



LUDWIGSBURG

Veränderung der Verkehrsführung im GdF-Knoten – *Freigabe des Linksabbiegens in die Ludwigsburger Straße*

MTU 20.01.2021, Top 1: Beschlussvorlage 492/20
FB 63 – Nachhaltige Mobilität



Optimierung der ÖPNV-Erschließung durch Vermeiden der heutigen Schleifenfahrt der Linie 415 Kornwestheim – W&W Campus

- Bus 415 fährt bisher Schleifenfahrt mit Fahrlänge von insg. 5 km
 - Durch Umbau und Freigabe des Linksabbiegens wird diese auf 4 km verkürzt
 - Neue ÖPNV-Anbindung sollte früh für die Beschäftigten zur Verfügung stehen
- Einsparung der Fahrleistung und Verkürzung der Fahrzeiten für Beschäftigte aus Kornwestheim und Pendelnde vom Kornwestheimer Bahnhof
 - Attraktive ÖPNV-Anbindung des W&W-Campus ist zentral für die langfristige Verringerung des MIVs

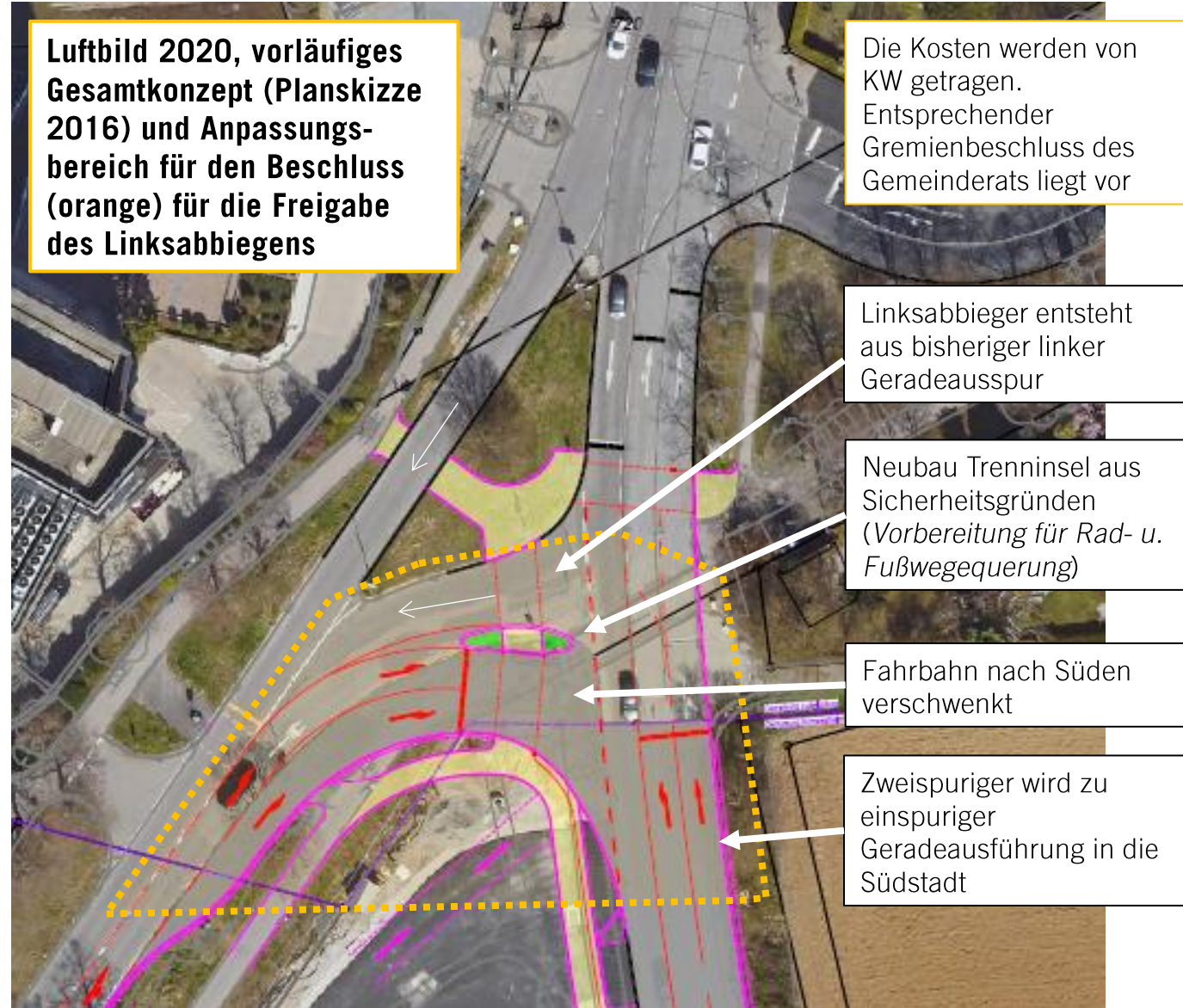


Bestand GdF-Knoten und geplante Veränderung der Verkehrsführung von KW

Ursprünglicher Bestand des GdF-Knotens



Luftbild 2020, vorläufiges Gesamtkonzept (Planskizze 2016) und Anpassungsbereich für den Beschluss (orange) für die Freigabe des Linksabbiegens



Verkehrliche Wirkungen

Die Freigabe des Linksabbiegens in Richtung KW weist insgesamt nur eine **geringe verkehrliche Bedeutung** auf. Die Einrichtung des Linksabbiegers kann

- zum Teil die Elmar-Doch-Brücke entlasten
- die Südstadt allgemein entlasten, da die zweispurige Geradeausführung in die Südstadt hinein teils auf eine Spur begrenzt wird
- einen Teil des zukünftigen Neuverkehrs des W&W-Areals bereits südlich der Hohenzollernstraße abfangen (sinnvoll für Südanschluss des Ludwigsburger W&W-Areals an die Ludwigsburger Straße).

Offene Rahmenbedingungen

Für die langfristige Neugestaltung bzgl. Rad(schnell)wege, optimierte Querungsmöglichkeiten und Reduzierung der Fahrbahnfläche gibt es **zurzeit zu viele offene Rahmenbedingungen**:

1. Die Bebauungsstruktur und die Erschließung des zu überplanenden Ludwigsburger W&W-Areals
2. Die zukünftige Nutzung des W&W-Areals in Ludwigsburg und dessen Verkehrsaufkommen
→ Insbesondere unter Einfluss der COVID-19-Pandemie auf das Verkehrsverhalten & Home-Office
3. Der notwendiger Ausbaustandard des GdF-Knotens (Stauraumlänge und Abbiegespuren)
4. Die Lage, die Ansprüche und die Auswirkungen der Radschnellverbindung Bietigheim-Bissingen – Ludwigsburg – Kornwestheim – Stuttgart

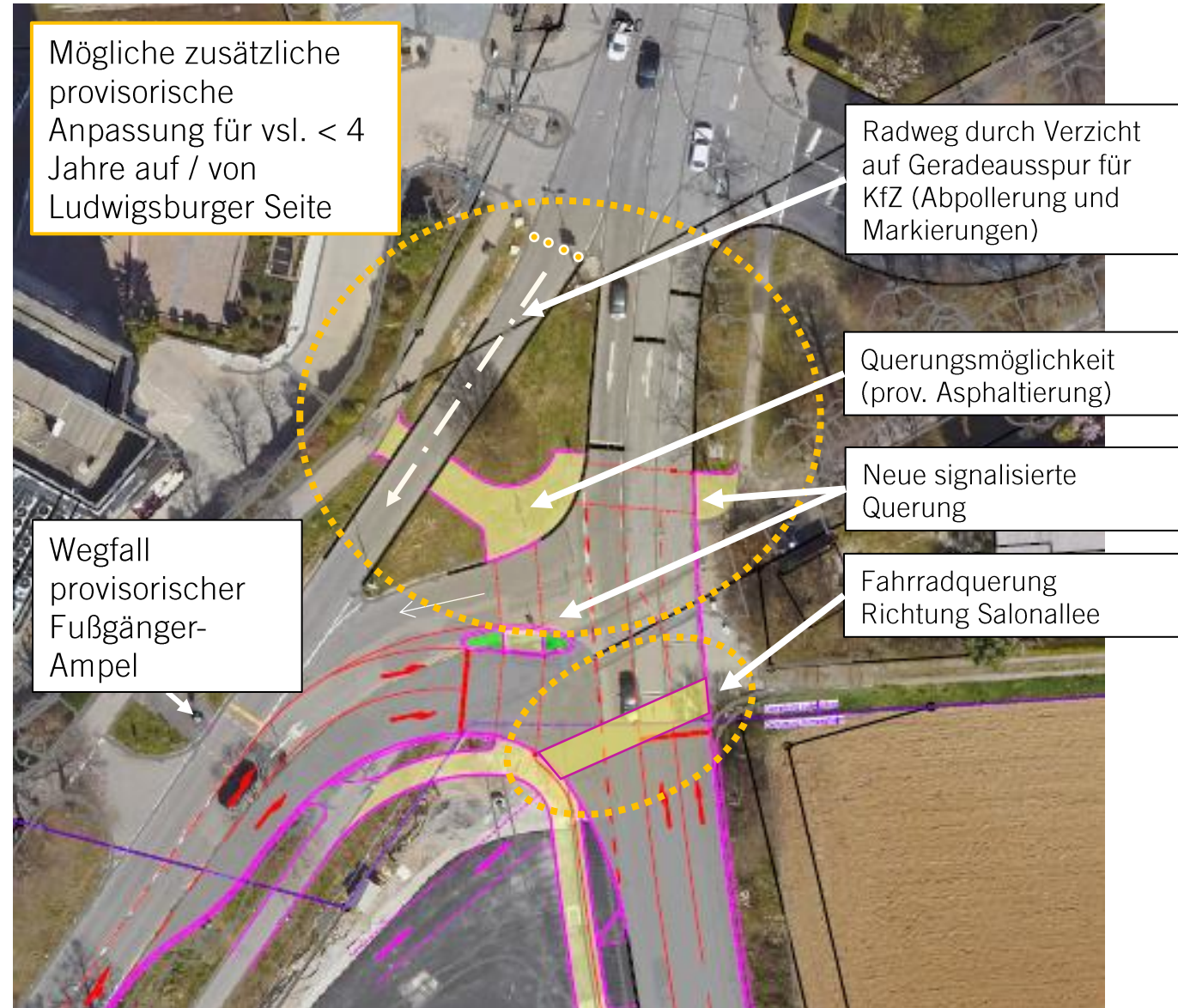


Weiteres Vorgehen

- Die bisherige Strategie, nämlich auf eine Klärung der Rahmenbedingungen W&W-Areal und Radschnellweg zu warten, hinterlässt eine unbefriedigende Situation für Fußgänger und Radfahrende.
- Bis zur Klärung und umfassenden Neugestaltung des Knotens (vsl. 3-4 Jahre) sollte auf Ludwigsburger Seite provisorisch die Fuß- und Radwegeinfrastruktur verbessert werden.
- Denn: Menschen suchen sich bereits einen Trampelpfad! Durch prov. Maßnahmen hätte man höhere Sicherheit und bessere Anbindung



Zusätzliche Planung provisorischer Maßnahmen für bessere Fuß- und Radinfrastruktur



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.