



Vorlage TA_36/2017
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 17.07.2017

mit 1 Anlage

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg; Informationen zur Doppelstrategie ÖPNV

Auf die Vorlage TA_26/2017 (Anlage 1) zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik am 02. Juni 2017 wird verwiesen.

1. Aktueller Sachstand Anmeldung GVFG-Bundesprogramm

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat die Verwaltung in der letzten Sitzung beauftragt, das untersuchte Niederflurnetz in das GVFG-Bundesprogramm anzumelden, sobald alle beteiligten Städte und Gemeinden entsprechende Beschlüsse gefasst haben.

Auch nach Aussage des Ministerialdirektors im Verkehrsministerium Baden-Württemberg, Herrn Prof. Dr. Lahl, sollte der Antrag möglichst noch vor der Sommerpause gestellt werden. Es gebe eine Vielzahl von Anträgen, so dass aufgrund der begrenzten Mittel des Bundesprogramms auch der Zeitpunkt der Antragstellung eine Rolle spiele.

Die für die Antragstellung benötigten Unterlagen liegen alle vor, und die Kreisverwaltung trifft die notwendigen Vorbereitungen, so dass nach Vorliegen der Beschlüsse aller Städte und Gemeinden der Antrag eingereicht werden kann.

Zum Zeitpunkt der Erstellung der Vorlage lagen solche Beschlüsse der Gemeinderäte der Stadt Ludwigsburg, der Stadt Markgröningen und der Stadt Remseck vor. Die Beratungen in den Gemeinderäten der anderen beteiligten Kommunen sollen ebenfalls noch vor der Sommerpause erfolgen.

2. Aktueller Sachstand Doppelstrategie

Die unter Regie des Verkehrsministeriums vereinbarte Doppelstrategie umfasst drei unterschiedliche Verkehrssysteme. Zum einen sollen die Anmeldung des Stadtbahnnetzes ins GVFG-

Bundesprogramm erfolgen und die weiteren Planungsschritte angegangen werden. Zum anderen soll auch das von der Stadt Ludwigsburg angedachte „ÖPNV-Entwicklungskonzept für den Kreis und die Region“ weiterverfolgt werden. Nach dem „ÖPNV-Entwicklungskonzept“ sollen kurzfristig die Schienenstrecke Markgröningen-Ludwigsburg reaktiviert und mögliche Verlängerungen über Kornwestheim hinaus untersucht werden. Zeitgleich soll im Stadtgebiet Ludwigsburg und eventuell darüber hinaus in Richtung Remseck/Waiblingen ein Netz von Schnellbuslinien, die zumindest teilweise auf eigenen Trassen verkehren sollen, umgesetzt werden (sog. BRT-System). Konkret wurde folgendes festgelegt:

- a) Für das Stadtbahnprojekt soll von allen Beteiligten zügig über die zu verfolgende Variante entschieden und ein Förderantrag zeitnah eingereicht werden. Auch die weiteren Planungsschritte sollen zügig durchgeführt werden.
- b) Gleichzeitig soll auch der neue Vorschlag der sog. Doppelstrategie von allen Beteiligten vorangetrieben werden. Dazu soll sich die Stadt Ludwigsburg mit allen potenziellen Partnern abstimmen.

Die Stadt Ludwigsburg erwartet von allen beteiligten Städten und Gemeinden ein eindeutiges Bekenntnis zur Doppelstrategie. Nur unter dieser Voraussetzung habe der Gemeinderat der Stadt Ludwigsburg einer Anmeldung der Stadtbahn ins GVFG-Bundesprogramm zugestimmt.

Herr Oberbürgermeister Spec wird in der Sitzung des AUT die Überlegungen der Stadt Ludwigsburg vorstellen.

3. Planungsschritte der Doppelstrategie

Durch die parallelen Planungen für ein Stadtbahn-System, die Reaktivierung der Bahnstrecke Markgröningen-Ludwigsburg sowie das BRT-System entstehen für alle Bereiche zumindest Planungskosten. Bei einer späteren Umsetzung kommen Investitions- und Betriebskosten dazu.

Für das Niederflur-Stadtbahnsystem sind diese Kosten bekannt (siehe Ziffer 4; Ablauf des Antragsverfahrens). Für die weiteren Bestandteile der Doppelstrategie, d.h. zum von der Stadt Ludwigsburg angedachten „ÖPNV-Entwicklungskonzept für den Kreis und die Region“, liegen uns noch keine konkreten Zahlen vor. Die Vertreter der Stadt Ludwigsburg haben wir daher bei einem Gespräch am 21. Juni 2017 informiert, dass eine abschließende Entscheidung zur Doppelstrategie erst dann getroffen werden kann, wenn das Konzept konkretisiert ist und zumindest ein grober realistischer Kosten- und Zeitrahmen vorgelegt wird. Wir haben aber auch signalisiert, dass wir uns bereits im Vorfeld der Entscheidung an den vorbereitenden Arbeiten beteiligen werden. Die anderen Städte und Gemeinden haben sich dieser Haltung angeschlossen.

Auch über die Frage, welche Gebietskörperschaft sich mit welchem Anteil an den entstehenden Kosten beteiligt, ist dann zu entscheiden. Im Regelfall beteiligt sich der Landkreis mit 50 Prozent an Maßnahmen im ÖPNV, nach der Grundsatzentscheidung des Kreistags zur Finanzierungsabgrenzung zwischen dem Landkreis und den Kommunen (KT_51/2014) ist bei Schienenstrecken aber jeweils eine Einzelfallentscheidung zu treffen.

Ein weiterer Punkt, der vor einer Entscheidung zur Doppelstrategie unbedingt geklärt werden muss, ist die Frage, in welchem Umfang das Land und der Bund bereit sind, Fördermittel für die unterschiedlichen Teile der Doppelstrategie zur Verfügung zu stellen. Voraussetzung für die Umsetzung der Doppelstrategie ist, dass die Fördermöglichkeiten sich nicht gegenseitig ausschließen, d.h. dass es für kein Projekt schädlich ist, wenn das andere gefördert wird. Bei einem

Gespräch von Herrn Landrat Dr. Haas und Herrn OB Spec im April wurde vereinbart, dass die Stadt Ludwigsburg auf das Verkehrsministerium zugeht mit der Bitte, die parallele Förderung der einzelnen Projekte zu bestätigen.

Es ist weiter mit Bund und Land zu klären, dass die etwaige Reaktivierung der Schienenstrecke Markgröningen-Ludwigsburg nicht dazu führen darf, dass eine erneute standardisierte Bewertung für das Stadtbahn-System mit einer neuen Nutzen-Kostenberechnung gefordert wird. Dies ist nicht auszuschließen, da sich durch die Reaktivierung der Schienenstrecke und einem nach der Konzeption der Stadt Ludwigsburg eventuell vorgesehenen parallelen Betrieb mit der Niederflur-Stadtbahn größere Änderungen sowohl beim volkswirtschaftlichen Nutzen, wie auch bei den Kosten ergeben können. Die möglichen Auswirkungen auf den heute positiven Nutzen-Kosten-Indikator der Stadtbahn können noch nicht abgeschätzt werden.

4. Ablauf des Antragsverfahrens im GVFG-Bundesprogramm

Die Unterlagen für die Anmeldung der bisherigen Vorzugsvariante, d.h. der Verlängerung des SSB-Stadtbahnnetzes, liegen dem Verkehrsministerium bereits seit September 2016 vor. Aufgrund der geänderten Beschlusslage müssen wir jetzt die erste Anmeldung zurückziehen und die Niederflurvariante zur Anmeldung in Kategorie C beim Verkehrsministerium einreichen. Wie bereits oben dargestellt, soll dies noch vor der Sommerpause erfolgen.

Für Maßnahmen, die nach dem GVFG-Bundesprogramm gefördert werden, gilt folgende Finanzierungsregelung:

Bund (60 Prozent) und Land (20 Prozent) gewähren einen Zuschuss in Höhe von maximal 80 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionen. Die kommunale Komplementärfinanzierung umfasst folgende Bestandteile:

- ✓ 20 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionen
- ✓ 100 Prozent der nicht zuwendungsfähigen Investitionen
- ✓ 100 Prozent der Planungskosten.

Für die Anmeldung in die Kategorie C fallen aus heutiger Sicht keine weiteren Kosten an; die erforderlichen Untersuchungen und Gutachten sind bereits abgeschlossen und finanziert. Für alle zukünftigen Planungsschritte fallen aber weitere Kosten an. Bei Straßenbahn-/ Stadtbahnneubaustrecken muss man davon ausgehen, dass Planungskosten in Höhe von mindestens 15 Prozent der Investitionskosten anfallen. Aufgrund des hohen Anteils an bereits bebautem Gebiet müssen wir in unserem Fall eher mit höheren Planungskosten rechnen. Bei Investitionskosten von rund 215 Mio. Euro (Preisstand 2016) für die Niederflurvariante muss mit Planungskosten von mindestens 32 Mio. Euro bis zur Fertigstellung der Maßnahme gerechnet werden.

- a) Nach der Aufnahme in die C-Kategorie verlangt der Zuwendungsgeber als nächsten Schritt einen Rahmenantrag für das Gesamtprojekt. Hierfür sind die Infrastrukturplanungen und die zugehörigen Kostenschätzungen entsprechend der Planungstiefe einer „Vorplanung“ (HOAI Leistungsphasen 1+2) auszuarbeiten und erforderliche Sondergutachten zu bearbeiten (z.B. Vermessung, Umwelt- und Baugrunduntersuchungen, Risikobewertungen für Tunnel und Brücken).

Diese vertieften Planungen haben das Ziel, die Planungssicherheit zu erhöhen, die Kostenschätzungen zu verifizieren und ggf. auch erforderliche Planänderungen aufzuzeigen. Die

Ergebnisse dieser Planungsphase münden in einem (formlosen) Rahmenantrag, der vom Land geprüft wird.

Für die Erstellung des Rahmenantrags werden ca. zwei Jahre benötigt, die Kosten werden sich auf mind. 4,5 Mio. Euro belaufen.

- b) Nach der Freigabe des Rahmenantrags durch das Land schließen sich die Entwurfs- und Genehmigungsplanungen an (HOAI Leistungsphasen 3+4). Am Ende dieser Leistungsphasen stehen als Ergebnis ein Planfeststellungsbeschluss sowie ein Finanzierungsantrag, der beim Land eingereicht wird.

Für diese Arbeiten werden ca. vier bis fünf Jahre benötigt, die Kosten werden sich auf mind. 9,0 Mio. Euro belaufen.

Konkrete Förderzusagen werden von Bund und Land erst auf der Basis des geprüften Finanzierungsantrags gegeben. Bis zur Förderzusage besteht zumindest formal ein Planungsrisiko ohne Kenntnis darüber, ob und wann das Projekt in Konkurrenz zu den anderen Überlegungen (BRT, Reaktivierung Markgröningen-Ludwigsburg) umgesetzt werden kann.

5. Projektorganisation und Projektsteuerung

Bei einem gemeinsamen Gespräch am 21.06.2017 wurde vereinbart, dass die Verantwortlichkeiten für die Umsetzung der Doppelstrategie zwischen der Stadt und dem Landkreis aufgeteilt werden. Die Stadt übernimmt die Federführung für die Reaktivierung der Schienenstrecke Markgröningen-Ludwigsburg sowie für die BRT-Planungen, der Landkreis behält die Federführung für das Stadtbahn-Projekt.

Durch die Abkehr von der Verlängerung des SSB-Stadtbahnnetzes verlieren wir die SSB als erfahrenen Partner sowohl bei der Planung und Umsetzung, wie auch beim späteren Betrieb. Deshalb müssen für die Projektorganisation und -steuerung in der Verantwortlichkeit des Landkreises Festlegungen getroffen werden.

Die weiteren Planungsschritte für dieses Jahrhundertprojekt werden nicht nur hohe Kosten verursachen. Sie sind auch immens komplex und erfordern eine enge Abstimmung aller Beteiligten. Die Kreisverwaltung sieht sich von der technischen und personellen Ausstattung sowie fachlich nicht in der Lage, die Begleitung der Planungen in der erforderlichen Intensität und Qualität zu leisten. Wir benötigen Unterstützung und fachliche Beratung bei der Ausschreibung der anstehenden Leistungen, bei der Auswahl geeigneter Ingenieurbüros, für die Projektsteuerung und Koordination der verschiedenen Planungsakteure in den Kommunen, bei der Begleitung der Untersuchung usw.

Unsere personellen Kapazitäten im Bereich ÖPNV sind durch die europaweiten Vergabeverfahren im Busverkehr und die damit im Zusammenhang stehenden planerischen Aufgaben vollständig ausgelastet. Hier ist auch keine Entlastung zu erwarten, da die Durchführung der Vergabeverfahren künftig eine kontinuierliche Aufgabe sein wird. Wir benötigen daher eine zusätzliche Stelle (Verkehringenieur/in) in der Kreisverwaltung, die sich speziell mit den anstehenden Schienenprojekten, zu denen neben der Stadtbahn Ludwigsburg auch die Reaktivierung der Bottwartalbahn zählt, befasst. Mit dieser zusätzlichen Stelle lässt sich jedoch die komplette Steuerung des Stadtbahnprojekts nicht bewältigen. Es wird daher zusätzlich eine Projektorganisation für die fachliche Begleitung und umfängliche Steuerung des Stadtbahnprojekts benötigt. Dabei ist zu diskutieren, ob wir das benötigte Fachwissen und die erforderliche Ausstattung im

Landratsamt selbst einrichten, eine Projekt-GmbH oder einen Zweckverband mit allen beteiligten Kommunen gründen oder uns eines externen Büros bedienen.

Um die Möglichkeiten zu eruieren und zu bewerten, schlagen wir vor, dass wir uns zur Erstellung und Bewertung von Vorschlägen zur Projektorganisation und -steuerung eines externen Beraters bedienen. Das Ergebnis wollen wir noch dieses Jahr in den Kreisgremien vorstellen. In der Sitzung werden wir eine Kostenschätzung für die externe Beratung vorlegen.

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss für Umwelt und Technik stimmt der Doppelstrategie im Grundsatz zu. Die Verwaltung wird beauftragt, die noch offenen Fragen gemeinsam mit der Stadt Ludwigsburg zu klären und dem Ausschuss eine abschließende Beschlussempfehlung vorzulegen.
2. Der Ausschuss für Umwelt und Technik stimmt der Beauftragung eines Beratungsbüros zur Erstellung von Vorschlägen zur künftigen Projektorganisation und -steuerung zu.