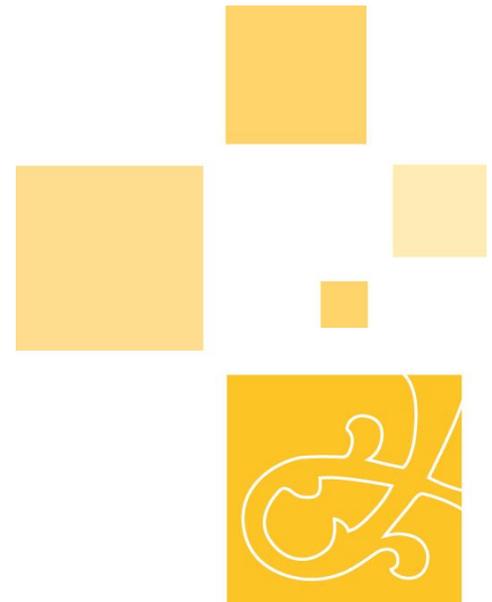


TOP 3

Entwicklungsstrategie ÖPNV

3.1 Projektsteuerung

3.2 Aktueller Stand



Drei Komponenten

Regionalbahn

Bahnreaktivierung
und Durchbindung
der Strecke nach
Kornwestheim

BRT-Busse

BRT-Netz zwischen
Ludwigsburg,
Remseck und
Kornwestheim

Stadtbahn

Niederflur-
Stadtbahn-Netz
zwischen Remseck
und Markgröningen

Optionen des Stufenkonzepts für den ÖPNV-Ausbau

Regionale
Durchbindungen nach
Esslingen, Stuttgart,
Leonberg, Evtl.
Verlängerung bis
Markgröningen Mitte

Regionale
Durchbindungen
nach Waiblingen,
Fellbach und
Winnenden

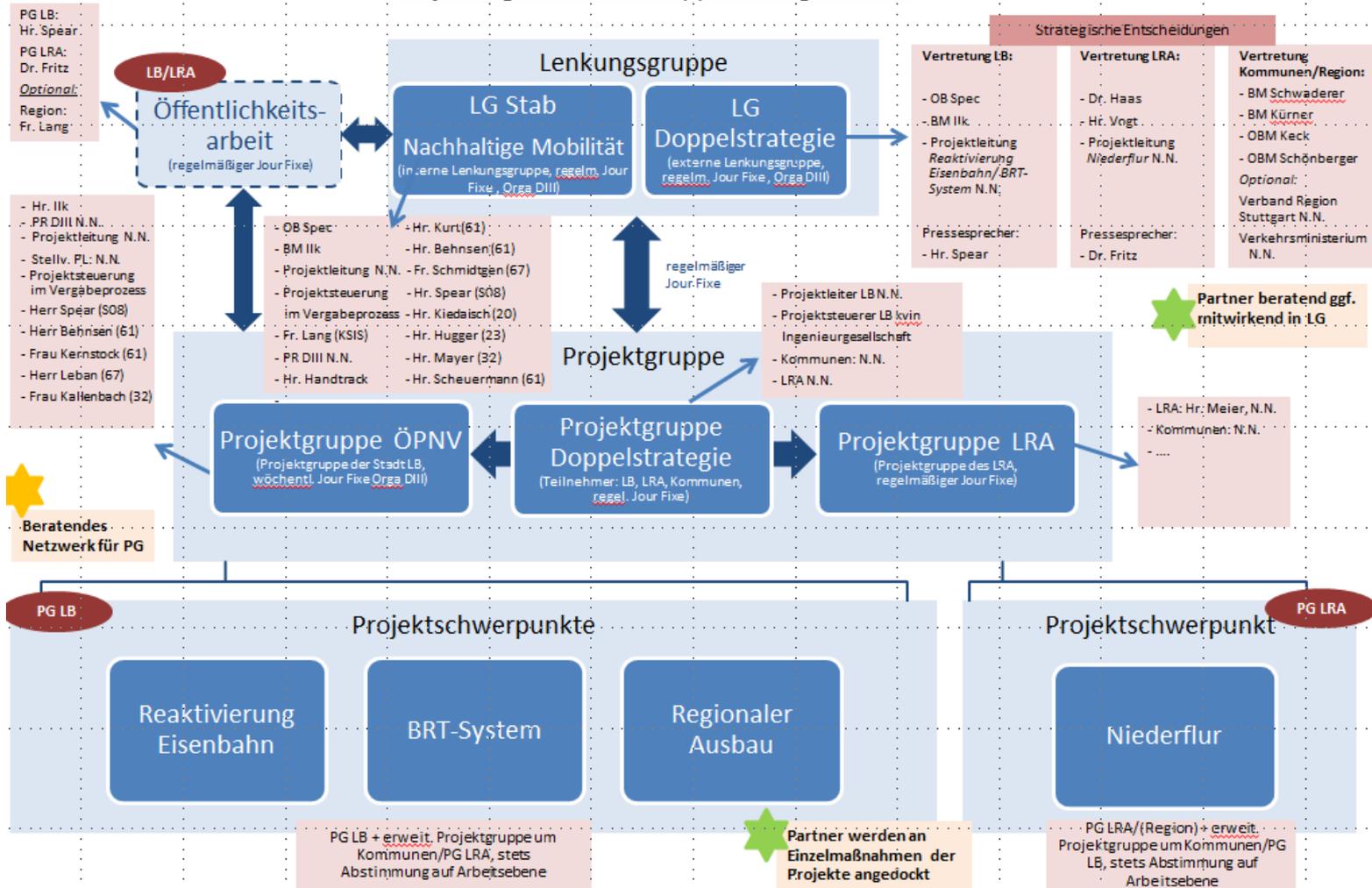
Verlängerungen
nach
Markgröningen
Festplatz



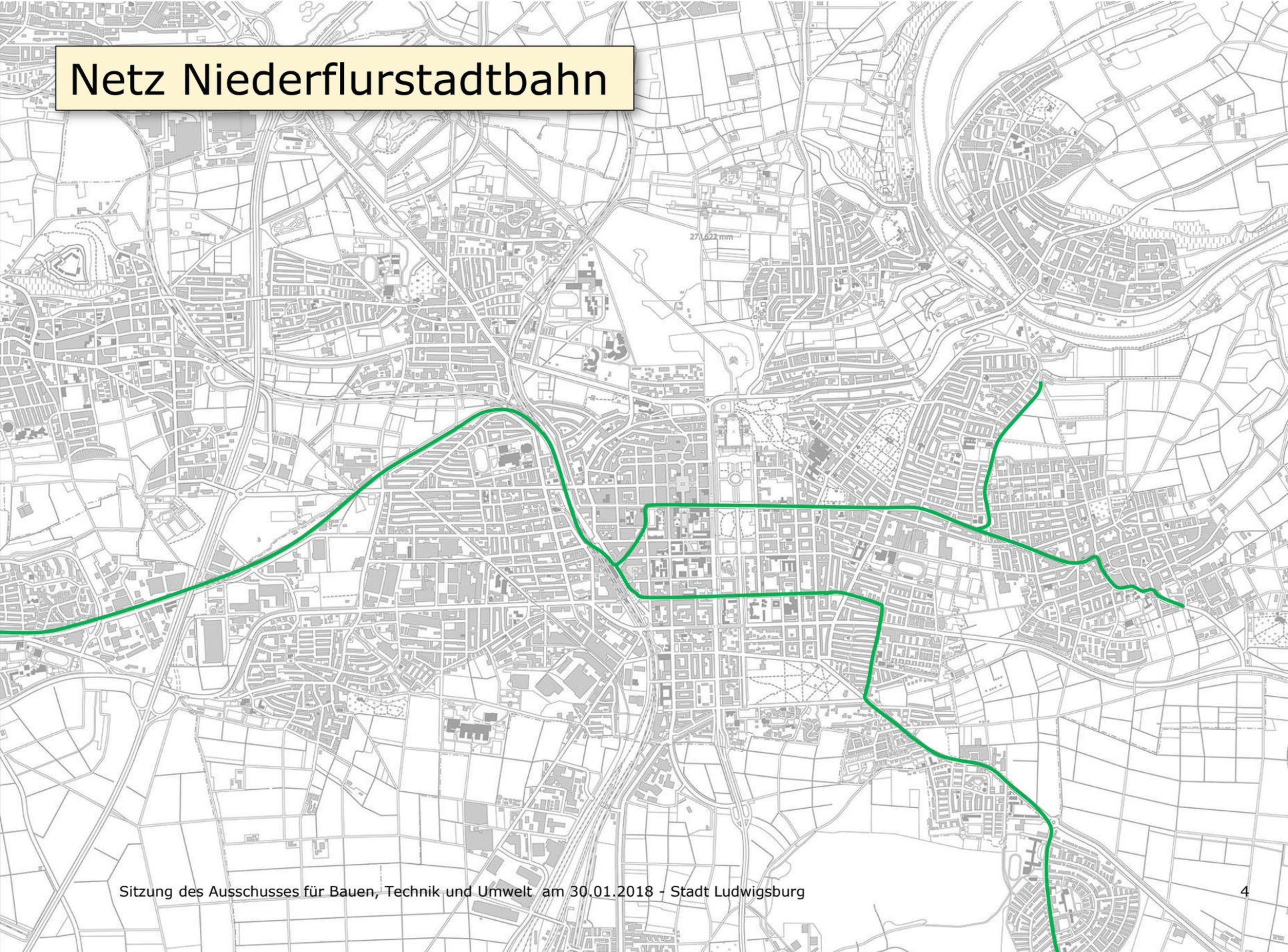
Projektstruktur

Projektorganisation – Doppelstrategie ÖPNV

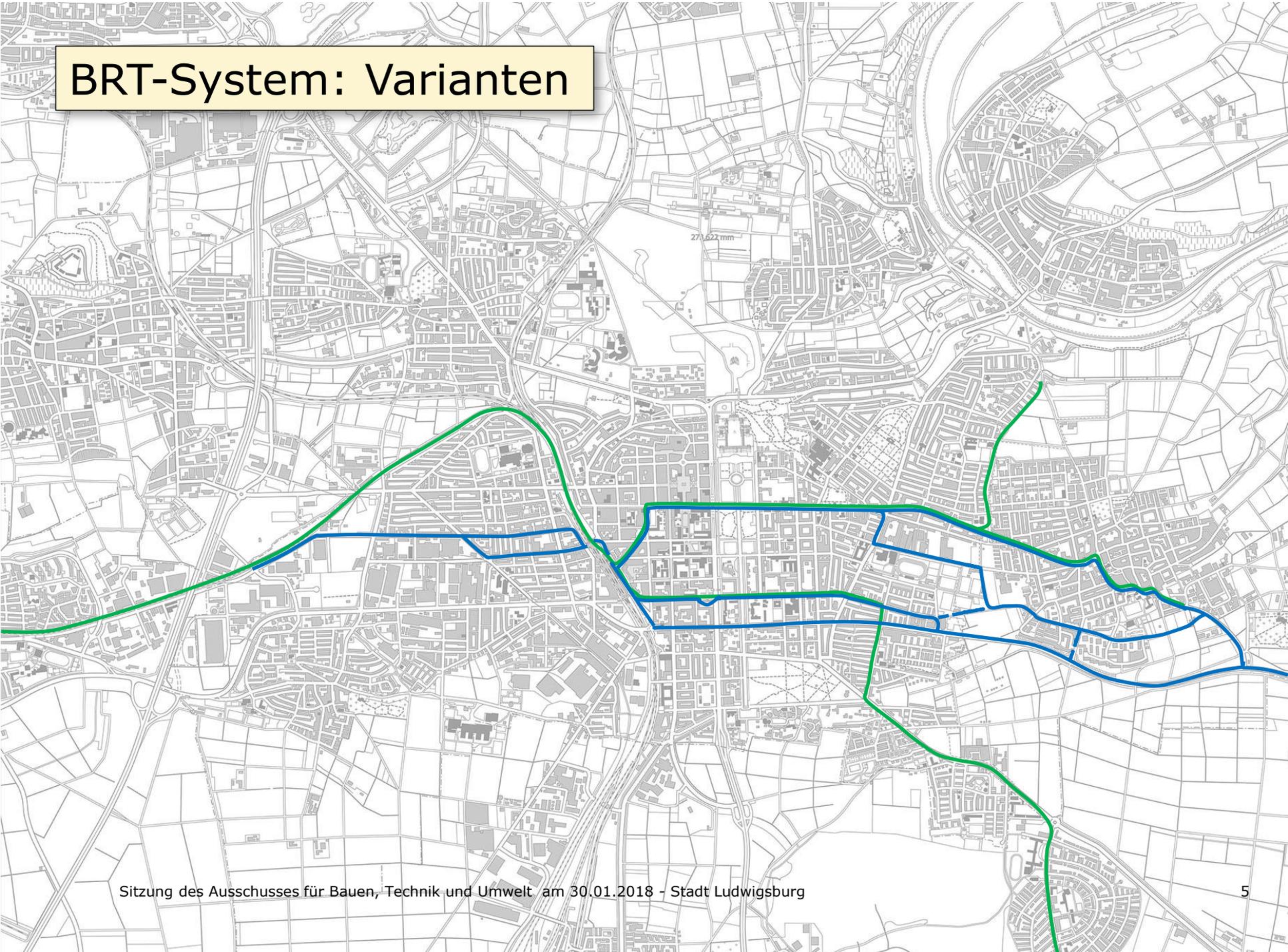
Stand: 15.11.17



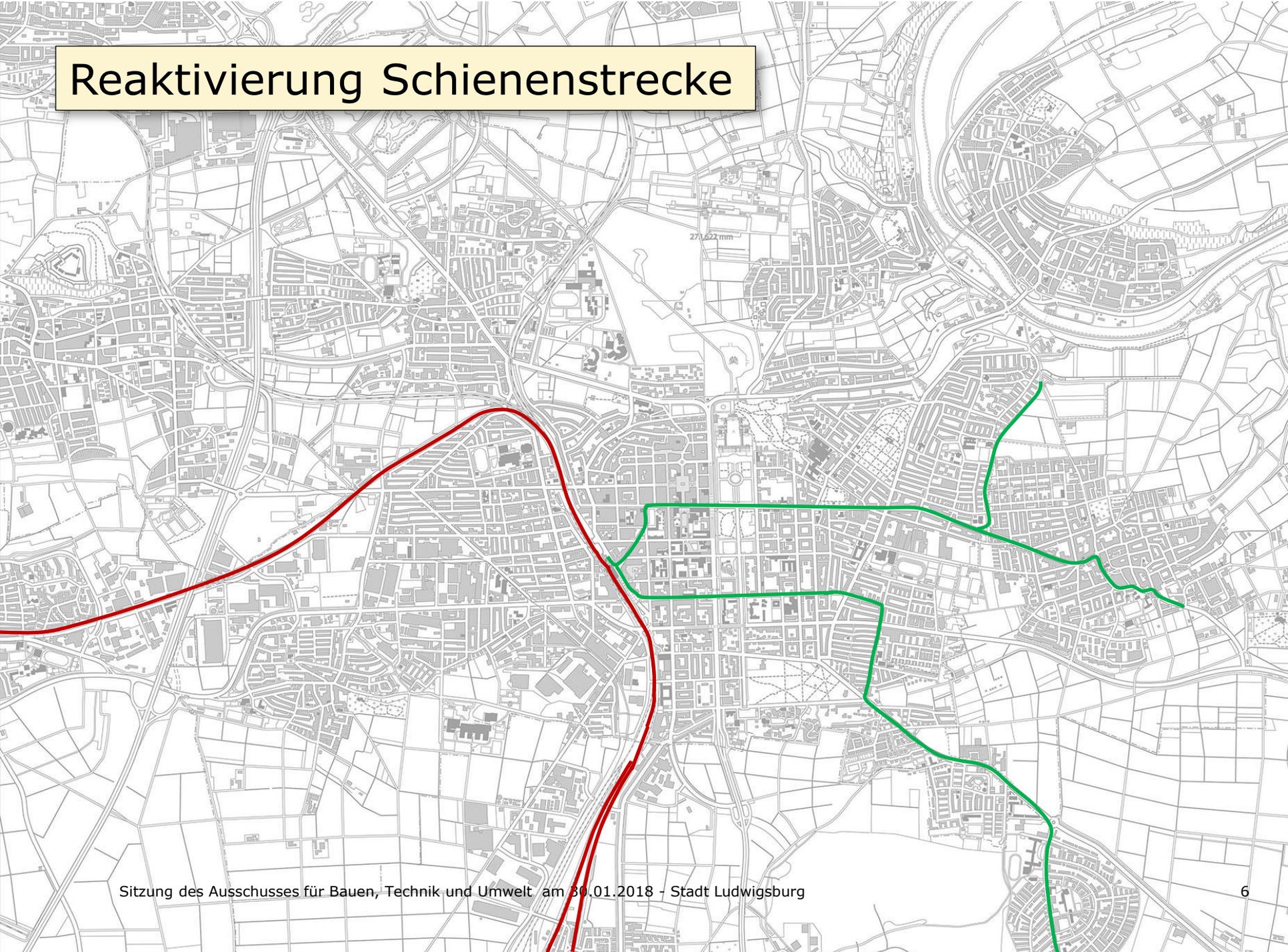
Netz Niederflurstadtbahn

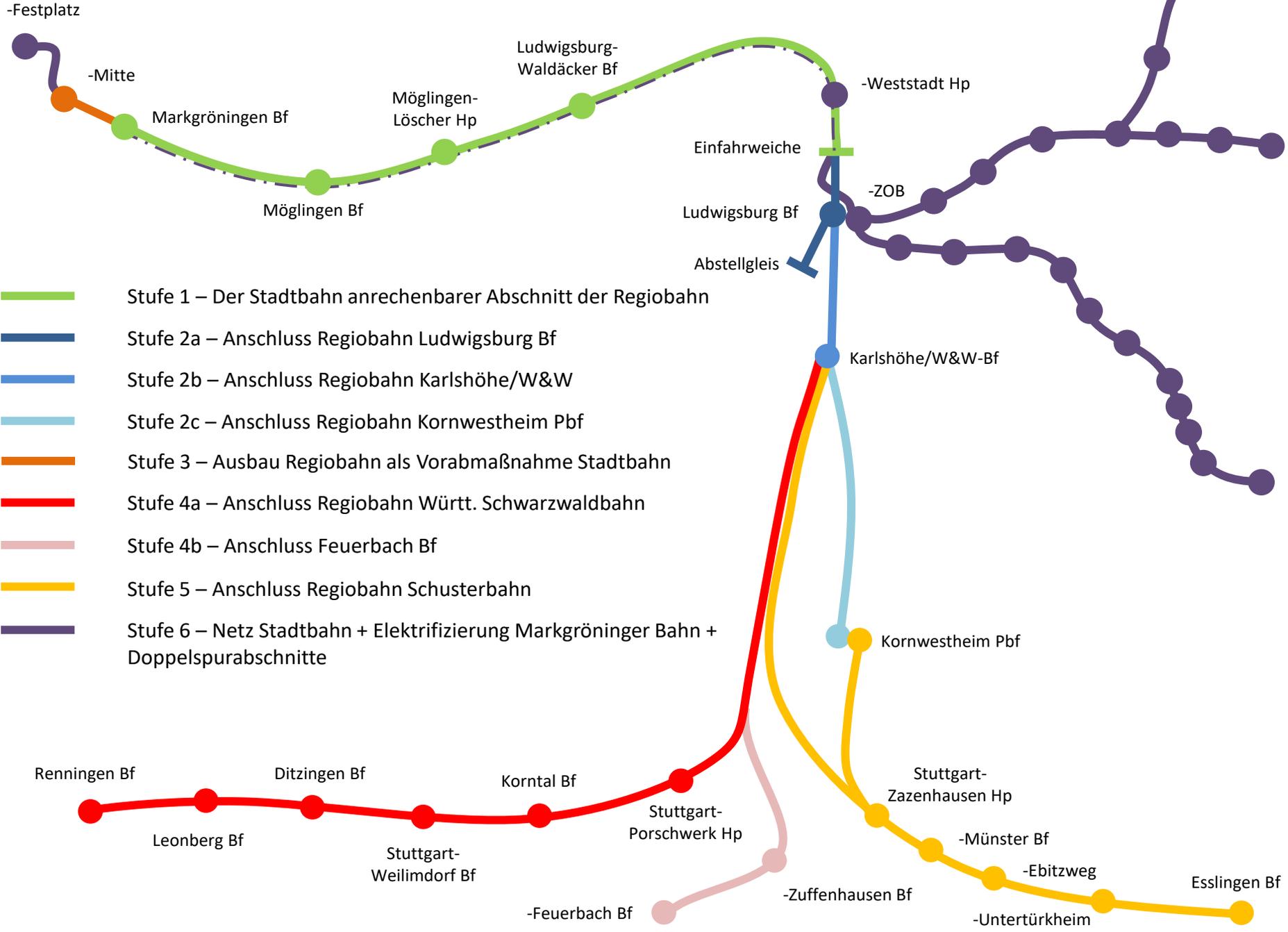


BRT-System: Varianten



Reaktivierung Schienenstrecke





- Stufe 1 – Der Stadtbahn anrechenbarer Abschnitt der Regiobahn
- Stufe 2a – Anschluss Regiobahn Ludwigsburg Bf
- Stufe 2b – Anschluss Regiobahn Karlshöhe/W&W
- Stufe 2c – Anschluss Regiobahn Kornwestheim Pbf
- Stufe 3 – Ausbau Regiobahn als Vorabmaßnahme Stadtbahn
- Stufe 4a – Anschluss Regiobahn Württ. Schwarzwaldbahn
- Stufe 4b – Anschluss Feuerbach Bf
- Stufe 5 – Anschluss Regiobahn Schusterbahn
- Stufe 6 – Netz Stadtbahn + Elektrifizierung Markgröninger Bahn + Doppelspurabschnitte

Aktueller Stand bei den Teilprojekten

Optimierungsschritte

- Das BRT-System besteht aus mehreren Optimierungstiefen, abhängig von den räumlichen und verkehrlichen Gegebenheiten:
 - Umgestaltung Straßenraum für eigene Spur(en)
 - Umgestaltung der Kreuzungen
 - Umgestaltung von Haltestellen (insb. Barrierefreiheit)
 - Telematik = Busbeschleunigung und Optimierung MIV
- Werden Maßnahmen im gleichen Korridor der Stadtbahn vorgenommen, wird auf „**Aufwärtskompatibilität**“ geachtet!

Niederflurstadtbahn

- Berücksichtigung einer Stadtbahnhaltestelle bei den Planungen LIDL in der Hindenburgstraße
- Erfolgte Untersuchung der Stadtbahnbrücke am Bahnhof
- Förderantragserstellung und Einreichung nach Zustimmung der Beteiligten erfolgt
- Kenntnisnahme Bund (Aufnahme Kategorie C) GVFG
- Klärung der Finanzierung für die bevorstehenden Beauftragungen der Vorplanung und Entwurfsplanung der Stadtbahn

Niederflurstadtbahn ff.

- Ausschreibung und Beauftragung folgender Planungen:
 - Vorplanung: ca. 5 Mio. Euro – danach nächste Antragsstufe
 - Entwurfsplanung: ca. 9 Mio. Euro
- Danach: Planfeststellungsverfahren
- Kategorie C: Kenntnisnahme durch den Bund
- Gemeinsame Abstimmung der Planung

Bahnreaktivierung

- Das Gespräch zur Klärung der Fördermöglichkeiten und zu Fahrzeugen mit alternativen Antrieben beim VM. Ergebnis: Fachliche und inhaltliche Unterstützung zugesagt
- Mit der Stadt abgestimmte Untersuchung der Brückenbauwerke auf der Markgröninger Bahn bis Gemarkungsgrenze Ludwigsburg durch den Pächter Fa. Lotter
- Beauftragung Umwelt- und Naturschutzuntersuchungen sowie Bodenuntersuchungen und Vegetationsarbeiten
- Beauftragung einer Eisenbahnbetriebssimulation
- Ziel der Untersuchungen: Kosten- und Risikoermittlung

Bahnreaktivierung ff.

- Alle Untersuchungen sind die Grundlage für die konkrete Planung der Durchführung der Instandsetzung
- Anhand der Simulation können die genaue Gestaltung der Infrastruktur untersucht werden.
- Konkrete Fahrplangestaltung und Abstimmung mit den Beteiligten VVS, Landkreis, Kommunen, Land, NVBW, DB AG
- Beauftragung eines externen Ingenieurbüros für die Projektsteuerung (442/17)

Weitere Maßnahmen und Bausteine

- Westrandstraße: integrierte Planung des Bahnübergangs
- Untersuchung Bahnfläche am Keplerdreieck sowohl in Bezug auf Nutzung als Baugrund als auch als gewidmete Bahnfläche
- Integriertes und mit Kornwestheim und W&W abgestimmtes Planen und Vorgehen im Bereich Bahnhof W&W, insbesondere in Bezug auf die Radroute 10. Machbarkeitsstudie
- ZOB-Planung wird integriert für Bus, BRT und Stadtbahn geplant.

Aktuelle Schritte

- In der externen Lenkungsgruppe mit Teilnehmenden des Landratsamtes und der Nachbarkommunen
 - Abstimmung des Kostenschlüssels für die Doppelstrategie
 - Abstimmung Projektstruktur
 - Abstimmung über die gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit
- Im Rahmen des Förderprojekts „Fonds für Nachhaltige Mobilität“ wurden Teilprojekte aus der ÖPNV Strategie eingereicht

BRT und Stadtbahn

- Bus: 12 m bis 18 m
- BRT: 12 m bis 24 m
- Stadtbahn laut Machbarkeitsstudie LRA: 43 m (Flexity 2)
- BRT erschließt Bereiche, wo Stadtbahn nicht wirtschaftlich ist
- BRT dient als Vorhut für weiteren Fahrgastzuwachs
- Gewährleistung Aufwärtskompatibilität
- Durchgehende Achse zwischen Schienensystemen