



## BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 396/22

### Federführung:

Projektgruppe Bahnhofsareal  
FB Stadtplanung und Vermessung  
FB Tiefbau und Grünflächen

### Sachbearbeitung:

Linder, Oliver  
Kamp, Denise

### Datum:

08.11.2022

### Beratungsfolge

### Sitzungsdatu m

### Sitzungsart

Mobilitäts- und Umweltausschuss

08.12.2022

ÖFFENTLICH

### Betreff:

Bahnhofsareal - Fortschreibung der Entwurfsplanung zur Neugestaltung des ZOB

### Bezug SEK:

MP08/ SZ 01 / OZ 03

### Bezug:

Vorl. Nrn. 260/17, 132/19, 109/21, 171/22

### Anlagen:

**Skizze Ausbauzustand Stadtbahn**  
**Skizze Ausbauzustand Bus**

### Beschlussvorschlag:

Der Mobilitäts- und Umweltausschuss stimmt der Fortschreibung der Planung des ZOB zu und genehmigt die Mittel für die Wiederholungsleistungen der Planungsbüros in Höhe von 250.000 € inklusive 19 % Mehrwertsteuer und ca. 10 % Unvorhergesehenes

### Sachverhalt/Begründung:

Die Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) hat eine hohe Priorität, um den Anforderungen an einen modernen, barrierefreien und einladenden Stadteingang an diesem zentralen und überörtlich bedeutsamen Mobilitätsknoten gerecht zu werden. Sowohl die betriebliche Abwicklung als auch der bauliche Zustand machen eine zeitnahe und grundlegende Neugestaltung erforderlich.

Eine besondere Herausforderung bei den Planungen des neuen ZOB ist die spätere Integration der Stadtbahn. Konkretisierungen der Stadtbahnplanung führen zu geänderten Parametern und machen eine Anpassung bzw. Fortschreibung der Planungen des ZOB erforderlich.

### Planung

Das planerische Konzept für die Neugestaltung des ZOB wurde im Rahmen des Ideen- und Realisierungswettbewerbs „Bahnhofsareal Ludwigsburg“ im Jahr 2017 und der daran anschließenden

vertieften Planungsphase entwickelt. Die Planungen wurden dabei eng mit den zuständigen Ausschüssen und dem Gemeinderat abgestimmt (Vgl. VL Nrn. 260/17, 132/19, 109/21, 171/22).

Mit der Verabschiedung des Verständigungspapiers vom 24.10.2018 zur Zukunft des ÖPNV im Landkreis Ludwigsburg besteht der politische Konsens zur Realisierung einer Niederflurstadtbahn. Die besondere Herausforderung bei der Planung des ZOB besteht darin, im ersten Schritt einen leistungsfähigen und barrierefreien Zu- und Umsteigepunkt für Busse zu schaffen und im zweiten Schritt die Stadtbahn zu integrieren. Die Integration der Stadtbahn soll dabei mit möglichst wenig Umbauaufwand erfolgen. Dies hat zur Folge, dass die Planungsparameter der Stadtbahn eng mit den Planungsanforderungen des ZOB abgestimmt werden müssen.

#### Planungsstand Stadtbahn am ZOB 2019

In Abstimmung mit Vertretern des Landkreises wurde die Planung des ZOB mit einer Niederflurstadtbahn in einfacher Wagenlänge (Einfach-Traktion/ 40 m Länge) abgeglichen. Die Stadtbahn wurde am ZOB in der östlichen Fahrgasse unter Zuweisung zweier Haltestellenkanten berücksichtigt. Aufgrund der geringen Einstiegshöhe einer Niederflurstadtbahn wäre es möglich gewesen, die Haltestellen der Busse auch durch die Stadtbahn zu nutzen. Ein Versatz der Haltekanten sollte erlauben, dass die Stadtbahn an den wartenden Bussen vorbei, barrierefrei an die Haltestelle anfährt. Die Länge der Haltestellenkanten war für eine Stadtbahn ausreichend bemessen.

Mit der Gründung des Zweckverbands „Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg“ wurden die Planungen für eine Stadtbahn intensiviert und konkretisiert. Im Zuge der weiteren Planungen durch den Zweckverband ergaben sich geänderte Planungsparameter, die nun erneut mit den Planungsanforderungen des ZOB abgestimmt werden müssen.

#### Planungsstand Stadtbahn am ZOB 2022

Die Untersuchungen des Zweckverbands hinsichtlich des Fahrzeugtyps haben ergeben, dass nur ein Niederflurfahrzeug aus der Baureihe der Tram-Trains sinnvoll zum Einsatz kommen kann. Die Einstiegshöhe dieser Fahrzeuge beträgt 38cm und ist damit nicht kombinierbar mit der Einstiegshöhe von Bussen.

Ferner hat sich bei der betrieblichen Untersuchung gezeigt, dass die prognostizierten Fahrgastzahlen eine Anfahrt des ZOB Ludwigsburg in Doppel-Traktion (zwei gekoppelte Wagen, 80m Länge) erfordern.

#### **Auswirkungen auf die Planung des ZOB**

Die neuen Anforderungen der Stadtbahn haben Auswirkungen auf das bislang geplante Umbau- und Betriebskonzept für den ZOB. Die versetzten Haltestellenkanten können keine Stadtbahn in doppelter Wagenlänge aufnehmen. Die Einstiegshöhe von 38 cm kann in das bisherige Umbau- und Betriebskonzept nicht integriert werden. Zur Umsetzung der Stadtbahn wären unter diesen Bedingungen grundsätzliche Eingriffe in den ZOB erforderlich, so dass die Planung des ZOB angepasst werden muss.

In sehr konstruktiver Zusammenarbeit mit Vertretern des Zweckverbands wurden Möglichkeiten untersucht, wie die Neugestaltung des ZOB und die Anforderungen der Stadtbahn miteinander vereinbart werden können. Zuletzt wurde eine gemeinsame Lösung gefunden, welche alle wesentlichen Prämissen der bisherigen ZOB-Planung berücksichtigt und auch für die Stadtbahn eine sehr gute Lösung darstellt.

Eine grundlegende Umplanung des ZOB ist dafür nicht erforderlich. Das planerische Konzept, das im Rahmen des städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerbs Bahnhofsbereich Ludwigsburg

entwickelt wurde, hat weiterhin Bestand.

Die wesentlichen Prämissen der Planung bleiben daher:

- eine kompakte Haltestellenanlage zwischen Karlstraße und Leonberger Straße,
- ein neuer Bahnplatz südlich des Bahnhofsgebäudes zur Orientierung und Verteilung der Pendler- und Fußgängerströme,
- ein barrierefreier Ausbau für alle betroffenen Gruppen,
- eine Erweiterung der Warte- und Bewegungsflächen für die Fahrgäste inkl. Witterungsschutz,
- eine deutliche Verbesserung der Orientierung für die Fahrgäste,
- eine Integration der Stadtbahn mit möglichst geringem Umbaufwand.

### Planung ZOB mit Stadtbahn

Die Mittelinsel des ZOB wird perspektivisch die Haltestelle für die Stadtbahn. Im Hinblick auf die Bedeutung und die Leistungsfähigkeit dieses Verkehrsträgers ist diese prominente Haltestellenlage folgerichtig. Die Busse flankieren die Stadtbahn entlang der östlichen und westlichen Kante des ZOB und gewährleisten einen direkten Umstieg.

Gegenüber der bisherigen Planung entfällt der Versatz der Haltestellenkanten im Bereich der Mittelinsel zugunsten einer geraden Bordsteinführung. So kann ein Stadtbahnfahrzeug in doppelter Wagenlänge halten. Die Mittelinsel wird in der Höhenlage so angepasst, dass Einstiegskanten mit einer Höhe von 38 cm ermöglicht werden.

Der Verkehr wird im Einbahnverkehr geführt. Damit wird die Fahrbahnfläche auf das notwendige Maß beschränkt und es verbleibt mehr Platz für wartende und umsteigende Fahrgäste in den Aufenthalts- und Wartezonen.

### Planung ZOB ohne Stadtbahn

Bis die Stadtbahn am ZOB realisiert wird, sollen die Haltekanten entlang der Mittelinsel für Busse nutzbar sein. Der Busverkehr muss dafür im Zweirichtungsverkehr geführt werden. Der notwendige Platz entsteht durch ein Verschmälern der Mittelinsel.

Die Einstiegshöhe im Bereich der Mittelinsel wird auf 18 cm ausgebaut und erlaubt so einen barrierefreien Einstieg.

### **Auswirkungen auf den Betrieb des ZOB**

Die baulichen Veränderungen infolge der geänderten Planungsparameter der Stadtbahn haben auch Auswirkungen auf den Betrieb des ZOB. Eine vertiefte betriebliche Machbarkeitsuntersuchung zeigt, dass der aktuelle Fahrplan mit ausreichend Kapazitätsreserven für zukünftige Entwicklungen auf dem ZOB ohne Stadtbahn abgewickelt werden kann.

Wird die Stadtbahn in der Ausbaustufe Markgröningen – Pattonville integriert, so würden fast keine bestehenden Buslinien entfallen. Die betriebliche Machbarkeitsstudie zeigt, dass auf dem ZOB mit Stadtbahn der aktuelle Fahrplan zzgl. der Stadtbahn abgewickelt werden kann. Eine Kapazitätsreserve wäre jedoch nicht mehr vorhanden.

Im Rahmen der Neuausrichtung des ÖPNV mit Stadtbahn muss auch die künftige Netzentwicklung geplant werden (Zukunftsnetz ÖPNV).

### **Gesamtüberdachung aus Holz**

Die im Rahmen des Wettbewerbs entwickelte Gesamtüberdachung aus Holz wurde in den letzten Jahren weiterentwickelt und die Nutzungsmöglichkeiten für Photovoltaik vertieft untersucht. Mit der geraden Bordsteinführung können die Dachelemente auf der Mittelinsel standardisiert ausgeführt und die Kosten optimiert werden.

Im Hinblick auf den zweistufigen Ausbau des ZOB wird das Dach bereits auf die Höhenlage der Stadtbahn ausgeführt. Die Anforderungen Stadtbahn insbesondere im Hinblick auf die künftige Oberleitungsführung werden in den weiteren Planungen geprüft und berücksichtigt.

**Erforderliche Wiederholungsleistungen**

Für die Anpassung der Planung sind Wiederholungsleistungen der beauftragten Büros erforderlich. Diese umfassen nicht die gesamte Planung, sondern lediglich die von der planerischen Anpassung betroffenen Bereiche und beziehen sich auf bereits erbrachte Planungsleistungen. Zunächst erfolgt die Planung der Frei- und Verkehrsanlagen unter Berücksichtigung der geänderten Anforderungen der Stadtbahn. Gemeinsam mit dem Zweckverband wird ein Oberleitungskonzept erarbeitet, welches dann bei der Anpassung der Objekt- und Tragwerksplanung für die ZOB-Überdachung mitberücksichtigt wird. Die Stadtbahnanforderungen für die ZOB-Planung werden zusammen mit dem Zweckverband erarbeitet und beauftragt.

**Weiteres Vorgehen**

Im nächsten Schritt wird der Entwurfsbeschluss mit der fortgeschriebenen Planung vorbereitet. Auf dieser Grundlage kann der förmliche Antrag auf Fördermittel nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gestellt werden.

Der ZOB ist mit einer vorläufigen Fördersumme von 12,03 Mio.€ ins Landesprogramm des LGVFG aufgenommen. In diesem Rahmen ist auch die Förderung der Planungskosten enthalten.

**Unterschriften:**

**Dr. Anne Mayer-Dukart**

**Ulrike Schmidtgen**

<b>Finanzielle Auswirkungen?</b>				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:		250.000 EUR
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt 67		Produktgruppe 5410-067		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart		78720672 Tiefbaumaßnahmen		
Investitionsmaßnahmen		Zentraler Omnibusbahnhof		
Deckung		<input checked="" type="checkbox"/> Ja mit 600.000 € + 100.000 € EÜ <input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
			78720672	754106701177

<b>Klimatische Auswirkung (THG-Emissionen)?</b>
<input type="checkbox"/> KlimaCheck hat bereits stattgefunden in Vorl.Nr.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
--	-	0	+	++
Stark negative Klimawirkung	Negative Klimawirkung	Keine oder geringe Klimawirkung	Positive Klimawirkung	Stark positive Klimawirkung
Begründung:				
Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):				

**Verteiler:**

FB 20, 63, 65,



LUDWIGSBURG

# NOTIZEN