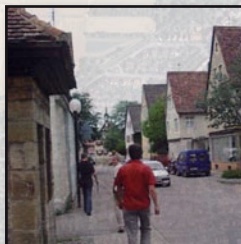
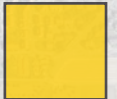




Entwicklungsperspektiven WEST

Gesamtverkehrsplan (GVP): Verkehrsentslastung Eglosheim / Innenstadt
Dokumentation des Planungsprozesses und Empfehlungen, Oktober 2008



Entwicklungsperspektiven WEST

Ludwigsburg Oktober 2008

- 1 PROBLEMSTELLUNG
- 2 PLANUNGSPROZESS
- 3 STADTENTWICKLUNGSKONZEPT (SEK)
UND WEITERE RAHMENBEDINGUNGEN
- 4 BEWERTUNGSPHASE I
(SPEKTRUM POTENTIELLER VARIANTEN)
- 5 BEWERTUNGSPHASE II (ENGERE WAHL)
- 6 SCHLUSSFOLGERUNGEN / EMPFEHLUNG
- 7 REGIONALER ZUSAMMENHANG

1

PROBLEMSTELLUNG

Die Diskussionen über das künftige Verkehrskonzept der Stadt Ludwigsburg stehen bereits seit vielen Jahren im Blickpunkt des öffentlichen Interesses, wobei jeweils Aspekte und Problembereiche aller Verkehrsarten angesprochen werden. Einen besonderen Schwerpunkt stellt jedoch in diesem Zusammenhang die Lage und die hohe Verkehrsbelastung der B27 dar, die nach wie vor die bebauete Ortslage durchfährt und dadurch insbesondere in den Bereichen des Stadtteiles Eglosheim sowie der barocken Stadanlage zu gravierenden städtebaulichen Konflikten führt.

Vor diesem Hintergrund wurden seit 1996 verschiedene Untersuchungen zur Verkehrsentwicklung in Ludwigsburg und zur Machbarkeit von Straßenbauprojekten beauftragt.

Auf dieser Basis haben die gemeinderätlichen Gremien ab 2002 einzelne Netzelemente, ein gesamtstädtisches Rad- und Fußwegezielnetz 2010, sowie ein Konzept für Vorfahrtsstraßen und Tempo-30-Zonen beschlossen. Einzelne Teile dieser Konzepte wurden seither umgesetzt, eine Verknüpfung der unterschiedlichen Mobilitätsarten zu einem Gesamtverkehrsplan (GVP) für Ludwigsburg lagen zu diesem Zeitpunkt jedoch noch nicht vor.

Im Rahmen der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes (FNP) und des breiten öffentlichen Diskussionsprozesses zum Stadtentwicklungskonzept (SEK) bietet sich nun die Chance, das künftige Gesamtverkehrskonzept in die übergeordneten Ziele der Stadtentwicklung inhaltlich und methodisch zu integrieren, wobei alle Aspekte von Mobilität und Verkehr sowie die Verknüpfung aller Mobilitätsformen einbezogen werden sollen.

Ein besonderer Schwerpunkt war und ist hierbei die hohe Verkehrsbelastung des Stadtteiles Eglosheim im Zuge der Ortsdurchfahrt B27, die zweifellos eine gravierende Beeinträchtigung der anliegenden Nutzungen, insbesondere der Wohnstrukturen darstellt; dies gilt sowohl für die stadträumlichen als auch für die funktionalen Aspekte.

Vor diesem Hintergrund waren Überlegungen zu einer Untertunnelung der B27 im städtebaulich relevanten Abschnitt eine nachvollziehbare Konsequenz.

Allerdings haben die ganzheitlichen und umfassenden Auseinandersetzungen mit dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (GVP) und seiner Integration in ein nachhaltiges Stadtentwicklungskonzept dazu geführt, die spezifische B27-Problematik des Stadtteiles Eglosheim als perspektivische Entwicklung der gesamten westlichen Stadt zu verstehen und dadurch die Suche nach wirkungsvollen Lösungsansätzen auf eine breite Basis zu stellen.

Die vorliegende Dokumentation soll nun diesen gewählten methodischen und inhaltlichen Planungsansatz in seiner Abfolge darstellen und damit Entscheidungshilfen für die öffentliche Diskussion und die politische Willensbildung liefern. Um einen möglichst umfassenden Abwägungsprozess zu gewährleisten, wurde versucht, zunächst nochmals das gesamte Spektrum potentieller Lösungsansätze in eine vergleichende Untersuchung einzubeziehen und erst dann in einem iterativen Bewertungsverfahren die für die Gesamtentwicklung des westlichen Stadtgebietes wirkungsvollste Netzkonzeption herauszuarbeiten.

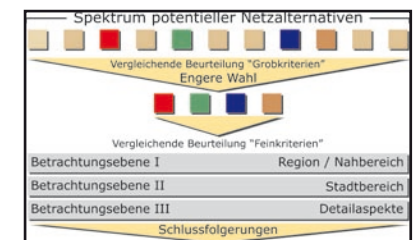
In der nun vorliegenden Broschüre soll jedoch nicht eine Empfehlung mit Absolutheitsanspruch im Vordergrund stehen, sondern vielmehr das Bemühen, durch eine interdisziplinäre Abwägung aller Aspekte und durch die Transparenz der Beurteilungen zu einer sachlichen und effektiven Erörterung in den anstehenden Diskussionsprozessen beizutragen.



Künftiges Verkehrskonzept im Blickpunkt des öffentlichen Interesses

GVP / Mobilitäts- und Verkehrsmanagement für Ludwigsburg

Entlastung B27 / Eglosheim als ein Problembereich

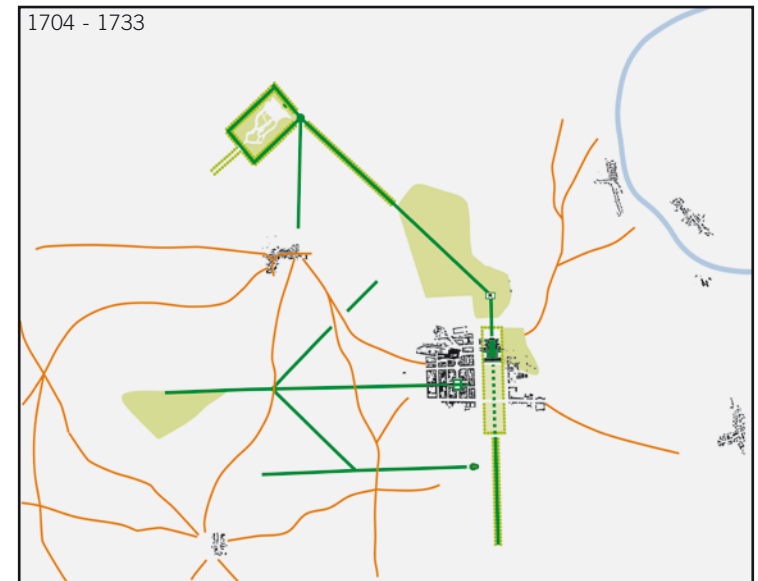
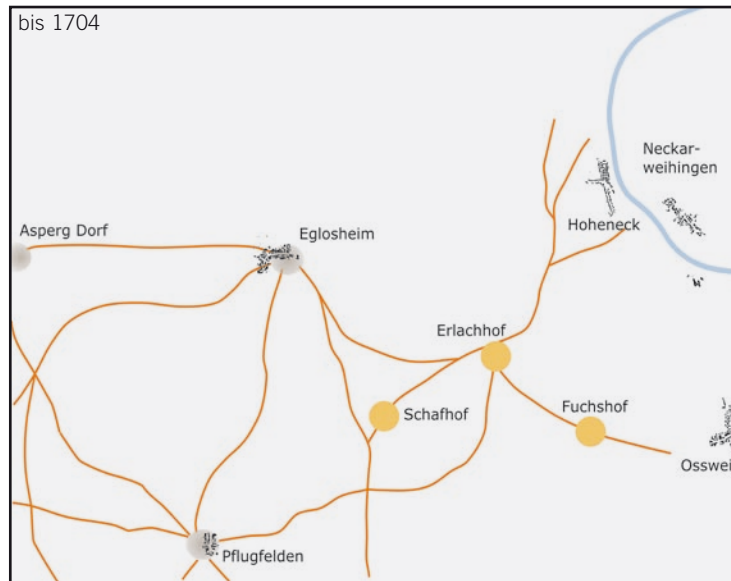


Übergreifende Ansätze für die Straßenentwicklung Ludwigsburg

Integrierter und ganzheitlicher Abwägungsprozess

Abb. 1.01 (links)
Fuchshof, Erlachhof, Schafhof,
mit umliegenden alten Ortskernen
Pflugfelden, Eglosheim, ...

Abb. 1.02 (rechts)
Schlossneubau mit barocker Altstadt
und den übergeordneten Stadtachsen
und Freiräumen



- Bis 1704 Fuchshof, Erlachhof und Schafhof als erste Siedlungsstrukturen der späteren Kernstadt (Pächter als Leibeigene des Klosters Bebenhausen)
- 1704 Grundsteinlegung zum Schlossbau durch Herzog Eberhard Ludwig
- 1726 Grundsteinlegung des „Fürstenhaus“, Erklärung zur Residenzstadt, Frisoni-Stadtbauplan, Bau der Stadtmauer
- 18. Jh. Entwicklung eines axialen Stadtgrundrisses, der bis heute die zentralen Raumstrukturen der Schlossanlage und der Barockstadt prägt
- 1805 Wegfall der Stadtmauer, Erste Stadterweiterung, Weiterführung des axialen Stadtgrundrisses (Schlossachse, bzw. Parallelachse als heutige Bundesstraße B27)



- 1891 Eröffnung der Eisenbahnlinie Stuttgart – Ludwigsburg mit neuer Ausrichtung des Stadtgrundrisses (z. B. Diagonale Myliusstraße – Schillerplatz – Arsenalstraße)
- 20. Jh. Erweiterung der Kernstadt über die Bahnlinie nach Westen, dadurch Entstehung einer Stadtstruktur „vor“ und „hinter“ der Bahn (Nutzungen, Stadtgestalt, ...) mit den heute noch dominanten Verkehrsachsen (z. B. B27, Wilhelm-/Schorndorfer Straße, ...)
- 2008 Kompakte Stadtstruktur mit weitgehendem Erhalt der historischen Achsen, Raumbildungen
Intensive Erweiterungen aller Stadtteile teilweise mit trennender Wirkung durch hoch belastete Verkehrsachsen
Vorrangige Erweiterung der Siedlungsstrukturen in Ost-West-Richtung mit den grundrisslichen Schwerpunkten „Barocke Innenstadt“, „Weststadt“ und „Oststadt“

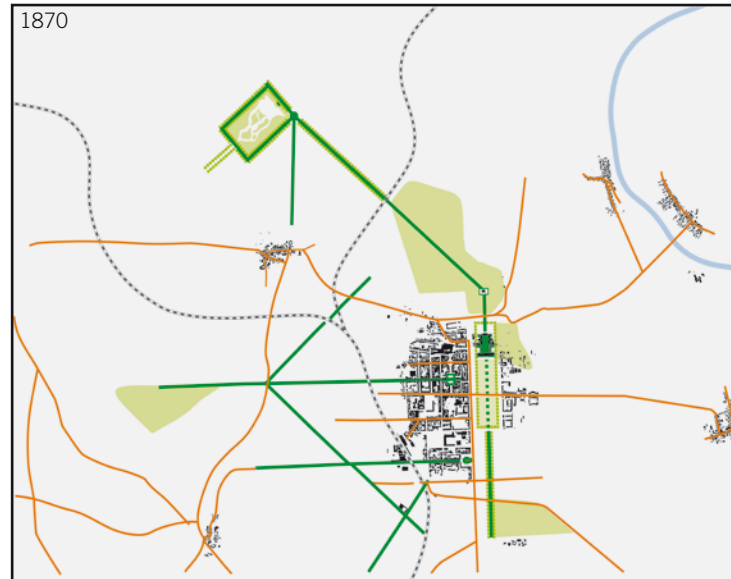
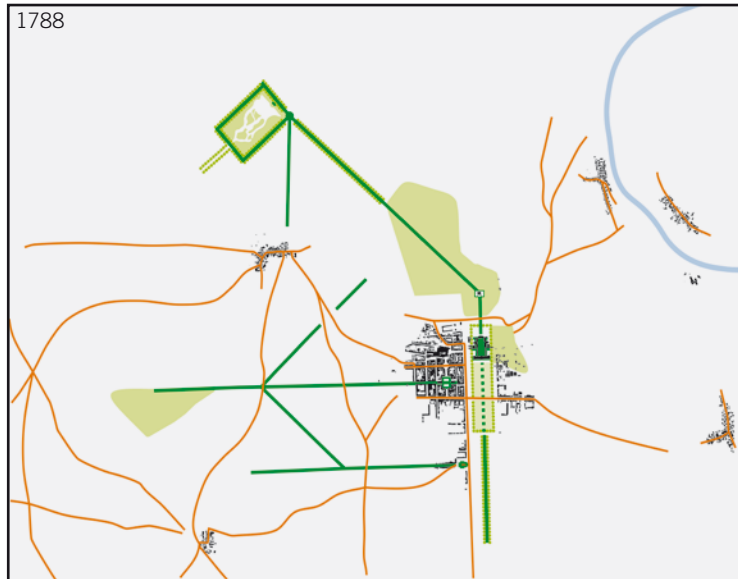


Abb. 1.03 (links)
Erweiterung Schloss / Barockstadt

Abb. 1.04 (rechts)
Stadterweiterung / Realisierung
Eisenbahnlinie / Bahnhof

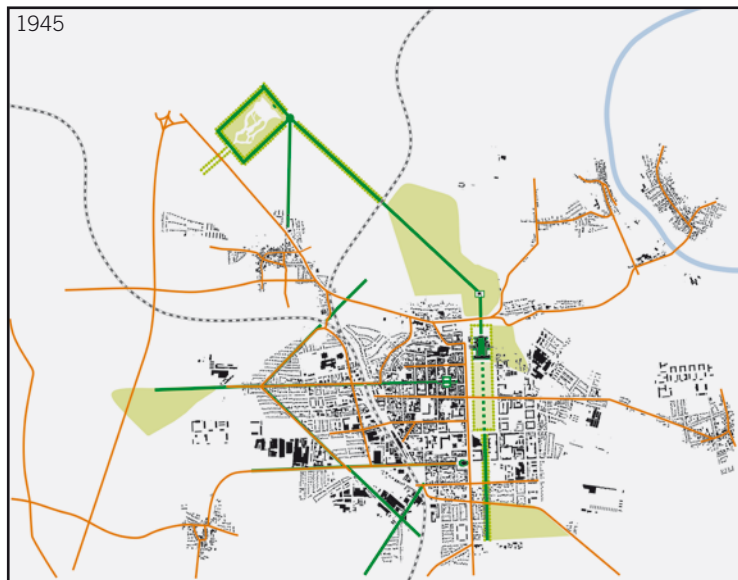


Abb. 1.05 (links)
Erweiterung Stadt über Bahnlinie

Abb. 1.06 (rechts)
Heute bebaute Struktur Kernstadt /
Stadtteile

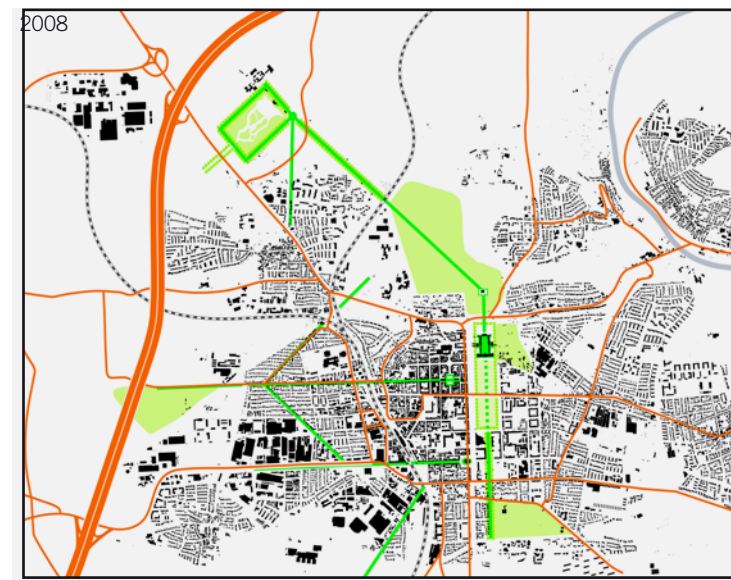


Abb. 1.07 (links)
Hierarchieplan des heutigen Haupt-
verkehrsstraßensystems mit
Nutzungsschwerpunkten



Abb. 1.08 (rechts)
Verkehrsbelastungen Kfz-Verkehr



Die Entwicklung des Hauptstraßennetzes der Stadt Ludwigsburg ist eng mit dem historischen Kontext und der rasanten Siedlungsentwicklung des vorigen Jahrhunderts verknüpft.

Die zentrale Nord-Süd-Achse zwischen Schloss und Barockstadt ist nach wie vor als hoch belastete B27 ein gravierender städtebaulicher Konflikt zwischen dem Ensemble Schlossareal – Barocke Innenstadt.



Die Weiterführung der B27 über die Heilbronner Straße / Frankfurter Straße führt insbesondere im Stadtteil Eglosheim zu starken funktionalen und räumlichen Konflikten mit den angrenzenden Nutzungsstrukturen.

In Ost-West-Richtung erfolgen die Hauptverflechtungen über die Innenstadtachse Wilhelmstraße / Schillerstraße / Schorndorfer Straße, sowie im südlichen Kernstadtgebiet über die Straßenzüge der Schwieberdinger Straße / Friedrichstraße / Robert-Franck-Allee.

Da außer der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden BAB A81 keine tangentialen Netzelemente vorhanden sind, verbleibt neben dem ortsspezifischen Ziel- / Quell- und Binnenverkehr auch ein beträchtlicher Anteil des orts- und nutzungsfremden Durchgangsverkehrs.

Die Darstellung des städtebaulichen Konfliktpotentials (Abb. 1.10) macht deutlich, dass sich die Problembereiche nicht nur auf einzelne Abschnitte des Ludwigsburger Straßennetzes konzentrieren, sondern deutliche Bezüge zu den ortsspezifischen Systemen der Nachbargemeinden aufweisen, wie z. B. die Ortsdurchfahrten in den Nachbargemeinden Asperg, Tamm, Freiberg / Neckar, etc.

Vor diesem Hintergrund ist es von besonderer Bedeutung, Lösungsansätze zu finden, die nicht nur Verbesserungen für die Ludwigsburger Verkehrsprobleme darstellen, sondern vielmehr „raumordnerisch“ sinnvoll und effektiv sind.



Sozio-ökonomische Lage

Übertrittsquote Hauptschule*	50	54	48/45	36	36	<ul style="list-style-type: none"> ■ besonders viel davon ■ besonders wenig davon wie Ludwigsburg im Durchschnitt
Arbeitslosigkeit**	10,4	10,4	13,0	8,9	9,2	
Empfänger Wohngeld***	2,8	4,4	2,3	1,5	2,1	
Empfänger HLU***	5,0	5,0	4,7	2,5	3,3	
Nicht-Deutsche***	21	23	38	20	19	

Bewertung der Wohnung, des Wohnumfelds und des Stadtteils

Wohnung – Mieter	2,4	2,6	2,2	1,8	2,0	<ul style="list-style-type: none"> ■ mehr Unzufriedenheit ■ mehr Zufriedenheit durchschnittliche Zufriedenheit
Wohnung – Eigentümer	1,5	1,6	1,5	1,4	1,4	
Wohnlage	1,9	2,2	1,7	2,0	1,7	
Milieu und soziales Leben	2,6	2,6	2,2	1,9	2,1	

Eglosheim Ost
Eglosheim West
Mitte West
West Nord
Ludwigsburg Gesamtstadt

* Überdurchschnittlich viele Übergänge an die Hauptschule gehen fast immer mit wenigen Übergängen ans Gymnasium einher
 ** Verhältnis Arbeitslose zu versicherungspflichtigen Beschäftigten
 *** Prozent der Wohnbevölkerung
 HLU = Laufende Hilfe zum Lebensunterhalt
 Datengrundlage: Daten Einwohnermeldewesen u.a. Statistiken städtischer Ämter, Nicht-Deutsche beziehen sich auf wohnberechtigte Bevölkerung, Stand 31.12.2004

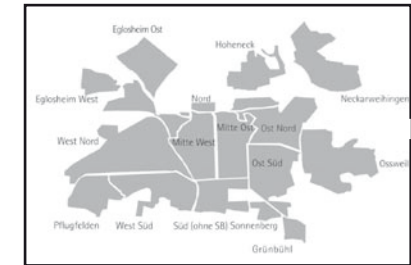


Abb. 1.09 (oben links)
Konflikte / Probleme / Potentiale

Abb. 1.10 (oben rechts)
Sozioökonomische Lage / Bewertung von Wohnung, Wohnumfeld, etc. (Untersuchung Weeber + Partner)

Abb. 1.11 (unten links)
B27: Für den Ludwigsburger Stadtteil Eglosheim "Hauptschlagader und Reiznerv zugleich" (LKZ)

Abb. 1.12 (unten rechts)
Beeinträchtigung der Stadtraumqualität

2

PLANUNGSPROZESS

In den immer intensiver geführten Diskussionen über die Zukunft unserer inneren Stadtbereiche nimmt die Thematik „Verkehr“ in nahezu allen Fällen eine zentrale Rolle ein, wobei oftmals inhaltliche Zielkonflikte sichtbar werden.

Die eine Seite beklagt das hohe Verkehrsaufkommen in den bebauten Stadtstrukturen und die dadurch geminderte Stadtqualität für Bewohner, Kunden, Besucher und Beschäftigte, die andere Seite macht insbesondere die Einschränkungen in der verkehrlichen Erreichbarkeit dafür verantwortlich, dass vor allem die Innenstadt in Konkurrenz mit den städtischen Randzonen bzw. Außenbereichen an Boden verloren haben.

Wenn man diese polaren Sichtweisen mit den stets artikulierten Zielsetzungen zu „Pro und Contra“ (Kfz-)Verkehr überlagert, muss man feststellen, dass heute ein tiefer Riss durch unsere Gesellschaft geht, was einerseits die Anforderungen an eine „stadtverträgliche“ Verkehrssituation und andererseits die Akzeptanz der dafür notwendigen Maßnahmen betrifft.

Gleichzeitig kommt erschwerend hinzu, dass der finanzielle Spielraum von Bund, Ländern und Kommunen immer enger wird, und dadurch oftmals die Umsetzung der besten und nachhaltigsten Konzepte zur Stadtentwicklung eher erschwert wird.

Auch in der Stadt Ludwigsburg vollzieht sich der Findungsprozess zum künftigen „Mobilitätskonzept“ in diesem Spannungsfeld polarer Sichtweisen.

Die in der historisch gewachsenen Stadtstruktur und dem Fehlen tangentialer Netzelemente begründeten Verkehrsproblematik in der Innenstadt und in einzelnen Stadtteilen bestimmt seit Jahren die

öffentliche Diskussion, wobei sich die jeweilige Argumentation der Vor- und Nachteile überwiegend auf die Betrachtung isolierter Einzelprobleme konzentrierte.

Deshalb wurde nun im Rahmen der Erarbeitung des künftigen Mobilitätskonzeptes der Stadt Ludwigsburg gerade die Thematik der Probleme „B27 / Eglshheim“ nochmals grundhaft untersucht und in einen städtebaulichen Gesamtzusammenhang gestellt.

Der gewählte und nachfolgend beschriebene Planungsprozess hat vor allem folgende Zielsetzungen:

- Komplexe und vergleichende Abwägung aller Lösungsansätze nicht nur für die OD B27 sondern für das gesamte westliche Stadtgebiet
- Umfassende Integration in die Oberziele der längerfristigen Strategie der Stadtentwicklung
- Schaffung von Entscheidungsgrundlagen für die anstehende politische Willensbildung

Ein Planungsziel mit höchster Priorität muss es dabei sein, die verkehrsplanerischen Teilaspekte aus oder mit dem Kontext der städtebaulichen Gesamtplanung zu entwickeln, wobei sich Aussagegrad und Tiefenschärfe am Maßstab der jeweiligen Planungsebenen (z. B. Stadtentwicklung, Städtebauliche Rahmenplanung, Strukturkonzepte, Bebauungspläne, Detailkonzepte,...) orientieren sollte.

Aus inhaltlich-methodischer Sicht muss deshalb ein „Integriertes Verkehrskonzept“ insbesondere folgende Zielsetzungen verfolgen:

- Gleichrangige Behandlung aller Verkehrsarten
- Gleichzeitige Definition der städtebaulichen und verkehrlichen Planungsziele

Verkehr – Anspruch und Wirklichkeit

Strategien der Stadtentwicklung
als Oberziele

Keine isolierten Einzelbetrachtungen



Planungsprozess als
Entscheidungsgrundlage
für die politische Willensbildung

Integrierter Planungsansatz

Iterativer Planungsprozess

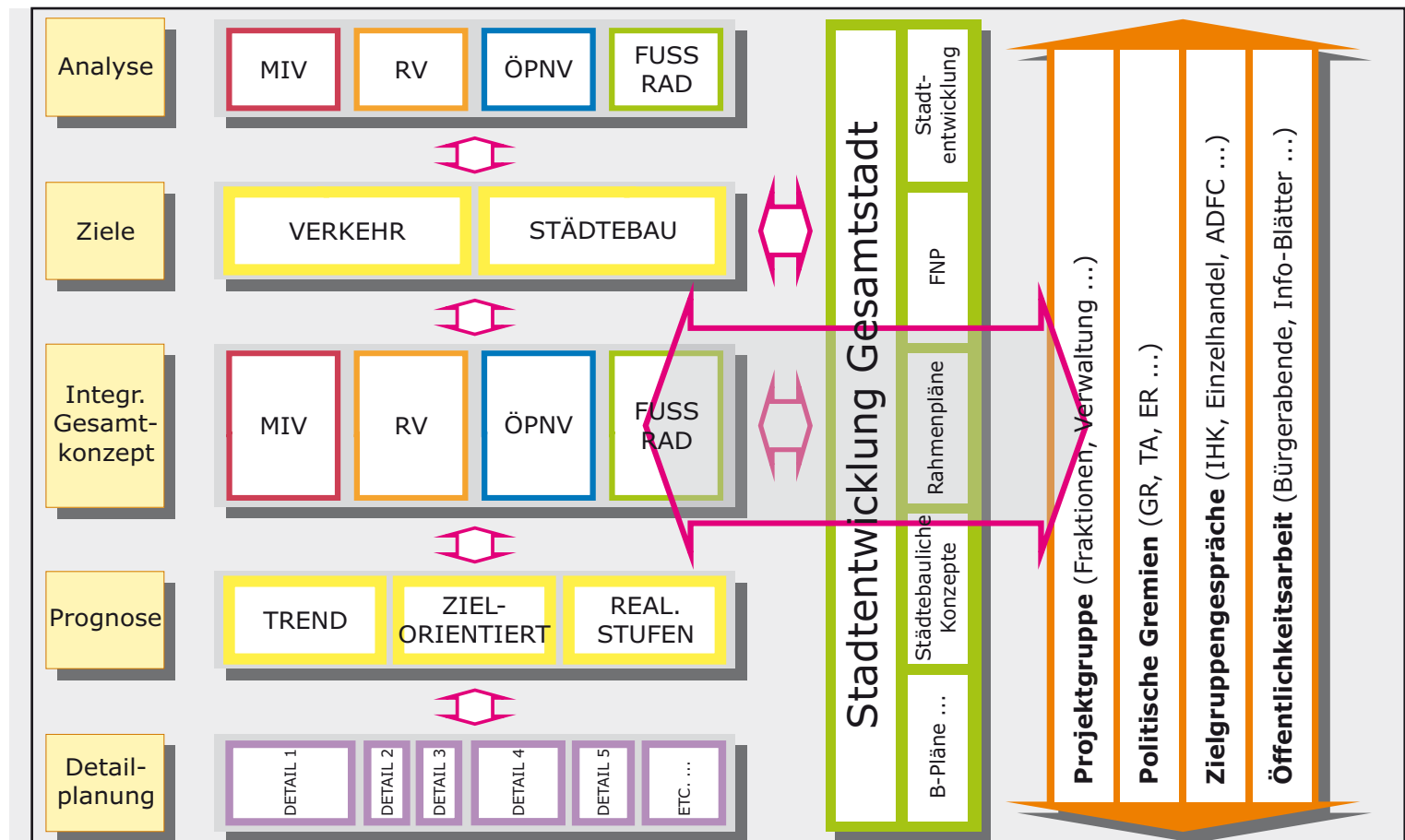
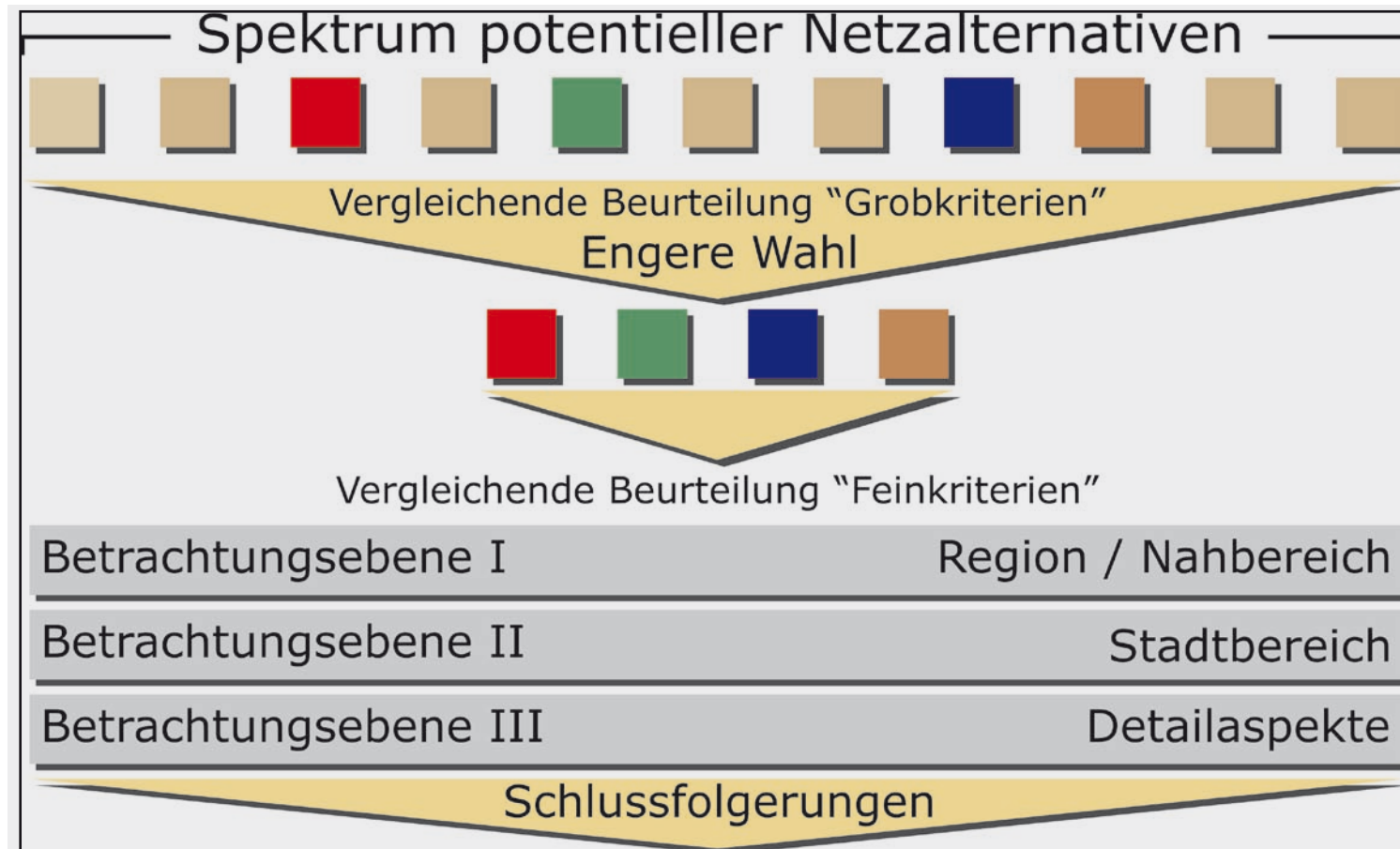


Abb. 2.01
Integrierter Gesamtverkehrsplan (GVP)
Ludwigsburg (Ablaufschema)

- Entwicklung eines inhaltlich integrierten Verkehrskonzeptes unter Abwägung der Zielkonflikte unter den Verkehrsarten und zwischen den übergeordneten Aspekten Städtebau / Verkehr / Ökologie / Umwelt / etc.
- Iterativer Prozess der politischen Willensbildung und Meinungsbildung in der Öffentlichkeit (z. B. durch Arbeitsgruppen, Einbeziehung von Zielgruppen, Interessensverbände, kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit,...)
- Politische Willensbildung unter umfassender Abwägung und Einbeziehung der Öffentlichkeit
- Verzahnung aller verkehrskonzeptionellen Planungsschritte mit den jeweiligen Ebenen der städtebaulichen Gesamtplanung (z. B. SEK, FNP, Rahmenpläne, etc.)
- Detailkonzepte nicht nur als isolierte Einzelkonzepte, sondern als Ergebnis eines integrierten und kontinuierlichen Planungsprozesses zwischen allen Beteiligten / Betroffenen,...



Umfassende und vergleichende
Abwägung unter interdisziplinären
Teilaspekten

Abb. 2.02
2-stufiges und iteratives
Bewertungsverfahren für alle potentiellen
Alternativen

Unter der Zielsetzung einer umfassenden Abwägung aller potentiellen Lösungsansätze wurde ein 2-stufiges, iteratives Bewertungsverfahren gewählt:

Bewertungsphase 1:

Vergleichende Beurteilung sämtlicher (24) Netzalternativen unter „Grobkriterien“ der Teilaspekte

- Verkehr (z. B. Be-/Entlastung, Dimensionierung, Leistungsfähigkeit)
- Städtebau (Nutzungen, Nutzungsverflechtungen, Stadträume, ...)

- Landschaft (Wertigkeit, Strukturen, ...)
 - Wirtschaftlichkeit (Kosten, Kosten-Nutzen, ...)
 - Technische Umsetzung (Realisierbarkeit, ...)
- und einer daraus abgeleiteten und ausgewählten „Engeren Wahl“.

Bewertungsphase 2:

Vertiefte Beurteilung der Varianten der „Engeren Wahl“ unter Aspekten der Betrachtungsebenen Region / Nahbereich, Kernstadt / Stadtteile, und Detailplanung / Machbarkeit

Differenzierte Betrachtungsebenen

3

STADTENTWICKLUNGSKONZEPT (SEK) UND WEITERE RAHMENBEDINGUNGEN



Mit der Umgestaltung der Verwaltungsstrukturen wurde ein Prozess der Stadtentwicklung Ludwigsburg begonnen, der grundlegend neue Ansätze beinhaltet:

- Ganzheitlich und vernetzte Betrachtung aller Aspekte und Themenfelder der Stadtentwicklung
- Intensive Einbeziehung von Bürgern, Zielgruppen und Interessenvertretern in den Diskussions- und Planungsprozess
- Schaffung von Organisationsstrukturen zur Erarbeitung und Umsetzung der inhaltlichen Ansätze (Beiräte, Fraktionen, Institutionen, ...)

Mit dem Beschluss des Gemeinderates am 28.06.2005 hat die Umsetzungsphase des Stadtentwicklungskonzeptes begonnen, wobei folgende Themenfelder bearbeitet wurden:

- 1 Attraktives Wohnen
- 2 Kulturelles Leben
- 3 Wirtschaft und Arbeit
- 4 Vitale Stadtteile
- 5 Lebendige Innenstadt
- 6 Zusammenleben von Generationen und Nationen
- 7 Grün in der Stadt
- 8 Mobilität
- 9 Bildung und Bebauung
- 10 Vielfältiges Sportangebot
- 11 Energieversorgung
- 12 Haushaltskonsolidierung
- 13 Interkommunale Zusammenarbeit
- 14 Bürgerschaftliche Projekte

Dabei werden fachbezogene Masterpläne und Konzeptionen gebündelt, wobei nicht "mit Null" angefangen wurde, sondern in vielen Fäl-

len auf Vorarbeiten und bereits durchgeführte Untersuchungen und Gutachten zurückgegriffen werden konnte.

Die Behandlung des Detailspektes "Mobilität" bezieht sich auf alle Verkehrsarten und umfasst dabei sowohl konzeptionelle Ansätze als auch organisatorische und planerische Handlungsmaßnahmen.



Stadtentwicklung SEK

Themenfelder

Abb. 3.01
Einbeziehen der Öffentlichkeit durch
Beteiligung am Prozess und durch
Medien

Im Rahmen dieser Dokumentation wird darauf verzichtet, die detaillierten Ergebnisse des Stadtentwicklungskonzeptes darzustellen. Sie sind jedoch in die vergleichende Beurteilung der Netzalternativen eingeflossen und werden nach Bedarf zitiert.

Mobilitätsrelevante Inhalte



Abb. 3.02
Radrouten-Zielnetz 2010

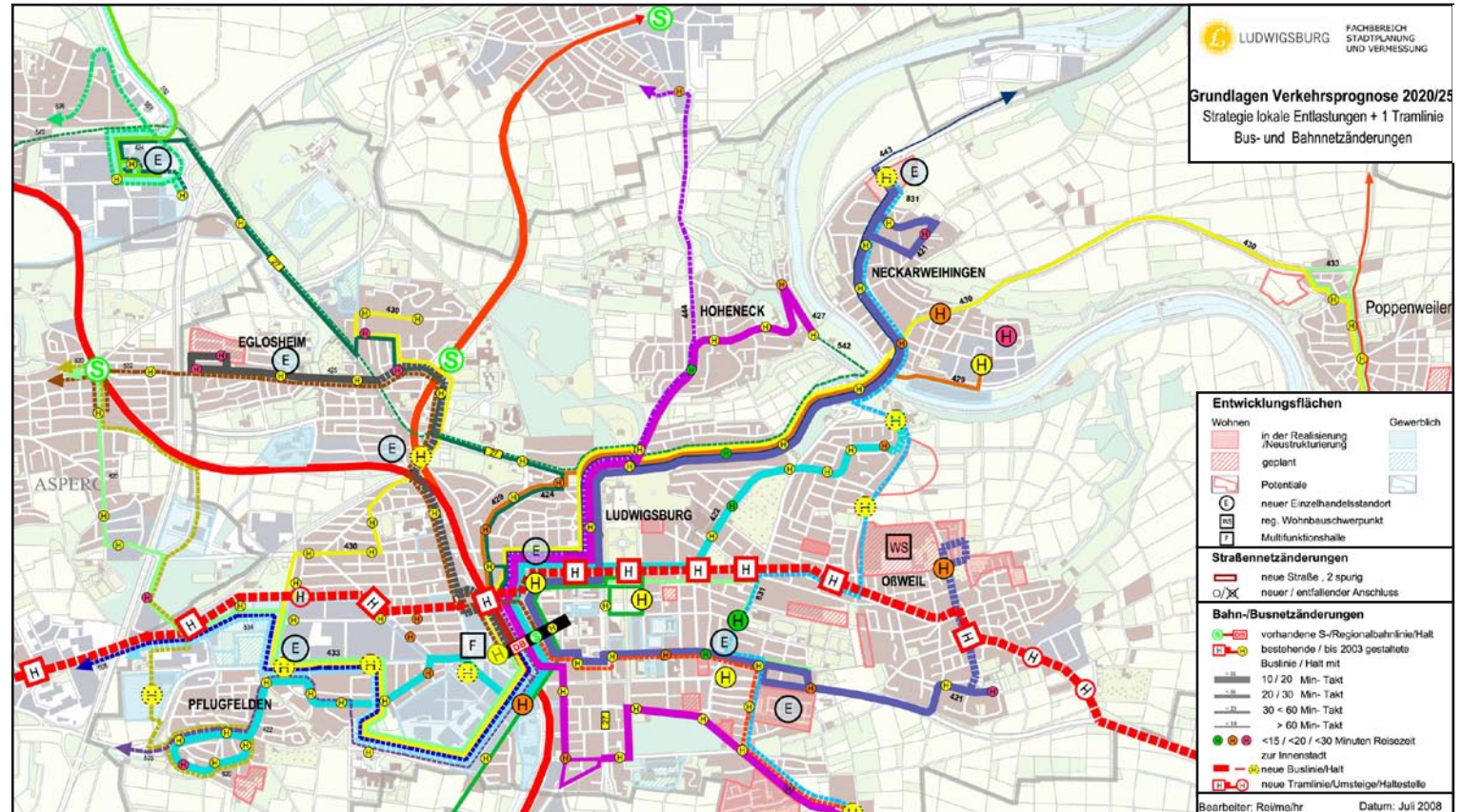


Abb. 3.03
Stadtbahnkonzeption



Abb. 3.04
Fußgängerwege-Zielnetz 2010

Die Raumstruktur des regionalen Nahbereichs zeigt eine ausgeprägte Ausrichtung in Ost-West-Richtung in die Räume Markgröningen – Möglingen, bzw. Remseck – Waiblingen.

Daraus ist abzuleiten, dass neben dem bereits gut ausgebauten Busnetz Potentiale für ein übergeordnetes ÖV-System „Stadtbahn“ vorhanden sind. Dadurch wäre nicht nur eine optimale Ergänzung zur Nord-Süd verlaufenden S-Bahn, sondern auch eine gute Erschließung zentraler Standorte in der Ludwigsburger Kernstadt möglich.

In wieweit sich eine entsprechende verkehrliche Wirksamkeit für ein neues ÖV-Verkehrsmittel erkennen lässt und in welcher Form

sich eine technische Machbarkeit ergibt, wird derzeit über eine Machbarkeitsstudie untersucht.

Im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes (GVP) Ludwigsburgs nehmen auch die Konzepte der anderen alternativen Verkehrsarten „Rad“ und „Fußgänger“ eine wichtige Rolle ein. Dazu hat das politische Gremium im Grundsatz bereits Konzepte beschlossen und für die kontinuierliche Umsetzung auf den Weg gebracht.

- Radrouten-Zielnetz 2010

- Fußgängerwege-Zielnetz 2010

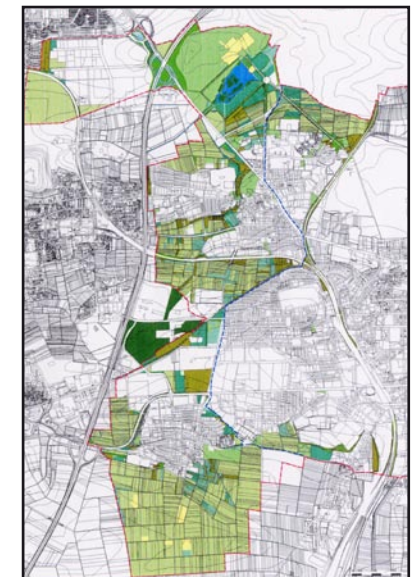
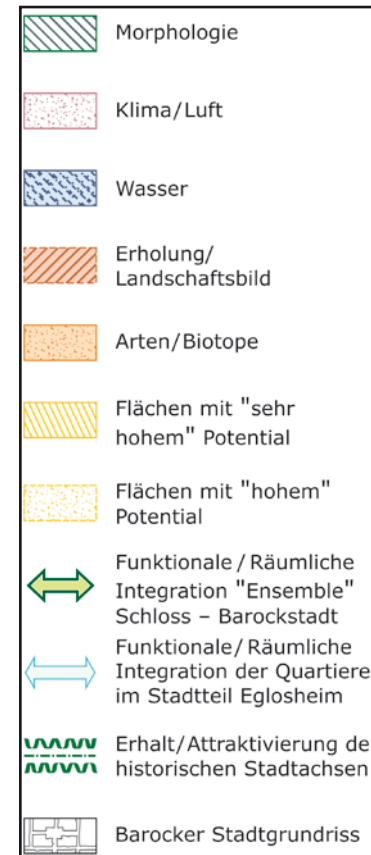
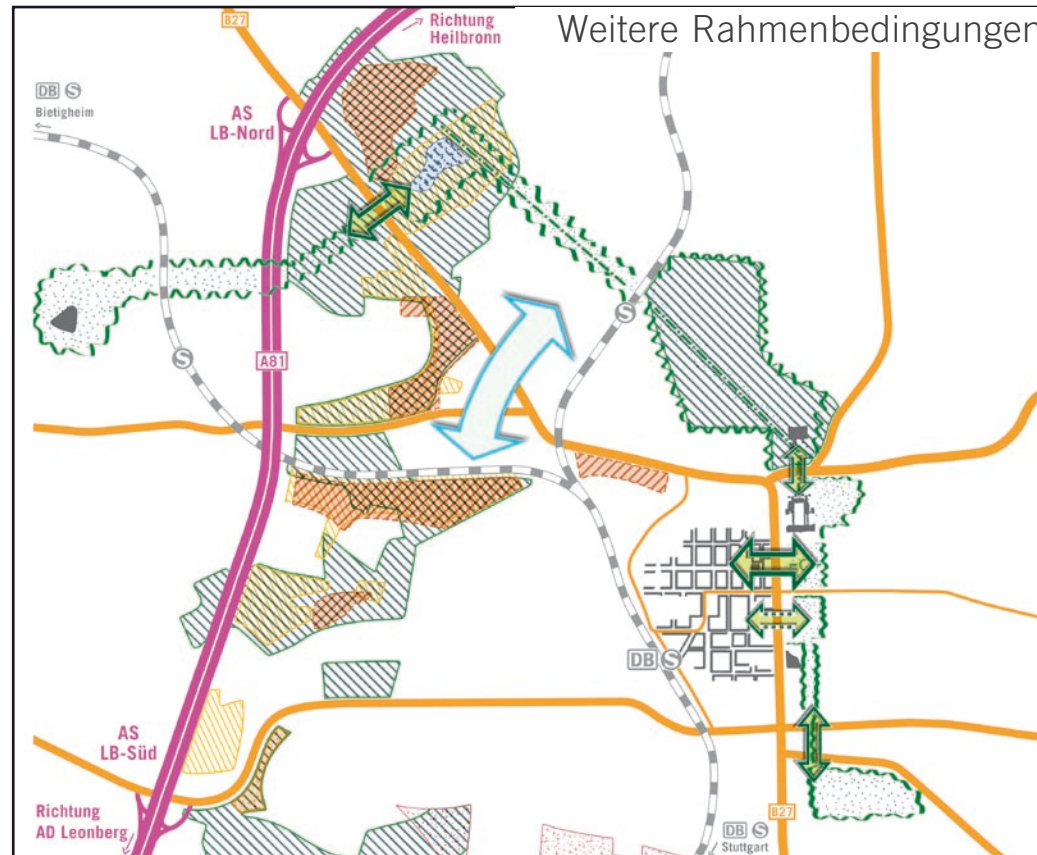


Abb. 3.05
Morphologie

Da bei der Abwägung der jeweiligen Netzalternativen neben den verkehrlichen Aspekten in gleichem Maß die städtebaulichen Komponenten zu berücksichtigen sind, müssen die vorhandenen und künftigen Potentiale der bebauten und freiraumrelevanten Bereiche im westlichen Stadtgebiet in die vergleichende Beurteilung einbezogen werden. Der im Januar 2000 erarbeitete und interdisziplinäre Rahmenplan Ludwigsburg West analysiert das vorhandene Potential von Stadt und Landschaft (Morphologie, Stadtökologie, Wertigkeiten, Freiflächen, Realnutzungen,...) und entwickelt daraus Planungsszenarien mit unterschiedlicher Gewichtung des Landschaftspotentials.



Abb. 3.07
Bestand Realnutzung

Abb. 3.06
Weitere Rahmenbedingungen für das westliche Stadtgebiet (Zusammenfassung und Darstellung: Planungsgruppe Kôlz; verwendete Quellen: Rahmenplan LB-West Janson + Wolfrum, Schmelzer + Friedemann, von Mörner + Jünger Januar 2000)

Lösungsansätze nur im Kontext
der Raumschaft

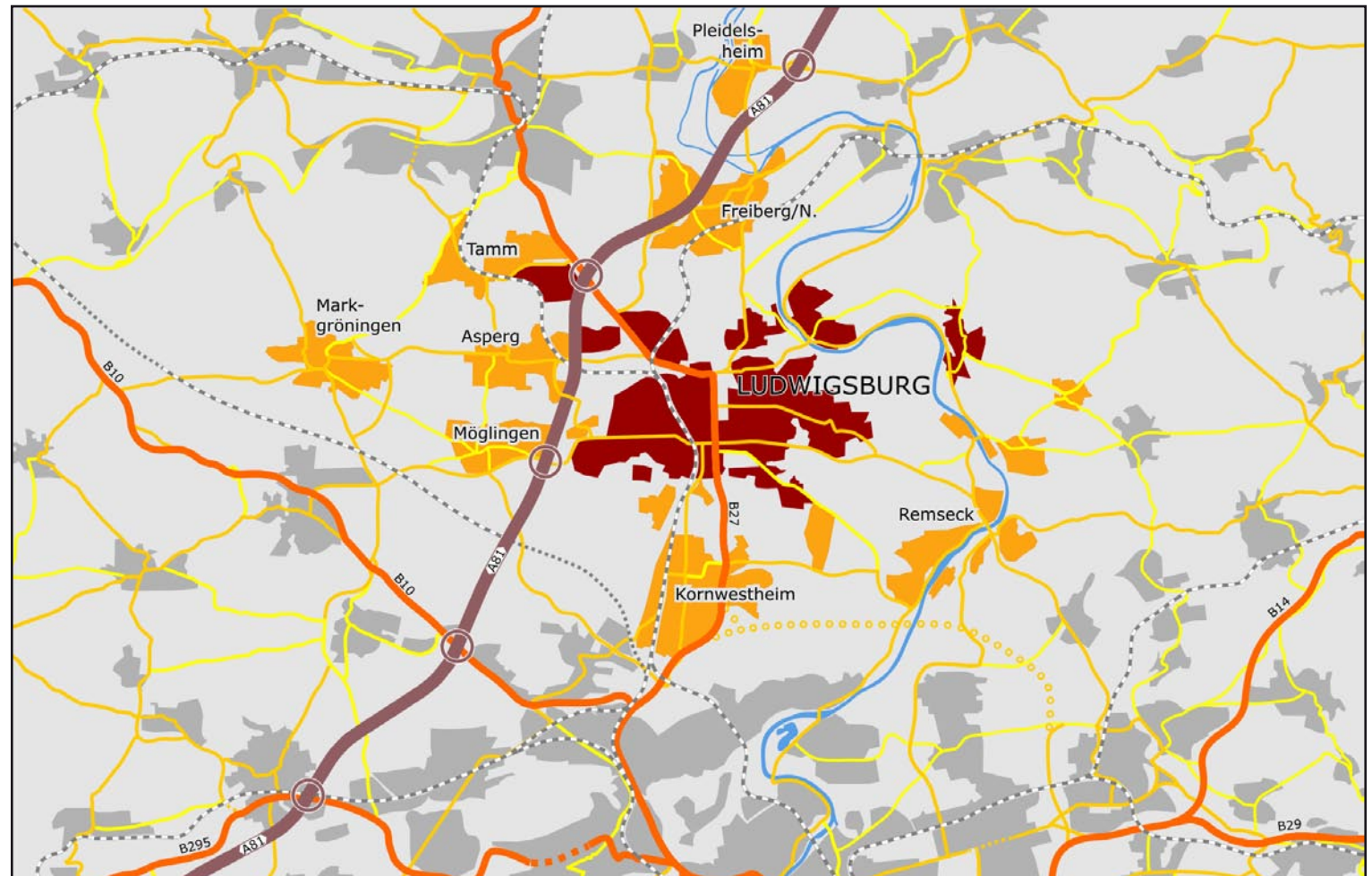


Abb. 3.08
Siedlungsstruktur des regionalen
Umfeldes der Stadt Ludwigsburg

Die Verflechtung der Stadt Ludwigsburg mit den Nachbarstädten und -gemeinden im verdichteten Agglomerationsbereich des Mittleren Neckarraumes macht deutlich, dass – gerade vor dem Hintergrund immer knapper werdenden Finanzen – nur Lösungsansätze für das künftige Verkehrssystem effektiv und sinnvoll sind, die Vorteile und Chancen für die gesamte Raumschaft ergeben bzw. erwarten lassen.

Dass aus Sicht der Stadt Ludwigsburg vorrangig Lösungsansätze von Bedeutung sind, die die gravierenden Probleme im Stadtteil Eglosheim (B27/Markgröninger Straße) oder im Bereich der barocken Gesamtanlage (Schloss/B27/Innenstadt) beseitigen, ist naheliegend. Allerdings sollte dabei Lösungen der Vorzug gegeben werden, die gleichzeitig Synergieeffekte für den Nahbereich ermöglichen.

Wichtige Planungsmaßnahmen als
interkommunale Aufgabe



Vor diesem Hintergrund hat sich der Verband Region Stuttgart in einer ersten Studie mit Lösungsansätzen zur künftigen Verkehrsstruktur beschäftigt, die primär davon ausgehen, nach dem Prinzip „Ausbau vor Neubau“ das bestehende Netz zu ertüchtigen und dann durch Netzelemente zu ergänzen, die nach Gesichtspunkten der Raumordnung nicht nur stadt spezifische, sondern auch übergeordnete Effekte für die Raumschaft erzielen können.



Abb. 3.09 (oben links)
Planfallbetrachtungen des Verbandes
Region Stuttgart, Juni 2007



Neben dem erforderlichen Ausbaugrad des heutigen Netzes wird auch aufgezeigt, dass neben notwendigen Netzergänzungen (z. B. Bahnparallele, Nordostring, etc.) Restriktionen im bestehenden Netz (z. B. flächige Verkehrsberuhigung Eglosheim) sowie eine weitere Attraktivierung der alternativen Verkehrsmittel eine zwingende Konsequenz sind.

Die modellhafte Abbildung der Verkehrsströme in dieser ersten Studie zeigt, dass ein 10-streifiger Ausbau der A81 erforderlich wäre, um die verkehrliche Wirksamkeit einer neuen Bahnparallelen und gleichzeitig eine Entlastung im Bereich der Nachbarstadt Asperg zu erreichen.

Abb. 3.11
Alternative Linienprinzipien des
Nordostringes Stuttgart (Linienbestimmungs-
verfahren Nordostring,
Regierungspräsidium Stuttgart,
28.02.03)

Abb. 3.10 (unten links)
Planfallbetrachtungen des Verbandes
Region Stuttgart, Juni 2007

4

BEWERTUNGSPHASE I SPEKTRUM POTENTIELLER VARIANTEN

Die gewählte Bewertungsmethode ist einerseits geprägt durch das iterative, mehrstufige Auswahlverfahren und andererseits durch ein umfassendes Spektrum interdisziplinärer Beurteilungskriterien. Unabhängig von der Bewertungsphase bleiben diese jeweils unverändert, allerdings verändert sich die Tiefenschärfe der Einzelkriterien.

Folgende Bewertungskriterien wurden gewählt:

- Verkehrskonzeptionelle Aspekte**
 (Verkehrliche Wirksamkeit, Be- und Entlastungseffekte, Netzquerschnitt, eventuell externe Effekte, etc....)
- Städtebauliche Aspekte**
 (Nutzungsverflechtungen, Nutzungsschwerpunkte, bauliche Eingriffe, Immissionen, Städtebauliche Impulse, Städtebauliche Eingriffe, etc....)
- Ökologie / Landschaft**
 (Topographie, Vegetation, Wasser, Boden, Klima, Freiräume, Landschaftsbild, etc....)
- Trassierungstechnische Aspekte**
 (Lageplan, Höhenplan, Zwänge, etc....)
- Wirtschaftliche Aspekte**
 (Grobschätzung, Kostenrahmen, Förderwürdigkeit, Folgekosten, etc....)
- Realisierungstechnische Aspekte**
 (Abschnitte, kurz-, mittel-, längerfristig, etc....)

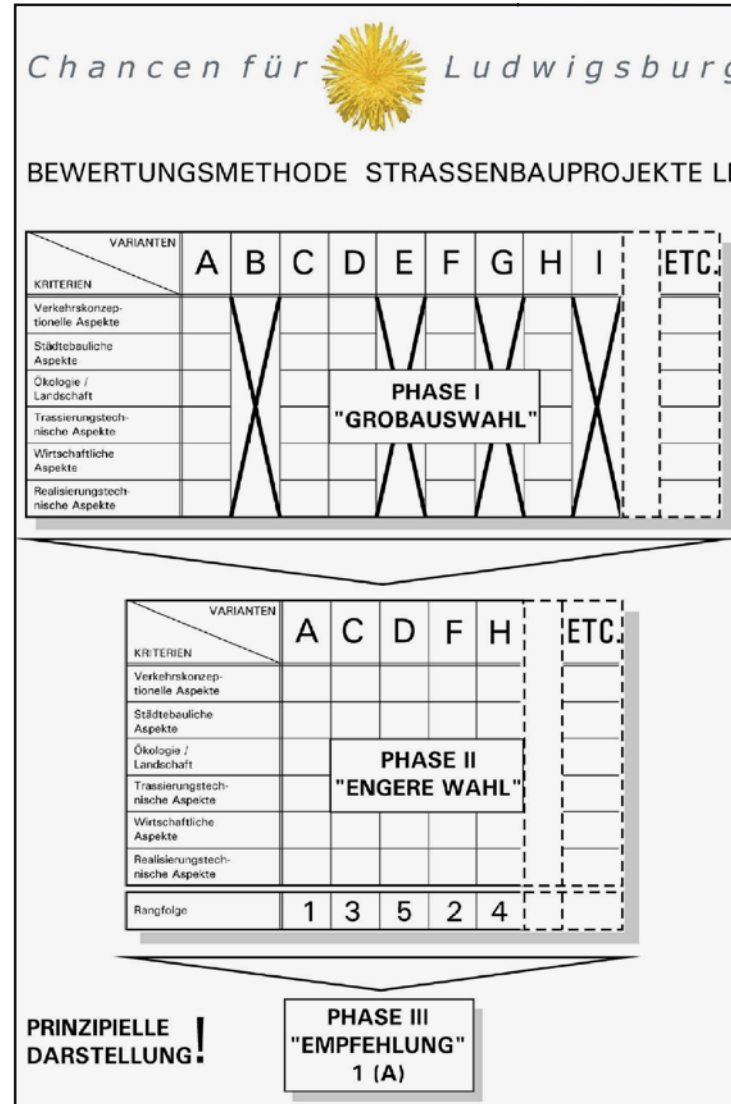


Abb. 4.01
 Bewertungsmethode /
 Bewertungsverfahren

VERKEHRSMENGEN FÜR
BASISFALL (NETZ 2003 +
OSTUMFAHRUNG ASPERG)

Die gewählten Vergleichsquerschnitte
sind für alle Netzalternativen gleich

Querschnittsbelastungen in Kfz / 24h
für den Prognosezeitraum 2015 / 2020

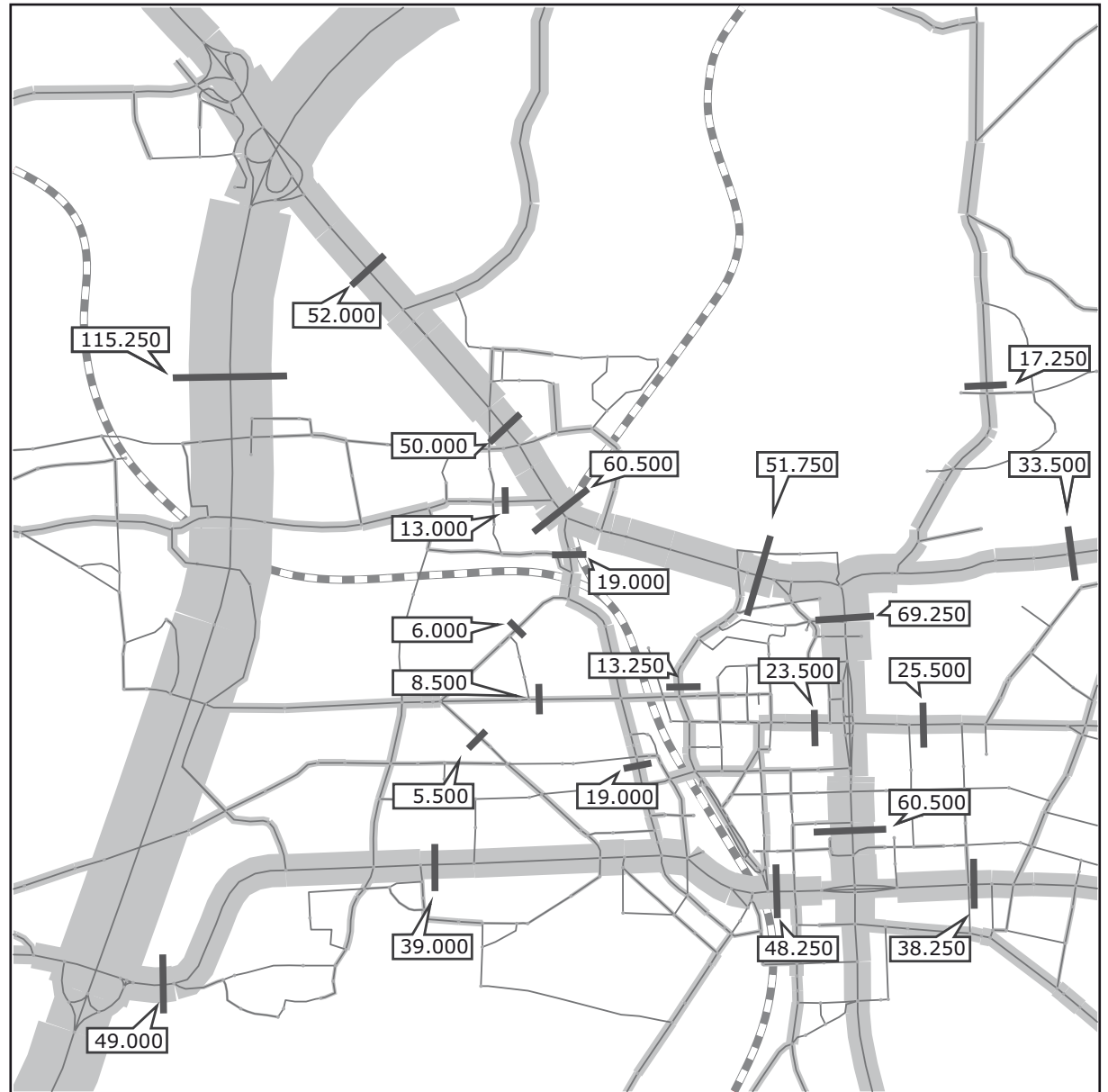
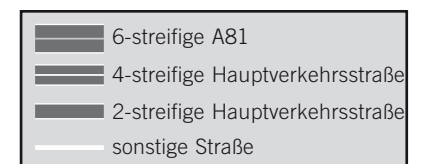


Abb. 4.02
„Basisfall“ Prognose 2015 / 2020



Darstellung des unveränderten Hauptverkehrsnetzes bei allen Netzalternativen gleich

Abb. 4.03
Hauptverkehrsnetz 2003
„Basisfall“ (mit Ostumfahrung Asperg)



EINHEITLICHES UND DURCH-
GÄNGIGES DARSTELLUNGSPRINZIP
DER BEWERTUNG DER
EINZELVARIANTEN

Kurz-Bezeichnung der
Planungsvariante

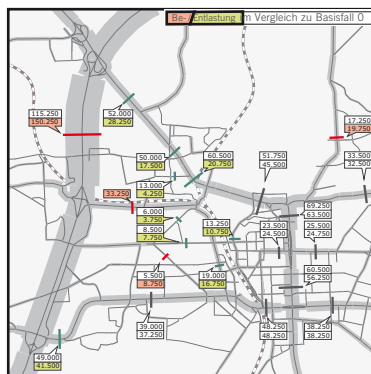
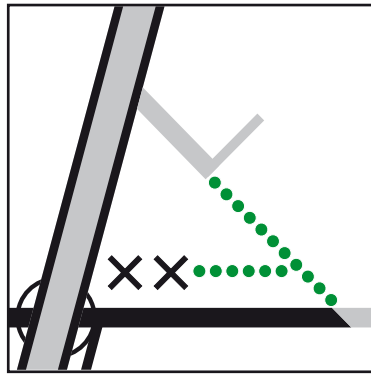
Schematische Planungsvariante

Kurzbeschreibung der wichtigsten
Änderungen im Verkehrsnetz






Abwägung unter interdisziplinären
Kriterien








Gesamtbewertung in
Relation zu den anderen
untersuchten Varianten







<p>A-B-T...</p>  <p>PLANUNGSVARIANTE</p>	<p>ERWARTBARE WIRKUNGEN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehr • Städtebau • Landschaft 	 <p>VERKEHRS- WIRKSAMKEIT</p>
<p>BEWERTUNG graphisch</p>	 <p>NETZÄNDERUNGEN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftlichkeit • Techn. Umsetzung
		<p>KURZBEWERTUNG textlich</p>



ZEICHENERKLÄRUNG SCHEMATISCHE DARSTELLUNG / PRINZIPISKIZZE / BELASTUNGSBILD

-  Bestehende Straßen
-  Ergänzung des Straßennetzes (Aus- bzw. Neubau)
-  Tunnelstrecke
-  Spürbare Verkehrsentslastung (im Vergleich zum Basisfall)
-  Sperrung einer Straße

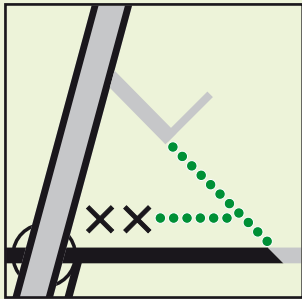
-  Bestehende Hauptstraßen
-  2-streifiger Trassenneu- bzw. Ausbau
-  4-streifiger Trassenneu- bzw. Ausbau
-  Sperrung / Rückbau (vollständig)
-  Hohes städtebauliches Gestaltungspotential
-  Begrenztes städtebauliches Gestaltungspotential
-  Geringes städtebauliches Gestaltungspotential

-  50.000
-  42.000
-  Verkehrsmenge Basisfall 0 (Kfz / 24h, Prognose 2015 / 2020)
-  Verkehrsmenge Variante (Kfz / 24h, Prognose 2015 / 2020)
-  Verkehrsabnahme im Vergleich zum Basisfall 0 (> 10%)
-  Verkehrszunahme im Vergleich zum Basisfall 0 (> 10%)

KURZBEZEICHNUNG DER PLANUNGSVARIANTEN

- A** Autobahn 81
- B** Bahnparallele Trasse
- F** Tunnel unter Favoritepark
- H** Hirschberg-Trasse
- M** Markgröninger Straße
- N** Nordspange
- R** Tunnel Riedgraben
- S** Strombergstraße
- T** Tunnel unter Frankfurter Straße
- O** Sperrung bestehende Straße
- 2** 2-streifiger Ausbau
- 4** 4-streifiger Ausbau
- 7** 7-streifiger Ausbau
- 10** 10-streifiger Ausbau

A10-B4



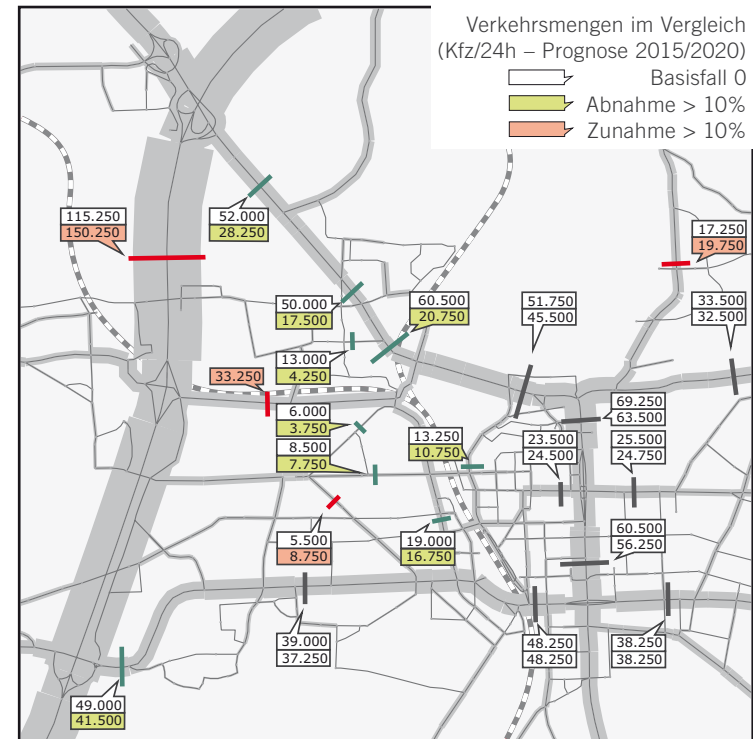
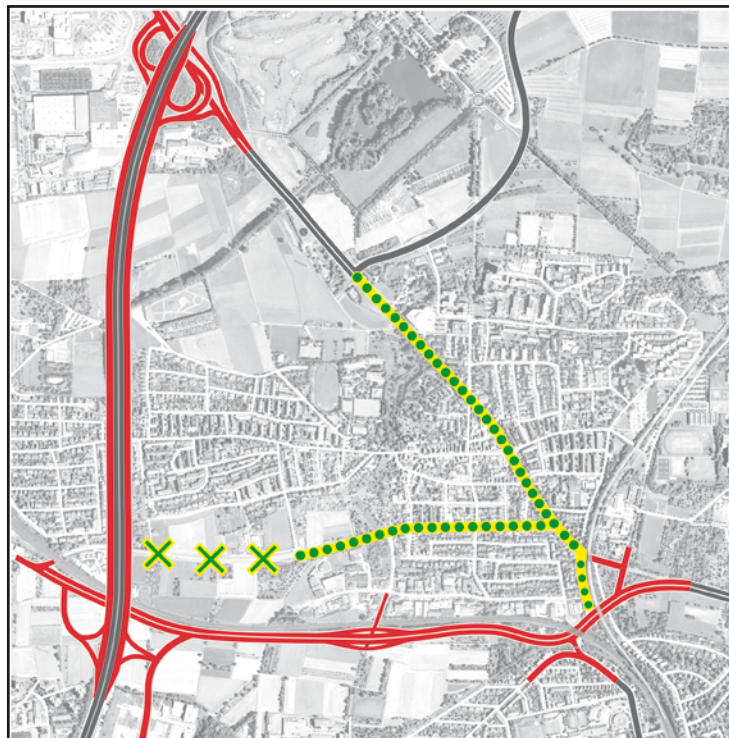
NETZÄNDERUNGEN

- Neue BAB-AS „LB-Mitte“
- **10-streifige A81** von „LB-Nord“ bis „LB-Mitte“
- **4-streifige Bahnparallele**
Trasse von Reute bis „LB-Mitte“
- **Gespernte** Markgröninger Straße von A81 bis Theurerstraße
- **Neugestaltung** von August-Bebel-, Markgröninger- und Frankfurter Straße
- **Westrandstraße** bis „LB-Süd“



VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

- + Flächenhaft spürbare Entlastung von Eglosheim und Weststadt
- + 2-streifige Frankfurter Straße mit attraktiven Querungsmöglichkeiten; Eglosheim kann zusammenwachsen
- + Direkte Anbindung GE-West an BAB AS Ludwigsburg-Mitte
- + Städtebaul. Neuordnungschance für Eglosheim und Gesamtstadt
- + Spürbare Lärmentlastung in Eglosheim
- + Chancen für verbesserten Lärmschutz entlang der A81
- + Reduzierte Trennwirkung von Naherholungsflächen (Monrepos,...)
- Eingriffe in Naherholungsbereich Weststadt

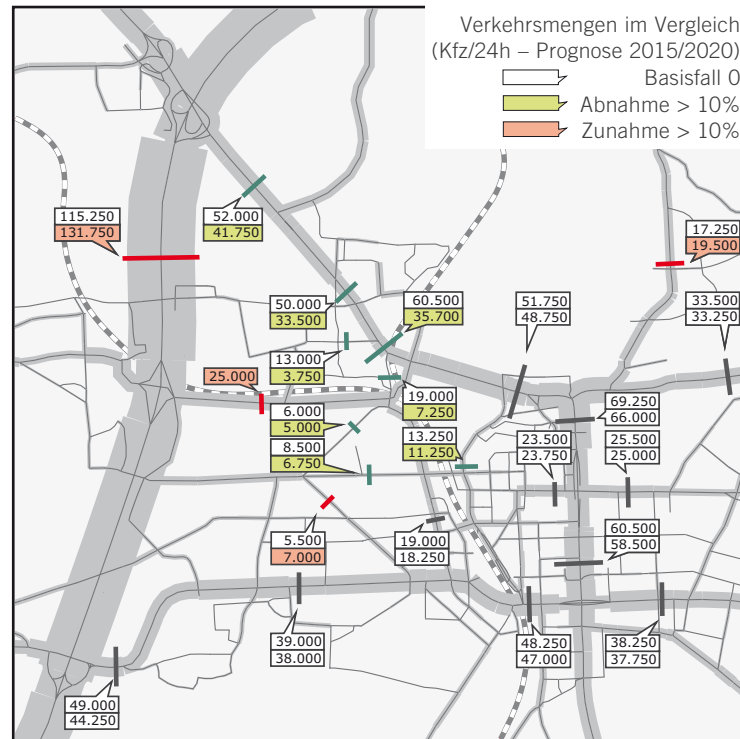


WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

- Grobkostenschätzung: ca. 87 Mio. € (davon ca. 8 Mio. € für Westrandstraße)
- Nur in Kooperation mit Nachbarstadt Asperg und Bund möglich
- + Keine Tunnelbauwerke mit hohen Unterhaltungskosten

BEWERTUNG

- Verkehrswegebündelung bietet Chancen für die Gesamtstadt
- Eglosheim kann gestärkt und der historische Grünbereich Monrepos nach Süden erweitert werden, ohne mehr Verkehr in West- und Innenstadt zu lenken

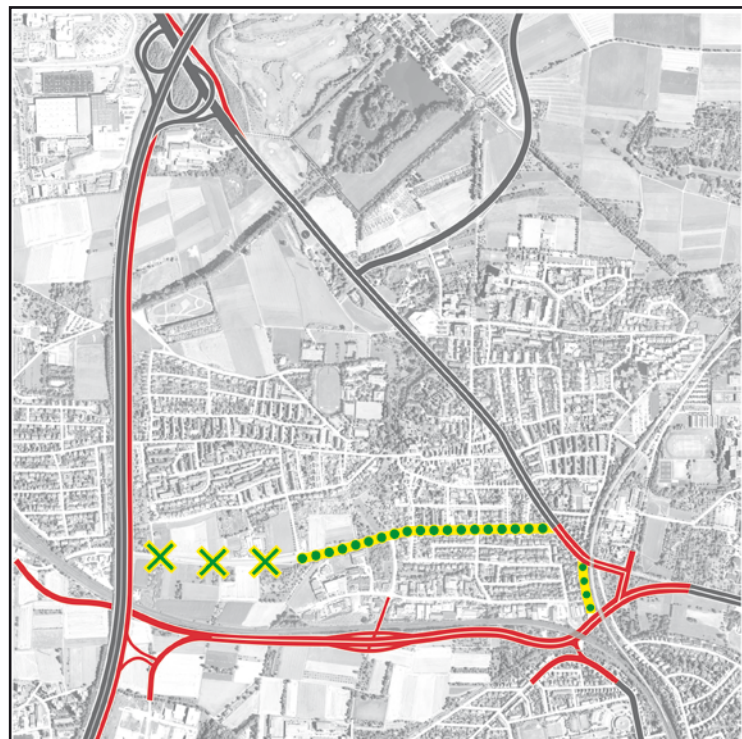


WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

- Grobkostenschätzung: ca. 65 Mio. €
- Nur in Kooperation mit Nachbarstadt Asperg möglich

BEWERTUNG

- Teilweise Verkehrsentlastung bietet nur Gestaltungspotential in den Eglosheim westlich der Frankfurter Straße
- Gegebenenfalls 1. Umsetzungsstufe zu A10-B4



VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

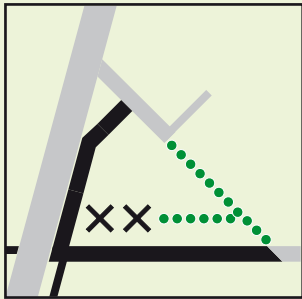
- + Flächenhafte Verkehrsentlastung von Eglosheim und Weststadt
- + Eglosheim-West kann zusammenwachsen; Zäsur B27 bleibt
- + 1. Schritt für Neuordnung von Eglosheim und Gesamtstadt
- + Chancen für verbesserten Lärmschutz entlang der A81
- + Spürbare Lärmentlastung in August-Bebel- / Frankfurter- und Markgröninger Straße
- 4-streifige Frankfurter Straße notwendig
- Kaum Nachverdichtungspotentiale
- Eingriffe in Naherholungsbereich Weststadt

A7-B4

NETZÄNDERUNGEN

- Neue **Teil-BAB-AS „LB-Mitte“**
- **7-streifige A81** von „LB-Nord“ bis „LB-Mitte“
- **4-streifige Bahnparallele** Trasse von Reute bis „LB-Mitte“
- **Gespernte** Markgröninger Straße von A81 bis Theurerstraße
- **Neugestaltung** von August-Bebel- und Markgröninger Straße

H4-B4



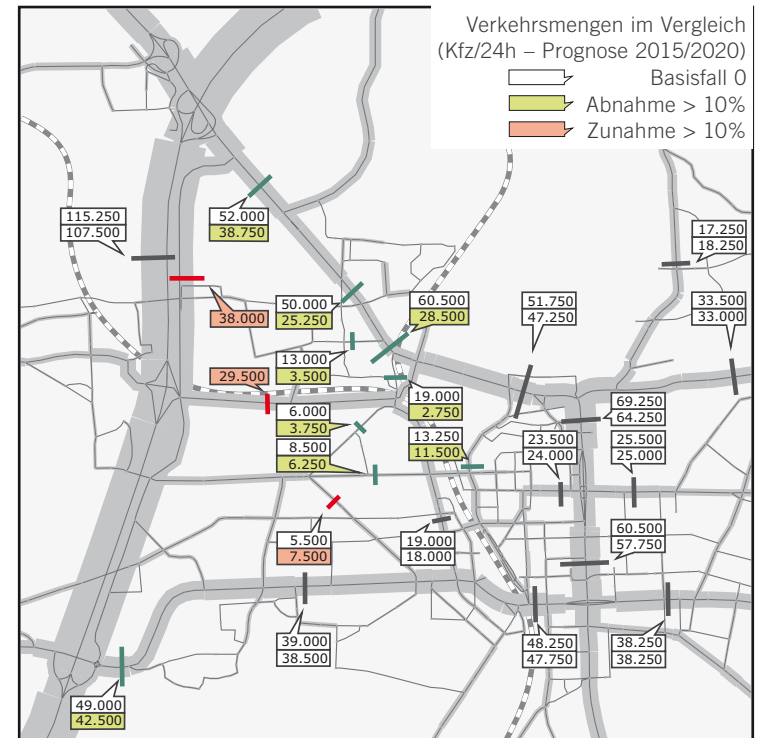
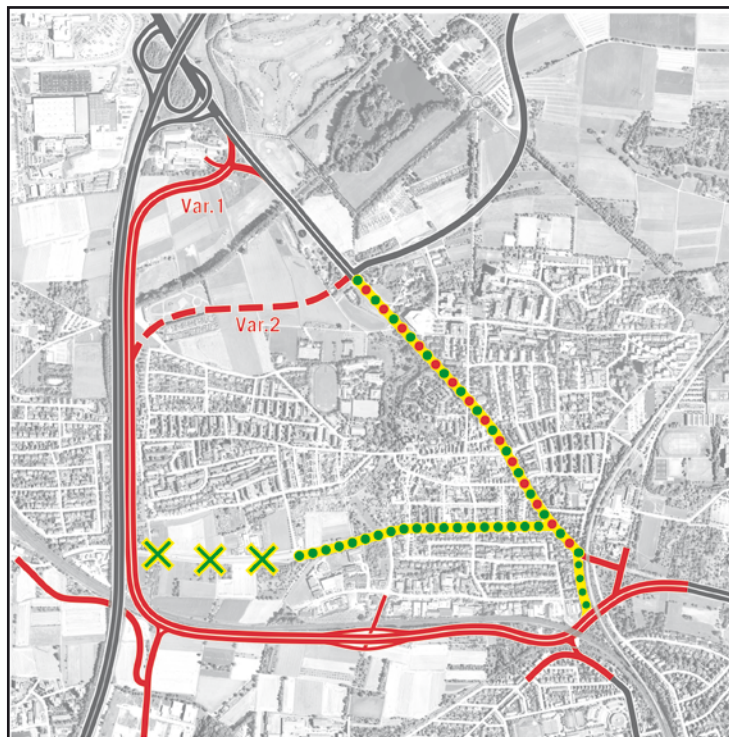
NETZÄNDERUNGEN

- **4-streifige Hirschbergtrasse** parallel zur A81
- **4-streifige Bahnparallele** Trasse von Reute bis A81
- **Gesperpte** Markgröninger Straße von A81 bis Theurerstraße
- **Neugestaltung** von August-Bebel-, Markgröninger- und Frankfurter Straße
- **Westrandstraße** bis „LB-Süd“



VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

- + Flächenhaft spürbare Entlastung von Eglosheim und Weststadt
- + Verbesserte Anbindung GE-West an BAB AS Ludwigsburg-Nord
- + 2-streifige Frankfurter Straße mit attraktiven Querungsmöglichkeiten; Eglosheim kann zusammenwachsen
- + Großes Nachverdichtungspotential
- + Städtebauliche Impulse für Eglosheim und die Gesamtstadt
- + Spürbare Lärmentlastung von Eglosheim
- Hoher Flächenverbrauch für neue 4-streifige Trassen
- Eingriff in Naherholungsbereich Weststadt

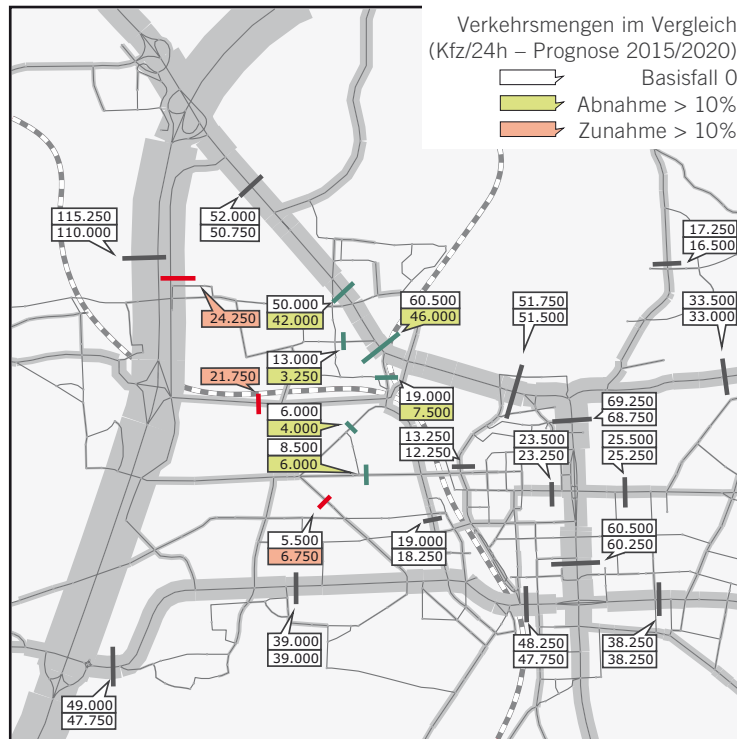


WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

- Grobkostenschätzung: ca. 80 – 85 Mio. €
- Nur in Kooperation mit Nachbarstadt Asperg und Land möglich
- + Keine Tunnelbauwerke mit hohen Unterhaltungskosten

BEWERTUNG

- Verkehrsbündelung bietet Chancen für die Gesamtstadt
- Eglosheim kann gestärkt und der historische Grünbereich Monrepos nach Süden erweitert werden, ohne mehr Verkehr in West- und Innenstadt zu lenken



WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

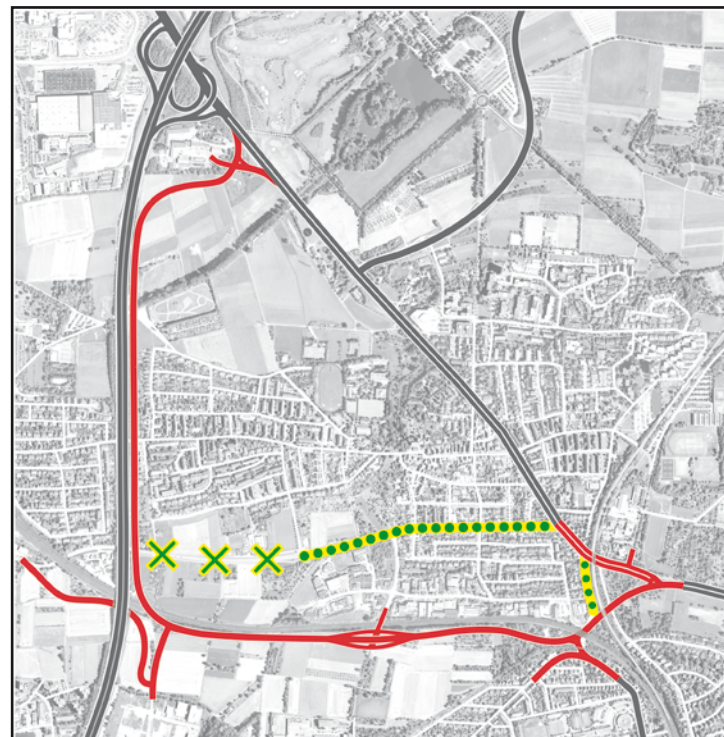
- Grobkostenschätzung: ca. 40 Mio. €
- Nur in Kooperation mit Nachbarstadt Asperg und Land möglich
- + Keine Tunnelbauwerke mit hohen Unterhaltungskosten

BEWERTUNG

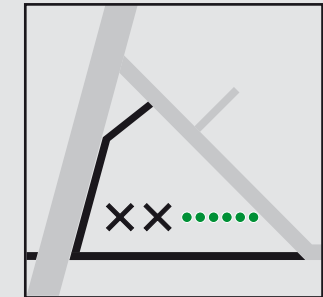
- Mäßige Verkehrsentlastung für Eglosheim
- Keine positiven Auswirkungen auf die Gesamtstadt
- Gegebenenfalls 1. Umsetzungsstufe zu H4B4

VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

- + Mäßige flächenhafte Entlastung von Eglosheim und Weststadt
- + Kein Mehrverkehr in Marien- und Schlosstraße
- + Reduktion der Lärm- und Schadstoffbelastung in August-Bebel- und Markgröninger Straße
- Geringe Entlastung der Frankfurter Straße (bleibt 4-streifig)
- Nur punktuelle bauliche Ergänzungen in Eglosheim möglich
- Keine städtebaulichen Impulse für die Gesamtstadt
- Lärm- und Schadstoffimmissionsgrenzwerte sind in Frankfurter Straße voraussichtlich nicht einzuhalten
- Flächenverbrauch für neue 2-streifige Trassen



H2-B2

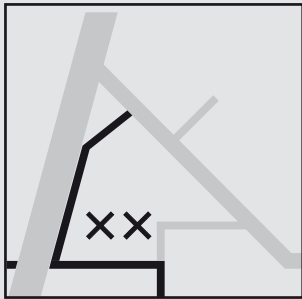


NETZÄNDERUNGEN

- **2-streifige Hirschbergtrasse** parallel zur A81
- **2-streifige Bahnparallele** Trasse von Reute bis A81
- **Gesperrte** Markgröninger Straße von A81 bis Theurerstraße
- **Neugestaltung** von August-Bebel- und Markgröninger Straße



H2-B2-S2



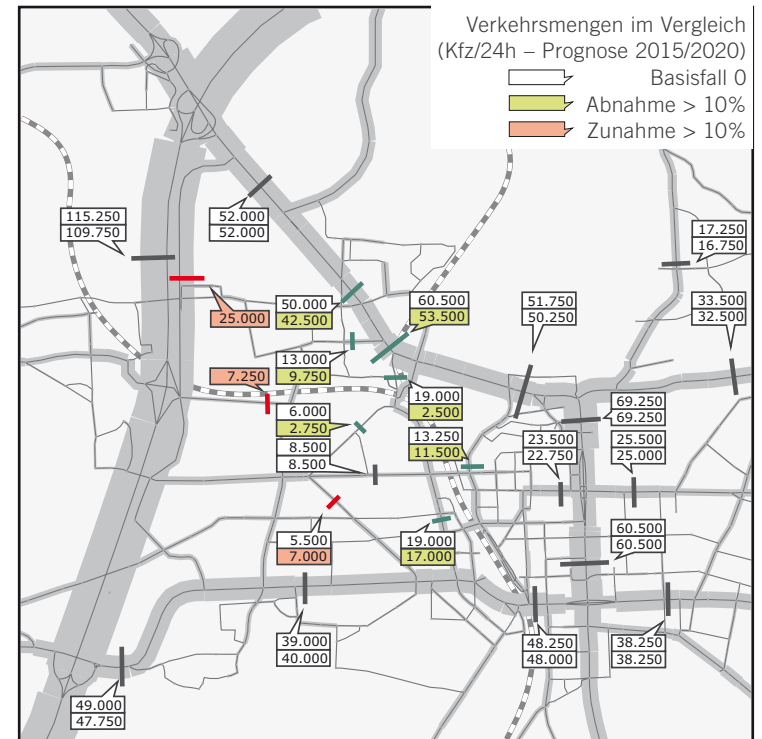
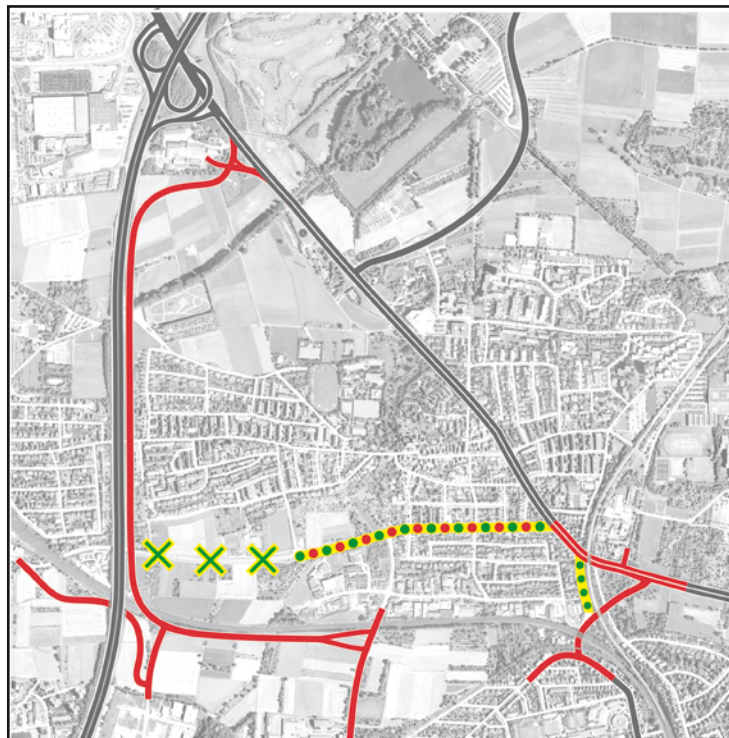
NETZÄNDERUNGEN

- **2-streifige Hirschbergtrasse** parallel zur A81
- **2-streifige Bahnparallele** Trasse (westlicher Abschnitt)
- **Gesperpte** Markgröninger Straße von A81 bis Theurerstraße
- 2-streifige **Strombergstraße** als 30 km/h Straße
- **Neugestaltung** von August-Bebel- und Markgröninger Straße



VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

- + Wenig Entlastung von Eglosheim und Weststadt
- + Kein Mehrverkehr in Marien- und Schlosstraße
- + Reduktion der Lärm- und Schadstoffbelastung in August-Bebel- und Markgröninger Straße
- Geringe Entlastung der Frankfurter Straße (bleibt 4-streifig)
- Mehrverkehr auf Schlieffenstraße und Gänsfußallee
- Nur punktuelle bauliche Ergänzungen in Eglosheim möglich
- Keine städtebaulichen Impulse für die Gesamtstadt
- Flächenverbrauch für neue 2-streifige Trassen

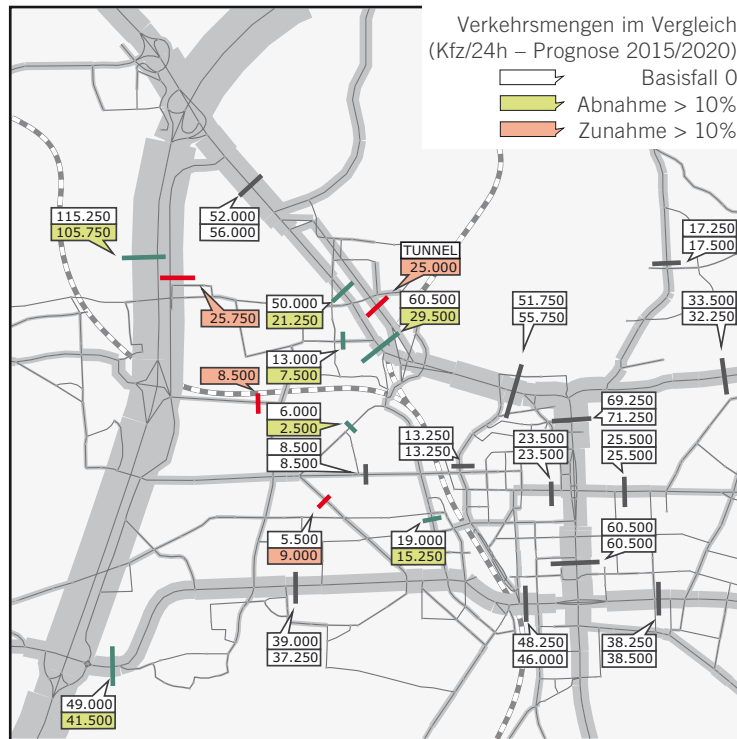


WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

- Grobkostenschätzung: ca. 40 – 45 Mio. €
- Nur in Kooperation mit Nachbarstadt Asperg und Land möglich
- + Keine Tunnelbauwerke mit hohen Unterhaltungskosten

BEWERTUNG

- Mäßige Verkehrsentslastung für Eglosheim
- Keine positiven Auswirkungen auf die Gesamtstadt
- Gegebenenfalls 1. Ausbaustufe für H4B4



VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

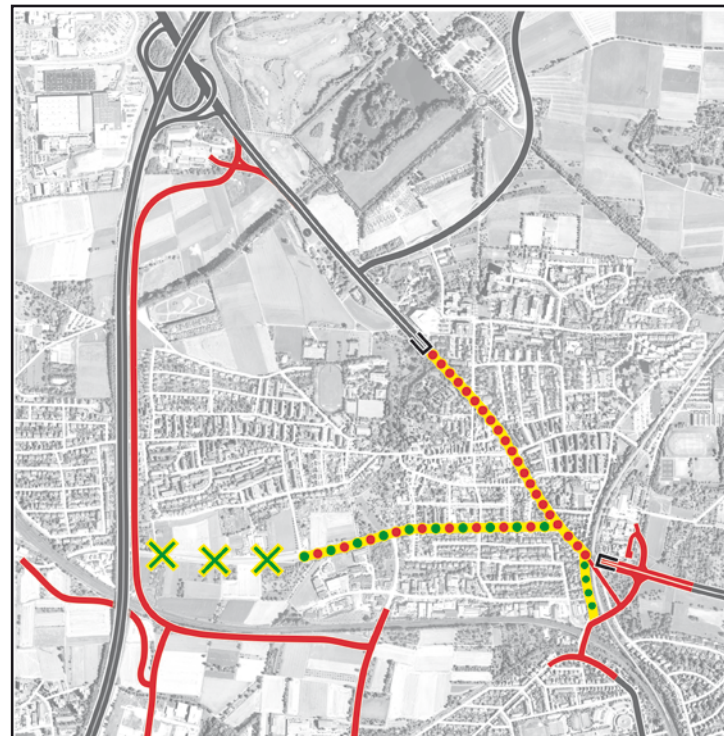
- + Flächenhafte Entlastung von Eglosheim und Weststadt
- + Durchgängige 2-streifige Frankfurter Straße
- + Aufgabe Markgröninger Straße erweitert Erholungsgebiet Eglosheim
- + Reduktion der Lärm- und Schadstoffbelastung in August-Bebel- und Markgröninger Straße
- Mehrverkehr auf Heilbronner Straße, Schloßstraße und Gänsfußallee
- Nur punktuelle bauliche Ergänzungen in Eglosheim möglich
- Flächenverbrauch für neue 2-streifige Trassen

WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

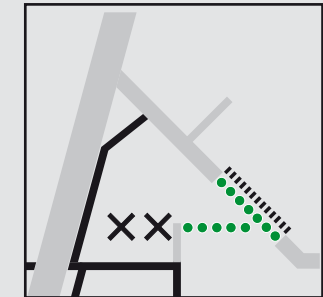
- Grobkostenschätzung: ca. 100 – 110 Mio. €
- Nur in Kooperation mit Nachbarstadt Asperg und Land möglich
- Unterhaltungskosten für Tunnel (2-streifig)

BEWERTUNG

- Spürbare Entlastung für Eglosheim
- Ungünstige Kosten-Nutzen-Relation
- Keine positiven Auswirkungen für die Gesamtstadt



H2-B2-S2-T2

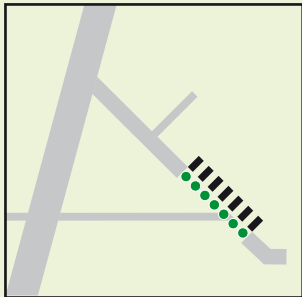


NETZÄNDERUNGEN

- **2-streifige Hirschbergtrasse** parallel zur A81
- **2-streifige Bahnparallele** Trasse von Reute bis A81
- **Gesperzte** Markgröninger Straße (A81 bis Theurerstraße)
- Ausbau **Strombergstraße**
- **2-streifiger Tunnel** Frankfurter Straße
- **Neugestaltung** von August-Bebel-, Markgröninger- und Frankfurter Straße
- Neuer **Anschluss Reute**
- **Westrandstraße** bis „LB-Süd“



T4



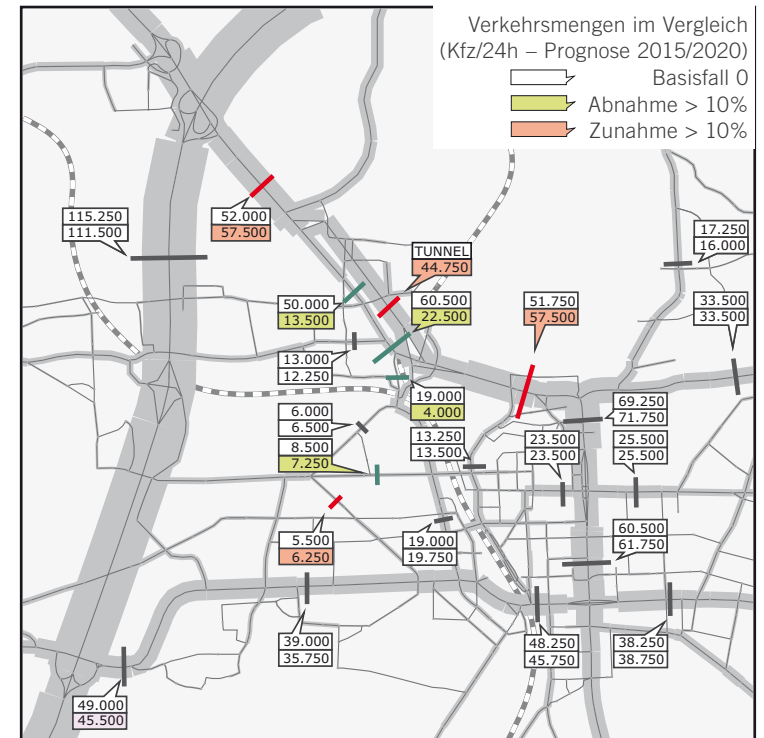
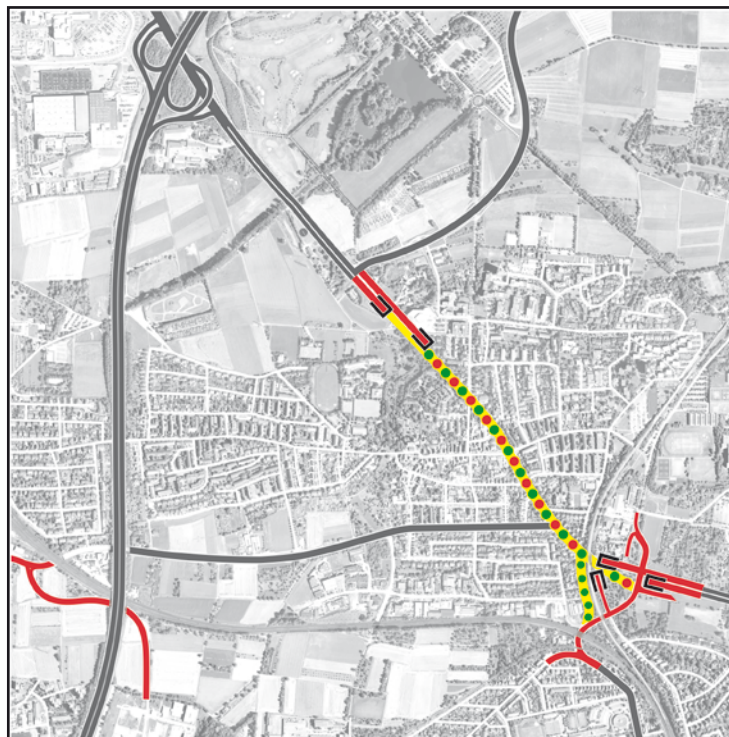
NETZÄNDERUNGEN

- **4-streifiger Tunnel**
Frankfurter Straße
- **Neugestaltung 2-streifige**
Frankfurter Straße
- **Neugestaltung** August-Bebel-Straße
- Neuer **Anschluss Reute**



VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

- + Lokal sehr deutliche Entlastung der Frankfurter Straße (> -50%)
- + 2-streifige Frankfurter Straße mit Querungsmöglichkeiten
- + Zusammenwachsen von Eglosheim möglich / großes Nachverdichtungspotential an Frankfurter Straße
- + Spürbare der Lärm- und Schadstoffentlastung im Bereich Frankfurter- / August-Bebel-Straße
- Mehrverkehr auf Marien- und Schlossstraße
- Keine städtebaulichen Impulse für die Gesamtstadt
- Starke Eingriffe im Bereich der Tunnelportale (Trennwirkung)
- Lärmmehrbelastung an den Tunnelportalen

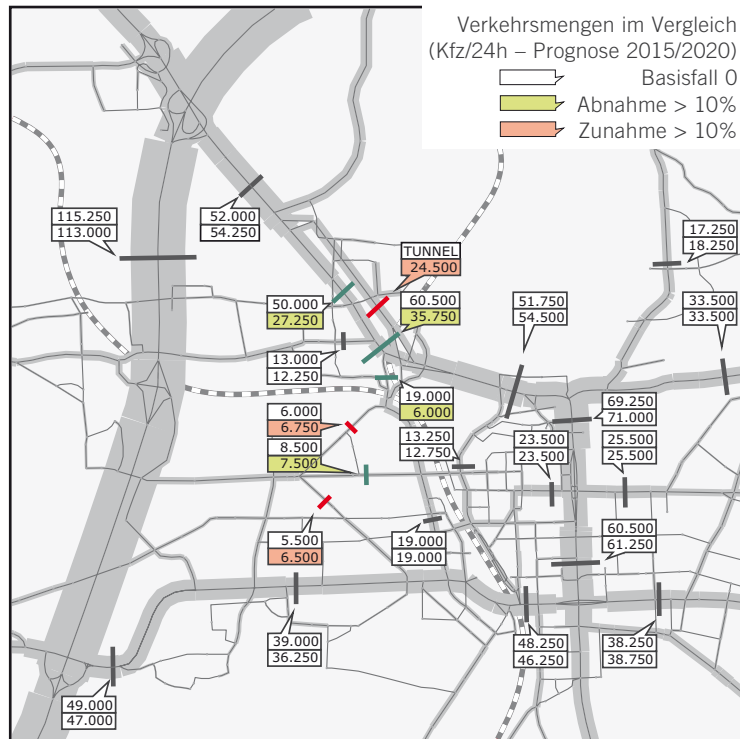


WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

- Grobkostenschätzung: ca. 95 – 100 Mio. €
- + Machbarkeitsuntersuchung liegt bereits vor
- Hohe Unterhaltungskosten für 4-streifigen Tunnel

BEWERTUNG

- Hohe Verkehrsentlastung ermöglicht lokale Neugestaltung der Frankfurter Straße
- Geringe städtebauliche Chancen für Gesamtstadt

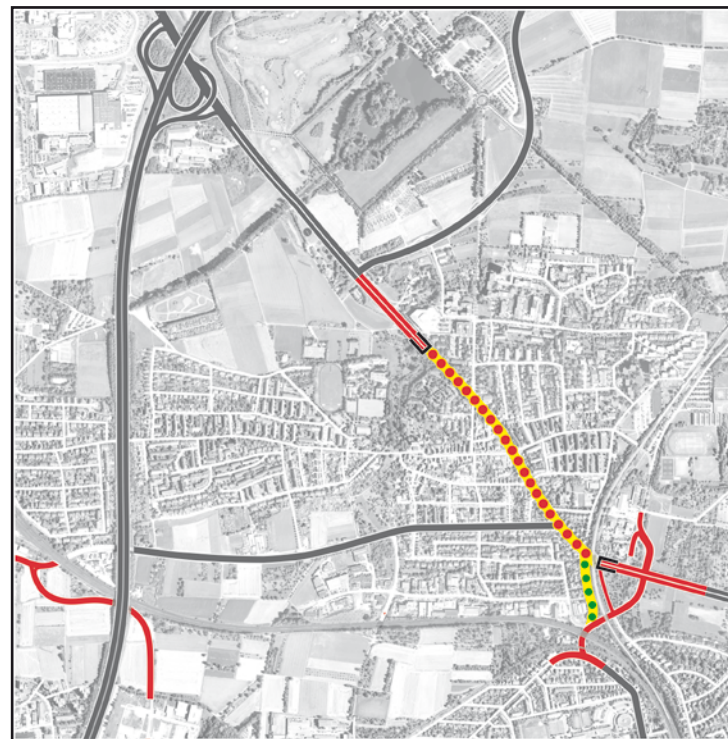


WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

- Grobkostenschätzung: ca. 60 – 65 Mio. €
- Unterhaltungskosten für Tunnel (2-streifig)

BEWERTUNG

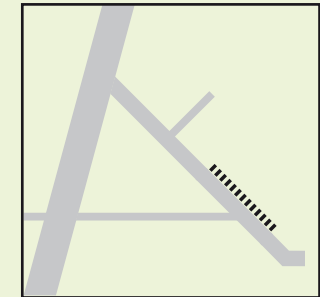
- Entlastet Frankfurter Straße spürbar und ermöglicht teilweise das Zusammenwachsen des Zentrums Eglosheim
- Leistungsfähigkeit des 2-streifigen Tunnels ist in Hauptverkehrszeiten nicht gesichert



VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

- + Lokal deutliche Entlastung von Frankfurter- und August-Bebel-Straße
- + Reduktion der Lärm- und Schadstoffimmissionen im Bereich Frankfurter Straße / August-Bebel-Straße
- Mehrverkehr auf Marien- und Schlossstraße
- 2-streifige Frankfurter Straße nur teilweise möglich
- Keine städtebaulichen Impulse für die Gesamtstadt
- Eingriffe im Bereich der Tunnelportale (Trennwirkung)
- Lärm- und Mehrbelastung an den Tunnelportalen

T2

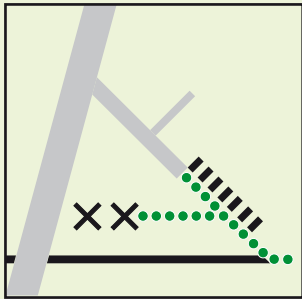


NETZÄNDERUNGEN

- **2-streifiger Tunnel**
Frankfurter Straße
- **Neugestaltung** August-Bebel-Straße
- Neuer **Anschluss Reute**



T4-B2



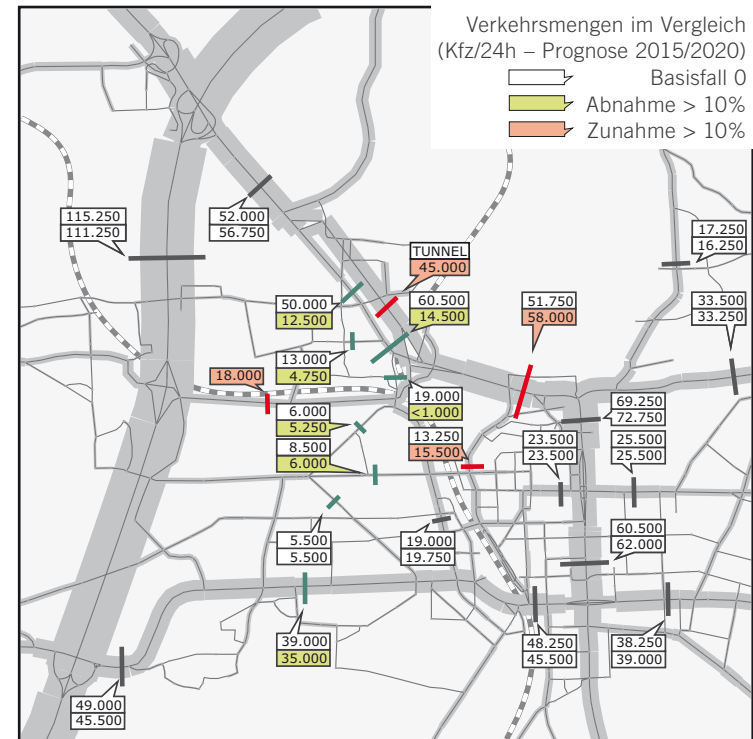
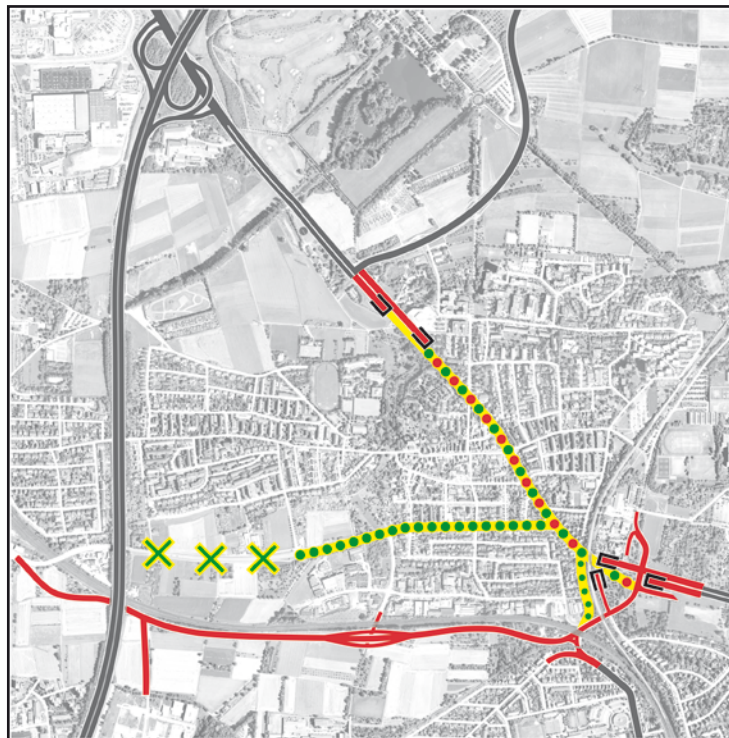
NETZÄNDERUNGEN

- **4-streifiger Tunnel**
Frankfurter Straße
- **Neugestaltung 2-streifige**
Frankfurter Straße
- **2-streifige Bahnparallele**
Trasse von Reute bis A81
- **Gespernte** Markgröninger
Straße von A81 bis
Theurerstraße
- **Neugestaltung** von August-
Bebel- und Markgröninger
Straße



VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

- + Deutlichste lokale Entlastung der Frankfurter Straße (-75 %)
- + 2-streifige Frankfurter Straße mit Querungsmöglichkeiten
- + Zusammenwachsen von Eglosheim möglich / großes Nachverdichtungspotential
- + Wirksamste Lärm- und Schadstoffentlastung im Bereich Frankfurter- / August-Bebel-Straße
- Mehrverkehr auf Marien- und Schlossstraße
- Geringe städtebauliche Impulse für die Gesamtstadt
- Starke Eingriffe im Bereich der Tunnelportale (Trennwirkung)
- Immissionsmehrbelastung an den Tunnelportalen

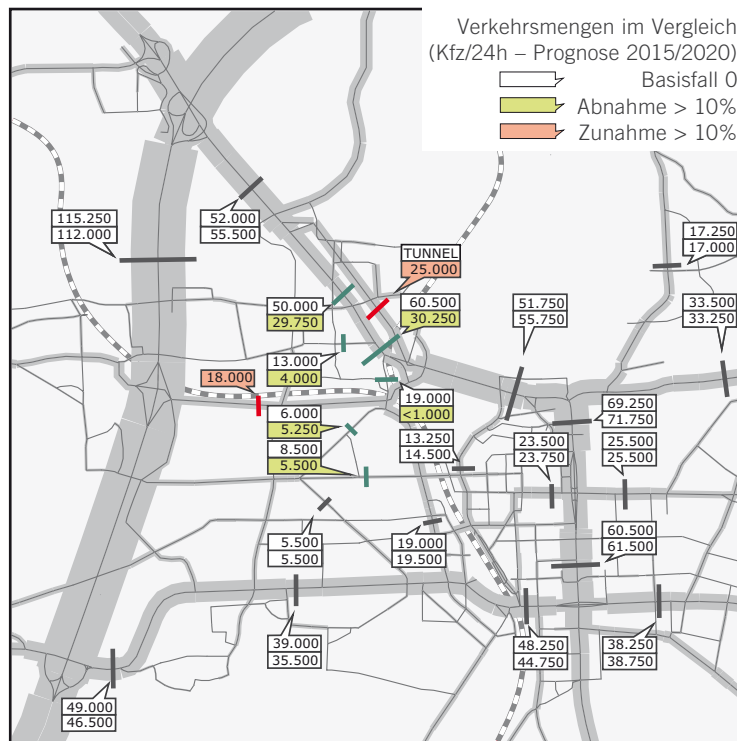


WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

- Grobkostenschätzung: ca. 125 – 130 Mio. €
- Nur in Kooperation mit Nachbarstadt Asperg möglich
- Hohe Unterhaltungskosten für 4-streifigen Tunnel

BEWERTUNG

- Höchste Verkehrsentlastung ermöglicht gestalterische Maßnahmen in Eglosheim
- Höchste Gesamtkosten
- Geringe Auswirkungen auf Gesamtstadt

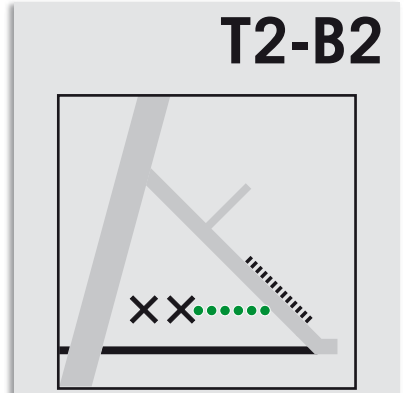


WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

- Grobkostenschätzung: ca. 90 Mio. €
- Nur in Kooperation mit Nachbarstadt Asperg möglich
- Unterhaltungskosten für Tunnel (2-streifig)

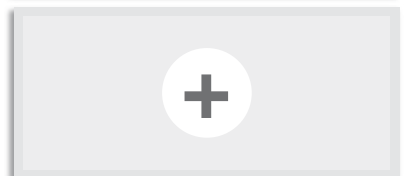
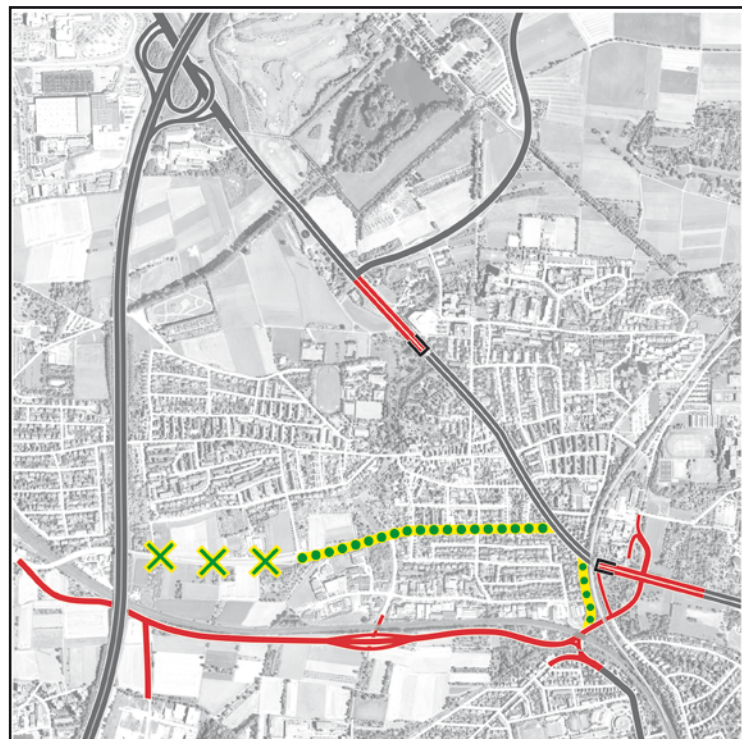
BEWERTUNG

- Hohe Verkehrsentlastung ermöglicht im Westen das Zusammenwachsen von Eglosheim
- Wenig Gestaltungspotential im Bereich der Frankfurter Straße
- Geringe städtebauliche Chancen für Gesamtstadt

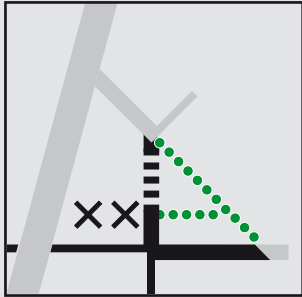


- ### NETZÄNDERUNGEN
- **2-streifiger Tunnel**
Frankfurter Straße
 - **2-streifige Bahnparallele**
Trasse von Reute bis A81
 - **Gesperpte** Markgröninger Straße von A81 bis Theurerstraße
 - **Neugestaltung** von August-Bebel- und Markgröninger Straße

- ### VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT
- + Flächenhafte Entlastung von Eglosheim und Weststadt
 - + Eglosheim-West kann zusammenwachsen
 - + Reduktion der Lärm- und Schadstoffimmissionen im Kernbereich Eglosheim und der Weststadt
 - Mehrverkehr auf Marien- und Schlossstraße
 - Keine städtebaulichen Impulse für die Gesamtstadt
 - Eingriffe/Flächenverbrauch im Bereich der Tunnelportale und entlang der Bahn
 - Lärmmehrbelastung an den Tunnelportalen



R4-B4-S2



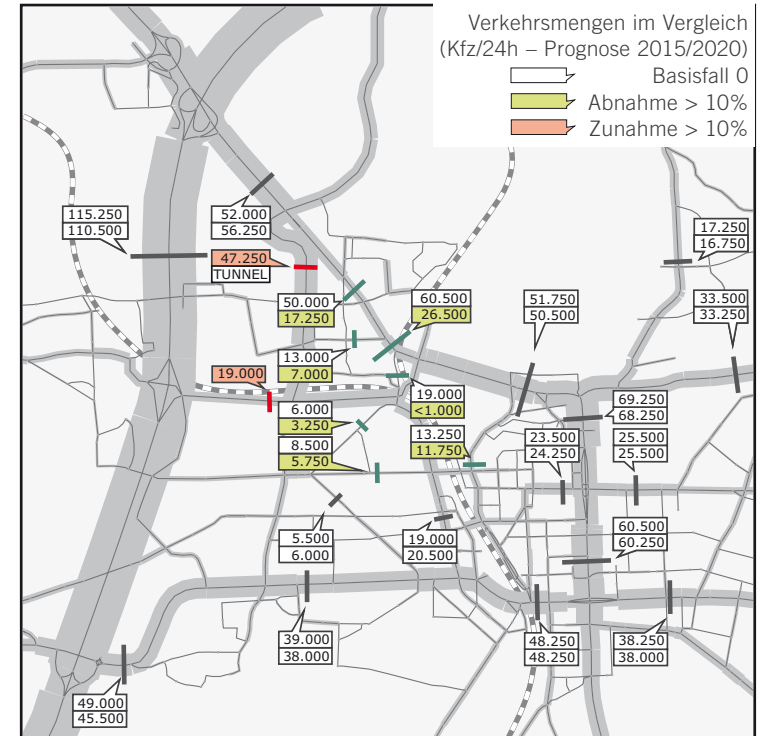
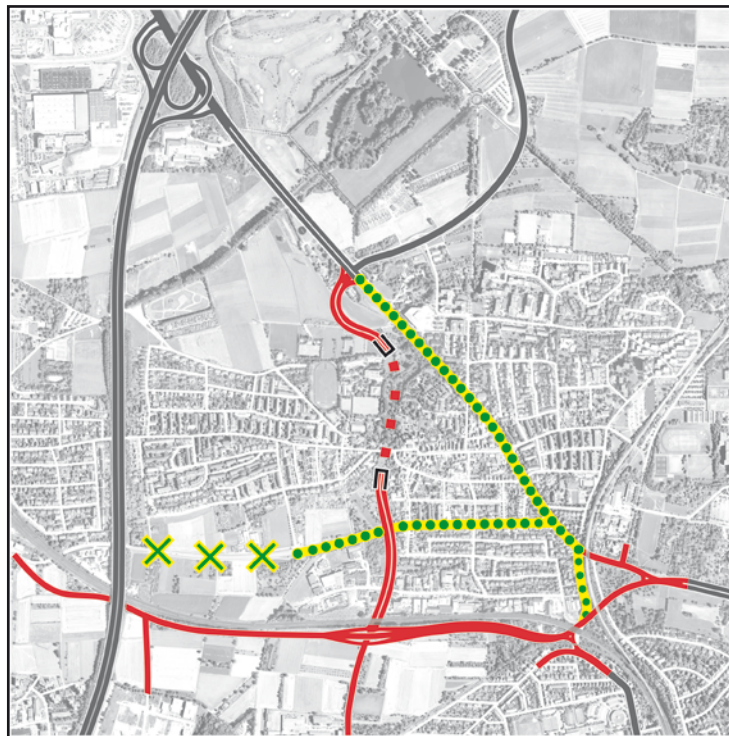
NETZÄNDERUNGEN

- **4-streifiger Tunnel** Riedgraben
- **Neugestaltung 2-streifige** Frankfurter Straße
- **2- bzw. 4-streifige Bahnparallele** Trasse (östl. bzw. westl. Riedgraben)
- **Gespernte** Markgröninger Straße von A81 bis Theurerstraße
- **Neugestaltung** von August-Bebel- und Markgröninger Str.
- 2-streifige **Strombergstraße** als 30 Km/h Straße



VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

- + Lokal deutliche Entlastung von August-Bebel-, Markgröninger- und Frankfurter Straße
- + 2-streifige Frankfurter Straße mit Querungsmöglichkeit
- + Nachverdichtungspotential entlang Frankfurter Straße
- + Wirksame Immissionsentlastung in A.-Bebel und Frankfurter Str.
- Neue Zerschneidung des Siedlungsgebietes sowie des Freiraumes zwischen Hirschbergsiedlung und Alt-Eglosheim
- Tunnelportal liegt nah am Siedlungskörper
- Neue Lärm- und Schadstoffbelastung der Hirschbergsiedlung
- Geringe städtebauliche Impulse für die Gesamtstadt

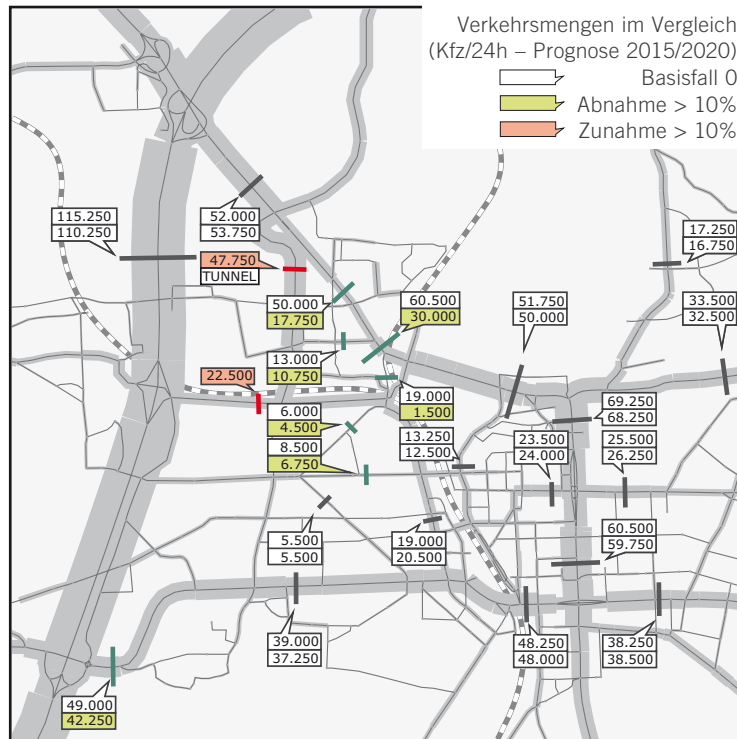


WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

- Grobkostenschätzung: ca. 106 Mio. €
- Nur in Kooperation mit Nachbarstadt Asperg möglich
- Für 4-streifigen Riedgrabentunnel hohe Unterhaltungskosten

BEWERTUNG

- Hohe Entlastung und Neuordnungschance an Frankfurter Straße
- Neue Zerschneidung von Siedlungskörper und Freiraum
- Kaum positive Auswirkungen auf die Gesamtstadt



VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

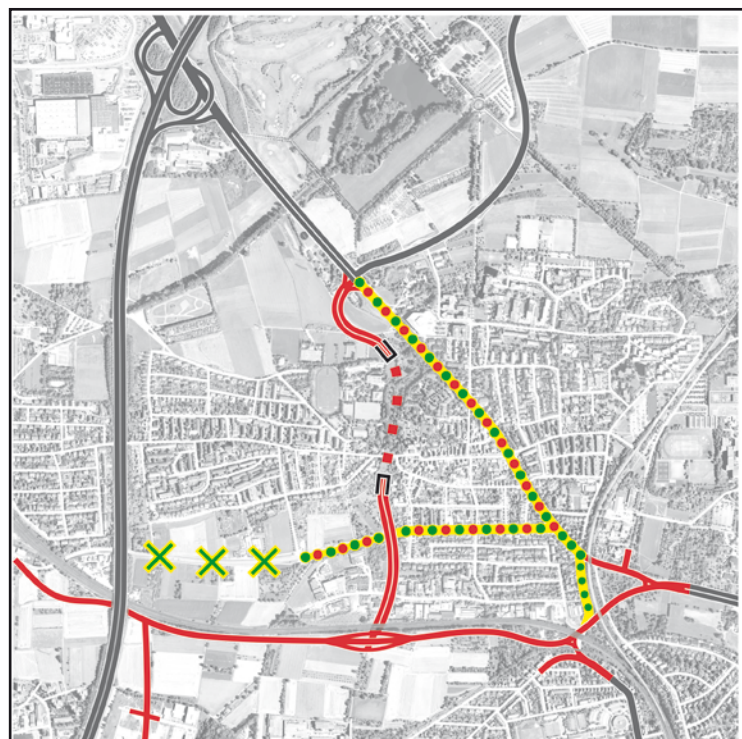
- + Lokal deutliche Entlastung von A.-Bebel-, Markgröninger- und Frankfurter Straße
- + Nachverdichtungspotential entlang Frankfurter Straße
- + Geringere Lärm-/Schadstoffimmissionen entlang Frankfurter Straße
- 2-streifige Frankfurter Straße nur bei Verkehrsmengenregelung
- Mehrverkehr auf Kurfürstenstraße
- Neue Zerschneidung des Siedlungsgebietes sowie des Freiraumes zwischen Hirschbergsiedlung und Alt-Eglosheim
- Tunnelportal liegt nah am Siedlungskörper
- Neue Lärm- und Schadstoffbelastung der Hirschbergsiedlung
- Keine städtebaulichen Impulse für die Gesamtstadt

WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

- Grobkostenschätzung: ca. 95 Mio. €
- Nur in Kooperation mit Nachbarstadt Asperg möglich
- 4-streifiger Riedgrabentunnel mit hohen Unterhaltungskosten

BEWERTUNG

- Hohe Entlastung und Neuordnungschance an Frankfurter Straße
- Neue Zerschneidung von Siedlungskörper und Freiraum
- Kaum positive Auswirkungen auf die Gesamtstadt

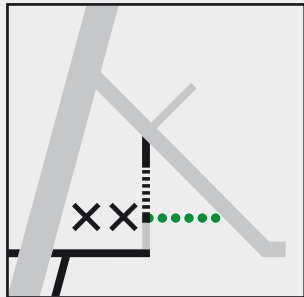


R4-B2

NETZÄNDERUNGEN

- **4-streifiger Tunnel** Riedgraben
- **Neugestaltung 2-streifige** Frankfurter Straße
- **2-streifige Bahnparallele** Trasse von Reute bis A81
- **Gesperzte** Markgröninger Straße von A81 bis Theurerstraße
- **Neugestaltung** von Markgröninger Straße
- **Westrandstraße** bis „LB-Süd“

R2-B2



„Schwenktrasse“

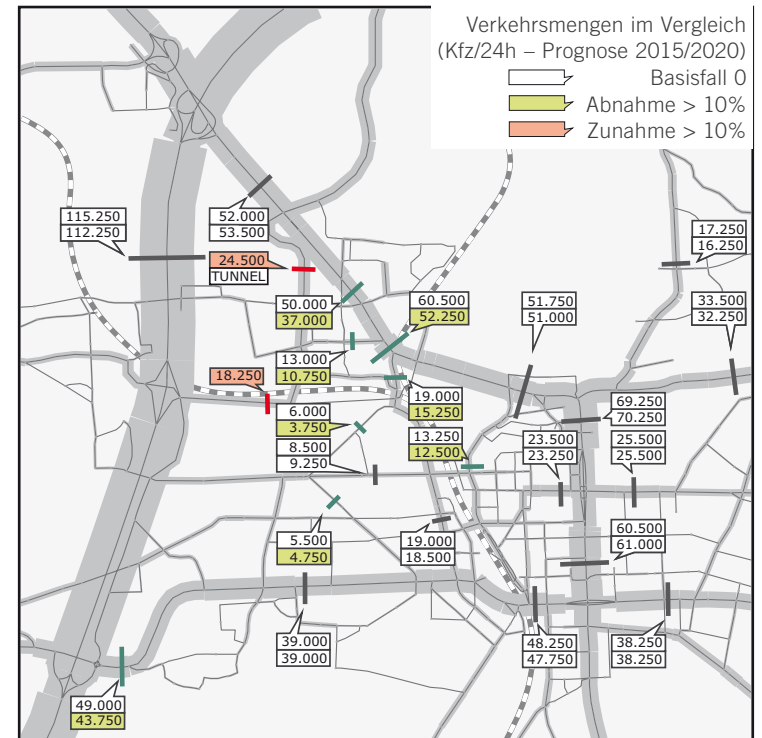
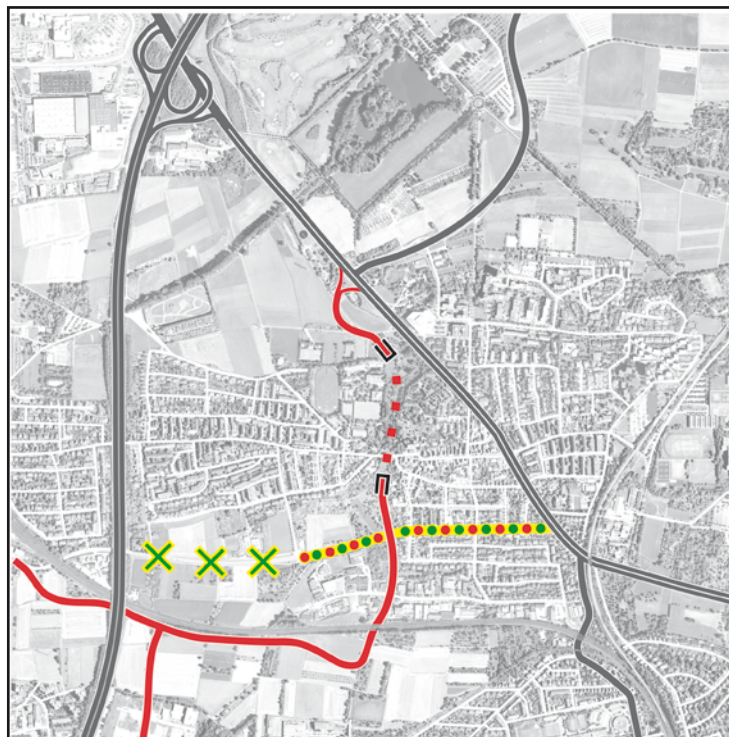
NETZÄNDERUNGEN

- **2-streifiger Tunnel** Riedgraben
- **2-streifige Bahnparallele** Trasse (westl. Riedgraben)
- **Gespernte** Markgröninger Straße von A81 bis Theurerstraße
- **Neugestaltung** Markgröninger Straße
- **Westrandstraße** bis „LB-Süd“



VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

- Kaum Entlastung von Eglosheim und Weststadt
- Weiterhin 4-streifige Frankfurter Straße erforderlich
- Mehrverkehr auf Kurfürsten- und Marienstraße
- Zerschneidung des Siedlungsgebietes sowie des Freiraumes zwischen Hirschbergsiedlung und Alt-Eglosheim
- Tunnelportal liegt nah am Siedlungskörper
- Kein Nachverdichtungspotential entlang der Frankfurter Straße
- Trennwirkung der Frankfurter Straße bleibt erhalten
- Keine städtebaulichen Impulse für die Gesamtstadt

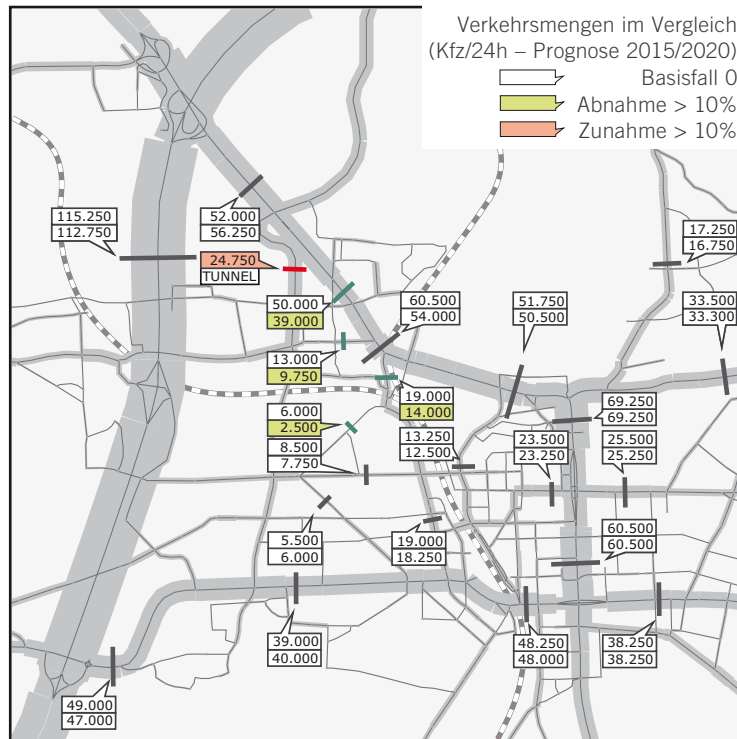


WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

- Grobkostenschätzung: ca. 45 – 50 Mio. €
- Nur in Kooperation mit Nachbarstadt Asperg möglich
- 2-streifiger Riedgrabentunnel mit hohen Unterhaltungskosten

BEWERTUNG

- Geringe lokale Entlastung in Eglosheim
- Kaum Entwicklungspotential für die Gesamtstadt
- Zusätzliche Zerschneidung von Eglosheim



VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

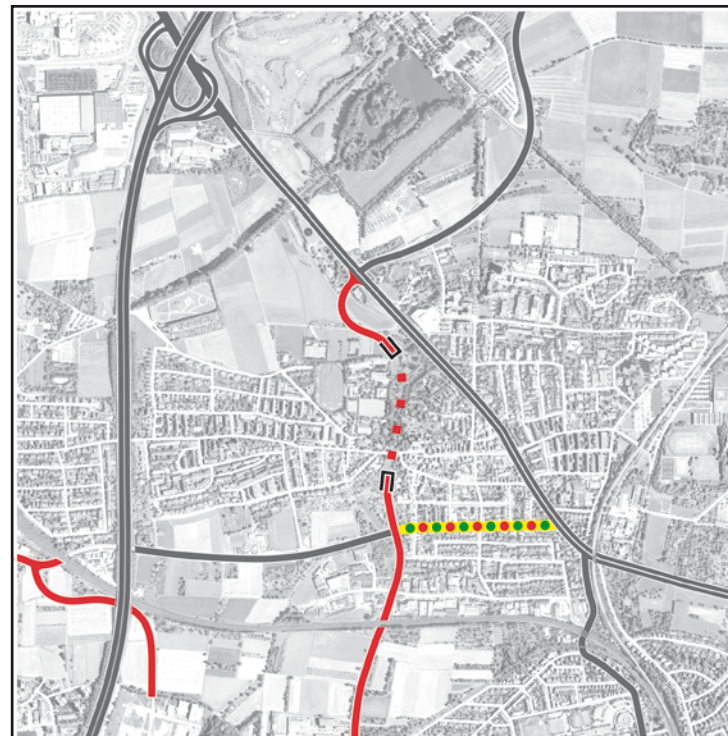
- + Lokal deutliche Entlastung von August-Bebel-Straße und Talallee
- Mehrverkehr auf Schlieffen- und Markgröninger Straße
- Weiterhin 4-streifige Frankfurter Straße erforderlich
- Zerschneidung des Siedlungsgebietes sowie des Freiraumes zwischen Hirschbergsiedlung und Alt-Eglosheim
- Tunnelportal liegt nah am Siedlungskörper
- Kein Nachverdichtungspotential entlang der Frankfurter Straße
- Trennwirkung der Frankfurter Straße bleibt erhalten
- Keine städtebaulichen Impulse für die Gesamtstadt

WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

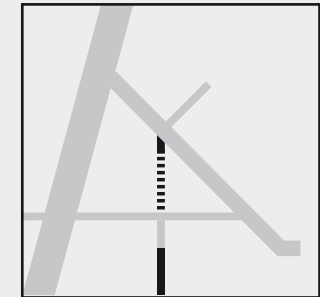
- Grobkostenschätzung: ca. 50 – 55 Mio. €
- Unterhaltungskosten für 2-streifigen Tunnel

BEWERTUNG

- Kaum Entlastung in Eglosheim
- Keine Entwicklungspotentiale für die Gesamtstadt
- Belastungen für wohnungsnahen Freiraum von Eglosheim und Weststadt
- Zusätzliche Zerschneidung von Eglosheim und Weststadt



R2-S2



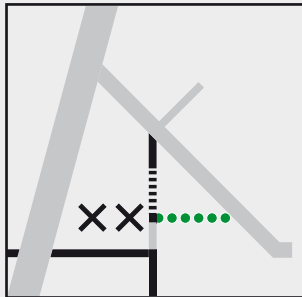
„Riedgrabentrasse“

NETZÄNDERUNGEN

- **2-streifiger Tunnel**
Riedgraben
- 2-streifige **Strombergstraße** als 30 Km/h Straße



R2-B2-S2

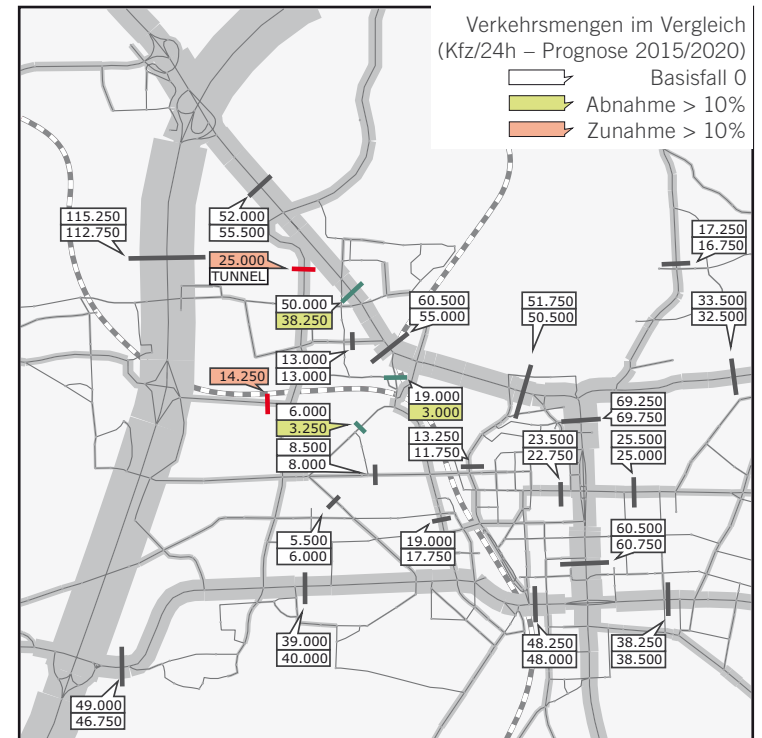
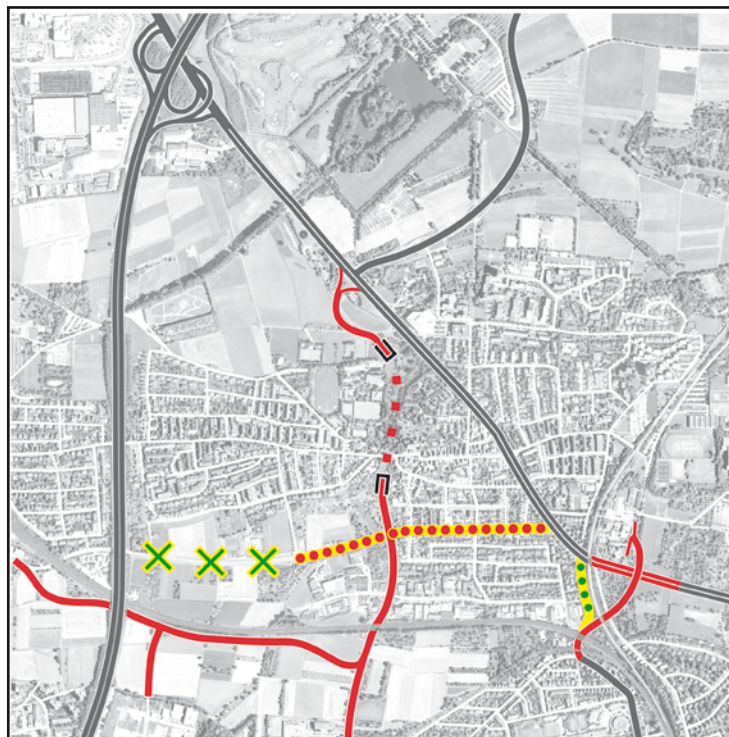


NETZÄNDERUNGEN

- **2-streifiger Tunnel** Riedgraben
- **2-streifige Bahnparallele** Trasse (westl. Riedgraben)
- **Gespernte** Markgröninger Straße von A81 bis Theurerstraße
- **Neugestaltung** Markgröninger Straße
- 2-streifige **Strombergstraße** als 30 Km/h Straße

VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

- Kaum Entlastung von Eglosheim und Weststadt
- Weiterhin 4-streifige Frankfurter Straße erforderlich
- Mehrverkehr auf Kurfürsten- / Marien- und Schlieffenstraße
- Zerschneidung des Siedlungsgebietes sowie des Freiraumes zwischen Hirschbergsiedlung und Alt-Eglosheim
- Tunnelportal liegt nah am Siedlungskörper
- Kein Nachverdichtungspotential entlang der Frankfurter Straße
- Trennwirkung der Frankfurter Straße bleibt erhalten
- Keine städtebaulichen Impulse für die Gesamtstadt

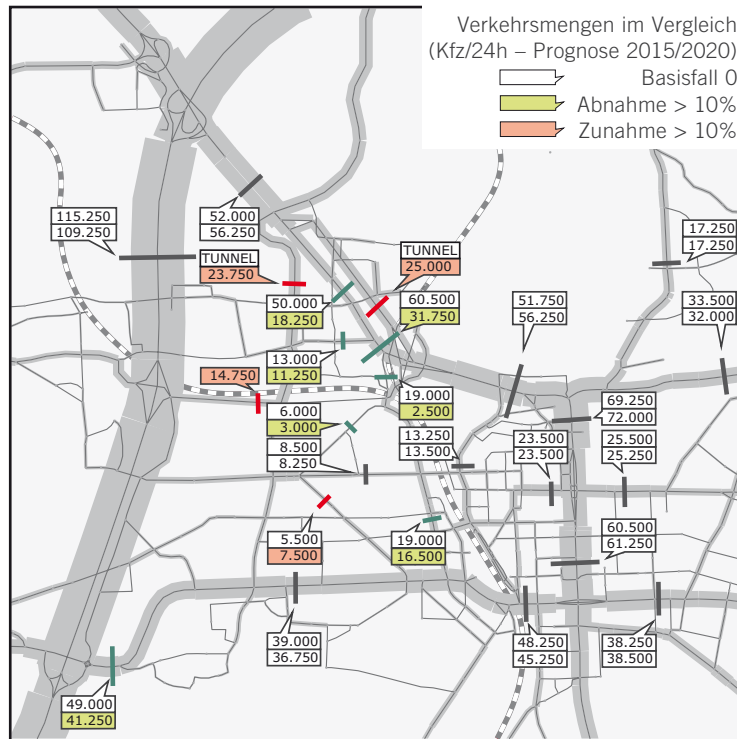


WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

- Grobkostenschätzung: ca. 55 – 60 Mio. €
- Nur in Kooperation mit Nachbarstadt Asperg möglich
- Unterhaltungskosten für 2-streifigen Tunnel

BEWERTUNG

- Geringe lokale Entlastungen in Eglosheim
- Kaum Entwicklungspotential für die Gesamtstadt

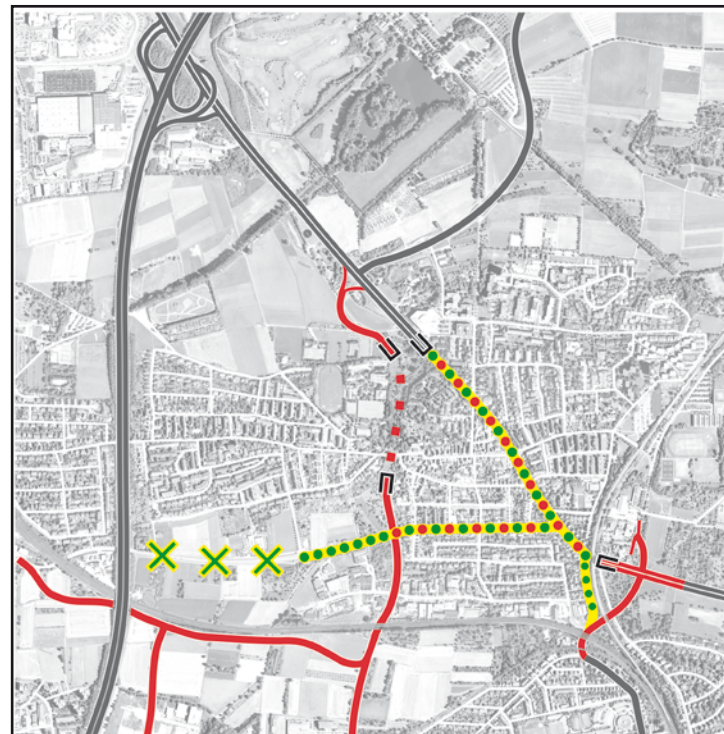


WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

- Grobkostenschätzung: ca. 115 – 120 Mio. €
- Nur in Kooperation mit Nachbarstadt Asperg möglich
- Hohe Unterhaltungskosten für zwei 2-streifige Tunnelbauwerke

BEWERTUNG

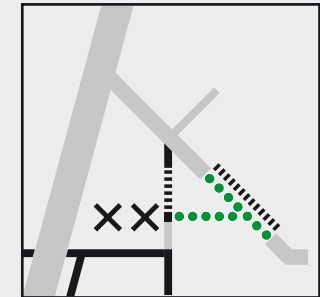
- Geringe lokale Entlastung in Eglosheim
- Geringe Entwicklungspotentiale für die Gesamtstadt
- Fragliche Kosten-Nutzen-Relation
- Neue Zerschneidung von Eglosheim und Weststadt



VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

- + Deutlich spürbare Entlastung der Frankfurter Straße
- + Abschnittsweise 2-streifiger Querschnitt Frankfurter Straße möglich
- + Nachverdichtungspotential entlang der Frankfurter Straße
- Mehrverkehr auf Heilbronner Straße und Schloßstraße
- Zerschneidung des Siedlungsgebietes sowie des Freiraumes zwischen Hirschbergsiedlung und Alt-Eglosheim
- Tunnelportal liegt nah am Siedlungskörper

R2-B2-S2-T2

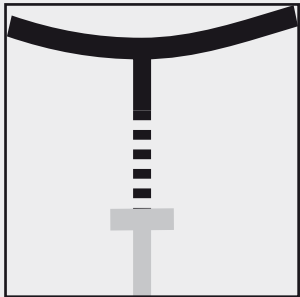


NETZÄNDERUNGEN

- **2-streifiger Tunnel** Riedgraben
- **2-streifige Bahnparallele** Trasse (westl. Riedgraben)
- **2-streifiger Tunnel** Frankfurter Straße
- **Gesperzte** Markgröninger Straße von A81 bis Theurerstraße
- **Neugestaltung** Markgröninger Straße und Frankfurter Straße
- 2-streifige **Strombergstraße** als 30 Km/h Straße
- **Westrandstraße** bis „LB-Süd“



F4-N4



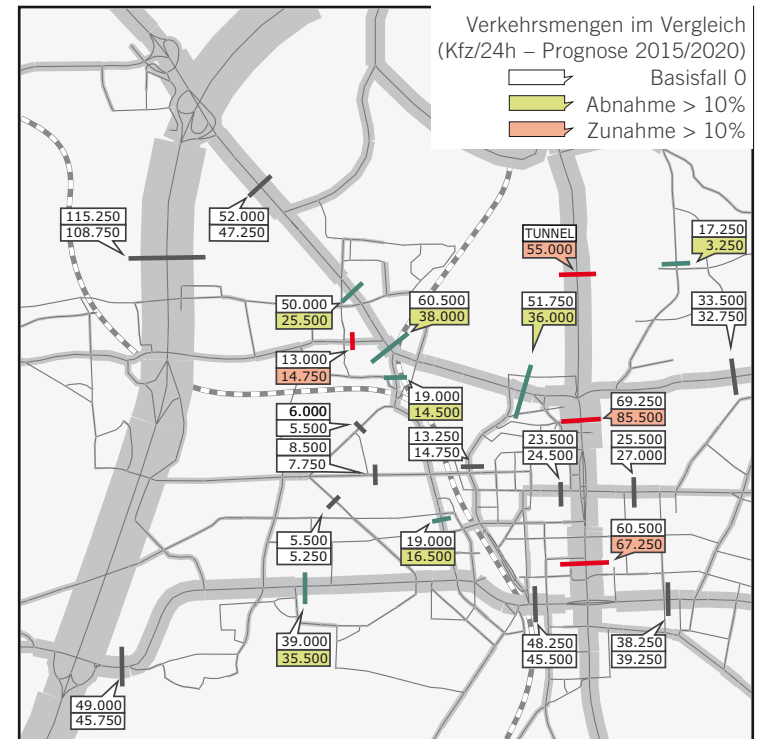
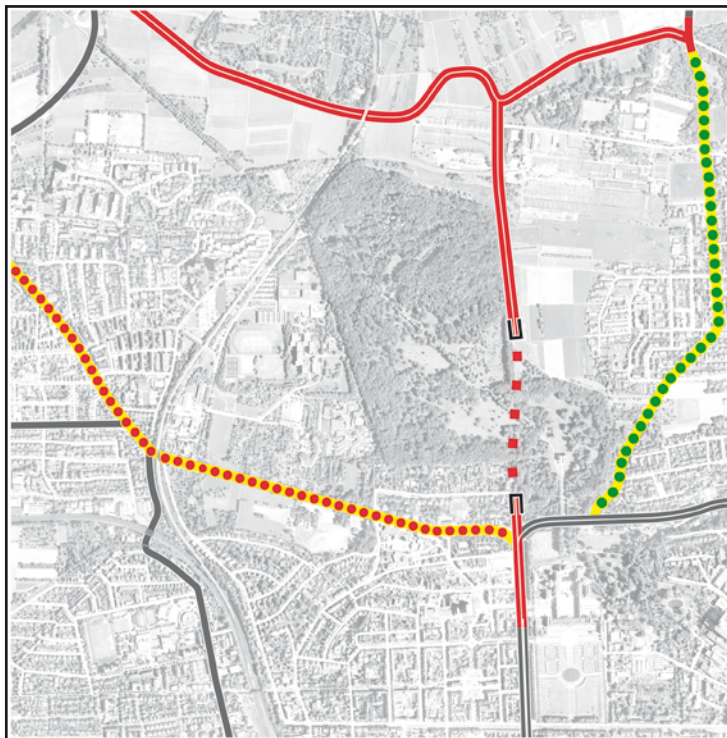
NETZÄNDERUNGEN

- **4-streifiger Tunnel**
Favoritepark
- **4-streifige Nordspange**
Hoheneck
- **Neugestaltung 2-streifige**
Frankfurter Straße



VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

- + Spürbare Entlastung von August-Bebel-, Frankfurter- und Beihinger Straße
- + Städtebauliche Entwicklungspotentiale in der Beihinger Straße
- + Spürbare Lärm- und Schadstoffentlastung in August-Bebel-, Frankfurter- und Beihinger Straße
- Deutliche Verkehrszunahme auf Schloss- und Stuttgarter Straße
- Tunnelportal am Heilbronner Tor stadtgesterischer kaum integrierbar
- Kaum Nachverdichtung an Frankfurter Straße möglich
- Zusätzliche Lärmbelastung im Erholungsbereich Favoritepark
- Zerschneidung Grünzug Favoritepark – Monrepos – Freiberg

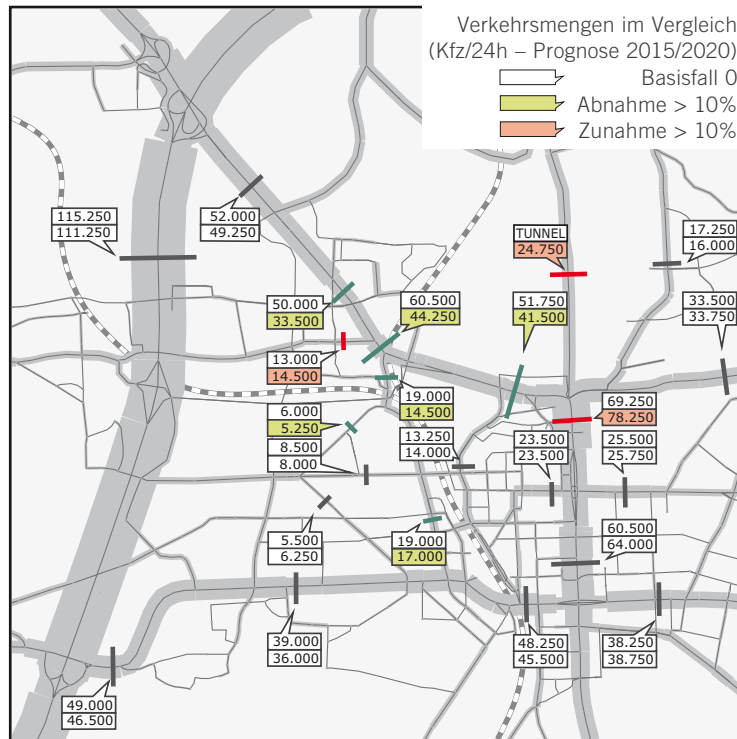


WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

- Grobkostenschätzung: nicht vorgenommen
- 4-streifiges Tunnelbauwerk mit hohen Unterhaltungskosten

BEWERTUNG

- Schlechte städtebauliche Integration bei ungünstiger gesamtstädtischer Verkehrsverteilung



VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

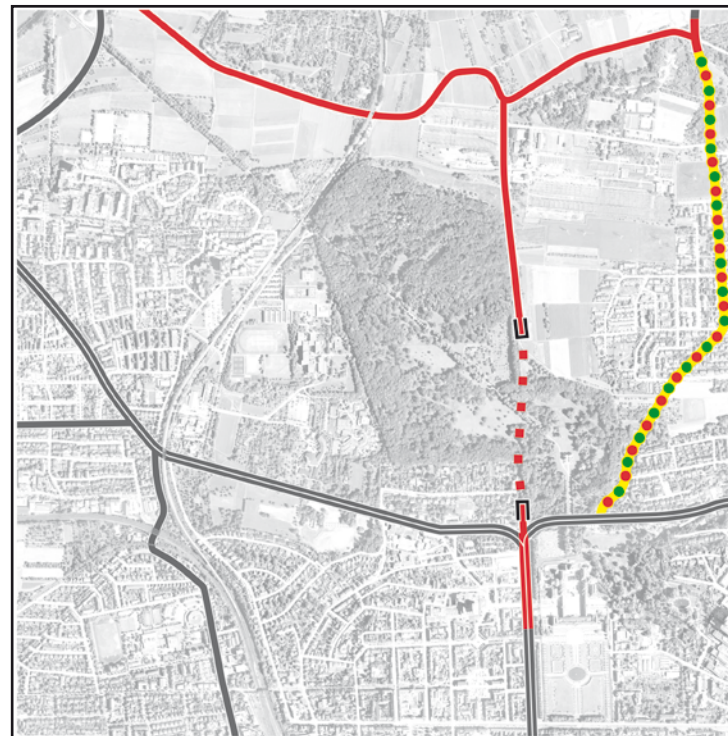
- + Entlastung von August-Bebel-, Frankfurter- und Beihinger Straße
- + Städtebauliche Entwicklungspotentiale in der Beihinger Straße
- + Spürbare Lärm- und Schadstoffentlastung nur im Bereich der Beihinger Straße
- Verkehrszunahme in Schloss- und Stuttgarter Straße
- Keine 2-streifige Frankfurter Straße möglich
- Tunnelportal am Heilbronner Tor stadtgesterischer kaum integrierbar
- Keine Nachverdichtung an Frankfurter Straße möglich
- Zusätzliche Lärmbelastung im Erholungsbereich Favoritepark
- Zerschneidung Grünzug Favoritepark – Monrepos – Freiberg

WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

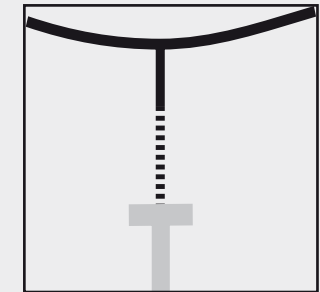
- Grobkostenschätzung: nicht vorgenommen
- 2-streifiges Tunnelbauwerk mit hohen Unterhaltungskosten

BEWERTUNG

- Schlechte städtebauliche Integration bei ungünstiger gesamtstädtischer Verkehrsverteilung



F2-N2

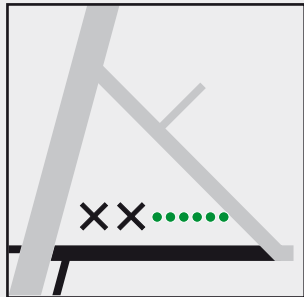


NETZÄNDERUNGEN

- **2-streifiger Tunnel**
Favoritepark
- **2-streifige Nordspange**
Hoheneck
- **Neugestaltung 2-streifige**
Frankfurter Straße

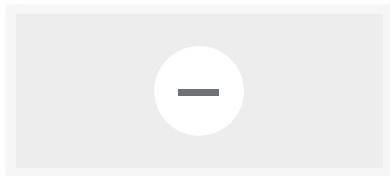


B4-M0



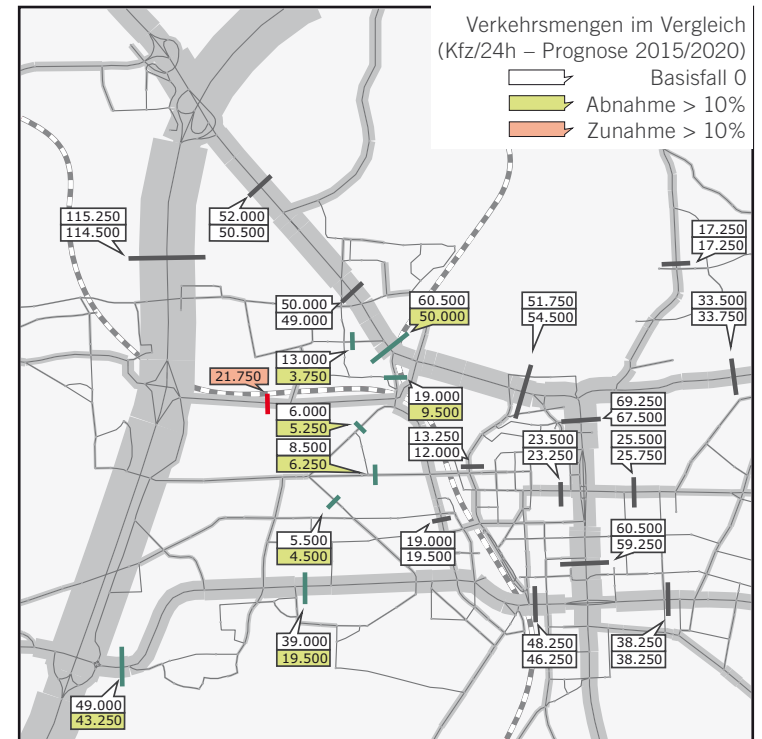
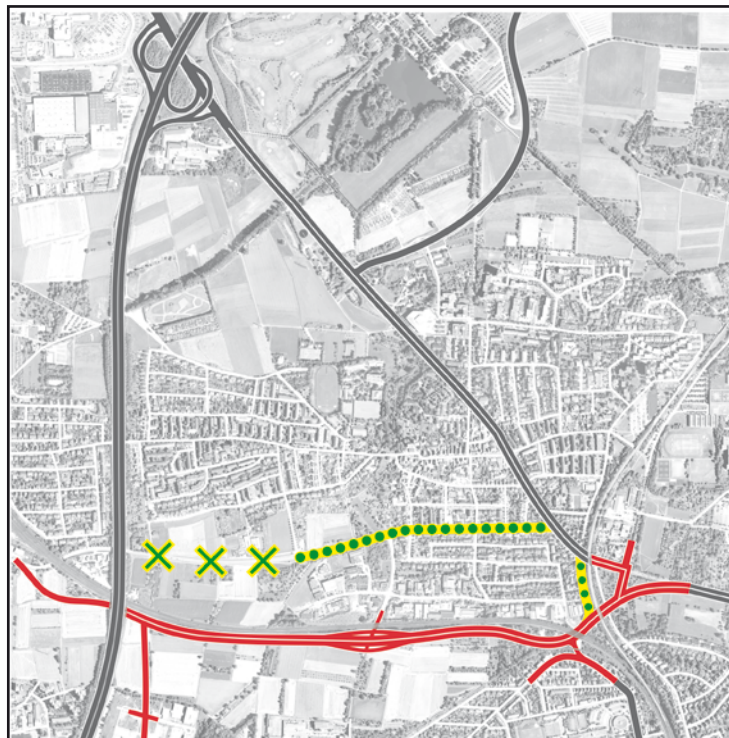
NETZÄNDERUNGEN

- **4-streifige Bahnparallele**
Trasse von Reute bis A81
- **Gesperrte** Markgröninger Straße von A81 bis Theurerstraße
- **Neugestaltung** Markgröninger Straße
- **Westrandstraße** bis „LB-Süd“



VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

- + Spürbare Entlastung in August-Bebel- und Markgröninger Straße
- Mehrverkehr auf Kurfürsten- und Heilbronner Straße
- Durchgehend 4-streifige Frankfurter Straße erforderlich
- Keine Nachverdichtung in Frankfurter Straße möglich
- Städtebauliche Potentiale nur im Bereich Markgröninger Straße
- Lärm- und Schadstoffimmissionsgrenzwerte in Frankfurter Straße überschritten
- Eingriff in Naherholungsbereich der Weststadt

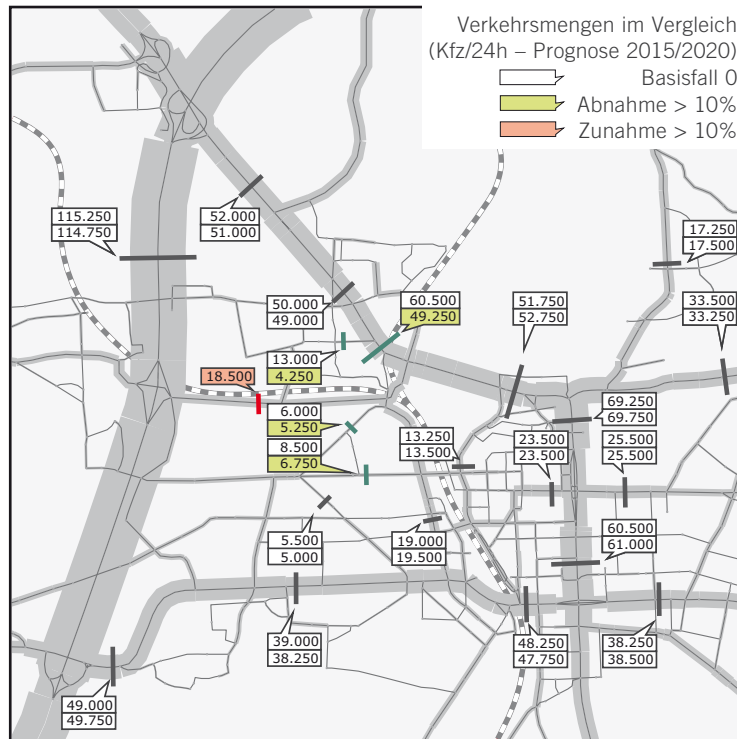


WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

- Grobkostenschätzung: ca. 45 – 50 Mio. €
- Nur in Kooperation mit Nachbarstadt Asperg möglich

BEWERTUNG

- Nur begrenzte lokale Entlastung in Eglosheim
- Keine Entwicklungspotentiale für die Gesamtstadt
- Nur in Verbindung mit Autobahnausbau / 4-streifiger Hirschbergtrasse sinnvoll



VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

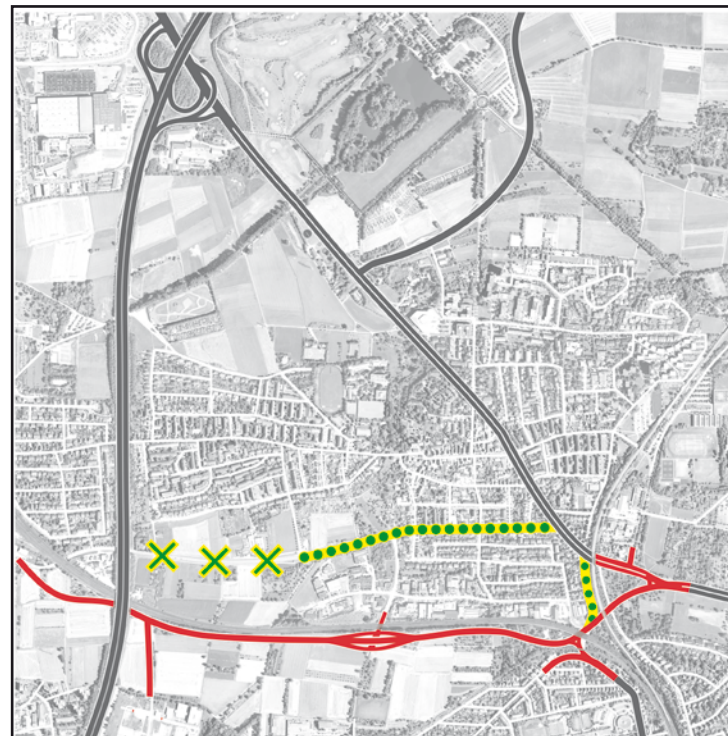
- + Entlastung von August-Bebel- und Markgröninger Straße
- + Städtebauliche Potentiale im Bereich Markgröninger Straße
- Mehrverkehr auf Kurfürsten- und Heilbronner Straße
- Durchgehend 4-streifige Frankfurter Straße erforderlich
- Keine Nachverdichtung in Frankfurter Straße möglich
- Lärm- und Schadstoffimmissionsgrenzwerte in Frankfurter Straße überschritten
- Eingriff in Naherholungsbereich der Weststadt

WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

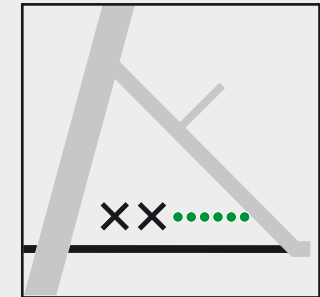
- Grobkostenschätzung: ca. 30 – 35 Mio. €
- Nur in Kooperation mit Nachbarstadt Asperg möglich

BEWERTUNG

- Nur sehr begrenzte lokale positive Effekte in Eglosheim
- Keine Entwicklungspotentiale für die Gesamtstadt
- Gegebenenfalls als Einstieg in Ausbau / Anschluss A81 oder Tunnel Frankfurter Straße sinnvoll



B2-M0

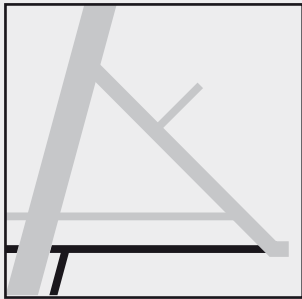


NETZÄNDERUNGEN

- **2-streifige Bahnparallele**
Trasse von Reute bis A81
- **Gesperrte** Markgröninger Straße von A81 bis Theurerstraße
- **Neugestaltung** Markgröninger Straße



B2



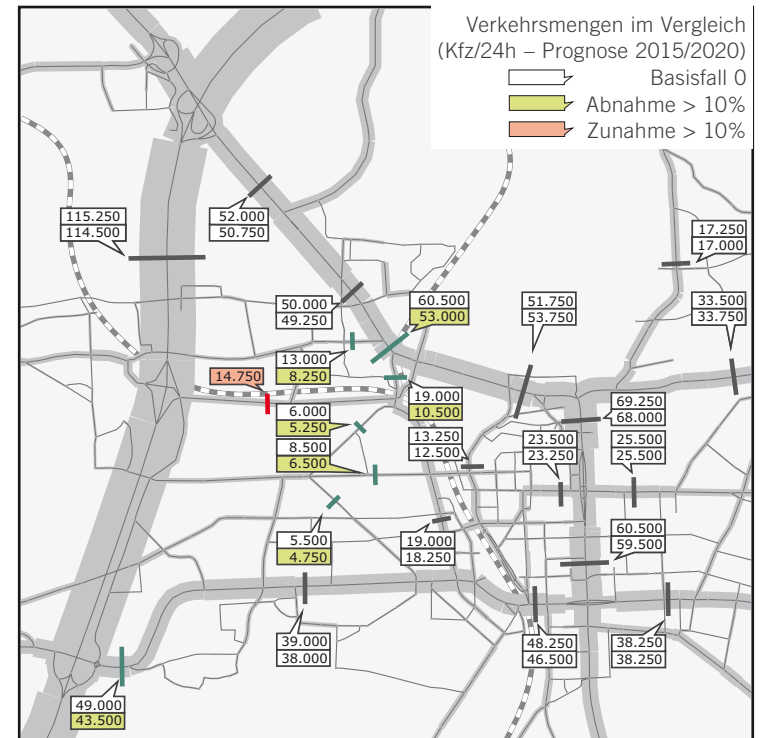
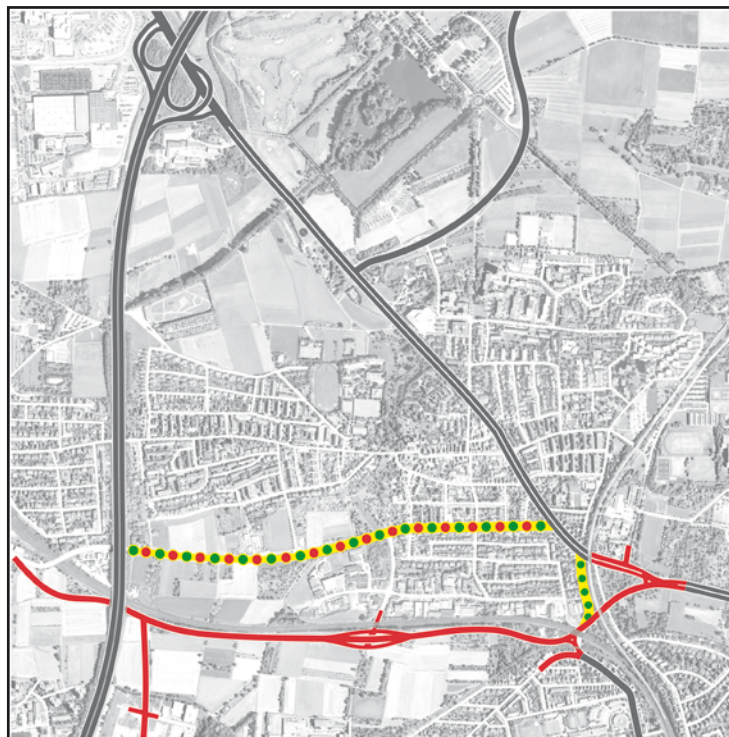
NETZÄNDERUNGEN

- **2-streifige Bahnparallele**
Trasse von Reute bis A81
- **Westrandstraße** bis „LB-Süd“



VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

- + Geringe Entlastung in August-Bebel- und Markgröninger Straße
- Mehrverkehr auf Kurfürsten- und Heilbronner Straße
- Durchgängig 4-streifige Frankfurter Straße erforderlich
- Nur geringe Verkehrsentslastung in der Markgröninger Straße
- Lärm- und Schadstoffimmissionsgrenzwerte in Frankfurter Straße überschritten
- Eingriff in Naherholungsbereich

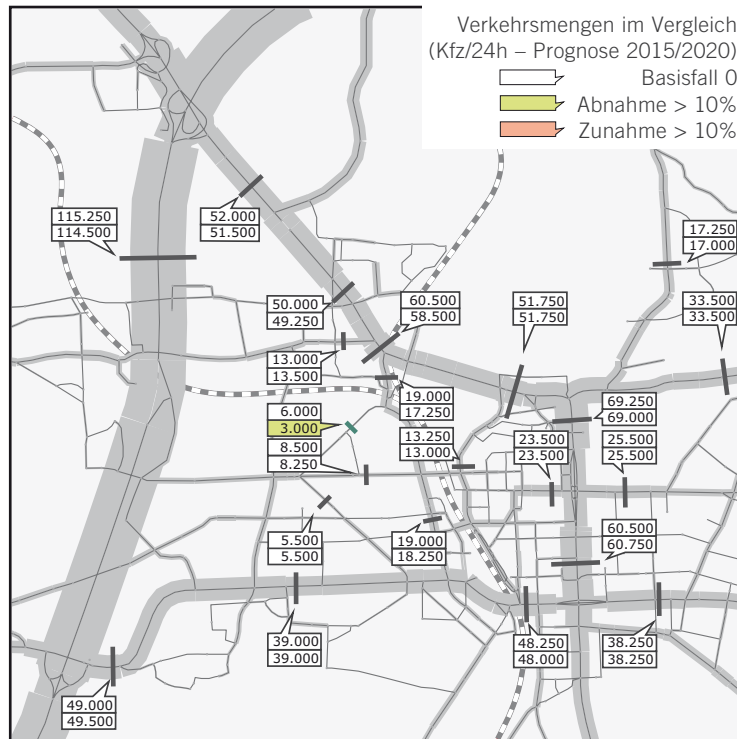


WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

- Grobkostenschätzung: ca. 25 – 30 Mio. €
- Nur in Kooperation mit Nachbarstadt Asperg möglich

BEWERTUNG

- Kaum positive Effekte für Eglosheim
- Keine positiven Effekte und Entwicklungspotentiale für die Gesamtstadt



WIRTSCHAFTLICHKEIT / TECHNISCHE UMSETZUNG

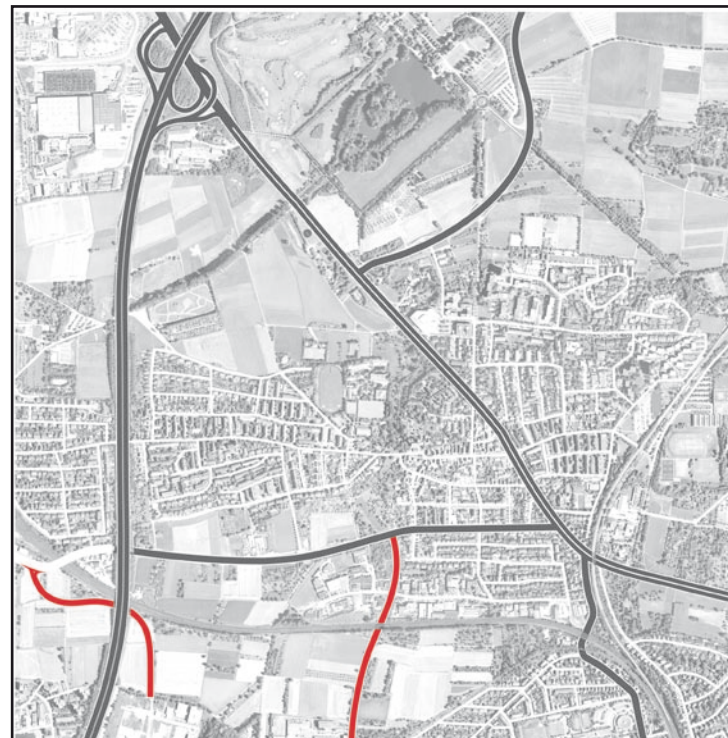
- Grobkostenschätzung: ca. 2 Mio. €

BEWERTUNG

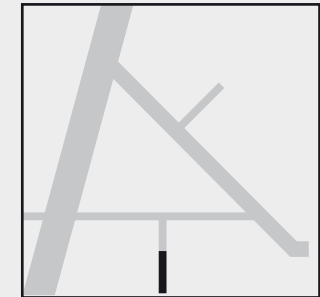
- Geringe lokale Wirkungen
- Kein Entwicklungspotentiale für die Gesamtstadt

VERKEHR / STÄDTEBAU / LANDSCHAFT

- + Sehr geringe Entlastung in Talallee, August-Bebel- und Frankfurter Straße
- Umverteilung der Verkehrsströme im Zentrum Eglosheim
- Siedlungsnaher Erholungsbereich Weststadt wird zerschnitten



S2



NETZÄNDERUNGEN

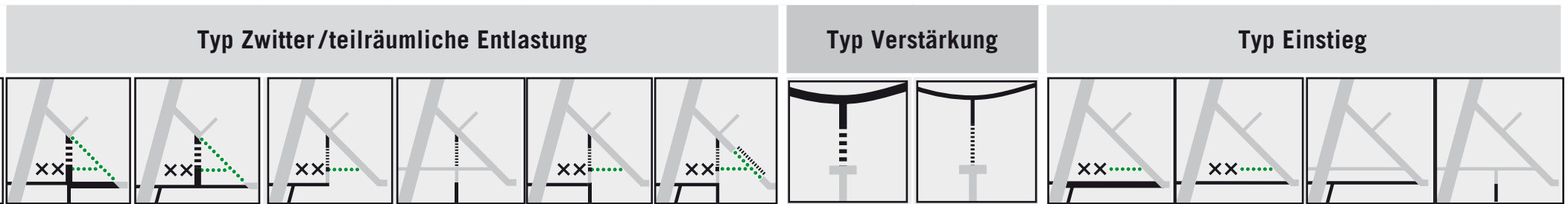
- 2-streifige **Strombergstraße** als 30 Km/h Straße





	Basisfall	A10-B4	A7-B4	H4-B4	H2-B2	H2-B2-S2	H2-B2-S2-T2	T4	T2	T4-B2	T2-B2
Verkehrsaspekte	--	++	-	++	-	-	+	+	+	++	+
Städtebauliche Aspekte	--	++	○	+	-	○	+	+	○	++	+
Ökologie/Landschaft	+	++	+	○	○	-	○	+	+	○	○
Wirtschaftliche Aspekte	+	+	+	+	-	-	--	--	-	--	--
Realisierungstechnische Aspekte	++	--	--	-	-	-	-	++	++	+	+
Gesamtbeurteilung*	○	+++	-	++	-	-	-	++	++	++	+
Bewertungsphase II „Engere Wahl“											

* Gesamtbeurteilung nur in Relation zu anderen Varianten; Einzelbewertung auf Basis der Variantenbewertungen S. 26-47



R4-B4-S2	R4-B2	R2-B2 „Schwenktrasse“	R2-S2 „Riedgrabentrasse“	R2-B2-S2	R2-B2-S2-T2	F4-N4	F2-N2	B4-M0	B2-M0	B2	S2
○	-	○	--	○	+	○	-	-	+	-	○
-	○	○	--	○	○	--	--	--	-	--	-
--	-	-	○	--	--	○	○	-	○	-	-
--	--	-	-	-	-	--	-	+	+	++	○
○	○	○	○	-	-	-	-	○	○	○	○
-	-	-	-	-	-	-	-	-	+	-	-

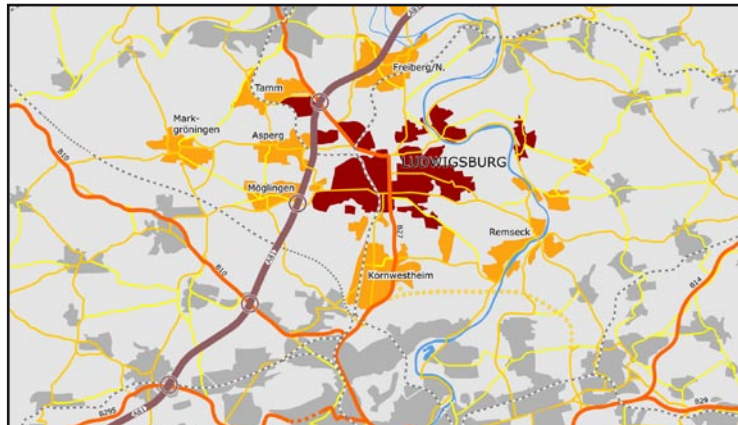
5

BEWERTUNGSPHASE II (ENGERE WAHL)

Die vergleichende Beurteilung der potentiellen Netzalternativen (insgesamt 24) unter denselben „Grobkriterien“ hat dazu geführt, noch fünf Lösungsansätze in einer „Engeren Wahl“ herauszufiltern und sie in einer weiteren Bewertungsphase II vertiefend gegenüber zu stellen.

Im Gegensatz zum Bewertungsverfahren der Phase I wird dabei eine vergleichende Betrachtung in drei Ebenen angestrebt, die in ihrer Maßstäblichkeit und planerischen Tiefenschärfe immer konkreter werden:

BETRACHTUNGSEBENE I: REGION / NAHBEREICH



- In der „Betrachtungsebene I“ wird die übergeordnete Bedeutung der jeweiligen Alternative für das Gesamtnetz bewertet.
- Die „Betrachtungsebene II“ konzentriert sich auf die Kernstadt und Stadtteile, wobei die Konfliktbewältigung im Stadtteil Eglosheim und im barocken Ensemble der Innenstadt Priorität hat.

BETRACHTUNGSEBENE II: KERNSTADT / STADTEILE



- Durch das Aufzeigen von Detaillösungen / Detailspekten werden in „Betrachtungsebene III“ Aussagen zu Machbarkeit und Aufwand formuliert.

BETRACHTUNGSEBENE III: DETAILASPEKTE

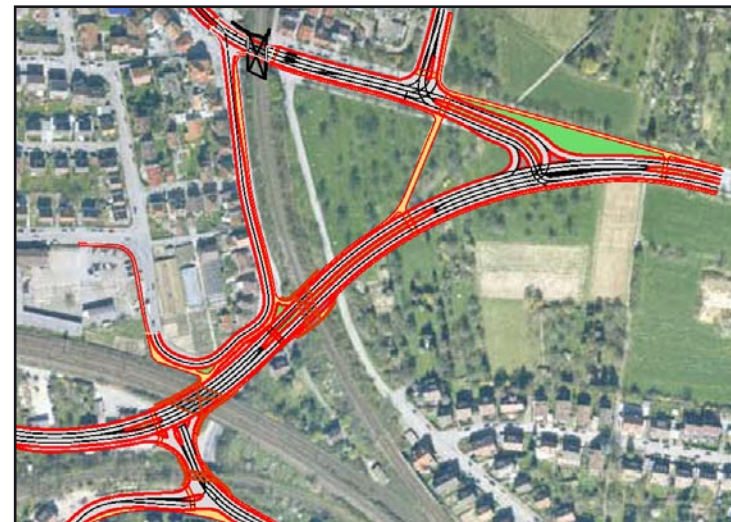
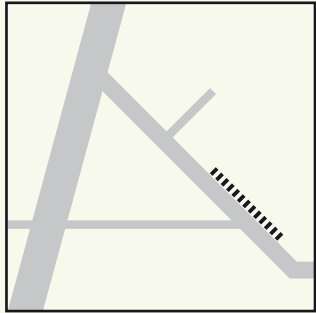


Abb. 5.02
Betrachtungsebene II
(Kernstadt / Stadtteile)

Abb. 5.01 (links)
Betrachtungsebene I
(Region / Nahbereich)

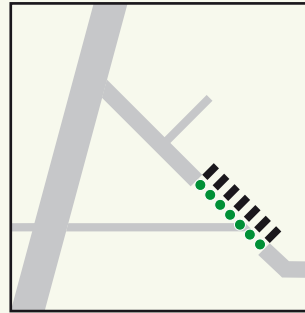
Abb. 5.03
Betrachtungsebene III
(Detailaspekte)

T2



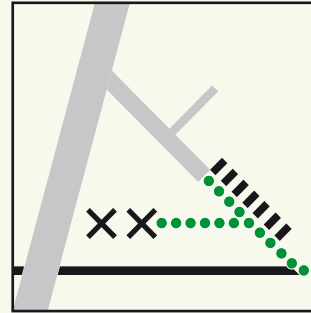
- **2-streifiger Tunnel**
Frankfurter Straße
- **Neugestaltung** August-Bebel-Straße
- Neuer **Anschluss Reute**

T4



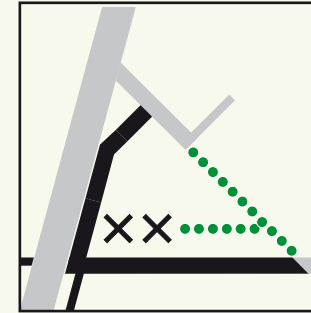
- **4-streifiger Tunnel**
Frankfurter Straße
- **Neugestaltung 2-streifige**
Frankfurter Straße
- **Neugestaltung** August-Bebel-Straße
- Neuer **Anschluss Reute**

T4-B2



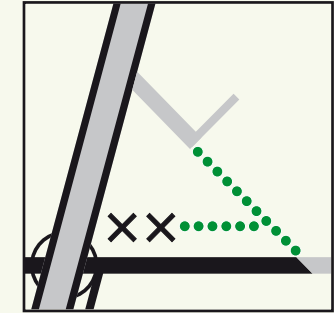
- **4-streifiger Tunnel**
Frankfurter Straße
- **Neugestaltung 2-streifige**
Frankfurter Straße
- **2-streifige Bahnparallele**
Trasse von Reute bis A81
- **Gesperrte** Markgröninger Straße von A81 bis Theurerstraße
- **Neugestaltung** von August-Bebel- und Markgröninger Straße

H4-B4

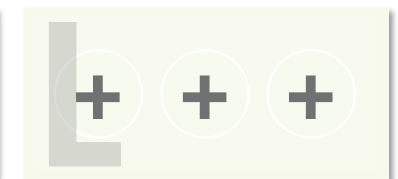
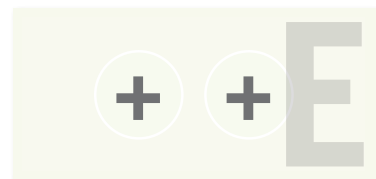


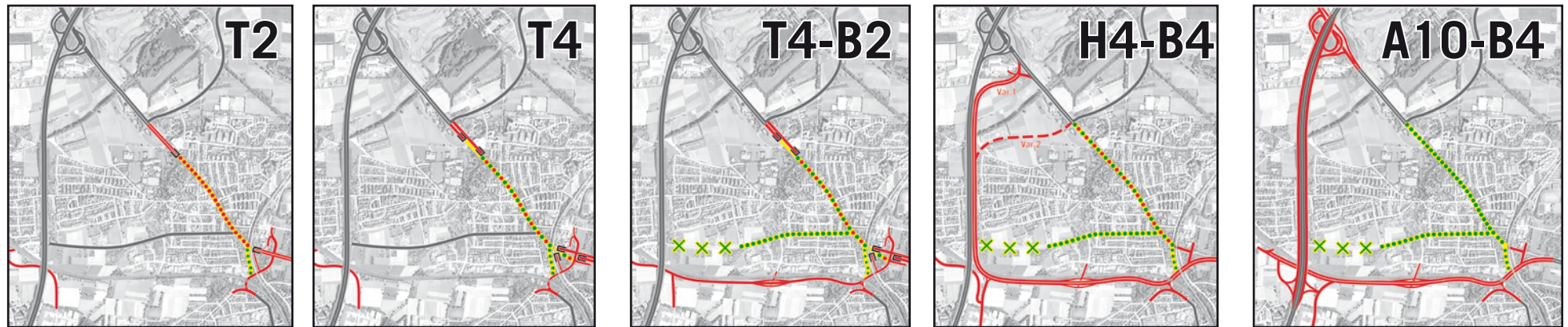
- **4-streifige Hirschbergtrasse**
parallel zur A81
- **4-streifige Bahnparallele**
Trasse von Reute bis A81
- **Gesperrte** Markgröninger Straße von A81 bis Theurerstraße
- **Neugestaltung** von August-Bebel-, Markgröninger- und Frankfurter Straße
- **Westrandstraße** bis „LB-Süd“

A10-B4



- Neue BAB-AS „LB-Mitte“
- **10-streifige A81** von „LB-Nord“ bis „LB-Mitte“
- **4-streifige Bahnparallele**
Trasse von Reute bis „LB-Mitte“
- **Gesperrte** Markgröninger Straße von A81 bis Theurerstraße
- **Neugestaltung** von August-Bebel-, Markgröninger- und Frankfurter Straße
- **Westrandstraße** bis „LB-Süd“





Die vergleichende und komplexe Abwägung sämtlicher potentieller (24) Lösungsansätze zu einem neuen Netzkonzept im westlichen Stadtgebiet unter den jeweils gleichen „Grobkriterien“ hat gezeigt, dass ...

- die bereits bisher diskutierten Netzvarianten eines „B27-Tunnels Eglosheim“ zumindest aus Eglosheimer Sicht zu Verbesserungen der heutigen Verkehrssituation führen können.
- allerdings der jeweilige Ausbaugrad des Tunnels (2-/4-streifig, ...) zu sehr unterschiedlichen städtebaulichen Konsequenzen führt.
- eine Kombination eines 4-streifigen B27-Tunnels mit einer 2-streifigen bahnparallelen Entlastungsstraße Eglosheim am wirksamsten von Verkehr entlasten und neue Perspektiven eröffnen könnte, allerdings dabei ein zweifacher Neubau (Tunnel / Bahnparallele) erforderlich würde.
- zumindest ähnliche verkehrliche und städtebauliche Effekte durch eine gemeinsame Führung von A81 und B27 erreicht werden könnten, ohne dass hierfür ein Tunnel nötig wird.

- sämtliche Netzalternativen, mit Ergänzungen in anderen Stadtquartieren (Riedgraben, Stromberg, Favoritepark, ...) so gravierende Nachteile haben, dass sie bei der politischen Entscheidungsfindung nicht berücksichtigt werden sollten; allenfalls in untergeordneter Form im Rahmen von Detailerschließungen einzelner Quartiere.
- die fünf ausgewählten Netzvarianten einer weiteren und vertieften Abwägung in regionalem, gesamtstädtischen und lokalem Zusammenhang unterzogen werden sollten (Betrachtungsebenen I, II und III).
- Von besonderer Bedeutung ist dabei die Einstufung der verschiedenen Lösungsansätze vor dem Hintergrund immer konkreter werdender Betrachtungsebenen.
- Die Ergebnisse, die aus diesen Untersuchungen resultieren, sollen primär als Entscheidungshilfe für die folgende politische Willensbildung dienen.
- Vor diesem Hintergrund ist die beschriebene Bewertung lediglich Teil eines gesamtstädtischen Willensbildungsprozesses.

Abb. 5.04
Netzprinzipien der „Engeren Wahl“

Entscheidungshilfe für die politische Willensbildung

Weitere Abwägung auf den Betrachtungsebenen I/II/III

BASISFALL (NETZ 2003 +
OSTUMFAHRUNG ASPERG)

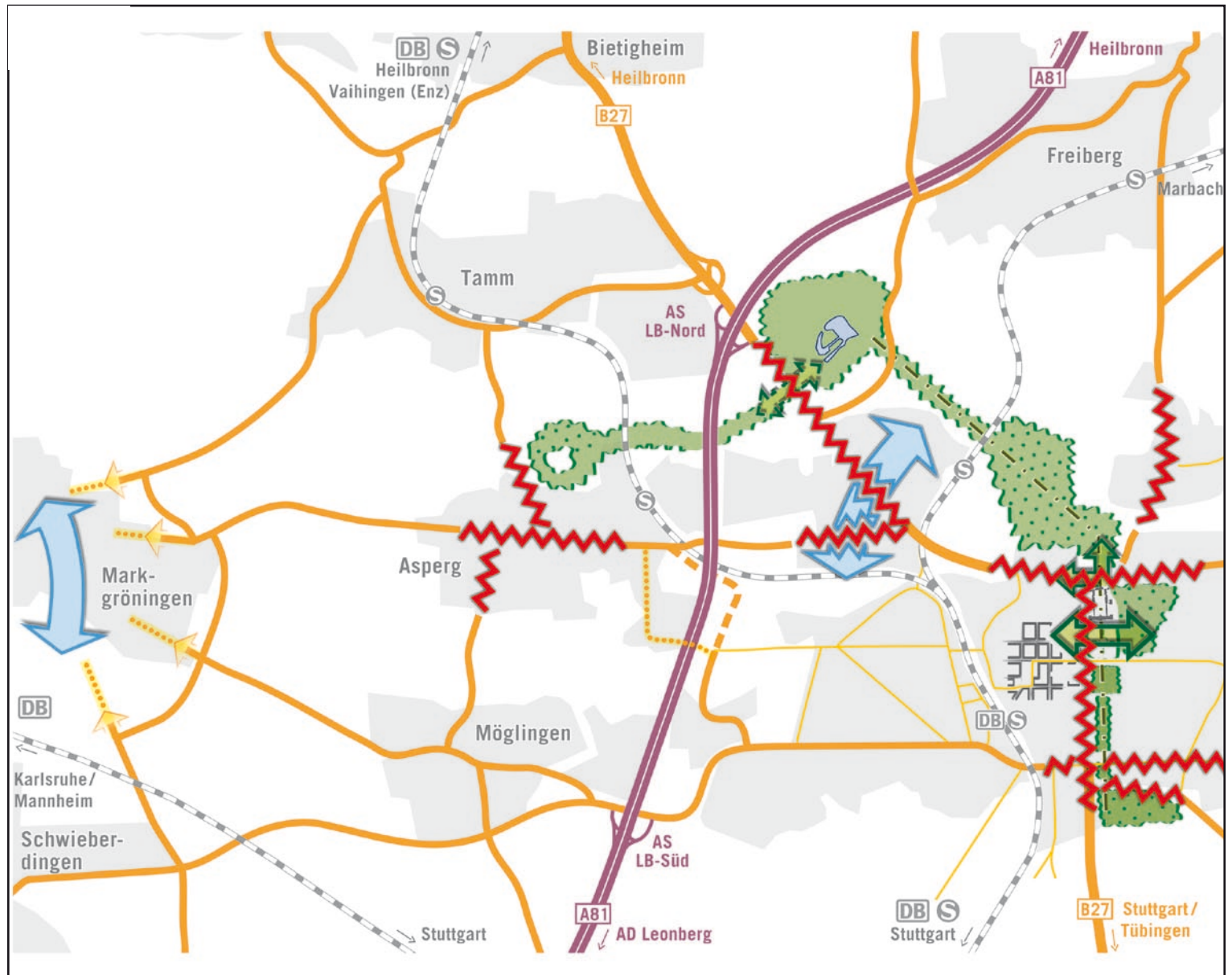


Abb. 5.05
Status Quo - Konflikte / Potentiale

Die bereits dargestellten Konflikte, aber auch Potentiale bilden die Basis für die Beurteilung der städtebaulichen „Gesamteffizienz“ der Netzalternativen:

- Ergänzende Beeinträchtigungen im Stadtteil Eglshheim durch die hohe Belastung der B27 (Lärm, Trennung der Funktionen, Konflikt mit wichtigen Verflechtungsstrukturen, etc....)



- Starke Belastungen in der Markgröninger Straße durch Fremdverkehre aus Richtung Asperg, Tamm, Markgröningen, etc....



- Teilweise starke Fremdverkehre in Nachbargemeinden durch Verflechtungen mit der Stadt Ludwigsburg (z. B. Möglingen, Asperg, etc.)
- Dort und in der Stadt Ludwigsburg gravierende Konflikte mit historischen Stadtachsen und Freiräumen, wie
 - Schloss/See Monrepos mit dem Hohenasperg
 - Schlossareal/Blühendes Barock mit dem Ensemble der barocken Innenstadt



Abb. 5.06
B27 / Frankfurter Straße Eglshheim

- Starke Minderung der Stadtqualität durch das Fehlen von tangentialen Netzelementen, insbesondere in Ost-West-Richtung
- Dadurch auch starke Konflikte in Heilbronner- / Marbacher- / Friedrichstraße / ...
- Hohes Potential / Stadtqualität durch noch vorhandene historische Achse und Freiräume, vom Salonwald bis Monrepos / Hohenasperg

Abb. 5.07
B27 / Schlosstraße

Abb. 5.08
Eglshheim – Markgröninger Straße

NETZALTERNATIVE T2

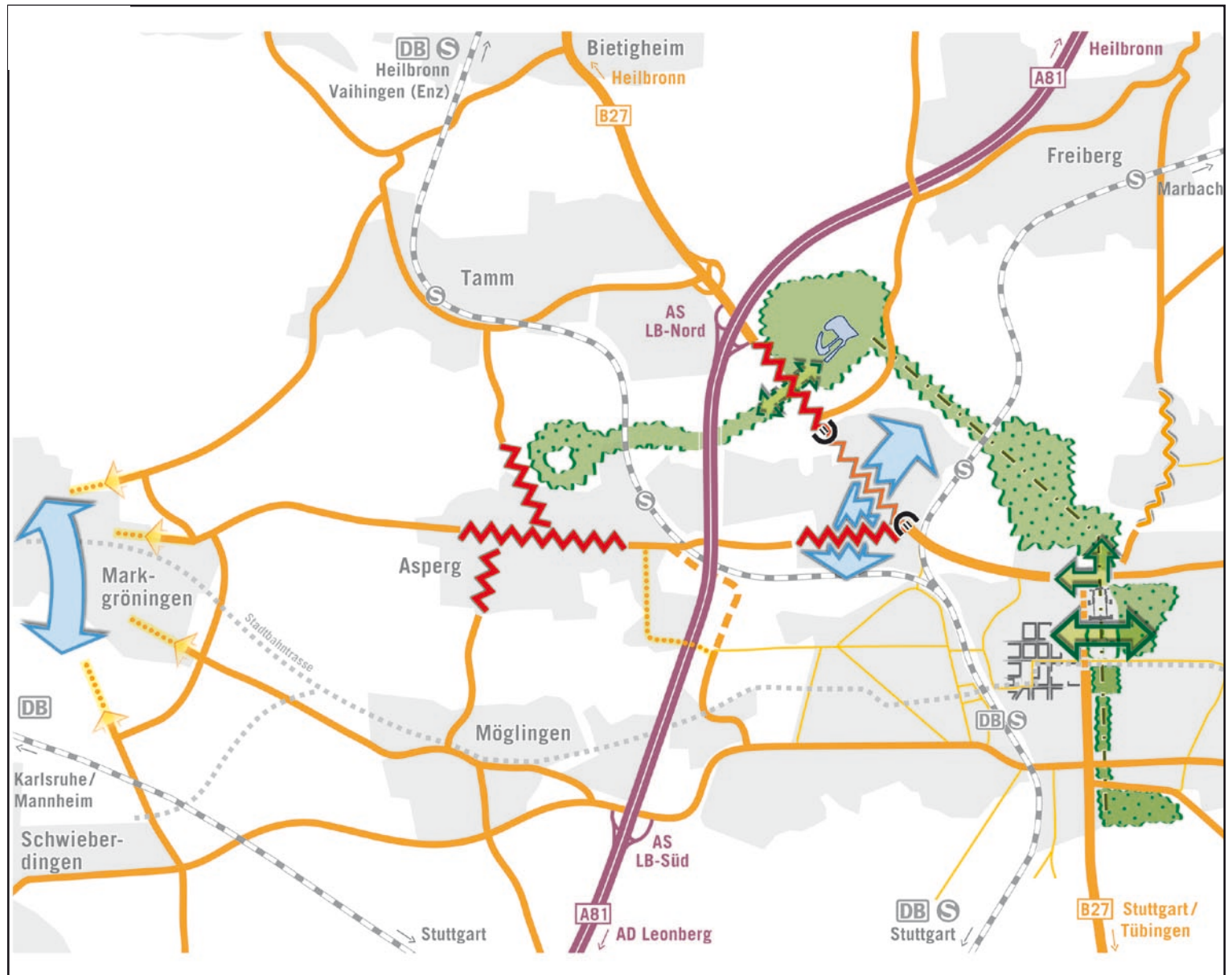


Abb. 5.09
Konflikte / Potentiale Alternative T2

Betrachtungsebene I (Region/Nahbereich)

- Ein 2-streifiger Tunnel in der Frankfurter Straße zeigt sich als ein ausschließlich „lokaler“ Lösungsansatz für den darüber liegenden bebauten Bereich.
- Jedoch verbleibt in der Frankfurter Straße so viel Verkehr, dass nach wie vor ein 4-streifiger Querschnitt verbleiben muss.
- Da sich an dem heutigen Netzprinzip nichts ändert, ergeben sich auch keine Synergieeffekte für den umliegenden Nahbereich (Asperg, Tamm, ...). Daher lässt diese Alternative keinerlei raumordnerische Verbesserungen erwarten.

Betrachtungsebene II (Kernstadt/Stadtteile)

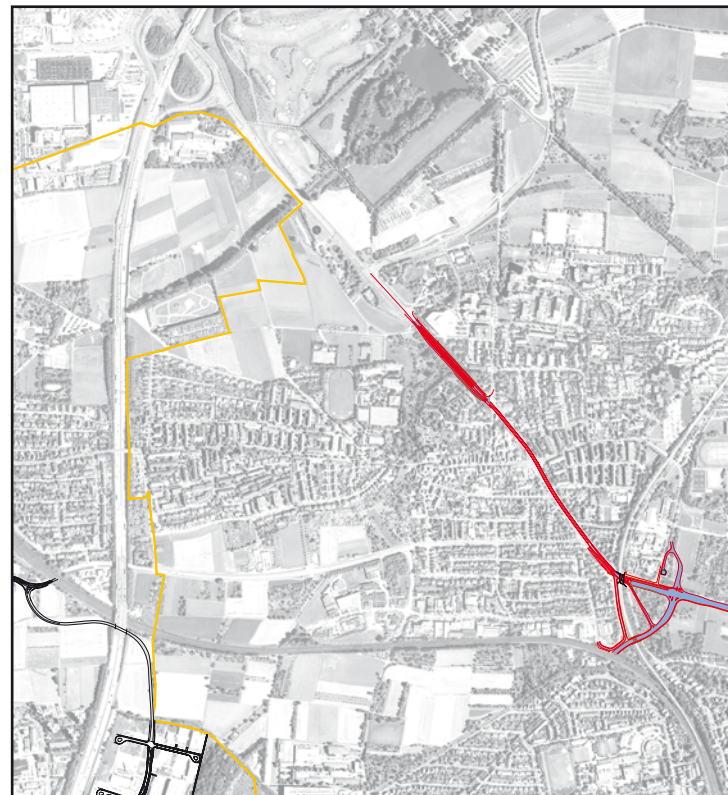
- Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass die Verkehrsmengen im übrigen Hauptstraßennetz mindestens gleich bleiben und
- in der Frankfurter Straße auch mit einem 2-streifigen Tunnel so viel Verkehr verbleibt, dass dort nach wie vor schutztechnische Maßnahmen erforderlich werden.
- Die Markgröninger Straße kann nicht umgestaltet werden, da keine Parallele entsteht. Damit bleibt ein städtebaulicher Konflikt im Stadtteil Eglosheim bestehen.
- Allerdings wird der Landschaftsraum auch nur durch die Tunnelmünder belastet.

Betrachtungsebene III (Detailaspekte)

- Der Ausbau konzentriert sich auf Tunnel, Tunnelportale, Verknüpfung der Tunnelstrecke mit dem Netz.

- Die in der Frankfurter Straße verbleibende Verkehrsmenge erfordert eine aufwendige Verknüpfung der Südzufahrt, da
- der 2-streifige Tunnel eine begrenzte Leistungsfähigkeit besitzt und deshalb an der Oberfläche nach wie vor eine 4-streifige Frankfurter Straße erforderlich ist.
- Daher sind hier trotz Tunnel zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen notwendig.

Betrachtungsebene I / II / III



Netzalternative T2

NETZALTERNATIVE T4

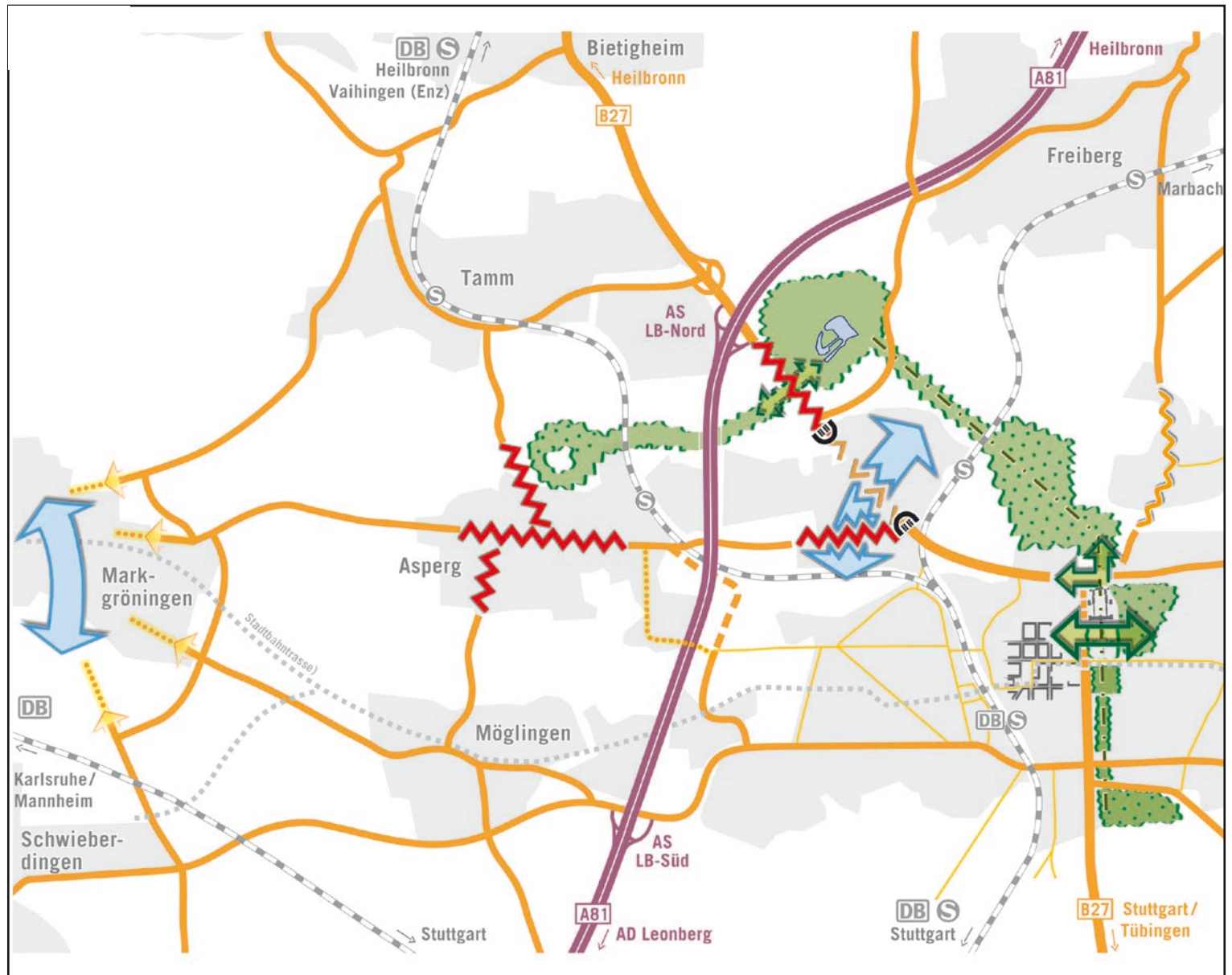


Abb. 5.10
Konflikte / Potentiale Alternative T4

Betrachtungsebene I (Region / Nahbereich)

- Auch ein 4-streifiger Tunnels in der Frankfurter Straße stellt nur einen „lokalen Lösungsansatz“ dar.
- Deshalb sind auch hier keine Veränderungen bzw. Verbesserungen des Gesamtnetzes in der Raumschaft von Ludwigsburg zu erwarten (Asperg, Möglingen, etc....).

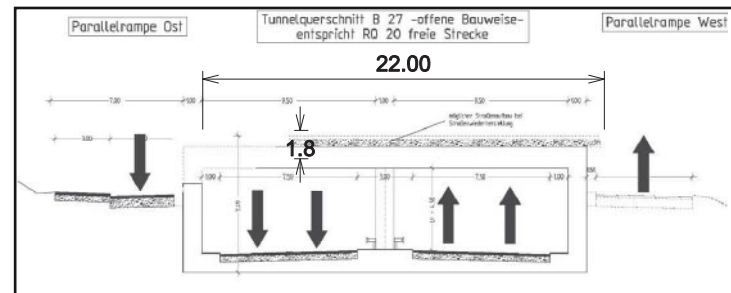
Betrachtungsebene II (Kernstadt / Stadtteile)

- Es ist vielmehr damit zu rechnen, dass die gegenüber einem 2-streifigen Tunnel deutlich höhere Kapazität mehr Verkehr auf die B27 (Frankfurter Straße / Heilbronner Straße / Schloßstraße) zieht.
- Allerdings bietet der 4-streifige Tunnel die Chance, die Frankfurter Straße 2-streifig zu gestalten und damit städtebaulich aufzuwerten.
- Es ist jedoch keine Verkehrsberuhigung in der Markgröninger Straße möglich, da keine Alternativtrasse zur Verfügung steht.
- Die Konflikte mit den historischen Stadtachsen und Freiräumen der Stadt verschärfen sich und erfordern zwingend weitere Tunnelabschnitte auf der B27 (insbesondere Schloßstunnel).

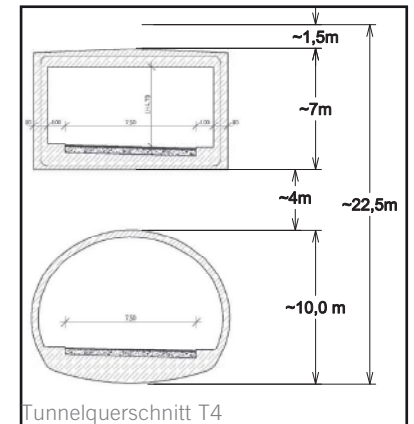
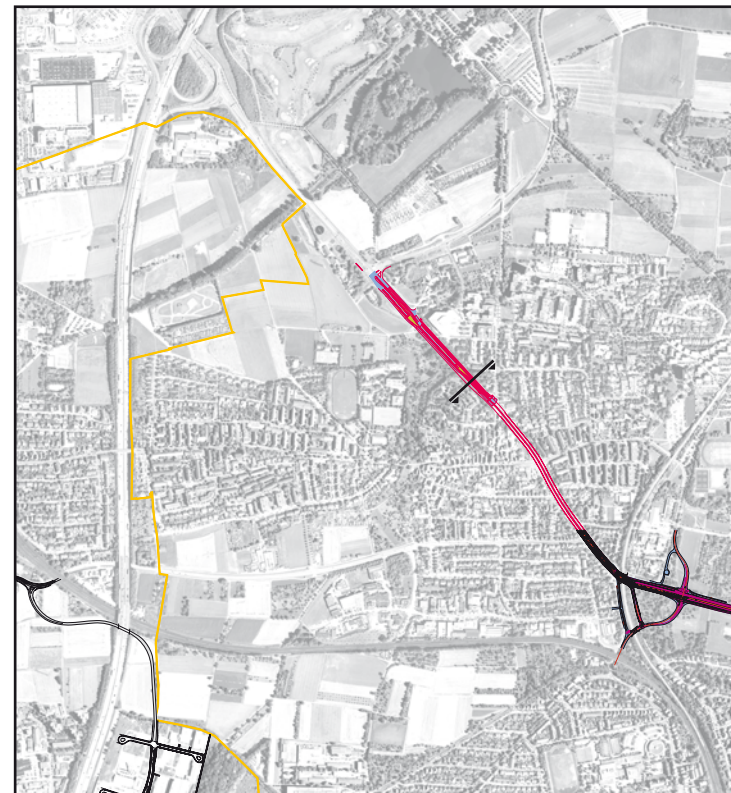
Betrachtungsebene III (Detailaspekte)

- Der Ausbau konzentriert sich auf Tunnel, Tunnelportale und die Verknüpfung mit dem Hauptverkehrsnetz.
- Durch den 4-streifigen Tunnel wird es deutlich schwieriger die Rampenbauwerke zu integrieren.

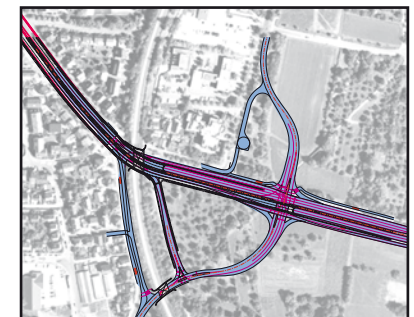
Betrachtungsebene I / II / III



Schnitt Rampenbereich Nordportal



Tunnelquerschnitt T4



Netzalternative T4

NETZALTERNATIVE T4-B2

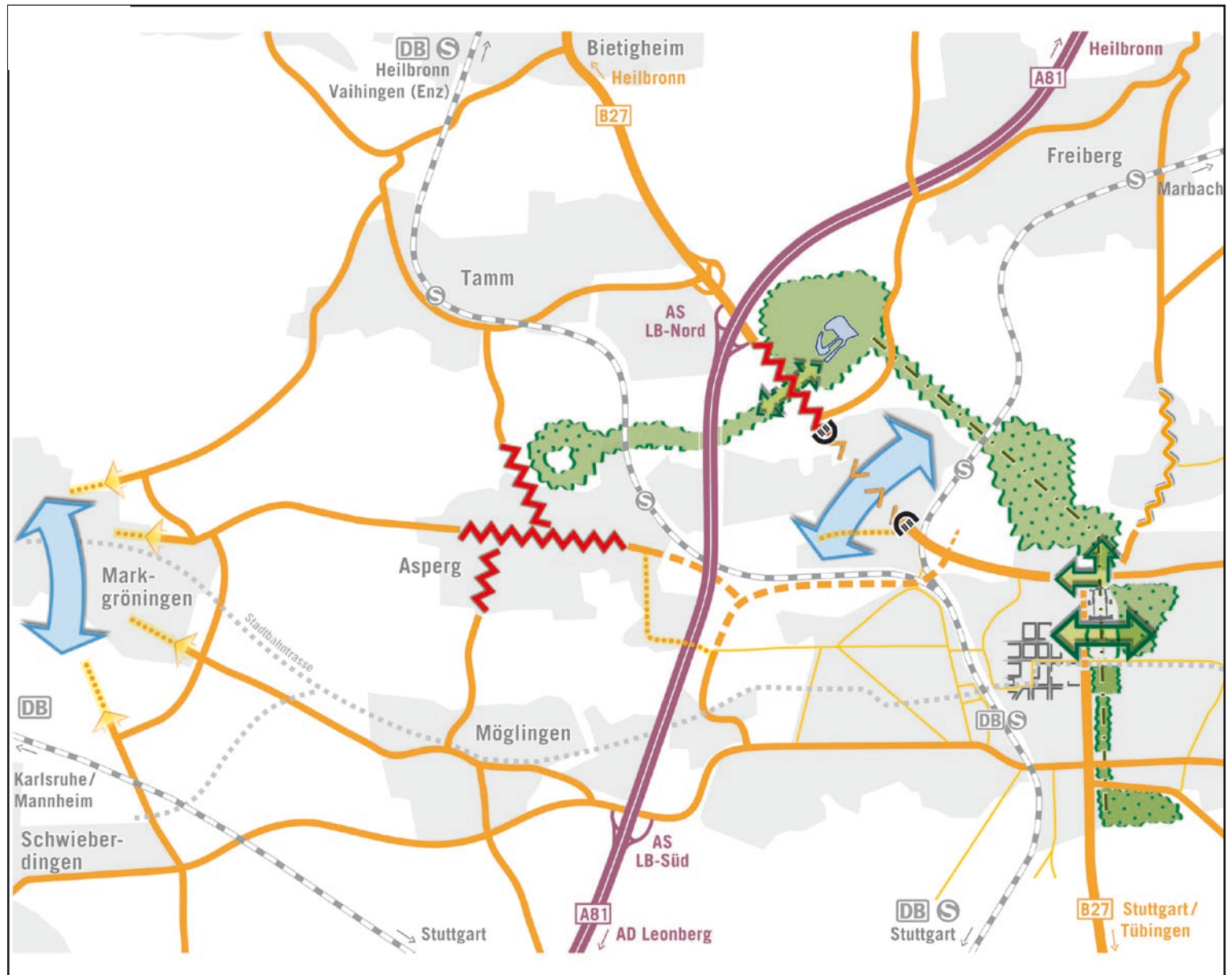


Abb. 5.11
Konflikte / Potentiale Alternative T4-B2

Betrachtungsebene I (Region/Nahbereich)

- Die Ergänzung des 4-streifigen Tunnels mit einer 2-spurigen Bahnparallelen lässt keine raumordnerischen Verbesserungen für das regionale Umfeld erwarten.
- Es ist eher damit zu rechnen, dass die optimierte Leistungsfähigkeit des Ludwigsburger Netzes zu weiteren Verkehrsverlagerungen auf die B27 führt (Asperg, Tamm, ...).

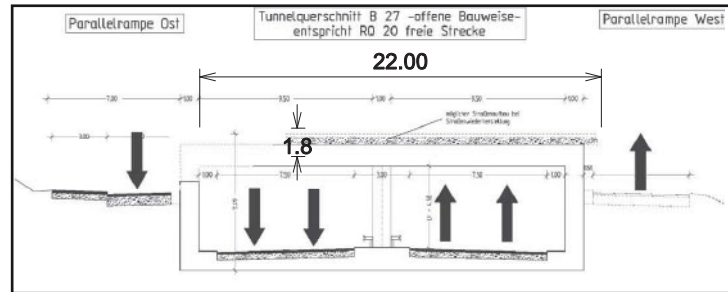
Betrachtungsebene II (Kernstadt/Stadtteile)

- Die Kombination entlastet Eglosheim am wirksamsten von Verkehr und ermöglicht eine deutliche städtebauliche Verbesserung im ganzen Stadtteil.
- Die 2-streifige Bahnparallele ermöglicht eine Sperrung der Markgröninger Straße und damit die Chance für weitreichende Neugestaltungen und die Verknüpfung siedlungsnaher Erholungsflächen.
- Jedoch wird der leistungsfähige Ausbau der B27 mehr Verkehr auf dieselbe ziehen. Dies macht wie bei Alternative T4 weitere Tunnelstrecken insbesondere im Bereich der Schlossstraße erforderlich.
- Die Verbesserungen können nur durch 2 Neubaumaßnahmen (B27-Tunnel **und** Bahnparallele) erreicht werden.

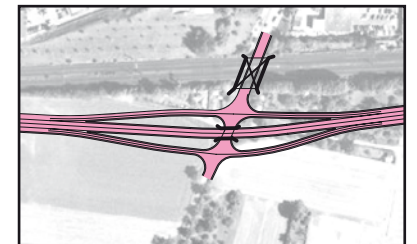
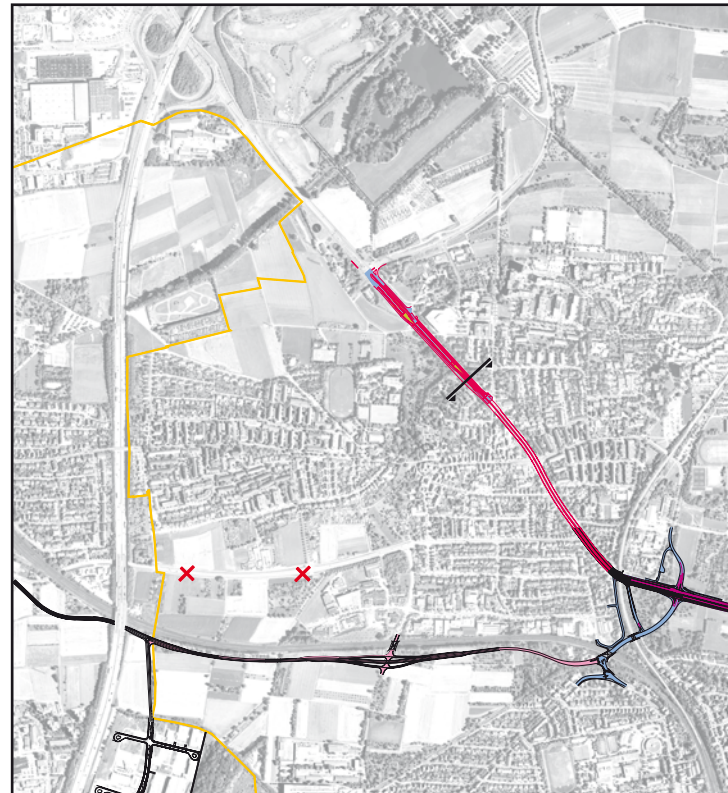
Betrachtungsebene III (Detailaspekte)

- Keine Anbindung der Bahnparallele an die BAB A81; jedoch Verknüpfung mit der Ost-Tangente Asperg
- Rampenbauwerke **und** Verknüpfung mit Heilbronner Straße

Betrachtungsebene I / II / III



Schnitt Rampenbereich Nordportal



Netzalternative T4-B2

NETZALTERNATIVE H4-B4



Abb. 5.12
Konflikte / Potentiale Alternative H4-B4

Betrachtungsebene I (Region/Nahbereich)

- Durch die Realisierung einer Parallelstraße zur BAB A81 könnte grundsätzlich auf einen B27-Tunnel in Egosheim verzichtet werden.
- Für das westliche Umfeld (z. B. Stadt Asperg) wäre eine – begrenzte – Entflechtung (aus Richtung Tamm) möglich.

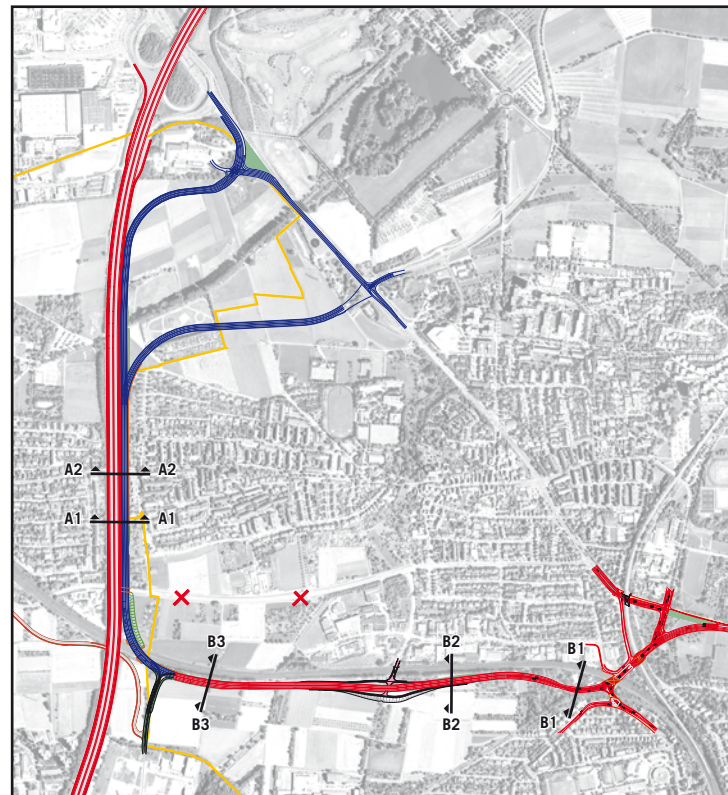
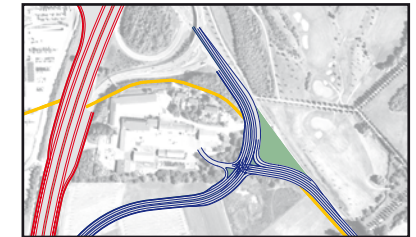
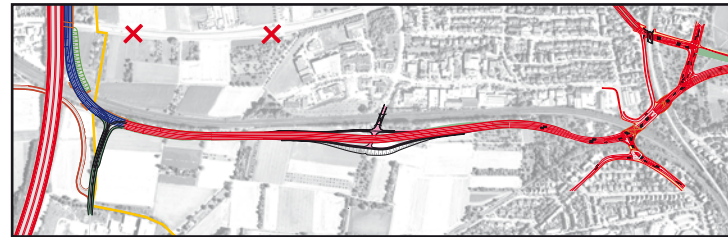
Betrachtungsebene II (Kernstadt / Stadtteile)

- In der Frankfurter Straße wären sehr restriktive Rückbaumaßnahmen erforderlich, um die eher umwegige und komplizierte Führung der Hirschbergtrasse verkehrswirksam zu gestalten.
- Durch das Fehlen eines weiteren A81-Anschlusses konzentriert sich die Anbindung der Hirschbergtrasse auf den Anschluss „LB-Nord“.

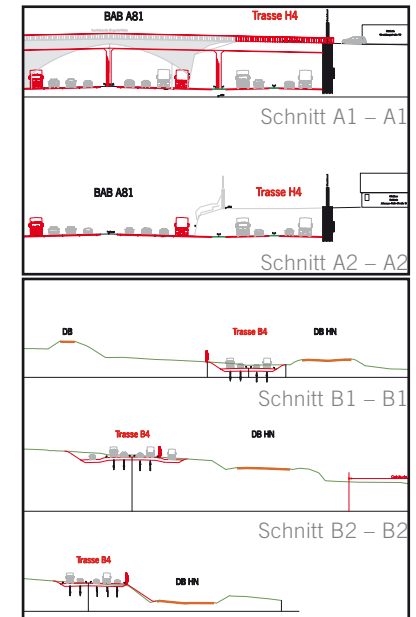
Betrachtungsebene III (Detailspekte)

- Die durchgeführte Machbarkeitsstudie zeigt, dass eine parallele Hirschbergtrasse neben der BAB A81 realisiert werden könnte, ohne in die vorhandene Bebauung einzugreifen.
- Allerdings erscheint nur eine Trassierung denkbar, der unmittelbar in der Nähe des BAB-Anschlusses „LB-Nord“ anbindet.
- Die Verknüpfungen mit dem vorhandenen und geplanten Hauptverkehrssystem sind technisch machbar.
- Umfangreiche Bauwerke eines B27-Tunnels (Portale, Rampen, etc....) wären so entbehrlich.

■ Allerdings kommt es zu neuen Belastungen der Landschaft durch eine bahnp parallele Trasse (ohne Anschluss „LB-Mitte“!).



Betrachtungsebene I / II / III



Schnitt B3 – B3

Netzalternative H4-B4

NETZALTERNATIVE A10-B4



Abb. 5.13
Konflikte / Potentiale Alternative A10-B4

Betrachtungsebene I (Region/Nahbereich)

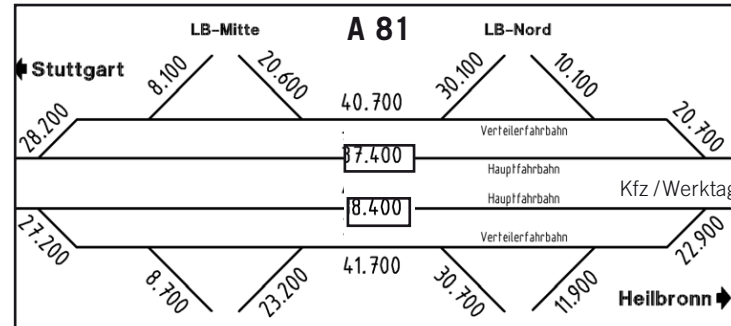
- Die erwartbaren Verkehrsmengen erfordern einen 10-streifigen Ausbau der A81. Dies schafft neue Voraussetzungen, um Verkehrsströme in den westlichen Nachbargemeinden neu zu verteilen und dadurch raumordnerisch besser zu strukturieren.
- Dafür ist ein neuer Anschluss „LB-Mitte“ erforderlich.
- Die Verlagerung von Verkehrsverflechtungen aus Richtung Tamm (Norden) und aus Richtung Markgröningen (Süden) schafft Voraussetzungen, um das Asperger Straßennetz verkehrlich zu entlasten und neu zu organisieren.

Betrachtungsebene II (Kernstadt/Stadtteile)

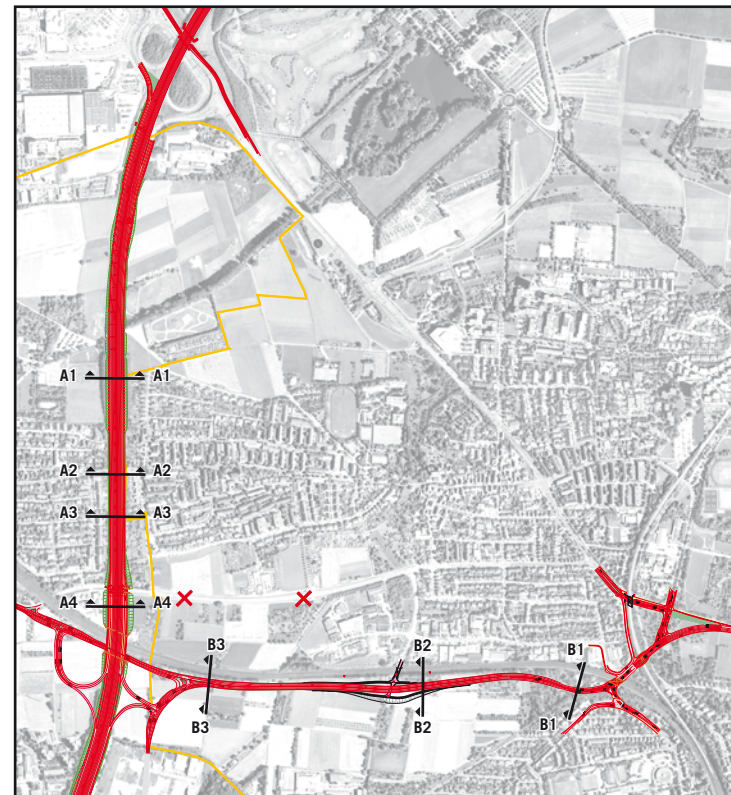
- Der leistungsfähige 10-streifige Ausbau der BAB A81 macht einen Tunnel entbehrlich in Eglosheim verzichtet werden.
- Gleichzeitig werden grundlegende Neugestaltungsmaßnahmen in Frankfurter Straße und Markgröninger Straße möglich.
- Notwendige Eingriffe in die Landschaft durch die neue Bahnparallele müssen durch eine unmittelbare Lage neben der Bahn und durch sensible Bauwerksgestaltung minimiert werden.
- Die Verkehrsbündelung entlastet tendenziell Heilbronner, Schloss- und Stuttgarter Straße von Durchgangsverkehren.

Betrachtungsebene III (Detailaspekte)

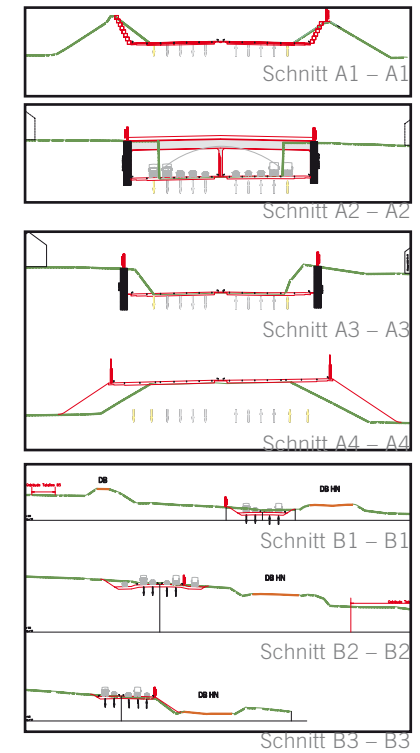
- Die bisherigen Machbarkeitsuntersuchungen haben gezeigt, dass der Lösungsansatz ausreichend leistungsfähig und technisch realisierbar ist.
- Der neue A81-Anschluss „LB-Mitte“ erfordert eine Abstimmung mit Konzepten der Nachbarbereiche.



Verkehrsverteilung erfordert 10-streifigen Ausbau zwischen neuer Anschlussstelle „LB-Mitte“ und „LB-Nord“



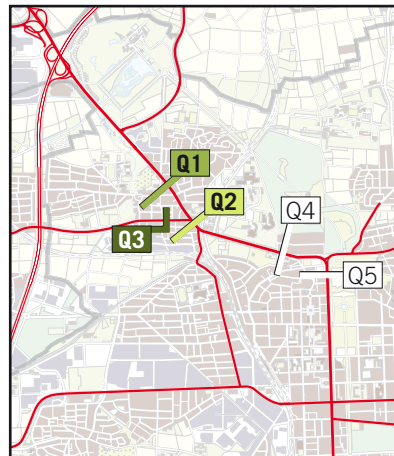
Betrachtungsebene I / II / III



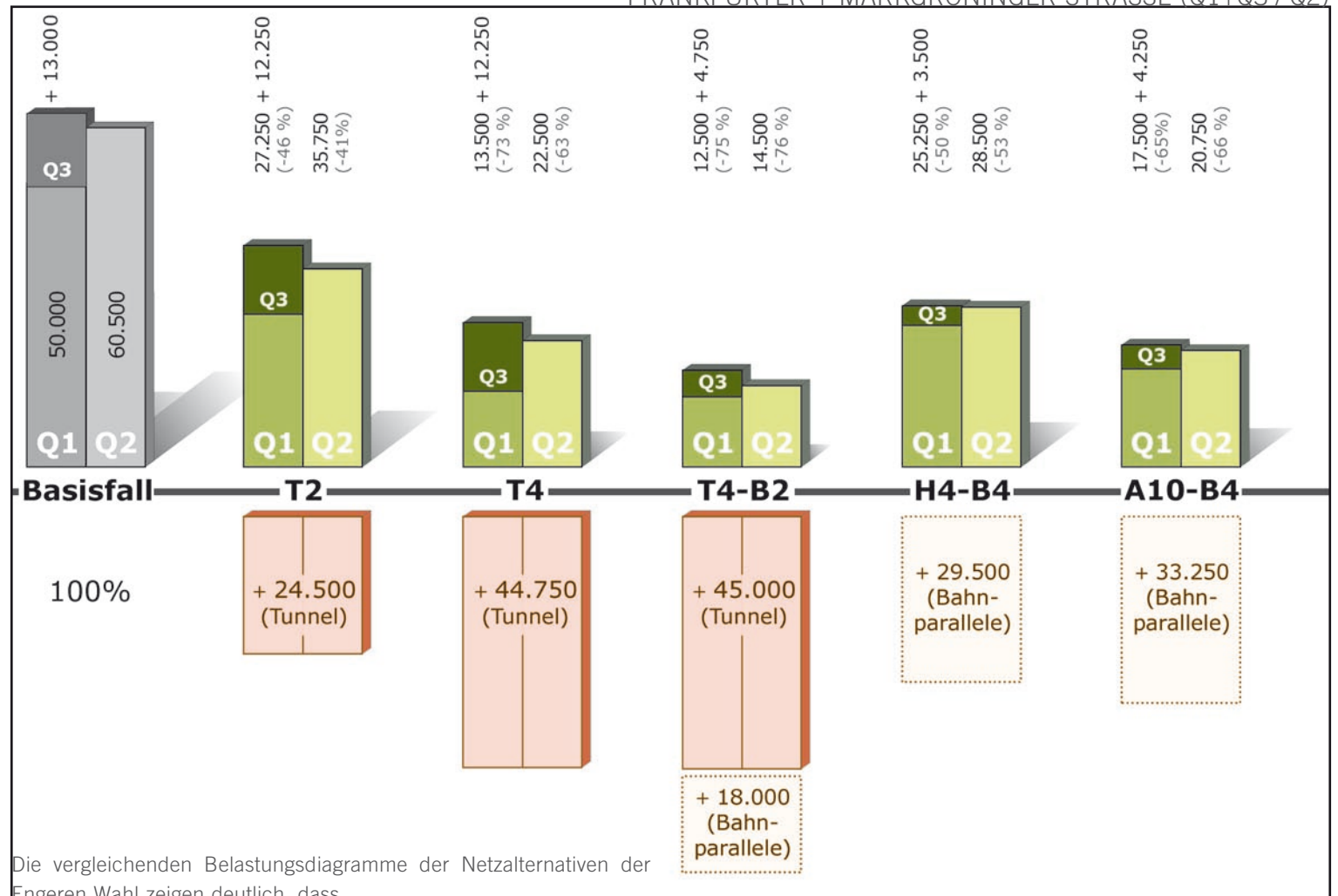
Netzalternative A10-B4

Flächige Verkehrsbelastung
Ortskern (Kfz/24h, Prognose
2015 / 2020)

- Q1 Frankfurter Straße zwischen Monrepos- und Katharinenstraße
- Q2 Frankfurter Straße zwischen Markgröninger- und August-Bebel-Straße)
- Q3 Markgröninger Straße zwischen Nussackerweg und Frankfurter Straße)
- Verkehr Tunnel
- Verkehr Bahnparallele



GESAMTQUERSCHNITT ORTSKERN EGLOSHEIM
FRANKFURTER + MARKGRÖNINGER STRASSE (Q1+Q3 / Q2)



Die vergleichenden Belastungsdiagramme der Netzalternativen der Engoren Wahl zeigen deutlich, dass

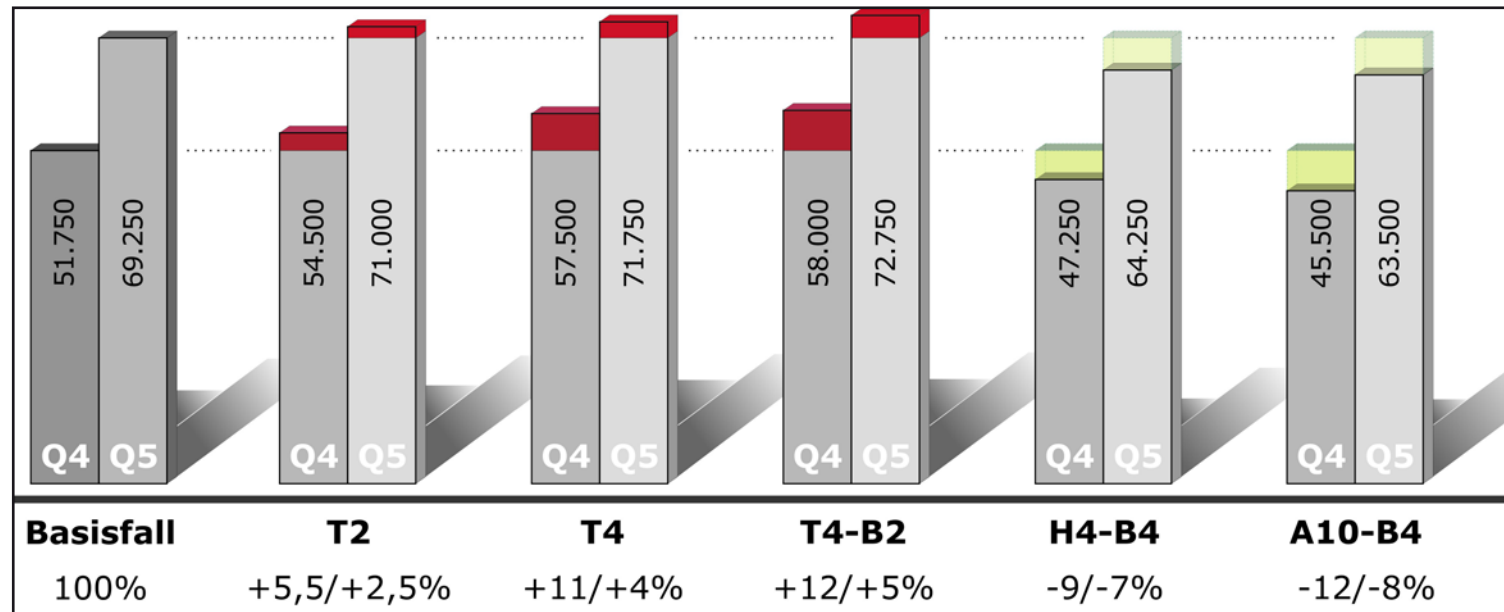
■ auch 4-streifige Tunnellösungen in der Lage sind, die Oberfläche der Frankfurter Straße zu entlasten, wobei die Lage der B27 nach wie vor in der Ortskernlage verbleibt und

■ eine Entlastung der Markgröninger Straße nicht möglich ist.

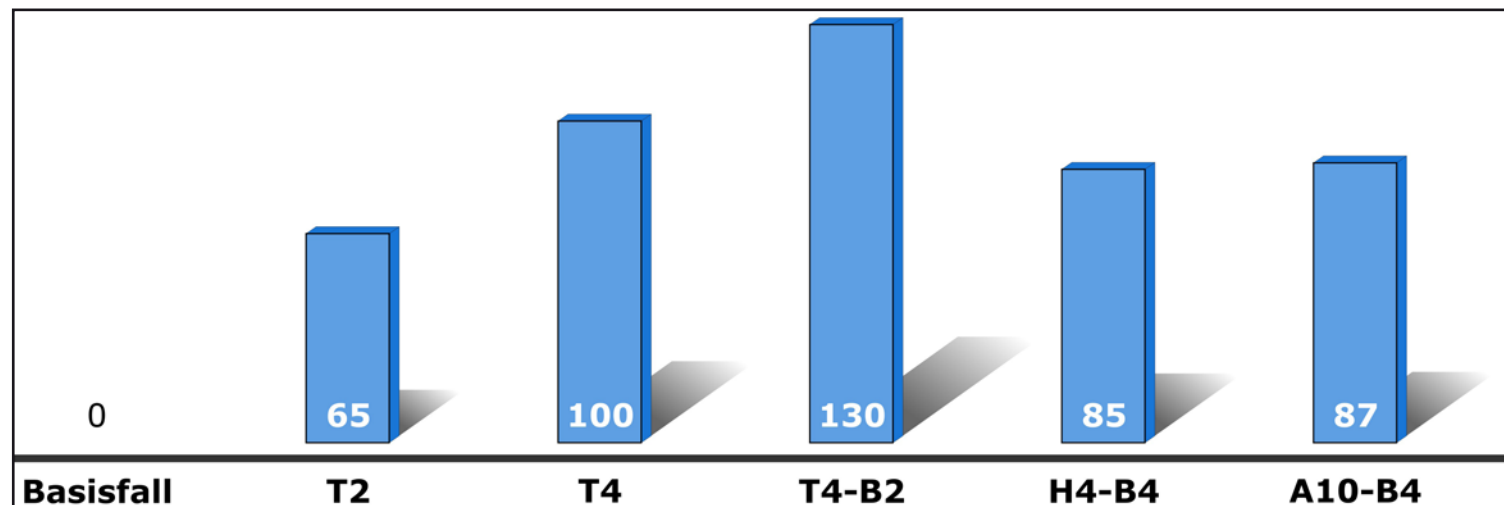
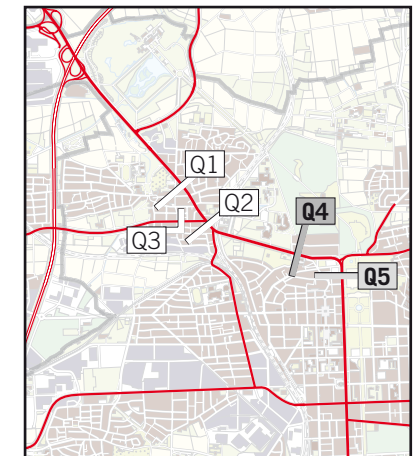
■ Nur eine Verlagerung auf eine bahnparallele Trasse führt zur Entlastung der gesamten Ortskernlage.

QUERSCHNITTE B27
HEILBRONNER- / SCHLOSSSTRASSE (Q4 + Q5)

Vergleich Be- und Entlastungen zum Basisfall 0



- Q4** Heilbronner Straße auf Höhe Feuerwehr
- Q5** Schlossstraße zwischen Marbacher- und Charlottenstraße



Baukosten im Vergleich
(in Mio. €)
Grobkostenschätzung Juli
2007

6

SCHLUSSFOLGERUNGEN / EMPFEHLUNGEN

Präferierung eines Lösungsansatzes entsprechend **A10-B4**, der nicht nur „lokale“ Verbesserungen im Bereich der OD B27 im Stadtteil Eglosheim anstrebt, sondern bei...

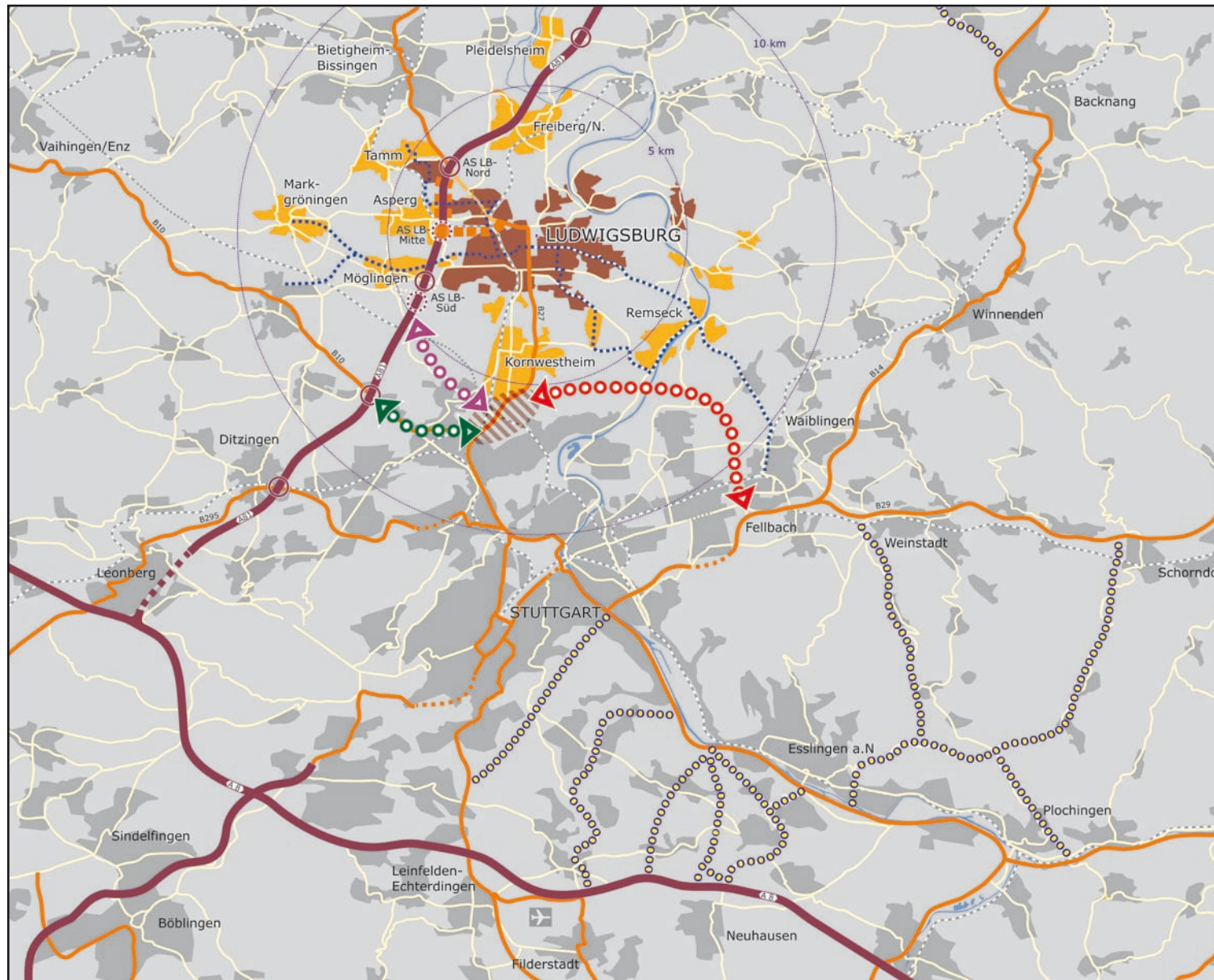
- ...umfassend erreichbarer Verkehrsberuhigung in Eglosheim (Frankfurter Straße **und** Markgröninger Straße) auch...
- ...Ansätze für Verbesserungen in Nachbargemeinden bietet,...
- ...durch die Bündelung von Verkehr zur flächenhaften Entlastung von Siedlungsgebieten beiträgt,...
- ...Umweltbelastungen und Flächenverbrauch gemäß dem Prinzip „Ausbau vor Neubau“ minimiert und...
- ...einen Tunnelbau in Eglosheim entbehrlich macht.
- Die neue Bahnparallele (verlegte B27) / ein neuer Anschluss „LB-Mitte“ und eine Anbindung der Heilbronner Straße bieten als interdisziplinäre Aufgabe Chancen für eine umfassende und nachhaltige Stadtentwicklung.
- Eine interkommunale Zusammenarbeit und die Unterstützung der Straßenbauverwaltung sind dabei zwingend erforderlich.

A10-B4



7

REGIONALER ZUSAMMENHANG













-  BAB A8 / A81
-  Bundesstraßen
-  Prinzip Nord-Ost-Ring
-  Prinzip Anbindung L1110 - A81
-  Prinzip Anbindung B10 - A81
-  Netzergänzung „A10-B4“
-  Neue / verlegte AS A81
-  Verknüpfungsbereich Nord-Ost-Ring - B10 / B27
-  Prinzipien Anbindung B14 / B29 - A8
-  Stadtbahntrassen

Abb. 7.01
Potentielle Ergänzungen des regionalen Straßennetzes

Die intensive inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Thema „Mobilität“ während der Erarbeitung des Gesamtverkehrsplans Ludwigsburg hat deutlich gemacht, dass wichtige Einzelmaßnahmen nur unter einer Bedingung realisiert werden können: **Das Verkehrsnetz benachbarter Kommunen muss einbezogen werden.** Hierzu untersucht die Straßenbauverwaltung derzeit zahlreiche Varianten. Vor diesem Hintergrund ergeben sich diese Schlußfolgerungen:



AS Ludwigsburg-Süd A81



AS Stuttgart-Zuffenhausen A81 / B10

- Eine Nord-Ost-Umfahrung zwischen B14 / B29 und B10 / B27 kann die Ortsdurchfahrten mehrerer Kommunen wirksam entlasten und ist daher aus Gründen der Raumordnung eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden regionalen Verkehrssystems.
- Um dabei Zusatzbelastungen auf den Stadtdurchfahrten Ludwigsburg und Kornwestheim zu vermeiden, sollte die Nord-Ost-Umfahrung über die B10 (Anschlussstelle Zuffenhausen) oder die L 1110 (verlegte Anschlussstelle LB-Süd) direkt mit der A81 verknüpft werden. Diese direkte Anbindung des Kornwestheimer Containerterminals an das Fernstraßennetz kann die Ortsdurchfahrten von LKW-Verkehr entlasten.
- Die Verkehrsuntersuchungen (Modus Consult, 2007 / 2008) zeigen weiter, dass die Nord-Ost-Umfahrung mit direktem Anschluss an die A81, die B27 und L 1140 nur wenig entlastet. Sie kann daher **allein** die Ludwigsburger B27-Problematik nicht lösen.
- Ein nach Süden verlegter BAB-Anschluss „LB-Süd“ hat deshalb nur dann ein besonderes Gewicht, wenn er gezielt zur Verlagerung von Durchgangsverkehr aus den Ortdurchfahrten genutzt wird und den Bau des empfohlenen BAB-Anschlusses „LB-Mitte“ erleichtert.
- Die aktuellen Verkehrsuntersuchungen bestätigen zudem, dass nur ein lokaler Ansatz wie der Planfall **A10-B4**, entscheidende **verkehrliche und städtebauliche Verbesserungen** erzielen kann:

- Entlastung B27 (Frankfurter Straße)
- Entlastung L 1138 (Markgröninger Straße)
- Entlastung B27 (Schlossstraße)

■ Folgende **Ergänzungen des Verkehrsnetzes** stehen deshalb zur Diskussion:

- neue Anschlussstelle „LB-Mitte“ auf der A81
- 10-streifiger Ausbau der A81 zwischen „LB-Nord“ und „LB-Mitte“
- bahnparallele Trasse (4-streifig) zwischen „LB-Mitte“ und B27 / Reute
- Verlegung der Anschlussstelle „LB-Süd“ nach Süden
- Ausbau der L 1110 zwischen A81 und B27
- Verknüpfung von Nord-Ost-Umfahrung, B10 und Anschlussstelle Zuffenhausen der A81

■ In einer **Kombination dieser Verkehrsergänzungen mit weiteren Maßnahmen in den Nachbargemeinden** sehen wir gute Chancen, auch dort für Verkehrs-entlastungen zu sorgen, z. B. durch:

- verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt von Asperg,
- weiträumige Umfahrung L 1140 / Möglingen,
- verkehrslenkende Maßnahmen in Tamm,
- Verkehrsentflechtung im Umfeld der Stadt Kornwestheim (Schwerlastverkehr / Güterverkehrszentrum, etc.).



Verknüpfung B27 / B27A
Stuttgart – Zuffenhausen



Verknüpfung B10 / B27
Stuttgart – Zuffenhausen

Die abschließende Betrachtung der übergeordneten regionalen Aspekte bestätigt, dass **sowohl lokale als auch großräumige Ergänzungen** des Verkehrsnetzes nur in einer **intensiven interkommunalen Zusammenarbeit** gelöst werden können. Beide Ansätze für sich allein können die Ortsdurchfahrten nur wenig entlasten.



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

	Titelblatt	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Kölz (Grundlagendaten: Stadt Ludwigsburg; Städtebau-Institut Universität Stuttgart (2005): S. 22)	Abb. 1.09	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Kölz
			Abb. 1.10	Planungsgruppe Kölz: modifizierte Darstellung auf Grundlage von Weeber+Partner (2005): S. 39
			Abb. 1.11	Stadt Ludwigsburg; Städtebau-Institut Universität Stuttgart: (2005): Sekt & Selters: NEXT Exit Eglosheim, S. 61
			Abb. 1.12	Stadt Ludwigsburg; Städtebau-Institut Universität Stuttgart: (2005): Sekt & Selters: NEXT Exit Eglosheim, S. 23
1	PROBLEMSTELLUNG			
S. 5	Marginalienspalte	oben: Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Stadtplanung und Vermessung		
		unten: graphische Darstellung Planungsgruppe Kölz		
S. 6	Marginalienspalte	Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Stadtplanung und Vermessung		
S. 7	Marginalienspalte	Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Stadtplanung und Vermessung		
S. 8	Marginalienspalte	oben: Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Stadtplanung und Vermessung		
		unten: Stadt Ludwigsburg (2006): Beratungsunterlagen Gemeinderatsklausur 12. und 13. Mai 2006 in Wüstenrot, Titelseite		
S. 9	Marginalienspalte	Weeber+Partner (2005): S. 39		
S. 11	Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Stadtplanung und Vermessung			
Abb. 1.01	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Kölz		Abb. 3.01	Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Stadtplanung und Vermessung
Abb. 1.02	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Kölz		Abb. 3.02	Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Stadtplanung und Vermessung
Abb. 1.03	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Kölz		Abb. 3.03	Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Stadtplanung und Vermessung
Abb. 1.04	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Kölz		Abb. 3.04	Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Stadtplanung und Vermessung
Abb. 1.05	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Kölz		Abb. 3.05	Janson+Wolfrum - Schmelzer + Friedemann - von Mörner+Jünger (2000): Rahmenplan Ludwigsburg West
Abb. 1.06	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Kölz		Abb. 3.06	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Kölz
Abb. 1.07	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Kölz		Abb. 3.07	Janson+Wolfrum - Schmelzer + Friedemann - von Mörner+Jünger (2000): Rahmenplan Ludwigsburg West
Abb. 1.08	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Kölz		Abb. 3.08	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Kölz
			2	PLANUNGSPROZESS
			S. 11	Marginalienspalte
				Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Stadtplanung und Vermessung
			Abb. 2.01	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Kölz
			Abb. 2.02	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Kölz
			3	STADTENTWICKLUNGSKONZEPT (SEK) UND WEITERE RAHMENBEDINGUNGEN

Abb. 3.09	Verband Region Stuttgart (2007)			und Vermessung
Abb. 3.10	Verband Region Stuttgart (2007)	Abb. 5.08		Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Stadtplanung und Vermessung
Abb. 3.11	Regierungspräsidium Stuttgart (2003) Linienbestimmungsverfahren Nordostring	Abb. 5.09	S. 57	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Köln Modifizierte Darstellung Planungsgruppe Köln (Grundlage: Rauschmaier Ingenieure)
4	BEWERTUNGSPHASE I (SPEKTRUM POTENTIELLER VARIANTEN)	Abb. 5.10	S. 59	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Köln Modifizierte Darstellung Planungsgruppe Köln (Grundlage: Rauschmaier Ingenieure)
Abb. 4.01	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Köln	Abb. 5.11	S. 61	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Köln Modifizierte Darstellung Planungsgruppe Köln (Grundlage: Rauschmaier Ingenieure)
Abb. 4.02	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Köln (Grundlage: Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Stadtplanung und Vermessung)	Abb. 5.12	S. 63	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Köln Modifizierte Darstellung Planungsgruppe Köln (Grundlage: Rauschmaier Ingenieure)
Abb. 4.03	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Köln (Grundlage: Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Stadtplanung und Vermessung)	Abb. 5.13	S. 65	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Köln Modifizierte Darstellung Planungsgruppe Köln (Grundlage: Rauschmaier Ingenieure)
S. 24 bis S.47	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Köln (Grundlagen: Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Stadt- planung und Vermessung; Rauschmaier Ingenieure)	S. 66-67		Graphische Darstellung: Planungsgruppe Köln (Grundlage: Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Stadtplanung und Vermessung)
S.48 und 49	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Köln			
5	BEWERTUNGSPHASE II (ENGERE WAHL)	6		SCHLUSSFOLGERUNGEN / EMPFEHLUNGEN
Abb. 5.01	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Köln	S. 69		Graphische Darstellung: Planungsgruppe Köln
Abb. 5.02	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Köln			
Abb. 5.03	Rauschmaier Ingenieure			
S. 52	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Köln	7		REGIONALER ZUSAMMENHANG
Abb. 5.04	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Köln (Grundlagen: Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Stadt- planung und Vermessung; Rauschmaier Ingenieure)	Abb. 7.01	S. 72	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Köln Marginalienspalte Microsoft Virtual Earth
Abb. 5.05	Graphische Darstellung: Planungsgruppe Köln	S. 73		Marginalienspalte Microsoft Virtual Earth
Abb. 5.06	Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Stadtplanung und Vermessung			
Abb. 5.07	Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Stadtplanung			



QUELLEN

Die im Folgenden aufgeführten Quellen sind in der Regel unveröffentlichte Arbeits- bzw. Sitzungsvorlagen.

Janson+Wolfrum, Schmelzer+Friedemann, von Mörner+Jünger:
Rahmenplan Ludwigsburg-West. Stuttgart / Darmstadt 2000.

Modus Consult:
Verkehrsbedarfsermittlung für den Raum östlich von Stuttgart. Verkehrs-wirtschaftliche Untersuchung 2020. Karlsruhe / Stuttgart 2007.

Modus Consult:
Verkehrsuntersuchung Ludwigsburg (unveröffentlichte Arbeitsergebnisse).
Karlsruhe / Ludwigsburg 2008.

ORplan:
Die Wohnorte in Ludwigsburg. Stuttgart 2005.

Rauschmaier Ingenieure GmbH:
Stadt Ludwigsburg. Gesamtverkehrskonzept. Grobkostenannahmen
23.07.2007. Bietigheim-Bissingen 2007.

Stadt Ludwigsburg:
Vorlage Bauausschuss 250 / 03. Ludwigsburg 2003.

Stadt Ludwigsburg:
Verkehrsklausur 2005: Schwerpunkte städtischer Mobilitätspolitik.
Ludwigsburg 2005.

Stadt Ludwigsburg:
Beratungsunterlagen Gemeinderatsklausur 12. und 13. Mai 2006 in
Wüstenrot. Ludwigsburg 2006.

Stadt Ludwigsburg:
Vorlage Bauausschuss 533 / 06. Ludwigsburg 2006.

Stadt Ludwigsburg:
Vorlage Bauausschuss 580 / 06. Ludwigsburg 2006.

Stadt Ludwigsburg:
Masterplan zum SEK. Chancen für Ludwigsburg. Werkstattfassung zur
Klausur des Gemeinderates am 13.10.2007. Ludwigsburg 2007.

Stadt Ludwigsburg:
Vorlage Bauausschuss 470 / 06. Ludwigsburg 2007.

Stadtverwaltung Ludwigsburg:
Untersuchungspaket West / Entlastung Eglosheim. Datenblätter der Varianten
1-17 sowie Bewertungsmatrix. Projektlenkungsgruppensitzung vom
10.07.2006. Ludwigsburg 2006.

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg:
B 29. Nordostring Stuttgart. Bestimmung der Linienführung nach §16 FStrG.
Stuttgart 2004.

Universität Stuttgart, Städtebau-Institut (Hrsg.):
Sekt&Selters: NEXT Exit Eglosheim. NEXT Step Partizipation. Stuttgart 2005.

Verband Region Stuttgart:
Verkehrssituation westlich von Ludwigsburg. Vortrag Bauausschuss.
Ludwigsburg 15. Juni 2007.

Weeber+Partner:
Kommunale Wohnungspolitik Ludwigsburg - Zielgruppen-orientierte
Angebotsentwicklung. Stuttgart / Berlin 2005.

Kartengrundlagen

Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Stadtplanung und Vermessung



PLANUNG

Stadtplanung und Verkehrsplanung

Stadt Ludwigsburg
Fachbereich Stadtplanung und Vermessung

Julius Mihm
Ulrike Dressler-Uetz
Helmut-Mario Reiter
Gerhard Ressler
Martin Kuhnert

BS-Ingenieure, Ludwigsburg

Frank-P. Schäfer
Joachim Keller
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Tel. 0 71 41 / 86 96-0

Technische Planung

Stadt Ludwigsburg
Fachbereich Tiefbau und Grünflächen

Gerhard Kohler
Herbert Wieland

Rauschmaier Ingenieure, Bietigheim-Bissingen

Gerhard Kurz
Rainer Wägerle
Sucystraße 9
74321 Bietigheim-Bissingen
Tel. 0 71 42 / 95 34-0

Kerker, Müller + Braunbeck
Planungs- und Projektsteuerungsgesellschaft, Ludwigsburg

Uwe Müller
Brenzstraße 21
71636 Ludwigsburg
Tel. 0 71 41 / 44 14-0

Moderation / Dokumentation

Planungsgruppe Kölz, Ludwigsburg

Gunter Kölz
Lothar Becker
Ute Bednarz
Hoferstraße 9A
71636 Ludwigsburg
Tel. 0 71 41 / 9 73 01-0

Herausgeberin

Stadt Ludwigsburg

Fachbereich Stadtplanung und Vermessung
Fachbereich Tiefbau und Grünflächen
Wilhelmstraße 11, 71638 Ludwigsburg
Tel. 0 71 41 / 9 10 28 38

Satz, Layout:
Planungsgruppe Kölz

Druck:
XXXXX
Auflage:
1500/09/2008