



MITTEILUNGSVORLAGE

VORL.NR. 174/20

Federführung:

FB Nachhaltige Mobilität

Sachbearbeitung:

Behnsen, Sascha
Scheuermann, Martin

Datum:

11.05.2020

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt

Sitzungsdatum

18.06.2020

Sitzungsart

ÖFFENTLICH

Betreff: Offene Anträge zum ÖPNV in Ludwigsburg

Bezug SEK:

Bezug:

Vorl. 049/15 Antrag der CDU: Gutachten zur Stadtbahn Ludwigsburg
Vorl. 051/19 Antrag der LUBU: Stärkung des ÖPNV in Ludwigsburg
Vorl. 450/19 Antrag der Freien Wähler: Antrag zu Bustrassen / Stadtbahn

Anlagen:

Anl. 1 - Kreistagsvorlage TA 17/2020 mit den zugehörigen Anlagen 1 – 5
Anl. 2 - Ergänzungsantrag FW vom 11.05.2020 zu TA 17/2020
Anl. 3 - Schreiben an Kommunen ZV-Satzung Stadtbahn

Mitteilung:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Zur Stadtbahn haben sich gerade in der letzten Zeit Veränderungen ergeben, die über die Stellungnahmen zu den obigen Anträgen hinausgehen. Der aktuellste Stand der Diskussion ergibt sich aus der öffentlichen Vorlage TA 17/2020 des Landkreises Ludwigsburg. Die Vorlage mit den dazugehörigen Anlagen ist dieser Mitteilungsvorlage beigelegt. Die Verwaltung wird in ihrem Bericht auch auf diesen aktuellen Stand eingehen. Alle Beteiligten sind sich einig, dass in einem ersten Schritt die (Re-)Aktivierung der Trasse Ludwigsburg, Möglingen, Markgröningen im Vordergrund stehen muss.

Zu den obigen Anträgen nimmt die Stadtverwaltung im Weiteren wie folgt Stellung:

Zur Vorlage 049/15 Antrag der CDU: Gutachten zur Stadtbahn Ludwigsburg

Vorbemerkung der Verwaltung:

Durch die Vorlage 003/19 wurde der Beschluss gefasst, eine Niederflurstadtbahn planerisch weiter zu verfolgen. In den ersten Planungsschritten soll nach dieser Planung ein Vorlaufbetrieb auf der Markgröninger Bahn und ein BRT-System eingerichtet werden.

Die Fragen bezogen sich auf ein Gutachten der Bietergemeinschaft Intraplan GmbH/BPR im Auftrag des Kreises und der beteiligten Kommunen. Das Gutachten wurde 2017 mit dem Zweck abgeschlossen, es einem Aufnahmeantrag für das Bundesprogramm des

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) beizufügen. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) wurde gemäß dem Anwenderleitfaden für Standardisierte Bewertungen des Bundes von 2006 erstellt. Mit der Einreichung bei Land und Bund im Jahr 2017 war jedoch bereits der neue Anwenderleitfaden von 2017 gültig.

Bund und Land haben die bereits erstellte NKU akzeptiert, fordern aber eine Aktualisierung des Gutachtens spätestens mit der Einreichung des Förderantrags. Es liegt somit gegenwärtig keine mit Bund und Land abgestimmte und gültige standardisierte Bewertung vor.

Dem Aufnahmeantrag waren erste Planskizzen und Entwürfe beigelegt. Sie dienen der Illustration der Maßnahme als Teil einer Machbarkeitsstudie. Sie haben aber keine Planschärfe, um daraus konkrete Kosten oder Betriebskosten abzuleiten oder genaue verkehrliche Aussagen zu machen. Bisher bekannte Kosten und auch die Folgekosten wurden anhand bundeseinheitlicher Statistikwerte von 2006 berechnet und trafen Annahmen, bei denen die neuen Bus- und Nahverkehre in und um Ludwigsburg noch nicht berücksichtigt sind.

Die von der Antragstellerin gestellten Fragen lassen sich somit nicht in der gewünschten Detailschärfe beantworten

Um die endgültige Gesamtwirtschaftlichkeit sowie eine Kostenschätzungen der Baukosten sowie eine Fortschreibung der erwarteten Betriebskosten zu erhalten, sind konkrete Planungen erforderlich. Dazu sollen die sog. Leistungsphasen 1 – 4 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) vergeben werden. Dies umfasst die Grundlagenermittlung (Lph. 1), Vorplanung (Lph. 2), Entwurfsplanung (Lph. 3) und die Genehmigungsplanung (Lph. 4). Diese Planungstiefe ist Voraussetzung für die Einreichung eines Förderantrags bei Land und Bund.

Der seitens des Landkreises vorgeschlagene Zweckverband soll mit entsprechendem Personal ausgestattet diese Planungsphasen ausschreiben und beauftragen. Bis zur Vorlage abgestimmter Planungen lassen sich keine konkreten Aussagen machen.

Die Stadt beschränkt sich deshalb auf eine Beantwortung der Fragen, die sich aus der aktuellen Faktenlage ergeben.

Im Zusammenhang mit der Beratung des Gutachtens zur Stadtbahn Ludwigsburg bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

- 1. Wie hoch sind die Belastungen für den Steuerzahler durch Übernahme von nicht gedeckten laufenden Betriebskosten? Die betroffenen Städte und Gemeinden werden einen wesentlichen Anteil davon bezahlen müssen. Üblich sind bisher im Kreis Ludwigsburg 50 Prozent Kreis und 50 Prozent betroffene Kommunen.*

Es sind bisher keine Kostenschlüssel für die späteren Betriebskosten zwischen Kreis und Kommunen vereinbart worden.

Die Betriebskosten sind aufgrund der obigen Faktenlage gegenwärtig nicht bezifferbar.

- 2. Beteiligen sich Bund und/oder Land an den Investitionskosten? Der grüne Verkehrsminister Hermann erklärte sich im letzten Jahr ablehnend zu Zuschüssen für eine Stadtbahn in Ludwigsburg. Sollte eine Förderung im Rahmen des GVFG des Landes möglich sein, beträgt der Fördersatz 50 Prozent. Er wurde von der grün-roten Landesregierung von 75 auf 50 Prozent abgesenkt. Sollte eine Förderung durch den Bund erfolgen, muss das Land entsprechende Projekte melden. Das Land hat bereits heute gegenüber dem Bund so viele Schienenprojekte angemeldet, dass die bis 2020 zur Verfügung stehende Fördermittel um ein Vielfaches überzeichnet sind.*

Der Bund stellt seit diesem Jahr wesentlich höhere Mittel und Fördersatzes beim GVFG zur Verfügung. Erstmals werden bei Schienenprojekten nicht nur Neu- und Ausbau sondern auch Reaktivierungen von stillgelegten Strecken, unabhängig ob im Eigentum des Bundes oder nicht, bereits ab 10 Mio. Euro Projektkosten gefördert. Die Förderung beträgt bis zu 90% der zuwendungsfähigen Baukosten. Planungskosten werden in Höhe von 10% der förderfähigen Baukosten getragen.

3. *Wie sind die Auswirkungen auf das bestehende Busnetz in Ludwigsburg? Welche Buslinien entfallen? Wie viele Einwohner hätten künftig einen längeren Weg zu einem ÖPNV-Angebot?*

Die Auswirkungen bei einem zukünftigen Stadtbahnverkehr sind nicht bekannt. Zielsetzung bei einem Stadtbahnbetrieb ist üblicherweise der vollständige Entfall von parallelen Busverkehren. Im Gegensatz zum Bus wird bei der Stadtbahn nicht ein 300m-Radius, sondern ein 500m-Radius als Einzugsbereich unterstellt. Dadurch ist eine geringere Haltestellendichte möglich. Dies geschieht mit der Annahme, dass Schienensysteme auch über größere Distanzen als attraktiver gelten. Diese Einsparungen werden in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung zugunsten des neuen Verkehrsmittels gegengerechnet.

In der NKU für den Aufnahmeantrag wurden entsprechend Annahmen getroffen, die einen solchen Entfall von Halten und Buslinien im Bereich Oßweil und Schlösslesfeld sowie in der Oststadt unterstellten. Mit den Ausschreibungen der Busverkehre im Landkreis existieren nun aber völlig neue Rahmenbedingungen, die nicht mehr im Einklang mit der bisherigen NKU stehen. Wie man dies in einer Fortschreibung der NKU handhaben würde, kann aktuell nicht abgeschätzt werden.

4. *Wo künftig die Stadtbahn fahren soll (möglicherweise mit Hochflurfahrzeugen) wird Autoverkehr in andere Straßen verlagert. Wie hoch ist die zusätzliche Verkehrsbelastung für die Anwohner in den Straßen, in die der Autoverkehr verlagert wird?*

In den beim Bund eingereichten Unterlagen sind noch keine verkehrstechnischen Untersuchungen enthalten gewesen. Auch dies wird erst im Rahmen der weiteren Planungen zu beauftragen sein.

5. *Wie soll die Unterquerung der Bahnlinie beim Schillerdurchlass durch die Stadtbahn erfolgen? Sind diese Kosten im Gutachten mit berücksichtigt?*

In den beim Bund eingereichten Unterlagen wurde eine eingleisige Unterführung, parallel zum Schillerdurchlass, mit berücksichtigt. Auch hier gilt, dass die Kosten auf der Grundlage von Standardwerten berechnet wurden und nicht mit aktuellen am Markt erzielbaren Preisen abgeglichen sind.

Zur Vorlage 051/19: Antrag der LUBU: Stärkung des ÖPNV in Ludwigsburg

In Zukunft soll nicht mehr über BRT-Bus, Stadtbus oder Stadtbahn gestritten werden. Es soll für Ludwigsburg ein hochwertiger Öffentlicher Nahverkehr entwickelt werden, den auch die umliegenden Gemeinden akzeptieren können. Dazu gehören für die LUBU folgende Forderungen:

- *Der hochwertige ÖPNV fügt sich in das Stadtbild ein.*
- *Die Linienführung ist durchdacht. Sie verbindet wichtige Nutzerpunkte in der Stadt und nimmt Rücksicht auf die städtebauliche Gestalt der Umgebung.*
- *Die Verbindung von Wohn- und Gewerbebereichen, Schulen und Bahnhöfen hat Vorrang bei den Investitionen.*
- *Grün- und Freiflächen werden durch den hochwertigen ÖPNV ökologisch sinnvoll erweitert.*
- *Der hochwertige ÖPNV steht nicht mit dem Individualverkehr im Stau. Er hat, wo möglich, an den Hauptverkehrsstraßen und an Knotenpunkten eigene Spuren. Sie machen*

nutzerfreundliche Taktzeiten und kurze Wartezeiten möglich. Letztere werden an allen Haltestellen in Echtzeit angegeben.

- *Der Kartenverkauf im hochwertigen ÖPNV erfolgt grundsätzlich außerhalb der Busse.*

Antwort der Verwaltung:

In der Informationsvorlage 163/20 stellt die Stadt die planerischen Überlegungen vor, welcher der Ausschreibung für eine Bus-Rad-Trasse (inkl. stadtbahnbezogene Planung in zwei Losen) zu Grunde liegen. Es wird auf diese verwiesen. Auszugsweise heißt es dort:

„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 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.“

Zur Vorlage 450/19: Antrag der Freien Wähler: Antrag zu Bustrassen / Stadtbahn

Es ist zu berichten, in welcher Höhe die Kosten für die Bustrassen bzw. Stadtbahn durch die Innenstadt den Haushalt der Jahre 2021-2025 belasten, obwohl noch keine Klarheit über den weiteren Verlauf besteht.

Antwort der Verwaltung:

Die genauen Kosten der Investitionen lassen sich erst nach ausreichend detaillierter Planung angeben.

Für die Stadtbahn hat der Landkreis in seiner Vorlage TA 17/2020 (Sitzung des AUT am 11.05.2020) verschiedene Rahmenbedingungen und Zahlen für die Kostenbeteiligung beim Zweckverband (ZV) genannt. Legt man die dort kalkulierten Kosten des Zweckverbands im Erfolgs- und Finanzplan und den ebenfalls in jener Vorlage genannten Beteiligungsschlüssel für die Stadt Ludwigsburg zugrunde, ergeben sich für die Stadt Ludwigsburg in den kommenden Jahren folgende Beteiligungen bzw. Umlagen im Zweckverband Stadtbahn (Angaben gerundet):

		2020	2021	2022	2023
Umlage an ZV	Erg.-HH	354.000 €	153.000 €	156.000 €	159.000 €
Beteiligung ZV / Erwerb Finanzvermögen	Fin.-HH	664.000 €	664.000 €	664.000 €	664.000 €
Summe pro Jahr		1.018.000 €	817.000 €	820.000 €	823.000 €

Im Haushaltsplan der Stadt Ludwigsburg, Teilhaushalt Fachbereich Nachhaltige Mobilität, sind folgende Mittel eingestellt:

- Ergebnishaushalt 2020 (für Umlage an ZV): 360.000 Euro
- Finanzhaushalt 2020 (für Beteiligung ZV): 675.000 Euro. Dieser Betrag pro Jahr ist auch in der Finanzplanung bis einschließlich 2023 dargestellt.

Gegenwärtig rechnet der Landkreis mit Planungskosten in Höhe von ca. 32 Mio. Euro, was pauschal 15% der bisher angenommen Projektkosten entspricht. Hinzu kommen noch die Verwaltungskosten für den Zweckverband. Wie die Kosten in den oben genannten Beträgen aufgeschlüsselt werden, hierzu liegen der Verwaltung noch keine detaillierten Unterlagen vor.

Für die rund 10 km lange Bus-Rad-Trasse ist der Planungszeitraum kürzer und Planungskosten geringer. Die Stadt Ludwigsburg geht von Planungskosten zwischen 2,3 und 2,9 Mio. Euro (bis zur Genehmigungsplanung) für das gesamte Projekt aus. Im 2. Quartal 2021 sollen die Entwurfsplanungen über die gesamte Trasse vorliegen. Dann werden nicht nur Pläne mit einem hohen Detaillierungsgrad, sondern auch belastbare Zahlen für den Um- bzw. Neubau der Trasse vorliegen. Auch das Planungshonorar wird mit Vorliegen der Kostenberechnung abschließend ermittelt.

Für die Stadtbahn und die Bus-Rad-Trasse sollen jeweils Förderanträge durch Kreis bzw. Stadt gestellt werden. Mit den Novellierungen des Bundes-GVFG und dem Landes-GVFG werden in beiden Programmen bei der Bewilligung von Fördermitteln pauschal 10% der zuwendungsfähigen Baukosten als Planungskostenzuschuss gewährt. Bis zur Förderantragseinreichung und der Bewilligung sind die Planungskosten selber durch die Antragstellenden zu finanzieren. Die Stadt beabsichtigt bei der Maßnahme in ihrer Zuständigkeit den Eigenanteil an Finanzaufwendungen im Saldo so gering wie möglich zu halten.

Unterschriften:

Matthias Knobloch

Finanzielle Auswirkungen?				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: Die finanziellen Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen wurden bzw. 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, 60/STEP, 61, 67



LUDWIGSBURG

NOTIZEN