

Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg Los 2 , PFA 2, Abschnitt Pattonville – Aldingen

Stadt Kornwestheim
Ausschuss für Umwelt und Technik

Projektvorstellung am 03.12.2024



Rainer Flotho (TTK GmbH)

Inhalt

1. Überblick
2. Lage des Brechpunktes LUCIE – SSB in Pattonville

Inhalt

1. Überblick
2. Lage des Brechpunktes LUCIE – SSB in Pattonville

Gesamtprojekt Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg

Planfeststellungsabschnitt 2 Streckenabschnitt Aldingen bis Pattonville



Inhalt

1. Überblick
2. Lage des Brechpunktes LUCIE – SSB in Pattonville

Planungen John-F.-Kennedy-Allee

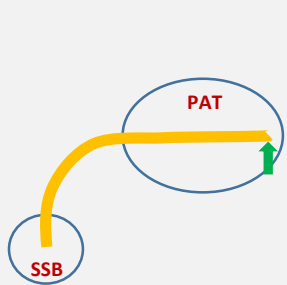
Stufe 1 SSB-Stadtbahn von Aldingen nach Pattonville Berufsschule (ohne LUCIE)

Stufe 2a SSB und LUCIE mit Brechpunkt in Pattonville Berufsschule (Nord)

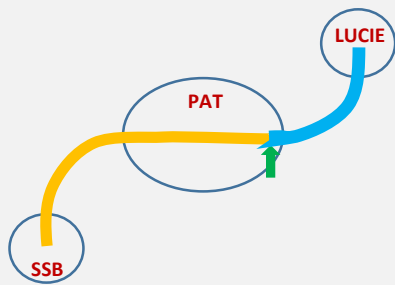
Stufe 2b SSB und LUCIE mit Brechpunkt in Pattonville Mitte

Stufe 2c SSB und LUCIE mit Brechpunkt in Pattonville Realschule (Süd)

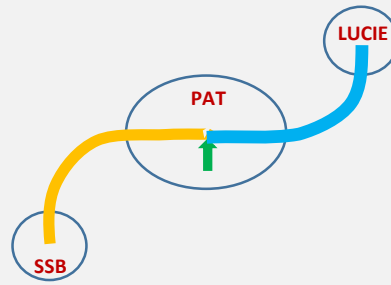
Stufe 2d SSB und LUCIE mit überlappendem Betrieb in Pattonville



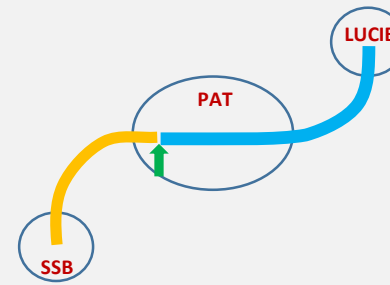
Stufe 1



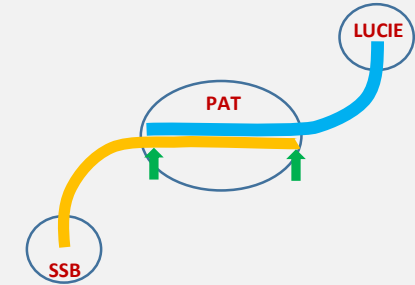
Stufe 2a



Stufe 2b

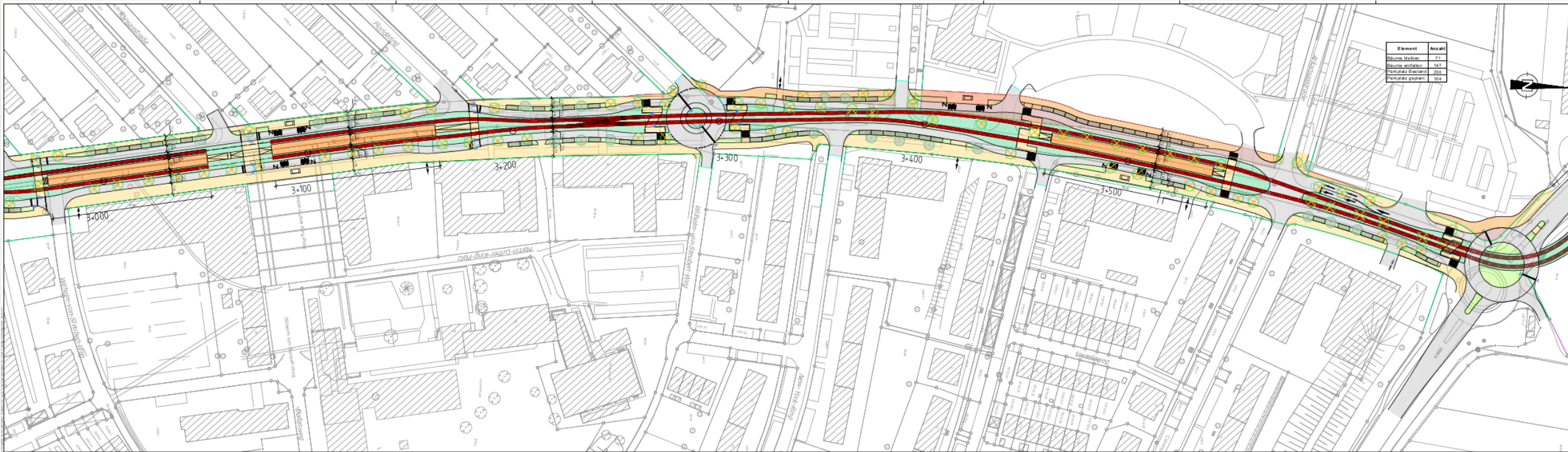


Stufe 2c

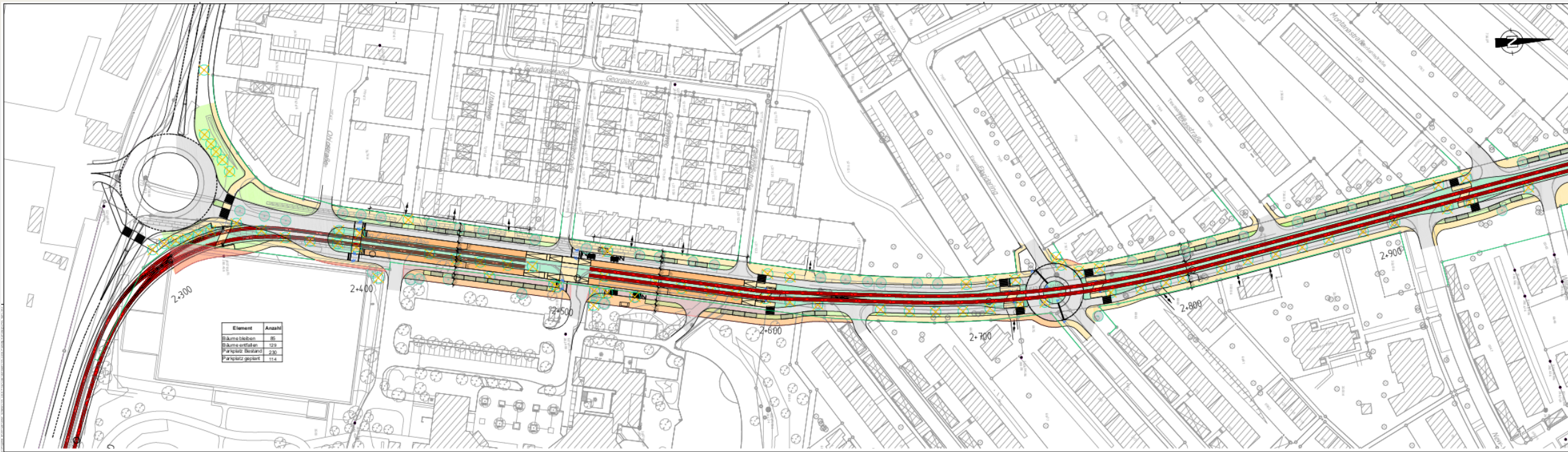


Stufe 2d

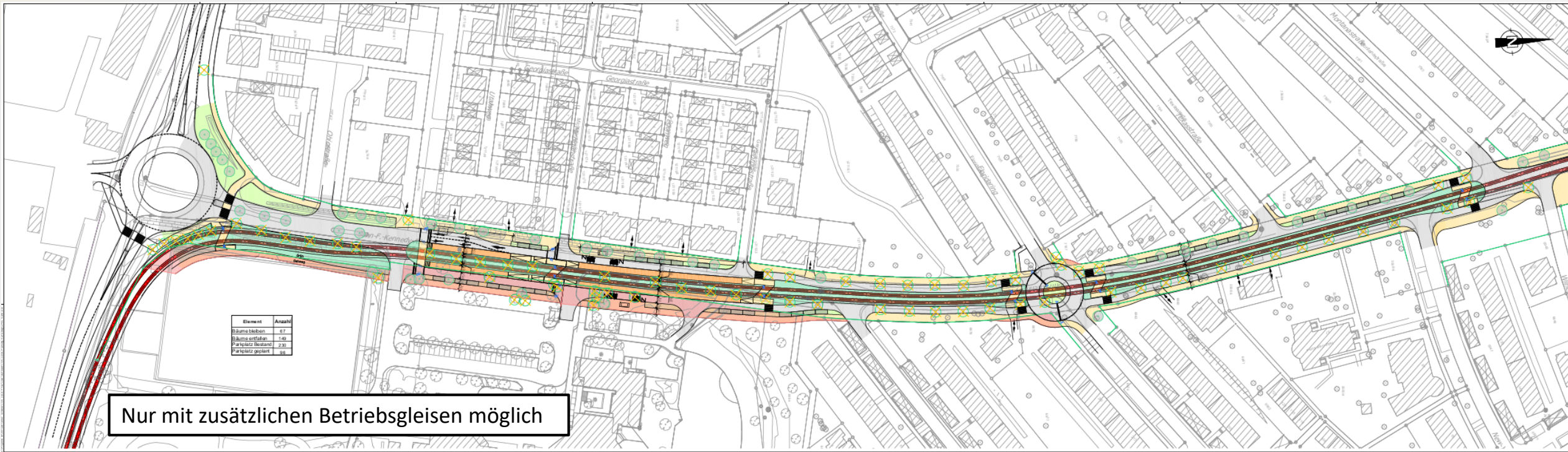
Stufe 2b, SSB und LUCIE mit Brechpunkt in Pattonville Mitte



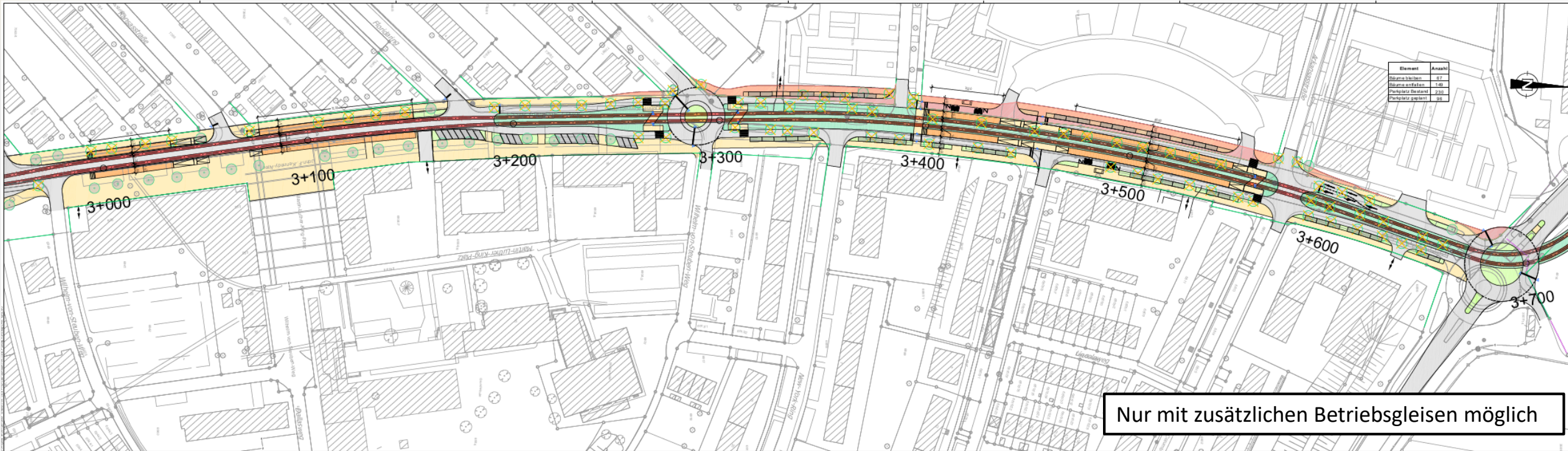
Stufe 2c, SSB und LUCIE mit Brechpunkt in Pattonville Realschule



Stufe 2d, SSB und LUCIE mit überlappendem Betrieb in Pattonville (Blatt Süd)

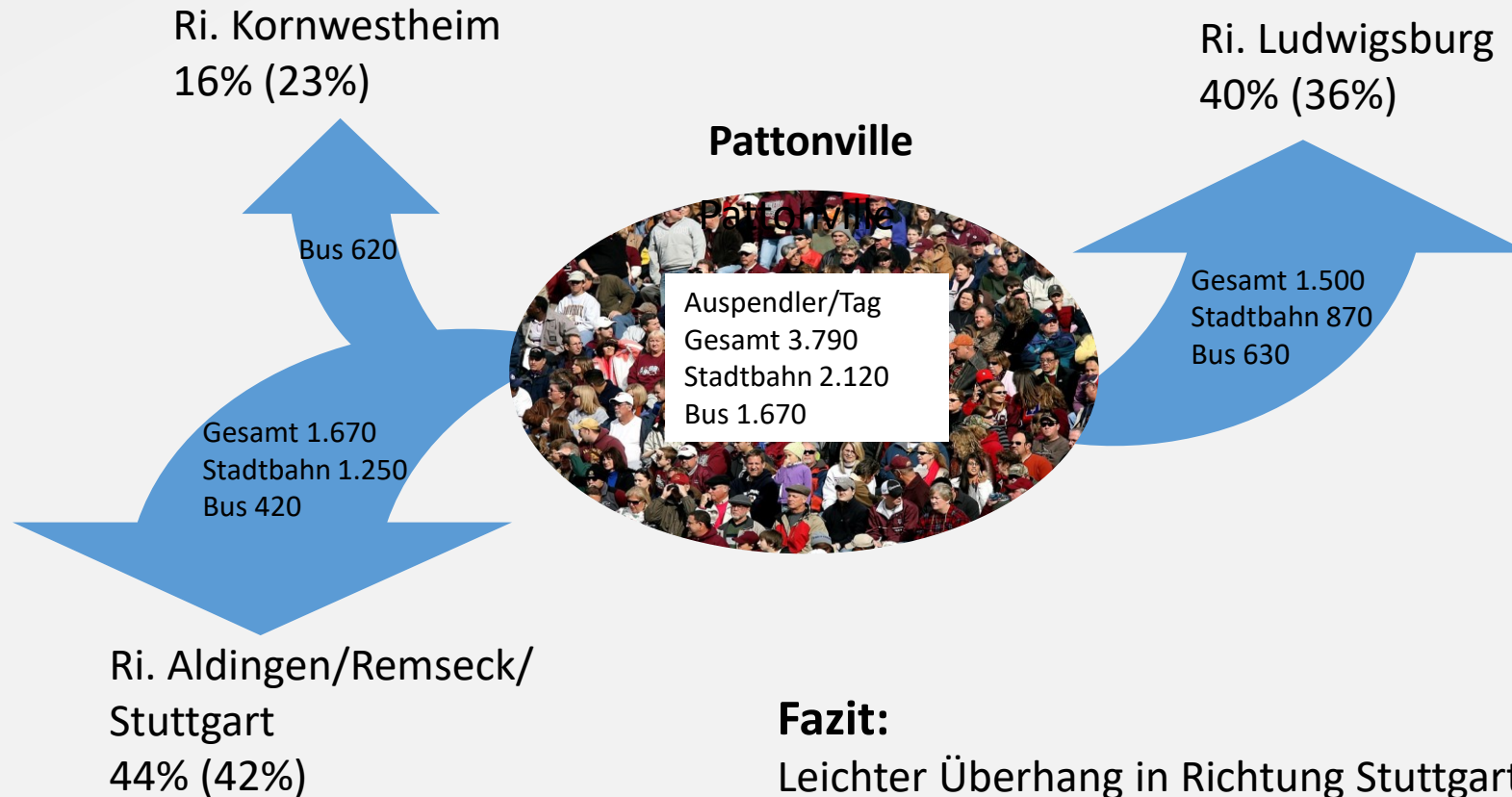


Stufe 2d, SSB und LUCIE mit überlappendem Betrieb in Pattonville (Blatt Nord)



Aufteilung der Pendlerströme aus Pattonville

Quelle: VWI; Mitfall 3b (Klammerwerte Auswertung der Mobilfunkdaten)



Variantenbewertung

Fazit:
Vorzugsvariante Stufe 2a

Kriterium	Variante				
	Bestand	Stufe 2a	Stufe 2b	Stufe 2c	Stufe 2d
Städtebaulicher Eingriff	Zwischenergebnis	50	35	35	30
städttebaulicher Eingriff PAT-Berufsschule		Endhaltestellen NF-Bahnsteig 80m HF-Bahnsteig 80m auf bes. Bahnkörper	Durchfahrthaltestelle NF-Bahnsteig 80m auf bes. Bahnkörper	Durchfahrthaltestelle NF-Bahnsteig 80m auf bes. Bahnkörper	Durchfahrthaltestellen NF-Bahnsteig 80m HF-Bahnsteig 40m auf bes. Bahnkörper
städttebaulicher Eingriff PAT-Mitte		Durchfahrthaltestelle HF-Bahnsteig 40m im Mischverkehr	Endhaltestellen NF-Bahnsteig 80m HF-Bahnsteig 80m auf bes. Bahnkörper	Durchfahrthaltestelle NF-Bahnsteig 80m im Mischverkehr	Durchfahrthaltestellen NF-Bahnsteig 80m HF-Bahnsteig 40m im Mischverkehr
städttebaulicher Eingriff PAT-Realschule		Durchfahrthaltestelle HF-Bahnsteig 40m auf bes. Bahnkörper	Durchfahrthaltestelle HF-Bahnsteig 40m auf bes. Bahnkörper	Endhaltestellen NF-Bahnsteig 80m HF-Bahnsteig 80m auf bes. Bahnkörper	Durchfahrthaltestellen NF-Bahnsteig 80m HF-Bahnsteig 40m auf bes. Bahnkörper
Erschließungsqualität	Zwischenergebnis	25	30	20	40
Erschließungsqualität Stadtbahn Ri. Stuttgart		ohne Umstieg	überwiegend ohne Umstieg	überwiegend mit Umstieg Nichtbeachtung der Ausrichtung der Pendlerströme	ohne Umstieg
Erschließungsqualität Stadtbahn Ri. Ludwigsburg		überwiegend mit Umstieg	überwiegend ohne Umstieg	ohne Umstieg	ohne Umstieg
Stadtbahnanlagen Bau und Betrieb	Zwischenergebnis	50	35	30	25
Betriebliche Qualität der Stadtbahn		besonderer Bahnkörper Ausnahme Haltestelle PAT-Mitte	durchgängig besonderer Bahnkörper	besonderer Bahnkörper Ausnahme Haltestelle PAT-Mitte	besonderer Bahnkörper Ausnahme Haltestelle PAT-Mitte Betriebliche Überlagerung SSB und LUCIE
Umbauebedarf bei zeitlich nachlaufendem Übergang von Stufe1 auf Stufe 2x		sehr gering nur Ergänzung Haltestelle Berufsschule	Hoher Umbauebedarf an zwei Haltestellen	Hoher Umbauebedarf an allen Haltestellen	Hoher Umbauebedarf an allen Haltestellen
Individualverkehr	Zwischenergebnis	35	15	35	35
Verkehrliche Qualität Kfz-Verkehr		Beschränkung der Ein- und Abbiegemöglichkeiten	Beschränkung der Ein- und Abbiegemöglichkeiten in PAT-Mitte	Beschränkung der Ein- und Abbiegemöglichkeiten	Beschränkung der Ein- und Abbiegemöglichkeiten Sehr lange Haltestellen
Verkehrliche Qualität Radverkehr		Radverkehr in Kombination mit Gehweg. Beidseitig eingeschränkte Breiten gegenüber Bestand	Radverkehr in Kombination mit Gehweg. Beidseitig eingeschränkte Breiten. Besondere Einschränkung in PAT-Mitte	Radverkehr in Kombination mit Gehweg beidseitig eingeschränkte Breiten gegenüber Bestand	Radverkehr in Kombination mit Gehweg beidseitig eingeschränkte Breiten gegenüber Bestand
Verkehrliche Qualität Fußgängerverkehr und Aufenthaltsqualität		Reduzierung der Gehwegbreiten gegenüber Bestand	Reduzierung der Gehwegbreite gegenüber Bestand. Erhebliche Einschränkung der Aufenthaltsqualität in PAT- Mitte	Reduzierung der Gehwegbreiten gegenüber Bestand	Reduzierung der Gehwegbreiten gegenüber Bestand
	Gesamtergebnis	160	115	120	130

Schema	Bewertungspunkte
sehr günstig	20
günstig	15
neutral	10
ungünstig	5
sehr ungünstig	0

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse

