



BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 340/17

Federführung:

Öffentlicher Personennahverkehr
FB Stadtplanung und Vermessung

Sachbearbeitung:

Scheuermann, Martin
Behnsen, Sascha

Datum:

06.09.2017

Beratungsfolge**Sitzungsdatum****Sitzungsart**

Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt

21.09.2017

ÖFFENTLICH

Betreff:

Entwicklungsstrategie ÖPNV: Vorplanung für BRT-Teilabschnitt L 1140

Bezug SEK:

Masterplan 8 - Mobilität

Bezug:

Vorl. 501/16 (Vergabebeschluss für die Standardisierte Bewertung eines BRT-Systems)
Vorl. 165/17 (Entwicklungsstrategie ÖPNV - Grundsatzbeschluss)
Vorl. 481/10 (Erste Ergebnisse Wirtschaftlichkeitsuntersuchung 2010 Stadtbahn Ludwigsburg)

Anlagen:

Plan mit Streckenabschnitt

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, in die Vorplanung und Variantenuntersuchung eines BRT-Trassenabschnittes – L 1140 zwischen dem Kreuzungspunkt L 1100 (Neckargröningen) und der Abzweigung Oßweil Neckargröninger Straße einzusteigen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, den an das Büro IGV vergebenen Auftrag zur Durchführung einer Standardisierten Bewertung für ein BRT-System inhaltlich in Bezug auf die Aufgabenstellung anzupassen und die Vorplanung des Abschnitts an das Büro IGV zu vergeben.

Sachverhalt/Begründung:

Die im Januar 2017 beschlossene Beauftragung für eine Standardisierte Bewertung für ein BRT-System (BRT = Bus-Rapid-Transit = Schnellbus) wurde an das Büro IGV vergeben. Sie hatte zum Ziel, den Nutzen-Kosten-Faktor eines schienenungebundenen Verkehrsmittels in und um Ludwigsburg zu ermitteln. Dadurch sollte für einen Grundsatzbeschluss eine Vergleichbarkeit mit den anderen untersuchten Stadtbahnvarianten hergestellt werden.

Noch im ersten Quartal 2017 gab es Ideen, das ÖPNV-Netz regionaler zu entwickeln. Die Überlegungen mündeten im „Entwicklungskonzept ÖPNV“ (Vorl. 165/17, sog. Doppelstrategie), die im Wesentlichen folgende Projektschwerpunkte vorsieht:

1. Eine Reaktivierung der Eisenbahnstrecke zwischen Markgröningen und Ludwigsburg und der Bau

- eines neuen Eisenbahn-Halts bei W&W für neue Regionalbahn-Angebote bis nach Kornwestheim,
2. Das Vorantreiben der Planungen für ein BRT-System im Stadtgebiet Ludwigsburg sowie nach Remseck am Neckar,
 3. die Förderantragstellung und Planung einer Niederflur-Stadtbahn zwischen Markgröningen und Ludwigsburg (im Wechsel mit der Regionalbahn) sowie Ästen nach Remseck-Aldingen, Oßweil und Schlösslesfeld.
 4. Die Einrichtung von tangentialen Regionalbahn-Angeboten über die Kreisgrenze hinaus in Richtung Esslingen über die Schusterbahn und über Stuttgart-Stammheim nach Leonberg sowie von BRT-Angeboten in den Landkreis Rems-Murr.

Die Projektschwerpunkte dieses Konzeptes sollen gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis und den Nachbarkommunen Kornwestheim, Möglingen, Markgröningen und Remseck a. N. gleichberechtigt vorangetrieben bzw. realisiert werden.

Die Gemeinderäte in Ludwigsburg und in Kornwestheim sowie der Ausschuss für Umwelt und Technik im Kreistag haben sich mit einstimmigen Beschlüssen für das „Entwicklungskonzept ÖPNV“ ausgesprochen.

Somit ist die Standardisierte Bewertung für ein reines BRT-System obsolet geworden. Stattdessen steht die integrierte Planung der Bausteine Regionalbahn, Stadtbahn und BRT nun im Vordergrund.

Die Verwaltung hatte angesichts dieser Entwicklungen bereits frühzeitig mit dem Büro IGV Kontakt aufgenommen. IGV hatte deshalb die Untersuchungen zur Standardisierten Bewertung ruhen lassen.

Formal ist der Auftrag aber noch nicht abgeschlossen.

Da mit den oben genannten Partnern festgelegt wurde, dass die Stadt Ludwigsburg die obigen Punkte 1, 2 und 4 verantwortet, möchte die Verwaltung anstatt der Standardisierten Bewertung nun die Vorplanung für eine BRT-Achse zwischen Remseck-Neckargröningen und Ludwigsburg an das Büro IGV vergeben.

Die Achse ist von hoher Bedeutung für das beschlossene Entwicklungskonzept, da sie zu den kurzfristig realisierbaren Verbesserungen im ÖPNV gehört. Ihr Potenzial genügte nicht für ein wirtschaftliches, schienengebundenes Stadtbahnssystem. Seit 2010 ist sie deshalb aus den Stadtbahnplanungen herausgefallen. Sowohl eine Stadtbahn Ludwigsburg – Waiblingen (vgl. Vorlage 481/10) als auch eine Verkürzung bis Remseck-Neckargröningen (vgl. Gemeinderatssitzung am 08.06.2011, sog. Mitfall 2b) konnten aufgrund eines Nutzen-Kosten-Indikators unter 1 nicht für ein schienengebundenes System empfohlen werden. Seitdem war als Endpunkt für die Stadtbahn Oßweil vorgesehen.

Demgegenüber zeichnet sich nun ab, dass diese Netz-Lücke mit einem BRT nach Remseck-Neckargröningen geschlossen werden kann und bei einer eigenen Fahrspur sowohl die bestehenden Busse als auch ein zukünftiger BRT zugleich beschleunigt würden. Im Endausbau des ÖPNV-Entwicklungskonzepts wären mit dem BRT die Niederflurstadtbahn in Ludwigsburg mit dem SSB-Netz in Remseck-Neckargröningen verknüpft. Mit den darüber hinaus vorgesehenen Angeboten zwischen Rems-Murr-Kreis und Ludwigsburg könnte das große Fahrgastpotenzial erschlossen werden, welches durch Pendlerbefragungen bestätigt wurde und auch durch die allgegenwärtige Stausituation offensichtlich ist.

Für die Streckenführung des BRT in der Oststadt und Oßweil wurde das Büro IGV mit einer Variantenuntersuchung beauftragt. Sie umfasst die Korridore Schorndorfer- / Friesenstraße, Schorndorfer- / Fuchshof- / Fellbacher Straße, Hindenburgstraße / Fellbacher Straße und Friedrichstraße. Aus diesem Grund sind nun auch Planungen eines BRT im Bereich des nun zu erarbeitenden Mobilitätskonzepts für den Fuchshof zu berücksichtigen. Ergebnisse sind für das 4. Quartal zu erwarten.

Der für die Vorplanung vorgesehene Abschnitt ist unabhängig von Variantenführungen in Ludwigsburg und Remseck a. N. und entfaltet für sich eine verkehrliche Wirkung. Es handelt sich um einen Teilabschnitt entlang der L 1140: Er beginnt ab der Kreuzung L 1140 / L 1100 bei Remseck-Neckargröningen und verläuft in Richtung Ludwigsburg bis etwa zur Einmündung in die Neckargröninger Straße in Oßweil. Der rund 2,2 Kilometer lange, derzeit je Fahrtrichtung einspurige Abschnitt ist vor allem stadteinwärts sehr stauanfällig – darunter leidet schon heute die Fahrplanstabilität der dort verkehrenden Busse der Linien 431, 432 und 433.

Die Vorplanung soll insbesondere Aussagen treffen

- zur Lage und Dimensionierung der Trasse,
- zu den betroffenen Knotenpunkten,
- zu möglichen Reisezeitgewinnen und
- zu den Kosten (Schätzung).

Die Vorplanung soll Grundlage sein für weitere politische Beschlüsse und eine Förderantragstellung, zum Beispiel nach dem Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG), welches BRT-Spuren finanziell fördert. Konkrete Fördermodalitäten für BRT-Systeme werden gerade vom Land bearbeitet.

Da sich spezielle Fragestellungen bezüglich der Fördermodalitäten bereits während der Vorplanung ergeben können, soll dieser Auftrag an ein Büro gehen, welches hier über BRT-spezifische Sachkompetenz und Erfahrungen bezüglich des LGVFG verfügt. Aus Sicht der Verwaltung erfüllt das Büro IGV diese Voraussetzungen, weshalb dies durch Anpassung der Aufgabenstellung im Rahmen des bisher vergebenen Auftrags geschehen soll.

Unterschriften:

Dr. Anne Mayer-Dukart

Finanzielle Auswirkungen?				
☒ Ja	☐ Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: ca. 50.000 EUR		
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt		Produktgruppe 5110-061		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart		Sach- und Dienstleistungen		
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		☐ Ja ☐ Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
61105100	42710030			

Verteiler: DI, DII, DIII, NSE, 14, 61, 67



LUDWIGSBURG

NOTIZEN