



BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 383/17

Federführung:
FB Stadtplanung und Vermessung

Sachbearbeitung:
Behnsen, Sascha
Scheuermann, Martin

Datum:
25.09.2017

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	12.10.2017	NICHT ÖFFENTLICH
Gemeinderat	25.10.2017	ÖFFENTLICH

Betreff: ÖPNV in Ludwigsburg: Qualitative Standards für das wettbewerbliche
Vergabeverfahren - Linienbündel 7

Bezug SEK: MP 08

Bezug: Vorl. 362/17 (Netzkonzeption Linienbündel 7)

Anlagen: Anlage 1 – Technische und qualitative Anforderungen an das Linienbündel 7,
Los 2

Beschlussvorschlag:

1. Für das Busverkehr-Linienbündel 7 (Ludwigsburg) im Los 2 (Stadtverkehr Ludwigsburg) werden die in Anlage 1 aufgeführten, zusätzlichen Standards und Rahmenbedingungen definiert und in der EU-weiten Vorabkennzeichnung veröffentlicht.
2. Die Stadtverwaltung wird ermächtigt, den exakten redaktionellen Wortlaut mit dem Landratsamt und ggf. weiteren Beteiligten (z.B. VVS, Fachanwalt) zu erarbeiten.

Sachverhalt / Begründung

1. Anlass

Die Busverkehrsleistungen müssen aufgrund EU-Rechts künftig europaweit in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben werden. Auch der Stadtverkehr Ludwigsburg – im Nahverkehrsplan des Landkreises als „Linienbündel 7“ bezeichnet – ist davon betroffen. Die Betriebsaufnahme des „neuen“ Busverkehrs erfolgt zum 1.01.2020. Aufgrund der vergaberechtlichen Schritte, erforderlicher Fristen und weiteren Rahmenbedingungen müssen bis Ende 2017 die Anforderungen, die für den Stadtverkehr Ludwigsburg gelten sollen, definiert und europaweit veröffentlicht werden.

Mit der Vorlage 362/17, vorberaten und beschlossen im BTU am 21.09.2017, hat die Stadt Ludwigsburg bereits die verkehrsplanerischen Anforderungen formuliert: Das dort vorgestellte Liniennetz für den Stadtverkehr soll in der europaweiten Vorabkennzeichnung die verkehrliche Grundlage bilden.

Mit dieser Vorlage werden nun dem Gremium die technischen und qualitativen Anforderungen zur Entscheidung vorgelegt. Auch diese werden – zusammen mit dem im Grundsatz beschlossenen Liniennetz – Bestandteil der Vorabbekanntmachung sein.

2. Ziele

Übergeordnetes Ziel ist es, die nachhaltige Mobilität in der Stadt voranzutreiben sowie Umweltbelastungen und Emissionen zu reduzieren.

Gleichzeitig sollen die geforderten Standards als klare Vorgaben für Unternehmen dienen und müssen kalkulierbar sein.

Darüber hinaus sollen die Anforderungen aus der Vorabbekanntmachung im Alltag praktikabel und funktionsfähig sein, und dennoch auch mit den anstehenden Bausteinen der ÖPNV-Entwicklungsstrategie kompatibel sein.

3. Verbundstandards

Der Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) und die Verbundlandkreise Ludwigsburg, Böblingen, Esslingen und Rems-Murr-Kreis haben umfassende und hohe Standards für das wettbewerbliche Vergabeverfahren formuliert. Durch diese verbundweit einheitlichen Anforderungen wird eine vergleichbare (Mindest-)Qualität im gesamten VVS-Gebiet gegeben sein. Diese so genannten „Standards im Busverkehr der Verbundlandkreise“¹ ergänzen die Vorabbekanntmachungen und definieren die allgemeinen Anforderungen an die zu erbringenden Leistungen im Landkreis Ludwigsburg. Sie verweisen wiederum auf weitere Anlagen², in denen technische oder organisatorische Details geregelt sind.

Die Stadt Ludwigsburg schlägt vor, einzelne Standards zu modifizieren und diese im wettbewerblichen Vergabeverfahren für das Linienbündel 7 (Stadtverkehr in Ludwigsburg, Los 2) zugrunde zu legen. Die Anforderungen sind in Anlage 1 dargestellt. Die Themengebiete wurden mit dem Landkreis und dem VVS vorbesprochen.

Der exakte redaktionelle Wortlaut für die EU-weite Vorabbekanntmachungen soll dann zwischen Stadt, Landkreis und weiteren Beteiligten (VVS, Fachjuristen) erstellt werden.

Wichtig ist zu betonen, dass nach derzeitigem Erfahrungsstand die von der Stadt definierten Zusatzstandards erst in einem späteren Prüfungsschritt entscheidungsrelevant werden. Im Falle eigenwirtschaftlicher Anträge läuft das Genehmigungsverfahren folgendermaßen ab:

Prüfungsschritt 1:

Sind die Anforderungen des Nahverkehrsplans und die verbundweiten Standards eingehalten?

Liegen mehrere Angebote vor, die die o.g. Standards einhalten, erfolgt Prüfungsschritt 2:
Welches Unternehmen hat das bessere (zusätzliche) Verkehrsangebot, z.B. Mehr-Kilometer?

Liegen mehrere Angebote mit vergleichbaren besseren Verkehrsleistungen vor, erfolgt Prüfungsschritt 3:
Welche weiteren, darüber hinaus gehenden Standards oder Leistungen bietet das Unternehmen an?

¹ http://www.landkreis-ludwigsburg.de/fileadmin/kreis-lb.de/pdf-dateien/buerger-info/verkehr/oeffentlicher-personennahverkehr/Vergabe/Standards_im_Busverkehr_der_VBLK_ohne_Anlagen_Version_1.6.pdf

² <http://www.landkreis-ludwigsburg.de/deutsch/buerger-info/verkehr/oeffentlicher-personennahverkehr/wettbewerbliche-vergabeverfahren-von-busverkehren/standards-im-busverkehr-der-verbundlandkreise/>

→ Die Entscheidung und Genehmigung erfolgt durch das Regierungspräsidium Stuttgart.

4. Vorgeschlagene Ergänzungen

Die in Anlage 1 dargelegten Anpassungen werden folgendermaßen begründet:

4.1 Fahrzeugantriebe: Fünf E-Busse (oder vergleichbar emissionsfreie Fahrzeuge) pro Jahr

Als zweitgrößte Stadt in der Region Stuttgart hat auch Ludwigsburg mit den Auswirkungen der hohen Verkehrsbelastung zu kämpfen:

An der Messstelle Friedrichstraße kam es – Stand 13.09.2017 – in diesem Jahr zu 22 Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts bei PM₁₀ (Feinstaub). Pro Kalenderjahr sind 35 Überschreitungen zugelassen. Im Jahr 2016 kam es zu 17 Überschreitungen des Tagesmittelwertes, 2015 zu 22 Überschreitungen, 2014 waren es 13.

Bei NO₂ (Stickstoffdioxid), das durch die Verbrennung fossiler Energieträger entsteht, wurde der Grenzwert an der Messstelle Friedrichstraße im Jahr 2016 zwar nur wenige Male überschritten. Allerdings lag der Jahresmittelwert mit 53 µg/m³ über dem Immissionsgrenzwert von 40 µg/m³. (Quelle: Website der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg).

Der Einsatz emissionsfreier Antriebe kann somit einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität im Stadtraum leisten. Auch zur Lärmreduzierung im Stadtverkehr können insbesondere elektrisch betriebene Busse wesentlich beitragen. Langfristige Konzepte und Strategien, beispielsweise der Einsatz von Elektromobilität, sind Gegenstand des 2015 beschlossenen Lärmaktionsplans.

Vor diesem Hintergrund schlägt die Stadt vor, entsprechend höhere Anforderungen an die Antriebstechnik der in Ludwigsburg verkehrenden Fahrzeuge zu stellen. Die Anschaffung der Fahrzeuge soll dabei stufenweise, auf mehrere Jahre, erfolgen. Die Beschaffungspflicht soll nicht bis zum Ende der Laufzeit gelten, sondern bis zum Jahr 2025. In der Summe wären damit 30 Busse auf alternative Antriebe umzustellen.

Die SWLB stehen grundsätzlich als Investor und Betreiber der E-Ladeinfrastruktur zur Verfügung und könnten dies auf bzw. zu einem Betriebshof innerhalb des Stadtgebietes errichten und gegen Entgelt betreiben. Eine Verpflichtung der Busunternehmen, mit den SWLB zusammenzuarbeiten, soll nach heutigem Sachstand nicht bestehen – die Busunternehmen sollen in ihrer Entscheidung frei sein, ob und ggf. welcher Anbieter in die erforderliche Ladeinfrastruktur investiert.

4.2 Fahrzeugantriebe und -technik: Pilotmaßnahmen zulassen

Angesichts rasanter technologischer Entwicklungen, auch in der Mobilität, hält es die Verwaltung für unabdingbar, Pilotfahrzeuge oder Prototypen im Ludwigsburger Stadtverkehr grundsätzlich zuzulassen. Damit sind Fahrzeuge zur Erprobung z.B. alternativer Antriebe gemeint, oder solche mit anderen Reichweiten (Batterie) oder mit anderen Ausstattungsmerkmalen. Selbstverständlich sollen diese im Einklang mit den genannten Standards stehen.

4.3 Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes: Mitwirken bei BRT-Aufbau

Zum Zeitpunkt dieser Vorlage und auch zum Zeitpunkt der EU-weiten Vorabbekanntmachung Ende 2017 stehen die exakten Linienvläufe oder technischen Anforderungen an ein BRT-System noch nicht fest. Andererseits zeichnet sich schon heute ab, dass einzelne Achsen oder Verbindungen innerhalb des Stadtgebietes grundsätzlich BRT-geeignet sind. Das künftige Busunternehmen wird somit aller Voraussicht nach auf bestimmten Linien als BRT – oder zumindest mit ersten Elementen eines BRT-Systems – unterwegs sein. Der Stadtbusverkehr wird durch die BRT-Elemente leistungsfähiger und stabiler, so dass heutige Unpünktlichkeiten beseitigt und die Zuverlässigkeit des Systems erhöht werden können.

Vor dem Hintergrund der Doppelstrategie gilt es Rahmenbedingungen zu formulieren, die mit den künftigen Planungen kompatibel sind oder diesen zumindest nicht entgegen stehen. Angesichts

des noch frühen Planungsstandes beim BRT-System können die Anforderungen daher nur allgemein formuliert sein.

Mit der in Anlage 1 enthaltenen Regelung sollen die Busunternehmen letztlich aufgefordert werden, an der Einführung und Umsetzung eines BRT-Systems aktiv mitzuwirken.

4.4 Grundsätzlich Einsatz von Solobussen bis 13 Meter Fahrzeuglänge

Bis auf den Korridor zwischen ZOB und der Haltestelle Blühendes Barock sowie einzelnen, meist in der Innenstadt gelegenen Haltestellen, sind die Bushaltestellen nicht durchgehend für Gelenkbusse ausgelegt. Damit die Stadt, die für den Bau und Unterhalt der Bushaltestellen zuständig ist, nicht in die Situation kommt, einen Großteil der über 200 Haltestellen für Gelenkbusse umbauen zu müssen, sind geänderte Formulierungen in der Vorabkennzeichnung notwendig.

Die in den Verbundstandards enthaltene Pflicht des Unternehmens, „die Gefäßgrößen ... so festzulegen, dass die heute regelmäßig zu bedienenden Fahrgäste befördert werden können“, ist daher zu präzisieren. Bestehende Ausnahmen, beispielsweise der Einsatz von Busanhängern im Schülerverkehr, sollen weiterhin zulässig bleiben. Die Ausnahmen werden für die Vorabkennzeichnung mit dem Landratsamt exakt festgelegt.

Die neue Regelung steht nicht im Widerspruch zu den BRT-Planungen. Wo längere Fahrzeuge sinnvoll und erforderlich sind, werden für das BRT-System die Haltestellen entsprechend angepasst oder neu gebaut. (Hinweis: Bereits heute werden Bushänger eingesetzt. Damit sind bis zu 24 Meter lange Konfigurationen möglich.)

4.5 Betriebshof

Der Busverkehr in Ludwigsburg weist eine hohe Bedienungsqualität auf. Allerdings stößt er oftmals an seine zeitliche Kapazitätsgrenze. Umso wichtiger ist es, Rahmenbedingungen zu formulieren, die einen Beitrag zu stabilen Betriebsabläufen leisten. Ein Betriebshof mit Sitz vorzugsweise in Ludwigsburg erleichtert die Betriebsabläufe aufgrund der kurzen Wege erheblich, um kurzfristig z.B. auf Nachfragespitzen oder Störungen zu reagieren.

Nicht zuletzt wegen der Ladeinfrastruktur z.B. bei Nachfragespitzen und den kurzen Wegen zum Laden ist ein Betriebshof im Stadtgebiet sinnvoll. Auch die SWLB, die als potentieller Investor und Betreiber einer solchen Technik zur Verfügung stehen, können und würden dieses Engagement aufgrund des erheblichen Invests nicht beliebig außerhalb der Stadtgrenzen wahrnehmen.

Vor diesem Hintergrund wird von der Stadtverwaltung ein Betriebshof im Raum Ludwigsburg empfohlen.

4.6 Finanzielle Beteiligung am Fahrscheinautomat „Rathaus“

Der DB-Fahrkartenautomat ist der einzige von der Stadt gepachtete und mitfinanzierte Automat. Die bisherige finanzielle Beteiligung der Unternehmen endet mit Ablauf der Linienkonzessionen. Ein Teil (50%) soll weiterhin durch das Verkehrsunternehmen, das dann den Stadtverkehr Ludwigsburg betreibt, mitfinanziert werden.

Sollten mit der Einführung eines BRT-Systems weitere Automaten installiert werden, erfolgt die Regelung über Zuständigkeiten etc. in separaten Vereinbarungen.

4.7 Betriebsstörungen: Info an Stadtverwaltung

Da sich Fahrgäste bei Fragen oder Beschwerden im Zusammenhang mit Betriebsstörungen nicht selten direkt an die Stadtverwaltung wenden, ist eine gute Kommunikation zwischen Verkehrsunternehmen und Verwaltung wichtig.

In den Verbundstandards bezieht sich diese Informationspflicht bisher auf den Aufgabenträger – hier also den Landkreis - sowie den VVS. Die nun formulierte Anforderung bezieht die Stadt Ludwigsburg mit ein.

5. Kosten und Finanzierung

Es gibt keine Garantie dafür, ob so genannte eigenwirtschaftliche Anträge für das Linienbündel 7 eingehen werden. Eigenwirtschaftlich bedeutet, dass ein Verkehrsunternehmen seine Leistungen kostendeckend finanzieren kann, insbesondere durch Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften (z.B. Verlustausgleiche im Ausbildungsverkehr). Angesichts der bisherigen Entwicklungen in anderen Verfahren ist aber nicht auszuschließen, dass für das Linienbündel 7 eigenwirtschaftliche Anträge eingehen. Im Falle eigenwirtschaftlicher Anträge entstünden der Stadt oder dem Landkreis keine Kosten für die Busverkehrsleistungen während der zehnjährigen Laufzeit.

Geht innerhalb der Dreimonatsfrist kein eigenwirtschaftlicher Antrag ein, werden die Busverkehrsleistungen in einem „normalen“ Vergabeverfahren ausgeschrieben. Die in der Vorabbekanntmachung formulierten Standards gelten dabei als Mindeststandards.

5. Weiteres Vorgehen und Zeitplanung

Wann	was	
25.10.2017	Gemeinderat, Beschluss über Vorlage 362/17 (Liniennetz) und 383/17 (Qualitätsstandards)	
Wann	was	
Oktober – Dezember 2017	Abstimmung der Vorabbekanntmachung und der Standards mit dem Landkreis und dem VVS	
Ende Dezember 2017	Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung für das Linienbündel 7 im EU-Amtsblatt bzw. dem entsprechenden Bekanntmachungsorgan für Auftragswesen.	
Ende März 2018	Frist für die Abgabe eigenwirtschaftlicher Anträge	
	eigenwirtschaftliche Anträge:	keine eigenwirtschaftlichen Anträge:
April bis (maximal) Ende September 2018	Prüfung und Genehmigung eigenwirtschaftlicher Anträge durch das RP	Vorbereitung des Vergabeverfahrens
ca. Oktober bis Dezember 2018	Vorbereitung des Busunternehmens („Rüstzeit“)	Durchführung des Vergabeverfahrens
ca. Januar bis Dezember 2019	Vorbereitung des Busunternehmens („Rüstzeit“)	Vorbereitung des Busunternehmens („Rüstzeit“)
01.01.2020	Betriebsaufnahme	Betriebsaufnahme

Unterschriften:

Martin Kurt

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

Verteiler: DI, DII, DIII, 20, NSE, SWLB



LUDWIGSBURG

NOTIZEN