



LUDWIGSBURG

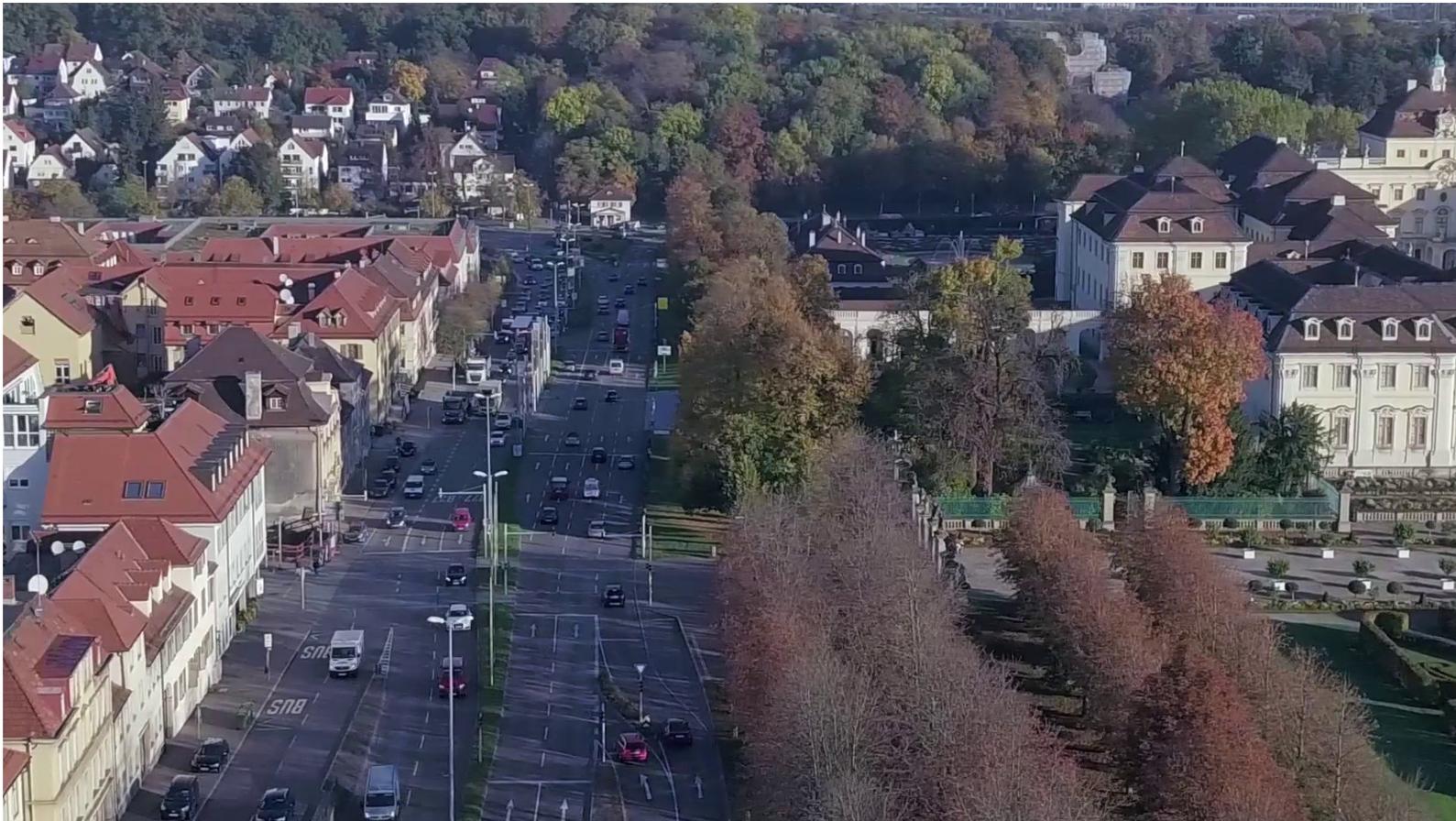
Studie zur Überdeckung der B27

Information zum Sachstand

MTU am 05.03.2020

Bestandssituation

B27 – Schloßstraße, 68.500 KFZ/24h (Stand 2015)



Ziele

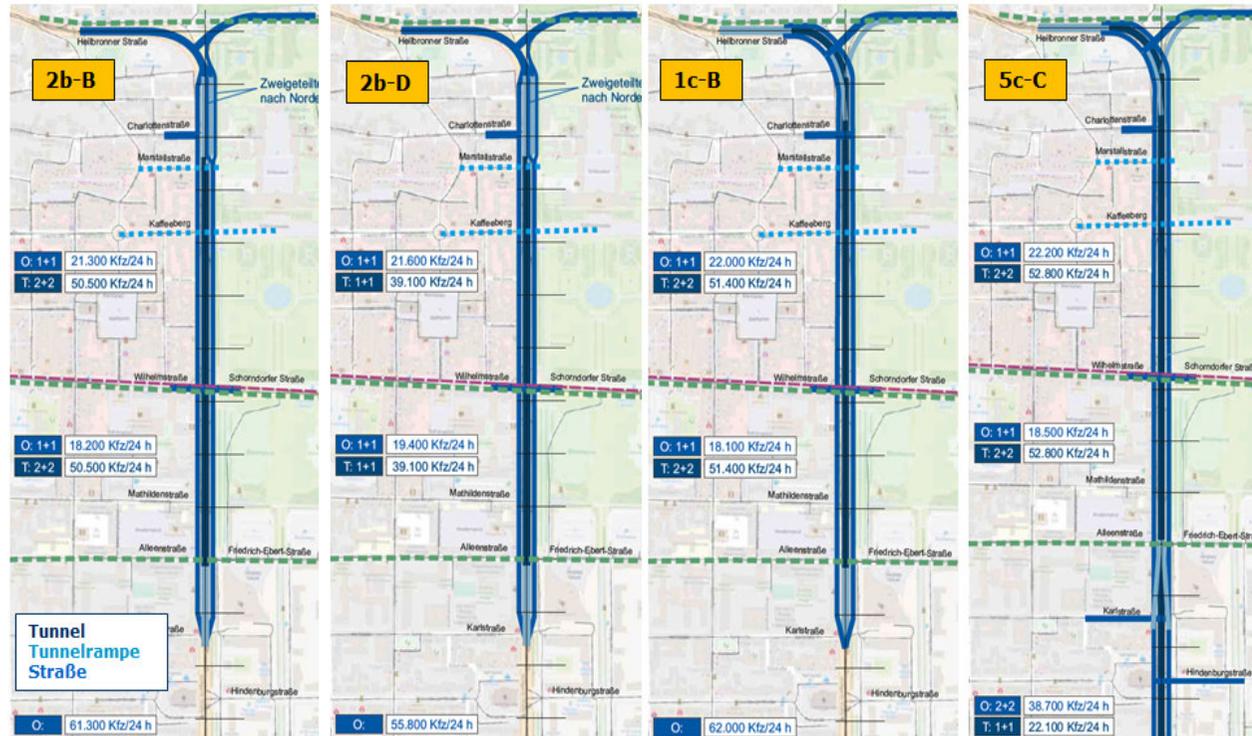
- Aufhebung der Trennwirkung durch Tieferlegung der B27
- Städtebauliche Aufwertung zwischen Schloss und Stadt
- Minderung der Belastungen durch Immissionen
- Verbesserung des Umweltverbundes (Bus, Fuß- und Radverkehr)
- Prüfung der Förderfähigkeit
- Bewerbung Landesgartenschau

Machbarkeitsstudie - Sachstand

- Erstellung des Analysefalls 2019 auf Grundlage aktueller Verkehrserhebungen und Daten aus dem Verkehrsmodell Ludwigsburg (Ist-Situation)
- Darstellung der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2035 ohne Untertunnelung (Prognosenullfall 2035)
- Verkehrliche und städtebauliche Bewertung von 16 Planungsvarianten mit unterschiedlichen Längen
- Variantenvertiefung und –vergleich von 4 Planfällen
- Empfehlung für eine Vorzugsvariante



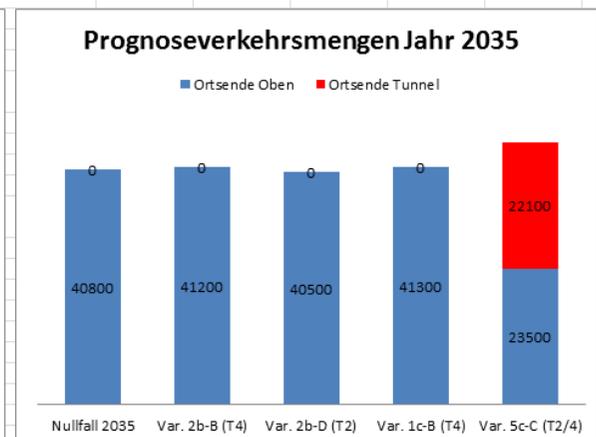
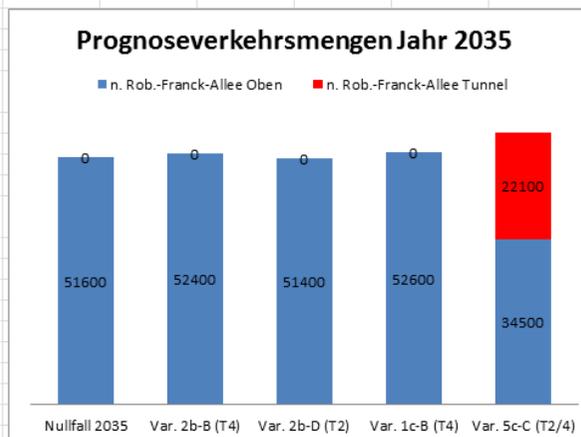
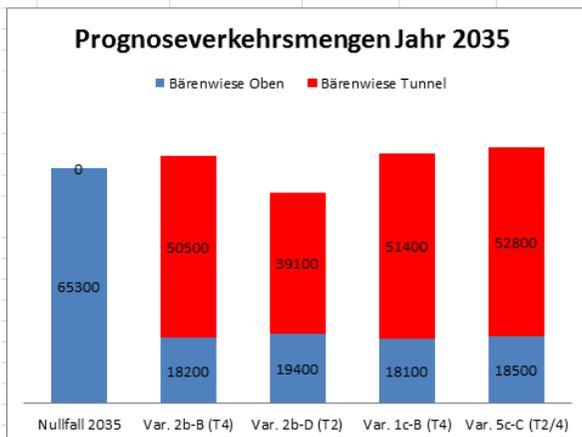
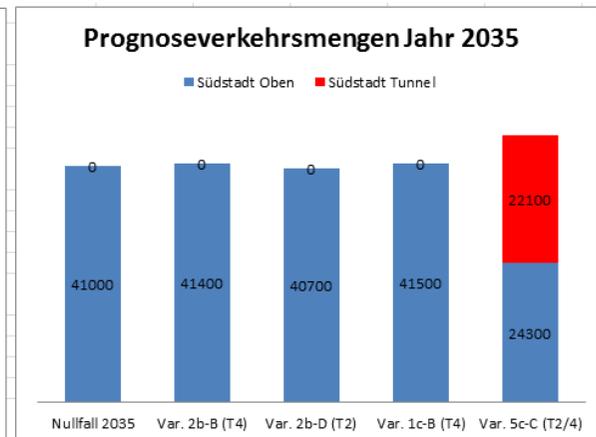
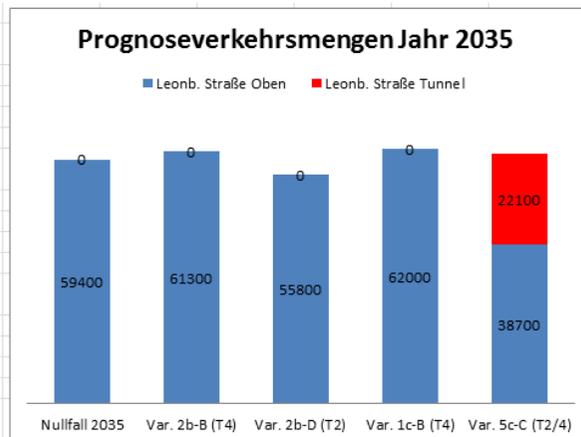
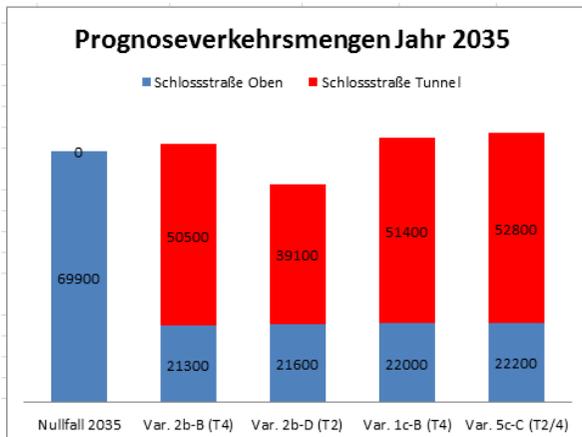
Vertiefungsvarianten (Übersicht)



Beginn Tunnel	Marshallstraße	Marshallstraße	Heilbronner Straße	Heilbronner Straße
Ende Tunnel	Friedrich-Ebert-Straße	Friedrich-Ebert-Straße	Friedrich-Ebert-Straße	Ortsende Süd
Rampen	keine	keine	südlich Marbacher Straße	südlich Marbacher Straße nördlich Friedrichstraße
Länge	0,9 km, 4-streifig	0,9 km, 2-streifig	1,2 km, 4-streifig	1,9 km, 2/4-streifig
Grobbewertung	Vorzugsvariante	nicht leistungsfähig	denkbar, Teilentlastung Walckerareal	teuer, gestärkte Verbindungsfunktion



Vertiefungsvarianten (Verkehrsmengen)





Verkehrsmengen Vorzugsvariante 2b-B

(Tunnel 4-streifig, oben 2-streifig, Länge 0,9 km)

Tunnelbereich Marstallstraße bis Alleenstraße

- Prognose im Bereich der Schloßstraße 71.800 KFZ/Tag
davon im Tunnel 50.500, oben verbleiben 21.300
(Prognosenullfall 69.900)
- Prognose im Bereich der Bärenwiese 68.700 KFZ/Tag,
davon im Tunnel 50.500, oben verbleiben 18.200
(Prognosenullfall 65.300)



LUDWIGSBURG

Grobbewertung Vorzugsvariante 2b-B (Tunnel 4-streifig, oben 2-streifig, Länge 0,9 km)

- Kleinere Verkehrszunahme um 2.000 KFZ/Tag zur B27 im Vergleich zu P0
- Keine Rampen
- Querschnittsoptimierung wegen Baumreihe am Schloss notwendig

Checkliste – Weitere Bewertungskriterien

Kriterienliste für Nutzen-Kosten-Bewertung

- Umwelt (Lärm, Luft)
- Zerschneidungswirkung, bauliche Integration
- Unfälle, Verkehrssicherheit
- Förderung Umweltverbund
- Förderung Grüner Ring, Stadtboulevard, Wertsteigerung, Klima
- Regionale verkehrliche Wirkungen

Weiteres Vorgehen

- ➔ Abschluss der Untersuchung für Voranfrage RP Stuttgart

Weiteres Vorgehen – Offene Punkte

- Grobe Nutzen-Kostenbewertungen
- Planskizzen für die Vorzugsvariante mit Querschnitten, Lage von Rampen und Tunnel
- Abwägung und Beschlussempfehlung
- Beteiligung von Politik und Bürgerschaft, Klären/Bestätigen der Planungsvorgaben bzw. der ausgewählten Alternative
- Ausarbeitung der Vorzugsvariante und Verknüpfung mit dem Antrag auf LGS
- Abschließende Gesamtbewertung, Gutachten, Dokumentation



LUDWIGSBURG

Die Chance auf ein Stück Stadtreparatur







Verkehrsmengen Variante 2b-D

(Tunnel 2-streifig, oben 2-streifig, Länge 0,9 km)

Tunnelbereich Marstallstraße bis Alleenstraße

- Prognose im Bereich der Schloßstraße bei 60.700 KFZ/Tag, davon im Tunnel 39.100, oben verbleiben 21.600 (Prognosenullfall 69.900)
- Prognose im Bereich der Bärenwiese 58.500 KFZ/Tag, davon im Tunnel 39.100, oben verbleiben 19.400 (Prognosenullfall 65.300)



Verkehrsmengen Variante 1c-B

(Tunnel 4-streifig, oben 2-streifig, Länge 1,2 km)

Tunnelbereich Heilbronner-/Charlottenstraße bis Alleenstraße

- Prognose im Bereich der Schloßstraße bei 73.400 KFZ/Tag, davon im Tunnel 51.400, oben verbleiben 22.000 (Prognosenullfall 69.900)
- Prognose im Bereich der Bärenwiese 69.500 KFZ/Tag, davon im Tunnel 51.400, oben verbleiben 18.100 (Prognosenullfall 65.300)



Verkehrsmengen Variante 5c-C

(Tunnel 4- und 2-streifig, oben 2- und 4-streifig, Länge 1,9 km)
Tunnelbereich Heilbronner-/Charlottenstraße bis Ortsende Süd

- Prognose im Bereich der Schlosstraße bei 75.000 KFZ/Tag, davon im Tunnel (4-streifig) 52.800, oben (2-streifig) verbleiben 22.000 (Prognosenullfall 69.900)
- Prognose im Bereich der Bärenwiese 71.300 KFZ/Tag, davon im Tunnel (4-streifig) 52.800, oben (2-streifig) verbleiben 18.500 (Prognosenullfall 65.300)
- Prognose im Bereich der Leonberger Straße 60.800 KFZ/Tag, davon im Tunnel (2-streifig) 22.100, oben (4-streifig) verbleiben 38.700 (Prognosenullfall 59.400)
- Prognose im Bereich der Südstadt 46.400 KFZ/Tag, davon im Tunnel (2-streifig) 22.100, oben (4-streifig) verbleiben 24.300 (Prognosenullfall 41.000)



Grobbewertung Variante 2b-D

(Tunnel 2-streifig, oben 2-streifig, Länge 0,9 km)

- Verkehrsmengen Tunnel auf einem Fahrstreifen grenzwertig
Auslastung < 90 %,
nicht leistungsfähig
- Durch reduzierte Kapazitäten insgesamt ca. 9.000 KFZ/Tag
weniger auf B27
- Keine Rampen



Grobbewertung Variante 1c-B

(Tunnel 4-streifig, oben 2-streifig, Länge 1,2 km)

- Kleinere Verkehrszunahme um 3.000 KFZ/Tag zur B27 im Vergleich zu P0
- Tunnel bis in Heilbronner Straße
- Zusätzliche Ein- und Ausfahrtsrampen zur Anbindung Marbacher Straße an den Tunnel
- Querschnittsoptimierung wegen Baumreihe am Schloss notwendig



Grobbewertung Variante 5c-C

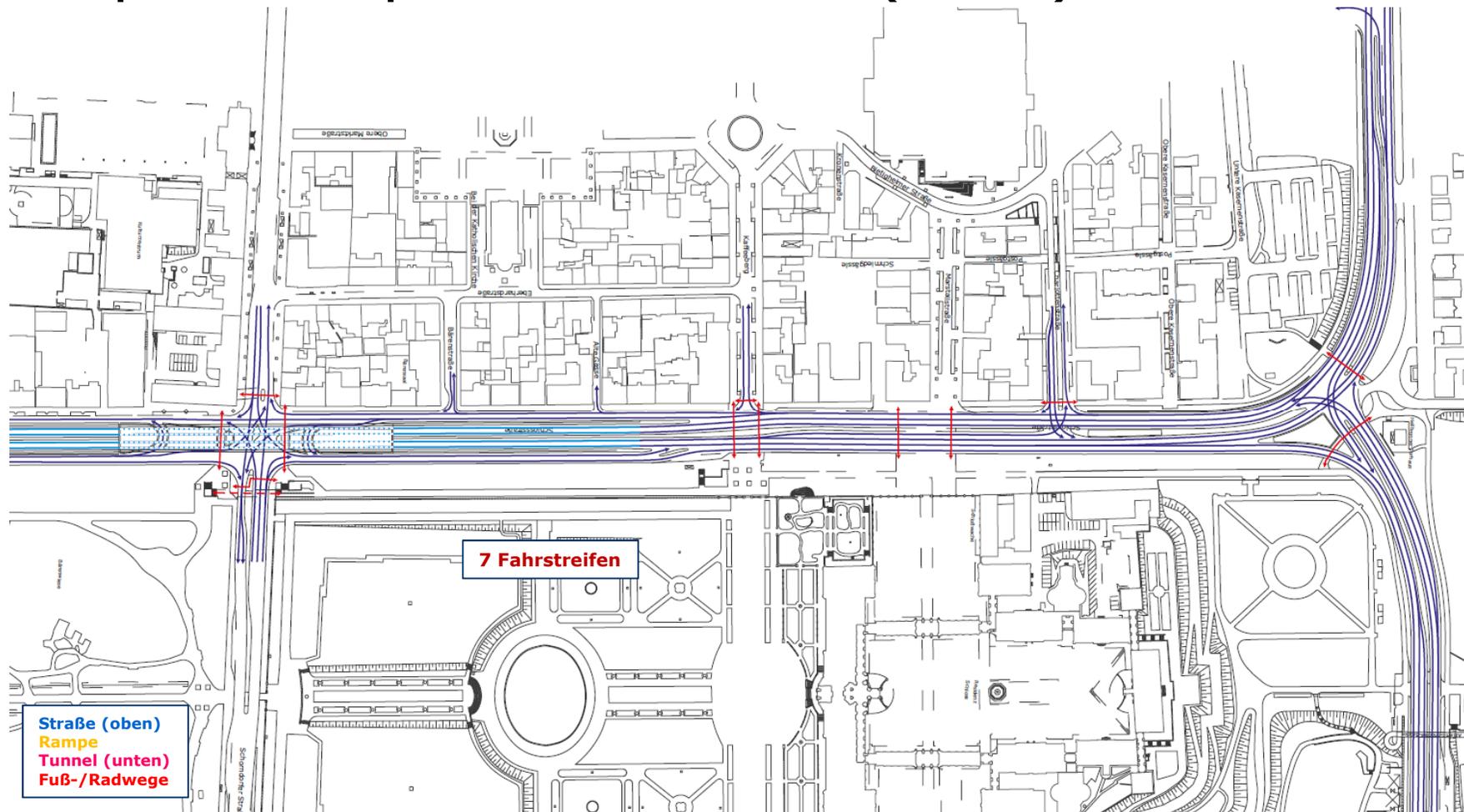
(Tunnel 4- und 2-streifig, oben 2- und 4-streifig, Länge 1,9 km)

- Verkehrszunahme um 5.000 KFZ/Tag im Vergleich zu P0
- Tunnel bis in Heilbronner Straße
- Zusätzliche Ein- und Ausfahrtsrampen zur Anbindung Marbacher Straße und Friedrichstraße an den Tunnel
- Entfall Unterführung Friedrichstraße / oberirdischer Gesamtknoten
- Querschnittsoptimierung wegen Baumreihe am Schloss notwendig



LUDWIGSBURG

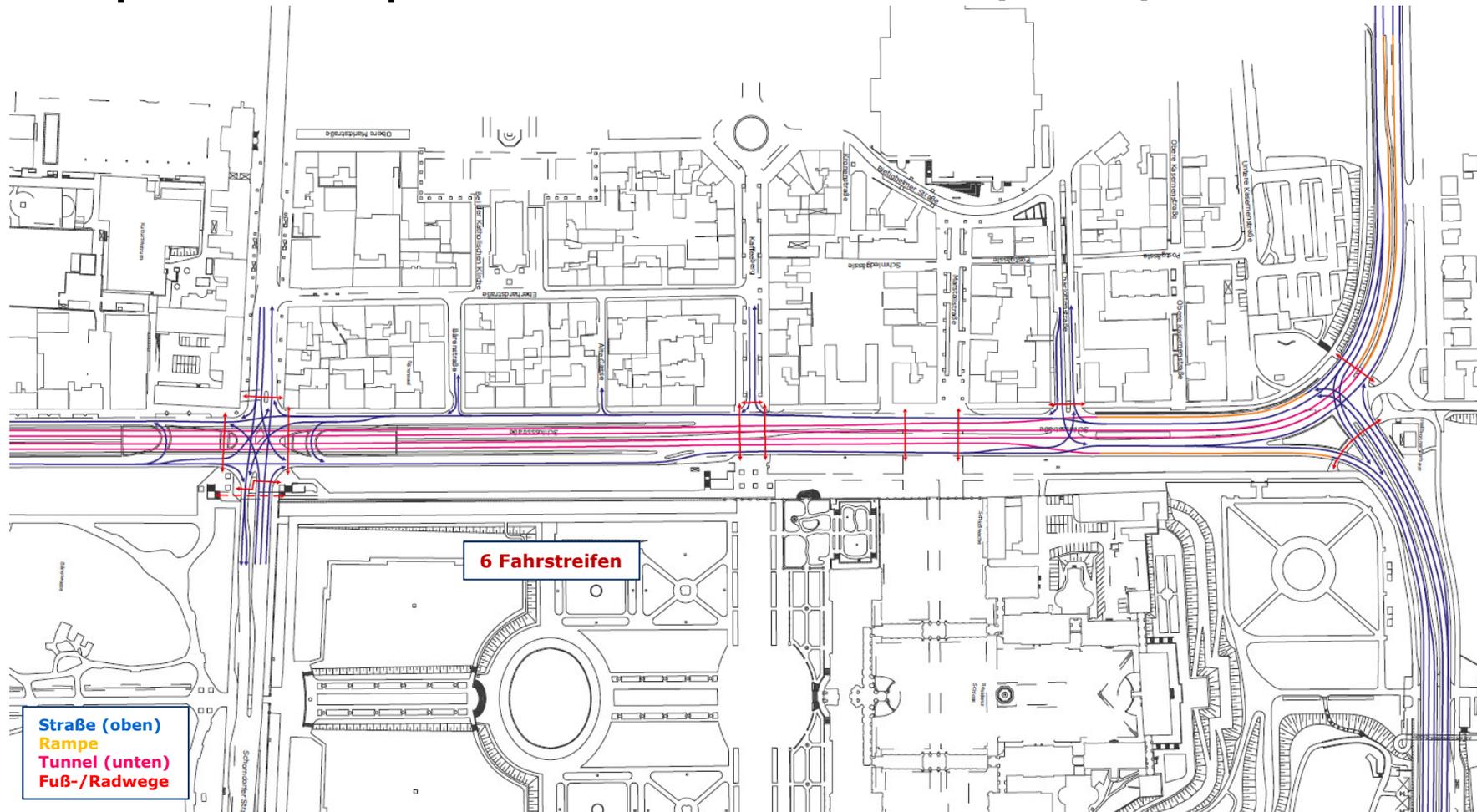
Spurlinienplan – Bestand (Nord)





LUDWIGSBURG

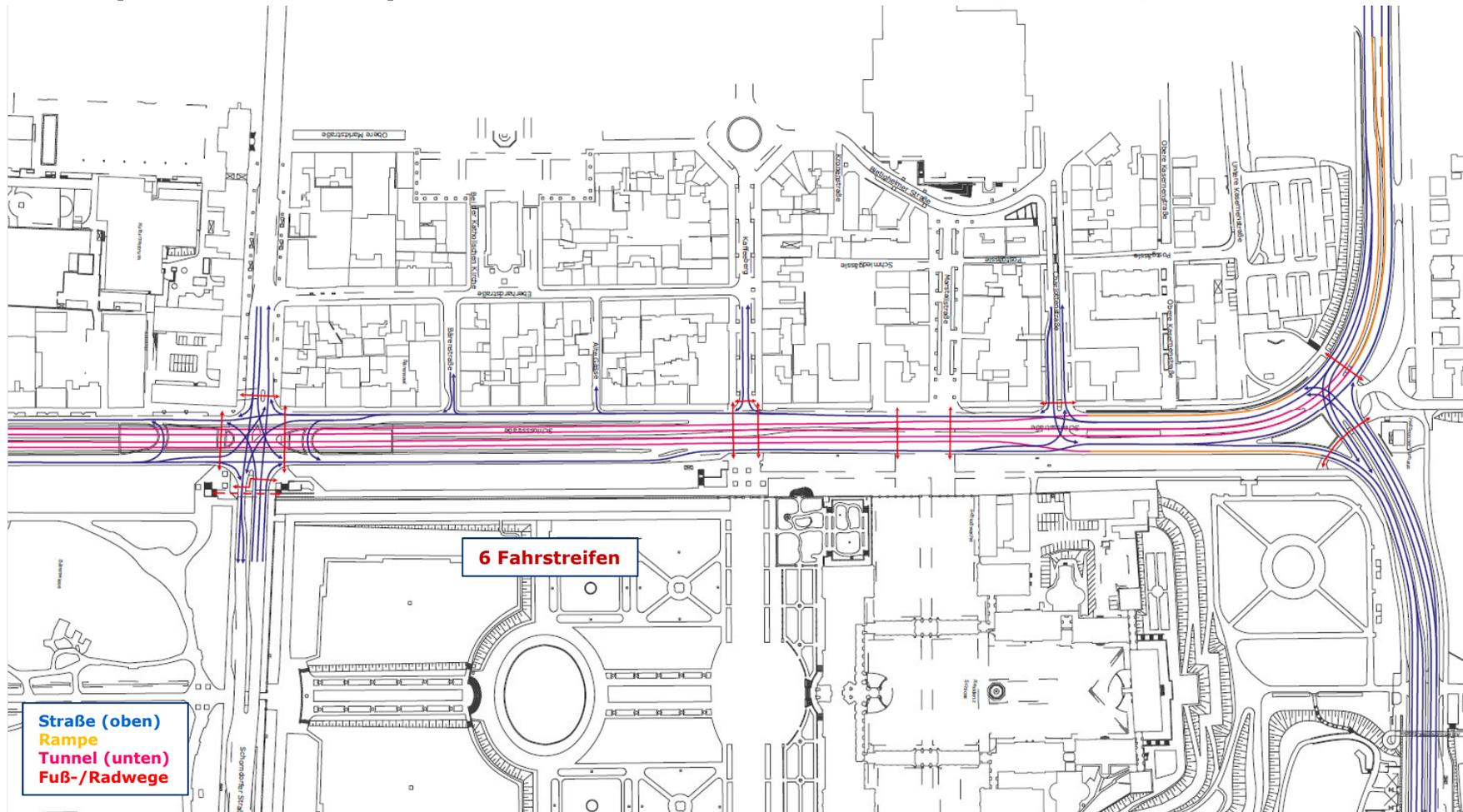
Spurlinienplan Variante 1c-B (Nord)





LUDWIGSBURG

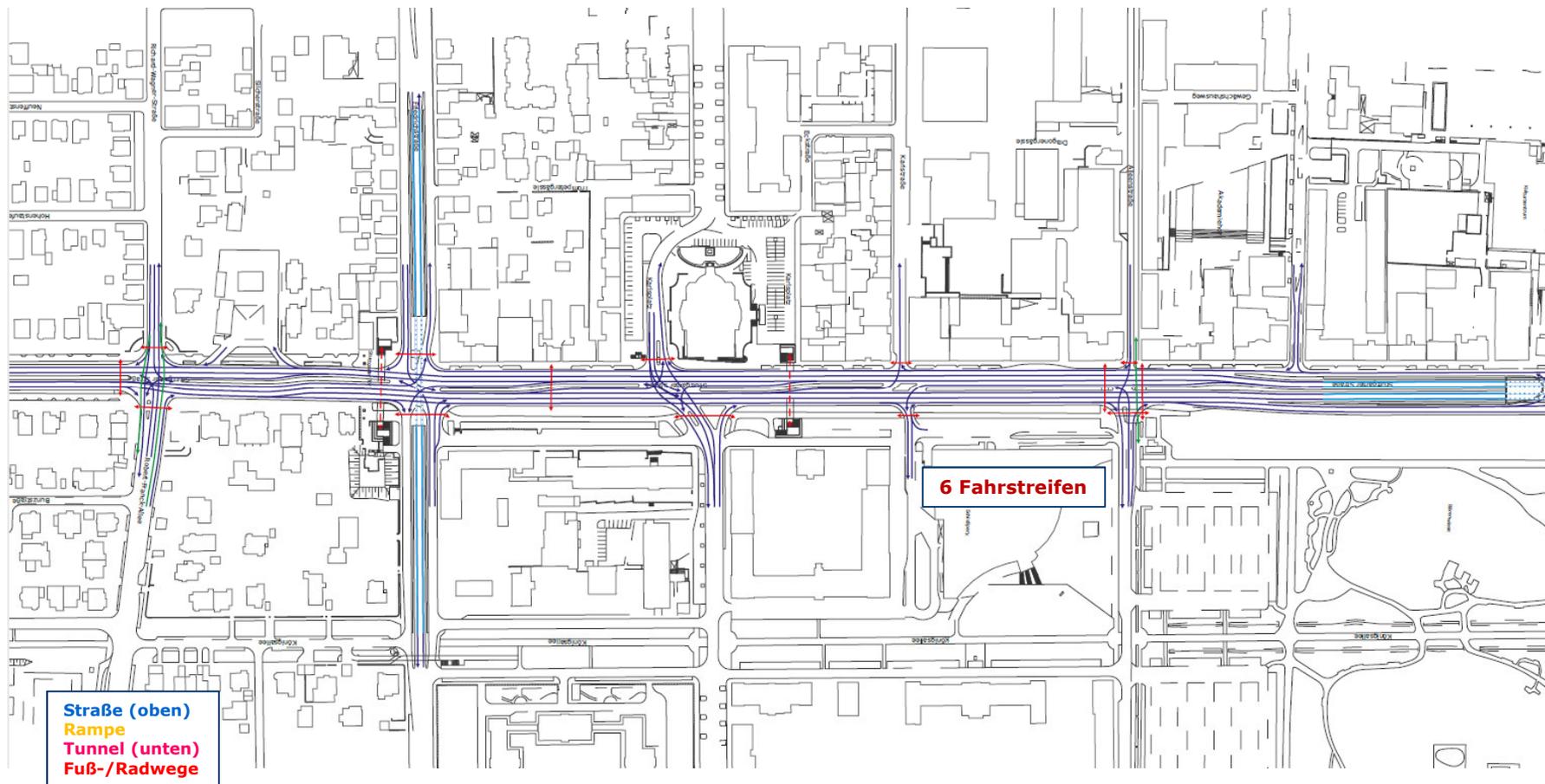
Spurlinienplan Variante 5c-C (Nord)





LUDWIGSBURG

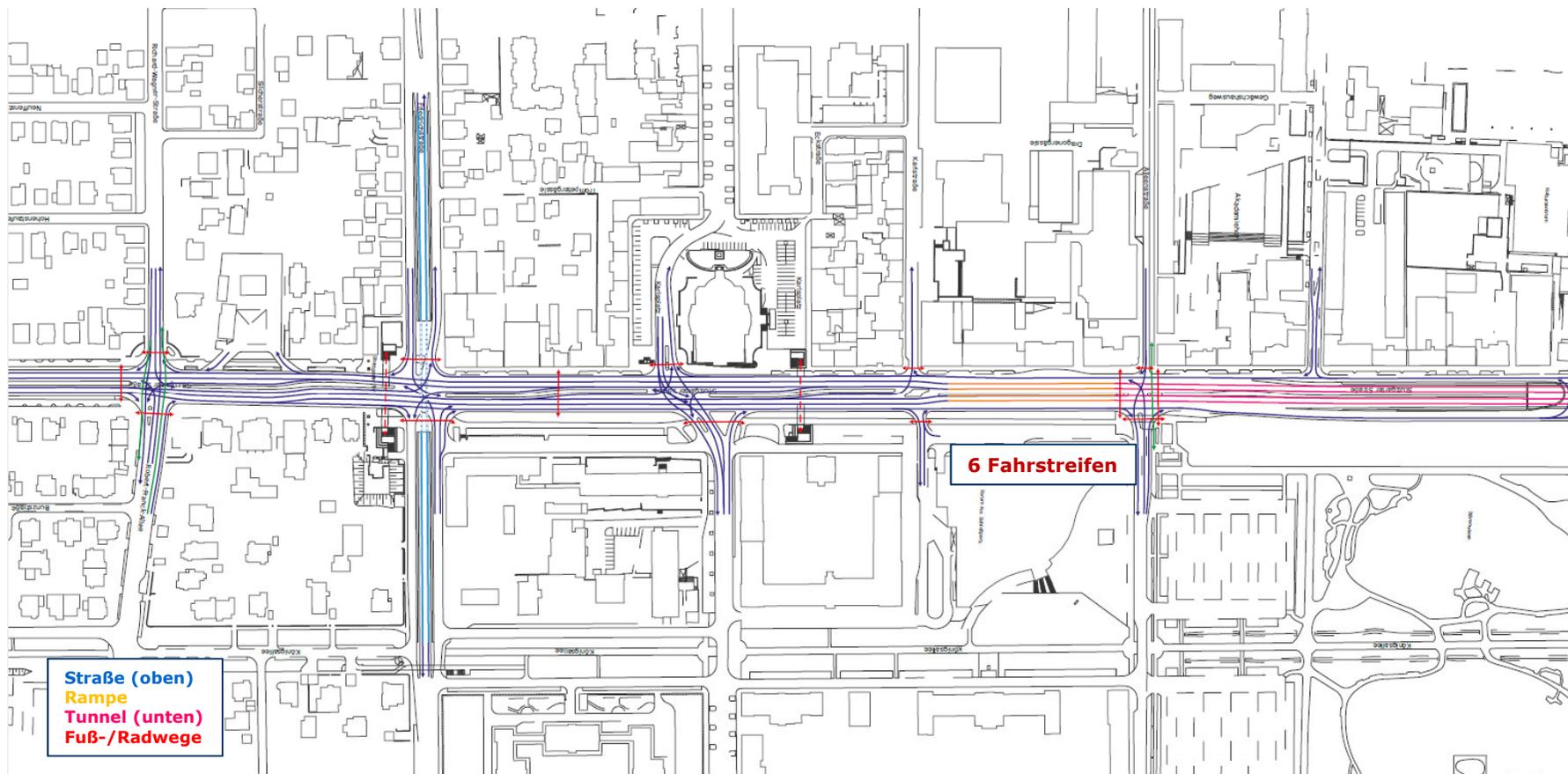
Spurlinienplan – Bestand (Süd)





LUDWIGSBURG

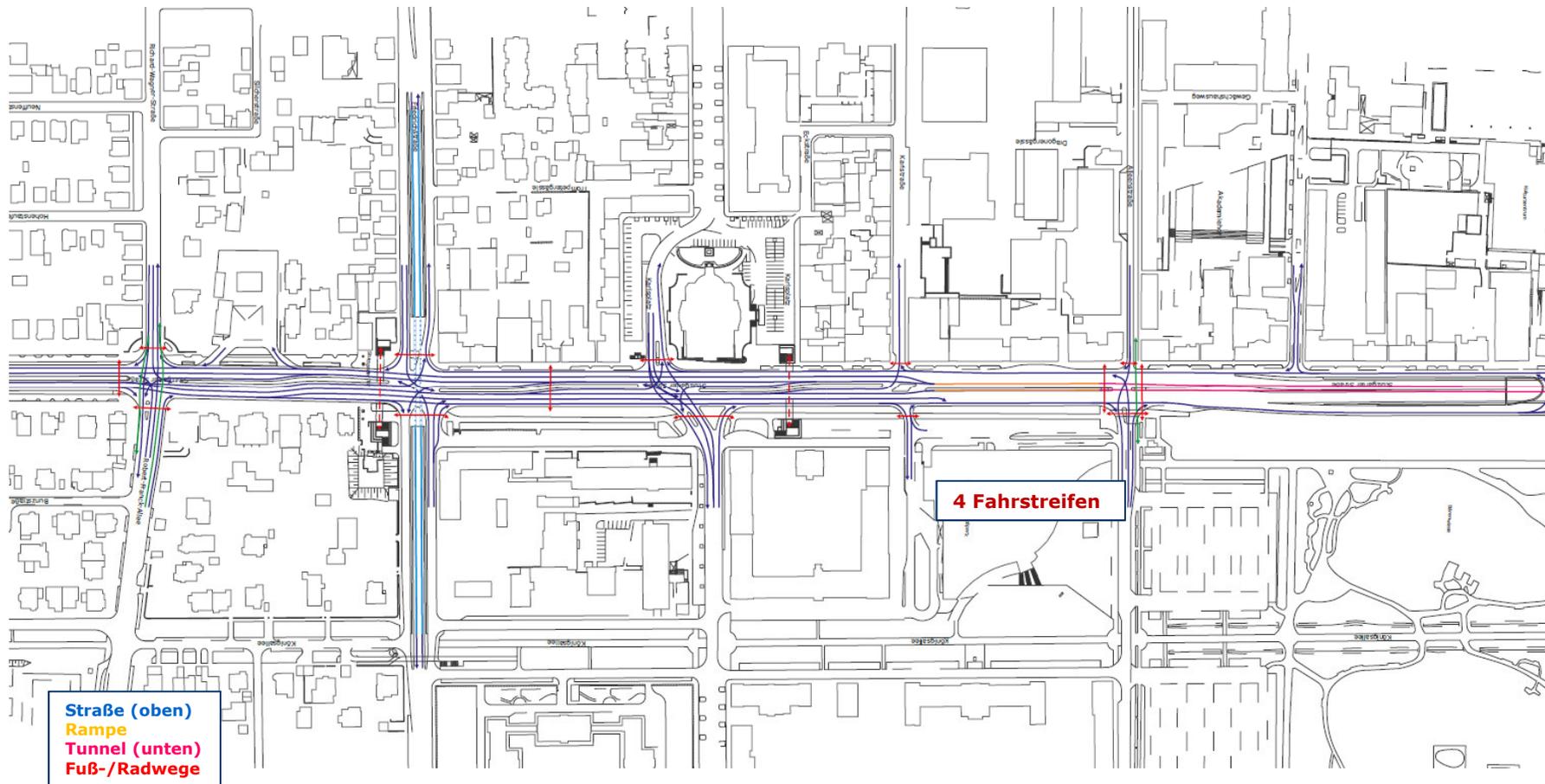
Spurlinienplan Vorzugsvariante 2b-B und Variante 1c-B (Süd)





LUDWIGSBURG

Spurlinienplan Variante 2b-D (Süd)





LUDWIGSBURG

Spurlinienplan Bestand Südstadt

