Varianten zur Verkehrsentlastung Eglosheim

Variante A7B4: 7-streifige A 81 + 4-streifige Bahntrasse

Berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen:

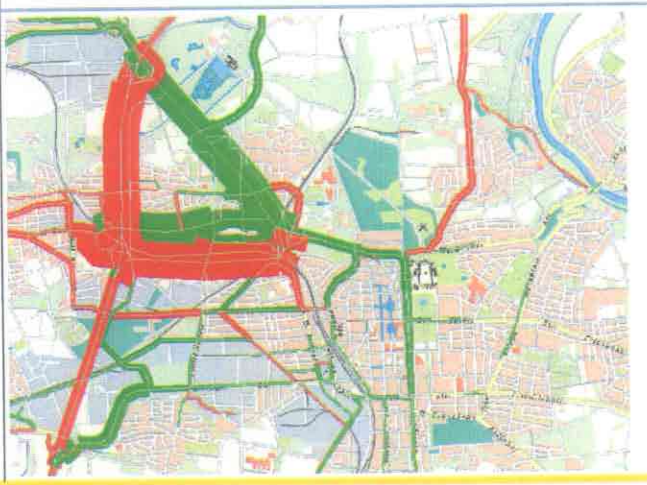
- Neuer A 81-Teilanschluss „Ludwigsburg Mitte"
- 7-streifiger Ausbau der Autobahn A 81 zwischen LB-Nord und LB-Mitte
- 4-streifige Bahntrasse
- Sperrung der Markgröninger Straße
- Teilweise Neugestaltung von A.-Bebel-, Markgröninger und Frankfurter Straße mit 2 Streifen

ÜBERSICHTS-SKIZZE

Verkehrsaspekte	
Verkehrswirksamkeit/ Verkehrsmengenverteilung	Verkehrsmengen 2015 (Kfz/24h): - Frankfurter Straße: 33.500 - 35.750 - A 81: 131.750 - August-Bebel-Str.: 7.250 - Markgröninger Str.: 3.750 - Bahntrasse: 25.000 - Talallee: 4.250 - Beihinger Straße: 19.500 - B 27 Heilbronner Str.: 48.750 => Flächenhafte Entlastung von Egloshm + Weststt., aber 4 Streifen Frankfurter nötig => Bahntrasse auch 2-streifig ausreichend
Orientierung im Netz	- Neuer Teilanschluss Ludwigsburg-Mitte erschwert die Orientierung in Richtung Norden und bindet autobahnnahe Gewerbegebiete teilweise direkt an A 81 an,
Integration Fußgänger/ Radfahrer	- Wegen 4-streifiger Frankfurter Straße nur in Abel- und Markgröninger Str. möglich - Deutliche Verbesserung der Querungszeiten über B27
Städtebauliche Aspekte	
Städtebauliche Impulse	Typ „Gesamtstadt/ Trassenbündelung" - Neuordnungschance für Eglosheim und Gesamtstadt - Eglosheim kann ggf. nur in Teilen wieder zu einem Ort zusammenwachsen
Stadträumliche Veränderungen (Eingriffe und Potentiale)	- keine durchgehende Neugestaltung der Frankfurter Straße möglich jedoch Teilrückbau notwendig, um Wirksamkeit der Umfahrung sicherzustellen - kaum Nachverdichtungspotentiale an Frankfurter Straße - Deutlich verbesserte städtebauliche Qualität nur in A.-Bebel- und Markgr.-Str.
Immissionen Lärm/ Luftschadstoffe	- Spürbare Lärmentlastung in A.-Bebel-, Frankfurter- u. Markgröninger Str. - Chancen für einen verbesserten Lärmschutz entlang A81
GESAMTBEURTEILUNG	**Verkehrswegebündelung bietet Chancen für die Gesamtstadt: Eglosheim kann teilweise gestärkt und der historische Grünbereich Monrepos nach Süden erweitert werden, ohne zusätzlichen Verkehr in West- und Innenstadt zu lenken.**

Varianten zur Verkehrsentlastung Eglosheim

Variante A7B4: 7-streifige A 81 + 4-streifige Bahntrasse

Ökologie/ Landschaft	
Auswirkung auf Freiräume	- Verkehrstrassenbündelung stärkt Freiräume direkt um Eglosheim - Hoher/mittlerer Flächenverbrauch bei 4/2-streifiger Bahntrasse: - Bahntrasse belastet Freiraum Kesseläcker am Generalsviertel - Bereich Pfädle durch Verknüpfungsbauwerk belastet
Wohnungsnahe Erholung	- Aufgabe der Markgröninger Str. erweitert Erholungsgebiet Eglosheim - Bahntrasse schmälert/belastet Erholungsgebiet Weststadt
Entwicklungspotentiale	- Senkung der Verkehrsmenge B27/ Monrepos von 52.000 auf 40.000 Kfz/24h, verbesserte Querung für Fußgänger möglich, - Historischer Freibereich von Monrepos kann gestärkt und besser mit Eglosheim verknüpft werden
Wirtschaftliche Aspekte	
Kosten	- Weder Tunnelbau noch Unterhaltskosten für Tunnel nötig - 4/2-streifige Straße mit aufwändige Anschlussbauwerke an A 81 und B27 (Pfädle)
Realisierungsaspekte	
Politische Abhängigkeit	- Nur in Kooperation mit Asperg und Bund realisierbar
Bauliche Bindungen	- Geringer Knotenabstand auf A81 - 4- ggf. 2-spurige Bahntrasse mit Queren von 2 Bahnlinien in enger Ortslage - Anschlussbauwerke an B27 (Pfädle)
DIFFERENZENPLAN Mehr-/Weniger Kfz-Verkehr der Variante A7B4 im Vergleich zum Basisfall	
EMPFEHLUNGEN ZUM WEITEREN VORGEHEN	**Evt.1. Ausbaustufe für A8B4, daher Bautechnische Machbarkeit i.V. mit A8B4 prüfen, anschließend politische Akzeptanz mit Nachbargemeinden und Fördermöglichkeiten klären:**

Stand: 10.11.2006

Fachbereich
Stadtplanung und Vermessung