LUDWIGSBURG

MITTEILUNGSVORLAGE

VORL.NR. 443/17

Federführung:
FB Stadtplanung und Vermessung

Sachbearbeitung:
Behnsen, Sascha
Scheuermann, Martin

Datum:
09.01.2018

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	30.01.2018	ÖFFENTLICH

Betreff: Entwicklungsstrategie ÖPNV - Aktueller Stand
Bezug SEK: MP 08 - Mobilität

Bezug:
- Vorl. 075/15 („Stadtbahn 2015“ - Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 20.02.2015)
- Vorl. 149/16 („Arbeitsgruppe ÖPNV“; Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 20.04.2016)
- Vorl. 160/17 („Gewerbegebiet-West-Express“ - Interfraktioneller Antrag der Fraktionen: CDU, SPD, Freie Wähler und Bündnis 90/Die Grünen vom 10.04.2017)
- Vorl. 165/17 Entwicklungsstrategie ÖPNV
- Vorl. 198/17 Entwicklungsstrategie ÖPNV, Abweichender Empfehlungsbeschluss

Anlagen: Anlage 1 – Chronologie Termine / Meilensteine
Anlage 2 – Projektstruktur

Sachverhalt/Begründung:

Nach den bisherigen mündlichen Berichten im Gemeinderat und im BTU sowie Erläuterungen im Rahmen bisheriger Vorlagen wird mit dieser Vorlage ein umfassenderer Bericht über die Tätigkeiten der Verwaltung in Bezug auf die Entwicklungsstrategie ÖPNV (sog. Doppelstrategie) und der dabei aufgebauten Projektstruktur gegeben.

a) Gespräche mit Land, Landkreis und den Kommunen

Es wurden umfassende Gespräche mit den Projektpartnern der Doppelstrategie geführt, sowohl mit den Verwaltungsspitzen, als auch in den kommunalen Gremien sowie auf der operativen Ebene. Die Verwaltungsspitze Ludwigsburgs wurde in alle Gremien eingeladen und hatte dort die Möglichkeit, die Teilprojekte und Bausteine der Entwicklungsstrategie ÖPNV vorzustellen. Sowohl der Gemeinderat von Kornwestheim als auch der Ausschuss für Umwelt und Technik des Kreistags haben sich daraufhin, wie auch der Gemeinderat Ludwigsburg, einstimmig für die Doppelstrategie ausgesprochen. Möglingen und Markgröningen sowie Remseck a. N. haben Beschlüsse für die Niederflurstadtbahn gefasst und damit ihre bisherigen Beschlüsse zum Betrieb mit SSB-Stadtbahnen (Hochflurfahrzeuge) revidiert.

Die Auflistung in Anlage 1 zeigt die bisherigen Termine und Meilensteine.

b) Aufbau einer Projektstruktur

Das Projekt ist in vier Teilprojekte aufgeteilt:

1. Reaktivierung der Markgröninger Bahn mit Weiterführung bis Kornwestheim und Halt bei W&W für den Betrieb als Regionalbahn.
2. Einführung eines Bus-Rapid-Transit-Systems in Ludwigsburg und in Richtung Remseck a. N.
3. Förderantragstellung und Planung einer Niederflurstadtbahn im Landkreis Ludwigsburg
4. Erweiterungen der Systeme in die Region

Die Stadt Ludwigsburg verantwortet federführend die von ihr in die Diskussion eingebrachten Teilprojekte 1, 2 und 4 (Kombi-Konzept), das Landratsamt das Teilprojekt 3 (Niederflurstadtbahn), welche gemeinsam den Begriff der sogenannten Doppelstrategie erklären.

Um das Entwicklungskonzept ÖPNV über alle Verwaltungsgrenzen hinweg abgestimmt voranzutreiben, wurde im Sinne der Beschlusslage eine Projektstruktur gemeinsam mit dem Landkreis und den Kommunen Remseck a. N., Möglingen, Markgröningen, Ludwigsburg und Kornwestheim aufgebaut. Sie ist in Anlage 2 dargestellt und wurde von den Projektbeteiligten einvernehmlich beschlossen.

Die Lenkungsgruppe ÖPNV besteht aus den Verwaltungsspitzen der Projektpartner, namentlich:

- Landkreis Ludwigsburg
- Stadt Ludwigsburg
- Stadt Remseck am Neckar
- Stadt Kornwestheim
- Stadt Markgröningen
- Gemeinde Möglingen

Begleitend sind der Verband Region Stuttgart und das Land Baden-Württemberg in die Struktur so integriert, dass sie eingeladen werden und bei Bedarf teilnehmen.

Das Land Baden-Württemberg zeigte sich in Gesprächen mit Landrat Dr. Haas und OB Spec erfreut über die auch fachlich untermauerte gemeinsame Vorgehensweise für die Umsetzung der Entwicklungsstrategie ÖPNV und dem Aufbau einer gemeinsamen Projektstruktur. Das Land bekräftigte seine Unterstützung für alle Teilprojekte.

Die erste Lenkungsgruppensitzung fand am 21. Juni 2017 statt. Sie tagt etwa einmal im Quartal.

Die Projektgruppe ÖPNV dient der Bearbeitung der Teilprojekte auf Fachebene. Hierzu sind zu allen Fachabteilungen bei den Kommunen und dem Kreis Kontakte aufgebaut worden.
Neben technisch-planerischen Fragestellungen wird in der Projektgruppe beispielsweise auch die Öffentlichkeitsarbeit besprochen. Vorgesehen ist eine gemeinsame Website mit einem neuen, auf das Gesamtprojekt zugeschnittenen Design („Key Visual“), auf der die wesentlichen Informationen zum Projekt dargestellt werden. Weitere aktuelle Beratungsthemen sind unter anderem der Finanzierungsschlüssel sowie die künftige Rechtsform / Trägerschaft der ÖPNV-Systeme. Aufgrund ihrer Komplexität und Auswirkungen sind diese Themen sorgsam und umfassend vorzubereiten.

Die Projektgruppe trifft sich monatlich.

Ergänzend zur Projektstruktur ist ein Beratendes Netzwerk für die Projektgruppen vorgesehen. In diesem sollen Vertreter von Verkehrs- bzw. Infrastrukturunternehmen von Eisenbahnen- oder Stadtbahnen, von Busunternehmen oder von Aufsichtsbehörden und Interessensverbände für einen fachlichen Austausch gewonnen werden. Damit soll das Ziel verfolgt werden, voneinander zu lernen, um Fehler zu vermeiden oder im Vorfeld die richtigen Entscheidungen zu fällen. Auch soll es dazu

dienen, gemeinsame Expertise für alle Beteiligten aufzubauen, da zahlreiche Fragestellungen, aber auch Fallstricke auftreten können, die nur gemeinsam gelöst werden können.

Die Projektbearbeitung innerhalb der Stadt Ludwigsburg liegt federführend beim Team Mobilität des Fachbereichs Stadtplanung und Vermessung. Regelmäßige, teils wöchentliche, Besprechungen mit anderen Fachbereichen und - bei Bedarf - externen Fachleuten sorgen für regelmäßigen Informationsfluss und integrierte Herangehensweise.

Zur internen Steuerung der Mobilitätsthemen gibt es eine wöchentliche Stabssitzung „Nachhaltige Mobilität“. Unter der Leitung von OBM Spec werden hier die zentralen Mobilitätsprojekte, derzeit also die Aufgaben und Projekte

- aus dem Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020 („Diesel-Fonds“)
- aus der Entwicklungsstrategie ÖPNV
- aus der Digitalisierungsstrategie sowie
- aus Förderprojekten zur nachhaltigen Mobilität (z.B. Testfeld Autonomes Fahren)

interdisziplinär abgestimmt und koordiniert.

c) Weitere bisherige Aktivitäten

Im Jahr 2017 erfolgte – neben der Vor- und Nachbereitung der unter b) und in Anlage 1 dargestellten Themen – die inhaltliche Vorbereitung der einzelnen Projekte. Wesentliche Aufgaben in den vergangenen Monaten waren unter anderem:

- Teilprojekt Reaktivierung der Markgröninger Bahn
  - Baugrunduntersuchungen mit Georadar
  - Workshop mit Vertretenden der Stadtverwaltung Ludwigsburg und externen Eisenbahn-Fachleuten
  - Gespräche, zum Teil Ortsbegehungen, mit der Unteren Naturschutzbehörde, der DB Netz AG, der Fa. Lotter und den beteiligten Kommunen zu den Themen Artenschutz, Naturschutz und Vegetationsmaßnahmen.
  - Brückenuntersuchung August-Bebel-Straße
  - Beauftragung eines Fachbüros für sämtliche Fragestellungen und Planungen rund um Eisenbahnkreuzungen (Bahnübergänge)

- Teilprojekt Bus Rapid Transit (BRT)

  Aufgrund der neuen Aufgabenstellung im Rahmen des Entwicklungskonzepts ÖPNV sind die bisherigen Linienführungen der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2016 nur noch bedingt sinnvoll. Das BRT-System wird nun so entwickelt, dass es Bereiche im Stadtgebiet erschließt, die sich in früheren Stadtbahn-Untersuchungen als sinnvoll, aber als nicht wirtschaftlich erwiesen haben.
  Dadurch wird der BRT zu einen in sich schlüssigen, nutzerorientierten Nahverkehrssystem entwickelt, welches dort ein attraktives Angebot schafft, wo auch bei Einführung einer Stadtbahn, gemäß der zweiten Stufe der Doppelstrategie, ein schienengebundenes System nicht vorgesehen oder gegenwärtig nicht wirtschaftlich darstellbar ist.
  Dies betrifft insbesondere die Erschließung der Weststadt, als auch eine BRT-Verbindung bis Remseck-Neckargröningen, welche eine durchgehende Ost-West-Verbindung zwischen zwei schienengebundenen Systemen schaffen soll. Im Westen wird die Markgröninger Bahn im Waldäcker angebunden und im Osten die Stadtbahnhaltestelle Neckargröningen in Remseck. Die Planung wurde in logische Teilabschnitte aufgeteilt:

  - Variantenuntersuchung für die Weststadt
  - Variantenuntersuchung für die Ludwigsburger Oststadt und Ossweil.
  - Laufende Planungen im Bereich ZOB

- Vorplanungen für den potentiellen Trassenabschnitt auf der L 1140 zwischen Neckargröningen und Oßweil (Vorl. 340/17). Hier erfolgt eine enge Abstimmung mit der Stadt Remseck a.N. und dem von der Stadt Remseck beauftragten Planungsbüro für die Verkehrsplanung Neue Mitte / Westrandstraße Remseck.

In Abschnitten, in denen der BRT absehbar im Vorlaufbetrieb vorgesehen ist, wird darauf geachtet, dass eventuelle BRT-Spuren später auf die Nutzung mit Schienenfahrzeugen umgerüstet bzw. vorbereitet werden können.

Das BRT-System, welches technisch zwischen klassischen Bussen und Stadtbahnen einzuordnen ist, soll damit auch die Aufgabe erfüllen, durch qualitative und kapazitive Verbesserungen mehr Fahrgäste zu gewinnen, so dass dann bei weiterem Kapazitätsbedarf in einer Achse, welches ein gleisloses System technisch bedingt nicht mehr bedienen kann (maximale Fahrzeuglänge 24 m), dann auf ein schienengebundenes System wirtschaftlich umgerüstet werden kann (Fahrzeuglänge üblicherweise ab 24 m – in der Machbarkeitsstudie wurden ca. 46 m lange Fahrzeuge angenommen).

In einem thematischen Kontext zum BRT stehen auch Untersuchungen zum West-Express, da dieser in der Mörikestraße die BRT-Untersuchung tangiert. Ergänzend liegen Untersuchungsergebnisse bzgl. der verkehrstechnischen Machbarkeit des West-Express auf der Schwieberdinger Straße stadtauswärts vor als auch aus verkehrsplanerischer Sicht für das Gesamtangebot. Die Ergebnisse werden in einer eigenen Vorlage in das Gremium eingebracht.

- Teilprojekt Stadtbahn

  Neben der Unterstützung des Landkreises bei der Förderantragstellung, werden in allen Planungsprozessen, die bei der Stadt bearbeitet werden und Abschnitte der Niederflurstadtbahn betreffen, die technischen Rahmenbedingungen sowohl für den BRT als auch für Schienenfahrzeuge berücksichtigt. Dies umfasste u.a. folgende Projekte:

  - KreisverkehrComburgstraße
  - Kreisverkehr Aldinger-/Danziger Straße
  - Bauvorhaben Lidl in der Oststraße
  - Projekt ZIEL
  - Planungen am ZOB

  Für eine Variante einer Stadtbahnbrücke, analog zum Vorschlag des VCD, über die Bahngleise zwischen Leonberger Straße und Franckstraße wurde eine Studie in Auftrag gegeben. Das Landratsamt, welches die Federführung für die Stadtbahn hat, wird bei Vorhaben eingebunden.

d) Weitere Schritte

Folgende Aufgaben sind derzeit in Vorbereitung:

- Gesamtprojekt / übergeordnete Themen:
  - Beauftragung Projektsteuerung (Vorl. 442/17)
  - Erarbeiten eines oder mehrerer Finanzierungsschlüssel für die Teilprojekte.
  - Kostenermittlung für die Teilprojekte bzw. die Bausteine in den Teilprojekten. Sobald Ergebnisse aus den bisherigen bzw. anstehenden Untersuchungen vorliegen, können Investitionskosten konkreter und verbindlicher dargestellt werden. Dies ist auch für die Förderanträge eine zwingende Voraussetzung.
  - Öffentlichkeitsarbeit / gemeinsame Website

- Teilprojekt Reaktivierung der Markgröninger Bahn
    - Artenschutzrechtliche Begleituntersuchung (Umweltmonitoring)
    - Vegetationsrückschnitt
    - Baugrund / Schotteruntersuchung. Untersuchung auf Tragfähigkeit / Statik sowie auf den Anteil möglicher Schadstoffe
    - Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung. Bei dieser Untersuchung wird ein innerhalb des Projekts abzustimmendes Verkehrsangebot bereits im Vorfeld simuliert, um damit Aussagen zur optimalen Ausgestaltung der Infrastruktur zu machen – noch vor der konkreten Planung. Ziel ist dadurch eine effiziente und leistungsfähige Gestaltung der Bahnanlagen. Damit sollen spätere kostenintensive Planungsfehler vermieden werden. Auch wird es damit möglich sein, einen Mischbetrieb zwischen Stadtbahn und Regionalbahn zu untersuchen und vor allem für die Gremien und die Öffentlichkeit frühzeitig Transparenz zu schaffen. Das Computer-Simulationsmodell vereinfacht erheblich die Prüfung von Varianten und führt zu klaren Aufgabenstellungen für die spätere Planung.
    - Machbarkeitsstudie zum Bahnhalt W&W.

- Teilprojekt Bus Rapid Transit
    - Vorplanung inkl. Variantenuntersuchung Weststadt, Achse Hofer- / Mörikestraße
    - Vorplanung mögliche BRT-Achse in der Oststadt
    - Leistungsfähigkeitsuntersuchung in der Schlossstraße, stadteinwärts zwischen Marbacher Torhaus und Sternkreuzung, einschließlich dem Rechtsabbieger in die Wilhelmstraße. Es geht um die Fragestellung, ob und wie Richtung Zentrum / ZOB fahrende Busse noch beschleunigt werden können.
    - Anknüpfend an die Leistungsfähigkeitsuntersuchung: Vorplanung stadteinwärts zwischen Marbacher Torhaus und Sternkreuzung.

- Teilprojekt Niederflurstadtbahn
    - Vorplanung
    - Entwurfsplanung

Über die Ergebnisse der Untersuchungen oder wichtiger Gespräche wird die Verwaltung die Gremien weiterhin zeitnah informieren.

Aus Sicht der Verwaltung sind die Anträge 075/15 („Stadtbahn 2015“) sowie 149/16 („Arbeitsgruppe ÖPNV“) mit dieser Vorlage erledigt.

Unterschriften:

Martin Kurt

Finanzielle Auswirkungen?				
OstenJa	☒ Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:		EUR
Ebene: Haushaltsplan Teilhaushalt ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart FinHH: Ein-/Auszahlungsart Investitionsmaßnahmen Deckung		Produktgruppe ☐ Ja ☐ Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

Verteiler: DI, DII, DIII, NSE, FB 10, 14, 20, 32, 60, 65, 67

NOTIZEN