



Vorlage TA_23/2020
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 03.07.2020

Anlage:
1: Eckpunktepapier

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

**Busbeschleunigung im Landkreis Ludwigsburg
hier: Eckpunktepapier zur Beteiligung des Landkreises an den Kosten der ortsfesten
Infrastruktur
- Vorberatung -**

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik empfiehlt dem Kreistag, dem Eckpunktepapier zur Förderung von Busbeschleunigungsmaßnahmen im Landkreis zuzustimmen.

Beratungsfolge:

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungsdatum	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	03.07.2020	öffentlich
Kreistag	Beschluss	17.07.2020	öffentlich

Finanzierung:

Verfügbares Budget	Jahr	Finanzierungsbedarf	Finanzhaushalt	X	Fachbereich:
200.000,00	2020	100.000,00	Ergebnishaushalt		32
300.000,00	2021	200.000,00	Produktgruppe/Investitionsauftrag: 745470000010		
300.000,00	2022				
300.000,00	2023				
	spätere				
1.100.000,00	Summe	300.000,00			
Bemerkungen / Deckungsvorschlag:			Bezeichnung: Auszahlungen für Investitionsförderungs- maßnahmen		

1. Vorgeschichte

Mit der Umsetzung von Busbeschleunigungsmaßnahmen kann die Attraktivität des ÖPNV-Angebots erhöht werden. Damit können die Pünktlichkeit sowie die Anschlüsse zu anderen Verkehrsmitteln gesichert, die Reisezeit verkürzt und der Fahrkomfort verbessert werden.

Darüber hinaus können sie die Wirtschaftlichkeit erhöhen, wenn durch schnellere und pünktliche Umläufe keine zusätzlichen Busse eingesetzt werden müssen oder im Linienverlauf zusätzliche Haltestellen bedient werden können.

In Abstimmung mit den Kreisgremien hat die Verwaltung in den beiden vergangenen Jahren Untersuchungen zur Busbeschleunigung auf den Weg gebracht. Der Kreistag hat dazu am 12.04.2019 (Vorlage KT_16/2019) folgenden Beschluss gefasst:

„Der Landkreis Ludwigsburg beteiligt sich grundsätzlich mit 50 Prozent an den Kosten der für Busbeschleunigungsmaßnahmen erforderlichen ortsfesten Infrastruktur, soweit die Maßnahme vom Land gefördert wird und die verbleibenden 50 Prozent von den betroffenen Anliegerkommunen finanziert werden. In gleicher Weise beteiligt sich der Landkreis an Maßnahmen, die lediglich wegen der Unterschreitung der Bagatellgrenze nicht gefördert werden.“

Zu den Voraussetzungen, unter denen sich der Landkreis beteiligt, wird eine Förderrichtlinie erarbeitet und dem Kreistag zur Beschlussfassung vorgelegt.“

Geplant war, dass bei einer fünfzigprozentigen Förderung nach dem Landes-GVFG die restlichen 50 Prozent hälftig von Landkreis und Anliegerkommunen getragen werden.

2. Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden – (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - (LGVFG))

Das LGVFG wurde mit Gesetz am 19.11.2019 geändert. Die Verwaltungsvorschrift zum neuen LGVFG (VwV-LGVFG) steht jedoch noch immer aus. Im Folgenden müssen wir uns daher auf den uns vorliegenden Entwurf der VwV-LGVFG beziehen.

Im Wesentlichen geht es für den Landkreis und seine Städte und Gemeinden um zwei Regelungen im LGVFG:

a) Förderung von besonderen Fahrspuren für Omnibusse

Nach § 2 Ziffer 1b) LGVFG wird der Bau von besonderen Fahrspuren für Omnibusse gefördert. Gemeint sind laut RP abschnittsweise vom Individualverkehr abgegrenzte Fahrbereiche für Omnibusse.

Die Kosten für solche Vorhaben im Sinne von § 2 Ziffer 1 LGVFG müssen nach der VwV-LGVFG eine Bagatellgrenze von 100.000 Euro überschreiten (Ziffer 3.2.1 der VwV-LGVFG).

b) Förderung von Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr

Nach § 2 Ziffer 8 LGVFG werden der Bau, Aus- oder Umbau von Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsystem und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen (LSA) gefördert, aber auch separate Bussonderspuren. Dies sind beispielsweise speziell eingerichtete Bus-Trassen, die eigens für den Betrieb z.B. von Schnell- oder Expressbussen eingerichtet sind und nicht von anderen Verkehrsmitteln befahren werden können. Für solche Maßnahmen gibt es keine Bagatellgrenze in der VwV-LGVFG.

Die alte Anlage 7i zur VwV-LGVFG definiert die Beschleunigungsmaßnahmen und verkehrstelematischen Maßnahmen genauer. Auch hier gehen wir davon aus, dass keine wesentlichen Änderungen vorgesehen sind.

Danach hat der Fördergeber bei der Förderung grundsätzlich die Verbesserung von Gesamtsystemen im Blick, die allen Verkehrsunternehmen innerhalb eines Verkehrsgebietes eine vorteilhafte Nutzung des Systems ermöglichen (Ziffer 4.1.3 Anlage 7 i). Kleine Einzelmaßnahmen, wie beispielsweise die Einrichtung oder Aktualisierung von Meldepunkten an einer Lichtsignalanlage (LSA), sind nicht vorgesehen.

Dies wurde uns auch bei Nachfrage vom Regierungspräsidium Stuttgart bestätigt:

„Bei förderfähigen Busbeschleunigungsmaßnahmen nach LGVFG (ÖPNV) erfolgt eine Optimierung des Busverkehrs in einem umfassenden Maßnahmenpaket, so dass der Betriebsablauf von öffentlichen Personennahverkehrssystemen in Bezug auf Qualität (Pünktlichkeit (Fahrplanteue), Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Erreichbarkeit und Störungsbewältigung) sowie die Wirtschaftlichkeit dauerhaft verbessert werden. Die geplanten Maßnahmen müssen Komponenten eines Gesamtsystems sein und allen Verkehrsunternehmen innerhalb eines Verkehrsgebiets eine vorteilhafte Nutzung des Systems ermöglichen. Die Optimierung verschiedener Lichtsignalanlagen und kleine bauliche Maßnahmen, die nicht auf eine Kommune bezogen sind, sondern sich über mehrere Stadt- und Gemeindegebiete verteilen, genügt nach Erachten des zuständigen Bearbeiters nicht diesen Ansprüchen.“ (Mailauskunft RP Stuttgart vom 03.04.2020)

Dementsprechend ist das Antragsverfahren ausgelegt. So ist u.a. das dringende verkehrliche Erfordernis durch eine Mängel- und Schwachstellenanalyse nachzuweisen, die geplante Maßnahme in einem umfassenden Gesamtkonzept darzustellen und der Nachweis der Effizienz und gesamtwirtschaftlichen Wirkung des Vorhabens ggf. in Form einer vereinfachten Nutzen-Kosten-Untersuchung darzustellen. Die Aufzählung ist nicht abschließend (Ziffer 8 Anlage 7i). Die Beispiele zeigen aber, dass der Fördergeber nur umfangreiche Systeme

und große Verkehrskorridore im Fokus hat.

c) Planungskosten

Neu ist nach dem Entwurf der neuen VwV-LGVFG, dass das Land künftig auch Planungskosten fördern möchte. Nach Abschnitt A Ziffer 5.4 setzen sich künftig die zuwendungsfähigen Kosten zusammen aus zuwendungsfähigen Investitionskosten und Planungskosten. Zur anteiligen Förderung der Planungskosten wird eine Pauschale gewährt. Diese beträgt 10 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten.

3. Auswertung der bisherigen Untersuchungen zur Busbeschleunigung

Wie bereits erwähnt wurden im Landkreis zwei Untersuchungen zur Busbeschleunigung durchgeführt.

a) Untersuchung über Busbeschleunigungsmaßnahmen im Bottwartal

In Kooperation mit den Bottwartalkommunen Marbach, Murr, Steinheim, Großbottwar, Oberstenfeld und Beilstein haben wir das Büro PBC aus Nürnberg beauftragt, eine Untersuchung zur Fahrplanstabilität im Bottwartal durchzuführen.

Der Gutachter hat den Korridor, auf dem die Buslinien 460, 461, 462 und der Expressbus X46 verkehren, untersucht und Maßnahmen erarbeitet, die zur Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit der Busse führen sollen.

Den Maßnahmenkatalog hat er unterteilt in „kurzfristige“ Maßnahmen, die sich rasch und unproblematisch umsetzen lassen und „langfristige“ Maßnahmen, die einer langfristigen Planung, Genehmigung und Finanzierung bedürfen. Auf Vorlage TA_38/2019 sowie die Vorlage TA_24/2020 zur heutigen Sitzung wird verwiesen.

b) Kreisweite Busbeschleunigung

Das Büro TransportTechnologieConsult Karlsruhe (TTK) wurde ebenfalls zum Thema Busbeschleunigung mit einer Untersuchung beauftragt. Hier wurden in einem ersten Schritt Störungsschwerpunkte auf dem Kreisgebiet mit Ausnahme des Bottwartals und der Städte Ludwigsburg, Bietigheim-Bissingen und Kornwestheim ermittelt. In einem zweiten Schritt sollten die ermittelten Störungsschwerpunkte bei Interesse der betroffenen Kommunen vertieft untersucht und, soweit möglich, beseitigt werden. Auf Vorlage TA_10/2020 wird verwiesen.

Zwar steht der zweite Schritt der Untersuchung noch aus, wir können jedoch auch hier feststellen, dass neben baulichen Maßnahmen, die häufig in der Aufgabenträgerschaft von Bund und Land sind, relativ kleine Maßnahmen zu Verbesserungen führen können.

Die Untersuchungsergebnisse zu den möglichen Busbeschleunigungsmaßnahmen im Landkreis Ludwigsburg zeigen, dass wir verschiedene Ansatzpunkte für Verbesserungen haben. Zum einen bauliche Maßnahmen, die sehr aufwändig und kostenintensiv sind. Sie ließen sich nach den oben in Ziffer 2. genannten Förderkriterien und -voraussetzungen des LGVFG beurteilen und ggf. fördern. Gemeint sind in erster Linie Busspuren wie z.B. die Planungen der Stadt Bietigheim-Bissingen zum Bau einer Busspur zwischen Löchgau und Bietigheim oder eine Busspur zwischen Murr und Marbach. Hier lässt sich der Kreistagsbeschluss vom 12.04.2019 umsetzen:

das Land fördert die Maßnahme zu 50 Prozent nach LGVFG und der Kreis übernimmt 50 Prozent der Kosten des kommunalen Anteils.

Zum anderen gibt es technische Maßnahmen, wie Meldepunktaktualisierungen und Aktualisierungen der Steuerungen der Lichtsignalanlagen (LSA) nach VDV-Standard, die wir relativ schnell und „kostengünstig“ umsetzen können. Diese Maßnahmen dienen der Fahrplanstabilisierung einzelner Buslinien und können je nach Bedarf kurzfristig realisiert werden. Einen Anfang haben wir dazu bereits mit der Aktualisierung von Meldepunkten an verschiedenen LSA in Benningen, Marbach, Murr und Remseck mit Zustimmung des Ausschuss für Umwelt und Technik vom 02.03.2020 gemacht. Auf Vorlage TA_10/2020 wird verwiesen.

Das Land fördert solche „kleinen“ Maßnahmen nicht separat, sondern nur wenn es sich um ein Gesamtsystem handelt. Der Aufwand, der für die notwendige Mängel- und Schwachstellenanalyse bzw. eine Nutzen-Kosten-Untersuchung erforderlich wäre, steht u.E. in keinem vernünftigen Verhältnis zur möglichen Förderung.

Vor diesem Hintergrund erscheint es uns nicht sachgerecht, solche Maßnahmen nur dann zu fördern, wenn sie auch vom Land gefördert werden, Wir wollen uns daher bei diesen Maßnahmen von den Fördervoraussetzungen des LGVFG lösen. Der verkehrliche Nutzen im Gesamtsystem und die Abwägung der möglichen Einschränkungen im Verkehrsraum könnten von der Kreisverwaltung als Aufgabenträger sowie dem VVS geprüft werden.

Insofern wollen wir den Grundsatzbeschluss des Kreistages vom 12.04.2020 präzisieren. So wollen wir die sogenannten „kleinen“ Maßnahmen anhand eines eigenen Förderkatalogs prüfen.

Des Weiteren schlagen wir für diese Maßnahmen – wie schon in unseren bisherigen Richtlinien zur Finanzierungsabgrenzung im ÖPNV (Richtlinie vom 15.12.2017) – eine Differenzierung zwischen den Stadtverkehren und den überörtlichen Verkehren vor. Handelt es sich um Busbeschleunigungsmaßnahmen zur Verbesserung der Stadtverkehre, schlagen wir eine Bezuschussung der auf die Kommunen entfallenden Kosten mit 50 Prozent vor. Bei Maßnahmen an Lichtsignalanlagen, die überörtliche Busverkehre betreffen, schlagen wir vor, dass der Kreis die kommunalen Kosten zu 100 Prozent übernimmt.

4. Weiteres Vorgehen

Nach dem Beschluss des Kreistags vom 12.04.2019 (Vorlage KT_16/2019) wurde die Verwaltung beauftragt, eine Förderrichtlinie zu erarbeiten und dem Kreistag zur Beschlussfassung vorzulegen.

Bei einer Förderrichtlinie handelt es sich um ein relativ starres Konstrukt, das die zu fördernden Projekte abschließend beschreibt und – soweit angemeldete Projekte unter die Richtlinien fassen – eine weitere Beteiligung der Kreisgremien nicht mehr erforderlich macht. Bei der Aufstellung der Richtlinie hat sich jedoch gezeigt, dass sich aufgrund der großen Zahl von möglichen Fördertatbeständen und der Komplexität der Fördervoraussetzungen nach dem LGVFG auch ein anderes Instrument anbietet. Die Verwaltung schlägt daher vor, anstatt relativ unflexibler Förderrichtlinien ein Eckpunktepapier zu erstellen, das der Verwaltung und den Gremien einen größeren Handlungsspielraum gibt.

Im Eckpunktepapier werden die Rahmenbedingungen für eine Förderung von ortsfester Infrastruktur zur Busbeschleunigung definiert. Es orientiert sich in der Systematik am LGVFG und

der VwV-LGVFG, die bereits in Vorlage TA_14/2019 vorgestellten Rahmenbedingungen für die Förderung bleiben weitgehend gleich.

Folgende Abweichungen zum Grundsatzbeschluss werden vorgeschlagen:

- a) Kleine, v. a. technische Maßnahmen oder Software-Updates der Lichtsignalanlagen sollen abweichend von den Förderkriterien des Landes auch dann umgesetzt und gefördert werden, wenn sie nicht Teil eines umfassenden Gesamtkonzepts sind, die Wirksamkeit aber nachgewiesen ist. Betreffen diese Maßnahmen vor allem Linien der Stadtverkehre der Großen Kreisstädte beteiligt sich der Kreis an den kommunalen Kosten mit 50 Prozent.

Bei kleinen Maßnahmen, die überörtliche Busverkehre betreffen und die im Interesse des Kreises als Aufgabenträger für den Busverkehr liegen, übernimmt der Kreis die Finanzierung der kommunalen Kosten komplett.

- b) „Große“ baulichen Maßnahmen, die nach dem LGVFG zuwendungsfähig sind, werden wie vom Kreistag am 12.04.2020 beschlossen, ko-finanziert: der Kreis beteiligt sich grundsätzlich mit 50 Prozent an den Kosten der für Busbeschleunigungsmaßnahmen erforderlichen ortsfesten Infrastruktur, soweit die Maßnahme vom Land gefördert wird und die verbleibenden 50 Prozent von den betroffenen Anliegerkommunen finanziert werden.
- c) Da wir als Aufgabenträger für den Busverkehr ein großes Interesse an Busbeschleunigungsmaßnahmen haben, wollen wir uns jeweils im gleichen Umfang auch an den Planungskosten beteiligen, wenn die Maßnahme tatsächlich umgesetzt wird.

Die von den Kommunen auf Grundlage des Eckpunktepapiers beantragten Busbeschleunigungsmaßnahmen werden von der Kreisverwaltung und dem VVS geprüft. Auch kann der Landkreis entsprechende Maßnahmen vorschlagen und mit den Kommunen über die Umsetzung sprechen.

Die finanziellen Mittel werden jedes Jahr im Kreishaushalt eingeplant, so dass die Gremien jeweils einen konkreten Überblick über die anstehenden Planungen haben. Die Maßnahmen werden den Gremien des Landkreises entsprechend den Regelungen der Hauptsatzung zur Entscheidung vorgelegt. Liegen die Kosten unter der Wertgrenze und sind die entsprechenden Mittel im Haushalt genehmigt, liegt die Zuständigkeit nach der Hauptsatzung bei der Verwaltung.

In der Anlage haben wir Ihnen das Eckpunktepapier beigelegt, in dem die Rahmenbedingungen und Fördervoraussetzungen sowie die geförderten Maßnahmen dargestellt sind.