



BESCHLUSSVORLAGE

Federführung:

FB Stadtplanung und Vermessung

VORL.NR. 247/18

Sachbearbeitung:

Brauer, Tobias

Datum:

20.06.2018

Beratungsfolge

Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt
Gemeinderat

Sitzungsdatum

05.07.2018
19.07.2018
25.07.2018

Sitzungsart

ÖFFENTLICH
ÖFFENTLICH
ÖFFENTLICH

Betreff:

BRT-Trassenvarianten zur Ost-West-Querung von Ludwigsburg

Bezug SEK:**Bezug:**

Vorl. 165/17 Entwicklungsstrategie ÖPNV
Vorl. 198/17 Entwicklungsstrategie ÖPNV, Abweichender
Empfehlungsbeschluss
Vorl. 443/17 Entwicklungsstrategie ÖPNV – Aktueller Stand

Anlagen:

Anlage 1: Mögliche Korridore des BRT-Systems Oststadt
Anlage 2: Mögliche Korridore des BRT-Systems Weststadt
Anlage 3: Detailplan Friesenstraße (Korridor 1)
Anlage 4: Detailplan Fuchshofstraße (Korridor 2)
Anlage 5: Detailplan Hindenburgstraße (Korridor 3)
Anlage 6: Detailplan Friedrichstraße (Korridor 4)
Anlage 7: ÖPNV-Fahrgastzahlen

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird ermächtigt, für die Ost-West-Querung des Stadtgebietes bei folgenden BRT-Korridoren in die vertiefende Prüfung und Planung einzusteigen:

- Obweil Süd - Kornwestheimer Straße – Fuchshofstraße – Oststraße – Schorndorfer Straße – Bahnhof/ZOB (Korridor 2 aus der Variantenprüfung Ost)
- Weststadt: Bahnhof/ZOB – Hoferstraße – Gänsfußallee – Mörikestraße – Waldäcker (Korridor B der Variantenprüfung West)

Sachverhalt/Begründung:

Auf der Basis des Grundsatzbeschlusses vom 03.05.2017 (Vorl. Nr. 198/17) ist die Stadtverwaltung beauftragt, Planungen für ein BRT-System im Stadtgebiet Ludwigsburg sowie nach Remseck a. N. voranzutreiben und einen entsprechenden Förderantrag für Trassen nach dem Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) vorzunehmen. Als zentrale Achse ist ein Ost-West-Korridor im Stadtgebiet vorgesehen, der eine Erschließung von Obweil über die Innenstadt bis in die Weststadt sichern soll.

Der Korridor hat die höchste Bedeutung in Bezug auf die innerörtlichen Wegebeziehungen. Wie in Vorlage 443/17 dargelegt, soll die Achse nun im Rahmen der Doppelstrategie dort ein attraktives Angebot schaffen, wo auch bei Einführung einer Niederflurstadtbahn, gemäß der zweiten Stufe der Doppelstrategie, ein schienengebundenes System nicht vorgesehen oder gegenwärtig nicht wirtschaftlich darstellbar ist.

Dies betrifft insbesondere die Erschließung der Weststadt, als auch eine BRT-Verbindung bis Remseck-Neckargröningen, welche eine durchgehende Ost-West-Verbindung zwischen zwei schienengebundenen Systemen schaffen soll. Im Westen wird die Markgröninger Bahn im Waldäcker angebunden und im Osten die Stadtbahnhaltestelle Neckargröningen in Remseck a. N..

Das externe Planungsbüro IGV hat hierfür verschiedene Varianten in einer Korridoruntersuchung in den Fokus einer genaueren Betrachtung unterzogen. Der Süd-Ost-Korridor (Ludwigsburg – Pattonville/Kornwestheim) wird in einer gesonderten Gemeinderatsdrucksache behandelt.

Vorgehensweise

Für die Eignung eines Korridors ist eine Vielzahl von Kriterien relevant. Die Beurteilung kann jedoch die genaue Detailplanung nach der Entscheidung für den genauen Trassenverlauf nicht ersetzen. Eine genaue Betrachtung erfolgt in den nachgeschalteten Planungsschritten der Vorentwurfs- und der Entwurfsplanung. Bei den von IGV eingebrachten Korridorvarianten konnten daher zunächst nur die grundsätzlichen Rahmenbedingungen in eine Bewertung einbezogen werden. Neben dem geographischen Verlauf ist dabei die Frage elementar, in welcher Form der BRT stadt- und verkehrsräumlich auf seinen Straßenachsen integriert werden kann.

Kriterien

Folgende Kriterien wurden in die spätere Bewertung einbezogen:

- Möglichkeit eigener Trasse (separate Fahrspur)
- Erforderliche Eingriffe
- Erschließung entlang der Linie
- Erschließung der Innenstadt
- Einbindung in ein regionales BRT- und ÖPNV-Netz

Eine Förderung von baulichen Bevorrechtigungsmaßnahmen ist nach dem LGVFG nur möglich, wenn ein gegenüber den Kosten ausreichender Nutzen nachgewiesen werden kann. Daraus folgt, dass Korridore mit deutlichen Reisezeitverkürzungen bei gleichzeitiger Erschließung möglichst vieler Menschen im Fokus der Betrachtung standen. Aufgrund des größten verkehrlichen Nutzens sollte daher eine Bevorrechtigung durch eigene Fahrwege auf möglichst langen Abschnitten angestrebt werden. Losgelöst von den einzelnen Varianten generiert eine direkte Linienführung durch die Innenstadt einen sehr hohen Nutzen, weil sich dort Arbeitsplatzschwerpunkte und zentrale Einkaufsbereiche befinden.

Korridore in der Oststadt

Nach der IGV-Korridoruntersuchung für den Bereich Oststadt wären folgende BRT-Korridore denkbar, die mit den heutigen Gegebenheiten in den weiteren Ausführungen dargestellt werden sollen. Weitere Varianten wurden auch in den bisherigen Beteiligungsprozessen nicht vorgeschlagen.

1. Obweil - Westfalenstraße – Friesenstraße – Schorndorfer Straße – Wilhelmstraße – Myliusstraße – Bahnhof/ZOB
2. Obweil Süd - Kornwestheimer Straße – Fuchshofstraße – Oststraße – Schorndorfer Straße - Bahnhof/ZOB
3. Obweil Süd - Kornwestheimer Straße – Hindenburgstraße - Bahnhof/ZOB
4. Obweil Süd -Friedrichstraße - Bahnhof/ZOB

Korridor 1

Der Korridor 1 folgt in der Friesenstraße der heutigen Buslinie 425 Oßweil – Bahnhof/ZOB. Anschließend ist die Schorndorfer Straße ab der Oststraße momentan zweistreifig bis zum Schorndorfer Tor für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgebaut. Ab dieser Stelle erfolgt eine vierspurige Ausweitung der zentralen Ost-West-Achse bis zur B27. Der übrige Verlauf erschließt über die Wilhelmstraße, den Arsenalplatz und den Schillerplatz die relevanten Bereiche der Innenstadt. Eine stadträumliche Integration und eine entsprechende Bevorrechtigung stellen hier ganz besondere Ansprüche dar. Die Achse entspricht auch dem geplanten Verlauf der Niederflurstadtbahn.

Korridor 2

Von Oßweil Süd folgt der Korridor 2 zunächst der Kornwestheimer Straße, bevor er dann in westlicher Verlängerung über eine separate und vom Straßenverkehr gänzlich unabhängige Trasse bis zur Fuchshofstraße geführt wird. Die stadt- und verkehrsräumliche Ausgestaltung des BRT hängt dabei zentral mit der Entwicklung des künftigen Fuchshof-Geländes zusammen. Ab der Oststraße wird der Korridor bis zur Schorndorfer Straße geführt, wo er wie beim Korridor 1 über die Innenstadt-Querung bis zum ZOB geführt wird.

Korridor 3

Im Korridor 3 werden die verkehrsberuhigten Wohngebiete der Oststadt ab der Brünner Straße bzw. der Danziger Straße über die Hindenburgstraße durchfahren. Ab der Oststraße wird auf dieser Ost-West-Achse ein Gebiet mit Gewerbe und Behörden erschlossen. Westliche der B27 wird der Verlauf über den Karlsplatz bis zum ZOB geführt. Die Hindenburgstraße ist insbesondere in ihrem westlichen Verlauf als Allee gekennzeichnet. Momentan erschwert zudem die beidseitige Ausstattung des Straßenraums mit Parktaschen zwischen den Baumquartieren in senkrechter Anordnung den Verlauf eines BRT-Korridors.

Korridor 4

Der Korridor 4 verläuft vollständig auf der vierspurigen Friedrichstraße und auf der L1140. Die Erschließung tangiert Teile der südlichen Oststadt und der Südstadt. Auch wird das Rotbäumlesfeld erschlossen. Der Straßenraum erlaubt zumindest räumlich eigene Fahrspuren für den BRT. Die KFZ-Belastung liegt bei ca. 33.000 Fahrzeugen pro Tag (DTV) sehr hoch.

Bewertung der Oststadt-Korridore

Das Ingenieurbüro IGV sieht in den vorgestellten Korridoren denkbare Ost-West-Verbindungen zur Anbindung von Oßweil mit dem ZOB vor. Die einzelne Bewertung der Achsen soll folgende Matrix darstellen:

		Korridor 1 Friesenstraße	Korridor 2 Fuchshof	Korridor 3 Hin- denburgstr.	Korridor 4 Friedrichstraße
Erschließung	Wohngebiete	++	+	+	0
	Innenstadt	++	++	0	--
Mögl. eigener Trasse		-	++	0	+
Erforderl. Eingriffe		-	+	--	0
Reg. BRT-Netz		--	++	++	++
Ergebnis	+	4	8	3	3
	-	4	-	2	2
	Summe	0	8	1	1

Tabelle 1: Zusammenfassung der Bewertungsergebnisse von ++ (für sehr gut) bis – (sehr schlecht)

Für eine Gesamtbewertung waren die einzelnen Kriterien zu gewichten. Grundvoraussetzung für eine solche Bewertung ist jedoch, dass sich in einem Korridor nicht alle Anforderungen der übrigen Verkehrsträger auf heutigem Niveau gleichzeitig erfüllen lassen. Vor diesem Hintergrund ist es zum Beispiel relevant, ob im Bereich einer BRT-Achse der ruhende Verkehr partiell verringert werden muss. Die Priorisierung der Korridore erfolgt daher ausschließlich auf der Grundlage der jeweiligen Erschließungswirkung im Innenstadtbereich sowie den übrigen Einzugsgebieten entlang der Strecke, wobei die bauliche Realisierbarkeit aller vier Alternativen grundsätzlich möglich ist. Alle Korridore lassen sich zudem mit der anvisierten BRT-Trasse von Remseck-Neckargröningen über die L1140 verknüpfen, die ein wesentlicher Bestandteil der Doppelstrategie zur Anbindung der Nachbarstadt Remseck am Neckar ist.

Entscheidend für den Erfolg einer BRT-Achse ist es, dass wesentliche Fahrgastpotentiale erschlossen werden, also dass möglichst viele relevante Quellen und Ziele entlang des jeweiligen Verlaufs erschlossen werden. Für die Verwaltung war es zudem wichtig, die Anregungen aus der Bürgerschaft aufzugreifen und in zu berücksichtigen. Hierzu zählen die unterschiedlichen Beteiligungsformate in Form von Bürgerspaziergängen, der Stadtteilkonferenz Obweil sowie der Online-Beteiligung zu den BRT-Korridoren. Ein weiterer Aspekt ist ein möglichst hoher Grad an eigenem Fahrweg auf dem Verlauf des jeweiligen Korridors, um eine deutliche Beschleunigung, Erhöhung der Zuverlässigkeit und Schaffung eines vergleichbaren Nutzens, wie bei schienenbasierten Systemen zwecks Einhaltung der Förderkriterien zu erreichen.

Korridor 1

Beim Korridor 1 werden die zentralen Bereiche von Obweil direkt angebunden. Hinzu kommen die nördlichen Bereiche der Oststadt sowie die Querung der Innenstadt auf ihrer Hauptachse. Die Bereiche des Entwicklungsgebietes Fuchshof und der Hartenecker Höhe werden allerdings nur peripher erschlossen. Aufgrund der stadträumlichen Gegebenheiten können in der Friesenstraße keine separaten BRT-Fahrspuren eingerichtet werden, was dem Charakter eines Schnellbussystems in diesem Bereich nicht dienlich ist.

Korridor 2

Während der Ortskern von Obweil nur mit einem gewissen Umweg erreichbar ist, bindet der Korridor 2 den Bereich Obweil Süd die Sportanlagen sowie das Stadtentwicklungsgebiet Fuchshof optimal an. Auf diese Weise kann ein neues Fahrgastpotenzial erschlossen werden und der Wunsch nach einer attraktiven ÖPNV-Anbindung erfüllt werden. Das gilt auf der einen Seite für den Bereich Obweil Süd, für den es heute keine attraktive Direktverbindung in die Innenstadt gibt, eine solche aber seitens der Bevölkerung gewünscht ist. Auf der anderen Seite kann auch das Stadtentwicklungsgebiet Fuchshof an eine leistungsfähige BRT-Achse angebunden werden. Die zentrale Innenstadtachse wird zudem ebenso wie bei Variante 1 über die Wilhelmstraße und die Myliusstraße angebunden und erhöht an dieser Stelle somit den verkehrlichen Nutzen.

Korridor 3

Der Korridor 3 erschließt analog zum Korridor 2 das südliche Oßweil. Er ähnelt dem Verlauf der Buslinie 421. Darüber hinaus bedient es die Behörden und Bildungseinrichtungen im Bereich der Hindenburgstraße sowie die südöstlichen Wohngebiete der Oststadt. Dagegen können die Potentiale der nördlichen Oststadt nicht erschlossen werden. Die mittlerweile ausgewachsenen Baumquartiere wirken sich zusammen mit der Aufteilung des Parkraums erschwerend auf eine notwendige Neuverteilung des Straßenraums für ein BRT-System aus. Als deutlichster Nachteil ist jedoch die mangelnde Erreichbarkeit der Innenstadt zu sehen, was sich trotz hoher Beschleunigungsmöglichkeiten auf der L1140 dennoch in niedrigen Fahrgastzahlen in dem Abschnitt Oßweil Mehrzweckhalle – Brünner Straße der Linie 421 bemerkbar macht.

Korridor 4

Vor allen anderen Achsen verläuft der Korridor 4 deutlich südlicher als die anderen Varianten und nutzt dabei die Erschließungswirkung sowie die bauliche Breite der Friedrichstraße. Allerdings wird auch in diesem Falle nicht die Innenstadt bedient. In der gesamträumlichen Erschließung liegt diese Variante im Vergleich zu den anderen Vorschlägen deutlich unter den Erwartungen. Eigene Fahrspuren sind zwar räumlich möglich, aber aufgrund der hohen KFZ-Belastung nicht realisierbar.

Ergebnis

Aus Sicht der Verwaltung ist der **Korridor 2 die vorzugswürdige Variante** zur Umsetzung, da sie mehrere Bedarfe an Angeboten und Erschließungswünschen logisch miteinander verknüpft und gleichzeitig die Möglichkeit zur Beschleunigung mittels einer baulichen Separierung bietet. Elementar ist dabei die Anbindung der Innenstadt über die zentrale Achse der Wilhelmstraße und der Myliusstraße. Damit bildet sie zum einen die Verkehrsbedürfnisse auf dem heutigen ÖPNV-Korridor ab, auf dem sich momentan mehrere Stadtbuslinien bündeln. Darüber hinaus bietet dieser Korridor die einmalige Chance, von Anfang an das Stadtentwicklungsgebiet Fuchshof in vorbildlicher Weise anzubinden. Das Wohngebiet Oßweil Süd erhält eine deutlich attraktivere ÖPNV-Anbindung mit umsteigefreien Verbindungen zu den Sportanlagen am Fuchshof, in die Innenstadt und in die Weststadt.

Korridore in der Weststadt

Für die BRT-Trassen in der Weststadt sind folgende Korridore in der Diskussion:

- A Bahnhof/ZOB – Mörikestraße/Hoferstraße – Waldäcker
- B Bahnhof/ZOB – Hoferstraße – Gänsfußallee – Mörikestraße – Waldäcker
- C Bahnhof/ZOB – Hoferstraße – Groenerstraße – Waldäcker
- D Bahnhof/ZOB – Schwieberdinger Str. – Waldäcker

Weitere Vorschläge gab es in den bisherigen Beteiligungsprozessen nicht.

Korridor A

Der Korridor A entspricht dem Linienvverlauf der Buslinie 430 bis zur Schlieffenstraße. In stadtauswärtiger Richtung wird der BRT über die Mörikestraße geführt, in stadteinwärtiger Richtung hingegen über die Hoferstraße in Richtung Bahnhof/ZOB. Dieser Verlauf erschließt die Wohngebiete der Weststadt und tangiert die Industrie- und Gewerbeflächen an ihrem nördlichen Rand

KorridorB

Eine Variante stellt der Korridor B dar. Im Gegensatz zum vorgenannten Verlauf soll der ÖPNV in beiden Richtungen über die Hoferstraße verlaufen. Über die Gänsfußallee wird wiederum die Mörikestraße erreicht. Von dort folgt der Verlauf wiederum dem Korridor A, um den künftigen Verknüpfungspunkt Waldäcker an der Markgröninger Bahn zu erreichen.

Korridor C

Im Korridor C werden hauptsächlich die Gewerbegebiete der Transformation West und Waldäcker III optimal angebunden. Hierzu wird eine eigene BRT-Trasse durch das Gewerbegebiet Waldäcker III geführt.

Korridor D

Als südlichste Variante verläuft der Korridor D über die Hauptverkehrsachse der Schwieberdinger Straße, der aufgrund der Verkehrsdichte nur durch eine vollständig separierte Spur bzw. durch eine bauliche Separierung bevorrechtigt werden müsste.

Bewertung der Weststadt-Korridore

Für die Verwaltung liegt die **Vorzugsvariante** in der Weststadt in der Führung über den **Korridor B** und die beidseitige Befahrung der Hoferstraße, was auch die gutachterliche Expertise empfiehlt. Der BRT könnte dabei den Schillerdurchlass in westlicher Richtung nahezu radienfrei verlassen und durch eine umgestaltete Hoferstraße bevorrechtigt die anschließenden Wohngebiete erreichen, was sich positiv auf die Durchschnittsgeschwindigkeit des Verkehrsmittels auswirkt. Eine partielle Führung über die Mörikestraße (im Abschnitt zwischen Martin-Luther-Straße und Gänsfußallee) wie im **Korridor A** würde hingegen keine wesentliche Beschleunigung des BRT-System mit sich bringen. Dies gilt auch im Falle einer Reduzierung der Stellplätze in den stadträumlich beengten Verhältnissen, weshalb die Verwaltung von dieser Variante absehen würde.

Im weiteren Verlauf wäre auf dem favorisierten **Korridor B** in stadtauswärtiger Richtung wieder die Mörikestraße zu befahren. Parallel zur Markgröninger Bahn wäre dabei eine Separierung des BRT im Straßenraum vorzusehen, um eine Beschleunigung gegenüber dem MIV zu erzielen und die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit aller in den Achsen verlaufenden ÖPNV-Angeboten nochmals gegenüber der signaltechnischen Busbeschleunigung deutlich zu erhöhen. In Hinblick auf eine Verlagerung der Verkehrsströme im Zuge der neuen Westrandstraße und die weitere Aufsiedlung der Gewerbeareale „Hintere Halden II“ und „Waldäcker II“ ist eine entsprechende Bevorrechtigung an dieser Stelle besonders zweckmäßig.

Der **Korridor C** mit der Führung durch die Groenerstraße ist aus heutiger Sicht zu verwerfen, obwohl er die geographisch kürzeste Distanz zwischen dem ZOB und dem Verknüpfungspunkt Waldäcker aufweist. Ursprünglich war dies ein entscheidender Aspekt für den Fall einer Weiterführung eines BRT in Richtung Möglingen und Markgröningen. Dabei war die Fahrzeit relevant. Diese Relation zwischen Ludwigsburg und der benachbarten Raumschaft soll gemäß der Doppelstrategie jedoch von der zu reaktivierenden Markgröninger Bahn bedient werden. Deshalb liegt nun der Schwerpunkt in der Weststadt in der Miterschließung der Wohnbevölkerung. Weil der Korridor C für den Ludwigsburger Binnenverkehr jedoch eine zu geringe Erschließungswirkung hat, kann die Verwaltung keine Empfehlung für den Korridor C aussprechen. Für die Gewerbegebiete sind ergänzende Angebote als sinnvoller zu erachten.

Schließlich kann auch eine tiefergehende Untersuchung des **Korridors D** nicht empfohlen werden. Die Schwieberdinger Straße mit ihrer Hauptschließungsfunktion weist Belastungszahlen für den MIV auf, die ein BRT-System mit separaten Spuren nicht aufnehmen kann. Die Erschließungswirkung in den gewerblich geprägten südlichen Arealen ist zudem recht gering.

Stadt- und Verkehrsräumliche Integration

Die Entscheidung über den genauen Verlauf der BRT-Korridore ist stets mit einer Umgestaltung des Straßenraumes zugunsten des ÖPNV verbunden, was auch eine förderrechtliche Bedingung für die Bezuschussung durch das LGVG ist. Eine Bevorrechtigung des Schnellbussystems sollte neben optimierten Ampelbevorrechtigungen nach Möglichkeit mittels einer Separierung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ermöglicht werden. Auf diese Weise kann der Charakter eines pünktlichen, zuverlässigen und attraktiven Verkehrsmittels gewährleistet werden, was eine entsprechende Akzeptanz und eine hohe Fahrgastnachfrage erwarten lässt.

Eine bauliche Trennung des ÖPNV hat dort den höchsten Nutzen, wo die Belastungen durch andere Verkehrsträger am höchsten sind und möglichst viele Linien zusammenfallen. Eine Neustrukturierung des Straßenraumes ist demnach vor allem in den Bereichen der Innenstadt zweckmäßig. Mit der dortigen Errichtung von eigenen Trassenabschnitten bzw. separaten Fahrspuren auf der zentralen Achse zwischen der B27 und dem ZOB würde durch die Bündelungswirkung mit dem übrigen Linienverkehr auf diesen Abschnitten ein sehr hoher Nutzen für den gesamten innerstädtischen ÖPNV entstehen. Im Sinne der Doppelstrategie wäre diese Achse perspektivisch auch für die Niederflurstadtbahn vorzuhalten, welche durch eine bauliche Separierung ebenfalls profitieren würde.

Gleiches gilt auch für den Abschnitt Sternenkreuzung – Schorndorfer Tor, was aus der **Anlage 7** deutlich wird.

Damit wird die Wettbewerbsfähigkeit des gesamten öffentlichen Verkehrs in Ludwigsburg drastisch erhöht, was den Modal Split zugunsten des Umweltverbundes deutlich verschieben kann und ein wichtiger Beitrag zur Senkung der Luftschadstoffe im sensiblen Innenstadtbereich wäre.

Ein besonderes Augenmerk würde in diesem Fall auf den Bereichen Wilhelmstraße, Arsenalplatz, Schillerplatz und der Myliusstraße liegen. Die sichtbare Bevorrechtigung von BRT und des Linienverkehrs hätte in diesen Abschnitten die größten Effekte und könnte in die Konzeption der „Zentralen Innenstadt-Entwicklung Ludwigsburg“ (ZIEL) integriert werden. Insbesondere dem Bereich Myliusstraße wird dabei eine Schlüsselrolle zukommen, in dem sie durch eine weitgehende Einschränkung des Durchgangsverkehrs auf Lieferverkehre und Anliegerfahrten zu den Arztpraxen zu einem ÖPNV-Boulevard aufgewertet werden kann. Eine Neugestaltung des Straßenraums könnte dabei auch dem Fuß- und Radverkehr entsprechenden Raum geben und würde auch die Aufenthaltsqualität auf diesem Abschnitt deutlich erhöhen, von dem in seiner Rolle als Sichtachse vom Bahnhof in Richtung Zentrum auch eine gewisse Signalwirkung ausgeht.

Der Ausbau würde insbesondere in den zentralen Bereichen entsprechend der ÖPNV-Doppelstrategie soweit möglich gewährleistet werden, dass eine Befahrung mit einer Niederflurstadtbahn in langfristiger Hinsicht stets gewährleistet ist. Zudem ist auch auf den baulich separierten Bereichen ohne PKW-Verkehr eine Befahrbarkeit durch alle ÖPNV-Angebote, also auch Stadtbusse, Regionalbusse und Taxen. Auch soll die Benutzung durch Rettungsdienste, Polizei und Feuerwehr möglich sein. Die Befahrbarkeit durch kommunalen Räum- und Streudienste ist ebenso sicherzustellen.

Weitere Abschnitte für eine bauliche Separierung schlägt die Verwaltung für den Bereich Schorndorfer Straße, das Entwicklungsgebiet Fuchshof sowie die Hoferstraße in der Weststadt vor. Für die Verbindung der Kornwestheimer Straße in Oßweil in die Fuchshofstraße wäre für die vorgeschlagene Vorzugstrasse zudem eine gänzlich neue Verbindung zu bauen.

Nächste Schritte

Nach dem Beschluss zum Trassenverlauf sollen die bevorzugten Achsen vertieft untersucht werden. Dies soll in Form von Vor- und Entwurfsplanungen im Sinne der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) erfolgen. Aufgrund der Komplexität des Projektes – es handelt sich um eine rund 8,5 Kilometer lange zu überplanenden Achse – sollen die Planungsleistungen mit externer (juristischer) Unterstützung ausgeschrieben werden. Es ist vorgesehen, dass nach jeder Leistungsphase im Gremium berichtet und über das weitere Vorgehen entschieden wird.

Unterschriften:

Martin Kurt

Finanzielle Auswirkungen?				
☐ Ja	☒ Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: EUR		
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt		Produktgruppe		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		☐ Ja ☐ Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

Verteiler:

DI, DII, DIII, 20, 23, 60, 67, NSE



LUDWIGSBURG

NOTIZEN