

Städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb
„Bahnhofsareal Ludwigsburg“

Auslobung (Entwurf)

Stand: 20.06.2016

Entwurf

Teil A

Auslobungsbedingungen

Entwurf

1. **Allgemeines**

Der Durchführung dieses Wettbewerbs liegen die **Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013)** in der Fassung vom 31.01.2013 mit der gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Landes Baden-Württembergs vom 27.03.2013 zugrunde, soweit in der Auslobung nicht ausdrücklich Anderes festgelegt ist.

Die Auslobung ist für die Ausloberin, die Teilnehmer sowie alle anderen am Wettbewerb Beteiligten verbindlich.

An der Vorbereitung und Auslobung dieses Wettbewerbs hat die Architektenkammer Baden-Württemberg beratend mitgewirkt.

Die Auslobung wurde dort unter der Nummer XXXX-X-XX registriert.

2. **Ausloberin, Koordination, Betreuung**

Ausloberin:

Stadt Ludwigsburg

vertreten durch:

Herrn Oberbürgermeister Werner Spec

Koordination:

Stadt Ludwigsburg

Fachbereich Stadtplanung und Vermessung

Herr Oliver Linder

Wilhelmstraße 5

71638 Ludwigsburg

Wettbewerbsbetreuung:

Wick + Partner

Architekten Stadtplaner

Gähkopf 18

70192 Stuttgart

Tel. 0711 / 2550955 - 0

info@wick-partner.de

3. Anlass, Gegenstand und Ziel

Die Stadt Ludwigsburg wurde Anfang des 18. Jahrhunderts als barocke Modellstadt errichtet, mit dem Ziel vorbildhaft umzusetzen, mit welchen Qualitäten in Architektur und Stadtraum die Voraussetzungen für gutes Wohnen und Arbeiten geschaffen werden können. Auch heute stehen diese Aspekte im Fokus der nachhaltigen Stadtentwicklung im ökonomischen, sozialen und ökologischen Bereich, für die Ludwigsburg im Jahr 2014 als nachhaltigste Stadt mittlerer Größe in Deutschland ausgezeichnet wurde.

Als **eine der Zukunftsstädte in Deutschland** (Projekt unter Federführung des Bundesforschungsministeriums) arbeitet die Stadt mit herausragenden Partnern aus Industrie, Dienstleistern und Wirtschaft im „Living Lab“ daran, **neue Technologien im Bereich von Energie und Mobilität, sowie die Digitalisierung** offensiv in den Dienst der Menschen in der Stadt zu stellen.

Der Bahnhof mit dem Zentralen Omnibusbahnhof und dem Veränderungspotential im Umfeld soll funktional und emotional für diese Schlüsselentwicklungen stehen und auf der einen Seite **hinführen zu einer pulsierenden, städtebaulich wertigen Innenstadt, auf der anderen Seite zu einem Transformationsgebiet in der Weststadt**, in dem sich das städtebauliche Umfeld grundlegend ändert. Durch die Transformation gewerblicher Arbeitsplätze vergangener Jahrzehnte hin zu einem höchst attraktiven Umfeld für Kreative und IT-Spezialisten, die teilweise aus der kreativen Denkfabriken in Silicon Valley angeworben werden von Weltfirmen wie Bosch, Porsche, Mann und Hummel, die hier entscheidende Forschungs- und Entwicklungslabore verankern. Neben den optimalen Verkehrs-, Energie-, Breitband und W-Lan-Infrastruktur sowie der Berücksichtigung von Klimaanpassungsstrategien mit vertikalem und horizontalem Grün geht es mit künstlerischem Konzept und hochwertiger Designmöblierung im öffentlichen Raum um eine inspirierende Gestaltung eines Entwicklungscampus, in dem nicht nur unkonventionelle Arbeitsplätze in den ehemaligen Industriehallen, sondern auch der halböffentliche Raum Teil einer Arbeitsumgebung für Kreative wird.

Die Gestaltung des **Bahnhofs und des städtebaulichen Umfeldes muss die hohe Qualität der Innenstadt und den künftigen Innovationscharakter der Weststadt bereits erahnen lassen.**

Das Bahnhofsareal in Ludwigsburg soll in diesem Sinne als **bedeutender Stadteingang** und attraktiver Aufenthalts- und Durchgangsbereich für ca. 50.000 Pendler pro Tag, zahlreiche touristische Besucher und Geschäftsreisende aufgewertet werden.

Neben einer städtebaulichen Neuordnung können auch die Verkehrsfunktionen am Bahnhof vereinfacht und entflochten und somit die Situation für alle Verkehrsteilnehmer – insbesondere für Fußgänger und Radfahrer – wesentlich verbessert werden. Der Bahnhof (Bahnhaltepunkt und ZOB) soll als Herzstück des Bahnhofsareals zukünftig alle Anforderungen einer **multimodalen Verkehrsdrehscheibe** erfüllen.

Im direkten Umfeld des Bahnhofs gibt es mehrere **städtebauliche Potenzialflächen**, die zurzeit untergenutzt sind (z.B. das Kepler Dreieck und das Kallenberg'sche Gelände). Diese Areale könnten in Zukunft von einem modernen Bahnhof mit attraktiven Mobilitätsangeboten und einer hohen Besucher-, Kunden- und Nutzerfrequenz profitieren.

Im **Ideenteil** soll ein schlüssiges Gesamtkonzept für das Bahnhofsareal und die angrenzenden Potenzialflächen erarbeitet werden, das in einzelnen Realisierungsabschnitten umgesetzt werden kann.

Der **Realisierungsteil** zielt auf eine Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB). Dieser gehört zwar zu den bedeutendsten Verkehrsknoten für den öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt und der Region, weist jedoch nach fast 40-jährigem Betrieb gestalterische und funktionale Mängel auf. Insbesondere erlauben die Bushaltestellen keinen barrierefreien Zugang zu den Bussen. Aufgrund gestiegener Anforderungen an die Barrierefreiheit und angesichts eines dringend sanierungsbedürftigen Fahrbahnbelags werden grundlegende bauliche Eingriffe am ZOB erforderlich.

Durch den hier ausgelobten Wettbewerb soll die künftige Gestaltung und Funktionsweise des ZOB festgelegt werden und auf dieser Grundlage ein Antrag zur Förderung mit Mitteln des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) für den kommunalen Straßenbau gestellt werden.

Die Stadt Ludwigsburg erwartet innovative städtebauliche und verkehrliche Konzepte, die sowohl den besonderen Anforderungen einer zukunftsorientierten Mobilitätsdrehscheibe als auch der exponierten Lage als Stadteingang gerecht werden.

4.

Art des Wettbewerbs, Zulassungsbereich, Sprache

Der Wettbewerb ist als nichtoffener Ideen- und Realisierungswettbewerb mit einer Bearbeitungsphase nach RPW 2013 ausgelobt.

Der Ideenteil des Wettbewerbes zielt auf eine Vielfalt von Lösungsvorschlägen für die städtebauliche (Neu-) Ordnung des Bahnhofsareals und der angrenzenden Potenzialflächen (wie z.B. des Empfangsgebäudes, des Kepler Dreiecks und des Kallenberg'schen Geländes). Im Realisierungsteil werden Vorschläge für die bauliche Gestaltung und funktionale Neuorganisation des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) erwartet. Der Realisierungsteil des Wettbewerbs zielt auf die Vergabe eines Planungsauftrags.

Dem Wettbewerb wird ein Bewerbungsverfahren vorgeschaltet. Von der Ausloberin werden 8 Teilnehmer als vorausgewählte Teilnehmer gesetzt. Berufsanfänger werden im Rahmen des Bewerbungsverfahrens durch modifizierte

Zugangsbedingungen angemessen berücksichtigt. Die gesamte Teilnehmerzahl beträgt 25.

Das Verfahren ist anonym.

Der Zulassungsbereich ist nicht begrenzt. Interessierte von außerhalb der Bundesrepublik Deutschland können am Auswahlverfahren nach Ziffer 6 teilnehmen, wenn sie als Bürgerinnen und Bürger in den Staaten des europäischen Wirtschaftsraums (EWR) oder in den Staaten der Vertragsparteien des „World-Trade-Organization-Übereinkommens“ (WTO) über das öffentliche Beschaffungswesen „Government Procurement Agreement“ (GPA) die Teilnahmebedingungen erfüllen.

Die Wettbewerbssprache ist deutsch.

5.

Teilnehmer und Teilnahmebedingungen

Teilnahmeberechtigt sind natürliche und juristische Personen, welche die geforderten fachlichen Anforderungen erfüllen. Bei natürlichen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn sie gemäß Rechtsvorschrift ihres Herkunftsstaates berechtigt sind, am Tag der Bekanntmachung die Berufsbezeichnung Architekt/-in, Stadtplaner/-in, Landschaftsarchitekt/-in oder Ingenieur/-in der Fachrichtung Verkehrsplanung zu führen.

Ist im Herkunftsstaat des Bewerbers die Berufsbezeichnung nicht gesetzlich geregelt, so erfüllt die fachlichen Anforderungen, wer über ein Diplom, Prüfungszeugnis oder sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung gemäß der Richtlinie 2005/36/EG (Berufsanerkennungsrichtlinie) gewährleistet ist.

Bei juristischen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn zu ihrem satzungsgemäßen Geschäftszweck Planungsleistungen gehören, die der anstehenden Planungsaufgabe entsprechen, und wenn der bevollmächtigte Vertreter der juristischen Person und der Verfasser der Wettbewerbsarbeit die fachlichen Anforderungen erfüllen, die an natürliche Personen gestellt werden. Alle Teilnehmer haben die Teilnahmeberechtigung nachzuweisen.

Die Teilnehmer müssen Bewerbungsgemeinschaften aus Architekten bzw. Stadtplanern und Ingenieuren der Fachrichtung Verkehrsplanung (Verkehrsplaner) bilden. Landschaftsarchitekten können der Bewerbungsgemeinschaft beitreten. Dies gilt auch für vorab ausgewählte Teilnehmer. Büros, die über eigene Verkehrsplaner verfügen, müssen keine Bewerbungsgemeinschaft bilden.

Bei Bewerbergemeinschaften muss jedes Mitglied der Bewerbergemeinschaft teilnahmeberechtigt sein. Außerdem ist bei Bewerbergemeinschaften von den Teilnehmern das federführende Büro zu benennen (Verfassererklärung).

Das Hinzuziehen von Fachberatern – insbesondere von Energieberatern (ggf. auch von Tragwerksplanern und Lärmgutachtern) – wird dringend empfohlen.

Mehrfachteilnahme natürlicher und juristischer Personen oder von Mitgliedern von Bewerbergemeinschaften führen zum Ausschluss der Beteiligten.

Teilnahmehindernisse sind in § 4 (2) RPW beschrieben.

Sachverständige, Fachplanerinnen und Fachplaner oder andere Berater müssen nicht teilnahmeberechtigt sein, wenn sie keine Planungsleistungen erbringen, die der Wettbewerbsaufgabe entsprechen und wenn sie überwiegend und ständig auf ihrem Fachgebiet tätig sind.

6.

Auswahlverfahren, Bewerbungsunterlagen

6.1

Bewerber und Nachweise

Die Gesamtzahl der Teilnehmer wird auf 25 begrenzt. Davon werden von der Ausloberin vorab die folgenden 8 Planungsbüros ausgewählt:
(Auflistung in alphabetischer Reihenfolge)

- N.N.
- N.N.
- N.N.
- N.N.
- N.N.
- N.N.
- N.N.
- N.N.

Die vorab ausgewählten Planungsbüros müssen nach §3 (3) RPW 2013 die Nachweise der Planungsqualität in gleicher Weise wie die Bewerber erfüllen. 17 weitere Teilnehmer werden im Rahmen des nachfolgend beschriebenen Bewerbungsverfahrens ausgewählt.

Zur Überprüfung der Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Erfahrung der Bewerber, insbesondere ihrer Eignung und Kompetenz für die Wettbewerbsaufgabe, werden eindeutige, nicht diskriminierende und formal prüfbare Kriterien festgelegt. Die Kriterien sind differenziert nach Zulassungskriterien zum Auswahlverfahren und Prüfkriterien zur Beurteilung der fachlichen Eignung

im Auswahlverfahren. Zur Gewährleistung von Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Nachprüfbarkeit wird das Auswahlverfahren dokumentiert.

Zum Auswahlverfahren wird nur zugelassen, wer die Zulassungs- und Prüfkriterien vollständig und fristgerecht eingereicht hat. Bewerbungsunterlagen, die über den geforderten Umfang hinausgehen, werden nicht berücksichtigt. Die Bewerbungsunterlagen werden nicht zurückgegeben.

Berufsanfänger werden angemessen beteiligt. Für sie gilt:

Berufsanfänger sind Teilnahmeberechtigte, deren Studienabschluss (Diplom / Master) nicht vor dem 01.01.2009 liegt.

Berufsanfänger haben aus den Nachweisen zur Prüfung der fachlichen Eignung ein geeignetes Referenzprojekt nachzuweisen. Sofern sie eine notwendige Referenz nicht selbst nachweisen können, dürfen sie ersatzweise ihre Mitarbeit als verantwortlicher Projektleiter an einer Referenz in einem anderen Büro vorlegen, wenn der dortige Büroinhaber dies schriftlich bestätigt. Berufsanfänger haben ihrer Bewerbung entsprechende Nachweise beizufügen.

7.

Wettbewerbsleistungen

Jeder Teilnehmer bzw. jede Arbeitsgemeinschaft darf nur einen Entwurf einreichen. Varianten sind nicht zulässig. Überplanungen angrenzender Randbereiche des Plangebiets zur Unterstützung des jeweiligen stadträumlichen Entwurfskonzepts sind zugelassen.

Im Einzelnen werden von den Teilnehmern folgende Leistungen gefordert:

Insgesamt sind maximal **X** Pläne (Querformat) gedruckt abzugeben. Die maximale Plangröße beträgt: 120 cm x 90 cm (Breite x Höhe).

Plandarstellungen sind zu norden und die Pläne sind zu rollen.

Die eingereichten Pläne werden bei der Sitzung des Preisgerichts nebeneinander aufgehängt.

7.1

Städtebaulicher Entwurf, Freiflächengestaltung

Lageplan im Maßstab 1:500 mit Darstellung der städtebaulichen Gesamtidee als Dachaufsichtsplan mit

- Bebauungskonzept inkl. Geschosshöhen und Dachformen
- Nutzungsangaben
- Gestaltung der städtischen öffentlichen Räume, Freiflächengestaltung
- Erschließung der Gebäude
- Straßen- und Wegenetz
- Parkierungsflächen privat und öffentlich, Tiefgaragen eingestrichelt
- Gestaltung des Bahnhofsumfeldes (ZOB, Übergang / Steg etc.)

7.2 Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

Lageplan im Maßstab 1:200 mit Darstellung

- des baulichen Gestaltungskonzeptes
- der funktionalen Zusammenhänge
- der Materialangaben im öffentlichen Raum

Zwei Schnittansichten im Maßstab 1:200

- parallel zur Bahnhofstraße mit Blick nach Westen
- orthogonal zur Bahnhofstraße, südlich des Empfangsgebäudes mit Blick nach Norden

zur Erläuterung der topografischen Situation und der Maßstäblichkeit der Bebauung und öffentlichen Räume.

7.3 Erläuternde Skizzen

zum städtebaulichen Entwurf, zu den Bebauungskonzepten und Stadträumen sind auf den Plänen zugelassen (auch perspektivische Skizzen).

7.4 Erläuterungsbericht

maximal 2 DIN A4-Seiten, auch auf den Plänen abzudrucken

Teil B

Wettbewerbsaufgabe

Entwurf

9. Wettbewerbsaufgabe

9.1 Übergeordnete Zielsetzungen, Herausforderungen

Das Bahnhofsareal in Ludwigsburg soll zukünftig die Funktionen einer multi-modalen Verkehrsdrehscheibe erfüllen und dabei allen daraus resultierenden Anforderungen gerecht werden. Die unterschiedlichen Bestandteile dieses Verkehrsknotens sind so zu gestalten, dass das Bahnhofsareal als „Tor zur Stadt“ qualitativ voll erlebt und inszeniert werden kann. Als innenstadtnahe Drehscheibe des Öffentlichen Personennahverkehrs liegt das Hauptaugenmerk auf:

- der Etablierung von zukunftsgerechten Mobilitätsangeboten am Bahnhof und in dessen Umfeld;
- der Optimierung und Entflechtung der Verkehrsströme – verbunden mit einer attraktiven Gestaltung der öffentlichen Räume und Verkehrsflächen;
- der Verknüpfung der Stadtbereiche östlich und westlich der Bahntrasse;
- der Berücksichtigung und Integration neuer Verkehrsarten (wie z.B. einer Stadtbahn und einer Seilbahn), die zukünftig ggf. am Bahnhof Ludwigsburg verkehren können, über deren konkrete Ausformulierung jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt entschieden wird.

Bei der Neugestaltung der Mobilitätsdrehscheibe wird den Aspekten Energieeffizienz, Klimaschutz und emissionsarmer Mobilität ein besonderer Stellenwert eingeräumt. Für den Wettbewerb bedeutet dies die Berücksichtigung folgender Aspekte:

- integrierte Betrachtung von Stadt-, Energieinfrastruktur- und Mobilitätsplanung
- Berücksichtigung moderner Antriebsformen und Ladeinfrastruktur insbesondere für ÖPNV/ Busverkehr.
- Nutzung von Potentialen zur regenerativen Energiegewinnung an Gebäuden und auf Grundstücken der Entwicklungsflächen
- Schaffung von Schnittstellen zwischen Elektromobilität (Ladeinfrastruktur) und dem Ausbau und der Platzierung dezentraler Energiewandlungsanlagen sowie mit dem Stromnetz.

Neben einer Aufwertung und Neugestaltung des ZOB besteht die Chance, die angrenzenden Bereiche weiterzuentwickeln, neu zu strukturieren und zu gestalten bzw. einer standortgerechten Nutzung zuzuführen.

Zu den wichtigsten Zielen des Wettbewerbs gehört die Aufwertung des östlichen Entwicklungsbereichs durch eine „Befreiung“ vom motorisierten Individualverkehr.

Neben dem Busverkehr am ZOB sollen hier insbesondere der Rad- und Fußgängerverkehr durch verschiedene Angebote und eine hohe Aufenthaltsqualität begünstigt und gestärkt werden.

Die Funktionen und Einrichtungen des motorisierten Individualverkehrs wurden in den letzten Jahren bereits durch die Entwicklung und Umgestaltung des Westportals im westlichen Entwicklungsbereich konzentriert (z.B. durch das Parkhaus Bahnhof). Diese Strategie soll im Rahmen des Wettbewerbs fortgeführt werden. Weitere Angebote sind hier ggf. zu ergänzen.

Das städtebauliche und verkehrliche Konzept für das Wettbewerbsgebiet soll in Realisierungsabschnitten umgesetzt werden (vgl. Teilgebiete auf dem Plan xx).

Die Neugestaltung des ZOB soll zuerst vollzogen werden. Derzeit ist jedoch noch nicht absehbar, in welcher Reihenfolge die weiteren Entwicklungsbereiche im Wettbewerbsgebiet umgesetzt werden können. Es gilt daher, eigenständige Bau- bzw. Entwicklungsabschnitte zu bilden und dabei auf eine sinnvolle und klare Teilung der einzelnen Abschnitte zu achten.

9.1.1

Ziele im östlichen Entwicklungsbereich

Im östlichen Entwicklungsbereich liegt der Entwicklungsschwerpunkt auf der barrierefreien Gestaltung des ZOB und der Optimierung und Ergänzung der Mobilitätsangebote.

Insbesondere der Entflechtung der bestehenden Verkehrsströme (Bus-, Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr) kommt dabei ein besonderes Gewicht zu. Im Rahmen des Wettbewerbs ist zu untersuchen, wie die unterschiedlichen Verkehrsarten ohne Konflikte mit anderen, konkurrierenden Verkehrsarten bedarfsgerecht geführt werden können und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht werden kann.

Im südlichen Bereich im Umfeld des Kallenberg'schen Geländes beherrschen Verkehrsflächen die städtebauliche Situation. Um die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsempfinden für Bahnstufennutzer auch in den Abend- und Nachtstunden zu verbessern, ist hier eine höhere Nutzer- und Besucherfrequenz anzustreben. Durch entsprechende Nutzungen im Bereich des Kallenberg'schen Geländes soll auch die angrenzende Leonberger Straße einen Impuls erfahren.

Teilbereich A – Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

Besondere Bedeutung für den Stadt- und Regionalverkehr kommt dem Zentralen Omnibusbahnhof zu. Er soll umfassend aufgewertet und barrierefrei ausgebaut werden. Durch den Rückbau der sogenannten Markthalle können Flächen für eine Haltestelle der Stadtbahn oder für neue Aufenthaltsbereiche gewonnen werden. Die im Vorentwurf des ZOB dargestellte Freihaltetrasse ist bei der Konzeption des Zentralen Omnibusbahnhofs zu beachten.

Zukünftig soll der ZOB über ein Haltestellenangebot von ca. 30 Bushaltestellen verfügen. Wenn das Stuttgarter Stadtbahnnetz weiter ausgebaut wird und

in diesem Zusammenhang auch am Bahnhof in Ludwigsburg eine neue Haltestelle eingerichtet wird, können zwar einige Buslinien entfallen. Im Wettbewerb ist jedoch dennoch von bis zu 30 Haltestellen auszugehen.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurde die Anordnung dieser 30 Haltestellen am ZOB untersucht:

- Eine Sägezahn-Anordnung ermöglicht einerseits kurze Wege für die Fahrgäste, ist jedoch nur wenig flexibel für den Einsatz von Gelenkbussen und die Einführung eines Bus Rapid Transit Systems (BRT).
- Eine gerade Anordnung der Haltestellen hintereinander – analog zum heutigen Bestand – ist vorstellbar.
- Abgesehen von der sogenannten „Harfenanordnung“ sind auch andere Haltestellenanordnungen möglich, wenn die verkehrliche Machbarkeit (Befahrbarkeit für Standard-, Gelenk- und 15 m-Reisebusse) nachgewiesen wird und die weiteren Anforderungen an den ZOB erfüllt werden.

Neben der verkehrlichen Machbarkeit soll der ZOB folgende Anforderungen erfüllen:

- Der ZOB und sein Umfeld sind barrierefrei zu gestalten. Neben einem direkten, rollstuhlgerechten Zugang vom ZOB zu Gleis 1 des Bahnhofs sind dabei auch Leitlinien bzw. Leitsysteme für sehbehinderte und blinde Menschen vorzusehen.
- Die Anordnung der Haltestellen soll einen zügigen und direkten Umstieg zwischen Bus- und Schienenverkehr bzw. zwischen Bus- und Radverkehr ermöglichen. Die Verbindung zwischen Bahnhof und ZOB soll dabei verbessert und die Wege verkürzt werden.
- Besondere Bedeutung kommt einer attraktiven Verknüpfung der westlichen und der östlichen Areale durch die Unterführung am Bahnhof und den so genannten Francksteg zu. Dieser soll als direkte Verbindung zwischen den Bushaltestellen und den Bahngleisen umfassend aufgewertet bzw. durch einen neuen attraktiven Steg ersetzt werden (vgl. 9.1.3).
- Der Verkehrsflächenbedarf des ZOB soll ohne Leistungseinbußen reduziert und die gewonnenen Flächen für qualitätsvolle Aufenthalts- und Wartebereiche genutzt werden. Zur Sicherung der sozialen Kontrolle und der Aufenthaltsqualität – insbesondere in den Abend- und Nachtstunden – ist eine gute Einsehbarkeit der Aufenthalts- und Wartebereiche anzustreben.
- Östlich grenzt die denkmalgeschützte Musikhalle direkt an den ZOB. Das Vor- und Umfeld der Musikhalle ist als gemeinsamer qualitätsvoller Aufenthaltsbereich zu gestalten.
- Alle Bussteige sind mit einem Witterungsschutz zu versehen. Ein witterungsgeschützter Umstieg von den Bahngleisen zu den Bushaltestellen ist zudem wünschenswert.
- Es ist zu gewährleisten, dass die durch den Schienenverkehr verursachte Lärmbelastung der östlich angrenzenden Bebauung aufgrund des Wegfalls der Markthalle nicht wesentlich verschärft wird.

- Durch den Entfall der Markthalle ergibt sich ein Bedarf an gastronomischen Angeboten (z.B. Backwaren) für wartende Busfahrgäste im direkten Umfeld des ZOB. Es sind daher Flächen für gastronomische Nutzungen zur Versorgung der wartenden Busfahrgäste sowie eine Toilettenanlage vorzusehen.

Teilbereich B – Empfangsgebäude mit Parkdeck

Das Empfangsgebäude, das in den 1990er Jahren als „Kaufhaus mit Gleisanschluss“ errichtet wurde, soll ebenfalls aufgewertet werden. Im Rahmen des Wettbewerbs ist zu prüfen, wie insbesondere die Orientierung verbessert und die Funktion als Empfangsgebäude wieder in den Vordergrund gestellt werden können. Denkbar ist hier sowohl eine vollständige bauliche Umgestaltung als auch ein Ersatzbau, der in seiner Grundfläche gegenüber dem heutigen Bestand reduziert ist und somit zusätzliche Flächen im öffentlichen Raum schafft, die für eine qualitätsvolle Gestaltung zur Verfügung stehen. Von den Teilnehmern werden diesbezüglich Aussagen zur Lage und Dimensionierung des zukünftigen Empfangsgebäudes erwartet.

Detaillierte Konzeptionen des Innenraums des Empfangsgebäudes sind jedoch nicht Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe.

Da der motorisierte Individualverkehr künftig an die Westseite des Bahnhofs geführt werden soll, können die Parkierungsangebote auf der Ostseite zugunsten ergänzender intermodaler Angebote aufgegeben werden. Die KFZ-Stellplätze auf dem Parkdeck können entfallen und an dieser Stelle ergänzende Mobilitätsangebote zu Schienen-, Bus- und Autoverkehr entstehen bzw. weiter gestärkt werden. Aufgrund ihrer zentralen Lage mit direktem Anschluss an den Bahnhof ist diese Fläche für die Unterbringung intermodaler Angebote besonderes geeignet.

Im Rahmen des Antragsverfahrens „Region Win“ bewirbt sich die Stadt Ludwigsburg mit der Region Stuttgart mit dem Projekt „Mobilitätspunkte“. Dieses Projekt mit einem geplanten Gesamtvolumen von rund 5 Mio. Euro sieht den Ausbau von Bahnhöfen zu multimodalen Umsteigepunkten vor. Zunächst sind die Bahnhöfe in Fellbach, Esslingen, Ludwigsburg, Schorndorf und Esslingen beteiligt. Die Stadt Ludwigsburg bewirbt sich mit der Idee eines Fahrradparkdecks für 700 Fahrräder mit innovativem Zugangssystem. Im Förderantrag befindet sich der Standort auf dem bestehenden Pkw-Parkdeck im nördlichen Gebäudeteil des Empfangsgebäudes.

Die Idee eines Fahrradparkhauses ist von den Teilnehmern zu übernehmen und schlüssig in die Gesamtüberlegung für das Areal zu integrieren. Insbesondere ist dabei die Radwegführung aus südlicher Richtung zu klären.

Durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs nach Westen (sowohl des Parksuch- als auch des Hol- und Bringverkehrs) bieten sich neue Potenziale für eine Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes. Dieser ist so zu gestalten, dass eine klare Orientierung begünstigt wird. Die Wege in die In-

nenstadt und zu den umliegenden Mobilitätsangeboten müssen klar erkennbar und fußläufig gut erreichbar sein. Der Bereich ist im Zusammenhang mit den benachbarten historischen Bauten als repräsentativer Stadteingang mit hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln.

Durch eine vom Individualverkehr befreite obere Myliusstraße kann und soll der Bereich bis zum Abzweig Alleenstraße in die Gestaltung des Bahnhofsvorfeldes mit einbezogen werden. Dabei ist die Bedeutung der Myliusstraße als wichtigste Verbindung zur Ludwigsburger Innenstadt zu berücksichtigen.

Teilbereich C – Parkdeck Schillerviertel

Das Parkdeck Schillerviertel kann einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des ruhenden Verkehrs in der Myliusstraße leisten. Denkbar ist zudem die Integration von ergänzenden Mobilitätsangeboten z.B. in Form eines Mobilitätspunktes für Car- oder Bikesharing.

In diesem Zusammenhang ist zu untersuchen, wie dieser Teilbereich besser an den Bahnhof Ludwigsburg angebunden bzw. in das Bahnhofsareal integriert werden kann.

Teilbereich D – Kallenberg'sches Gelände

Durch eine Umnutzung des Kallenberg'schen Geländes soll eine höhere Nutzer- und Besucherfrequenz sowie eine höhere Aufenthaltsqualität im Süden des östlichen Entwicklungsbereiches erreicht werden. Der heute von Verkehrsflächen dominierte Stadtraum soll in seiner Funktion als südlicher Eingang zum Bahnhofsareal einer standortgerechten Nutzung zugeführt werden. Im Zusammenhang mit der Leonberger Straße bieten sich die Voraussetzungen für die Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers mit kurzen Wegen. Durch eine belebende Nutzung auf dem Kallenberg'schen Gelände mit Gastronomie, Büro- und Dienstleistungsnutzungen, studentischem Wohnen etc. soll das südliche Bahnhofsareal funktional und stadträumlich aufgewertet und somit auch ein Impuls für die Leonberger Straße gesetzt werden.

Durch eine Umstrukturierung des Knotenpunktes Friedrichstraße/ Solitudestraße/ Bahnhofstraße – in Verbindung mit einer geänderten Verkehrsführung der Bahnhof- und Solitudestraße im südlichen Bereich – kann die für bauliche Entwicklungen zur Verfügung stehende Fläche des Kallenberg'schen Geländes vergrößert werden. Ziel der Stadt Ludwigsburg ist es zudem, die Solitudestraße vom Durchgangsverkehr zu entlasten und diesen hauptsächlich über die Bahnhofstraße abzuwickeln. Damit verbunden sind auch städtische Überlegungen, den Schillerplatz zukünftig autofrei zu gestalten. Die heutige Verkehrsführung begünstigt jedoch eine direkte Verbindung zwischen Friedrich- und Schiller- bzw. Wilhelmstraße über die Solitudestraße.

Von den Teilnehmern werden Lösungsvorschläge zur Umstrukturierung des Knotenpunktes Friedrichstraße/ Solitudestraße/ Bahnhofstraße erwartet, die eine attraktive bauliche Entwicklung des Kallenberg'schen Geländes erlauben, ohne die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes zu beeinträchtigen. In

diesem Zusammenhang ist auch die südliche Zufahrt zum ZOB zu beachten, die nach der Umgestaltung des ZOB sowohl mit der heutigen als auch mit der zukünftigen Verkehrsführung am Knotenpunkt reibungslos funktionieren muss.

Aufbauend auf den Ergebnissen des Wettbewerbs soll ein weiterer Architektur- und Investorenwettbewerb durchgeführt werden, der die städtebaulichen, architektonischen, verkehrlichen und energetischen Aspekte des Gesamtkonzepts weiterentwickelt bzw. präzisiert.

9.1.2

Ziele im westlichen Entwicklungsbereich

Die verkehrliche Anbindung des Bahnhofs über den MIV soll künftig ausschließlich von Westen erfolgen. Im direkten Umfeld des Westportals ist ein weiteres geeignetes Angebot für den Hol- und Bringverkehr (Kiss+Ride) vorgesehen.

Der westliche Entwicklungsbereich bietet zudem insbesondere im Süden Flächenpotenziale für bauliche Entwicklungen (vgl. Teilbereich E – Kepler Dreieck). Der Entwicklungsschwerpunkt liegt hierbei auf einer Erweiterung des Büro- und Dienstleistungsangebotes. In räumlicher Nähe zum Westportal des Bahnhofs Ludwigsburg und aufgrund der Anbindung an das Haupterschließungsnetz sind hier auch P+R-Angebote denkbar. Diese Entwicklungsflächen sind in das Bahnhofsgefüge und dessen westliches Umfeld (MHP Arena und Bleyle-Areal) stadträumlich und funktional zu integrieren.

Im Rahmen der städtebaulichen Neuordnung des westlichen Entwicklungsbereichs ist zudem eine Verbesserung der Querungs- und Zugangsmöglichkeit der Bahngleise über den Francksteg oder eine neue Querungsmöglichkeit – als Ersatz für den Francksteg – erstrebenswert (vgl. Punkt 8.1.3).

Teilbereich E – Kepler Dreieck

Das Kepler Dreieck – zurzeit eine untergenutzte Brache – könnte zu einem neuen Verbindungselement zwischen der Innenstadt und der Weststadt entwickelt werden. Aufgrund seiner exponierten Lage an der Bahnlinie wirkt das Areal in hohem Maße stadtbildprägend und ist für die Errichtung eines baulichen Hochpunktes geeignet. Einer attraktiven Architektur kommt daher besondere Bedeutung zu.

Die denkbaren Nutzungen, die in diesem Teilbereich untergebracht werden können, reichen von Dienstleistungen mit Besucherfrequenz, Büro- und Wohnnutzungen über Gastronomie bis hin zu P+R-Stellplätzen für den Bahnhof Ludwigsburg.

Über den Francksteg oder eine neuen Querungsmöglichkeit in räumlich vergleichbarer Lage besteht eine optimale Anbindung an den ÖPNV sowie die bestehenden und zu entwickelnden Mobilitätsangebote. Durch die angrenzende Kepler Straße bzw. den angrenzenden Straßenzug Kepler Straße –

Schwieberdinger Straße verfügt das Areal über eine direkte Anbindung an das übergeordnete Straßennetz mit Anschluss an die A 81.

Von besonderer Bedeutung sind Überlegungen, auf dem Kepler Dreieck ein gestalterisch und energetisch optimiertes Gebäude oder Ensemble zu entwickeln (als sogenannten „green Tower“). Kernidee ist, dass das oder die Gebäude Energie erzeugen und für den Eigengebrauch nutzen, sowie in Zeiten geringen Strombedarfs Energie speichern und intelligent in das Stromnetz einspeisen. Diese Überlegung ist Teil der Wettbewerbsaufgabe und auch im Hinblick auf Teilbereich F zu berücksichtigen.

Ebenso wie beim Kallenberg'schen Gelände soll auch für das Kepler Dreieck ein weiterer Architektur- und Investorenwettbewerb durchgeführt werden, der die städtebaulichen, architektonischen, verkehrlichen und energetischen Aspekte des Gesamtkonzepts weiterentwickelt bzw. präzisiert.

Teilbereich F – mhplus-Areal

Nicht weniger wichtig als die Entwicklung des Kepler Dreiecks ist die Aufwertung des benachbarten Uni-Franck-Hochhauses auf dem mhplus-Areal. Aufgrund energetischer Mängel, die aus dem Alter des Gebäudes (Baujahr 1964) resultieren, besteht heute ein dringender Modernisierungsbedarf. Angesichts seines gebietsprägenden Charakters ist es jedoch wünschenswert, das Gebäude in seiner städtebaulichen Wirkung zu erhalten. Bauliche Veränderungen im Bestand, wie z.B. Aufstockungen oder weitere bauliche Neugestaltungen sind möglich.

Dabei sind insbesondere Vorschläge zu zukunftsweisenden Energiekonzepten erwünscht, die eine eigene Energieversorgung mit regenerativen Energiequellen am oder im Gebäude sowie für mögliche angegliederte Mobilitätsangebote bieten (Ladestationen PKW / Pedelec).

In Verbindung mit dem Kepler Dreieck ist auch die Schaffung eines gemeinsamen / zusammenhängenden Gebäudeensembles vorstellbar. Eine Bebauung mit Leuchtturmwirkung für nachhaltiges und ressourcenschonendes Bauen ist in diesem Fall ebenfalls wünschenswert.

9.1.3

Verknüpfung der Entwicklungsbereiche / Verbindung des westlichen Entwicklungsbereichs mit der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof

Um den westlichen Entwicklungsbereich besser an das bestehende Bahnhofsareal um den ZOB und die Bahnsteige anzubinden, ist im Wettbewerb ein besonderes Augenmerk auf eine attraktive Querung der Bahngleise, zusätzlich zur bestehenden Bahnunterführung zu legen. Die bestehende Bahnunterführung kann somit entlastet und die Zugangsmöglichkeiten zum Bahnhof für Radfahrer und Mobilitätseingeschränkte, erweitert und verbessert

werden. Außerdem verbessert sich gleichzeitig die Verbindung zwischen Innenstadt und Weststadt.

Diesen Anforderungen wird der Francksteg in seiner heutigen Form und dem aktuellen Zustand nicht gerecht. Aufgrund von Sicherheitsaspekten und des historischen Bezuges ist einer oberirdischen Querung mit einem Steg der Vorzug gegenüber einer Unterföhrungslösung zu geben. Dabei sind die Anknüpfungspunkte / Zugangsportale auf beiden Seiten gestalterisch und funktional zu definieren und um attraktive Randnutzungen (z.B. in Form von Mobilitätsangeboten, Gastronomie etc.) zu ergänzen.

9.2

Ziele des Mobilitätsstandortes Bahnhof Ludwigsburg

9.2.1

Fließender und ruhender motorisierter Individualverkehr

Nutzer, die den Bahnhof Ludwigsburg mit dem Auto anfahren (z.B. Hol- und Bringverkehr) sollen zukünftig zielgerichtet und eindeutig zum Westportal bzw. zu den westlichen Gleiszugängen geführt werden. Dieser Bereich soll dementsprechend als zentraler Punkt für den Hol- und Bringverkehr entwickelt werden. Das Westportal verfügt über einen barrierefreien Zugang zur Bahnhofsunterföhrung und über zahlreiche Parkieranlagen für Kurzparcker sowie P+R-Stellplätze.

Der östliche Entwicklungsbereich soll schwerpunktmäßig die weiteren Mobilitätsangebote am Bahnhof (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) aufnehmen. Die obere Myliusstraße, zwischen Abzweig Alleenstraße und Empfangsgebäude im östlichen Entwicklungsbereich, soll als Fläche für Busse, Fußgänger und Radfahrer entwickelt werden Als Fortsetzung des Bahnhofsvorfeldes und als Geschäftsstraße soll dieser Bereich großzügig und platzartig mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden.

Die Parkierungsflächen sollen im Bahnhofsareal konzentriert und neugeordnet werden. Dadurch sollen die Verkehrsflüsse gesteuert sowie die bestehenden Parkierungsflächen für anderweitige, stadtraumdienende Nutzungen in Anspruch genommen werden. Das Stellplatzangebot muss dabei den künftigen Anforderungen des Bahnhofs (Intermodalität) und des Bahnhofsumfeldes (Anwohner, Geschäftstreibende) gerecht werden. Stellplätze auf den Entwicklungsflächen, die durch Umnutzung von Parkierungsflächen entfallen, sind in gleichem Maße im westlichen Entwicklungsbereich zu ersetzen.

9.2.2

Öffentlicher Personennahverkehr

Der Zentrale Omnibusbahnhof soll auch künftig gute Umsteigebeziehungen (kurze Wege, kurze Wartezeiten) zum Schienenverkehr und anderen Mobilitätsangeboten, insbesondere dem Radverkehr bieten. Der barrierefrei, übersichtlich und witterungsgeschützt zu gestaltende ZOB soll zudem über klare

Informationssysteme verfügen, die über Bushalte bzw. Busabfahrten sowie wichtige Ziele am Bahnhof und in dessen Umgebung informieren.

9.2.3

„Taxiverkehr“

Darüber hinaus ist ein ausreichendes Angebot an Taxiständen am Bahnhof, bestenfalls mit direkten Sichtbezügen zu den Bahnhofszugängen, zu schaffen.

9.2.4

Rad- und Fußgängerverkehr

Radfahrer sollen den Bahnhof zukünftig auf gesicherten Radwegen erreichen und von kurzen Umsteigewegen zum ÖPNV (Bahn und Bus) profitieren. Hierzu ist ein umfangreiches Angebot an Radabstellanlagen für unterschiedliche Ansprüche vorzusehen. Dabei sind sowohl freie Radabstellanlagen als auch Abstellanlagen in Form einer gesicherten Radstation gefordert und in das Gesamtkonzept zu integrieren (Vgl. 9.1.1-Teilbereich B).

Als wichtige Schnittstelle unterschiedlicher Radwegeverbindungen ist am Bahnhof auch ein Angebot an Radwegen für den Durchgangsverkehr vorzusehen. Das zu entwickelnde Radwegekonzept für das Bahnhofsareal muss dabei folgende Anforderungen erfüllen:

- Entlang der Bahnlinie ist eine Radwegeachse für den Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung vorzusehen. Dabei sind die Ideen einer Rad-schnellwegeverbindung für „Speed-Pedelecs“ entlang der Bahnlinie und die Anbindung des Areals Wüstenrot und Württembergische (W&W) auf Kornwestheimer Gemarkung zu berücksichtigen. Diese Radwegeachse muss vom Busverkehr und der Verkehrsanlage ZOB räumlich getrennt sein. Vorstellbar ist ein vom Busverkehr abgesetzter separater Radweg mit eigener Fahrtrasse. Es sind Lösungen vorzusehen, welche die Anbindung des Bahnhofes von Süden, sowie die Durchquerung in Nord-Süd-Richtung für Radfahrer ermöglichen.
- Neben der in Ost-West-Richtung verlaufenden Radwegeachse Schillerstraße – Hoferstraße ist im südlichen Bereich des Bahnhofsareals eine weitere radfahrerkonforme Querung der Bahngleise im Bereich der Verbindung zwischen ZOB und westlichem Entwicklungsbereich wünschenswert.
- Die bestehende Radwegeverbindung im Bereich Alleenstraße / Myliusstraße ist schlüssig in das Radwegekonzept des Bahnhofes zu integrieren.
- An bestehende Radwege und Radwege des Zielnetzes 2025 ist schlüssig anzuknüpfen.

Leitziel des Fußgängerverkehrs ist, dass sowohl die Innenstadt als auch die Weststadt bzw. das direkte Umfeld des Bahnhofsareals auf kurzem Weg si-

cher erreichbar sind. Die Querung von stark frequentierten Straßen sollte dabei auf ein Minimum reduziert werden. In Richtung Innenstadt ist die Umgestaltung des Schiller- und Arsenalplatzes im Rahmen der Zentralen Innenstadtentwicklung Ludwigsburg ebenso zu berücksichtigen wie die Attraktivierung der Verbindung über die Myliusstraße.

Die Fußwegeverbindung vom Empfangsgebäude in die Myliusstraße soll dabei im Besonderen gestärkt werden. Der Bereich der oberen Myliusstraße soll als großzügiger und platzartiger Raum gestaltet werden.

9.2.5

Neue Verkehrsarten am Bahnhof Ludwigsburg

9.2.5.1 Stadtbahn

Ein schnelles überörtliches Verkehrssystem verbessert die Erreichbarkeit des Einzugsbereichs und stärkt die Stellung Ludwigsburgs als Mittelzentrum. Am Bahnhof bestehen gute Umsteigebeziehungen (kurze Wege, kurze Wartezeiten) zum Bus- und Schienenverkehr und anderen Mobilitätsangeboten insbesondere auch dem Radverkehr.

Die Entscheidung über das Ob und Wie einer Stadtbahn ist noch nicht getroffen. Von Seiten des Landkreises wird eine Hochflurstadtbahn der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) favorisiert.

Neben den Vorteilen einer Anbindung an das bestehende Stadtbahnnetz sind mit den Hochflurstadtbahnen starke Eingriffe in das Stadtbild verbunden. Diese werden vor allem ausgelöst durch:

- Zwingend erforderliche Hochbahnsteige mit einer Einstiegshöhe von ca. 0,95 m mit barrierefreien Zugängen über Rampen
- Maximaler Kurvenradius von $r=50$ m

Die Standardisierte Bewertung für die Linienführung von Remseck- Ludwigsburg-Möglingen-Markgröningen wurde mit einem Kost-Nutzenfaktor >1 bewertet und ist damit förderfähig.

Die geplante Stadtbahnlinie befindet sich im Wettbewerbsgebiet. Die Anbindung des Verkehrsknotens Bahnhof Ludwigsburg ist ein wesentlicher Bestandteil der Planungen für die Stadtbahn. Da die Systementscheidung über die Stadtbahn (voraussichtlich Ende 2016 / Anfang 2017) nicht abgewartet werden kann wird für das Wettbewerbsverfahren eine Vorzugstrasse zugrunde gelegt.

Derzeit werden verschiedene Trassenführungen diskutiert. Für die Wettbewerbsaufgabe werden die sogenannte „unterbrochene Linienführung“ und die „durchgebundene eingleisige Linienführung zugrunde“ gelegt.

Die unterbrochene Linienführung sieht vor, dass die Stadtbahn von der Leonberger Straße aus kommend im Bereich der heutigen ZOB-Markthalle als Endhaltestelle ausgebildet wird.

Die Haltestelle für die Weiterführung nach Markgrönigen wird derzeit untersucht und steht noch nicht fest. Die Untersuchungsbereiche liegen außerhalb des Wettbewerbsgebietes und sind nicht Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe.

Im Bereich der geplanten Haltestelle beim ZOB sind Gestaltungsvorschläge zu entwickeln für den Fall, dass eine Systementscheidung zulasten der Stadtbahn bzw. dieser Trassenführung getroffen wird.

9.2.5.2 BRT (Bus Rapid Transit) / BHLS (Bus with high level of service)

Als Alternative bzw. als Ergänzung zur Stadtbahn untersucht die Stadt Ludwigsburg den Einsatz sogenannter Busses with high level of service (Bhls). Dabei handelt es sich um ein Schnellbussystem auf überwiegend eigenem Fahrweg, der zu geringeren Kosten mit einer besseren Erschließungswirkung als die Stadtbahn der SSB im Ludwigsburgers Stadtgebiet insbesondere in der Weststadt umgesetzt werden kann. Vergleichsbeispiele finden sich unter anderem in Straßburg. Dieses System lässt sich auf dem Zentralen Omnibusbahnhof unterbringen.

9.2.5.3 Seilbahn

Die Stadt Ludwigsburg untersucht zurzeit den Einsatz einer urbanen Seilbahn im Stadtgebiet. Solche Seilbahnsysteme bieten im urbanen Bereich zahlreiche Vorteile:

- Sie zeichnen sich durch eine positive Umweltbilanz aus (100% E-Mobilität).
- Ihre Bedienung ist nahezu geräuschlos, es entstehen weder Abgase noch Lärm.
- Sie gehören zu den sichersten Verkehrsmitteln.
- Sie können einfach mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert werden.
- Sie zeichnen sich durch eine hohe Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit aus.
- Ihre Bauzeit beträgt im urbanen Bereich nur ca. 18 Monate.

In Ludwigsburg könnte eine Seilbahn die Anbindung der arbeitsplatzintensiven Arbeitsstätten im Westen und Süden sinnvoll ergänzen. Hierbei kann sowohl ein attraktiver Umsteigepunkt an der Autobahn in die Gewerbegebiete im Westen (u.a. in das „Gewerbegebiet der Zukunft“) als auch eine attraktive Anbindung an den Bahnhof entwickelt werden. Die Untersuchung folgt dabei auch dem Handlungsansatz, ein attraktives und imagegestaltendes Mobilitätskonzept als „Branding“ für die gewerblichen Standorte im Westen (insbesondere für das „Gewerbegebiet der Zukunft“) zu etablieren.

Eine wichtige Bedingung für das Gelingen einer urbanen Seilbahn in Ludwigsburg ist die direkte Anbindung an den Bahnhof, die zentrale Mobilitätsdrehscheibe der Stadt und des Umlandes.

Im Rahmen des Wettbewerbs ist ein Haltepunkt für die Seilbahn vorzusehen, der kurze Umsteigewege zum Schienenverkehr und Busverkehr auf dem ZOB ermöglicht. Eine Verknüpfung mit einer zusätzlichen Bahnquerung ist möglich.

Die bauliche Ausgestaltung des Haltepunktes steht zurzeit noch nicht im Vordergrund.

Entwurf