



BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 075/16

Federführung:
FB Stadtplanung und Vermessung
Dezernat III

Sachbearbeitung:
Scheuermann, Martin
Ressler, Gerd

Datum:
22.03.2016

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	14.04.2016	ÖFFENTLICH

Betreff: Planungen und Konzepte zur Stadtbahn und anderer Maßnahmen im ÖPNV:
Arbeitsstand und Finanzierung

Bezug SEK: MP 08 - Mobilität

Bezug:

- Vorlage 037/16: Stadtbahn und GVFG-Förderung; abweichender Beschluss des Gemeinderats vom 24.02.2016
- Vorlage 065/16 vom 18.02.2016: Antrag CDU: Konzept BRT/E-Busse und Einbindung Weststadt/Römerhügel

Anlagen: Anlage 1: bisherige und vorgesehene Untersuchungen inkl. Kosten

Beschlussvorschlag:

1. Zur Fortschreibung der ÖPNV-Fachplanungen und einem Vergleich von schienen- bzw. schienenungebundenen Fahrzeugsystemen wird die Verwaltung ermächtigt, Einzelgutachten in Höhe von insgesamt ca. 250.000 € zu beauftragen.
2. Von diesem Gesamtbetrag werden 138.000 € als überplanmäßige Ausgabe finanziert. Die Deckung erfolgt aus der Deckungsreserve.

Sachverhalt/Begründung:

1. Anlass

Steigende Fahrgastzahlen, Stadtverkehre an der Kapazitätsgrenze, zunehmende Konkurrenzen um den öffentlichen (Straßen)Raum, Barrierefreiheit, neue Technologien bei Antrieben und Fahrzeugsystemen sowie digitale Vernetzung und Verkehrstechnik: Diesen Herausforderungen muss sich die Stadt Ludwigsburg bei der Entwicklung zukunftsfähiger Mobilitätslösungen aktiv stellen, um die Rolle des ÖPNV dauerhaft zu stärken, neue Fahrgastpotentiale zu erschließen und Verkehr umweltfreundlich, energiesparend und wirtschaftlich zu bewältigen.

In diesem Zusammenhang stehen weitere kurz- bis mittelfristige Entscheidungen an, beispielsweise die Vorbereitung der EU-weiten Ausschreibung des Busverkehrs für das Jahr 2019,

die Entwicklung des Bahnhofsareals einschließlich des ZOB sowie die Bewertung und Auswahl einer Stadtbahnvariante oder anderer ÖPNV-Systeme.

Die Ausschreibung der Busverkehre muss im Jahr 2017 vorbereitet sein und soll genutzt werden, das bestehende Liniennetz zu überprüfen, zu optimieren und ggf. durch moderne Technologien und neue Verkehrsträger zukunftsfähig weiter zu entwickeln. Gemäß Beschluss des Gemeinderats vom 24.02.2016 werden zur Weiterentwicklung eines zukunftsorientierten ÖPNV neben Optimierungen des Busverkehrs und Alternativen wie Hochflur- und Niederflurstadtbahnen ebenbürtig die Potentiale eines Bus-Rapid-Transit-System untersucht.

Mit der konzeptionellen Weiterentwicklung des Busverkehrs ist ein Verkehrsplanungsbüro mittlerweile beauftragt, die Mittel hierfür sind im Haushalt 2016 eingestellt. Vertiefende Untersuchungen, die sich aus dem genannten Beschluss ergeben, sind jedoch noch zu beauftragen. Sie gehen über den Vergaberahmen der Stadtverwaltung Ludwigsburg hinaus, so dass insgesamt eine Freigabe von Planungsmitteln durch den BTU erforderlich wird.

2. Ziele

Die anstehenden Untersuchungen dienen der Erstellung einer einheitlichen Bewertungsgrundlage zum Vergleich und zur strategischen Vorentscheidung über die Stadtbahn bzw. über alternative Systeme, insbesondere:

- welchen Nutzen sie erbringen,
- welche Kosten sie verursachen und speziell mit welchen konkreten Folgekosten für Ludwigsburg zu rechnen ist,
- welche Konzepte deshalb zukünftig ganz oder teilweise in Kombination mit anderen Maßnahmen weiter verfolgt werden sollten, um entsprechende Förderanträge stellen zu können.

Nach diesen Grundsatzentscheidungen werden für die spätere Vor- und Ausführungsplanung weitere Gutachten erforderlich, die zusätzliche Kosten verursachen. Zunächst bleiben jedoch vertiefende Analysen auf der Basis von Vorplanungen und Kostenschätzungen beschränkt auf:

- Bereiche, die als besonders kritisch einzuschätzen sind und ggf. eine bestimmte Linienführung verhindern oder sogar das Kosten-Nutzen-Verhältnis empfindlich beeinflussen könnten (insbesondere Stadtbahn/ZOB/Bahnhof).
- Abschnitte, die für Busbeschleunigungsmaßnahmen oder für die Aufnahme von Elementen eines Bus Rapid Transit Systems (BRT) bzw. für „Buses with High Level of Service“ (BHLS) geeignet erscheinen.

3. Bisherige Untersuchungen und Zwischenergebnisse im Überblick

Untersuchungen in den Jahren 2003 bis 2005 befassten sich allein mit der Reaktivierung der Schienenstrecke Markgröningen – Ludwigsburg ohne Trassenvarianten (vgl. Anhang Tabelle 1). Ziel war vor allem, die Bahnstrecke zu erhalten und eine Entwidmung zu vermeiden.

Der Ausbau eines Stadtbahnsystems mit mehreren Ästen wurde ab ca. 2007 verfolgt. Daran waren zeitweilig neben der Region die Landkreise Ludwigsburg und Rems-Murr sowie anliegende Kommunen beteiligt. Es handelte sich vor allem um Machbarkeitsstudien mit Nutzen-Kosten-Abschätzungen, die nach und nach zur Reduzierung des Systems auf die heute verbliebenen Teilstrecken führten. Verzichtet werden musste z. B. auf die Teilläste Schwieberdingen, Remseck-Neckargröningen und die Verbindung nach Waiblingen (ca. bis 2008). Zu einem knappen Nutzenüberschuss führten erst weitere Optimierungen, unter anderem der Verzicht auf die zentrale Führung in Straßen durch die Gewerbegebiete der Weststadt (bis 2012).

Die verbleibenden Konzepte wurden weiter betrieblich optimiert und im Umfeld des Bahnhofs (Gütergleisquerung, ZOB, Haltestellen) laufen Detailprüfungen vor allem für die Hochflurbahn. Der Kostenanteil der Stadt Ludwigsburg an den Untersuchungen beträgt brutto bislang ca. 67.000 Euro, Planungen und Konzepte zur Stadtbahn und anderer Maßnahmen im ÖPNV: Arbeitsstand und Finanzierung

wobei etwa 20.000 Euro durch die Detailuntersuchungen im Umfeld des Bahnhofs und des ZOB bedingt sind (vgl. Anhang Tabelle 2 a + b) und voll durch die Stadt getragen wurden.

4. Mittelfristiger Untersuchungsbedarf - ausstehende Vergaben

Insgesamt stellt sich der Sachstand für den konzeptionellen Systemvergleich sowie der angestrebte zeitliche Ablauf wie folgt dar:

System/Typ	Detailprüfungen Bahnhofsumfeld /ZOB ¹⁾	Standardisierte Bewertung ²⁾	Folgekosten- Berechnung ³⁾	Verkehrlich- städtebauliche Bewertung ⁴⁾
Hochflur (Aldingen - Markgröningen)	Laufend (bis Juni 2016)	zu aktualisieren (bis Juni 2016)	offen (bis Sept. 2016)	offen (bis Nov. 2016)
Niederflur (incl. Ast Oßweil)	erledigt	zu aktualisieren (bis Juni 2016)	offen (bis Sept. 2016)	offen (bis Nov. 2016)
Schnellbussystem (BRT / BHLS)	offen (bis Juni 2016)	offen (Tendenz bis Juni 2016)	Offen (Tendenz bis Sept 2016)	offen (bis Nov. 2016)

- 1) Baulich-technische Prüfungen mit Folgen für Fahrplan, Kosten, Wirtschaftlichkeit
- 2) Gesamtwirtschaftliche Betrachtung zum grundsätzlichen Nachweis der Förderfähigkeit
- 3) Ermittlung der konkreten jährlichen Kosten / Aufwendungen für die Kommune (den Landkreis) in Abhängigkeit von der Zuschusshöhe
- 4) Gesamtbeurteilung und Abwägung, politische Entscheidung

Die für den gleichwertigen Systemvergleich notwendigen Untersuchungen bzw. Planungen und Berechnungen sind im Detail der Tabelle 3 der Anlage zu entnehmen. Dargestellt sind die bisher absehbaren Kosten sowie auch der noch offene Finanzierungsbedarf. Die Gesamtausgaben für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Konzeptes einschließlich Systemvergleich betragen demnach für die kommenden zwei Jahre ca. 250.000 €. Davon sind noch ca. 140.000 € zu finanzieren.

Die notwendigen finanziellen Mittel sind bisher nicht im Haushalt veranschlagt. Eine überplanmäßige Ausgabe ist erforderlich, die Deckung erfolgt aus der Deckungsreserve.

Weitere ÖPNV-relevante Kosten wie Planungskosten für den ZOB und das Bahnhofsareal oder Kosten für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen sind in dieser Aufstellung nicht enthalten. Die realen finanziellen Leistungen der Stadt Ludwigsburg für den gesamten ÖPNV sind also wesentlich höher.

Um alle Systeme vergleichend bewerten zu können, müssen die Untersuchungsstände auf einem ausreichenden einheitlichen Stand sein. Dies wird zunächst mit dem Abschluss der standardisierten Bewertung bzw. beim Buskonzept mit einer tendenziellen Aussage zu Kosten und Nutzen im Juni der Fall sein. Ausgehend von diesen Ergebnissen ist zu entscheiden, ob für alle Varianten die Folgekosten ermittelt werden sollen (bisherige Stand der Vereinbarungen). Aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten kann für die betroffenen Kommunen die Entscheidung mit den vorliegenden Folgekostenberechnungen im Sept. 2016 erfolgen. Parallel können bereits weitergehende verkehrliche und städtebauliche Untersuchungen erfolgen, um die letztlich politische Grundsatzentscheidung treffen zu können.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die weiteren Untersuchungsinhalte von Zwischenergebnissen mitbestimmt werden. Bei negativen Teilergebnissen sind entweder weitere Alternativen zu suchen oder die Folgeuntersuchungen einzustellen. Insofern ist der reale Finanzierungsbedarf erst im Verlauf des weiteren Verfahrens jeweils auf der Basis einzuholender

Angebote zu konkretisieren. Die Verwaltung wird die Gremien informieren, sobald wesentliche Ergebnisse der geplanten Untersuchungen vorliegen.

5. Weiteres Vorgehen und Zeitplanung

Mitte April ist mit Mitgliedern des Gemeinderats und beteiligter Kommunen eine Exkursion nach Straßburg vorgesehen, um das dortige beschleunigte Bussystem und die Niederflurstadtbahn zu besichtigen.

Voraussichtlich im Juni soll in einer öffentlichen Veranstaltung im Forum Ludwigsburg über die Zwischenstände der Gutachten informiert werden. Diskutiert werden können dann die unterschiedlichen Entscheidungskriterien, um die öffentliche Meinungsbildung zu unterstützen.

Unterschriften:

Michael Ilk

Finanzielle Auswirkungen?				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:		250.000 EUR
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt		Produktgruppe		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input checked="" type="checkbox"/> Ja (112.000 €) <input checked="" type="checkbox"/> Nein (138.000 €), Deckung durch Deckungsreserve		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

Verteiler: DI, DII, DIII, 20, 23, 60, 61, NSE