

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Jürgen Walter GRÜNE**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Stadtbahn Ludwigsburg**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welchen Zeitraum hält sie für Planung/Bau/Inbetriebnahme einer Niederflur-Stadtbahn für Markgröningen/Möglingen/Ludwigsburg/Kornwestheim/Remseck für realistisch?
2. Ist aus Sicht des Landes die 80-prozentige Förderung der förderfähigen Baukosten der Höhe nach gesichert?
3. Wie kann aus ihrer Sicht ein Vorlaufbetrieb mit Wasserstoff-Schienenfahrzeugen mit Zulassung nach der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO-Wasserstoff-Fahrzeuge) in einen Betrieb mit Niederflur-Stadtbahnen übergeführt werden?
4. Ist aus fachlicher Sicht ein Mischbetrieb zwischen Schienenfahrzeugen mit Zulassung nach der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO-Fahrzeugen) und Niederflur-Stadtbahnen auf dem Ast Markgröningen–Möglingen–Ludwigsburg dauerhaft möglich und sinnvoll?
5. Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit ein Betrieb eines Bus-Rapid-Transport(BRT)-Systems als Vorlauf für einen Betrieb mit Niederflur-Stadtbahnen möglich ist?
6. Welche Vorkehrungen werden getroffen, damit der positive Nutzen-Kosten-Faktor für ein attraktives Niederflur-System nicht durch anderweitige Verbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vorab aufgezehrt wird (Aufsetzen des sogenannten Ohne-Falls bei der Standardisierten Bewertung);
7. Welche Anforderungen müssen aus Sicht des Fördergebers erfüllt sein, damit der Halt der Niederflur-Stadtbahn auf dem zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in Ludwigsburg im Mischbetrieb mit Bussen förderfähig ist?

01.02.2018

Walter GRÜNE

Eingegangen: 01.02.2018 / Ausgegeben: 06.04.2018

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

## Begründung

Unter Vermittlung des Ministeriums für Verkehr konnten die teilweise widerstreitenden Ideen für eine Verbesserung des ÖPNV im Raum Ludwigsburg in der sogenannten Doppelstrategie gebündelt werden. Seitdem verfolgt die Stadt Ludwigsburg die Reaktivierung der Schienenstrecke Markgröningen–Ludwigsburg mit EBO-Fahrzeugen und innovativem Antrieb mit Weiterführung in die Region hinein verbunden mit einer Verbesserung des bestehenden Busverkehrs durch ergänzende BRT-Linien. Der Landkreis auf der anderen Seite treibt die Planung der Niederflur-Stadtbahn voran.

Um eine reibungslose und auch förder technisch sinnvolle Entwicklung des ÖPNV in und um Ludwigsburg zu gewährleisten, sollten die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen frühzeitig geklärt sein. Ein attraktives Niederflur-Stadtbahn-System darf dabei nicht durch vorgezogene Maßnahmen verzögert, behindert und unmöglich werden. Damit die Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene, die zweifelsohne Voraussetzung für die Umsetzung eines modernen ÖPNV ist, funktioniert, ist es wichtig, dass alle Beteiligten die Rahmenbedingungen kennen.

## Antwort\*)

Mit Schreiben vom 16. März 2018 Nr. 3-3890.0/2023 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Welchen Zeitraum hält sie für Planung/Bau/Inbetriebnahme einer Niederflur-Stadtbahn für Markgröningen/Möglingen/Ludwigsburg/Kornwestheim/Rems-  
eck für realistisch?*

Ein Zeitplan liegt dem Verkehrsministerium nicht vor. Erfahrungsgemäß ist bei Vorhaben dieser Art von der Planung bis zur Inbetriebnahme mit einem Zeitbedarf von mindestens 10 Jahren zu rechnen.

*2. Ist aus Sicht des Landes die 80-prozentige Förderung der förderfähigen Baukosten der Höhe nach gesichert?*

Das Land hat das Vorhaben unlängst für Kategorie C des GVFG-Bundesprogramms angemeldet. Die Förderung ist erst gesichert, wenn das Bundesministerium für Verkehr das Vorhaben in Kategorie A des GVFG-Bundesprogramms aufnimmt („endgültig aufgenommen“). Bis dahin sind noch eine Reihe von Planungs- und Verfahrensschritten erforderlich. Sollten diese Schritte erfolgreich abgearbeitet werden, spricht grundsätzlich nichts gegen eine Förderung in der genannten Höhe durch Bund und Land.

*3. Wie kann aus ihrer Sicht ein Vorlaufbetrieb mit Wasserstoff-Schienenfahrzeugen mit Zulassung nach der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO-Wasserstoff-Fahrzeugen) in einen Betrieb mit Niederflur-Stadtbahnen übergeführt werden?*

Nach Informationen des Verkehrsministeriums sehen die Überlegungen vor Ort derzeit im Zielzustand einen Mischbetrieb von Eisenbahn- und Stadtbahnfahrzeugen vor, die auf dem Abschnitt Markgröningen–Ludwigsburg im Halbstundentakt verkehren.

---

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

4. *Ist aus fachlicher Sicht ein Mischbetrieb zwischen Schienenfahrzeugen mit Zulassung nach der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO-Fahrzeugen) und Niederflur-Stadtbahnen auf dem Ast Markgröningen–Möglingen–Ludwigsburg dauerhaft möglich und sinnvoll?*

Aus fachlicher Sicht ist es sinnvoll, sich wegen der unterschiedlichen technischen und rechtlichen Anforderungen unter anderem an die Stromversorgung, Signalisierung, Zugsicherung und Fahrzeugzulassung für eine Betriebsform zu entscheiden. Ein Mischbetrieb dürfte auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht angeraten sein.

5. *Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit ein Betrieb eines Bus-Rapid-Transport(BRT)-Systems als Vorlauf für einen Betrieb mit Niederflur-Stadtbahnen möglich ist?*

Die Förderung von Schnellbussystemen oder Busbeschleunigungsmaßnahmen ist im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsgesetzes (LGVFG) möglich und setzt unter anderem einen Wirtschaftlichkeitsnachweis voraus. Grundsätzlich ist eine 10-jährige Zweckbindungsfrist zu beachten.

6. *Welche Vorkehrungen werden getroffen, damit der positive Nutzen-Kosten-Faktor für ein attraktives Niederflur-System nicht durch anderweitige Verbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vorab aufgezehrt wird (Aufsetzen des sogenannten Ohne-Falls bei der Standardisierten Bewertung);*

Geht es bei den anderweitigen Verbesserungen mit öffentlichem Personennahverkehr um einen reinen Vorlaufbetrieb, der mit der Inbetriebnahme einer nach dem Bundes-GVFG geförderten Stadtbahn endet, sind keine Auswirkungen auf die Förderwürdigkeit des Stadtbahnvorhabens zu befürchten. Auf Dauer angelegte anderweitige Verbesserungen sind dagegen grundsätzlich im Rahmen der Standardisierten Bewertung zu berücksichtigen. Eine enge Abstimmung mit den Verkehrsministerien des Landes und des Bundes ist daher zu empfehlen.

7. *Welche Anforderungen müssen aus Sicht des Fördergebers erfüllt sein, damit der Halt der Niederflur-Stadtbahn auf dem zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in Ludwigsburg im Mischbetrieb mit Bussen förderfähig ist?*

Die Fahrwege und Bahn-/Bussteigkanten müssen baulich und betrieblich getrennt werden.

Hermann  
Minister für Verkehr