

2018/277

öffentlich


LEONBERG

Dezernat A
Innovative Mobilität

Planungsamt
Bauverwaltung

Bezugsvorlagen:

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Planungsausschuss (Vorberatung)	06.12.2018	Ö
Finanz- und Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	12.12.2018	Ö
Gemeinderat (Entscheidung)	18.12.2018	Ö

Urbane Seilbahn in Leonberg Beauftragung einer Machbarkeitsstudie

Beschlussvorschlag

1. Mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie über den Bau einer Seilschwebebahn als Teil des ÖPNV-Systems der Stadt Leonberg wird die Bietergemeinschaft Drees & Sommer Infra Consult und Entwicklungsmanagement GmbH Stuttgart zusammen mit der Ingenieurgesellschaft Verkehr IGV GmbH & Co. KG Stuttgart und Zatran GmbH, Dornbirn beauftragt.
2. Das Honorar für die zu beauftragenden Leistungen beträgt 81.600 € netto bzw. zuzüglich derzeit 19 % Umsatzsteuer 97.104 € brutto
3. Die Beauftragung steht unter dem Vorbehalt, dass sich das Land Baden-Württemberg hälftig an den Kosten der Durchführung der Machbarkeitsstudie beteiligt.
4. Im Falle einer Beauftragung behält es sich der Auftragsgeber vor, nach Bearbeitung der Positionen 1 (streckenabhängige Aspekte mit Potenzialabschätzung, technischer Machbarkeit, städtebaulicher Integration und in das Landschaftsbild, wirtschaftliche Machbarkeit, ÖV-Konzeption) und Position 2 (Empfehlung Vorzugsvariante) ggf. keine oder nur noch eine Vorzugsvariante zur weiteren Bearbeitung in Position 3 (Nutzen-Kosten-Untersuchung) abzurufen.
5. Die Beauftragung der Position 7 (Klärung streckenunabhängiger Aspekte) erfolgt nur, wenn sich in den vorausgegangenen Arbeitsschritten aufgrund der Potenzialabschätzung eine verkehrlich sinnvolle, technisch und wirtschaftlich machbare sowie städtebaulich und architektonisch integrierbare Variante mit einem positiven Nutzen-Kosten Faktor ergeben hat sowie der Gemeinderat diesen Arbeitsschritt anschließend beauftragt.

Finanzielle Auswirkungen:

Bereits im Sommer 2018 hat das Verkehrsministerium des Landes in einem persönlichen Gespräch eine hälftige Finanzierungsbeteiligung an den Kosten für die Durchführung der Machbarkeitsstudie in Aussicht gestellt. Die schriftliche Bestätigung ist angefragt. Für 2019 sind im Entwurf des HHPlans unter der Kostenstelle 51100000 insgesamt Euro 716.300,-- veranschlagt, davon Euro 200.000,-- für Verkehrsplanungen, -untersuchungen und Machbarkeitsstudien. Aus diesem Budget kann der kommunale Eigenanteil für die

Studie Seilbahn bestritten werden.

Aufwendungen 97.104 € (brutto). Der Zuschuss des Landes beträgt voraussichtlich 48.552 €.

Kontierung	Jahr	HHPlanentwurf 2019	Finanzbedarf	Bemerkung
51100000 42910000 Stadtplanung, Aufwendungen für sonstige Sach- und Dienstleistungen	2019	716.300	97.104	Aufwendungen für Machbarkeitsstudie

Sachverhalt

I. Rahmenbedingungen, Entwicklungen und Zielsetzungen einer urbanen Seilbahn

Besondere Rahmenbedingungen und Entwicklungen fordern ein verändertes und leistungsstärkeres Mobilitätskonzept. Ziel einer Machbarkeitsuntersuchung ist die Klärung der Frage, wie eine Seilbahn als ein Baustein des ÖPNV-Systems zu diesem Mobilitätskonzept beitragen kann:

a. **Leonberg hat eine anspruchsvolle Topografie – Überwindung**

In Leonberg gilt es, topographische Hürden zu überwinden. So besteht zwischen historischer Altstadt und Stadtmitte ein deutlicher Höhenunterschied und das Glemstal Richtung des Teilortes Höfingen bildet eine landschaftliche Zäsur. Ebenso besteht ein zu überwindender Höhenunterschied zwischen dem Leonberger S-Bahnhof/ZOB und der Neuen Stadtmitte sowie der Altstadt. Die Altstadt hebt sich - insbesondere ihre Westseite - topografisch aus der übrigen Siedlungsfläche heraus.

Ziel einer urbanen Seilbahn soll sein, die topografischen Unterschiede und baulichen Hindernisse auf kurzem Wege zu überwinden.

b. **Leonberg besteht aus historisch gewachsener eigenständiger Siedlungskörpern-Verbindung**

„Alt-Leonberg“ besteht aus der Altstadt, der Grabenstraße, Teilen der Stuttgarter Straße, Feuerbacher Straße und dem Seedamm-Gebiet. In den 1920-er Jahren entwickelte sich im Bereich der Eisenbahnlinie Stuttgart Calw das Gebiet Silberberg. 1935 folgte der Bau der Gartenstadt-Siedlung. In der Nachkriegszeit wurden die Gebiete Ramtel, Leonberger Heide, Seestraße, Burghalde, Engelberg und Haldengebiet gebaut. 1967 erfolgte der Bau des hochverdichteten Siedlungsquartiers „Neue Stadtmitte“. Durch das städtebauliche Projekt „Postareal und Brückenschlag“ (geplante Realisierung 2021) ist nun beabsichtigt, ein städtebauliches Verbindungsgelenk zwischen Stadtmitte und Altstadt zu installieren und einen gemeinsamen urbanen Raum zu schaffen. Dies soll durch eine offene Architektur mit Sichtbeziehungen zur Altstadt geschehen.

Ziel einer urbanen Seilbahn soll sein, die Idee der Offenheit in die dritte Dimension zu übernehmen sowie einen gemeinsamen urbanen Raum zu schaffen. Ihre Stärke ist die problemlose städtebauliche Integrierbarkeit und die Möglichkeit, neue Verbindungen entstehen zu lassen.

c. **Leonberg ist „Stau-Metropole – Er“fahr“ung**

Leonberg ist durch die Lage im Autobahndreieck A8/A81 durch Autoverkehr stark belastet. Hinzu kommen starke Pendlerverkehre nach Stuttgart (B295) und die Umlandgemeinden. Inzwischen wurde der Autobahnanschluss Leo-West gebaut sowie die BAB sechsspurig ausgebaut. Trotzdem findet nach wie vor ein Stau-Vermeidungsverkehr in das Leonberger Stadtgebiet statt. Durch die ab dem Jahr 2019 anstehende Sanierung des Engelbergtunnels wird sich dieser Effekt weiter

verstärken. Damit der städtische Verkehr nicht völlig zum Erliegen kommt, braucht es neue Lösungen.

Ziel einer urbanen Seilbahn soll sein, sich unabhängig vom Restverkehr zu machen, Reisezeitvorteile auch gegenüber des ebenfalls im Stau gefangenen Öffentlichen Verkehrs und somit Nutzensvorteile und letztendlich Nachfragesteigerungen zu erlangen. Ein Großteil des innerstädtischen Autoverkehrs kann eingespart werden. Verkehrliche Zwangspunkte können kostengünstig und flexibel gelöst werden.

d. Leonberg ist in ein gut funktionierendes ÖV-Netz integriert – Stärkung

Leonberg ist über Bahnhöfe Leonberg, Silberberg und Höfingen in das S-Bahn-Netz nach Stuttgart sowie Renningen/Böblingen/Weil der Stadt angebunden. Ergänzt wird diese durch Zubringerbusse, überregionale Durchmesserlinien und einen Bus-Stadtverkehr. Derzeit wird der Bahnhof Leonberg zu einem intermodalen Verknüpfungspunkt ausgebaut. Vom Bahnhof Leonberg verkehren darüber hinaus Fernbusse und ein Flughafen-Shuttlebus.

Ziel einer urbanen Seilbahn soll sein, deren Fahrten in das integrale ÖV-Netz einzubauen, dabei komplementäre Querverbindungen zu schaffen, aber auch bestehende Verbindungen zu substituieren. Letztendlich ist durch die urbane Seilbahn ein leistungsstärkeres Mobilitätskonzept zu schaffen. Dabei liegt die Stärke der urbanen Seilbahn in ihrer Anpassungsfähigkeit bei Schwachlastzeiten und Stoßzeiten sowie in ihrer einzigartigen Verknüpfungsfähigkeit mit anderen Verkehrsträgern sowie in keinen Wartezeiten.

e. Leonberg ist an den Hauptdurchgangsstraßen in besonderem Maße von Lärm und Feinstaub belastet – Vermeidung

Leonberg gehört zu den Kommunen, die in besonderem Maße von Feinstaub und NOx betroffen sind. Urbane Seilbahnen benötigen gegenüber dem konventionellen Busbetrieb oder PKW-Verkehr sehr viel weniger Antriebsenergie. Bei der Nutzung regenerativer Energien entfielen der Verbrauch fossiler Energien.

Ziel einer urbanen Seilbahn soll sein, durch den vergleichsweise geringen elektrischen Energieaufwand eine möglichst emissionsarme Mobilität zu schaffen.

f. Das System Seilbahn liegt beim Vergleich der Lärmintensitäten deutlich unter dem des Busses bzw. dem des PKW-Verkehrs. Aufgrund technischer Gegebenheiten sind die Abstände der Lärmquellen zur Wohnbebauung beim System Seilbahn sehr groß. Im Vergleich dazu sind die Lärmquellen des Straßenverkehrs insbesondere in Innenstadtbereichen mitunter sehr nah an Wohngebäuden.

Ziel einer urbanen Seilbahn soll sein, Lärmbelastungen zu minimieren. Insgesamt ist eine urbane Seilbahn umweltfreundlich und nachhaltig.

II. Ziel und Aufgaben einer Machbarkeitsuntersuchung

Die detaillierte Aufgabenbeschreibung ergibt sich aus der vertraulichen Anlage 1.

Eine Machbarkeitsuntersuchung dient dazu, den Einsatz einer urbanen Seilbahn als Teil des ÖPNV-Systems in Leonberg zu untersuchen. Aufgrund der besonderen Verkehrssituation Leonbergs ist es notwendig, ganzheitliche, integrative verkehrs- und stadtplanerische Lösungen zu finden. Dabei ist neben der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit auch die städtebauliche Dimension zu berücksichtigen.

Ein weiterer wirtschaftsfördernder Fokus liegt darin, gemeinsam mit den Firmen BOSCH und GEZE betriebliche Mobilitätskonzepte zu entwickeln. Es haben bereits erste Abstimmungsgespräche stattgefunden. Dabei soll eine Seilbahntrasse vom Autobahnanschluss Leo-West in Kombination mit einem P & R-Parkplatz in die

weiteren Überlegungen miteinbezogen werden.

Im Falle eines für die Seilbahn negativen Ergebnisses kann die Studie als weitere Gesprächs- und Planungsgrundlage für die Erarbeitung von alternativen Lösungsansätzen mit Blick auf die Verkehrs- und Parkplatzsituation herangezogen werden.

Es ist eine verkehrlich sinnvolle, technisch und wirtschaftlich realisierbare Lösung und die gesamtwirtschaftliche Sinnhaftigkeit durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung in Anlehnung an die Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen im Öffentlichen Personennahverkehr zu ermitteln. Dieses standardisierte Verfahren dient der Beurteilung der volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit. Dabei werden zwei alternative Planfälle zu einem gleichen Prognosezeitpunkt gegenübergestellt. Der Saldo zwischen Ohnefall (ÖV-Netz ohne Seilbahn) und Mitfall (ÖV-Netz mit Seilbahn) stellt den Nutzen dar.

III. Vergaberecht

Da insgesamt der aktuelle Schwellenwert (221.000,00 EUR/netto) zur Anwendung der Bestimmungen der Vergabeverordnung -VgV- i.V.m. dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen -GWB- für öffentliche Auftraggeber nicht erreicht oder gar überschritten wird (§ 1 Abs.1 VgV), bedarf es keines VgV-Verfahrens (§ 74 ff. VgV). Die Fachplanungsleistungen für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie können vielmehr im sog. Unterschwellenvergabebereich im Rahmen einer freihändigen Vergabe an ein geeignetes, qualifiziertes Ingenieurbüro vergeben werden.

Es wurden daraufhin 5 Fachplanungsbüros mit Datum vom 11.09.2018 zur Angebotsabgabe bezüglich der erforderlichen Planungs- und Untersuchungsleistungen entsprechend dem als vertrauliche Anlage beigefügten Leistungsbild aufgefordert. Es wurde in der Angebotsaufforderung darauf hingewiesen, dass die Beauftragung der Machbarkeitsuntersuchung unter dem Vorbehalt eines hierzu noch erforderlichen positiven Gemeinderatsbeschlusses stehe. Daraufhin gingen mit Ablauf der Abgabefrist, dem 18.10.2018 von insgesamt 3 Bietergemeinschaften entsprechende Angebotsunterlagen ein.

Nach Prüfung und Wertung der Angebote stellt das Angebot der Bietergemeinschaft Drees & Sommer Infra Consult und Entwicklungsmanagement GmbH zusammen mit IGV – Ingenieurgesellschaft Verkehr und Zattran GmbH das wirtschaftlichste Angebot dar. Daher wird vorgeschlagen, den Zuschlag an diese Bietergemeinschaft zu erteilen.

IV. Vorstellung des Projektteams.

Die Unternehmensvorstellungen und Referenzen ergeben sich aus der Anlage 2.

Weitere Vorgehensweise

Beauftragung der Bietergemeinschaft mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie.
Vorstellung des Schlussberichts mit Handlungsempfehlung ca. im Juli 2019.

Anlage/n

- 1 Anlage zu DS Machbarkeitsstudie_LV (vertraulich)
- 2 Bietergemeinschaft Drees & Sommer (vertraulich)