



Vorlage KT\_14/2025  
zur öffentlichen Sitzung des  
Kreistags  
am 11.04.2025

**Anlagen**

- 1: Antrag der AfD-Fraktion vom 21.11.2024
- 2: Antrag der SPD-Fraktion vom 13.01.2025

An die  
Mitglieder  
des Kreistags

**Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg**  
- Antrag der AfD-Fraktion vom 21.11.2024  
- Antrag der SPD-Fraktion vom 13.01.2025

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Kreistag nimmt den Bericht zum Antrag der SPD-Fraktion vom 13.01.2025 zur Kenntnis.
2. Der Kreistag beschließt den beiliegenden Antrag der AfD-Fraktion vom 21.11.2024, mit dem Ziel, die Planungen für die Stadtbahn einzustellen, abzulehnen.
3. Der Kreistag nimmt zur Kenntnis, dass die Planungen für die Stadtbahn LUCIE mit dem Ziel weitergeführt werden, dass so rasch wie möglich mit dem Bau begonnen werden kann.

**Beratungsfolge:**

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungsdatum	Öffentlichkeitsstatus
Kreistag	Beschluss	11.04.2025	öffentlich

**Finanzierung:**

Verfügbares Budget	Jahr	Finanzierungsbedarf	Finanzhaushalt	X	Fachbereich:
2.850.000 €	2025	2.850.000 €	Ergebnishaushalt		32
3.025.000 €	2026	2.724.500 €	Produktgruppe/Investitionsauftrag: 745470000009		
4.250.000 €	2027	4.250.000 €			
4.950.000 €	2028	4.950.000 €			
	spätere				
15.075.000 €	Summe	14.774.500 €			
Bemerkungen / Deckungsvorschlag: Im Investitionsprogramm 2025-2029, welches die Haushaltskommission in ihrer Sitzung am 13.03.2025 empfohlen hat, ist das Projekt enthalten (Auszahlungen in das Vermögen Dritter).			Bezeichnung: Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen		

**Klima-Auswirkung:**

Gesamtergebnis des KlimaChecks:	Teilergebnis(se) des KlimaChecks:
++ Starke positive Klimawirkung!	Mobilität/ÖPNV
Begründung / Einordnung / Alternativen Prüfung:	
Der Bau der Niederflurbahn bietet den Nutzern des ÖPNV ein weiteres Angebot und beeinflusst die Verkehrsmittelwahl.	

**Sachverhalt und Begründung:**

Am 21. November 2024 hat die AfD-Fraktion einen Antrag zum Projekt Stadtbahn LUCIE gestellt, in dem die vorläufige Einstellung des Projektes gefordert wird. Der Antrag wurde in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik am 22. November 2024 eingebracht.

Von der SPD-Fraktion wurde am 13. Januar 2025 ein Antrag zum Thema Stadtbahn gestellt, der in der Kreistagssitzung am 17. Januar 2025 eingebracht wurde. Die SPD-Fraktion bittet darum, mittels eines Sachstandberichtes alle Mitglieder des Kreistages auf einen einheitlichen Wissensstand zu bringen.

Grundsätzliches

Im November 2020 wurde der Zweckverband Stadtbahn gegründet mit dem gemeinsamen Ziel, den Nahverkehr in Ludwigsburg und seinen Nachbarkommunen durch Planung, Bau und Betrieb einer Stadtbahnlinie bzw. der Niederflurbahn deutlich zu verbessern und voranzutreiben. Gründungsmitglieder sind die Stadt Ludwigsburg, der Landkreis Ludwigsburg sowie Remseck, Möglingen, Markgröningen und zudem Kornwestheim als Mitglied des Zweckverbands Pattonville. Schwieberdingen wurde kurze Zeit später ebenfalls Mitglied des Zweckverbandes.

Im sogenannten Vorlaufbetrieb soll zunächst die stillgelegte Strecke zwischen den Bahnhöfen Ludwigsburg und Markgröningen reaktiviert werden. In einem weiteren Ausbauabschnitt ist vorgesehen, die Strecke in den Osten über Pattonville bis Remseck zu verlängern und in den Westen bis nach Schwieberdingen. Entsprechende Planungsaufträge wurden in den Gemeinderäten aller angeschlossenen Kommunen bestätigt. Zudem wurden Planungsaufträge für die Innenstadtstrecke in Ludwigsburg beschlossen, die eine Anbindung von Schlösslesfeld und Oßweil-Süd an das Stadtbahnnetz vorsehen.

### Standardisierte Bewertung

Wichtige Voraussetzung für den Bau und die Inbetriebnahme einer Stadtbahn ist deren Förderfähigkeit. Die derzeitige Förderkulisse sieht für Reaktivierungen eine Förderquote von 90 % durch den Bund sowie von weiteren 57,5 % der nicht vom Bund abgedeckten Summe durch das Land vor, sodass sich in der Gesamtbetrachtung eine Förderquote von 95,75 % ergibt. Für den Neubau von Schienenstrecken kann derzeit mit einer Bundesförderung von 75 % gerechnet werden. Auch hier fördert das Land zusätzlich 50 % des nicht durch den Bund geförderten Betrages, sodass sich in der Summe eine Förderquote von 87,5 % ergibt.

Voraussetzung für die Inanspruchnahme einer Förderung ist ein Nutzen/Kosten-Verhältnis von über 1,0. Das bedeutet, der Nutzen muss größer sein als die anfallenden Kosten. Um dieses Verhältnis zu berechnen, bedarf es einer Standardisierten Bewertung. In diese finden neben betriebswirtschaftlichen, volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Aspekten auch Kenngrößen wie Abschreibung und Verzinsung der Investitionen Eingang. Um die zu erwartenden Baukosten mit hinreichender Genauigkeit benennen zu können, bedarf es einer Vorplanung, die als Ergebnis eine Kostenschätzung liefert.

Da die Vorplanung erst zu Beginn des Jahres 2025 fertiggestellt wurde, war es nicht früher möglich, eine Standardisierte Kosten-Nutzen-Berechnung in Auftrag zu geben. Dies ist mittlerweile erfolgt. Mit ersten Ergebnissen wird gegen Ende des Jahres 2025 gerechnet.

### Pachtvertrag

Der Pachtvertrag mit der Deutschen Bahn wurde Ende November 2024 abgeschlossen. Der Zweckverband pachtet die stillgelegte Strecke auf einer Länge von rund 7,25 km zwischen dem Bahnhof Markgröningen und dem Einfahrtsignal in den Ludwigsburger Bahnhof. Dieses befindet sich in etwa auf Höhe der Bahnunterführung August-Bebel-Straße. Pachtbeginn ist der 1. Januar 2026, der Vertrag läuft auf unbestimmte Zeit mit einer frühesten regulären Kündigungsmöglichkeit zum 31.12.2053. Der Pachtzins beträgt rund 36.500 Euro pro Jahr und wird jährlich mittels Inflationsindex angepasst.

Für den Fall, dass die Stadtbahn nicht realisiert werden sollte, beinhaltet der Vertrag eine außerordentliche Kündigungsmöglichkeit mit einer Frist von zwei Monaten zum Monatsende – das finanzielle Risiko in Bezug auf den Pachtvertrag ist damit minimiert.

Auch wenn der Wunsch bestand, den Pachtvertrag bereits zu einem früheren Zeitpunkt abgeschlossen zu haben, so sorgt die aufgrund der intensiven Abstimmungen eingetretene Verzögerung weder zu Zusatzkosten noch war dies ausschlaggebend dafür, dass mit einer Inbetriebnahme der Bahn nunmehr im Jahr 2031 gerechnet werden kann.

### Trassenführung im Bereich des Ludwigsburger Bahnhofs

Im Zuge der Vorplanung wurde festgestellt, dass die Beschlusstrasse im Bereich des Ludwigsburger Bahnhofes Risiken mit sich bringt: der Zentrale Omnibusbahnhof mit rund 1.600 Busfahrten pro Tag, das starke Gefälle zwischen Bahnhofsvorplatz und einem neu zu bauenden Schillerdurchlass kombiniert mit den dort vorherrschenden engen Platzverhältnissen führt mit hoher Wahrscheinlichkeit dazu, dass die Fahrplanstabilität leiden wird.

Planerische Lösungsansätze hierzu werden in der Präsentation zum Tagesordnungspunkt ausführlich dargestellt.

### Kostenschlüssel

Die nicht geförderten Anteile an Planungs- und Baukosten werden nach einem unter den beteiligten Kommunen einvernehmlich aufgestellten Kostenschlüssel verteilt, der im Folgenden dargestellt ist:

Landkreis Ludwigsburg	50,000 %
Stadt Ludwigsburg	25,711 %
Markgröningen:	8,932 %
Möglingen	4,537 %
Remseck	4,632 %
ZV Pattonville	2,979 %
Schwieberdingen	3,219 %

### Weiteres Vorgehen / Zeitschiene

Parallel zur Standardisierten Bewertung, die eingangs bereits dargestellt wurde, wird eine Reihe von weiteren Planungen und Untersuchungen durchgeführt, beispielsweise

- Umweltverträglichkeitsprüfung
- Fachkonzeptionen für technische Ausrüstungsgewerke (Oberleitungen, Leit- und Sicherungstechnik)
- Schall- und Erschütterungsgutachten
- VgV-Verfahren für die Projektsteuerung

Ziel des Zweckverbandes ist es, im Frühjahr 2026 die Planfeststellung einzureichen. Bei einer geschätzten Laufzeit des Genehmigungsverfahrens von rund zwei Jahren kann der Zweckverband im Anschluss die Baumaßnahmen für den Vorlaufbetrieb Mitte des Jahres 2028 ausschreiben. Mit einer auskömmlich bemessenen Ausschreibungs- und Bauzeit von 3 Jahren ist es realistisch, LUCIE zum Fahrplanwechsel Ende des Jahres 2031 in Betrieb nehmen zu können.

### Antrag der AfD-Fraktion

Die AfD-Fraktion beantragt mit Hinweis auf die Kosten, auf die schwierigen Verhältnisse während des Baus und auf die von ihr vermutete ausbleibende positive Umweltwirkung die Planung für die Stadtbahn einzustellen. Auch die Zuschüsse seien Steuermittel, die zu einer Belastung der Bürger führen.

Hierzu ist anzumerken, dass die finanzielle Belastung der beteiligten Kommunen dank der guten Förderung sehr überschaubar sein wird. Die Zuschüsse stammen unbestritten aus Steuergeldern, die bei einer Einstellung der Planungen für LUCIE jedoch nicht an den Bürger zurückfließen, sondern zweckgebunden im Bundes- und Landeshaushalt für Projekte in anderen Kommunen verwendet werden.

Die prognostizierten über 10.000 Fahrgäste pro Tag allein für den Vorlaufbetrieb lassen erahnen, dass damit zahlreiche individuelle Autofahrten entfallen werden. Der Nutzen-Kosten-Index, in den auch umweltbezogene Aspekte eingehen und für den ein Wert deutlich über 1 erwartet wird, wird bestätigen, dass der Nutzen des Projektes deutlich über den Kosten liegen wird. Somit wird sich die positive Umweltwirkung einstellen.

Beim Bau der Bahn wird zeitweise mit Behinderungen zu rechnen sein, allerdings weniger im Vorlaufbetrieb, da dieser größtenteils auf der bereits vorhandenen Bahntrasse geführt wird. Die weiteren Bauabschnitte, die Strecke zwischen Schwieberdingen und Markgröningen sowie die Verlängerung von Ludwigsburg bis nach Pattonville werden abschnittsweise gebaut. Für die Einteilung der Bauabschnitte ist ein wichtiges Kriterium, die Belastungen der Verkehrsteilnehmer so gering wie möglich zu halten.

Daher wird empfohlen, den Antrag der AfD-Fraktion abzulehnen.

#### Antrag der SPD-Fraktion

Die SPD-Fraktion wünscht in ihrem Antrag einen Sachstandsbericht zur Stadtbahn, insbesondere mit Blick auf die Standardisierte Bewertung, die Streckenführung im Bereich des Ludwigsburger Bahnhofes, den Pachtvertrag und seine Auswirkungen sowie Informationen zur Zeitschiene.

#### Fazit

Die Stadtbahn, die Schwieberdingen, Markgröningen, Möglingen, Ludwigsburg und Pattonville miteinander verbinden wird, ist ein unverzichtbares Verkehrsmittel im dicht besiedelten Ballungsraum im Landkreis. Erste Hochrechnungen sagen allein auf der Markgröninger Bahn – also dem ersten Abschnitt zwischen Markgröningen und Ludwigsburg - über 10.000 Fahrgäste pro Tag voraus. Als umweltfreundliches Verkehrsmittel wird die Bahn einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende und damit auch zur angestrebten Klimaneutralität leisten.