



## MITTEILUNGSVORLAGE

VORL.NR. 132/19

**Federführung:**

FB Stadtplanung und Vermessung

**Sachbearbeitung:**

Linder, Oliver  
Brauer, Tobias

**Datum:**

29.03.2019

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Sitzungsart</b>
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	06.06.2019	ÖFFENTLICH
<b>Betreff:</b>	Entwicklungsbereich Bahnhofsareal - Vorplanung zur Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes	
<b>Bezug SEK:</b>	Masterplan08 (Mobilität) / SZ 01 / OZ 03	
<b>Bezug:</b>	Vorl. Nr. 260/17	
<b>Anlagen:</b>	Anl1 Lageplan ZOB Anl2 Schnitt ZOB	

**Sachverhalt/Begründung:**

Seit dem Abschluss des Ideen- und Realisierungswettbewerbs Bahnhofsareal Ludwigsburg und der Vergabe der Planungsleistungen an die Arbeitsgemeinschaft Pesch und Partner und Brilon, Bondzio; Weiser (Frei- und Verkehrsanlagen) sowie Knippers und Helbig (Gesamtüberdachung) konnte die Struktur für das „neue Gesicht“ des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) ausgearbeitet werden. Durch die intensive Diskussion um die künftige Ausrichtung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Jahr 2018 und dem letztlich erzielten Einvernehmen mit dem Landkreis und den betroffenen Kommunen zu Beginn dieses Jahres, haben sich zwischenzeitlich auch die verkehrlichen Anforderungen an den ZOB geklärt bzw. konkretisiert.

Neben der Bewältigung der verkehrlichen Anforderungen ist es wesentliches Ziel der Planung, die Aufenthaltsqualität an dieser zentralen Stelle zu erhöhen.

Das soll insbesondere erreicht werden durch:

- Eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen sowie der zuführenden Wege
- Eine Verbesserung der Situation für wartende und umsteigende Fahrgäste durch qualitätsvolle und witterungsgeschützte Aufenthalts- und Wartebereiche
- Kompakte Haltestellenanordnung
- Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten für ein konfliktfreies Miteinander im Bahnhofsareal

Bei der Neugestaltung des ZOB werden die Aspekte der nachhaltigen Mobilität und der Bedarf nach einer Qualität vollen Stadtraumgestaltung zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Sinne eines „Wohlfühlbahnhofes“ zusammen gedacht und konzipiert.

**Verkehrliche Anforderungen**

Der Zentrale Omnibusbahnhof Ludwigsburg ist und bleibt im Kern der wichtigste Verbindungspunkt für den ÖPNV der Stadt und des Landkreises. Mit durchschnittlich 1600 Busfahrten am Tag werden

an diesen Raum höchste funktionale Anforderungen gestellt. Ziel ist ein reibungsloses An- und Abfahren der Busse mit zügigem Umstieg.

Der Begriff des Zentralen Omnibusbahnhofes wird in der Fachwelt immer häufiger durch den Begriff des multimodalen Knotens ersetzt. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass an dieser Stelle auch die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln berücksichtigt wird. Ziel ist eine einfache Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsangebote, die es den Bürgern erlaubt, ihre Wege mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln individuell zu organisieren.

Aufgrund der hohen Verkehrsdichte in Ludwigsburg und den bestehenden Anforderungen an die Luftqualität, zeichnen sich Veränderungen im Mobilitätsverhalten ab, die bei den Planungen am ZOB Ludwigsburg und im gesamten Bahnhofsumfeld zu berücksichtigen sind.

Zu diesen Veränderungen gehören:

1. Die Umstellung des KFZ-Verkehrs auf neue Antriebstechniken (insbesondere auf die Elektromobilität) sowie neue Technologien des autonomen Fahrens
2. Einer Stärkung des Fuß- und Fahrradverkehrs und anderer Formen der Nahmobilität
3. Die Ausweitung von Sharing Angeboten von KFZ, Fahrrädern, E-Rollern, etc.

#### Stadt- und Regionalbus, BRT und Stadtbahn

Mit der Entscheidung über die Vergabe des **Stadtbusverkehrs** bis zum Jahr 2030 an die LVL Jäger GmbH und den Vergaben der **Regionalbusverkehre** an weitere Busbetreiber, besteht ein klares Bild über die betrieblichen Anforderungen an den ZOB. Diese wurden bei der Planung zugrunde gelegt und hinsichtlich der Ausgestaltung der Haltestellenbereiche mit Vertretern der LVL, des Landratsamtes Ludwigsburg sowie dem Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) abgestimmt.

Darüber hinaus wurden die Überlegungen für eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs durch ein sogenanntes **Bus Rapid Transit (BRT)** bei den Planungen berücksichtigt.

Ziel des BRT ist die Schaffung einer neuen Verkehrsqualität durch:

- Zügige Fahrbeziehungen auf nachfragestarken Verkehrskorridoren
- Hoher Fahrkomfort in modernen Bussen mit hoher Kapazität
- Weitgehende Bevorrechtigung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr durch einen hohen Anteil eigener Trassen

Mit der Verabschiedung des Verständigungspapiers vom 24.10.2018 zur Zukunft des ÖPNV im Landkreis Ludwigsburg besteht neben der Einrichtung eines BRT-Systems außerdem der politische Konsens zur Realisierung einer **Niederflurstadtbahn**, was die Ausgestaltung des ZOB unmittelbar betrifft. Auf Grundlage des sogenannten Mitfalls 1 der Standardisierten Bewertung (Niederflurstadtbahn nach Markgröningen, Remseck-Aldingen und über die Innenstadt zum Schlösslesfeld sowie nach Oßweil), wurden die Korridore einer künftigen Niederflurstadtbahn sowie die Vorbereitung der Haltestellenbereiche bei der Planung des ZOB berücksichtigt und mit dem Landratsamt abgestimmt. Es wird angestrebt, dass die Realisierung der Stadtbahn mit geringem Umbau-Aufwand am ZOB möglich ist.

Wichtig für die Planung des ZOB ist die getroffene Entscheidung des Gemeinderates Ludwigsburg, den beteiligten Kommunen und des Landkreises die Überlegungen einer Hochflurstadtbahn durch das Ludwigsburger Stadtgebiet nicht weiter zu verfolgen.

#### Weitere Mobilitätsangebote

Bei den Planungen des ZOB wurden auch die Anforderungen der übrigen Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Wichtigstes Ziel war es dabei einen schnellen und direkten Anschluss an die Angebote der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof zu gewährleisten. Neben den Angeboten des Busverkehrs am ZOB sind dies vor allem die schienengebundenen Verkehrsangebote der S-Bahn und des Regionalzugverkehrs.

Am ZOB besteht großer Bedarf nach einer besseren Anbindung des **Radverkehrs** an das übergeordnete Radroutennetz. Ziel für die Planung ist eine eindeutige und sichere Radwegeführung zum Bahnhof und sicherer Abstellmöglichkeiten in ausreichendem Umfang.

**Taxis** sind ebenfalls ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätsangebots am Bahnhof Ludwigsburg. Wichtige Anforderungen für die Taxis bei der Planung des ZOB sind:

- Warteplätze in angemessenem Umfang
- Eine prominente Lage der Warteplätze, damit Ortsfremde diese schnell auffinden
- Eine Entflechtung der Warteplätze vom Busverkehr

Da alle Verkehrsteilnehmer irgendwann zu **Fußgängern** werden, müssen deren Ansprüche bei der Planung des ZOB berücksichtigt werden. Dabei sind selbstverständlich auch **Mobilitätseingeschränkte** (Rollstuhlfahrer, Ältere, Eltern mit Kinderwagen) mit einbezogen. Ziel ist eine klare Wegeführung auf ausreichend dimensionierten Gehwegen und Wartebereiche mit Sitzmöglichkeiten in ausreichendem Umfang.

### **Stadtraumgestaltung, Aufenthaltsqualität im Sinne eines „Wohlfühlbahnhofes“**

Zuletzt wurde bemängelt, dass der Bahnhof Ludwigsburg nur wenig Aufenthaltsqualität besitze. Vielmehr wird der Bahnhofsbereich als reiner Funktionsraum betrachtet. Durch die Bemühungen den Ludwigsburger Bahnhof zum „Wohlfühlbahnhof“ zu transformieren, hat sich die Situation der Sauberkeit und des Sicherheitsgefühls spürbar verbessert. Weiterhin fehlt allerdings eine Aufwertung der öffentlichen Räume rund um den Bahnhof und den ZOB.

Der Bahnhof Ludwigsburg ist, wie die Zufahrtsstraßen am Stadtrand ein wichtiger Stadteingang. Hier präsentiert sich Ludwigsburg seinen Gästen, die mit dem ÖPNV ankommen. Noch bietet das Empfangsgebäude keinen repräsentativen Stadteingang nach Ludwigsburg. Die Musikhalle hingegen prägt das Umfeld des ZOB und ist daher bei den Planungen besonders zu würdigen. Der Bahnhof ist in erster Linie ein „Transitraum“, durch den sich bis zu 50.000 Menschen täglich bewegen. Gleichzeitig ist es ein Raum in dem sich Menschen treffen, warten und sich miteinander unterhalten. Dafür braucht es Flächen und Räume ohne rein verkehrliche Zuordnung. Die Aufenthaltsqualität entsteht vor allem durch qualitätvolle Stadträume und witterungsgeschützte Wartebereiche. Geschützt vor Regen, Schnee und Wind in der kalten Jahreszeit und vor starker Sonneneinstrahlung im Sommer. Eine Gesamtüberdachung für den ZOB muss funktional und nachhaltig sein. Nachhaltigkeit bezieht sich hier vor allem auf die Nutzung nachwachsender Baustoffe und die Nutzung regenerativer Energien bei der energetischen Versorgung.

### **Die Multimodale Drehscheibe – Der neu gestaltete Zentrale Omnibusbahnhof Ludwigsburg**

Die Planung der ARGE Pesch und Partner, Brilon, Bondzio und Weiser sowie Knippers und Helbig hatte sich seit der Beauftragung im Jahr 2017 der besonderen Herausforderung gestellt und in enger Zusammenarbeit mit den Fachbereichen Nachhaltige Mobilität, Stadtplanung und Vermessung sowie Tiefbau und Grünflächen ein schlüssiges Gesamtkonzept für den ZOB entwickelt. Dabei wurden sämtliche oben aufgeführten Anforderungen berücksichtigt.

### Haltestellen und Betriebliches Konzept

Der Ludwigsburger Bahnhof ist geprägt durch ein breites Verkehrsangebot im ÖPNV mit hoher Taktdichte im Bus- und Schienenverkehr und damit verbunden schnellen Anschlüssen zwischen den einzelnen Linien. Auf den verkehrswichtigen Korridoren ist in der Hauptverkehrszeit ein 10 Minuten-Takt gewährleistet. Der ZOB ist für den ÖPNV ein wichtiger Verknüpfungsbereich. Durch die enge Taktfolge sind Anschlüsse ohne lange Wartezeiten möglich. Dafür sind am ZOB Haltestellenbereiche zu gestalten, die ein schnelles barrierefreies An- und Abfahren der Busse bei ausreichender Umsteigezeit erlauben.

Durch die große räumliche Ausdehnung des ZOB fehlt heute, vor allem für „Neueinsteiger“ in den ÖPNV, eine Übersicht und Orientierung über die Vielzahl an Buslinien und deren Halteposition.

Durch eine kompakte Haltestellenanlage werden die Umsteigewege künftig zwischen den einzelnen Haltepositionen verkürzt. Der Umstieg vom Bus auf den schienengebundenen ÖPNV wird komfortabel und ohne Umwege gewährleistet.

Der Busverkehr am ZOB wird künftig an insgesamt 8 Bussteigkanten entlang von zwei Fahrspuren organisiert. Die jeweils ca. 50 m langen Bussteigkanten sind flexibel nutzbar. Diese bieten Platz für

bis zu 3 Standardbusse oder zwei Gelenkbusse. Auch der Einsatz von Doppelgelenkbussen im Rahmen des BRT-Systems wäre an den Bussteigkanten möglich.

Die hintereinanderliegenden Bussteigkanten sind nach dem Prinzip einer Sägezahnordnung zueinander versetzt, um ein möglichst gerades Anfahren der Bussteigkante und damit einen barrierefreien Ein- und Ausstieg zu gewährleisten.

Ein wesentlicher Vorteil einer Niederflurstadtbahn ist, dass diese grundsätzlich auch an Haltestellenbereichen der Busse halten und einen barrierefreien Einstieg ermöglichen kann. Um diesen Mehrwert zu nutzen, ist ein Mischbetrieb von Bussen und der Niederflurstadtbahn am ZOB vorgesehen. Eine systemübergreifende Barrierefreiheit soll damit gewährleistet werden. Bis zur Realisierung der Stadtbahn können selbstverständlich alle Haltestellenbereiche für Busse genutzt werden. Später können diese mit geringem Umbauaufwand auch für die Stadtbahn nutzbar gemacht werden.

Die Fahrbahnbreiten werden gemäß aktuellen Richtlinien ausgeführt. Dadurch werden die Fahrbahnen und die Haltestellenbereiche gegenüber heute leicht verbreitert. So werden Konflikte im Begegnungsverkehr und beim An- und Abfahren der Busse verringert.

Es ist vorgesehen, dass an den einzelnen Bussteigkanten Buslinien mit gleicher Richtung zusammengeführt werden. Damit soll eine bessere Orientierung erreicht werden. So können beispielsweise Fahrziele in Richtung Innenstadt und Schloss am gleichen Bussteig halten, sodass sich der Fahrgast ohne großes Studium der Fahrpläne an den richtigen Bussteig orientieren kann. Darüber hinaus werden alle gesetzlichen Anforderungen zur Gewährleistung eines barrierefreien ZOB umgesetzt. Dazu gehören ausreichend hohe Bussteigkanten für einen barrierefreien Einstieg in den Bus, taktile Führungselemente für Sehbehinderte, Fahrbahnabsenkungen für Mobilitätseingeschränkte, Dynamische Fahrgastinformationssysteme, etc.

#### Verknüpfung mit anderen Mobilitätsarten

Fahrradfahrer erreichen den Bahnhof und den ZOB über eine klare Radwegführung, die weitgehend von der Fahrbahn der Busse und den Gehbereichen der Fußgänger getrennt ist. Die Radwege führen zu Abstellmöglichkeiten in ausreichender Anzahl. Von Osten über die Alleenstraße (Haupttradrouten 6) und von Norden über die Bahnhofstraße zur neuen Radstation am Schillerparkdeck. Die Radwegführung am ZOB erfolgt entlang der Bahn und dient dem Ziel- und Quellverkehr, also den Radfahrern, welche den Bahnhof zum Ziel haben. Eine Radwegeverbindung für den übergeordneten Radverkehr kann aufgrund der Vielzahl der Verkehrsansprüche im Bereich des ZOB nicht in ausreichender Qualität gewährleistet werden. Begleitend zur Planung des ZOB, müssen daher attraktive Radwegeverbindungen um den Bahnhof herum für übergeordnete Radwegeverbindungen eingerichtet werden.

Von Westen bietet die Radstation bereits ein gutes Angebot. Aufgrund eines wachsenden Bedarfs an Radabstellmöglichkeiten ist zu prüfen, ob eine Erweiterung der Radstation im Zuge der Umnutzung des ehemaligen Nestlé-Geländes möglich ist. Die Zuführung der Radwege soll über einen neuen Fahrradring um den Bahnhof organisiert werden. Dieser Fahrradring dient auch dem übergeordneten Radverkehr, der nicht den Bahnhof zum Ziel hat, als Umfahrestrecke um das hochfrequentierte Bahnhofsgebiet. Der Fahrradring soll über bestehende Radwege und Straßen geführt werden.

Für den **KFZ-Verkehr** steht mit Stellplätzen in öffentlichen Parkieranlagen ein ausreichendes Angebot zur Verfügung. Für den Hol- und Bringverkehr mit dem KFZ sollen die Bedingungen auf der Westseite verbessert und dafür ausreichende Flächen vorgesehen werden, damit die Bedingungen für den ÖPNV innenstadtseitig verbessert werden können.

Die **Taxiplätze** sind innenstadtseitig im Bereich der heutigen Kurzzeitparkplätze vor dem Empfangsgebäude vorgesehen. Der neue Taxihaltbereich befindet sich im direkten Umfeld des Bahnhofszugangs und ist weitgehend von zu- und abfahrenden Bussen getrennt. Die Taxiplätze am Westportal bleiben erhalten.

Die Anbindung des ZOB an den **schienengebundenen ÖPNV** soll künftig über eine neue Unterführung erfolgen. Ziel ist ein Umstieg auf kurzem Weg. Von Gleis 1 wird die Situation durch den neuen Bahnofsplatz barrierefrei und auf direktem Weg gewährleistet.

#### Aufenthalts- und Wartebereiche

In Zukunft wird **die Mittelinsel** als zentraler Haltestellenbereich gestaltet. Dieser wird von 5,0 m auf 8,0m deutlich verbreitert. Durch eine intelligente Anordnung der Stützen für die Gesamtüberdachung, sowie der Sitzbänke, Mülleimer und sonstigen Nebenanlagen entsteht ein zentraler Mittelbereich, der dazu dient die Fahrgäste zu Ihren Haltepositionen zu führen. Die erforderlichen Einbauten werden auf das notwendige Maß beschränkt um eine großzügige Haltestellensituation mit optimaler Orientierung für die Fahrgäste zu gewährleisten. Durch den Abriss der sogenannten ZOB-Markthalle, der Ladenzeile entlang der Bahn, entsteht der erforderliche Platz um auch die seitlichen Wartebereiche aufzuweiten. Auch vor dem Empfangsgebäude werden die Bewegungsflächen deutlich erweitert um genug Fläche für die zahlreichen Passanten zu schaffen.

Eine besondere Aufenthaltsqualität entsteht durch einen neuen **Bahnofsplatz**. Die Idee einen solchen Platz im Übergang vom Empfangsgebäude zum ZOB und der Musikhalle als Gegenüber zu schaffen, bringt neue, bisher fehlende Freiraumqualitäten am Bahnhof Ludwigsburg. Der Platz kann außerdem eine wichtige Verteilerfunktion der Fahrgastströme von und zum Schulcampus und von der Innenstadt zum ZOB übernehmen. Baumpflanzungen und Sitzmöglichkeiten sorgen für Atmosphäre und verhelfen Ludwigsburg zu einem identitätsstiftenden Ort am Hauptverkehrsknoten der Stadt.

Aufgrund der Anpassung der Verkehrs- und Freiflächen, werden Baumfällungen notwendig. Die bisherigen Planungen zeigen, dass die Baumreihe entlang der ZOB-Markthalle aufgrund der verkehrlichen Anforderungen nicht gehalten werden kann. Dafür sind Neupflanzungen entlang der Gebäudefassade an der Ostseite des ZOB mit kleinkronigen Bäumen vorgesehen. Außerdem werden abgängige Bäume im Rahmen der Neugestaltung ersetzt und entsprechend in die Grünflächengestaltung des neuen ZOB eingebunden. Eine seriöse Bilanzierung von entfallenden Bäumen und Neupflanzungen ist erst zum Zeitpunkt der Entwurfsplanung möglich. Ziel der weiteren Planung ist es weiterhin, unter Wahrung der Entwicklungsziele für einen verbesserten ZOB, den Baumbestand soweit wie möglich zu erhalten

#### Holzdach als Identitätsmerkmal

Die Identität vieler multimodaler Knotenpunkte entsteht durch die besondere Gestaltung der Überdachung. Beispiele finden sich z.B. in Pforzheim, Esslingen und Böblingen.

Durch eine einprägsame Überdachung an einem solch hochfrequentierten Ort wie dem ZOB kann ein markantes Zeichen für die Identität der Stadt geschaffen werden.

In der Vertiefung des Realisierungswettbewerbes hat die Idee des Büros Knippers und Helbig die Jury der Bewertungskommission überzeugt:

*„Bei der vorliegenden Arbeit kann insbesondere die ZOB-Überdachung, auch aufgrund der detaillierten Durcharbeitung und der anschaulichen Darstellung, überzeugen. Der modulare Aufbau gewährleistet eine hohe Flexibilität in der Umsetzung bei klarer stadträumlicher Prägnanz.“*

Die Besonderheit besteht in der Verwendung des Baustoffes Holz für die markanten Schirmelemente. Die wesentlichen Zielsetzungen des Entwurfs und deren Umsetzung sind:

- für den Ort angemessene und einfach herstellbare Dachgeometrie
- hohe Aufenthalts- und Tageslichtqualität unter den Dächern
- Nachhaltigkeit durch den Einsatz von Holz als nachwachsendem Baustoff
- positive Energiebilanz als Beitrag zur Energiewende

Bisher sind am Zentralen Omnibusbahnhof die Haltestellenbereiche mit Einzelüberdachungen in Standardbauweise aus Edelstahl und Glas vorhanden. Die Fahrgäste sind in den Bereichen abseits

dieser Einzelüberdachungen den Widrigkeiten des Wetters ausgeliefert. Daher ist im Zuge der Neugestaltung des ZOB eine großzügige Gesamtüberdachung der Haltestellenbereiche vorgesehen. Transluzenz, Leichtigkeit, eine klare und schlichte Formensprache, sowie die „Wärme“ des Materials und die daraus resultierende hohe Aufenthaltsqualität sind die wesentlichen architektonischen Qualitäten der geplanten Überdachung des ZOB Ludwigsburg.

Das Konzept für die Gesamtüberdachung, sieht zwei ca. 125 m lange, die Wartezonen der Fahrgäste überdeckende Dächer vor (ca. 3.250 m<sup>2</sup> Dachfläche). Die Gesamtüberdachung besteht aus Einzelschirmen aus Holz, die modular zusammengesetzt werden.

Durch den materialgerechten Einsatz von Holz für die Überdachung und Möblierung des ZOB kann beispielhaft die hohe Aufenthaltsqualität, Dauerhaftigkeit, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit von Holzbauwerken im öffentlichen Raum dokumentiert werden. Das vorgeschlagene Dachtragwerk ist in seiner Form einzigartig und doch verhältnismäßig einfach und damit wirtschaftlich herstellbar.

Die Dacheindeckung ist mit lichtdurchlässigen Elementen geplant, in die ganz oder bereichsweise Photovoltaikmodule integriert werden. Dadurch kann Energie zum Betrieb von Anzeigetafeln, Kiosken und Beleuchtung und ggf. zur Abdeckung von Lastspitzen bei der Beladung von E-Fahrzeugen (Busse, E-Taxen) gewonnen werden. Die Unterseite der Schirme wird mittels einfachen und reversiblen Holzlamellen verkleidet und sorgt so für ein Wechselspiel aus Licht und Schatten unter dem Dach (sehr gute Tageslichtqualität).

Die Stützen sind aus Stahl und zeigen damit genug Robustheit gegenüber den Anforderungen des ZOB.

### **Kosten und Fördermöglichkeiten**

Nach Abschluss der Vorplanung ergeben sich für den Bau des ZOB folgende geschätzte Baukosten für:

- Frei- und Verkehrsanlagen: ca. 10,0 Mio.€ (ohne die Kosten einer 2.Unterführung)
- Holzüberdachung: 5,5 Mio. €

Inklusive der Abriss- und Entschädigungskosten für die ZOB-Markthalle und unter Berücksichtigung der Baunebenkosten, der Teuerung und Kostensteigerungen durch Unvorgesehenes ergeben sich aus heutiger Sicht für die Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs Gesamtkosten in Höhe von 21,0 Mio. €.

Im Zuge der Neugestaltung des ZOB wird auch die Abdichtung des ZOB-Tunnels erneuert. Dafür fallen nach aktueller Schätzung zusätzlich Kosten in Höhe von 1,5 Mio. € an.

Der ZOB ist im Programm des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) für den öffentlichen Personen Nahverkehr aufgenommen. Dieses Förderprogramm sieht eine Förderung nach Pauschalen vor. Pro Haltestelle werden Förderpauschalen in Höhe von 55.000 € bereitgestellt. In der vorliegenden Planung sind 26 Bushaltestellen vorgesehen. Zusammen mit weiteren Förderpauschalen für Fahrradabstellplätze und Taxihalteplätze ergibt sich eine Summe von insgesamt 1,7 Mio. €.

Nach Fortschreibung der Richtlinien für die LGVFG-Förderung können Gesamtüberdachungen an Zentralen Omnibusbahnhöfen gefördert werden. Ob und in welchem Umfang die geplante Holzüberdachung gefördert wird, klärt sich im Rahmen des Antragsverfahrens. Aufgrund der hohen Innovationskraft des geplanten Holzdaches wurden vom Ministerium für ländlichen Raum Baden-Württemberg Fördermittel in Höhe von 250.000 € aus dem Programm Holzbau Innovativ für das Vorhaben in Aussicht gestellt.

Der Bahnhofsvorplatz und die Bereiche um die Musikhalle und das Empfangsgebäude stehen nicht in direkter funktionaler Verbindung mit dem ZOB. Diese Flächen dienen vor allem der Stadtraumgestaltung und der städtebaulichen Aufwertung. Daher sollen diese Flächen zur Förderung im Rahmen des Sanierungsgebietes ZIEL angemeldet werden.

### **Zeitplanung**

Um in den Genuss der Fördermittel aus dem LGVFG zu kommen, muss ein förmlicher Antrag bis spätestens Ende 2019 gestellt werden. Grundlage bildet die auf Grundlage der Vorplanung fortgeschriebene Entwurfsplanung. Ziel der Stadtverwaltung bleibt weiterhin der Umbau des ZOB bis zum Jahr 2022, um den Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes für eine barrierefrei Gestaltung von Haltestellenbereichen zu entsprechen.

**Unterschrift:**

**Martin Kurt**

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

**Verteiler:**

FB 20, 23, 60, 63, 67,



LUDWIGSBURG

## **NOTIZEN**