



BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 111/14

Federführung:
Projektgruppe ZIEL

Sachbearbeitung:
Kuhnert, Martin
Lehmpfuhl, Frank

Datum:
20.03.2014

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	03.04.2014	ÖFFENTLICH

Betreff: Zentrale Innenstadt-Entwicklung Ludwigsburg (ZIEL)
Vergabebeschluss zur Beauftragung eines Verkehrsgutachters für die Weiterentwicklung des Verkehrskonzepts Innenstadt aus dem Jahr 2008

Bezug SEK: MP 8 - Mobilität, MP 5 - Lebendige Innenstadt

Bezug: Vorlage Nr. 044/14 Zentrale Innenstadt-Entwicklung Ludwigsburg (ZIEL)
- Information Auswertung 1. Phase Bürgerbeteiligung

Vorlage Nr. 216/13 Zentrale Innenstadt-Entwicklung Ludwigsburg (ZIEL)
- Projektpräsentation und Auftaktbeschluss

Vorlage Nr. 191/08 Erreichbarkeit der Innenstadt
3. Schillerplatz: Varianten der Verkehrsführung

Anlagen: Zusammenstellung der einzelnen Angebote

Beschlussvorschlag:

1. Die Beauftragung eines Verkehrsgutachtens für die Weiterentwicklung des Verkehrskonzeptes Innenstadt aus dem Jahr 2008 wird an das Büro Hupfer Ingenieure GmbH, Hauptstraße 9a, 76889 Niederhorbach auf der Basis des Angebots vom 24. Februar 2014 mit einer Verfügungssumme in Höhe von 90.000,- € vergeben.
2. Eventuelle weitere Planfälle oder vertiefende Konzepte und Planungen i. H. von bis zu 40.000,- € werden auf der Grundlage des Angebotes von Hupfer Ingenieure gesondert und im Rahmen der Verwaltungszuständigkeit bis zu einer max. Gesamtsumme von 130.000,- Euro einzeln beauftragt.

Sachverhalt/Begründung:

1. Ausgangslage und Bezug zu den Masterplänen

Mit dem **Auftaktbeschluss zum Projekt ZIEL** (Vorl.Nr. 216/13) am 26.06.2013 wurde die Verwaltung beauftragt, die verkehrliche Konzeption in den Bereichen Schiller- und Arsenalplatz sowie der Straßenräume im engeren Umfeld des Schillerplatzes weiter zu entwickeln und die hierfür erforderlichen Untersuchungen und Variantenbetrachtungen einzuleiten.

Als Basis dazu fand bereits am 24. Oktober 2013 eine **Verkehrserhebung für den Individual- sowie Radverkehr** an den 36 wichtigsten innerstädtischen Knotenpunkten, incl. 4 Dauerzählstellen statt. Die Ergebnisse der Erhebung fließen in die zu beauftragende Verkehrsuntersuchung ein und bilden die Grundlage. Die Verkehrsmengen können somit zuverlässig auf den Prognosehorizont 2025/30 hochgerechnet werden.

Die Rahmenbedingungen der Verkehrsführung für den Schillerplatz mit einer diagonalen Führung des ÖPNV und ggf. des Radverkehrs über den Platz bei gleichzeitiger Umfahrung durch den motorisierten Individualverkehr wurden im Jahr 2008 (Vorlage 191/08) als Grundsatz vom Gemeinderat beschlossen. Ein dazu erstelltes Verkehrskonzept vom Büro Hupfer Ingenieure GmbH bildete hierzu die Entscheidungsgrundlage.

Aufbauend auf dieses Verkehrskonzept sollen nun **im Rahmen von ZIEL** weitere Fragestellungen erörtert, **weitergehende Verkehrskonzepte für die Innenstadt** entwickelt und analysiert, sowie die Datengrundlage aktualisiert und prognostiziert werden, damit eine leistungsfähige und sichere Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet wird.

Des Weiteren sind die **Zu-/Abfahrten der geplanten Tiefgarage** unter dem Schiller- oder Arsenalplatz zu optimieren. Dazu müssen einzelne Knoten im näheren Umfeld auf Leistungsfähigkeit überprüft, jedoch auch Netzzusammenhänge im weiteren Umfeld untersucht und analysiert werden.

Folgendes **Leitziel aus dem Masterplan Mobilität** soll hierbei beachtet und umgesetzt werden:

Die Innenstadt ist verkehrlich klar und nachvollziehbar geordnet. Der Innenstadtring mit seinen gleichmäßig ausgelasteten Parkierungsstandorten kann von allen Seiten gut angefahren werden. Die Erschließungsachse (Schillerstraße – Mathildenstraße – Asperger Straße – Wilhelmstraße und Solitudestraße) unterstützen systematisch die Erreichbarkeit wichtiger Ziele für alle Verkehrsarten der Innenstadt.

Im Einzelnen ergibt sich der **Untersuchungsbedarf** aus folgenden Gründen:

- Die damaligen Überlegungen zur Erreichbarkeit der Innenstadt sollen durch die aktuellen Zählwerte überprüft und fortgeschrieben werden. Daraus können sich **weitere zukunftsfähige Erschließungsvarianten** entwickeln.
- Dies gilt auch für die damals untersuchten **Leistungsfähigkeitsbewertungen** einzelner Knotenpunkte (Stauraumberechnungen, Verkehrsflussanalysen,...) incl. Knotenpunktentwürfe. Auch diese beruhen auf veralteten Zahlen (z.B. vor Eröffnung der Wilhelmgalerie). Mit den aktuellen Zählergebnissen müssen die damaligen Annahmen überprüft und für die nächsten Jahre fortgeschrieben werden.
- **Weitergehende Verkehrskonzepte**, bis hin zu einer Sperrung der Arsenalstraße und/oder Solitudestraße sollen ergebnisoffen analysiert und diskutiert werden.
- Beispiele für die möglichen Auswirkungen weitergehender Fragestellungen der Gesamterschließung sind der häufig geäußerte Wunsch nach einer veränderten Aufteilung des Verkehrs zwischen ZOB-Tunnel und Solitudestraße (Entlastung Schulcampus vom Durchgangsverkehr ohne Beeinträchtigung des Parkhauses Solitude) und mögliche Auswirkungen einer teilweisen oder kompletten Umwidmung der Alleenstraße zur

Fahrradstraße.

- Eine **denkbare Tiefgarage** an den möglichen Standorten, mit einer eventuellen Kapazitätserhöhung gegenüber dem Bestand auf dem Arsenalplatz, sollte verkehrstechnisch optimiert in das Gesamtkonzept eingebunden werden. Dadurch besteht die Chance öffentliche Stellplätze im Straßenraum der umliegenden Straßen zu reduzieren. Sichere Radverkehrsanlagen und großzügigere Fußgängerbereiche können dann zusätzlich die am Arsenalplatz erreichbaren städtebaulichen Aufwertungen ergänzen und den Nutzen im Vergleich zu den Baukosten weiter erhöhen.
- Die gewünschte **Lage der zentralen Haltestelle** in der Innenstadtachse ist noch offen (Arsenalplatz beibehalten oder Verlegen auf den Schillerplatz).
- Es bestehen **erhebliche Mängel in der Erschließung für den Radverkehr** sowohl für die Innenstadt insgesamt als auch für den Schülerverkehr. Beispielsweise ist die Zufahrt von der Schillerstraße in die Solitudestraße entgegen der Einbahnrichtung weder straßenverkehrsrechtlich zulässig noch bautechnisch den Anforderungen entsprechend ausgestaltet (Konflikt Aufstellbereich Fußgänger/rechtsabbiegender Radverkehr). Die Fortführung der steigungsarmen Radverbindung für die Weststadt von der Schillerstraße zur Arsenalstraße ist zu prüfen. Auch das Thema „Fahrradstraße“ kann dabei einfließen.

2. Arbeitsprogramm

Das **Arbeitsprogramm** wurde wie folgt beschrieben und lag den angefragten Büros zur Angebotsabgabe vor:

- Sichtung und Bewertung vorhandener Unterlagen und Untersuchungen
- Auswertung von bestehenden Verkehrsanalysen
- Bewertung der Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel und Handlungsoptionen (Mängel, Chancen):
- Verkehrsprognose
- Planfälle
- Leistungsberechnungen und verkehrstechnische Entwürfe
- Fahrsimulationen (Optional)
- Darstellung und Gesamtbewertung der Erkenntnisse
- Teilnahme an Besprechungen
- Regelmäßige Arbeitstreffen

Die Erarbeitung des Verkehrsgutachtens soll in einem iterativen Prozess durchgeführt werden. Ziel ist es dabei, die Anzahl der Planfälle in einen überschaubaren Rahmen zu halten und sinnvolle Kombinationen von Unterplanfällen zu definieren.

Bei wichtigen Grundsatzentscheidungen sind gegebenenfalls die Abstimmungsprozesse mit den politischen Gremien, Interessengemeinschaften und Bürgern im Rahmen von Workshops zu erarbeiten.

3. Gegenüberstellung der Angebote und Vergabeempfehlung

Auf der Basis der oben beschriebenen Aufgabenbeschreibung wurden von drei Büros Angebote eingeholt:

- **BS-Ingenieure aus Ludwigsburg,**
- **IGV GmbH & Co.KG aus Stuttgart,**
- **Hupfer Ingenieure GmbH aus Niederhorbach.**

BS-Ingenieure aus Ludwigsburg:

Das Büro hat die Aufgabenstellung voll erfüllt. Insgesamt werden drei Planfälle untersucht, weitere Planfälle werden mit 2.500,- € pro Planfall berechnet. Insgesamt wurden 10 Arbeitsgruppentreffen und 3 Präsentationen mit angeboten. Eine Simulation ist im Angebotspreis nicht enthalten, ebenso würde ein eventueller Workshop nach Aufwand abgerechnet werden müssen.

Der abgegebene Angebotspreis liegt bei brutto 104.184,50 €.

Das Büro geht sehr fundiert auf die Grundlagenbewertung ein mögliche Planfälle und die Grundlagenbewertung ein, führt die Leistungsberechnungen jedoch nur überschlägig durch.

Aufgrund der dichten Knotenpunktfolge wäre eine Betrachtung des Verkehrsablauf (z.B. Grüne Welle) wünschenswert, die vom Büro gegen Aufpreis angeboten wird.

IGV GmbH & Co.KG aus Stuttgart:

Das Büro hat die Aufgabenstellung voll erfüllt. Insgesamt werden fünf Planfälle untersucht, weitere Planfälle werden mit 2.500,- € pro Planfall berechnet. Insgesamt wurden 6 Arbeitsgruppentreffen und 2 Präsentationen mit angeboten. Die Simulation eines Planfalles ist im Angebotspreis enthalten, die Simulation weiterer Planfälle wurde vorerst nicht angeboten. Ein Workshop ist im Angebotspreis enthalten.

Der abgegebene Angebotspreis liegt bei brutto 75.969,60 €

Das Büro zeichnet sich durch eine systematische und umfassende Vorgehensweise aus. Es legt dabei ein besonderes Gewicht auf die Ansprüche des Busverkehrs und bietet zudem ein Planfall unter Einbeziehung der Stadtbahn an. Hierbei wird die Funktion der Innenstadtachse als zentrale ÖPNV-Verbindung hervorgehoben, wobei die weiteren Verkehrsträger nicht unbeachtet bleiben und ebenfalls in die Bewertungsmatrix einbezogen werden.

Hupfer Ingenieure GmbH aus Niederhorbach

Das Büro hat die Aufgabenstellung voll erfüllt. Insgesamt werden fünf Planfälle untersucht, weitere Planfälle werden mit 2.900,- € pro Planfall berechnet. Insgesamt wurden 6 Arbeitsgruppentreffen und 3 Präsentationen mit angeboten. Die Simulation vom Status Quo incl. einem Planfalles ist im Angebotspreis enthalten, die Simulation weiterer Planfälle wird mit 3.011,- € angeboten. Ein Workshop ist im Angebotspreis nicht enthalten und müsste nach Aufwand abgerechnet werden.

Der abgegebene Angebotspreis liegt bei brutto 68.735,00 €

Bei diesem Büro ist besonders die umfassende Betrachtung aller Verkehrsarten hervorzuheben, insbesondere die Berücksichtigung der hohen Fußgängerfrequenzen bei den Leistungsberechnungen. Ergänzend zu den konzeptionellen Entwürfen spricht das Büro auch ausdrücklich die weitergehende Mängelbeseitigung im Bestand an, um somit auch bereits mit kurzfristigen Maßnahmen Verbesserungen im Verkehrsablauf zu erreichen.

Eine **Zusammenstellung der Angebotspreise** ist als **Anlage** beigefügt.

Zusammengefasst teilen sich die Angebote (brutto) preislich so auf:

▪ BS-Ingenieure:	104.184,50 €	(ohne Simulation und Workshop)
▪ IGV	75.969,60 €	(mit Simulation und Workshop)
▪ Hupfer Ingenieure	68.735,00 €	(mit Simulation, ohne Workshop)

Für die Verkehrsuntersuchung zur Innenstadtentwicklung empfiehlt die Verwaltung aus folgenden Gründen die Vergabe der Verkehrsuntersuchung an das Büro Hupfer Ingenieure:

- Das Büro Hupfer Ingenieure bietet die Untersuchung im Vergleich mit den anderen Büros am günstigsten an. Auch wenn bei dem Angebot die Kosten für den geplanten Workshop nach Aufwand berechnet werden, wird die Differenz von 7.234,60 € zum nächst günstigsten Anbieter sicherlich nicht überschritten.

- Darüber hinaus hat Hupfer Ingenieure die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2008 in Ludwigsburg durchgeführt und kann sich daher am schnellsten in die umfassende Thematik einarbeiten, da das Büro die damals angesprochenen Problematiken und Aufgabenschwerpunkte bereits kennt.
- Das Büro Hupfer legt erfahrungsgemäß seinen Arbeitsschwerpunkt nicht allein auf die verkehrstechnischen Untersuchungen, sondern beachtet auch im hohen Maße die städtebaulichen Komponenten.
- Durch die intensiven Bearbeitungen des Themas aus den Jahren 2006 – 2008 verfügt das Büro über einen breiten Erfahrungshorizont bei den innenstadtrelevanten Verkehrsthemen.

4. Finanzierung:

Im Haushaltsplan sind unter Teilhaushalt 67, Produktgruppe 5410-067 Gemeindestraßen, Auftragsgruppe A541067011 (ZIEL) unter Nr. 8 400.000,- € für die Maßnahme ZIEL eingestellt, davon entfallen in 2014 180.000,- € auf die Verkehrsplanung. Von diesen bereitgestellten Haushaltsmitteln werden mit dem vorliegenden Beschluss vorerst 90.000,- € abgeschöpft, bei Beauftragung weiterer Planfälle oder Konzepte bis zu 130.000,- € (s. Beschlussvorlage Nr. 2).

Die PAG wird sich mit einem noch zu ermittelnden Betrag an den Kosten beteiligen, da ein Teil des angebotenen Leistungsumfangs zur Optimierung der geplanten Tiefgaragenzufahrten dient. Im Einzelnen wird die Aufteilung des Leistungsumfangs zwischen den Leistungen für die PAG und dem Projekt ZIEL mit dem zu beauftragenden Büro noch ausgehandelt.

5. Weiteres Vorgehen

Wie bereits in der Gemeinderatssitzung am 26.02.2014 vorgetragen, ist vorgesehen, **bis zur Sommerpause 2014** zusammen mit dem Planungsbüro **erste Ergebnisse der Untersuchung** im Gemeinderat vorzustellen und den **optimalen Standort der geplanten Tiefgarage** beschließen zu lassen. Bei Bedarf ist auch ein ergebnisoffener Workshop mit dem Gemeinderat, Bürgern und Interessensvertretern geplant, der dann weitergehende Untersuchungen bestimmt, bzw. die geplante Zeitschiene weiter konkretisiert. Ziel ist es dabei, den **Endbericht bis zum Herbst 2014** fertig zu stellen.

Falls weitere tiefergehende Untersuchungen als im Angebot ausgewiesen nötig werden, sollen diese im Rahmen der Verwaltungszuständigkeit einzeln bis zu einer Summe von 40.000,- € beauftragt werden. Grundlage ist hierbei das Angebot des beauftragten Ingenieurbüros. Eine Gesamtsumme von 130.000,- € wird hierbei jedoch nicht ohne weiteren Gemeinderatsbeschluss überschritten.

Finanzielle Auswirkungen?				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:		180.000 EUR
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt 67		Produktgruppe 5410-067		
ErgHH: Ertrags-				
FinHH: Ein-				
Investitionsmaßnahmen		A541067011		
Deckung		<input checked="" type="checkbox"/> Ja		
		<input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
			78720000	754106701097
Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erledigt?				
<input type="checkbox"/> Ja, vergleiche Beilage		<input checked="" type="checkbox"/> Nicht erforderlich		

Unterschriften:

Martin Kurt

Frank Lehmpfuhl

Verteiler:

20, 60, 61, R05, PAG