

12.01.2018

Fachbereich: Technischer Service
 Fachgebiet: Planen & Bauen
 Az.: 022.30; 797.75; 023.2

Rudolf Kürner
 Bürgermeister

Gremium	Sitzung am	Status	Beratungszweck
Ausschuss für Umwelt und Technik	08.02.2018	nicht öffentlich	Vorberatung
Gemeinderat	27.02.2018	öffentlich	Beschlussfassung

**Reaktivierung der Schienenstrecke Markgröningen - Ludwigsburg:
 Doppelstrategie**

Anlagen: 1: Schienenteilprojekte, 2: Schienenteilprojekte, Erweiterungen in die Region, 3: Markgröninger Bahn : Reaktivierung und Weiterführung nach Kornwestheim: Kosten

Vorgang: 89/2017

Beschlussantrag:

Zustimmung zur Doppelstrategie für die Reaktivierung der Schienenstrecke Markgröningen – Ludwigsburg und zur gleichzeitigen Mitwirkung der Stadt an den Schienenprojekten Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg und Reaktivierung Eisenbahnbetrieb auf der Schienenstrecke mit einer Regionalbahn.

Finanzielle Auswirkungen ? Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Verfasser/in: Herr Schütze	Gesehen: (FBL)
---	-------------------------------	-------------------

Gesamtkosten - der Maßnahme, - der Beschaffung - des Vorhabens im Haushaltsjahr €	Mehrjahresvorhaben Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Gesamtkosten des Vorhabens über die Haushaltsjahre €	Objektbezogene - Einnahmen - Zuschüsse/ - Beiträge - Verkaufserlöse €
--	---	--

Veranschlagung der Gesamtkosten:

im Ergebnishaushalt Kostenstelle: 51100000 Sachkonto: 42910000 Betrag: 150.000 €	im Finanzhaushalt Investitionsauftrag: Sachkonto: Betrag: €	Eigenbetrieb Wasserwerk Konto: <u>Erfolgsplan</u> WiJ: Betrag: € <u>Vermögensplan</u> WiJ: Betrag: €	Eigenbetrieb Abwasserb. Konto: <u>Erfolgsplan</u> WiJ: Betrag: € <u>Vermögensplan</u> WiJ: Betrag: €
---	--	---	---

Sachvortrag:

Der Gemeinderat beschloss am 23.05.2017 (Vorlage 89/2017):

Der Landkreis Ludwigsburg und die anliegenden Kommunen stellen einen Antrag zur Aufnahme der Stadtbahn Markgröningen-Remseck in das GVFG-Programm des Bundes. Dem Antrag soll die Niederflurbahn zu Grunde liegen.

Die Stadt Ludwigsburg entwickelte in Konkurrenz zur Stadtbahn die Kombilösung. Sie besteht aus einem Netz von Buslinien auf eigenen Fahrspuren (BRT) und der Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebs auf der Strecke Markgröningen – Ludwigsburg mit Erweiterungen nach Kornwestheim und darüber hinaus nach Esslingen und Renningen. (Reaktivierung Schienenstrecke).

In einem im Landesministerium für Verkehr ausgehandeltem Eckpunktepapier einigten sich Kreis und beteiligte Kommunen darauf, beide Konzepte parallel weiter zu verfolgen, um einerseits zu schnellen Lösungen, andererseits zu attraktiven Verkehrsmitteln im ÖPNV zu gelangen.

Das Projekt Stadtbahn behält seine bisherige Struktur unter der Federführung des Landkreises.

Als neues Projekt wurde unter dem Titel Doppelstrategie die Kombilösung Reaktivierung Schienenstrecke und BRT eingerichtet. Die Federführung hat die Stadt Ludwigsburg inne.

Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg, Sachstand:

Der Antrag zur Aufnahme in das Förderprogramm des Bundes wurde eingereicht. Er muss in der Folge mit einer Vorplanung begründet werden. Die Kreisverwaltung beziffert den Aufwand für diese Planung auf etwa 5 mio €. Die Planung ist nicht förderfähig.

In der Projektgruppe werden Kostenschlüssel für die Beteiligten, zunächst an der Planung, diskutiert. Fachlich aktuell diskutiert wird ein Schlüssel, der sich aus Streckenlänge, Haltestellen und Einwohner zusammensetzt: Der Landkreis beteiligt sich an den Planungskosten zur Hälfte. Die verbleibenden 2,5 mio € tragen die beteiligten Kommunen: Ludwigsburg 55,5 %, Markgröningen 12,4% , Möglingen 9,8 % , Remseck 13,5 % und Kornwestheim 8,8 % . Der Anteil Markgröningsens an den Planungskosten für den Antrag beläuft sich demnach auf etwa 312.000 € . Die Summe würde sich auf zwei bis drei Jahre verteilen.

Ein in der Projektgruppe und in der Lenkungsgruppe der beteiligten Bürgermeister abgestimmter Vorschlag zur Kostenschlüsselung wird den Beteiligten noch zum Beschluss in den Gremien vorgelegt werden.

Weitere Vorgehensweise:

Im März im AUT des Kreistages: Beratung über die Organisationsform des Niederflurprojekts, die Kreisverwaltung bevorzugt die Bildung eines Zweckverbands. Der Zweckverband soll im Herbst 2018 nach Beschluss in den beteiligten Kommunen

gegründet werden und kann dann die Arbeit und die erforderlichen Beauftragungen für die Antragsbegründung vornehmen. Es ist damit zu rechnen, dass die erforderliche Planung für die Antragsbegründung in den Jahren 2019 und 2020 erstellt wird.

Es folgen Förderbescheid des Bundes, Planfeststellungsverfahren, Realisierung.

Reaktivierung der Schienenstrecke Markgröningen-Ludwigsburg, Sachstand

Die Stadt Ludwigsburg hat das Projekt Kombilösung mit den Beteiligten Landkreis, Kommunen Kornwestheim, Remseck, Möglingen und Markgröningen im Herbst engagiert begonnen. Die Projektstruktur teilt sich in eine Projektgruppe, bestehend aus technisch orientierten Mitarbeitern der Beteiligten (fachliche Ebene) und einer Lenkungsgruppe mit den Bürgermeistern und Dezernenten der Beteiligten (strategische Ebene).

Die Kombilösung teilt sich in zwei Projekte:

BRT

mit den Beteiligten Ludwigsburg, Remseck, Kornwestheim, Landkreis

Es ist hierfür keine eigene Trägerschaft erforderlich. Planung und Betrieb können in bestehenden Strukturen des Busverkehrs stattfinden. Die Straßenbaulast muss eventuell den neuen Trassen entsprechend angepasst werden. Thema ist, ob eine BRT Trasse zu einem späteren Zeitpunkt in eine Stadtbahntrasse umgewandelt werden soll.

Reaktivierung Schiene , Regionalbahn

Mit den Beteiligten Ludwigsburg, Markgröningen, Möglingen, Kornwestheim, Landkreis

Ludwigsburg erkundet zur Zeit auf seinem Abschnitt die Beschaffenheit der Gleisanlagen und die Bedeutung die Strecke begleitender Biotope. Es handelt sich um den Bereich, in dem Eisenbahnbetrieb gegenwärtig stattfindet.

Die Untersuchungen sollen mit Schürfen im Gleisbereich auch auf dem stillgelegten Abschnitt Aufschluss über die für die Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebs erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen geben.

Ziel ist ein Bahnbetrieb von Markgröningen nach Ludwigsburg, eine Weiterführung nach Kornwestheim mit einem Halt auf den Fernbahngleisen auf Höhe des neuen Firmensitzes von Wüstenrot und Württembergische, eine Weiterführung in Richtung Esslingen und Renningen. Die Weiterführungen sind regional bedeutsam, es werden Gespräche angebahnt mit dem Ziel, die Region Stuttgart in das Projekt einzubinden.

Auch in diesem Projekt ist der Kostenschlüssel in der Diskussion. Das Vorhaben wird zur Zeit noch ohne den Bedarf einer umfänglichen Planfeststellung gesehen, es stellt sich als förderfähig im Sinne des Landes GVFG dar. Bei Anwendung der gleichen Kriterien für die Schlüsselung der Kosten (20% Einwohner, 20% Haltestellen, 60% Streckenlänge) entstehen die folgenden Anteile:

(Landes-) GVFG Förderung 50%,
Landkreis: 25%
Kommunen 25%

Davon:

Ludwigsburg 40%
Möglingen 20%
Markgröningen 20%
Kornwestheim 20%

Bei einer Beschränkung des Projekts auf die alte Nebenstrecke wäre der Anteil Kornwestheims entsprechend umzulegen.

Die Projektkosten wurden von der Stadt Ludwigsburg grob mit 32 mio € ermittelt (Anlage 3). Der Markgröninger Anteil an der Instandsetzung der Strecke belief sich demnach auf 1,6 mio €. Die Kalkulationen für die Reaktivierung Markgröningen - Ludwigsburg stammen aus realen Preisen aus Vergabeverfahren, denen nochmals Aufschläge dazu gerechnet wurden, während der Halt W&W auf der Strecke von Ludwigsburg nach Kornwestheim ist eine Schätzung, die Schwankungen unterliegt, weil er ein kompletter Neubau ist, der vollständig im Bereich der DB AG liegt, wo strenge Regelwerke gelten.

Die Stadt Ludwigsburg lässt zur Zeit mögliche Organisationsformen rechtlich prüfen. Auch hier ist es naheliegend, einen Zweckverband für das weitere Vorgehen zu gründen. Da der Kern die Reaktivierung der alten Bahnstrecke ist, bei einer Erweiterung des Betriebs bis nach Renningen bzw. Esslingen jedoch weitere Beteiligte zum Projekt hinzukommen können, ist diese Dynamik in der Organisation zu berücksichtigen.

Die verkehrlichen Aufgabenstellungen im Projekt werden in einem frühen Stadium bearbeitet werden müssen. Wichtig für Markgröningen ist das Fahrplankonzept. Bisher deutet alles darauf hin, dass ein Halbstundentakt auf der Strecke mit Halt im Ludwigsburger Bahnhof als Maximum machbar ist. Das muss im Projekt jedoch noch gesichert werden.

Es soll nochmal geschaut werden, ob der Eisenbahnbetrieb in Markgröningen bis zur Kreissparkasse möglich ist.

Zu den Kostenschlüsseln Stadtbahn und Regionalbahn befindet sich eine Übersicht mit den maßgeblichen Streckenlängen in der Anlage 1.

Verhältnis der Projekte Stadtbahn – Reaktivierung Schienenstrecke

Die beiden Schienenprojekte sind in der Anlage 2 in Stufen dargestellt.

Für Markgröningen bedeutet die gegenwärtige Situation die Beteiligung der Stadt an zwei Schienenprojekten, organisiert wahrscheinlich in zwei Zweckverbänden.

Das Szenario der federführenden Stadt Ludwigsburg bedeutet:

Die Reaktivierung der Eisenbahn wird in einer ersten Stufe von Markgröningen nach Kornwestheim gesehen. Der Halbstundentakt scheint möglich. Die Strecke wird instandgesetzt und ergänzt (Bahnsteige, Brücke)

Die Stadtbahn Markgröningen – Remseck folgt, sie wird einige Jahre später ebenfalls im Halbstundentakt den Takt mit der Eisenbahn zu einem Viertelstundentakt verdichten.

Da beide Vorhaben förderfähig sind, bereiten die Stadt Ludwigsburg und der Landkreis zur Zeit einen Termin mit dem Landesministerium vor, um die für die Förderungen unschädliche Vorgehensweise zu ermitteln.

Öffentlichkeitsarbeit:

Alle drei Projekte, Stadtbahn, BRT und Regionalbahn sollen auf einer gemeinsamen Website dargestellt werden