



## BESCHLUSSVORLAGE

**VORL.NR. 190/25**

Federführung:  
Projektgruppe Bahnhofsareal

Sachbearbeitung:  
Kamp, Denise  
Linder, Oliver

Datum:  
10.06.2025

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Mobilitäts- und Umweltausschuss	24.07.2025	ÖFFENTLICH

**Betreff:** Bahnhofsareal - Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes  
- Vorstellung der Entwurfsplanung und Vorbereitung der nächsten Schritte

**Bezug SEK:** Handlungsfeld 08 (Mobilität)/ SZ 01 / OZ 03

**Bezug:** Vorl. Nrn. 260/17, 132/19, 109/21, 171/22, 396/22

**Anlagen:** Anl. 1 Lageplan Neugestaltung ZOB  
Anl. 2 Lageplan und Schnitt ZOB-Dach

### Beschlussvorschlag:

1. Die im MU am 24.07.2025 vorgestellten Planung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, den Entwurfs- und Baubeschluss auf dieser Grundlage vorzubereiten.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, den Förderantrag nach LGVFG vorzubereiten
4. Die Verwaltung wird ermächtigt, ein Ingenieurbüro für die Vorbereitung der Ausschreibung der weiteren Planungsleistungen zu suchen und zu beauftragen.

### Sachverhalt/Begründung:

Der Bahnhof Ludwigsburg ist mit ca. 50.000 Fahrgästen pro Tag der am stärksten frequentierte Mobilitätsknoten im Landkreis Ludwigsburg. Mit einer u.a. von der Deutschen Bahn AG prognostizierten Steigerung der Fahrgastzahlen auf ca. 78.000 Reisende pro Tag wird sich dies noch verstärken.

Der Bahnhof Ludwigsburg steht vor einer grundlegenden Neuordnung. Teil der Neuordnung ist auch die Herstellung einer zweiten Bahnhofsunterführung durch die

Deutsche Bahn AG und die Stadt LB, um dem wachsenden Fahrgastaufkommen zu begegnen. Weiterhin wird die Deutsche Bahn AG die bestehende Unterführung und die Bahnsteige inkl. einer Anpassung der Bahnsteighöhen erneuern.

Der Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) Ludwigsburg ist der wichtigste Verbindungspunkt für den öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) der Stadt und des Landkreises. Der ÖPNV wird zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen. In Ludwigsburg ist neben den bestehenden Angeboten im Bus und Bahnverkehr der Vorlaufbetrieb zur Stadtbahn mit einer direkten Verbindung über Möglingen nach Markgröningen vorgesehen.

Die Neugestaltung des ZOB durch die Stadt LB ist der erste wichtige Baustein, um den Bahnhof LB zukunftsfähig aufzustellen.

### **Mobilitätskonzept Bahnhof**

Mit heute durchschnittlich 1.600 Busfahrten am Tag werden an den ZOB höchste funktionale Anforderungen gestellt. Ziel ist ein reibungsloses An- und Abfahren der Busse mit zügigem Umstieg zwischen den unterschiedlichen Angeboten des ÖPNV. Um alle Verkehrsansprüche zu bedienen, ist es eine wesentliche Voraussetzung, die Mobilitätsangebote neu zu organisieren und konfliktfrei abzuwickeln. Dabei werden die Verkehrsangebote voneinander getrennt, bedarfsgerecht positioniert und weiterentwickelt.

Konkurrierende Verkehrsansprüche wie der Hol- und Bringverkehr durch private KFZ und die Taxi-Halteplätze werden künftig auf die Westseite des Bahnhofs orientiert. Dort bestehen mit der Anbindung ans übergeordnete Verkehrsnetz und das bestehende Parkhaus sehr gute Voraussetzungen für diese notwendigen und wichtigen Verkehrsansprüche.

Die Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem Fahrrad ist aus allen Himmelsrichtungen auf kurzem Weg möglich. Zentral werden mit kurzem Umsteigeweg Radabstellanlagen im Bereich der Musikhalle, der Leonberger Straße und der Karlstraße angeboten. Die neue RadStation Schiller auf der Innenstadtseite bietet mit über 700 gesicherten Radabstellplätzen das größte Angebot.

Das Mobilitätskonzept Bahnhof bildete die Grundlage für den städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerb „Bahnhofsareal Ludwigsburg“.

## **Der neue ZOB für Ludwigsburg**

Das planerische Konzept für die Neugestaltung des ZOB wurde im Rahmen des Ideen- und Realisierungswettbewerbs „Bahnhofsareal Ludwigsburg“ im Jahr 2017 und der daran anschließenden vertiefenden Planungsphase entwickelt. Die Planungen wurden dabei eng mit den zuständigen Ausschüssen und dem Gemeinderat abgestimmt (vgl. VL Nr. 260/17, 132/19, 109/21, 171/22).

Mit der Neugestaltung des ZOB werden folgende Ziele verfolgt:

- Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten für ein konfliktfreies Miteinander im Bahnhofsbereich,
- Aufwertung der öffentlichen Räume rund um den Bahnhof als wichtigen Stadteingang
- Herstellung der Barrierefreiheit gemäß PBefG (Personenbeförderungsgesetz),
- Verkürzung der Umsteigewege,
- Schaffung von ausreichenden Geh- und Wartebereichen,
- Integration von Stadtgrün zur Förderung des Stadtklimas und der Aufenthaltsqualität,
- Herstellung eines angemessenen Witterungsschutzes,
- Erhöhung der Kapazitäten für den Busverkehr,
- Verbesserung des Sicherheitsempfindens,
- Beseitigung der baulichen Schäden (Verkehrsanlage und Tunnelbauwerk).

Am Busbahnhof werden zukünftig konsequent die Haltestellenbereiche von den Warte- und Pausenbereichen getrennt. So können Flächen für Standzeiten im Haltestellenbereich eingespart und die Haltestellenanlage kompakt zwischen Karlstraße und Leonberger Straße abgewickelt werden. Die Fahrgassen können durchgehend im Gegenverkehr befahren werden, so dass die Pünktlichkeit der Busse und der Komfort für die Fahrgäste verbessert wird.

Der **Haltestellenbereich** verfügt über 8 Bussteigkanten, an denen Buslinien mit gleicher bzw. ähnlicher Fahrtrichtung zusammengefasst werden, was die Orientierung insbesondere für Ortsfremde und Gelegenheitsnutzer verbessert. An den stark frequentierten Haltekanten können bis zu drei Standardbusse oder zwei Gelenkbusse gleichzeitig halten. An den anderen Haltekanten halten bis zu zwei Standardbusse oder ein Gelenkbus. Die Busse verkehren dabei nach dem Prinzip, dass der erste Bus in die erste Halteposition einfährt und die nachfolgenden Busse entsprechend dahinter (analog Haltestellen Arsenalplatz bzw. Rathaus). Insgesamt stehen damit im Haltestellenbereich 19 Haltepositionen für Standardbusse zur Verfügung.

Die notwendigen Warte- und Pausenzeiten erfolgen im südlichen **Wartebereich**, der mit eigener Toilettenanlage für das Fahrpersonal ausgestattet wird. Insgesamt sind im Wartebereich sechs Halteplätze vorgesehen. Im Schulverkehr werden die Halteplätze entlang der Bahn als Schulbushaltestellen genutzt.

Das betriebliche Konzept und die Belegung der Haltepositionen wurden in einem iterativen Prozess mit den Busbetreibern und dem Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) entwickelt und bestätigt. Der neue ZOB sieht eine Kapazitätsreserve von 20% für künftige Entwicklungen vor.

Durch die kompakte Verkehrsanlage kann zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem ZOB gegenüber der denkmalgeschützten Musikhalle ein neuer, attraktiver **Bahnhofplatz** entstehen. Dieser Platz wird zukünftig durch eine hohe Frequenz und

Bewegung gekennzeichnet sein. Die Fahrgäste orientieren sich und finden ihren Weg zu den Gleisen, den Bushaltestellen oder den Zielen im Umfeld des Bahnhofs. Auch die Anbindung der neuen Bahnstufenunterführung wird auf den künftigen Bahnhofplatz orientiert. Der Höhenunterschied zwischen ZOB und Gleis 1 wird mit Sitzstufen bewältigt. Dadurch entsteht Platz zum Warten und Treffen. Der neue Bahnhofplatz wird mit großkronigen Bäumen für ausreichend Schatten überstellt. Im Gegenüber der denkmalgeschützten Musikhalle entsteht so eine attraktive, angemessene Ankommenssituation für alle Gäste, die Ludwigsburg mit Bus und Bahn erreichen.

Der Busbahnhof ist einerseits ein wichtiger Umschlagplatz für die Fahrgäste des ÖPNV, gleichzeitig aber auch ein zentraler Stadteingang und einer der am stärksten belebten Orte in der Stadt. Prägend für die Gestaltung des ZOBs ist ein zentrales **Dach**, das als Witterungsschutz dient und den Stadteingang definiert. Im Planungskonzept des Busbahnhofs, der im Rahmen des Wettbewerbs entstanden ist, waren ursprünglich zwei großzügige Überdachungen vorgesehen. Im Laufe der Planung wurde, insbesondere aus Kostengründen, auf eine der Holzüberdachungen verzichtet. Durch eine gute Planung ist es gelungen, mit der verbliebenen Überdachung den positiven Gesamteindruck des Busbahnhofs zu erhalten.

Die Überdachung bildet das Zentrum der Haltestellenanlage und überstreckt die Mittelinsel und damit mehr als die Hälfte aller Halteplätze. Das Gesamtdach besteht aus einzelnen Dachmodulen, die aus einer robusten Stahlstütze bestehen, auf die ein Holzschirm angebracht ist, der mit einem Glasdach, in das Photovoltaikmodule (PV) integriert sind, überdeckt ist. Insgesamt besteht das Dach aus 13 Schirm-Modulen, mit einer Breite von rd. 13 m und einer Länge von knapp 127 m. Im Rahmen der Planung wurde darauf geachtet, dass die Einzelschirme standardisiert wurden und damit die Kosten für die Herstellung und den Unterhalt reduziert werden. Die Anzahl der Schirme wurde auf das notwendige Minimum reduziert. So sind die Wartebereiche vollständig überdacht, auf die Überdachung im Bereich der nördlichen Querung zur Mittelinsel wurde allerdings verzichtet.

Das Dach dient nicht nur als Schutz vor Regen, Schnee und Sonne, sondern ist gleichzeitig ein Energieerzeuger. Die Glasscheiben der einzelnen Dachschrime sind zu 60% mit PV-Elementen bedeckt. Mit einer Nennleistung von 154 Kilowatt Peak (kWp) bzw. einem Energieertrag von ca. 134.000 Kilowattstunden (kWh). Damit könnte diese Anlage bis zu 50 Haushalte ganzjährig mit Strom versorgen. In diesem Fall soll der Strom zur Versorgung der Einrichtungen am ZOB genutzt werden. Auch ein Anschluss der Musikhalle ist möglich und nach überschlägiger Schätzung auch wirtschaftlich.

Wichtigste Anforderung und wesentlicher Anlass für die Neugestaltung des ZOB ist die Herstellung der **Barrierefreiheit**. Dieser seit 1.1.2022 gesetzlich vorgeschriebenen Anforderung genügt der bestehende Busbahnhof nicht.

In der Planung ist ein lückenloses und flächendeckendes taktiler Leitsystem vorgesehen. Alle Haltestellen und die Zuwegungen sind auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen erreichbar.

Die Haltestellenkanten sind durch die Busse barrierefrei anfahrbar und zur Querung der Fahrbahn sind Querungsstellen mit Absenkung für Mobilitätseingeschränkte und Aufkantungen für Menschen mit Sehbehinderungen vorgesehen. Eine gesicherte Querung in Form eines Fußgängerüberwegs („Zebrastreifen“) kann im Bereich des Bahnhofzugangs in die Myliusstraße ermöglicht werden.

An den einzelnen Haltestellen sind Digitale Fahrgastinformationssysteme mit Textansage (Text-to-Speech) vorgesehen.

In Ludwigsburg fehlt bisher eine sogenannte „**Toilette für Alle**“. Dabei handelt es sich um eine Toilette, die es allen Menschen mit unterschiedlichem Grad der Einschränkung und Behinderung erlaubt, diese zu nutzen (z.B. höhenverstellbare Liege, mehr Platz, etc.). Der Bahnhof ist aufgrund seiner guten Erreichbarkeit im Herzen der Stadt und der herausragenden Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr die geeignete Stelle, um eine „Toilette für Alle“ unterzubringen. Die „Toilette für Alle“ wird in Kombination mit einer öffentlichen WC-Anlage entlang der Bahnlinie und in unmittelbarer Nähe zur künftigen neuen Bahnstufung vorgesehen.

Damit in der Planung alle relevanten Aspekte der Barrierefreiheit ausreichend betrachtet sind, wurden über den gesamten Planungsprozess Vertretungen des runden Tisches von Menschen mit Behinderung und weitere Behindertenvertretungen an der Planung beteiligt. Neben Begehungen erfolgten zahlreiche Workshoptermine, um die Planung zu optimieren.

Die neue Verkehrsanlage wird sowohl im Bereich der Fahrbahnen als auch im Bereich der Geh- und Warteflächen verbreitert. Die vorhandenen **Bäume** im Haltestellenbereich müssen durch die Verschiebungen entfallen. Dennoch werden neue zusätzliche Baumstandorte geschaffen, die für eine ausreichende Verschattung sorgen und den Bahnhof auf die sich ändernde klimatische Situation vorbereiten. Insgesamt müssen im Zuge der Neugestaltung 40 Bäume entfallen. Es werden insgesamt 66 Bäume neu gepflanzt, 38 Bäume können erhalten werden.

Das **Tunnelbauwerk**, welches unter dem ZOB hindurchführt und im Jahr 1988 im Zusammenhang mit dem Bau des ZOB erstellt wurde, ist aufgrund des Alters der Bausubstanz, dringend sanierungsbedürftig.

Im Zuge des geplanten ZOB-Umbaus wird die Abdichtung des Tunnels von oben erneuert, so dass der künftige ZOB und auch der darunterliegende Tunnel weitere 30-40 Jahre bis zur nächsten Instandsetzung nutzbar ist.

Der Zweckverband ist Planungsträger für die **Stadtbahn** im Landkreis Ludwigsburg. Die vom Gemeinderat beschlossene Streckenführung soll über den ZOB erfolgen. In der Planung wurden die Anforderungen der Stadtbahn mit dem Zweckverband abgestimmt. Geplant ist eine Stadtbahn mit 38 cm Einstieg und einer Länge von 80 m für einen Doppelzug. Eine kombinierte Nutzung mit Bussen an einer gemeinsamen Einstiegskante ist nicht möglich. Die Integration des Stadtbahnhalts kann im Bereich der Mittelinsel erfolgen. Die Dachkonstruktion erlaubt das Unterfahren mit einer Stadtbahn und die Integration einer Fahrleitung. Dies wurde gemeinsam mit dem Zweckverband fachlich untersucht.

Bei einer baulichen Umsetzung müssen der Zuschnitt an den Köpfen der Mittelinsel und die Höhenlage der Mittelinsel durch den Zweckverband angepasst werden. Durch den Zweckverband ist außerdem zu klären, welche betrieblichen Auswirkungen auf den Busverkehr und den Bedarf an Halteplätzen für Busse am ZOB sich daraus ergeben.

Zuletzt wurde vom Zweckverband eine alternative Streckenführung am Bahnhof Ludwigsburg vorgestellt. Diese soll im Bereich der Pflugfelder Straße verlaufen. Eine solche Streckenführung tangiert den ZOB nicht. Die bauliche Umsetzung einer solchen Streckenführung kann allerdings erst nach dem Umbau des ZOB und der Interimshaltestellen für den ZOB in der Pflugfelder Straße erfolgen.

## **Bauliche Umsetzung des ZOB**

Für die bauliche Umsetzung des ZOB wurden ein Bauphasen- und ein Umleitungskonzept entwickelt. Diese werden im Rahmen der anstehenden Ausführungsplanungen konkretisiert und fortgeschrieben. Es wird von einer Bauzeit von ca. 3,5 Jahren ausgegangen.

Im Hinblick auf die bauliche Umsetzung bestehen folgende verkehrliche Grundanforderungen:

- Die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit des Bahnhofs und der Verkehrsangebote sind während der kompletten Baumaßnahme gewährleistet.
- Der Busverkehr wird zum Teil in die Pflugfelder Straße verlegt. Hier ist ein kurzer Umstieg zur S-Bahn und dem schienengebunden Regionalverkehr möglich.
- Eine Vollsperrung des ZOB ist nicht möglich, so dass auch während der Baumaßnahme Busse auf dem ZOB abgewickelt werden müssen.
- Die Fahrgäste werden bei allen Bauzuständen und Änderungen rechtzeitig und umfassend informiert.
- Im Bereich der Straßen, auf denen Busverkehr stattfindet, sollen keine planbaren Baumaßnahmen durch die Stadt, die Stadtwerke (SWLB) und sonstige Leitungsträger erfolgen, um die Beeinträchtigungen im Busverkehr möglichst zu minimieren.

Nach der Neugestaltung des ZOB erfolgt die Umsetzung der zweiten Unterführung durch die Deutsche Bahn AG. Die Stadtverwaltung steht in engem Austausch mit den Projektverantwortlichen und stimmt die jeweiligen Baumaßnahmen eng miteinander ab. So sollen Synergien gebildet und unnötige Umbauten vermieden werden.

## **Kosten und Förderung**

Für die Neugestaltung des ZOB wurde bereits Grunderwerb im Bereich der Markthalle und in südlicher Verlängerung getätigt. Das Versetzen des Abspannmasts der DB als Voraussetzung zum Eigentumsübergang wurde im Gremium separat beschlossen, beauftragt und bereits ausgeführt.

Die angefallenen Kosten in Höhe von ca. 2.825.000€ sind voraussichtlich zu 75% förderfähig.

Voraussetzung für die Herstellung des neuen ZOB sind der Rückbau der Markthalle und der Kioske, der Abbau des historischen Bahnhofdaches, der Rückbau des Treppenturms am Franck-Steg und die Herstellung der Abgrenzung zur Bahnanlage entlang der neuen Grundstücksgrenze bzw. als Ersatz für die entfallende Markthalle. Die bestehenden Mietverträge werden fristgerecht gekündigt.

Die Kosten für die vorbereitenden Maßnahmen sind voraussichtlich zu 75% förderfähig.

<b>Gesamtkosten</b>	
<b>Grundstücke</b>	
(bereits separat beschlossen und gezahlt)	2.525.000 €
Grunderwerb	35.000 €
Erwerb Markthalle inkl. Grundstück	2.490.000 €
<b>vorbereitende Maßnahmen</b>	
Versetzen Abspannmast	300.000 €
Rückbau Markthalle + Kiosk	280.000 €
Abbau historisches Dach	210.000 €
Franck-Steg: Rückbau Treppenturm und Gerüsttreppe	45.000 €
Abgrenzung DB	840.000 €
<b>Herstellung ZOB</b>	
Verkehrs- und Freianlage	10.300.000 €
WC-Anlage	560.000 €
Überdachung	3.920.000 €
PV-Anlage	570.000 €
Beleuchtungsanlage	660.000 €
Sanierung Tunnel	1.600.000 €
<b>Wiederherstellung Verkehrsanlagen</b>	
Pflugfelder Straße	1.450.000 €
Franck-Straße	610.000 €
Schillerdurchlass	270.000 €
Schillerstraße	380.000 €
Solitudestraße	630.000 €
<b>Zwischensumme (netto) ohne Grunderwerb</b>	
	22.625.000 €
<b>Baunebenkosten</b>	
	7.240.000 €
Umleitung, Kommunikation, Provisorien, kleinteiliger Bauablauf 10%	2.262.500 €
Baunebenkosten (Planung, Vermessung, Gutachten, SiGeKo, ...) 10%	2.262.500 €
Unvorhergesehenes 12%	2.715.000 €
<b>Zwischensumme (netto) ohne Grunderwerb</b>	
	29.865.000 €
MwSt 19%	5.674.350 €
<b>SUMME (brutto) ohne Grunderwerb</b>	<b>35.540.000 €</b>

<b>Förderung</b>	
<b>Grundstücke (LGVFG 75%)</b>	
	1.890.000 €
<b>vorbereitende Maßnahmen (LGVFG 75%)</b>	
	830.000 €
<b>Herstellung ZOB</b>	
Städtebauförderung	440.000 €
LGVFG (Pauschal)	4.050.000 €
<b>Wiederherstellung Verkehrsanlagen (LGVFG 75%)</b>	
	2.000.000 €
<b>Zwischensumme (netto)</b>	
	9.210.000 €
<b>Planungskosten</b>	
(15% der zuwendungsfähigen Baukosten)	1.590.000 €
<b>Zwischensumme (netto)</b>	
	10.800.000 €
MwSt 19%	2.052.000 €
<b>SUMME (brutto)</b>	<b>12.850.000 €</b>

Für die Herstellung des neuen ZOB inkl. der Tunnelsanierung fallen Baukosten in Höhe von 17.610.000 € (netto) an. Der eigentliche ZOB sowie die Zuwegungen werden über Pauschalen nach LGVFG gefördert. Der Bahnhofsplatz und die angrenzenden Bereiche werden über die Städtebauförderung mit bis zu 150 €/m<sup>2</sup> gefördert. Für die Herstellung des ZOB kann mit einer Fördersumme von bis zu 4.490.000 € gerechnet werden.

Der Zustand der Umleitungsstrecken wird vor der Umleitung bewertet. Sollte durch die zusätzlichen Busverkehre der Straßenzustand nach der Maßnahme eine Sanierung erforderlich machen, so sind diese Kosten mit voraussichtlich 75% förderfähig. Für die Einreichung des Fördermittelantrags wird davon ausgegangen, dass alle Umleitungsstrecken saniert werden müssen.

Die Umleitungsstrecken müssen interimweise für den Busverkehr hergerichtet werden, in der Pflugfelder- und Franck-Straße müssen Interimshaltestellen eingerichtet werden. Auf dem eigentlichen ZOB werden auch während der Baumaßnahme mehrere Zustände mit Interimshaltestellen notwendig. Darüber hinaus muss über die gesamte Bauzeit eine professionelle Öffentlichkeitsarbeit und Fahrgastinformation erfolgen.

In den Gesamtkosten sind diese Kosten mit einem Zuschlag in Höhe von 10% der Baukosten berücksichtigt.

Darüber hinaus werden die anfallenden Baunebenkosten mit 10% sowie ein Zuschlag für Unvorhergesehenes von 12% angesetzt, so dass die Gesamtkosten der Baumaßnahme bei rund **35.540.000 Euro (brutto)** liegen.

Nach LGVFG wird eine Planungskostenpauschale in Höhe von 15% der zuwendungsfähigen Baukosten gewährt, so dass insgesamt derzeit mit einer Förderung von insgesamt rund **12.850.000 Euro (brutto)** gerechnet werden kann.

Die Neugestaltung des ZOB wurde im Oktober 2021 zur Aufnahme in das Förderprogramm nach LGVFG angemeldet. Mit Schreiben vom 14.4.2022 wurde durch das Regierungspräsidium Stuttgart über die Aufnahme in das Förderprogramm mit einer vorläufigen Fördersumme in Höhe von 12.030.000 Euro informiert.

**Weiteres Vorgehen**

Mit Beschluss dieser Vorlage kann der Entwurfs- und Baubeschluss weiter vorbereitet werden. Die Verwaltung wird dann ein Ingenieurbüro beauftragen, die weiteren Planungsleistungen inkl. der örtlichen Bauüberwachung und der Gesamtkoordination vorzubereiten, so dass diese mit Vorliegen des Entwurfs- und Baubeschluss zeitnah ausgeschrieben werden können.

Es ist geplant, den Entwurfs- und Baubeschluss zeitnah nach der Sommerpause zu fassen, so dass mit den Rückbauarbeiten Anfang 2027 begonnen werden kann. Es wird mit einer Bauzeit von 3,5 Jahren gerechnet.

**Unterschriften:**

Mayer-Dukart, Knobloch, Schmidtgen

<b>Finanzielle Auswirkungen?</b>				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:		30.000 EUR
<b>Ebene: Haushaltsplan</b>				
Teilhaushalt 67		Produktgruppe 5410-067		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart		78720672 Tiefbaumaßnahmen		
Investitionsmaßnahmen Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)				
Deckung		<input checked="" type="checkbox"/> Ja mit 500.000,- €		
		<input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
<b>Ebene: Kontierung (intern)</b>				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
			78720672	754106701177

<b>Klimatische Auswirkung (THG-Emissionen)?</b>				
<input checked="" type="checkbox"/> KlimaCheck hat bereits stattgefunden in Vorl.Nr. 396/22				
<input type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> ++
Stark negative Klimawirkung	Negative Klimawirkung	Keine oder geringe Klimawirkung	Positive Klimawirkung	Stark positive Klimawirkung
Begründung:				
Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):				

**Verteiler: DI, DII, DIII, DIV, 20, 23, 32, 61, 63, 65, 67, S 02**



LUDWIGSBURG

## **NOTIZEN**