über die grundsätzliche Beteiligung des Landkreises Ludwigsburg an den Investitionskosten der ortsfesten Infrastruktur für Maßnahmen zur Busbeschleunigung (auch BRT) für den Kreistag zu erstellen

Beratungsfolge:

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungsdatum	Beschluss
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	19.03.2019	
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	28.03.2019	

Haushaltsrechtliche Deckung

Finanzielle Auswirkungen:

Entfällt

Deckungsvorschlag:

Entfällt

Sachdarstellung und Begründung:

Das Landratsamt Ludwigsburg hat sich mit den Städten Ludwigsburg, Kornwestheim, Remseck und Markgröningen und den Gemeinden Möglingen und Schwieberdingen darauf verständigt, gemeinsame Gremienbeschlüsse zur Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Ludwigsburg herbeizuführen und damit dieses wichtige Projekt weiter voranzutreiben.

Integraler Bestandteil des gemeinsamen Projekts ist der Bau einer Stadtbahnverbindung zwischen Remseck-Aldingen und Markgröningen, die Einrichtung von Schnellbuslinien, die teilweise auf eigenen Trasse fahren („BRT-Busse“) und die Prüfung einer Bahnanbindung des W&W Konzerns.

Des Weiteren soll eine Verlängerung der Stadtbahn in Richtung Schwieberdingen (Standort BOSCH) untersucht werden.

Bahnanschluss Standort W&W

Da für eine schienengebundene Anbindung des W&W Konzerns Untersuchungen zur technischen Machbarkeit sowie zu Fragen der Wirtschaftlichkeit der Schienenanbindungen noch ausstehen, sollen diese Klärungen nun in einem ersten Schritt erfolgen. Der Landkreis wird hierzu ein Angebot für eine entsprechende Untersuchung einholen und ist bereit, sich mit 50 % an den Kosten für dieses Gutachten zu beteiligen.

Hinsichtlich des Bahnhalts W&W ist in einem ersten Schritt zu klären, ob entsprechende Trassenkapazitäten zwischen dem Ludwigsburger Bahnhof und Kornwestheim zur Verfügung stehen. Hierbei ist auch zu klären, ob die DB AG der Nutzung der DB-Gleise und der Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes W&W zustimmt. Da ein Haltepunkt nur auf der Westseite des Gleises möglich ist (ansonsten müssten alle Gleise gequert werden) und sich der W&W-Campus auf der Ostseite der Schienen befindet müsste noch eine Fußgängerbrücke über die DB-Gleise errichtet werden. Soweit diese Untersuchungen positiv abgeschlossen werden können, muss die standardisierte Bewertung zur Abschätzung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens entsprechend ergänzt werden.

Aktueller Projektstand „Stadtbahn“

Nach der positiven Rückmeldung des Bundes zur Stadtbahn müssen jetzt die Planungen konkretisiert, die notwendigen Planfeststellungsverfahren vorbereitet und durchgeführt sowie der abschließende Finanzierungsantrag vorbereitet werden, um den „Kandidatenstatus“ zu erhalten.

Bei der Planung und dem Bau einer eigenständigen Niederflurstadtbahn handelt es sich um ein Projekt mit großer Komplexität und einer beträchtlichen finanziellen Größenordnung. Die Themen „fachliche Begleitung“, „umfängliche Projektsteuerung“ und „Projektorganisation“ müssen professionell vorbereitet und umgesetzt werden. Für die Umsetzung des Stadtbahnprojekts wird die Gründung eines Zweckverbands empfohlen, da ein Zweckverband ein hohes Maß an Stabilität und Dauerhaftigkeit gewährleistet. Dass der Zweckverband für solche Projekte ein geeignetes Instrument darstellt, ist dem Landkreis aus den Erfahrungen bei der Strohgäubahn bekannt.

Erste Gespräche zur Erarbeitung der Zweckverbandssatzung und zur Ermittlung des Beteiligungsumfangs der einzelnen Mitglieder haben stattgefunden. In einem ersten Schritt wurde eine grobe Struktur für den Zweckverband festgelegt. Nun muss ein Businessplan erstellen werden. Daran anschließend muss die Verbandssatzung ausgearbeitet werden. Außerdem muss der Verteilungsschlüssel unter den Projektbeteiligten festlegen werden. Der Zweckverband soll noch im Jahr 2019 gegründet und mit dem erforderlichen Personal ausgestattet werden.

Planungskosten Stadtbahn

Bund (60 Prozent) und Land (20 Prozent) gewähren einen Zuschuss in Höhe von maximal 80 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionen. Die kommunale Komplementärfinanzierung umfasst die nicht zuwendungsfähigen Investitionen, die Planungskosten sowie 20 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionen. Mit den Ergebnissen der durchzuführenden Detailplanung ist eine Abschätzung der zuwendungsfähigen bzw. der nicht zuwendungsfähigen Investitionen möglich. Die tatsächliche Höhe der Förderung ergibt sich abschließend erst aus der verbindlichen Förderzusage. Bei Straßenbahn-/ Stadtbahnneubaustrecken muss man davon ausgehen, dass Planungskosten in Höhe von mindestens 15 Prozent der Investitionskosten anfallen. Aufgrund des hohen Anteils an bereits bebautem Gebiet muss eher von höheren Planungskosten ausgegangen werden. Bei Investitionskosten von rund 215 Mio. Euro (Preisstand 2016) für die beantragte Niederflurvariante muss mit Planungskosten von ca. 32 Mio. Euro bis zur Fertigstellung der Maßnahme gerechnet werden. Die Planungen für die gesamte Strecke werden rund zwei Jahre in Anspruch nehmen, die Kosten werden sich voraussichtlich auf ca. 4,5 Mio. Euro belaufen. Am Ende des Planungsprozesses steht ein Planfeststellungsbeschluss sowie ein endgültiger Finanzierungsantrag, der beim Land eingereicht wird. Konkrete Förderzusagen werden von Bund und Land erst auf der Basis dieses geprüften Finanzierungsantrags gegeben. Für diese Arbeiten werden für die gesamte Strecke circa vier bis fünf Jahre benötigt. Die Kosten werden sich auf weitere ca. 9,0 Mio. Euro belaufen.

An den bisherigen Untersuchungen zur Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg hat sich der Landkreis mit 50 Prozent beteiligt. Die restlichen 50 Prozent wurden von den Kommunen getragen. Auch für die weiteren Planungsschritte zur Realisierung des Stadtbahnprojekts soll diese Kostenteilung beibehalten werden.

Bus Rapid Transit-System (BRT)

Der Begriff BRT steht für ein Schnellbussystem (engl. „Bus Rapid Transit“), das komfortabler und aufgrund von eigenen Busspuren schneller ist als normale Buslinien. Besonders durch eigene Spuren kann der Betrieb dichter getaktet und staufrei erfolgen. Das BRT-System soll auf ergänzenden Linien sowie als Vorlaufbetrieb für die innerstädtischen Stadtbahnlinien im Stadtgebiet Ludwigsburg sowie in der Weiterführung nach Remseck aufgebaut werden. Dieses System darf die Realisierung der Stadtbahnstrecken auch hinsichtlich der Förderfähigkeit jedoch nicht konkurrenzieren. Das Land beabsichtigt auf dieser Basis eine Förderung des BRT-Systems nach dem LGVFG und hält diese für wahrscheinlich. Das BRT-Konzept der Stadt Ludwigsburg sieht nach Angaben der Stadt Ludwigsburg nicht die Ablösung des bestehenden Bus-Systems vor, sondern soll es sinnvoll um neue Strecken mit größeren, schnelleren und komfortableren Schnellbussen ergänzen. Von Seiten der Stadt Ludwigsburg ist gewünscht, dass sich die Projektbeteiligten an den Kosten der Einführung und des Betriebs des BRT-Systems beteiligen.

Weiteres Vorgehen

Unter den kommunalen Projektpartnern, muss die Kostenverteilung für die Weiterführung der Stadtbahnplanung und der BRT-Planung festgelegt werden. Basis für diese Kostenaufteilung wird die Anzahl der Haltestellen in den einzelnen Kommunen und die Streckenlängen der ÖPNV-Trassen in den jeweiligen Kommunen sein.

Die Stadtverwaltung wird eine Beschlussvorlage in den Gemeinderat einbringen, sobald die Kostenverteilung geklärt ist. Gleiches gilt für eine Beauftragung der Untersuchung zum Bahnhalt am Standort W&W.