



## BESCHLUSSVORLAGE

**Federführung:**

FB Nachhaltige Mobilität

VORL.NR. 178/20
-----------------

**Sachbearbeitung:**

Scheuermann, Martin

Behnsen, Sascha

Beil, Christoph

**Datum:**

19.05.2020

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Sitzungsart</b>
Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt	23.07.2020	ÖFFENTLICH
Gemeinderat	28.07.2020	ÖFFENTLICH

**Betreff:** Entwicklungsstrategie ÖPNV, hier: Vergabebeschluss Planungsleistungen Bus-Rad-Trasse

**Bezug SEK:** MP 08 - Mobilität

**Bezug:** Vorl. 163/20 Entwicklungsstrategie ÖPNV, Baustein Bus-Rad-Trasse  
Vorl. 003/19 (Stärkung des ÖPNV: Einführung eines BRT-Systems und einer Niederflurstadtbahn in Ludwigsburg)

Vorl. 247/18 BRT-Trassenvarianten zur Ost-West-Querung von Ludwigsburg

**Anlagen:** 1 - Trassenverlauf

**Beschlussvorschlag:**

1. Die Stadtverwaltung wird ermächtigt, dem Bieter mit dem jeweils wirtschaftlichsten Angebot je Vergabe-Los den Zuschlag für Planungsleistungen zur Bus-Rad-Trasse (Leistungsphasen 1-4) zu erteilen. Der Aufhebung der haushaltswirtschaftlichen Sperre für diese Maßnahme wird zugestimmt.
2. Hierfür werden im Fachbereich Nachhaltige Mobilität Mittel in Höhe von 2.500.000 Euro bereitgestellt. Zeichnet sich eine Überschreitung der Gesamtsumme ab, erfolgt eine frühzeitige Beratung und Entscheidung der Gremien.

**Sachverhalt/Begründung:**Ausgangslage

Um den Rad-, Fuß- und Busverkehr auf einer der nachfragestärksten Achsen in bzw. nach Ludwigsburg zu stärken, soll der Abschnitt zwischen der Ludwigsburger Weststadt (Waldäcker) und Remseck-Neckargröningen zugunsten des Umweltverbundes um- bzw. ausgebaut werden.

Planungsbereich ist folgender Trassenverlauf:

Ludwigsburg Mörikestraße / Knotenpunkt Waldäcker – Mörikestraße – Schlieffenstraße – Gänsfußallee – Hoferstraße – Schillerstraße – Bahnhofstraße / ZOB – Myliusstraße – Schillerplatz – Arsenalstraße – Wilhelmstraße – Schorndorfer Straße – Oststraße – Fuchshofstraße – (projektierte) Trasse Richtung Süden und Osten bis Anschluss Kornwestheimer Straße – Kornwestheimer Straße –

---

Entwicklungsstrategie ÖPNV, hier: Vergabebeschluss Planungsleistungen Bus-Rad-Trasse

Fellbacher Straße – (projektierte) Verlängerung der Fellbacher Straße bis Neckargröninger Straße – (projektierte) Trasse parallel zu L 1140 kurz nach dem Knotenpunkt L 1100 in Remseck beginnend bis Neckargröninger Straße. Der Trassenverlauf kann der Anlage 1 entnommen werden.

Die verkehrlichen, städtebaulichen und grünplanerischen Ziele, die Synergieeffekte mit der Stadtbahn und weitere Informationen zur Bus-Rad-Trasse sind in der Infovorlage 163/20 dargestellt.

Diese Achse ist das Ergebnis mehrerer Variantenuntersuchungen in den Jahren 2017 und 2018 unter intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit. Sie wurde durch den Gemeinderat in seiner Sitzung vom 25.07.2018 (Vorl. 247/18) festgelegt und die Verwaltung beauftragt in die vertiefende Prüfung und Planung einzusteigen.

Am 31.10.2018 wurde deutschlandweit erstmals ein für dieses Konzept möglicher Aufnahmeantrag für das Landesprogramm des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) eingereicht.

Anfang 2019 wurde mit den Beschlüssen in Kreis und Kommunen die Planung und Vorbereitung eines Förderantrags nochmals legitimiert.

Im Frühjahr 2019 wurde die Aufnahme der BRT-Ost-West-Achse in das Landesprogramm bestätigt und der Weg frei für einen Förderantrag.

Im Sommer 2019 wurden auch die Radwege-Anteile der integrierten Bus-Rad-Trassen-Konzeption ebenfalls zur Aufnahme in das Landesprogramm des LGVFG angemeldet. Es ging nun darum, die für das Stellen von Förderanträgen erforderliche Planung auszuschreiben.

### Vergabeverfahren

Seit Ende 2018 wurde die sehr komplexe und europaweite Ausschreibung der Planungsleistungen vorbereitet. Es handelt sich um ein zweistufiges Ausschreibungsverfahren (Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb). Der ganz überwiegende Teil der Ausschreibungsunterlagen – rund 500 Seiten – wurde von der Verwaltung erstellt. Zusätzlich zur internen Zentralen Vergabestelle stand und steht ein Fachanwalt für Vergaberecht der Verwaltung für eine rechtssichere Abwicklung des Verfahrens zur Verfügung. Bis zum Auslaufen des Vertrages unterstützten auch die von der Stadt beauftragten Projektsteuerer kvin-Ingenieurgesellschaft fachlich die Erstellung.

Am 27.02.2020 wurde die Ausschreibung im „Tenders Electronic Daily“ (TED), dem elektronischen europäischen Bekanntmachungsportal, bekannt gegeben (TED-Dokumentenummer 97105-2020). Aufgrund der Vergabesumme war eine europaweite Ausschreibung verpflichtend. Die Losbildung gewährleistete Mittelstandsfreundlichkeit.

Am 27.03.2020 endete die Teilnahmefrist für die Bewerbenden. In diesem Verfahrensschritt mussten die Büros ihre fachliche und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit nachweisen. So mussten beispielsweise Referenzen aus vergleichbaren Projekten vorgelegt werden. Die Bewerbenden, deren Geeignetheit festgestellt worden war, wurden anschließend zur Abgabe eines Angebots aufgefordert.

Die Angebote sind am 14.05.2020 eingegangen. Alle Angebote wurden bzw. werden anhand fest definierter Zuschlagskriterien geprüft und bewertet:

1. Angebotsbeschreibung mit Aussagen zum Management des Planungsprozesses (Gewichtung: 50%). Hierzu zählen beispielsweise Aussagen
  - zur organisatorischen und inhaltlichen Herangehensweise an die Aufgabe,
  - zur internen und externen Organisation, zur Kapazitätsplanung und dem Benennen von Meilensteinen,
  - zur Sicherstellung eines integrierten Planungsansatzes und der vorgesehenen

- Berücksichtigung von verkehrlichen, städtebaulichen und freiräumlichen / grünplanerischen Belangen,
  - zur Gesamtkoordination und den beruflichen Erfahrungen der damit beauftragten Person(en),
  - zu innovativen planerischen oder technischen Ansätzen,
  - zum Umgang im Falle von Störungen oder Erschwernissen bei der Durchführung der Planungsleistungen
2. Präsentation, d.h. persönliche Vorstellung des Bieters (Gewichtung 10%)
  3. Angebotspreis (Gewichtung 40%)

Aufgrund des laufenden Vergabeverfahrens und der für Ausschreibungen von Liefer- und Dienstleistungen geltenden Vertraulichkeit (§ 5 Abs. 2 VgV) können an dieser Stelle noch keine detaillierten Aussagen zur Zahl, zu den Namen der Bietenden sowie zu den Angebotspreisen je Vergabe-Los gemacht werden. Zum Zeitpunkt des Erstellens der Beschlussvorlage sind die Verhandlungsgespräche noch nicht abgeschlossen.

Aus diesem Grund ist in der Gremienbeteiligung eine nicht-öffentliche Vorberatung vorgesehen, in der die Verwaltung die entsprechenden Informationen darstellen wird.

Nach der bisherigen Sichtung der Angebote ist jedoch festzuhalten, dass diese insgesamt von guter bis sehr hoher Qualität sind.

#### Ermittlung des Honorars, Kosten, Finanzierung und Förderung

Mit Blick auf das noch laufende Verfahren und nicht abgeschlossene Verhandlungen mit den Bietenden sind die im Beschlusstext genannten Kosten als voraussichtliche Obergrenze zu sehen.

Die Kosten können beispielsweise sinken, wenn im Zuge der Verhandlungen die Angebotspreise niedriger angesetzt werden, wenn im Zuge des Planungsprozesses bestimmte Leistungen nicht oder nicht in dem Umfang erforderlich werden, oder wenn die anrechenbaren Kosten in der Kostenberechnung in Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) geringer ausfallen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn ein geringerer Aus- oder Umbau als ursprünglich geplant wird und die kalkulierten Investitionskosten somit niedriger ausfallen.

Sollte sich abzeichnen, dass Kosten die im Beschlusstext genannte Summe wider Erwarten übersteigen, wird hierüber frühzeitig in den politischen Gremien beraten und entschieden.

Die Verwaltung hält eine Kostensteigerung für eher unwahrscheinlich. Die Verwaltung ist darüber hinaus überzeugt, die Einhaltung des Kostenrahmens durch ein sehr intensives Finanz- und Projektcontrolling sicherzustellen. Planerisch-inhaltlich soll nach Einreichen der ersten Vorplanungen bzw. Varianten frühzeitig und für jeden Abschnitt festgelegt werden, welcher Ausbauumfang planerisch weiter forciert werden soll. Dadurch werden neben den Belangen des Rad- und Busverkehrs und den stadt- und freiräumlichen Aspekten auch frühzeitig der bauliche und somit auch finanzielle Umfang der späteren Baumaßnahme berücksichtigt.

Zur Finanzierung in 2020 können ausschließlich Ermächtigungsüberträge aus dem Fachbereich Nachhaltige Mobilität herangezogen werden, da zum Zeitpunkt der Haushaltsaufstellung 2020 bereits feststand, dass aufgrund der sehr komplexen Ausschreibung diese für 2019 bereitgestellten Mittel nicht in 2019 abfließen würden, aber für die Finanzierung in 2020 zu Verfügung stehen müssen.

Insgesamt verteilen sich die voraussichtlichen Gesamtkosten von 2.500.000 Euro voraussichtlich wie folgt auf die Haushaltsjahre 2020 bis 2023:

Jahr:	2020	2021	2022	2023
Planungshonorar:	400.000 €	900.000 €	900.000 €	300.000 €

Der Landtag von Baden-Württemberg hat in seiner Sitzung vom 14.11.2019 die Novellierung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) zum 01.01.2020 beschlossen (Drucksache 177/126). In der Gesetzesänderung ist die Förderung von Planungskosten mit pauschal 10% der förderfähigen Investitionskosten enthalten. Wenngleich verfahrensrechtliche Einzelheiten zu dieser Förderung noch nicht vorliegen – die dazugehörige Verwaltungsvorschrift ist nach Kenntnisstand der Verwaltung derzeit in der Überarbeitung – geht die Stadt nach Rücksprache mit dem Fördermittelgeber davon aus, dass die vorgesehenen Planungsleistungen für die Bus-Rad-Trasse grundsätzlich förderfähig sein werden.

Teilabschnitte der Lose 2 und 4 liegen in Städtebaulichen Sanierungsgebieten (Innenstadt/ZIEL und Obweil), so dass hier zusätzlich Städtebaufördermittel für Flächen außerhalb der Rad- und ÖPNV-Infrastruktur geltend gemacht werden können. Zu weiteren Mitfinanzierungen, beispielsweise des Landkreises und der Stadt Remseck a.N., befindet sich die Stadt Ludwigsburg mit beiden im Austausch.

### Nächste Schritte

Der Handlungsdruck für das Erreichen der Klimaschutzziele ist hoch, der Mobilitätssektor hat einen nicht unerheblichen Anteil daran. Um beim Ausbau der Rad- und Businfrastruktur schnell zu Ergebnissen zu kommen, soll das Vergabeverfahren noch im Sommer 2020 abgeschlossen sein, so dass die Büros zeitnah beginnen können. Unter diesen Voraussetzungen können bereits im 1. Quartal 2021 die Vorplanungen den Gremien und der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Die wesentlichen Meilensteine sind somit:

28.07.2020	Vergabebeschluss Gemeinderat
Aug. 2020	Abschließende Vertragsverhandlungen, Zuschlag
Sept. 2020	Auftrags- / Planungsbeginn
1. Quartal 2021	Abschluss Vorplanung (gesamte Trasse)
1. Quartal 2021 bis 3. Quartal 2022	Abschluss Entwurfsplanung, je nach Priorität einzelner Abschnitte innerhalb der Vergabelose (z.B. Fuchshof)
2022 / 2023	Baubeginn erster Abschnitte

Wie auch in der Vorlage 163/20 dargestellt, kann und soll die anschließende Realisierung schrittweise erfolgen. Mit einem Bau kann somit abhängig von verkehrlichen und verkehrspolitischen Prioritäten, aber auch von finanziellen und personellen Rahmenbedingungen begonnen werden. Die Maßnahmen zur Busbeschleunigung und zur Stärkung des Radverkehrs sind förderfähig.

Die Stadt hat mit dem Projekt zahlreiche Einzelmaßnahmen zu einem Paket gebündelt. Damit soll nicht nur Planungsmittel durch Bündelung gespart werden, sondern auch Fördermittel für Maßnahmen gewonnen, die sonst die Stadt vollständig und alleine aus dem laufenden Haushalt finanzieren müsste. Konkret soll mit der Bus-Rad-Trasse bei folgenden Maßnahmen oder Projekten Fördermittel in die Realisierung fließen:

1. Umbau Mörikestraße im Bereich des geplanten Pendlerparkhauses und des Stadtbahnhalts Waldäcker mit Verbesserungen für den ÖPNV, den Rad- und Fußverkehr
2. Sanierung und Leistungssteigerung der Kreuzung Schlieffen-/Mörikestraße sowie der Mörikestraße bis Gänsfußallee
3. Umbau der sanierungsbedürftigen Hoferstraße zwischen Martin-Luther-Str. und Gänsfußallee
4. Einrichtung einer Busschleuse in der Hoferstraße zwischen Schillerdurchlass und Martin-Luther-Straße
5. Sanierung der Myliusstraße, die stadtweit am stärksten vom ÖPNV genutzte Straße
6. Bau eigener Bus- und Radinfrastruktur als finanzieller Beitrag zum Projekt ZIEL
7. Anpassung der sanierungsbedürftigen Fahrspuren im Bereich Arsenalplatz und Rathaus
8. Einrichtung eigener Bus- und Radinfrastruktur in der Schorndorfer Straße,
9. Umbau, Straßensanierung und Leistungserhöhung der Kreuzung Neckarstraße/Schorndorfer Straße/Alter Obweiler Weg

10. Sanierung der Oststraße zwischen Schorndorfer Straße und Berliner Platz mit Einrichtung von Fahrstreifen für Bus und Fahrrad, Finanzierungsbeitrag zur Aufwertung des Stadtraums am Berliner Platz
11. Neubau der Fuchshofstraße als finanzieller Beitrag und Teil des Projekts Fuchshof mit neuer Allee mit Fuß- und Radinfrastruktur als Zubringer für Schlösslesfeld und Obweil Nord
12. Neubau Busschleuse und Ausbau der Radwegeverbindung zwischen Niedersachsenstraße und Kornwestheimer Straße
13. Ausbau der Radinfrastruktur in der Kornwestheimer Straße, Aufwertung des Stadtraums
14. Städtebauliche Aufwertung des Straßenraums im Bereich der Kreuzung Mühlhäuser Straße
15. Sanierung und Umbau der Fellbacher Straße für den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV und mehr Grün in der Stadt mit der Option einer weiteren städtebaulichen Erschließungsachse
16. Neubau eines Busfahrwegs entlang der L1140 von der K1666 bis Neckargröninger Straße mit eigener Businfrastruktur an der Kreuzung K1666/L1140 zur Beschleunigung des Busverkehrs aus Richtung Waiblingen, Remseck-Neckargröningen, -Hochberg und Ludwigsburg-Poppenweiler.
17. Neubau eines Busfahrwegs entlang der L1140 von der L1100 bis zur K1666 zur erweiterten Stauumfahrung und Busbeschleunigung

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). Jeder einzelne Abschnitt verbessert bereits das Gesamtsystem und die Haushaltsmittel können effizient eingesetzt werden.

#### Unterschriften:

**Matthias Knobloch**

<b>Finanzielle Auswirkungen?</b>				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:		2.500.000 EUR
<b>Ebene: Haushaltsplan</b>				
Teilhaushalt 63		Produktgruppe 51.10-063		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart		Honorare, Vergütungen		
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input checked="" type="checkbox"/> Ja (vorbehaltlich Beschluss Haushaltsplan 2021)		
		<input checked="" type="checkbox"/> Nein, Deckung durch Ermächtigungsüberträge aus 2019		
<b>Ebene: Kontierung (intern)</b>				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
63105000	42710030	S615511000006		

**Verteiler: DI, DII, DIII, DIV, 10/ZVS, 20, 60/STEP, 61, 67, SWLB, Wifö**



LUDWIGSBURG

## NOTIZEN