

Sitzungsvorlage

Gremium: Ausschuss für Umwelt und Technik
Am: 04.07.2017

Betreff:
ÖPNV-Konzeptionen für den Landkreis Ludwigsburg

Anlage(n):
Mitzeichnung
Anlage 1: Mitfall 1
Anlage 2: Mitfall 3
Anlage 3: Mitfall 3N
Anlage 4: Ergebnisse der Folgekostenrechnungen
Anlage 5: Eckpunktepapier

Beschlussvorschlag:

1. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, das Landratsamt Ludwigsburg bei der Stellung des GVFG-Antrags für die Niederflurstadtbahn Mitfall 1 (Anlage 1) gemeinsam mit den anderen Partnern zu unterstützen.
2. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Reaktivierung der Markgröninger Bahn gemeinsam mit der DB Netz AG, den Kommunen Markgröningen, Möglingen und Ludwigsburg sowie mit dem Landratsamt Ludwigsburg, dem Verband Region Stuttgart (VRS) und in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg zu prüfen und anschließend ein förderfähiges Modell für Bau und Betrieb zu entwickeln. Diese Prüfung umfasst eine Weiterführung der Linie bis zum Personenbahnhof Kornwestheim mit einem Halt bei W & W.
3. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, den Planungsprozess für ein BRT-System von Remseck am Neckar über Pattonville nach Ludwigsburg und einen entsprechenden Förderantrag nach dem Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) zu unterstützen. Sie stimmt sich hierbei mit den Städten Remseck am Neckar und Ludwigsburg sowie mit dem Landratsamt Ludwigsburg, dem Verband Region Stuttgart (VRS) und dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg ab.
4. Zur Umsetzung der Doppelstrategie gelten folgende Voraussetzungen:
 - a) Die Bausteine können unabhängig voneinander entwickelt und gefördert werden und schließen sich nicht gegenseitig aus bzw. behindern sich nicht. Die Realisierung soll über getrennte Förderanträge und getrennte Beauftragungen (z.B. zur Planung) schrittweise erfolgen. Eine Förderschädlichkeit wird durch Abgrenzung der Projektstufen verhindert.
 - b) Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit den Fördermittelgebern, den betroffenen Streckenanrainerkommunen und dem Landratsamt Ludwigsburg ein entsprechendes Stufenkonzept abzustimmen.

5. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, im Laufe des weiteren Verfahrens die Kosten der einzelnen Varianten darzulegen:
- a) Investitionskosten unterteilt in förderfähig und nicht förderfähig
 - b) laufende Kosten, und darzulegen, wie hoch bei den einzelnen Varianten der mögliche Fördersatz und der verbleibende Anteil der Stadt Kornwestheim ist.

Beratungsfolge:

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungsdatum	Beschluss
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	04.07.2017	
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	13.07.2017	

Haushaltsrechtliche Deckung

Finanzielle Auswirkungen:

Entfällt

Deckungsvorschlag:

Entfällt

Sachdarstellung und Begründung:

Stadtbahnkonzeption Landkreis Ludwigsburg

Um die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs signifikant zu steigern und dadurch einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation im Landkreis Ludwigsburg zu leisten, hat das Landratsamt Ludwigsburg vor rund 10 Jahren eine Planungs- und Untersuchungsphase für eine Stadtbahnverbindung zwischen Remseck-Aldingen und Markgröningen gestartet. An diesem Prozess waren zunächst die Kommunen Remseck, Ludwigsburg, Möglingen und Markgröningen beteiligt. Die Stadt Kornwestheim, die durch die Streckenführung der Stadtbahnlinie über Pattonville ebenfalls räumlich betroffen ist, wurde im vergangenen Jahr in den Abstimmungsprozess mit aufgenommen.

Mittlerweile liegen die Ergebnisse der vom Landkreis Ludwigsburg beauftragten betriebswirtschaftlichen Folgekostenberechnungen für drei Stadtbahn-Streckenvarianten vor. Neben dem Niederflur-Stadtbahnnetz MF 1 (Anlage 1) und der SSB-Hochflurverlängerung von Remseck-Aldingen über Ludwigsburg nach Markgröningen MF 3 (Anlage 2) wurde zur besseren Vergleichbarkeit auch der Niederflurbetrieb auf der Strecke der Variante 3 von Remseck-Aldingen nach Markgröningen, also entsprechend der Hochflurstrecke, untersucht (MF 3N, Streckenführung wie MF 3 mit Umstieg in Remseck-Aldingen – Anlage 3). Die Ergebnisse der Folgekostenrechnungen, denen regionale Werte und Kostensätze zugrunde liegen, sind in der Anlage 4 dargestellt. Entscheidend beim Kostenvergleich der unterschiedlichen Varianten ist die mittelfristige Kostenbetrachtung (Jahre 11 bis 30). In den ersten 10 Jahren (kurzfristige Betrachtung) fließen die Fördermittel des Bundes und des Landes in die Berechnungen ein, was zu deutlich geringeren Kapitaldienstkosten führt. In der langfristigen Betrachtung (> 30 Jahre) sind im Kapitaldienst bereits Re-Investitionskosten enthalten. Sollte zum fraglichen Zeitpunkt eine Förderung erfolgen, reduzieren sich diese Kosten entsprechend. Folgende Investitionskosten liegen den Berechnungen zugrunde (Preisstand 2016): Niederflurvariante MF 1: 215 Millionen Euro, Hochflurvariante MF 3: 167 Millionen Euro, Niederflurvariante MF 3N: 161 Millionen Euro.

Als Ergebnis der Folgekostenrechnung lässt sich festhalten, dass eine Erweiterung des Stuttgarter Stadtbahnnetzes auf dem Abschnitt Remseck – Ludwigsburg – Möglingen – Markgröningen (Hochflurvariante MF 3) kostengünstiger realisiert und betrieben werden könnte, als eine eigenständige Niederflur-Stadtbahn auf diesem Abschnitt (MF 3N). Beim Vergleich der Hochflurvariante MF 3 mit dem großen Netz der Niederflurvariante MF 1 zeigen sich jedoch Kostenvorteile für die Niederflurvariante. 3

Alternatives ÖPNV-Konzept der Stadt Ludwigsburg

In den vergangenen Monaten entwickelte die Stadt Ludwigsburg ein so genanntes „ÖPNV-Entwicklungskonzept für den Kreis und die Region“. Dieses beinhaltet die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Markgröningen – Ludwigsburg mit Verlängerung in Richtung Kornwestheim sowie ein Netz von Schnellbuslinien, teilweise auf eigener Trasse („BRT-Busse“). Damit standen zwei konkurrierende ÖPNV-Projekte für den Raum Ludwigsburg im Wettbewerb und das gemeinsam für die Stadtbahn beschlossene Anmeldeverfahren zur Kategorie C des Förderprogramms wurde unterbrochen. Am 6.4.2017 fand daraufhin im Verkehrsministerium ein Gespräch mit den Verwaltungsspitzen des Landkreises und der Kommunen statt. Dabei wurde festgelegt, dass das bereits seit Jahren geplante Stadtbahnprojekt gleichberechtigt neben den aktuellen Überlegungen der Stadt Ludwigsburg stehen soll. In einer Art Doppelstrategie sollen beide Projekte von den Beteiligten geprüft und vorangetrieben werden. Das Verkehrsministerium will diese Arbeiten bei Bedarf unterstützen. Für das Stadtbahnprojekt wurde vereinbart, dass nunmehr zügig entschieden werden soll, welche Variante (Hochflur oder Niederflur) zur Förderung beantragt werden soll.

Ein entsprechender Antrag soll zeitnah – das heißt vor der Sommerpause 2017 – eingereicht werden. Auch die weiteren Planungsschritte sollen zügig durchgeführt werden, um die Chancen einer Förderung nach dem Bundes-GVFG zu wahren. Gleichzeitig soll auch der neue Vorschlag der Stadt Ludwigsburg von den Beteiligten vorangetrieben werden. Dazu muss sich die Stadt Ludwigsburg mit dem Verband Region Stuttgart, dem Landkreis und den anderen Städten und Gemeinden abstimmen. Auf das Eckpunktepapier (Anlage 5) wird verwiesen.

Beratung im Gemeinderat der Stadt Ludwigsburg im Mai 2017

Am 3. Mai 2017 beschloss der Gemeinderat der Stadt Ludwigsburg in Anlehnung an den im Verkehrsministerium erzielten Kompromiss die von der Stadtverwaltung vorgelegte „Entwicklungsstrategie ÖPNV“ (sog. Doppelstrategie):

- Danach soll die DB Strecke nach Markgröningen reaktiviert und ein Bus Rapid Transit System (BRT) im Stadtgebiet Ludwigsburg und über Pattonville nach Remseck geplant werden. Diese Planungen sollen gemeinsam mit den beteiligten Kommunen und dem Landkreis durchgeführt werden und es sollen entsprechende Förderanträge nach dem Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gestellt werden.
- Die Hochflurstadtbahn soll in Ludwigsburg aus städtebaulichen Gründen nicht weiter verfolgt werden. Stattdessen soll die Stadtverwaltung Ludwigsburg den Landkreis bei der Beauftragung einer Niederflurstadtbahn und der Anmeldung des Niederflurnetzes MF 1 beim GVFG-Bundesprogramm unterstützen und gemeinsam mit den anderen Partnern die weiteren Planungen in Auftrag geben.

Weiteres Vorgehen

Die ÖPNV-Konzeptionen des Landkreises und der Stadt Ludwigsburg wurden in der Sitzung des Gemeinderats am 09.05.2017 von Vertretern der Stadt Ludwigsburg und des Landkreises Ludwigsburg vorgestellt.

Als nächster entscheidender Schritt auf dem Weg zur Umsetzung des Stadtbahnkonzeptes muss nun die Anmeldung des Niederflurnetzes MF 1 bei Land und Bund für die Aufnahme ins GVFG-Bundesprogramm erfolgen. Dieser Schritt ist nach der Aussage des Landratsamtes unabdingbar, wenn die Chancen auf eine Förderung aus dem Fördertopf bis 2025 erhalten werden soll. Das Landratsamt als zuständiger Projektträger nimmt die Anmeldung vor, sobald sich die Gremien aller beteiligten Städte und Gemeinden, insofern auch die Stadt Kornwestheim, für die Realisierung eines Niederflurnetzes in der dargestellten Form aussprechen. Einen entsprechenden Beschluss hat der Ausschuss für Umwelt und Technik des Kreistages in seiner Sitzung am 2.6.2017 gefasst.

Im Interesse einer gemeinsamen Lösung zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Ludwigsburg schlägt die Verwaltung vor, den Landkreis Ludwigsburg gemeinsam mit den anderen Partnern bei der Stellung des GVFG-Antrags für die Niederflurvariante MF 1 zu unterstützen.

Mit der Unterstützung dieses Antrags fallen zunächst keine weiteren Planungskosten an.

Parallel zur Antragstellung der Niederflurvariante sollen die konzeptionellen Überlegungen der Stadt Ludwigsburg zur Optimierung des ÖPNV-Netzes seitens der Stadt Kornwestheim partnerschaftlich unterstützt werden. Ein möglicher Mehrwert der Ludwigsburger ÖPNV-Konzeption gegenüber der Stadtbahnkonzeption könnte sich aufgrund des möglicherweise kürzeren Umsetzungszeitraumes einer Reaktivierung der Eisenbahnlinie Markgröningen – Möglingen – Ludwigsburg ergeben. Aus Sicht der Stadt Kornwestheim, wird die Option einer Weiterführung dieser Bahnstrecke über einen neuen Haltepunkt „W&W“ an den Personenbahnhof Kornwestheim ausdrücklich begrüßt. Die Optimierung der Busverkehre durch Bevorrechtigungen an Signalanlagen und die Möglichkeit separate Busspuren einzurichten, zielen darauf ab, Verbesserung im ÖPNV-System umzusetzen, die schneller, als der Bau einer Stadtbahnlinie zu realisieren sind.

Diese Ansätze werden von der Stadt Kornwestheim grundsätzlich begrüßt, da die dringende Notwendigkeit gesehen wird, möglichst schnell durchgreifende Erfolge bei der Verbesserung des ÖPNV-Netzes im Landkreis Ludwigsburg zu erreichen. Wichtig ist jedoch, dass in den kommenden Monaten ein realistischer Kosten- und Zeitrahmen für die Umsetzung der ÖPNV-Konzepte abgestimmt werden muss.

Die Stadtverwaltung wird nach der Abstimmung der planerischen und finanziellen Inhalte die Themen zur weiteren Beratung und Beschlussfassung in den Gemeinderat einbringen.