



BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 402/13

Federführung:

Öffentlicher Personennahverkehr

Sachbearbeitung:

Thomas Albrecht

Datum:

31.10.2013

Beratungsfolge

Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt

Sitzungsdatum

28.11.2013

Sitzungsart

ÖFFENTLICH

Betreff:

Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots in Ludwigsburg

Bezug SEK:

Masterplan 8 - Mobilität

Bezug:

Antrag der SPD-Fraktion Vorl.Nr. 323/13
Antrag der GRÜNEN-Fraktion Vorl.Nr. 355/13
Antrag LUBU/Linke Vorl.Nr 364/13

Anlagen:

Beschlussvorschlag:

1. Dem Vorgehen zur Weiterentwicklung des Ludwigsburger ÖPNV-Angebots wird zugestimmt.
2. Die Linie 426 zwischen Zentralem Omnibusbahnhof und Gegen Eich wird ab Frühjahr 2014 eingeführt. Dafür werden 60.000 Euro pro Jahr zur Verfügung gestellt.
3. Das ÖPNV-Angebot des Neubaugebiets Neckarterrasse wird künftig mit Variante b) „ergänzt Grundangebot“ verbessert. Hierfür werden 30.000 Euro pro Jahr zur Verfügung gestellt. Die Maßnahme wird Mitte des Jahre 2014 umgesetzt.

Sachverhalt/Begründung:

1. Weiterentwicklung des Ludwigsburger ÖPNV-Angebots

Ausgangslage

Die Verwaltung hat bereits mehrfach berichtet, dass die ÖPNV-Finanzierung aufgrund geänderter rechtlicher Rahmenbedingungen im Umbruch ist.

Ein entscheidendes Kriterium für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots sind die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel. Folglich kann eine Änderung der ÖPNV-Finanzierung Auswirkungen auf das Angebot haben.

Schon aus diesem Grund sind die Verwaltung sowie das Verkehrsunternehmen LVL stark daran interessiert, das ÖPNV-Angebot in Ludwigsburg an die neuen Rahmenbedingungen anzupassen und positiv weiterzuentwickeln.

Erläuterungen zur Finanzierung des ÖPNV

Die heutige und leider auch die künftige ÖPNV-Finanzierung ist höchstkomplex.

Vereinfacht ausgedrückt, werden den Verkehrsunternehmen bisher vom Landkreis und dem Verband Region Stuttgart die Kosten des Verkehrsangebots ausgeglichen.

Nach aktuellem Kenntnisstand wird es künftig mehrere Finanzquellen für den ÖPNV im VVS-Gebiet geben:

- Verband Region Stuttgart: Der VRS erlässt per Satzung eine „Allgemeine Vorschrift“ zur Verteilung von Fahrgeldeinnahmen und sonstigen verbundbedingten Ausgleichsleistungen. Diese Gelder sollen direkt den Verkehrsunternehmen zufließen.
- Land Baden-Württemberg: Das Land verteilt die Zuschüsse für den Ausbildungsverkehr gemäß § 45a PBefG (eventuell auch über das Instrument einer Allgemeinen Vorschrift).
- Landkreis Ludwigsburg: Der Landkreis wird in seinem Nahverkehrsplan ein ÖPNV-Basisangebot auch für die Stadt Ludwigsburg definieren, für das er die finanzielle Verantwortung übernimmt.

Bei all diesen Finanzquellen ist die genaue Ausgestaltung noch nicht geklärt. Der Verwaltung ist (noch) nicht bekannt, wie die Verteilungsschlüssel der Allgemeinen Vorschrift des VRS festgelegt werden, wie seitens des Landes künftig die Mittel im Ausbildungsverkehr verteilt werden und wie das Basisangebot des Landkreises für die Stadt Ludwigsburg aussieht.

All diese Fragen sollen jedoch im Laufe des Jahres 2014 beantwortet werden. Dann liegt eine seriöse Datengrundlage vor, um ein Busnetz der Zukunft mit den zugehörigen Taktzeiten sowie sonstige Standards im ÖPNV zu entwickeln und zu diskutieren.

Bis dahin können Bedarfe nach Angebotsverbesserungen gemäß den noch gültigen Spielregeln erfolgen. Zusätzlicher Verkehr auf Gemarkung Ludwigsburg müsste von der Stadt bestellt und bezahlt werden. Bei gemarkungsüberschreitendem Verkehr müssten Verhandlungen mit Landkreis und den betroffenen Kommunen über die Finanzierung geführt werden.

Zudem kann das heutige Angebot durch Leistungsumschichtungen nachfragegerecht ausbalanciert werden. Dies würde in Teilen zu einem noch dichteren Takt führen und in anderen Teilen zu einem etwas zurückgefahrenen, aber immer noch ausreichenden Leistungsangebot.

Sobald die Daten zur Finanzierung vorliegen, werden wir im Jahr 2014 mit Vorschlägen zu einer Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots in die städtischen Gremien kommen.

2. Einführung der Linie 426 zwischen ZOB und Obweil / Gegen Eich

Durch die Aufsiedlung des Wohnparks Hartenecker Höhe kommt es vor allem in der morgendlichen Hauptverkehrszeit zu Kapazitätsengpässen in den Bussen aus Richtung Obweil.

Zudem ist die Hartenecker Höhe bisher nur durch die Buslinie 431 direkt an den ÖPNV angebunden. Diese Linie verkehrt in der Hauptverkehrszeit in einem 30 Minutentakt. Im Vergleich zum sonst in Ludwigsburg üblichen 10 Minutentakt ist das kein attraktives Angebot.

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, die Linie 426 einzuführen, die zwischen ZOB und Gegen Eich pendelt. Diese Linie würde von Mo-Fr in der Hauptverkehrszeit verkehren. Sie wird im 30-Minuten-Takt betrieben und sorgt somit an den Haltestellen in der Walter-Flex-Str. gemeinsam mit der Linie 431 in der Hauptverkehrszeit für ein Angebot von 4 Fahrten pro Stunde. Für dieses zusätzliche Angebot von insgesamt 10 Fahrtenpaaren stellt die Stadt Ludwigsburg 60.000 Euro pro Jahr zur Verfügung.

Bei einem positiven Beschluss des Gemeinderats, könnte die Buslinie 426 im Laufe des Frühjahres 2014 in Betrieb gehen.

3. ÖPNV-Anbindung des Baugebiets Neckarterrasse in Neckarweihingen

Ausgangslage

Das Neubaugebiet Neckarterrasse ist über die Haltestelle Immanuel-Dornfeld-Str. an den ÖPNV angebunden.

Im derzeit gültigen Fahrplan wird diese Haltestelle von Montag – Freitag im Tagesverkehr aus Richtung ZOB Ludwigsburg mit 7 Fahrten und in Richtung ZOB Ludwigsburg mit ebenfalls 7 Fahrten der Linie 443 (Marbach – Ludwigsburg) sowie 2 Frühabfahrten der Linie 421 (Ludwigsburg – Neckarweihingen, Hohenrainstr.) von Montag bis Samstag bedient. Hinzu kommen noch 4 Fahrten auf der Nachtbuslinie N43.

Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2013 werden auch noch zusätzliche Fahrten an Schultagen der Linie 421 um 06:46 Uhr und 07:03 Uhr in Richtung ZOB Ludwigsburg angeboten werden.

An einem normalen Schultag bestehen somit 11 Abfahrten in Richtung Ludwigsburg ab der Haltestelle Immanuel-Dornfeld-Straße.

Das isoliert betrachtete Angebot entspricht somit in etwa dem Angebot der Linie 429 an der Haltestelle Hermann-Hesse-Str. in Neckarweihingen Au.

Berücksichtigen muss man hierbei jedoch, dass die Entfernung zur Neckarweihinger Hauptlinie 421 ab der Haltestelle Immanuel-Dornfeld-Str. nur 170 m beträgt (zur Haltestelle Schwarzwaldstr.) von der Haltestelle Hermann-Hesse-Str. in der Au aus sind es 650 m (zur Haltestelle Lechtstraße).

Mögliche Varianten für eine verbesserte Anbindung des Baugebiets Neckarterrasse:

Es könnten weitere, das Grundangebot in der Immanuel-Dornfeld-Straße zur Mittagszeit ergänzende Fahrten der Linie 421 an Schultagen aus Ludwigsburg angeboten werden. Hierbei handelt es sich um 2 Fahrten.

Grundsätzlich kann darüber hinaus im abendlichen Spätverkehr (ab ca. 21.30 Uhr bis Betriebsende) die Haltestelle Immanuel-Dornfeld-Str. in den Linienverlauf der Linie 421 zeitlich integriert werden.

Diese beiden Möglichkeiten können in jeder Variante umgesetzt werden und wären kostenneutral.

a) Gesplittetes Fahren

Verlegung von Kursen der Linie 421 aus dem Gebiet Schwarzwaldstraße/Hohenrainstraße an die Haltestelle Immanuel-Dornfeld-Str. (während dem 10'-Takt im Verhältnis 3:3, während dem 20'-Takt im Verhältnis 2:1). Diese Lösung könnte kostenneutral umgesetzt werden, bringt aber auch Verschlechterungen für heutige Fahrgäste aus dem Bereich Schwarzwald-Str./Hohenrainstr. mit

sich.

b) Ergänztes Grundangebot

Unter der Liniennummer 443 zu erbringende 4 zusätzliche Fahrtenpaare in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag zwischen ZOB und Immanuel-Dornfeld-Str. Hier ist eine Kostenbeteiligung der Stadt Ludwigsburg mit 30.000 Euro pro Jahr vorzusehen.

c) Vollintegration in Linie 421

Eine Integration der Haltestelle Immanuel-Dornfeld-Str. in den Linienverlauf der Linie 421 (mit Nachteilen für heutige Fahrgäste s. unter Variante 1) bedarf über die Tageszeiträume hinweg den Einsatz eines weiteren Omnibusses, da die Linienenerweiterung in den bisherigen Wagenlaufplänen nicht mehr abgebildet werden kann (so bereits heute in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit). Dies würde einen Finanzierungsanteil der Stadt von ca. 180.000 Euro pro Jahr erfordern.

Bei gemeinsam mit der LVL geführten Gesprächen beim VVS wurde auch die Möglichkeit einer Ausweitung des bestehenden Fahrplanes der Linie 443 in Richtung Energiepark und Marbach andiskutiert. Die Verwaltung wird dies bezüglich das Gespräch mit dem Landratsamt Ludwigsburg suchen um hier eventuell im Rahmen eines Buskonzeptes für diesen Verkehrsbereich gemeinsam mit dem Landkreis Ludwigsburg und der Stadt Marbach eine verbesserte und kostengünstigere Lösung zur Ausweitung der Linie 443 zu erreichen.

Die Verwaltung schlägt deshalb in Abwägung der Folgekosten vor, die Variante b) zunächst für einen Zeitraum von Mitte 2014 bis längstens Ende 2015 umzusetzen. Dieses Vorgehen entspricht somit auch dem unter Punkt 1 aufgezeigten Weg zu einer künftigen Optimierung des ÖPNV-Angebots im Stadtlinienverkehr unter den bis dahin zu erkennenden finanziellen Rahmenbedingungen.

Unterschriften:

Albrecht

Verteiler:

DI, DII, DIII, 23, 61, 67, R05, LVL, RBS