



INFORMATIONSVORLAGE

VORL.NR. 163/20

Federführung:

FB Nachhaltige Mobilität

Sachbearbeitung:

Behnsen, Sascha
Scheuermann, Martin

Datum:

04.05.2020

Betreff: Entwicklungsstrategie ÖPNV, Baustein Bus-Rad-Trasse

Bezug SEK: MP 08 Mobilität / SZ 02 / OZ 06

Bezug: Vorl. 003/19 (Stärkung des ÖPNV: Einführung eines BRT-Systems und einer Niederflurstadtbahn in Ludwigsburg)
Vorl. 403/18 (Busverkehr in Ludwigsburg: Aktueller Stand im wettbewerblichen Vergabeverfahren)

Anlagen: 1 – Trassenverlauf mit Vergabe-Losen

Nachfolgend möchte der Fachbereich Nachhaltige Mobilität einen aktuellen Stand und eine fachliche Einschätzung zum Projekt Bus-Rad-Trasse (BRT) in Ludwigsburg und Remseck a.N. geben.

Mitteilung:

1.1 Derzeitiger Busverkehr in Ludwigsburg

Die rasanten und teils dramatischen Entwicklungen rund um die Ausbreitung des COVID-19-Virus und damit verbundenen erheblichen Auswirkungen haben die vergangenen Wochen geprägt.

Der ÖPNV zählte und zählt dabei zur Daseinsvorsorge, also zu den öffentlichen Leistungen, die als Grundversorgung für die Bevölkerung gelten und im Interesse der Allgemeinheit erbracht werden. Es bleibt daher weiterhin eine zentrale Aufgabe, die umweltfreundliche Mobilität in Ludwigsburg und Umgebung zu stärken und den Verkehrsunternehmen optimale Voraussetzungen für einen verlässlichen Betrieb zu schaffen. Sie gehen täglich ein betriebswirtschaftliches Risiko für die Daseinsvorsorge ein.

Von der Sondersituation aufgrund der Corona-Pandemie abgesehen, ist festzuhalten, dass insbesondere die LVL Jäger GmbH seit dem 01.01.2020 eigenwirtschaftlich ein für die Region überdurchschnittliches und sehr gutes Angebot mit dichtem 10-Minuten-Takt bis in die späten Abendstunden fährt. Mit 50 neuen Hybridbussen sowie kontakt- und bargeldlosem Zahlen in jedem Bus sticht das Unternehmen regionsweit heraus. Lediglich in Stuttgart existiert ein solch vergleichbarer Takt. Durch das Stadtticket Ludwigsburg und die Tarifreform ist der Nahverkehr außerdem einfacher nutzbar und finanziell attraktiver.

Dies sind bereits Merkmale von hochwertigen Bussystemen.

1.2 Bus-Rad-Trasse (BRT)

Angesichts dieser sehr guten Voraussetzungen geht es nun um die Frage, wie das Gesamtsystem des Nahverkehrs in Ludwigsburg verbessert werden kann. Davon sollen alle Stadtteile profitieren.

Zu Beginn lag der Fokus auf dem englischen Begriff BRT (Bus-Rapid-Transit) als eigenständiges System und als Ersatz für eine Stadtbahn. Ab 2017 wurde der Systembegriff als Ergänzung zu den herkömmlichen Stadtbussen weiterentwickelt. Daraus entstand eine **gesamstädtische Netzstrategie** für ganz Ludwigsburg und Umgebung. Zahlreiche Bausteine, die zu hochwertigen Bussystemen, wie BRT gehören, sollen nicht nur auf einzelnen Achsen sondern in der Fläche ihre Wirkung entfalten. Bei mehreren Linien mit einem 10-Minuten-Takt steht nun die Erhöhung der Zugänglichkeit, der Zuverlässigkeit und des Komforts des gesamten Bussystems im Vordergrund. Davon sollen die Kunden und Verkehrsunternehmen zugleich profitieren.

Der bisher öffentlich mit BRT gleichgesetzte Einsatz von Fahrzeugen mit besonders hoher Kapazität (Doppelgelenkbusse) wird in Ludwigsburg dagegen nicht weiter verfolgt. Durch die obigen Rahmenbedingungen, welche die LVL bietet, ist dies nicht mehr erforderlich.

In den letzten zwei Jahren hat die Stadt bereits zahlreiche Maßnahmen in den Stadtteilen umgesetzt. Der **barrierefreie Ausbau der Haltestellen** schritt voran, **dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI)** wurden im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft errichtet. **Neue Linien** und Haltestellen sind entstanden und neue **Busschleusen** in Neckarweihingen sowie am ZOB haben sich bewährt. Die Fahrzeitverkürzung gegenüber vorher beträgt jeweils 1,5 Minuten. Weitere Korridore sind mit **Busbeschleunigung** an Ampeln eingerichtet worden.

Je näher am Zentrum, desto höher die Busdichte und damit die Störanfälligkeit, was sich auf das Gesamtnetz auswirkt. In Richtung Innenstadt verdichten sich die Bustakte zu 5- bis 2,5-Minuten-Takten. Hierfür braucht es spezielle Infrastruktur. Mit neuen Busspuren in der Schorndorfer Straße und in der Schlossstraße wird erstmals konsequenter versucht den Busverkehr vom MIV zu trennen. Auch der **Radverkehr** hat von und in Richtung Zentrum wesentliche Lücken. Die Innenstadt oder das Klinikum sind nur über Umwege oder mit Hindernissen aus den Stadtteilen erreichbar.

Anstatt jeweils einzelne Planungen voranzutreiben, entstand der Ansatz einer integrierten Planung einer „**Stammstrecke**“ für Busse und den Radverkehr. Die Verwaltung nutzt daher den Begriff **BRT** nun für „**Bus-Rad-Trasse**“, wengleich sich darin abermals zahlreiche Elemente eines Bus-Rapid-Transit wiederfinden. Sie soll **Rückgrat** der oben beschriebenen Netzstrategie sein. Sie soll das bestehende Angebot bis in die Fläche verbessern und der Erschließung neuer Quartiere durch neue Verbindungen dienen. Dabei ist nicht vorgesehen, dass Busse und Fahrräder den gleichen Fahrweg benutzen. Vielmehr soll ein Korridor entstehen, in dem möglichst eigene Spuren jeweils für Busse und für Fahrräder entstehen, um Netzlücken zu schließen und dort, wo es die Rahmenbedingungen erlauben, die Kapazitäten für den Umweltverbund zu erhöhen.

Mehrere sanierungsbedürftige Straßen und städtebauliche Projekte liegen entlang des Korridors. Nahverkehr, Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr, Sharing-Angebote, Umsteigeknoten, Grünplanung und Stadtplanung sind in einer sinnvollen Gesamtstrategie zusammenzufassen. Durch eine integrierte Gesamtplanung mit logischer Abschnittsbildung versucht die Stadt in mehrfacher Hinsicht Kosten zu sparen. Es können die Planungskosten reduziert werden, da verschiedene Aufgaben in einem Auftrag ganzheitlich bearbeitet werden. Durch die Förderfähigkeit von ÖPNV-, Rad-, und Fußverkehrsanlagen können selbst für Straßeninstandhaltungen Fördermittel beantragt werden. Umgekehrt könnten durch die Städtebauförderung grundsätzlich zusätzliche Mittel in das Projekt fließen, um gleichzeitig Stadtraumsanierungen zu ermöglichen.

Ziel ist es, bei möglichst geringem finanziellem Einsatz der öffentlichen Hand möglichst hohen Nutzen für die Bürgerschaft in Stadt und Umland zu erzielen. Dies soll in Schritten erfolgen können. Das Konzept des Aufnahmeantrags wurde Anfang 2019 dem Land Baden-Württemberg vorgestellt und seitens des Verkehrsministeriums die Aufnahme in das Landesprogramm bestätigt. Das Regierungspräsidium ermutigte die Stadt für alle Bestandteile der Bus-Rad-Trasse Förderanträge voranzutreiben.

Gemäß den politischen Beschlüssen hat die Stadt somit Ende Februar die Planungsleistungen für die rund 10 Kilometer lange Stammstrecke ausgeschrieben.

Nachfolgend werden die wesentlichen Informationen zum Verfahren und zur Planungsaufgabe dargestellt:

1.3 Vergabeverfahren

Es handelt sich um ein Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb. Dies bedeutet, dass sich in einer ersten Stufe Büros auf die Planungsaufgabe bewerben mussten („Teilnahmewettbewerb“), und erst nach Feststellung der Eignung ein Angebot abgeben und sich im Verhandlungsverfahren präsentieren dürfen. Die Ausschreibung erfolgte europaweit. Aufgrund des laufenden Verfahrens sind weitere Informationen hierzu als nicht-öffentlich einzustufen. Diese werden zu gegebener Zeit kommuniziert.

1.4 Vergabe-Lose

Es gibt sechs Vergabelose, davon fünf räumliche Lose und ein Fachlos:

- Los 1: Weststadt (Waldäcker bis ZOB)
- Los 2: Mitte / Innenstadt (Myliusstraße bis Sternkreuzung)
- Los 3: Schorndorfer Straße (Sternkreuzung bis Oststraße)
- Los 4: Fuchshof / Oßweil (Fuchshof bis östl. Gemarkungsgrenze)
- Los 5: L 1140 (Gemarkung Remseck, entlang L 1140 bis Kreuzung L 1100)
- Los 6: Fachlos signaltechnische Konzeption (gesamte Trasse). Hier sollen jeder Knotenpunkt und sonstige Potentialflächen (z.B. Einmündungen, Bereiche um Bushaltestellen, etc.) auf signaltechnische Optimierung und Bus- und Radverkehrsbeschleunigung untersucht werden, stets in enger Abstimmung mit den baulichen Planungen.

1.6 Leistungsphasen und schrittweise Realisierbarkeit

Die Leistungen und Leistungsphasen entsprechen denen der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI). Hinzu kommen weitere erforderliche Planungsleistungen, die nicht in der HOAI abgebildet sind und somit – honorarrechtlich - als besondere Leistungen gelten. Hierzu zählen beispielsweise die stadtplanerischen Leistungen oder sämtliche Leistungen im Los 6.

Ausgeschrieben sind die Leistungsphasen 1 bis 4, also bis zur Genehmigungsplanung. Diese Planschärfe ist für Förderanträge nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) erforderlich. Gleichzeitig lassen sich nach diesen Leistungsphasen bereits konkrete Aussagen zu den Kosten und daraus folgend zur Förderfähigkeit treffen.

Vorteil dieser Vorgehensweise ist, dass die anschließende Realisierung schrittweise erfolgen kann. Mit einem Bau kann somit abhängig von verkehrlichen und verkehrspolitischen Prioritäten, aber auch von finanziellen Rahmenbedingungen begonnen werden. Jeder einzelne Abschnitt verbessert bereits das Gesamtsystem.

Durch Fördermittel (insbesondere ÖPNV, Rad-, Fußverkehr) können und sollen die Investitionen bestmöglich mitfinanziert werden. Auch der Landkreis hat seine grundsätzliche Bereitschaft zur Förderung von Busbeschleunigungsmaßnahmen im Landkreis erklärt (vgl. Kreistagsvorlage KT 16/2019, Sitzung des Kreistags vom 12.04.2019).

Zudem kann und soll eine bauliche Umsetzung dort mit „eingetaktet“ werden, wo ohnehin eine bauliche Maßnahme ansteht, sei es bei städtebaulichen Projekten wie z.B. dem Fuchshof oder bei Tiefbau- und Leitungsmaßnahmen der Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim (SWLB). Damit können Haushaltsmittel der Stadt gespart bzw. effizient eingesetzt werden.

1.5 Integrierter Ansatz

Der integrierte Planungsansatz – Verkehrsplanung, Stadtplanung sowie Freiraumplanung bzw. Landschaftsgestaltung – zieht sich durch die Lose 1 bis 5. Er war in der Ausschreibung verpflichtend. Es durften sich nur Büros (oder Bürogemeinschaften) bewerben, die diese Fachdisziplinen beherrschen und erbringen können. In den Abschnitten außerhalb der Bebauung werden zudem Umweltplanungen wie beispielsweise Artenschutzuntersuchungen gefordert.

Mit dem fächerübergreifenden Ansatz in den anstehenden Planungen ist sichergestellt, dass planerisch keine zu einseitige Sichtweise auf den öffentlichen Raum entsteht. Neben verkehrlichen, funktionalen Belangen sollen auch Aspekte wie Aufenthalts- und Freiraumqualität sowie stadträumliche Integration stets berücksichtigt werden. Die Aufgabenstellung an die Planenden beinhaltet, die Fläche bisheriger Freianlagen und Straßenbegleitgrün sowie die Zahl der Baumquartiere quantitativ zu erhöhen und auch qualitativ weiterzuentwickeln. Rahmenkonzepte wie der Rahmenplan Historische Alleen, das Klimaanpassungskonzept oder das Freiflächenentwicklungskonzept sind dabei zu berücksichtigen.

Zuletzt ist diese Strategie international sowohl bei hochwertigen Bus- als auch bei Stadtbahnssystemen zu einem Standard geworden, welcher zum Erfolg dieser Systeme führte. Sie haben zu einer deutlichen Attraktivierung der Innenstädte beigetragen und sind auch zu Visitenkarten für den Tourismus geworden.

1.7 Klarheit für die Stadtbahn

Die planerische Berücksichtigung einer Niederflurstadtbahn ist in den betroffenen Abschnitten verpflichtend. Damit schafft die Stadt frühzeitig planerische Klarheit. Besonders im Innenstadtabschnitt ist der verfügbare Raum begrenzt. Leitungspakete unter Fahrbahn und Gehwegen sowie Baumquartiere schränken die Möglichkeiten ein.

Die Voraussetzungen für eine spätere Realisierung der Stadtbahn sollen – im wahrsten Sinne des Wortes – nicht „verbaut“ werden. Wörtlich heißt es in der Aufgabenstellung in den Vergabelosen „Innenstadt“ und „Schorndorfer Straße“:

„...Auf dem Abschnitt ist perspektivisch der zweigleisige, straßenbündige Verlauf einer Niederflurstadtbahn vorgesehen. Im Zuge der Leistungsphase 2 [= Vorplanung, Anm.] ist eine Variante darzustellen, in der die hierfür erforderlichen Breiten, Radien etc. planerisch darzustellen sind. Die Lichtraumprofile sind gemäß der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BO Strab) und der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) einzuhalten. Die Planung soll einen straßenbündigen Gleiskörper mit fester Fahrbahn darstellen, der sowohl von Straßenbahnen als auch Bussen genutzt werden kann. Darüber hinaus ist im Zuge dieser Variante eine planerische Aussage zu treffen, ob z.B. Leitungsverlegungen und/oder der Bau eines Medienkanals notwendig sind. ...“

Für zukünftige Sanierungsmaßnahmen, städtebauliche Projekte und auch für die SWLB werden damit Freihaltebereiche konkreter und einzukalkulierende technische Anlagen transparenter. In den ersten Planungsphasen ist eine normkonforme Trassierung wichtig. Daher werden in der BRT-Ausschreibung keine speziellen technischen Gewerke, wie Oberleitungsanlagen, gefordert.

Jedoch können und sollen die Schienenverkehrsplanungen hierauf anschließend aufbauen. Die Stadt kann aber so frühzeitig notwendige Antworten im Rahmen dieses Auftrags zur Bus-Rad-Trasse erhalten. Es eröffnet dem Landkreis als Vorhabensträger für die Stadtbahn die Chance, zeitnah weitere Planungen daran anzuknüpfen.

1.8 Nächste Schritte / Meilensteine

- 14.05.2020 Einreichungsfrist Angebote (Submission)
- Juli 2020 Vergabebeschluss MTU / Gemeinderat
- Sept. 2020 Auftrags- / Planungsbeginn
- 1. Quartal 2021 Abschluss Vorplanung
- 3. Quartal 2021 Abschluss Entwurfsplanung
- 2022/2023 Baubeginn
- 2025 ff. Inbetriebnahme (in einzelnen Abschnitten evtl. früher)

1.9 Fazit

In jüngster Vergangenheit konnten bereits erhebliche Verbesserungen für den öffentlichen Nahverkehr in Ludwigsburg erzielt werden. Es gilt nun, zeitnah für alle Busse des Stadt- und Regionalverkehrs eine betriebsstabile Infrastruktur zu bieten, damit Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit gesichert sind. Dies soll innerstädtisch mit der „Stammstrecke“ geschehen. Durch eine Busspur nördlich der L1140 soll der Busverkehr nach Ludwigsburg aus Richtung Remseck a. N. und insbesondere Poppenweiler endlich pünktlicher werden und morgens am Stau vorbeifahren. Südlich ist der Radschnellweg nach Waiblingen bereits in Planung. Mit dem Gesamtpaket soll der Radverkehr deutlich gestärkt werden. Baulich getrennte Radwege erhöhen maßgeblich den Komfort und die gefühlte Sicherheit, um auch interessierte Bürgerinnen und Bürger für den Umstieg auf das Rad oder zum Gehen einzuladen, die sich bisher nicht trauen.

Durch integrierte Planung von Umsteigeknoten, Radverkehr, Fußverkehr, Grünflächen, Baumquartieren und stadträumlicher Integration kann die Bus-Rad-Trasse somit ein Musterbeispiel für lokalen Klimaschutz und umweltfreundliche Mobilität werden. Die Umsetzbarkeit in Etappen erlaubt es, knappe Haushaltsmittel zielgerichtet und selbst bei städtebaulichen Projekten effizient einzusetzen. Zeitnah, schrittweise und günstig können so Verbesserungen für die Bürgerschaft erzielt werden. Das Projekt Bus-Rad-Trasse wird bereits heute bundesweit mit großem Interesse verfolgt.

Die Stadt möchte diese Ziele unter Nutzung aller Möglichkeiten der Förderung gemeinsam mit den Gremien und den Projektpartnern erreichen. Diese sind stets eingebunden. Das laufende Vergabeverfahren für die Planung der Bus-Rad-Trasse erfolgte gemäß den Beschlüssen zur Vorl. 003/19. Die Planung ist essentieller Schritt für planerische Klarheit und weitere politische Beschlüsse. Sie ist Voraussetzung für das Stellen von Förderanträgen. Im Juli 2020 wird die Verwaltung eine Vorlage mit Informationen zur erfolgten Ausschreibung in die Gremien einbringen.

Unterschriften:

Matthias Knobloch

Finanzielle Auswirkungen?				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: Die Ausgaben und Einnahmen werden in den entsprechenden Beschlussvorlagen dargestellt.	
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, DIV, 20, 32, 60/STEP, 61, 67, SWLB