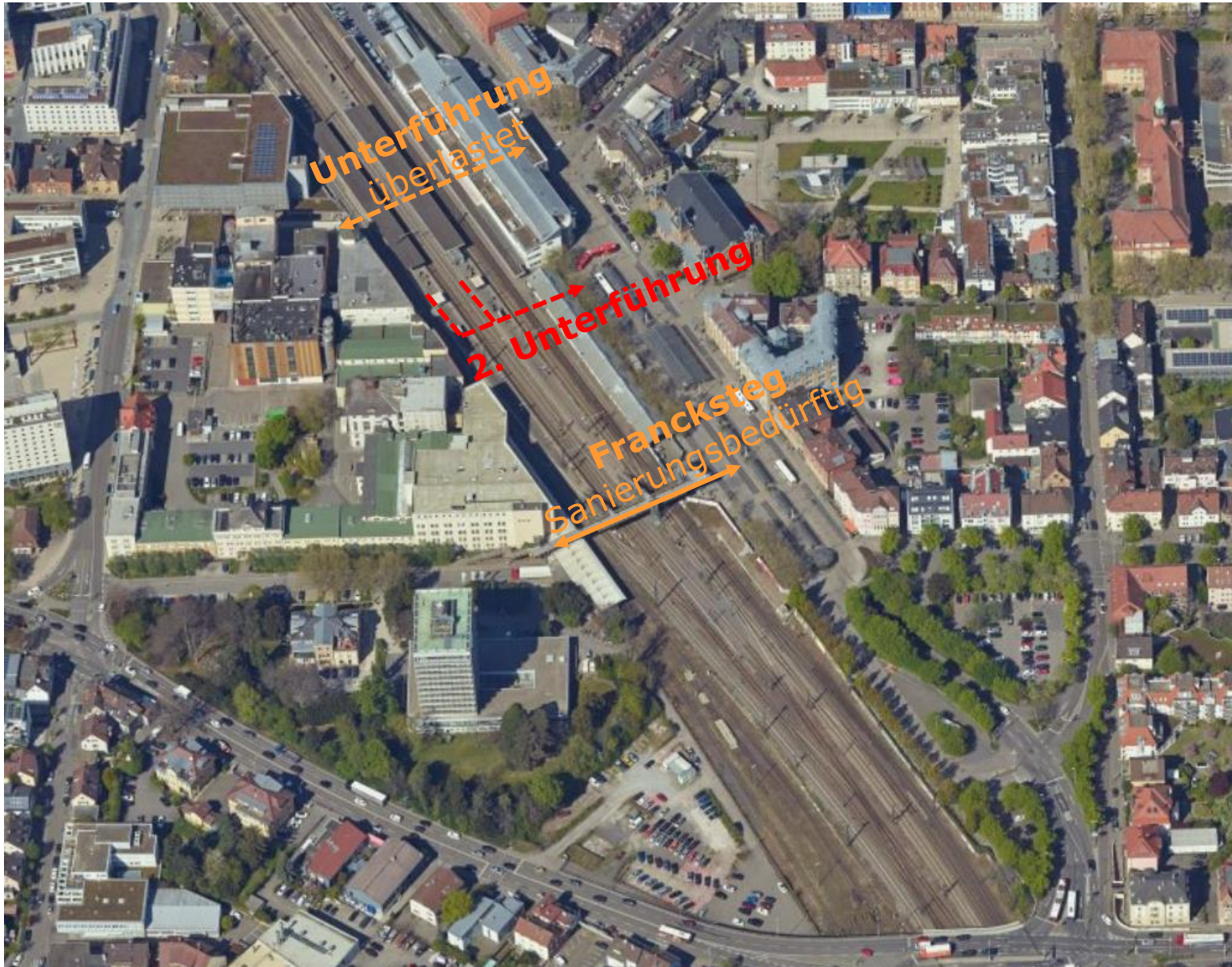




Entwicklungsbereich Bahnhofsareal

- Beauftragung der Entwurfsplanung für eine zweite Unterführung am Bahnhof

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Technik und Umwelt
am 18. Juli 2019





LUDWIGSBURG

Ausgangslage

Francksteg mit funktionalen Mängeln

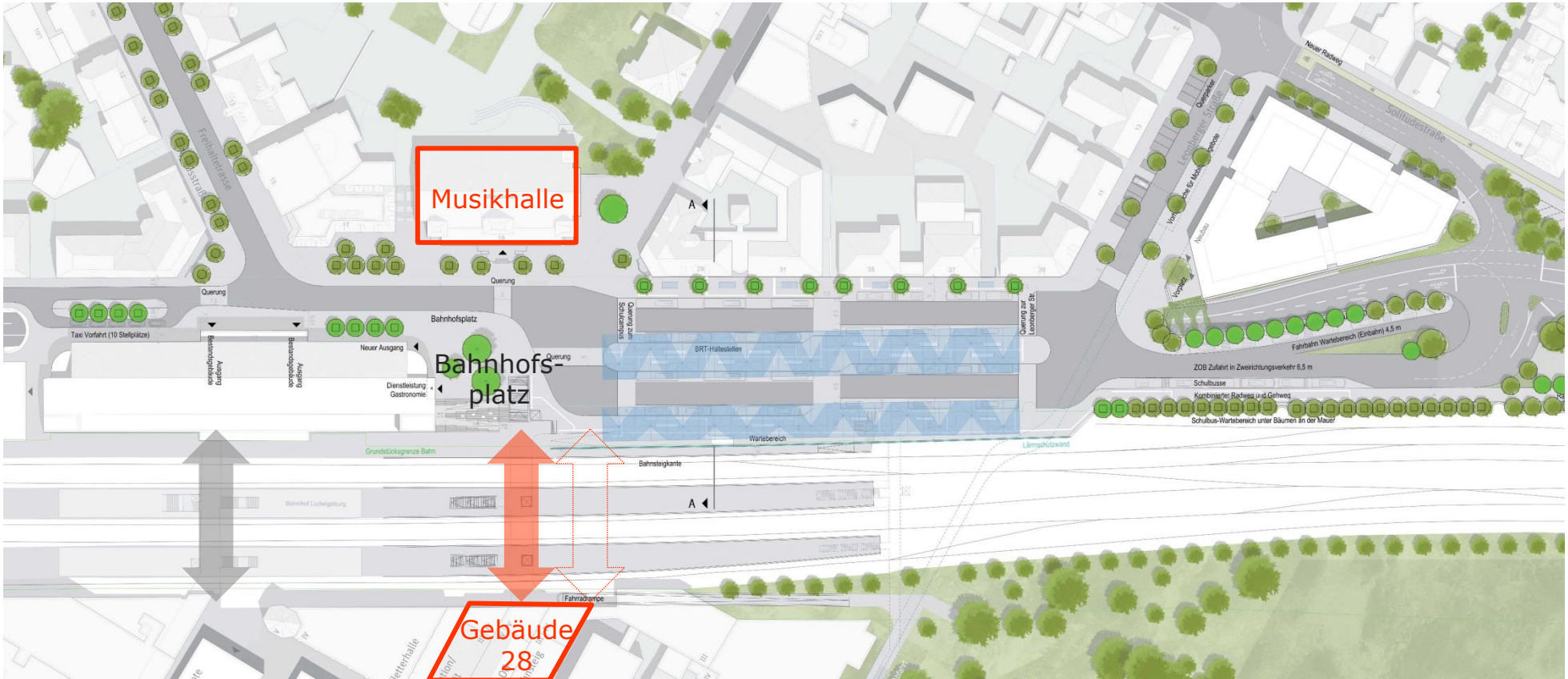




Aktuelle Planung Bahnhofsareal

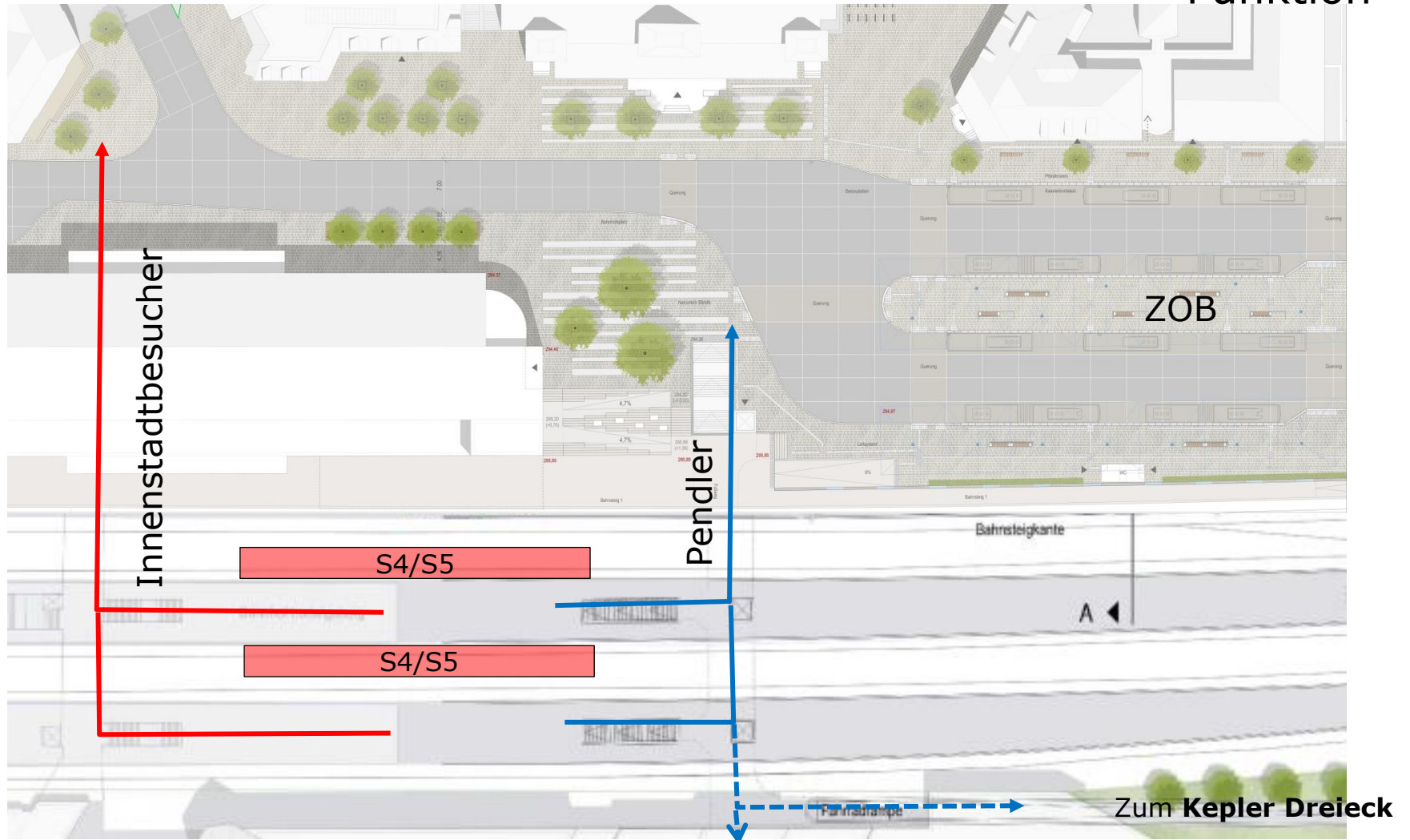


2. Unterführung Optimierte Lage





2. Unterführung Funktion

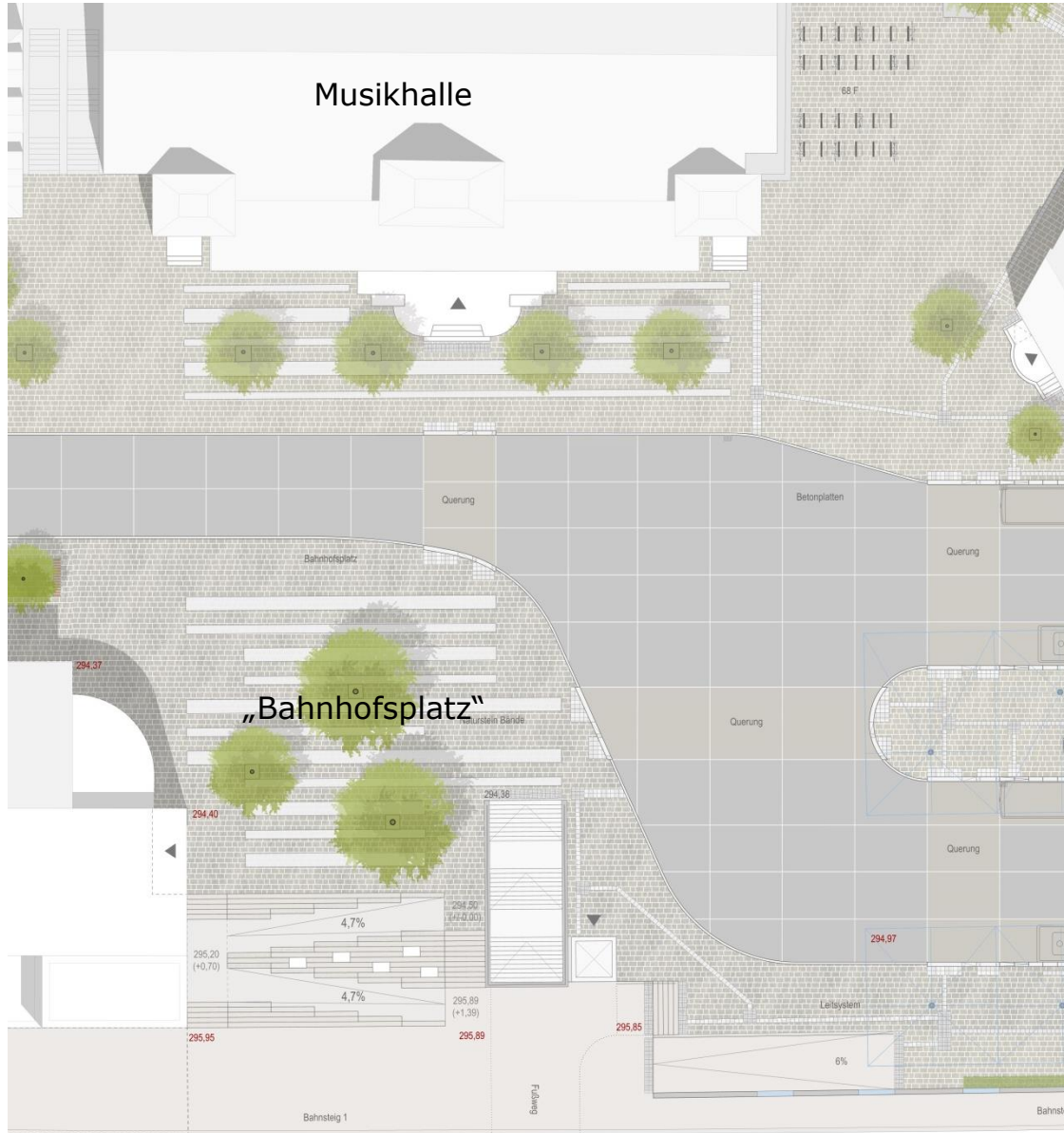


Franck-Areal
Mit ebenerdigen Zugang →
für Fahrradmitnahme im Zug



LUDWIGSBURG

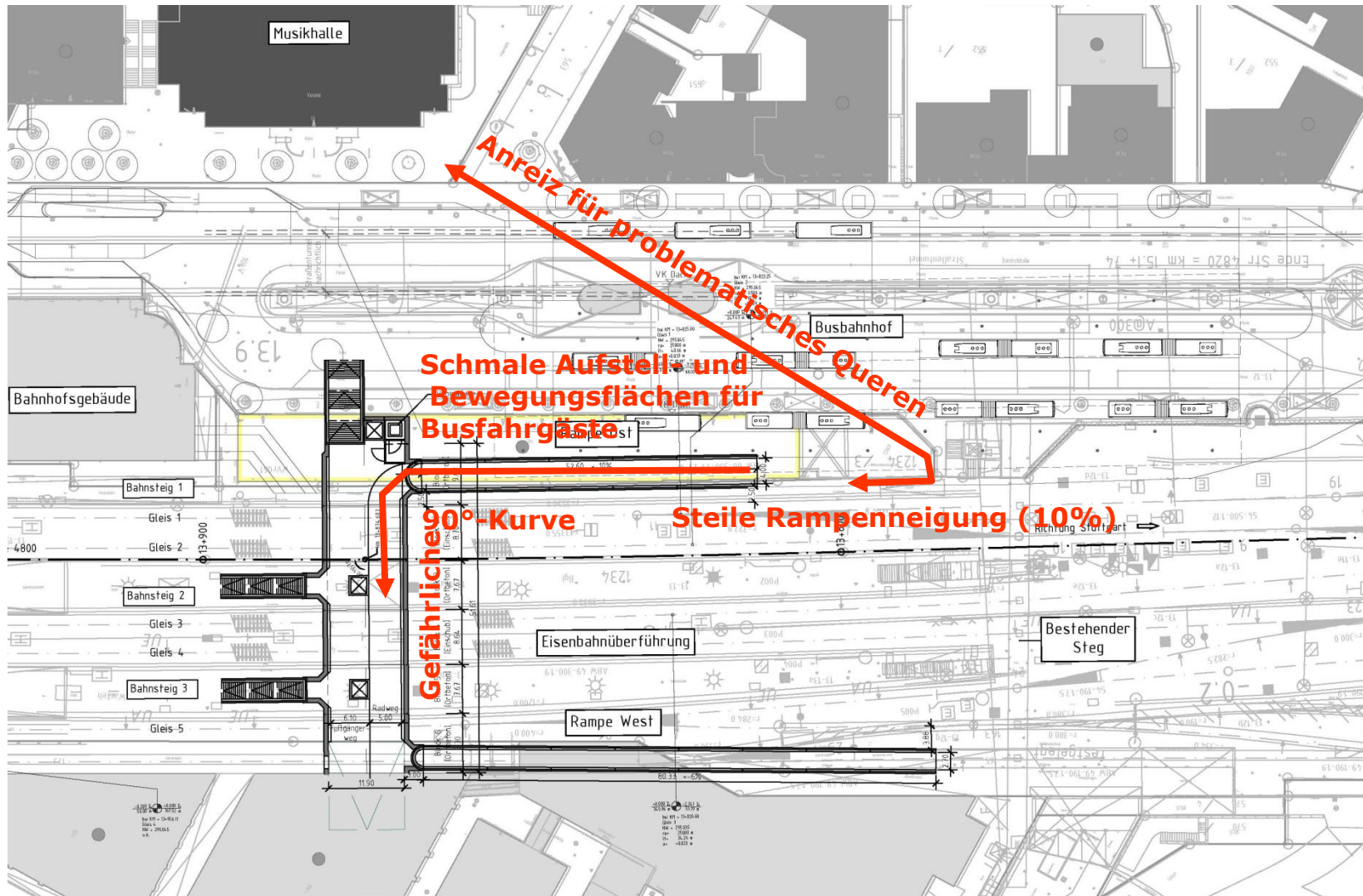
2. Unterführung Stadträumliche Einbindung



Gebäude 28

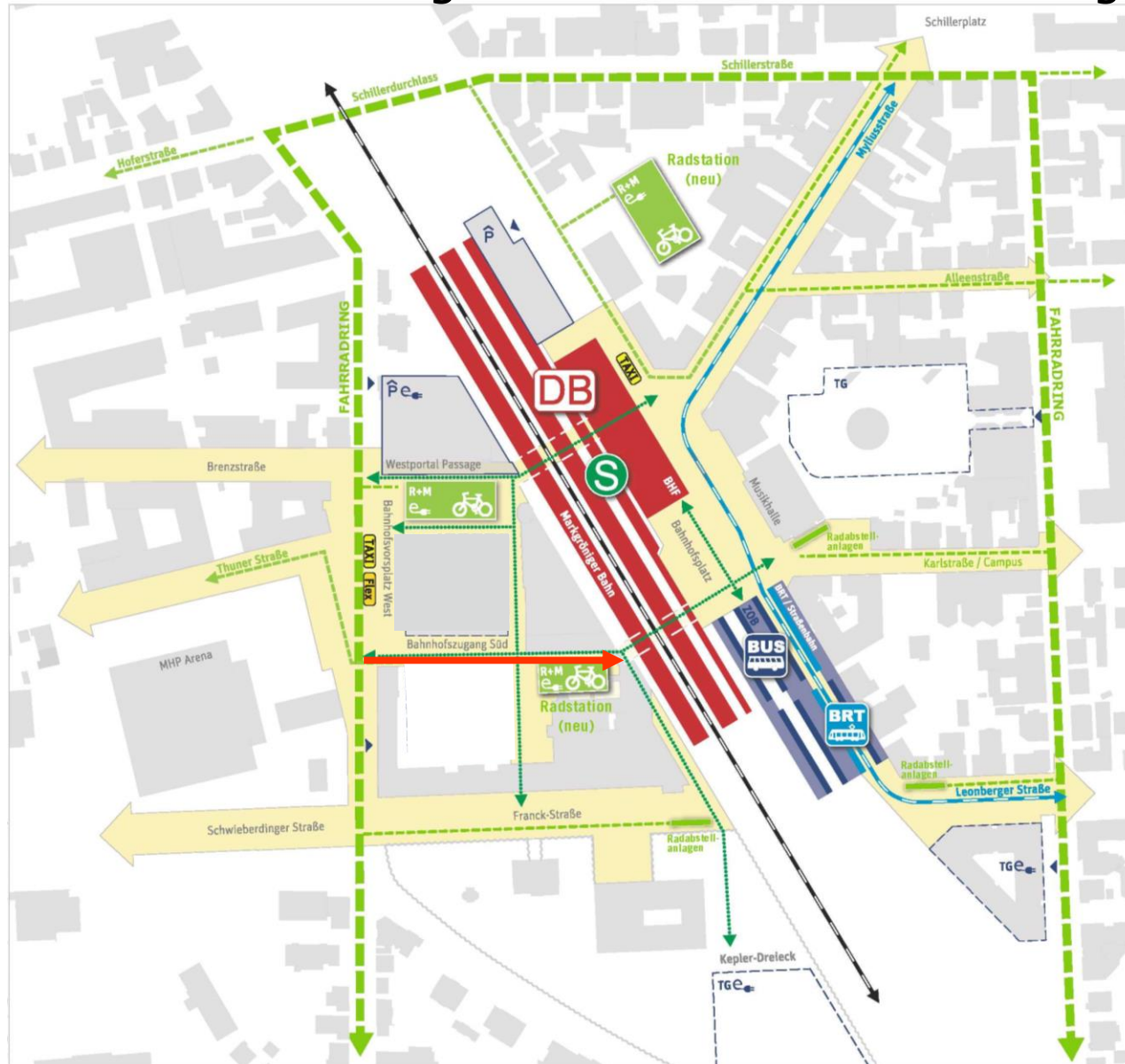


2. Unterführung Fahrradrampe am ZOB?





2. Unterführung Ebenerdiger Anschluss an Fahrradring von Westen



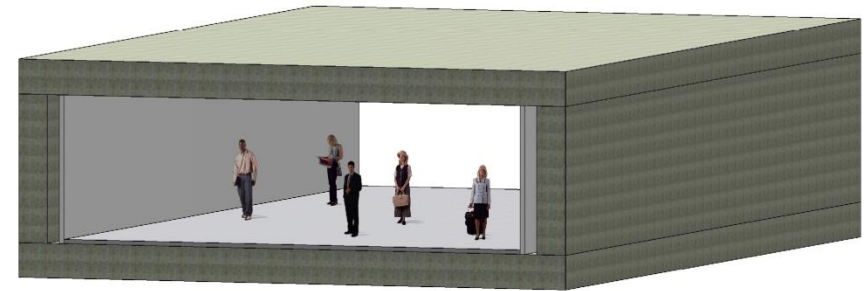
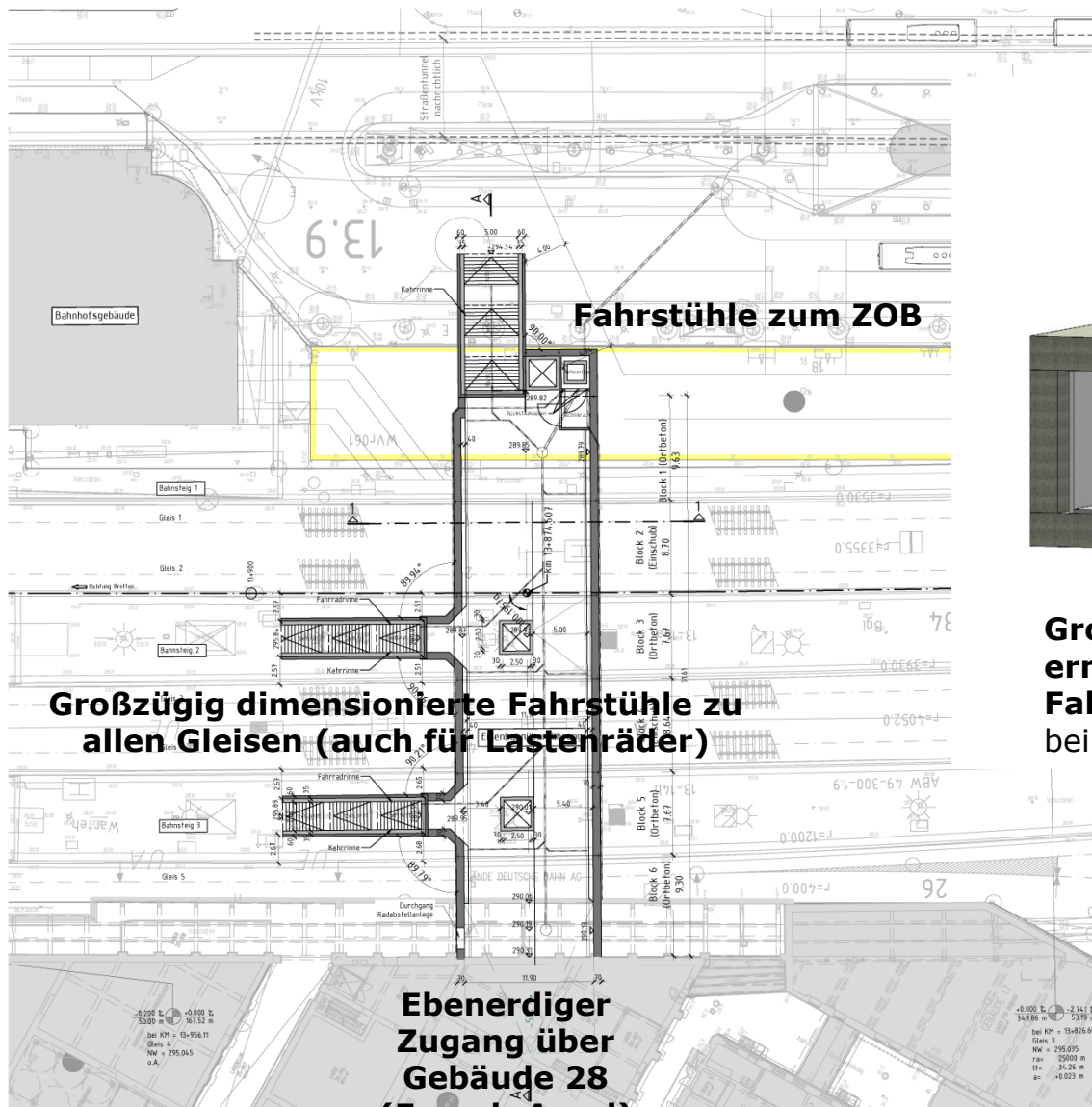
Mobilitätskonzept

Legende

- Vernetzung von wichtigen Stadträumen
- Bahnhof
- ZOB
- BRT / Stadtbahn - Haltestellen
- BRT / Straßenbahn - Linienverlauf
- Rad- und Mobilitätsstation
- Radwege
- Fußwege
- TAXI Taxi-Vorfahrt
- Flex Alternative Mobilitätsangebote
- Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge
- TG - Tiefgarage mit Zufahrt
- P- Parkhaus mit Zufahrt



2. Unterführung Vorplanung



Großzügiger Querschnitt (11,90 m) ermöglicht konfliktfreies Miteinander von Fahrgästen mit und ohne Fahrrad – auch bei steigenden Fahrgastzahlen



2. Unterführung Ergebnis der Vorplanung

- Der Bau einer zusätzlichen **Unterführung ist mit bahnrrechtlichen und bahntechnischen Belangen vereinbar.**
- Eine bauliche **Umsetzung bis zum Jahr 2024** ist aus Sicht der zuständigen Stellen bei der Deutschen Bahn AG **möglich.**
- Die Unterführung stellt ein **Ersatzbauwerk für den bestehenden Francksteg** dar.

(Aufgrund funktionaler und technischer Mängel des Franckstegs, bietet die geplante Unterführung eine bessere Perspektive für die Querung am Bahnhof. Die Kosten für eine Sanierung des Franckstegs sollten daher in den Neubau einer Unterführung investiert werden.)



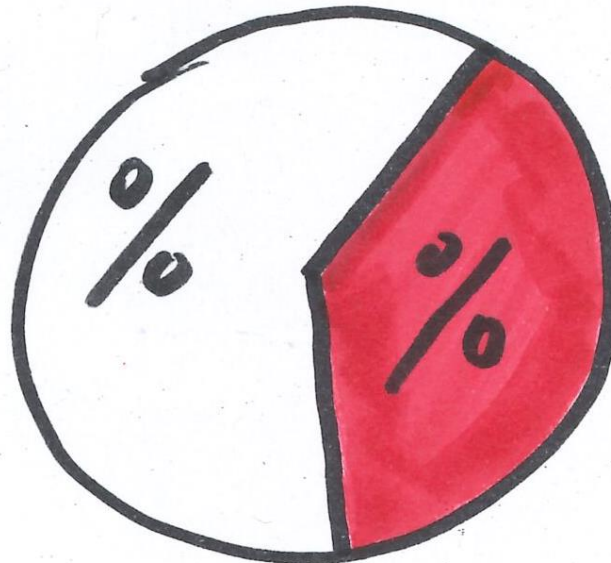
Kostenschätzung zur Vorplanung

Baukosten

ca. 15,0 Mio. €

Gesamtkosten*

ca. **18,0 Mio. €**



*Inklusive erforderliche Erhaltungsmehrkosten/Ablösebeträge an die Deutsche Bahn



- **Wechselwirkung 2.Unterführung und ZOB!**
- Bau 2. Unterführung 2022-2024 nach Aussage der DB möglich
- Aus bautechnischer Sicht sollten ZOB und 2. Unterführung gemeinsam hergestellt werden

* bei gesicherter Finanzierung