



## BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 209/19

**Federführung:**

FB Stadtplanung und Vermessung

**Sachbearbeitung:**

Linder, Oliver  
Mundt, Martin

**Datum:**

24.05.2019

**Beratungsfolge**

Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt

**Sitzungsdatum**

18.07.2019

**Sitzungsart**

ÖFFENTLICH

**Betreff:**

Entwicklungsbereich Bahnhofsareal - Beauftragung der Entwurfsplanung für eine zweite Unterführung am Bahnhof

**Bezug SEK:**

**Bezug:**

Vorl. Nr. 181/18

**Anlagen:**

Anlage 1: Vorplanung - 2.Unterführung am Bahnhof

**Beschlussvorschlag:**

Die Vergabe der Planungsleistungen für die Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) einer zweiten Unterführung am Bahnhof auf Basis der Vorplanung (Anlage 1) inklusive 19 % Mehrwertsteuer:

1. der Tragwerksplanung an das Büro BNP Ingenieure GmbH mit einer Vergabesumme von 105.000,-- EUR
2. der Objektplanung an das Büro BNP Ingenieure GmbH mit einer Vergabesumme von 175.000,-- EUR

wird genehmigt.

**Sachverhalt/Begründung:**

Ein verbesserter Umstieg vom schienenengebundenen ÖPNV zum Busverkehr des ZOB ist ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der Funktionalität des Ludwigsburger Bahnhofs. Damit werden die Wege verkürzt und gleichzeitig die bestehende Unterführung, die sich an ihrer Kapazitätsgrenze befindet, entlastet.

Aufbauend auf eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2015 erarbeitete das Büro BNP Ingenieure im vergangenen Jahr eine vertiefte Planung für eine 2. Unterführung am Bahnhof.

Folgende Aspekte wurden bei der Bearbeitung berücksichtigt:

1. eine sinnvolle Einbindung der neuen Unterführung in die Planungen des Zentralen Omnibusbahnhofs (Vgl. Vorl. Nr. 132/19)
2. die Anbindung nach Westen (durch das Franck-Areal) als „zweiter Schritt“
3. die Nutzbarkeit der geplanten Unterführung für Fahrradfahrer
4. die Vereinbarkeit mit bahnrrechtlichen und bahntechnischen Belangen

Im Zuge der Bearbeitung haben sich folgende Erkenntnisse ergeben:

- 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.

### Ergebnis der Vorplanung

Aufgrund der Schließung des Nestlé-Werks und daraus resultierender veränderter Entwicklungsmöglichkeiten wurde die Lage der geplanten Unterführung gegenüber dem Stand der Machbarkeitsstudie etwas nach Norden verschoben. Durch die Verschiebung „rückt“ die Unterführung näher an den Haltebereich der S-Bahnen und Regionalzüge, womit sie für Umsteiger zum ZOB noch attraktiver wird.

Die Anbindung nach Westen soll über das denkmalgeschützte Gebäude 28 auf dem ehemaligen Nestlé-Werksgelände erfolgen. Aufgrund der Höhenlage des ehemaligen Nestlé-Werks ist hier ein ebener und damit barrierefreier Zugang, vergleichbar mit dem Westportal, möglich. Dadurch besteht hier auch für Fahrradfahrer ein ebenerdiger Zugang zur Unterführung. Die Nestlé Deutschland AG ist über diese Überlegungen informiert. Eine vertiefende Machbarkeitsstudie für die Anbindung nach Westen ist vorgesehen.

Im Bereich des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) mündet die geplante Unterführung auf dem neuen Bahnhofplatz am ZOB, der als Aufenthaltsbereich und Verteiler der Wegebeziehungen in die Innenstadt, zum Schulcampus und zum ZOB dient.

Dabei entsteht eine interessante Raumfolge: von dem denkmalgeschützten historischen Gebäude 28 (mit der Kaffeemühle auf der Fassade) über die Unterführung und den neuen Bahnhofplatz bis zur Musikhalle auf der Innenstadtseite.

In der Vorplanung wurde eine barrierefreie Anbindung über großzügig dimensionierte Aufzüge auf alle Bahnsteige und den ZOB vorgesehen.

Die Planungen wurden in regelmäßigen Intervallen mit den Verantwortlichen der Deutschen Bahn Station und Service, sowie der DB Netz abgestimmt und deren Belange frühzeitig bei den Planungen berücksichtigt.

### Erschließung für den Radverkehr

Bis zuletzt stellte die geplante Nutzbarkeit für Fahrradfahrer eine besondere Herausforderung für die Planungen der Unterführung, aber auch für die Planungen des ZOB dar. Aufgrund der räumlichen Anordnung der Bahnlinie des ZOB und des Kfz-Tunnels unterm ZOB zueinander und der geringen Breite des ZOB, konnte bei der Bearbeitung leider keine befriedigende verkehrssichere Lösung für eine Durchquerung des ZOBs entwickelt werden. Wesentliche Probleme ergeben sich insbesondere durch **Konflikte mit querenden Fahrgästen, eine steile, unübersichtliche und enge Rampenführung für die Fahrradfahrer sowie ungeordnete und kritische Verkehrssituationen mit ein- und ausfahrenden Bussen**. Mit der Zielsetzung das Verkehrsgeflecht am ZOB im Zuge der Neugestaltung zu ordnen, ist dies nicht vereinbar.

In einer Stellungnahme zur ZOB-Planung **fordert der Verkehrsverbundes Stuttgart (VVS) den „Verzicht auf die Radwegführung aufgrund von Nutzungskonflikten und Gefährdungen von umsteigenden Fahrgästen sowohl in der geplanten zweiten Unterführung als auch in der ZOB-Anlage selbst“**.

Da die **Mobilitätskette zwischen dem Fahrrad und dem Bus- und Bahnverkehr** von wachsender Bedeutung ist, braucht es eine nutzerfreundliche und verkehrssichere Anbindung für Fahrradfahrer zum ZOB bzw. zum Bahnhof. Folgende Anforderungen für die Ausgestaltung der geplanten Unterführung der Neugestaltung des ZOB ergeben sich daraus:

1. Es wird ein barrierefreier Zugang ohne Aufzüge in die Unterführung von Westen vorgesehen.
2. Es werden Fahrradabstellanlagen im Umfeld des ZOB in angemessener Qualität und angemessener Anzahl vorgesehen. Der Umstieg zum Bus- und Bahnverkehr muss auf kurzem Wege möglich sein.
3. Die Fahrradmitnahme im Zug wird perspektivisch an Bedeutung gewinnen. Dafür sind Angebote vorzusehen, welche dies komfortabel ermöglichen. Entsprechend sind Aufzüge ausreichend großzügig zu dimensionieren, so dass auch die Mitnahme von Pedelecs und Lastenfahrrädern möglich ist. In den weiteren Planungen soll mit der Deutschen Bahn auch geprüft werden, ob die Andienung der Bahnsteige mit Rampenanlagen möglich ist.

Da aufgrund der Vielzahl an Verkehrsansprüchen im Bereich des ZOB eine Radwegeführung für den **Durchgangsverkehr** nicht verkehrssicher möglich ist, muss eine attraktive Alternative im Umfeld des Bahnhofs entwickelt und gestärkt werden.

Die Stadtverwaltung verfolgt daher die Schaffung eines Fahrradrings um den Bahnhof (vgl. Vorlage Nr. 251/19). Die Anbindung zum Bahnhof erfolgt vom Fahrradring auf kurzem Wege. Ein ebenerdiger Zugang in die geplante Unterführung soll künftig über die Westseite von der Pflugfelder Straße aus erfolgen.

#### Weitere Beauftragung

Die Planung einer Bahnunterführung muss durch ein Ingenieurbüro bearbeitet werden, das bereits Erfahrungen in der Planung und dem Bau von Unterführungsbauwerken im Bereich der Bahnflächen der Deutschen Bahn AG gesammelt hat und dies durch einen entsprechenden Präqualifikationsnachweis der Deutschen Bahn AG verbindlich dokumentieren kann. Denn neben dem technischen Knowhow ist ein Verständnis über die Abläufe des Bahnverkehrs und die Anforderungen der Deutschen Bahn zwingend erforderlich.

Daher wurden, in Abstimmung mit der Deutschen Bahn, gezielt Büros angefragt, die über entsprechende Referenzen bei vergleichbaren Planungsaufgaben verfügen. Im Rahmen eines Auswahlverfahrens zur Vorplanung (LP 1) wurde die Eignung der Büros für die konkrete Planungsaufgabe durch Vertreter des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen sowie einem Sachverständigen für bahnbezogene Baumaßnahmen geprüft.

Die Eindrücke des Gesprächs und des vorgelegten Angebotes zeigten, dass das **Büro BNP Ingenieure** für die Planung der zweiten Unterführung am besten geeignet ist, insbesondere aufgrund:

- der nachgewiesenen fachlichen Eignung anhand zahlreicher geplanter und realisierter Beispiele,
- des im bisherigen Planungsprozess aufgebrachten vorbildlichen Engagements
- und der Nähe des Bürostandortes.

#### Kostenschätzung und Fördermöglichkeiten

Nach Abschluss der Vorplanung und unter Berücksichtigung der für eine solche Baumaßnahme aufwendigen Kosten bei der Baustellenabwicklung ergab sich für die ursprüngliche Planung mit einer Fahrradrampe zum ZOB (einschließlich der Baukostensteigerung und Erhaltungsmehrkosten und dem Ablösebetrag an die Deutsche Bahn) Gesamtkosten in Höhe von 21 Mio. €.

Die Verwaltung empfiehlt aufgrund der oben ausgeführten Problematik im Zusammenhang mit der Fahrradrampe am ZOB auf eine solche zu verzichten. Bei Entfall der Fahrradrampe ergeben sich für das geplante Unterführungsbauwerk **Gesamtkosten von ca. 18 Mio. €**.

Die Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Stuttgart zur geplanten Unterführung hat ergeben, dass eine Förderung als Verbesserung des ÖPNV-Knotens vorstellbar ist, aber im Weiteren mit der zuständigen Stelle im Verkehrsministerium des Landes geprüft werden muss. Eine Förderfähigkeit als Maßnahme des Fuß- und Radverkehrs besteht aus Sicht des Regierungspräsidiums nicht.

#### Zeitlicher Ablauf

Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf den Bahnverkehr sind den zuständigen Stellen rechtzeitig zu melden.

Im Rahmen der Vorplanung erfolgte bereits eine Vorabstimmung mit den zuständigen Stellen. Diese sehen die Möglichkeit, diese Baumaßnahme von Sommer 2022 bis Winter 2024 durchzuführen. Ggf. ergeben sich auch Synergien mit Umbaumaßnahmen für den Vorlaufbetrieb der Stadtbahn. Dies gilt es im Weiteren zu prüfen. Um diesen ehrgeizigen Zeitplan einhalten zu können, muss nun im nächsten Schritt die vorliegende Vorplanung zur Entwurfsplanung fortgeschrieben werden.

**Unterschriften:**

**Dr. Anne Mayer-Dukart**

**Ulrike Schmidtgen**

<b>Finanzielle Auswirkungen?</b>				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:		280.000 EUR
<b>Ebene: Haushaltsplan</b>				
Teilhaushalt 61		Produktgruppe 51.10_061		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input type="checkbox"/> Ja		
		<input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
<b>Ebene: Kontierung (intern)</b>				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
61105100	42710030			

**Verteiler:**

FB 60,63, 65, 20, 23, 14



LUDWIGSBURG

## NOTIZEN