

Antrag

der Abg. Daniel Renkonen u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Zukunftsprojekt Stadtbahn Ludwigsburg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sie die Realisierungschancen der geplanten Stadtbahn von Pattonville über Ludwigsburg und Möglingen nach Markgröningen beurteilt;
2. wie sie den verkehrlichen Nutzen einer Stadtbahn im Vergleich zu einer Elektrobusvariante durch Ludwigsburg bewertet;
3. welche Trassenvariante (Hochflur oder Niederflur) an den einzelnen Bahnhöfen sowie auf die Strecke Markgröningen–Möglingen gesamt betrachtet ihrer Meinung nach technisch leichter umsetzbar ist;
4. wie sie den Vorschlag der Landkreisverwaltung fachlich einschätzt, wonach die Trasse bei einer Hochflurvariante entlang der Stadt durch einen bestehenden Autotunnel hindurch unter dem Bahnhof weiter in Richtung Möglingen geführt wird;
5. welche Voraussetzungen beim Bau von Stadtbahnen vorliegen müssen, damit sie von Land oder Bund finanziell gefördert werden;
6. wie hoch die finanzielle Förderung von Land und Bund für die geplante Stadtbahn im Maximalfall wäre und ob es sich um einen reinen Investitionskostenzuschuss handeln würde;

7. welche Stadtbahnprojekte in Baden-Württemberg derzeit im Bau oder geplant sind.

04. 10. 2016

Renkonen, Walter, Dr. Rösler, Raufelder, Katzenstein,
Marwein, Niemann, Hentschel, Lede Abal GRÜNE

Begründung

Seit den 90er Jahren wird im Kreis Ludwigsburg über den Bau einer neuen Bahnverbindung diskutiert. Anfangs beabsichtigte der Landkreis, die ehemalige Bahnstrecke von Ludwigsburg nach Markgröningen zu reaktivieren. Doch das Projekt scheiterte letztlich am Widerstand einiger Anrainerkommunen.

Mit der Durchbindung der Stadtbahnlinie S 14 der Stuttgarter Straßenbahnen AG von Stuttgart nach Remseck/Neckar wurde der Ruf nach einer Verlängerung der Linie über Ludwigsburg nach Markgröningen laut, um die Städte vom hohen Verkehrsaufkommen zu entlasten.

Nach einer aktuellen Kosten-Nutzen-Analyse favorisieren der Landkreis sowie die Städte Remseck/Neckar, Möglingen und Markgröningen den Bau einer Stadtbahn mit Nieder- oder Hochflurtechnik auf der Relation Pattonville–Markgröningen. Das Projekt kostet über 200 Millionen Euro. Damit kann es nicht ohne eine verbindliche Förderzusage von Land und Bund realisiert werden.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 28. Oktober 2016 Nr. 3-3890.0/1660 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Finanzministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie sie die Realisierungschancen der geplanten Stadtbahn von Pattonville über Ludwigsburg und Möglingen nach Markgröningen beurteilt;

Die Diskussion in Stadt und Landkreis Ludwigsburg über mögliche Streckenvarianten, Hoch- oder Niederflurstadtbahnssysteme, ein Schnellbussystem oder Kombinationen daraus ist derzeit noch nicht abgeschlossen.

Ein solches Stadtbahnvorhaben ist aufgrund des hohen Investitionsbedarfs auf Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm angewiesen. Im Rahmen der soeben abgeschlossenen Bund-Länder-Gespräche zur künftigen Regelung der Finanzbeziehungen wurde eine Einigung über die Fortführung des Bundesprogramms über das Jahr 2019 hinaus erzielt. Eine gesetzliche Regelung steht jedoch noch aus.

Die Landesregierung geht davon aus, dass der Bund nun zügig das notwendige Gesetzgebungsverfahren einleitet und noch vor der Bundestagswahl im Jahr 2017 zum Abschluss bringt. Obwohl sich noch etliche andere Vorhaben in Baden-Württemberg in der laufenden Förderung befinden, würde sich damit für das Land die Perspektive eröffnen, auch über das Jahr 2019 hinaus neue Vorhaben für das GVFG-Bundesprogramm anmelden zu können, soweit auch der Landeshaushaltsgesetzgeber die dafür erforderlichen Kofinanzierungsmittel im Landeshaushalt berücksichtigt.

2. *wie sie den verkehrlichen Nutzen einer Stadtbahn im Vergleich zu einer Elektrobusvariante durch Ludwigsburg bewertet;*

Der verkehrliche Nutzen kann nur anhand einer vertieften Untersuchung im Vergleich von Angebot und Nachfrage ermittelt werden. Vertiefte Planungen einer Elektrobusvariante liegen dem Verkehrsministerium nicht vor. Generell kann von einer höheren Verkehrswirksamkeit von Schienenverkehrsmitteln ausgegangen werden, die jedoch auch mit höheren Kosten verbunden ist.

3. *welche Trassenvariante (Hochflur oder Niederflur) an den einzelnen Bahnhöfen sowie auf die Strecke Markgröningen–Möglingen gesamt betrachtet ihrer Meinung nach technisch leichter umsetzbar ist;*

Die technische Umsetzbarkeit verschiedener Trassenvarianten ist Ergebnis tiefgreifender Planungen. Die Planungshoheit obliegt den Kommunen selbst. Die technische Machbarkeit wird im Rahmen des Planrechtsverfahren geprüft.

4. *wie sie den Vorschlag der Landkreisverwaltung fachlich einschätzt, wonach die Trasse bei einer Hochflurvariante entlang der Stadt durch einen bestehenden Autotunnel hindurch unter dem Bahnhof weiter in Richtung Möglingen geführt wird;*

Dem Ministerium ist bekannt, dass nach derzeitiger Planungstiefe die Durchfahrt einer Hochflurvariante als voraussichtlich technisch machbar eingeschätzt wird bei gleichzeitiger Einschränkung für den Individualverkehr. Welchem Verkehrsträger Vorrang eingeräumt wird, entscheidet der Vorhabenträger.

5. *welche Voraussetzungen beim Bau von Stadtbahnen vorliegen müssen, damit sie von Land oder Bund finanziell gefördert werden;*

Wie in der Antwort zu Frage 1 beschrieben, steht derzeit die gesetzliche Regelung zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms noch aus. Unter der Annahme, dass das GVFG-Bundesprogramm unter unveränderten inhaltlichen Vorgaben fortgeführt wird, wären auch für neue Vorhaben die nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) sowie der einschlägigen Verwaltungsvorschrift geltenden Fördervoraussetzungen zu beachten.

Voraussetzung für die Förderung ist nach heutiger Rechtslage, dass das Vorhaben nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt, in einem Generalverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan vorgesehen ist, bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist, Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entspricht. Die übrige Finanzierung des Vorhabens muss gewährleistet sein. Der Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen wird nach geltender Rechtslage auf Bundesebene nur bezuschusst, wenn diese auf besonderem Bahnkörper geführt wird. Schnellbussysteme sind nach dem Bundes-GVFG derzeit nicht förderfähig.

6. *wie hoch die finanzielle Förderung von Land und Bund für die geplante Stadtbahn im Maximalfall wäre und ob es sich um einen reinen Investitionskostenzuschuss handeln würde;*

Wie in der Antwort zu Frage 1 beschrieben, steht derzeit die gesetzliche Regelung zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms noch aus. Unter der Annahme, dass das GVFG-Bundesprogramm unverändert fortgeführt wird, beträgt die zu erwartende Zuwendung aus Bundesfinanzhilfen und Landeskofinanzierungsmitteln bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Es handelt sich um einen reinen Investitionskostenzuschuss. Planungs- und Betriebskosten sind grundsätzlich nicht zuwendungsfähig.

7. *welche Stadtbahnprojekte in Baden-Württemberg derzeit im Bau oder geplant sind.*

Im Bau befinden sich folgende Vorhaben aus dem GVFG-Bundesprogramm:

- Stadtbahn Freiburg (2. und 3. Bauabschnitt der Linie Vauban–Neue Messe)
- Mobilitätsnetz Heidelberg (Teilprojekt Bahnstadt)
- Kombilösung Karlsruhe
- Stadtbahn Stuttgart (1. und 3. Teilabschnitt der Linie U12)
- Tram Kehl–Straßburg
- Stadtbahn Ulm (Linie 2)

Des Weiteren sind zur Umsetzung im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms bis 2019 derzeit geplant:

- Mobilitätsnetz Heidelberg (Teilprojekte Pfaffengrund/Eppelheimer Straße, BAB-Brücke, Hauptbahnhof Nord sowie Kurfürstenanlage West)
- Stadtbahn Stuttgart (2. Teilabschnitt der Linie U 6 Flughafen/Messe)
- Regionalstadtbahn Neckar-Alb Modul 1

Hermann
Minister für Verkehr