

HERZLICH

WILLKOMMEN

» Zur Informationsveranstaltung
Stadtbahn in Ludwigsburg
Mittwoch, 6. Juli 2022



FAHRPLAN

INFOVERANSTALTUNG

- » Begrüßung
- » Vortrag
- » Fragerunde



Ablauf und Organisatorisches

Wichtiger Hinweis

- Diese Veranstaltung findet in Präsenz und digital statt
- Von dieser Veranstaltung werden Ton- und Videoaufnahmen angefertigt, die online in einem geschützten Bereich gezeigt werden. Hierfür musste vorher ein Link mit den Zugangsdaten angefordert werden. Gefilmt werden nur die Referenten. Die Fragesteller sind nur zu hören. **Mit dem Stellen einer Frage erkläre ich damit einverstanden, dass mein Wortbeitrag online zu hören ist.**
- Digitale Teilnehmer können über den Chat Fragen stellen
- Die Präsentation und das Protokoll werden auf die städtische Homepage gestellt.
- Der digitale Stream der Veranstaltung darf nicht abfotografiert, gefilmt und gespeichert werden



STADTBAHN IM LANDKREIS LUDWIGSBURG

Informationsveranstaltung
der Stadt Ludwigsburg

Forum Ludwigsburg, 06.07.2022

Frank von Meißner
Geschäftsführer Zweckverband
Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg



AGENDA

- I Rückblick
- II Warum? Gute Argumente
- III Wie? Unser Vorgehen
- IV Trassenoptimierung im Osten
- V Fragen und Antworten

A photograph of a railway track receding into the distance, with a blue vertical bar on the right side. The track is made of dark rails and wooden sleepers, set on a bed of dark gravel. The perspective is from a low angle, looking down the track. The sky is bright and clear. The blue bar is a solid, vibrant color, positioned on the right side of the image, partially overlapping the track and the sky.

RÜCKBLICK

Ausgangssituation Grundsatzbeschlüsse 2018 / 2019

Gemeinsame Verständigung*

des Landkreises Ludwigsburg, der Städte Ludwigsburg, Kornwestheim, Remseck, Markgröningen sowie der Gemeinden Schwieberdingen und Möglingen

über den Ausbau eines Stadtbahnsystems in Kombination mit einem BRT-System in Ludwigsburg und Umgebung

1. Die Partner stimmen überein, dass zur Bewältigung der Verkehrsprobleme der öffentliche Verkehr umfassend gestärkt werden muss, dass dafür große Investitionen erforderlich sind, aber zugleich rasche erste Schritte umgesetzt werden müssen.
2. Die Partner verfolgen gemeinsam das Projekt einer Niederflurstadtbahn, wie es beim Bund für die Förderung „Kandidatenstatus“ erlangt hat (Mitfall 1), und erklären sich bereit, zügig die erforderlichen Gremienbeschlüsse herbeizuführen.
3. Die Partner vereinbaren dazu die nötigen Planungen rasch voranzutreiben, um die restlichen technischen und planerischen Fragen zu klären und einen konkreten Förderantrag zu erarbeiten.
4. Die Partner werden dazu eine gemeinsame Projektorganisation (z.B. einen Zweckverband) gründen.
5. Auf ergänzenden Linien sowie als Vorlaufbetrieb für die innerstädtischen Stadtbahnlinien wird ein BRT-System aufgebaut. Das BRT-System darf die Realisierung der innerstädtischen Stadtbahnstrecken auch hinsichtlich der Förderfähigkeit nicht behindern. Die Trassierung eigener Fahrspuren muss hinsichtlich Streckenführung und Radien mit der späteren Stadtbahntrasse kompatibel sein. Das Land wird auf dieser Basis eine Förderung des BRT-Systems nach dem LGVFG unterstützen und hält diese für wahrscheinlich.
6. Die Reaktivierung der Bahnstrecke Ludwigsburg – Markgröningen soll auf Basis eines Stadtbahn-Vorlaufbetriebs so schnell wie möglich umgesetzt werden.
7. Ergänzend werden Lösungen zur optimalen Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte W&W/Kornwestheim und BOSCH/Schwieberdingen untersucht und vorangetrieben.

Ministerialdirektor Prof. Dr. Lahl Landrat Dr. Haas Oberbürgermeister Spec

Oberbürgermeisterin Keck Oberbürgermeister Schönberger

Bürgermeister Kümerer Bürgermeister Lauxmann Bürgermeisterin Schwaderer

* Diese Vereinbarung steht unter dem Vorbehalt entsprechender Gremienbeschlüsse.

- **Gemeinsame Verständigung** Lkr. LB und Kommunen 24. Okt. 2018:
- **Niederflur-Stadtbahnnetz** Markgröningen – Pattonville – Aldingen sowie LB Oßweil und –Schlösslesfeld **nach Mitfall 1**
- **Kreistags- und Gemeinderatsbeschlüsse** vom Jan./Febr. 2019





WARUM?
Gute
ARGUMENTE

Eine Stadtbahn für Ludwigsburg



Fotos: Bernhard Kußmagk



Ressourcenschonend

Eine Stadtbahn für Ludwigsburg

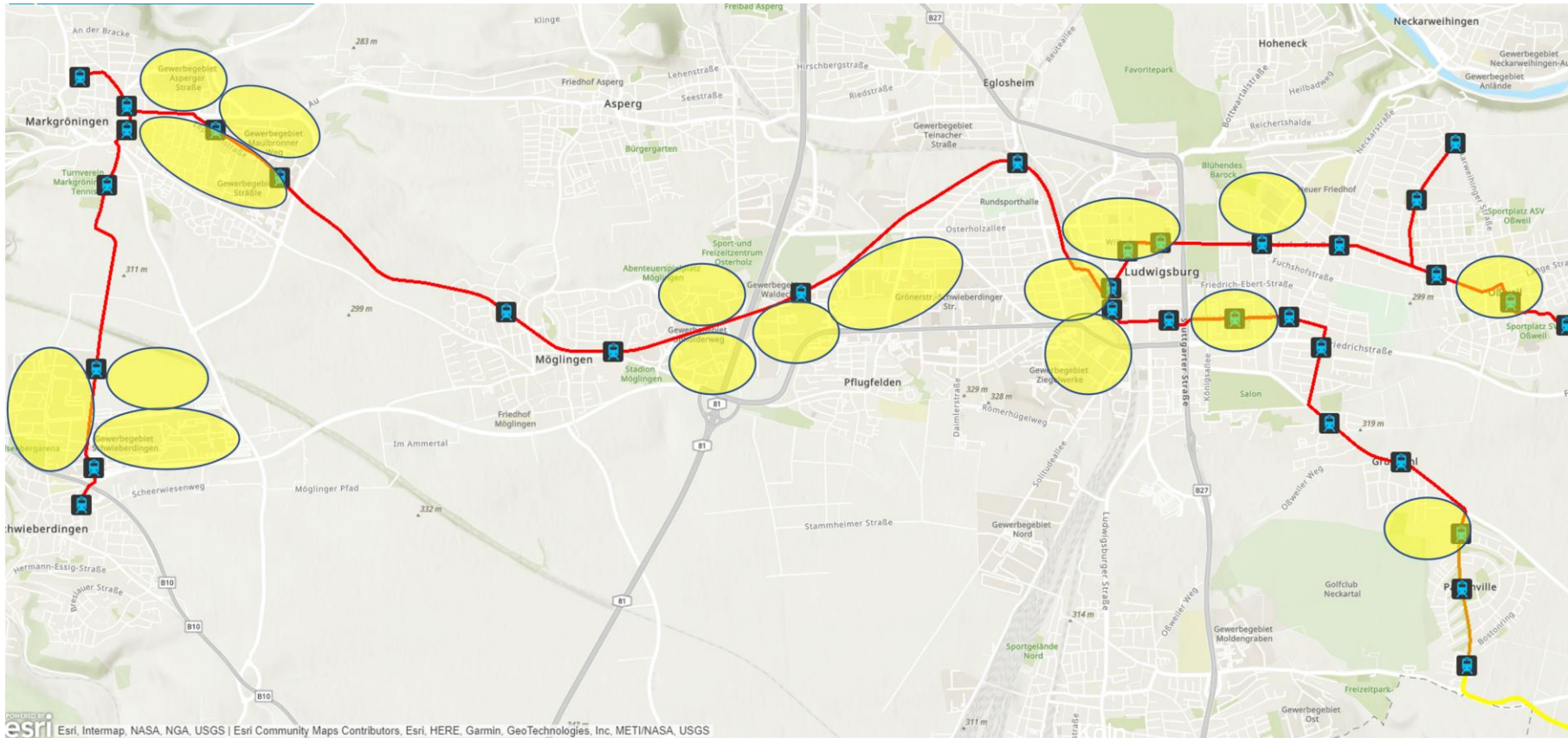
...als Standortfaktor



Foto: Stephan Anemüller

Eine Stadtbahn für Ludwigsburg

...als Standortfaktor



LOTTER

MANN+HUMMEL

MHP

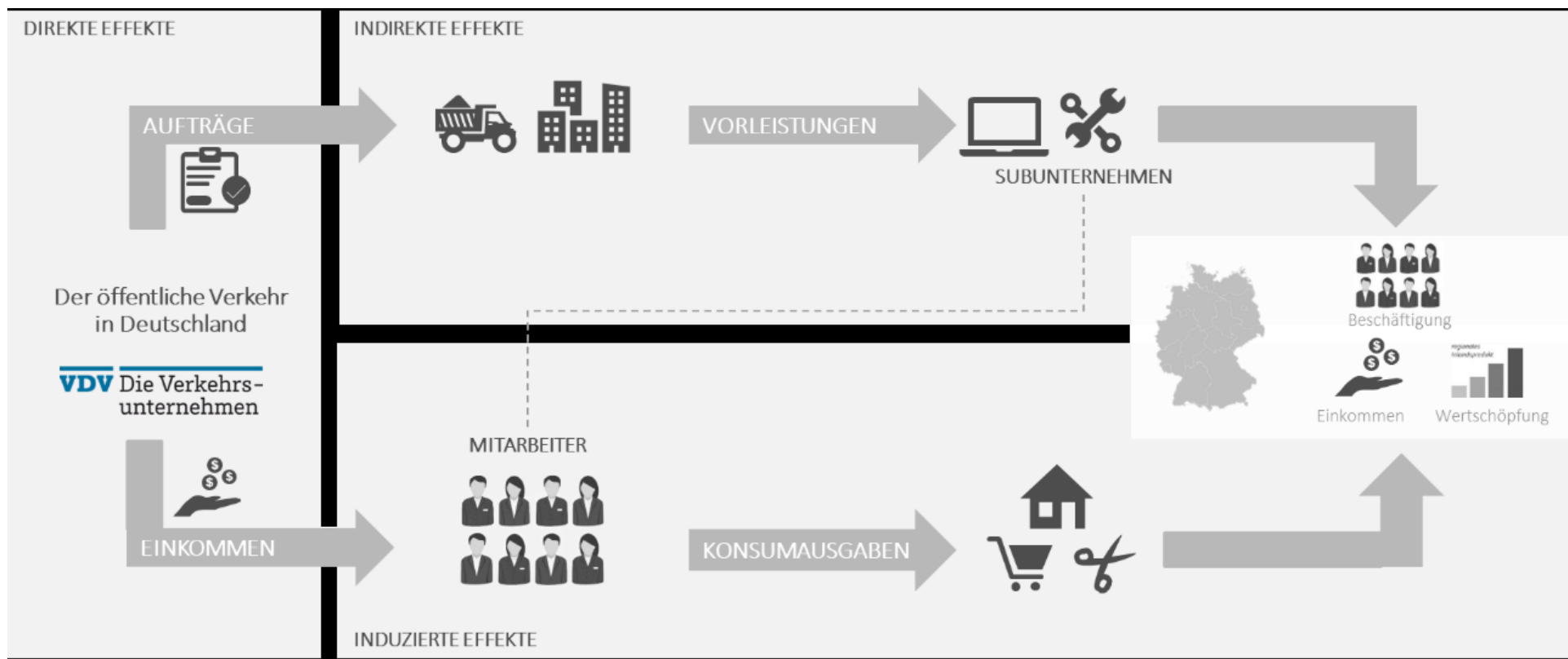
A PORSCHE COMPANY



Quelle d. Karte: <https://lra-ludwigsburg.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=ee587e86a1f7447ca805c2c0428a1b2d>

Eine Stadtbahn für Ludwigsburg

...ein Beitrag zur Wertschöpfung



Quelle: VDV-Studie Der öffentliche Verkehr – ein Wirtschaftsfaktor für Deutschland (Conoscope/Kowid 2019)

Eine Stadtbahn für Ludwigsburg

...für Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie

- Die Einführung eines schienengebunden Nahverkehrs hat grundsätzlich **positive Auswirkungen auf die Wirtschaft und den Einzelhandel**
- Auf der Makroebene: hoher volkswirtschaftlicher Beitrag für die Wirtschaft. Die Realisierung eines Stadtbahnsystems führt zu Einkommenssteigerungen, was die Konsumfreudigkeit erhöht
- Stärkung harter Standortfaktoren: Bessere Anbindung und Erschließung von Stadtteilen und Innenstadt
- Stärkung weicher Standortfaktoren: Verbesserung des Stadtbildes, sowie der Lebens- und Aufenthaltsqualität, Entlastung für den Autoverkehr
- **Stadtbahn als Frequenzbringer und zur Aufwertung der Innenstadt in Ludwigsburg**
 - Wettbewerbsvorteil ggü. Sonderstandorten auf der „grünen Wiese“ (z.B. Breuningerland LB)
 - mehr Kunden & längere Verweildauer in der Ludwigsburger Innenstadt
 - = **mehr Umsatz am Point of Sale für Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie in der Innenstadt**

Eine Stadtbahn für Ludwigsburg



Foto: Sven Schäfer

Zur Quartierserschließung

z.B. Oßweil

Eine Stadtbahn für Ludwigsburg



Fahrradfreundlich

<https://www.basel-unterwegs.ch/de/360/2020/08/velofreundliches-gleis.php>

Zweckverband Stadtbahn Landkreis Ludwigsburg | Frank von Meißner

Eine Stadtbahn für Ludwigsburg

Im Einklang mit dem historischen Stadtbild ...



Bremen

<https://www.bremen.de/leben-in-bremen/mobilitaet-und-verkehr>



Augsburg

Foto: Sven Schäfer

Eine Stadtbahn für Ludwigsburg

... für saubere Luft



- Deutlich weniger **PKW-Verkehr** → **weniger Stickoxyde, weniger Feinstaub und weniger CO₂**
- **CO₂-Einsparungen** durch **Stadtbahn Markgröningen – LB – Pattonville / Aldingen** (ehem. **Mitfall 3**): 3.464 Tonnen pro Jahr
- **CO₂-Einsparungen** durch das **Gesamtnetz inkl. Innenstadtstr.** (**Mitfall 1**): 4.940 Tonnen pro Jahr!

	Mitfall 1	Mitfall 2	Mitfall 3	Mitfall 4
Anteil innerorts / außerorts in %	70 / 30	70 / 30	75 / 25	80 / 20
eingesparte Pkw-Betriebsleistungen in 1.000 Pkw-km je Jahr	29.758,5	30.349,5	21.420,8	7.930,8
eingesparte Pkw-Betriebskosten in T€/Jahr	8.153,8	8.315,8	5.890,7	2.188,9

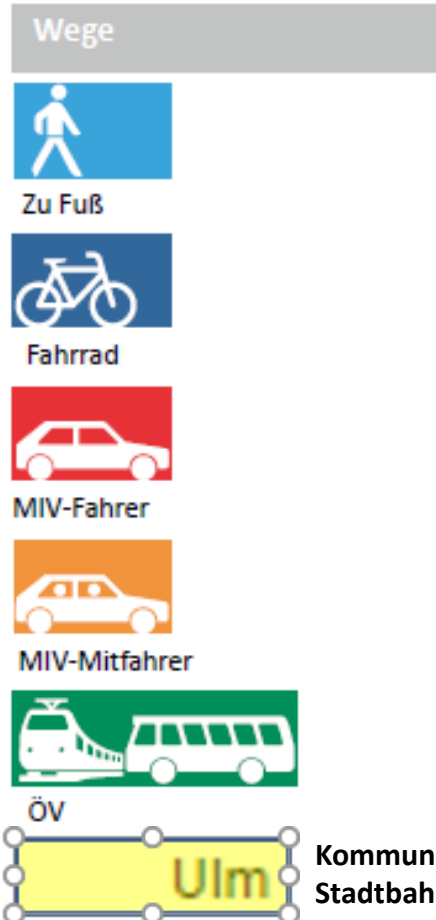
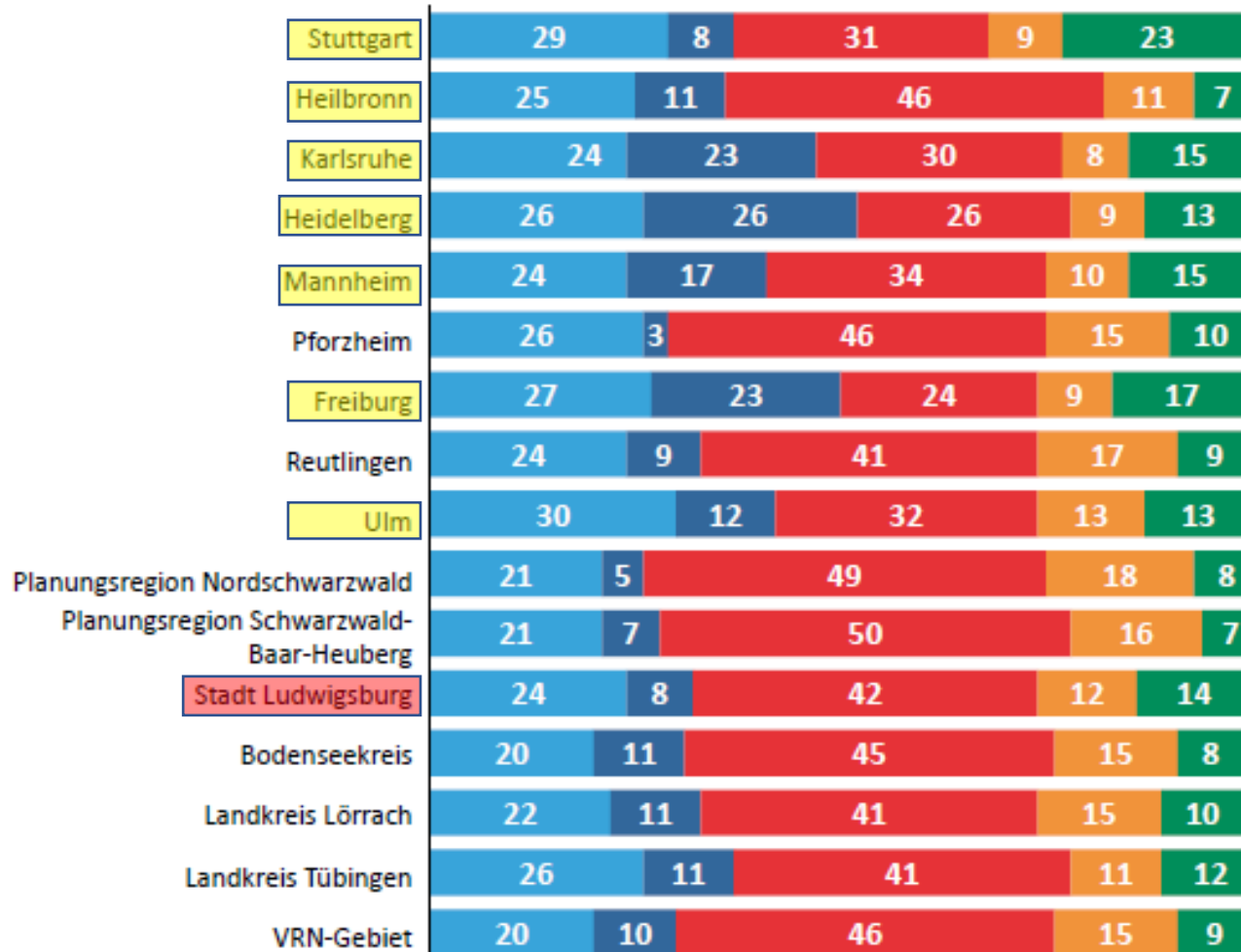
Tabelle 7-5: Vermiedene Pkw-Betriebskosten

Auszug Intraplan-Machbarkeitsstudie 2017

Eine Stadtbahn für Ludwigsburg

... für saubere Luft

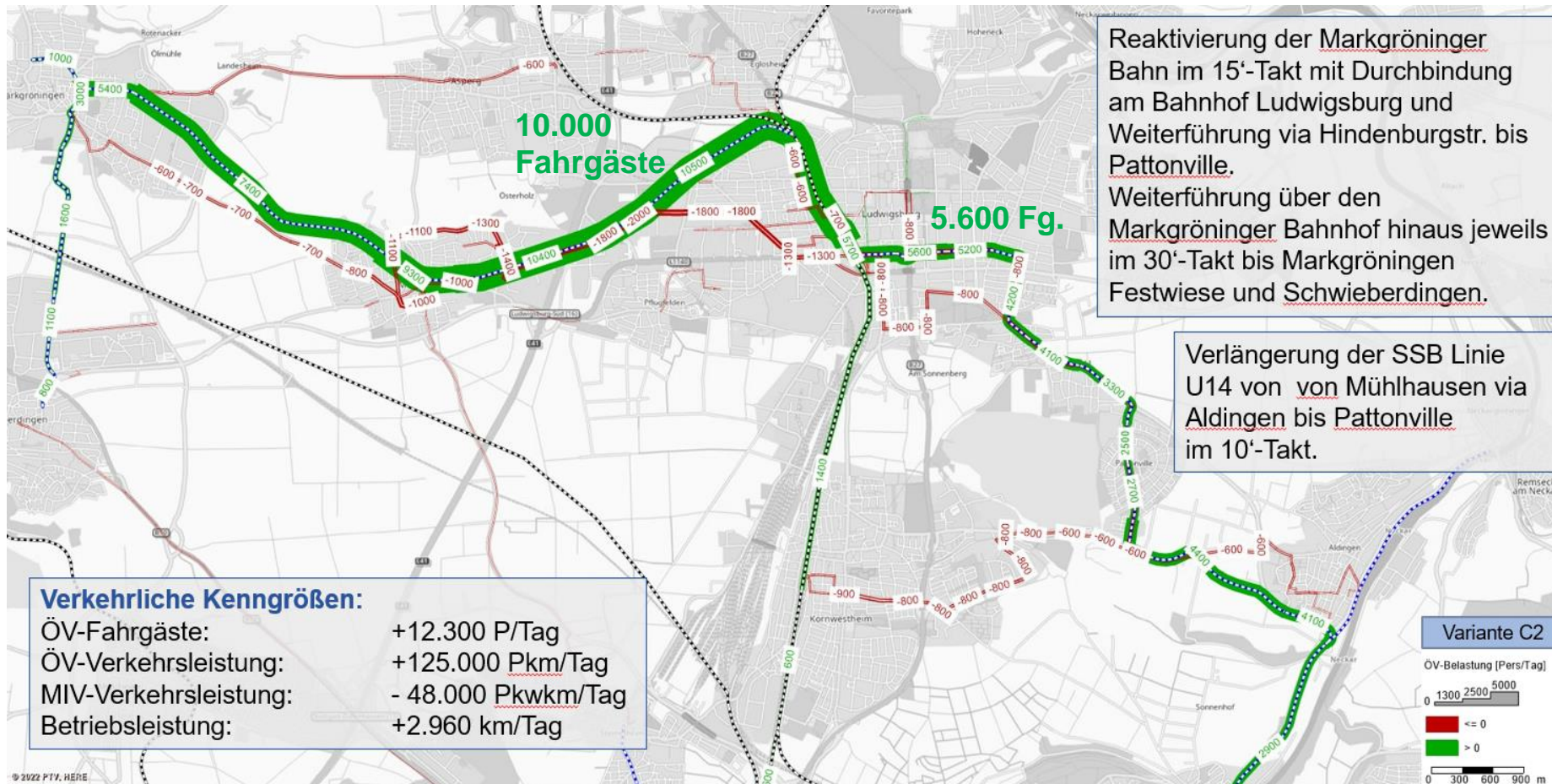
Modal Split Verkehrsaufkommen für Großstädte und Regionen in Baden-Württemberg



Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

Eine Stadtbahn für Ludwigsburg

... für eine Verkehrswende



Reaktivierung der Markgröninger Bahn im 15'-Takt mit Durchbindung am Bahnhof Ludwigsburg und Weiterführung via Hindenburgstr. bis Pattonville.

Weiterführung über den Markgröninger Bahnhof hinaus jeweils im 30'-Takt bis Markgröningen Festwiese und Schwieberdingen.

Verlängerung der SSB Linie U14 von von Mühlhausen via Aldingen bis Pattonville im 10'-Takt.

Eine Stadtbahn für Ludwigsburg

... für ein attraktives System mit Bahn & Bus



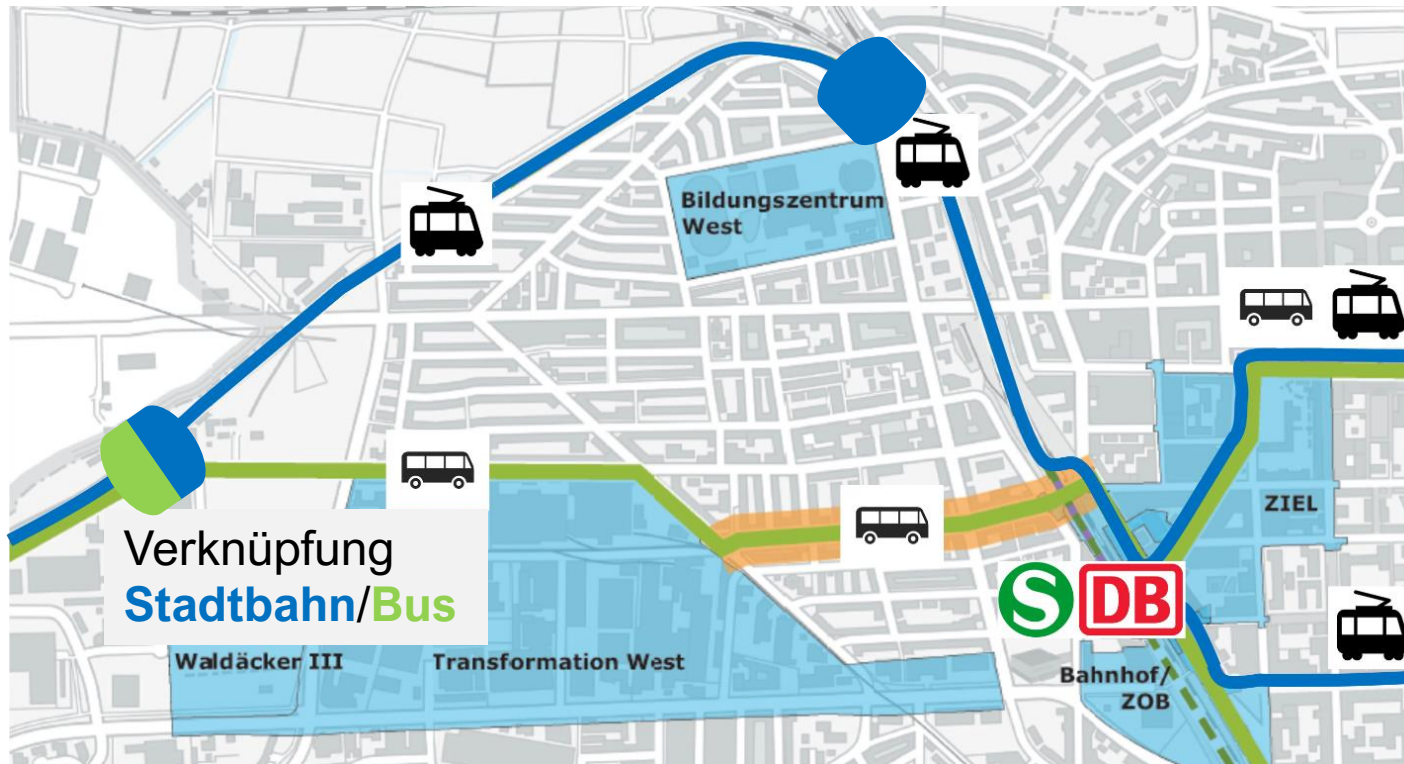
Neuplanung Busnetz mit Stadtbahn ab 2032

- Dieses neue Netz wird Bestandteil der ohnehin anstehenden Neuvergabe für Zeitraum ab 2030 → bestehender Verkehrsvertrag läuft bis dahin unverändert fort
- Bus übernimmt neue Funktionen
- Gesamtsystem Bahn & Bus wird gestärkt

Fazit: Stadtbahn wird ab 2030 ohnehin neu vergeben. Und: Auch der Stadtbahn profitiert von der Stadtbahn.

Eine Stadtbahn für Ludwigsburg

... für ein attraktives System mit Bahn & Bus



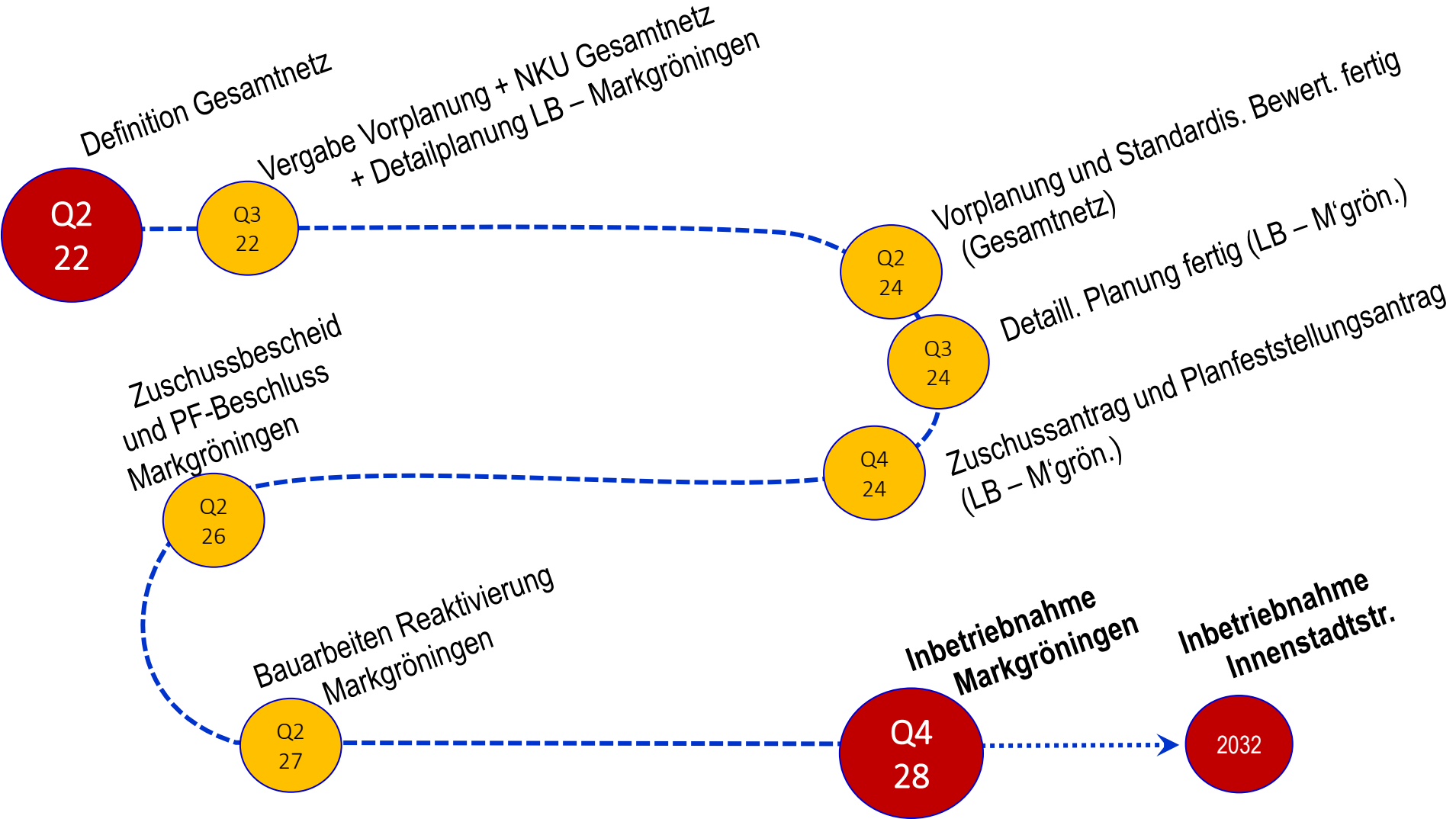
Aufgabenteilung Bahn/Bus, z.B. in der Weststadt:

- Stadtbahn über die Markgröninger Bahn (kürzere Fahrzeit, geringere Kosten)
- Bus-Rad-Trasse zur Feinerschließung der Wohn- und Gewerbeareale im Westen
- Gute Verknüpfung **Stadtbahn/Bus** an Stationen Waldäcker und ZOB



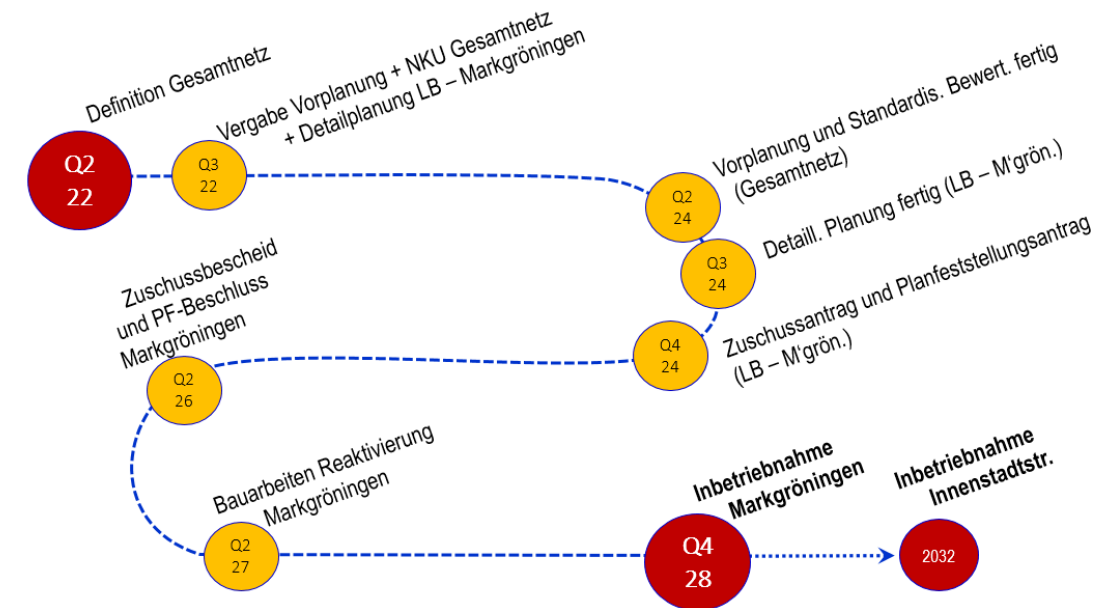
**WIE?
UNSER
VORGEHEN**

Reaktivierung Markgröningen: Enger Zeitplan bis 2028



Die Basis: Eindeutige Beschlusslage in Ludwigsburg

- Für den **Einstieg in die Vorplanung** benötigen wir ein definiertes Gesamtnetz: keine Zeit für Variantendiskussion
- Im Zuge der Vorplanung wird die vorgegebene Trassenführung dann konkretisiert.
- Öffentlichkeitsbeteiligung während des mehrstufigen Planungsprozesses.
- Die Innenstadtäste nach LB-Oßweil und LB-Schlösslesfeld bilden das optionale Modul 3 (Realisierungsentscheid zu späterem Zeitpunkt).



Die Lösung: Stufenkonzept

Das Gesamtnetz (Mitfall 1) wird modularisiert und stufenweise umgesetzt:

Ausbaustufe 1 / Markgröningen – Ludwigsburg Bahnhof (**Vorlaufbetrieb ohne Innenstadtstrecken**)
Modul 1:

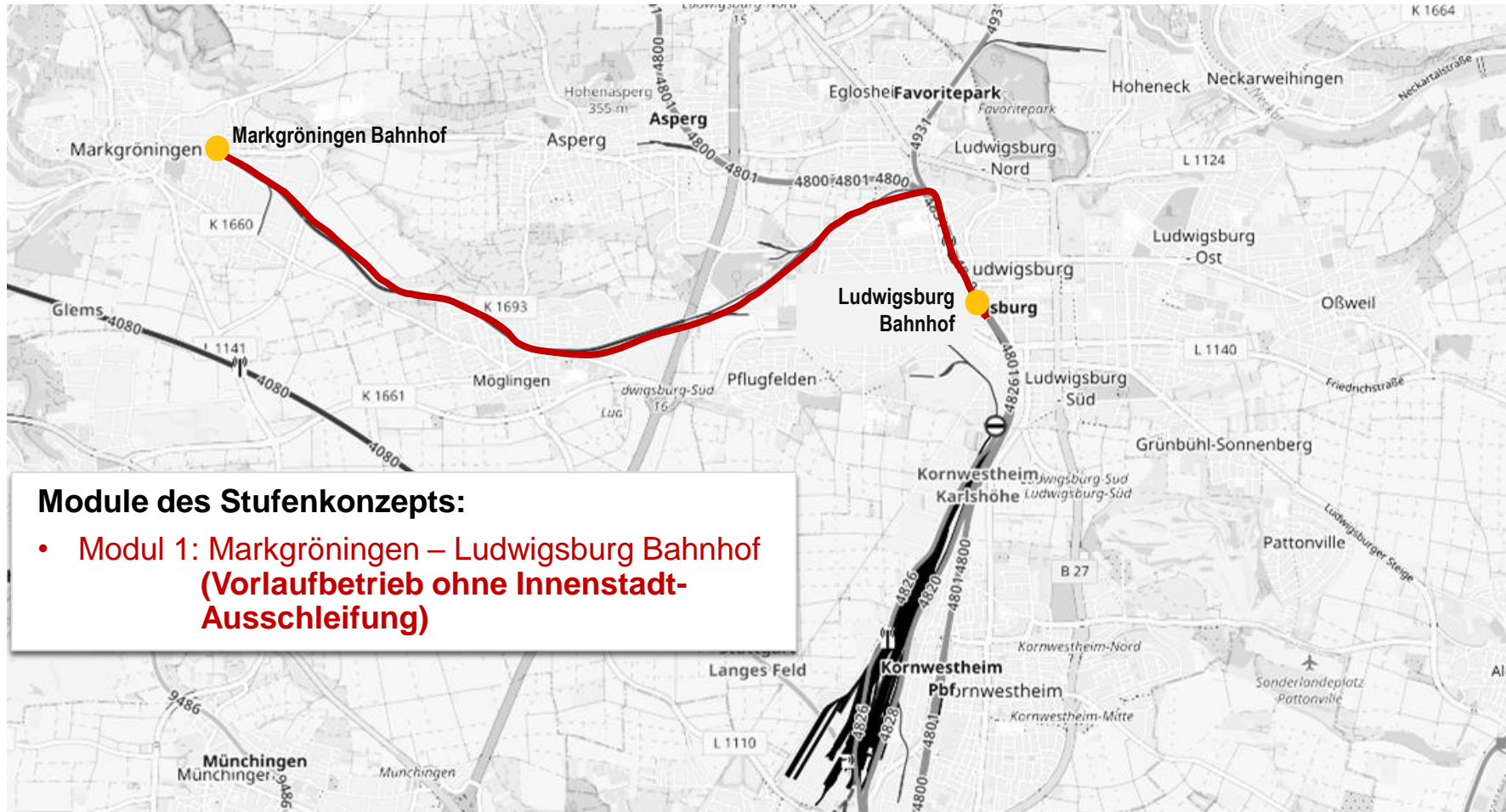
Ausbaustufe 2 / Strecke der Ausbaustufe 1, zuzüglich:
Modul 2: Verlängerung Ludwigsburg ZOB – Pattonville – Remseck-Aldingen
und Verlängerung Markgröningen Festwiese / Schwieberdingen

„Stammstrecke“ → bindender Umsetzungsbeschluss

Ausbaustufe 3 / Strecken der Ausbaustufe 2, zuzüglich
Modul 3: Ludwigsburg ZOB – Myliusstraße – LB-Oßweil / LB-Schlösslesfeld

**Innenstadtstrecken: endgültiger Entscheid zum „ob“ und „wie“
zu späterem Zeitpunkt**

Die Lösung: Stufenkonzept

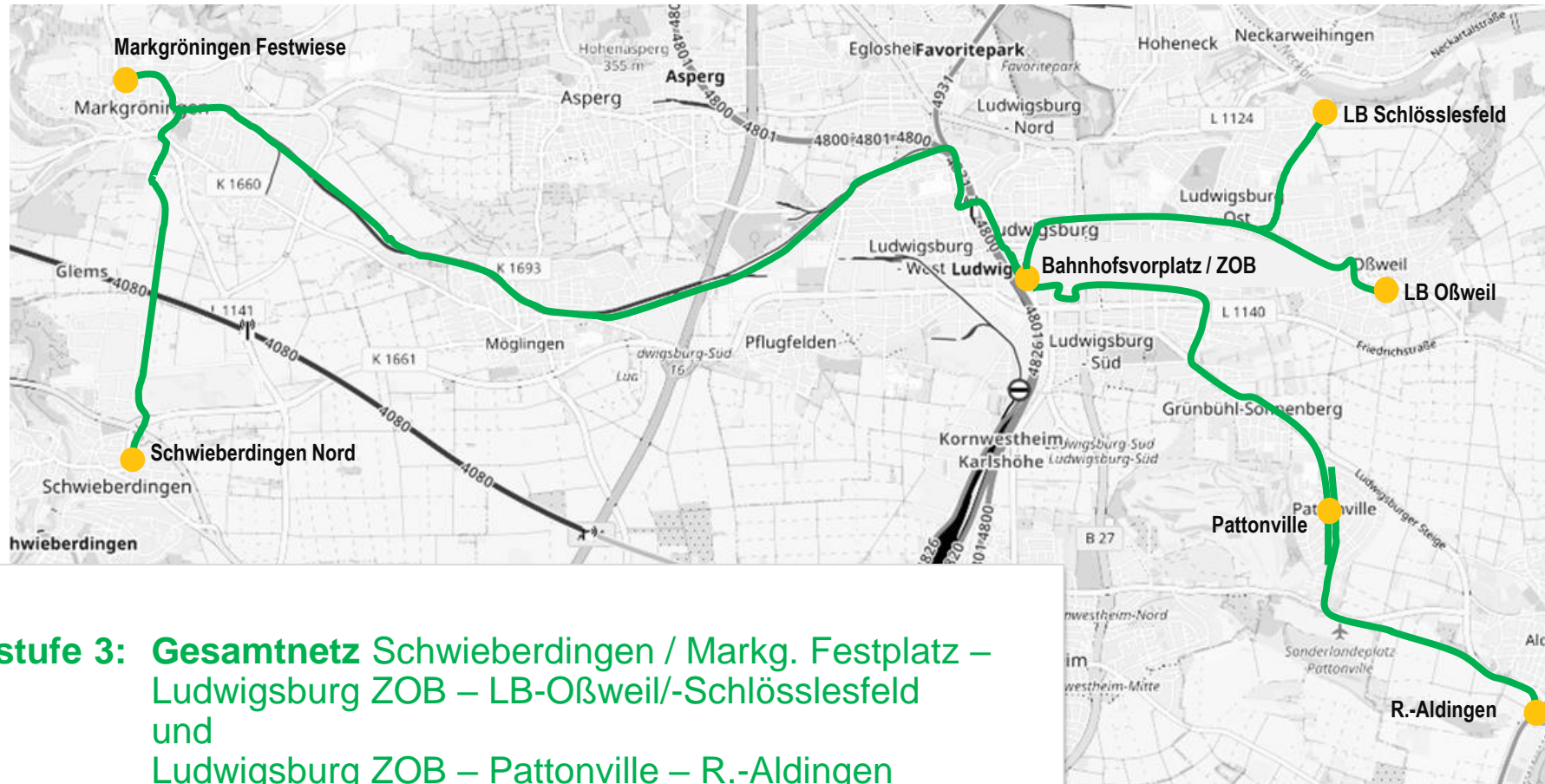


Die Lösung: Stufenkonzept



- **Ausbaustufe 2:** Schwieberdingen / Markgröningen Festplatz – Ludwigsburg ZOB – Pattonville – R.-Aldingen
- **Ausbaustufe 3:** **Gesamtnetz** Schwieberdingen / Markg. Festplatz – Ludwigsburg ZOB – LB-Oßweil/-Schlösslesfeld und Ludwigsburg ZOB – Pattonville – R.-Aldingen

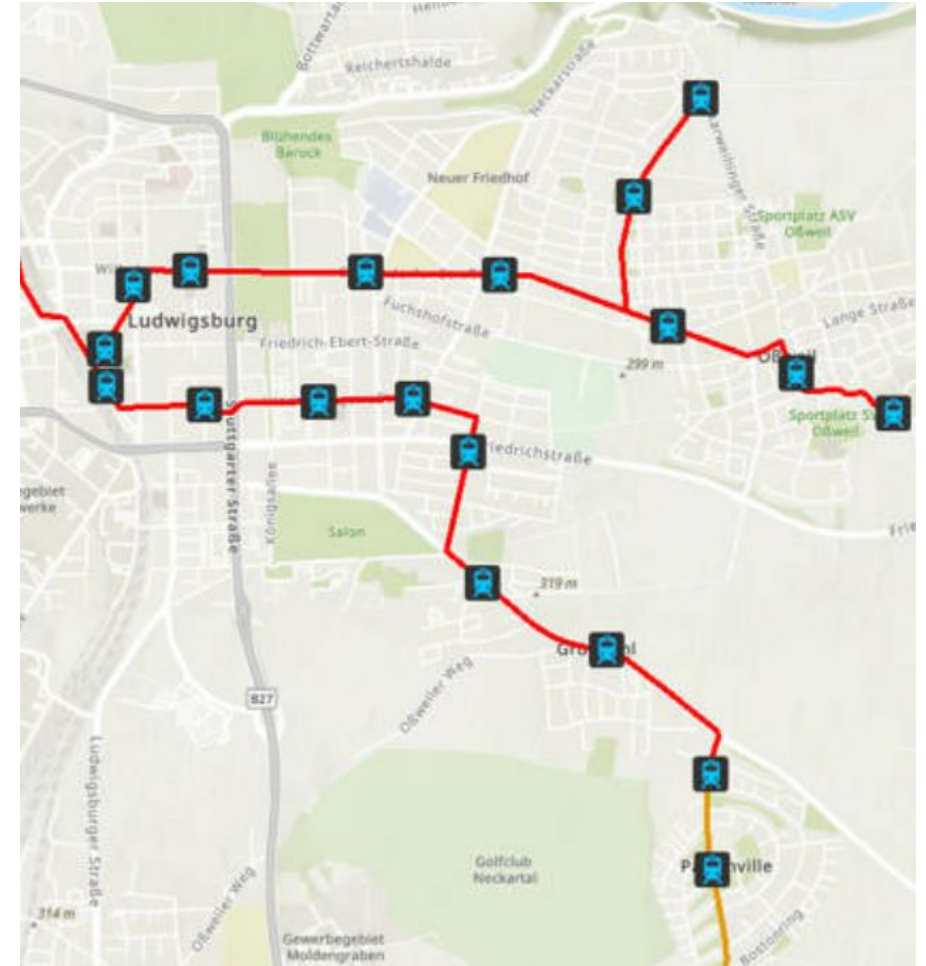
Die Lösung: Stufenkonzept



- **Ausbaustufe 3: Gesamtnetz** Schwieberdingen / Markg. Festplatz – Ludwigsburg ZOB – LB-Oßweil/-Schlösslesfeld und Ludwigsburg ZOB – Pattonville – R.-Aldingen

Trasse durch Pattonville: Zentraler Anschluss nach Ludwigsburg & Stuttgart

- Einschleifung aus Richtung Ludwigsburg über Kreisverkehr Aldinger Str./Ludwigsburger Steige
- Zentrale Führung durch Pattonville über John-F.-Kennedy-Allee als Hauptverkehrsachse (Trassenführung wurde bereits bei der Ansiedlung berücksichtigt)
- Optimale Erschließung durch drei Haltestellen: u.a. Anbindung von Schulen und des Nahversorgungszentrums
- „Brechpunkt“ Niederflur-/SSB-Netz noch zu definieren (PV-Berufsschule oder ggf. überlagernde Linienführung von zwei Systemen über den gesamten innerörtlichen Bereich)



Details zu Trassen in Ludwigsburg



Bahnquerung:

Brücke, Schillerdurchlass oder Tunnel

Ecke Bahnhof- / Myliusstraße:

Entzerrung der Verkehrsströme durch eingleisige Führung via ZOB

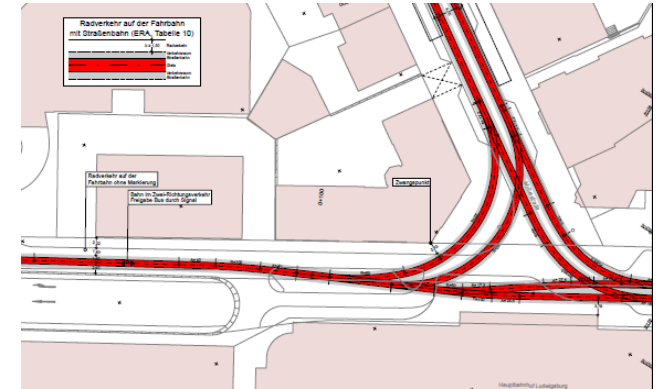


Neugestaltung ZOB:

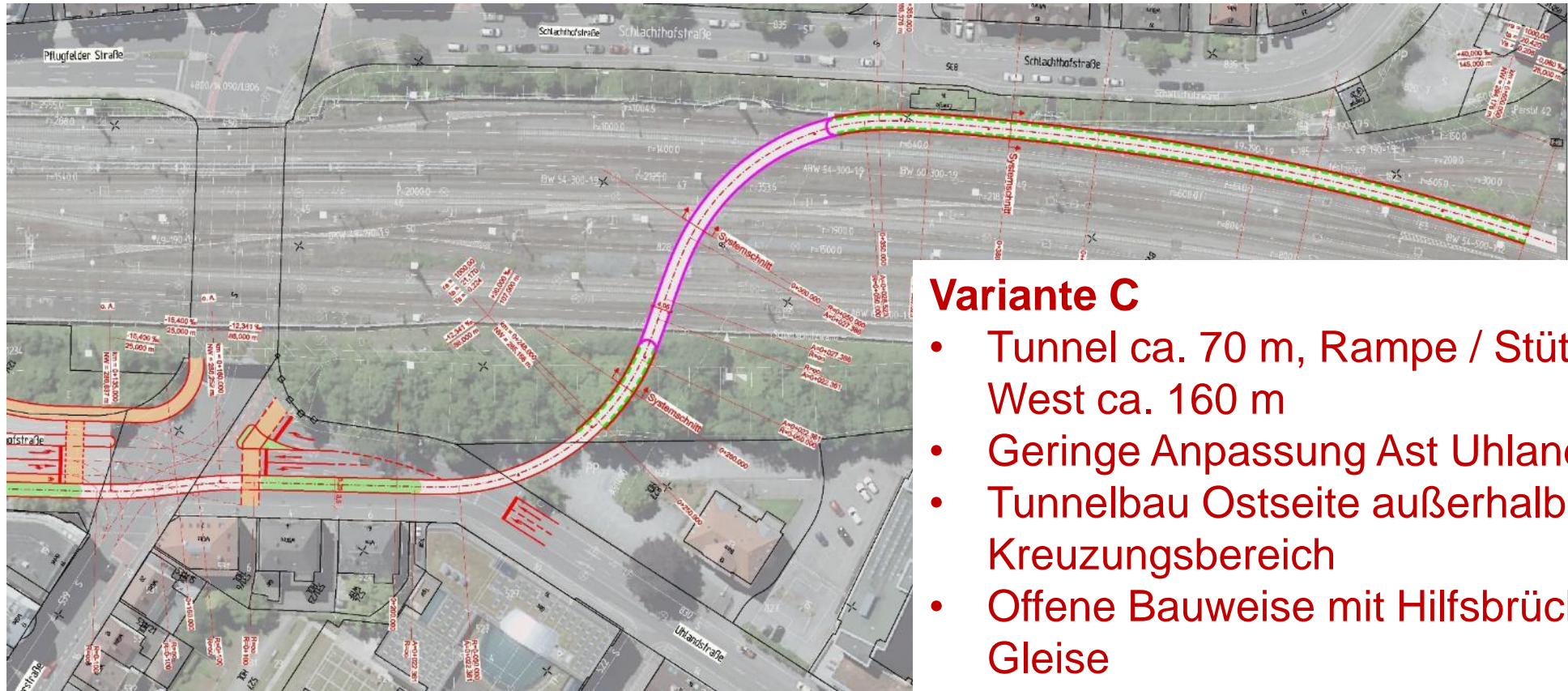
Bahn und Bus an einem Bahnsteig

Führung Friedenskirche und B27:

Höhengleiche Führung der B27 mit Ampelbevorrechtigung (Verzicht auf Trog mit langen Rampen)



Details zu Trassen in Ludwigsburg: Bahnquerung mittels Bypass-Tunnels



Variante C

- Tunnel ca. 70 m, Rampe / Stützwände West ca. 160 m
- Geringe Anpassung Ast Umlandstraße
- Tunnelbau Ostseite außerhalb Kreuzungsbereich
- Offene Bauweise mit Hilfsbrücken DB-Gleise



**TRASSEN-
OPTIMIERUNG
IM OSTEN**

Trassenoptimierung im Osten Ludwigsburg

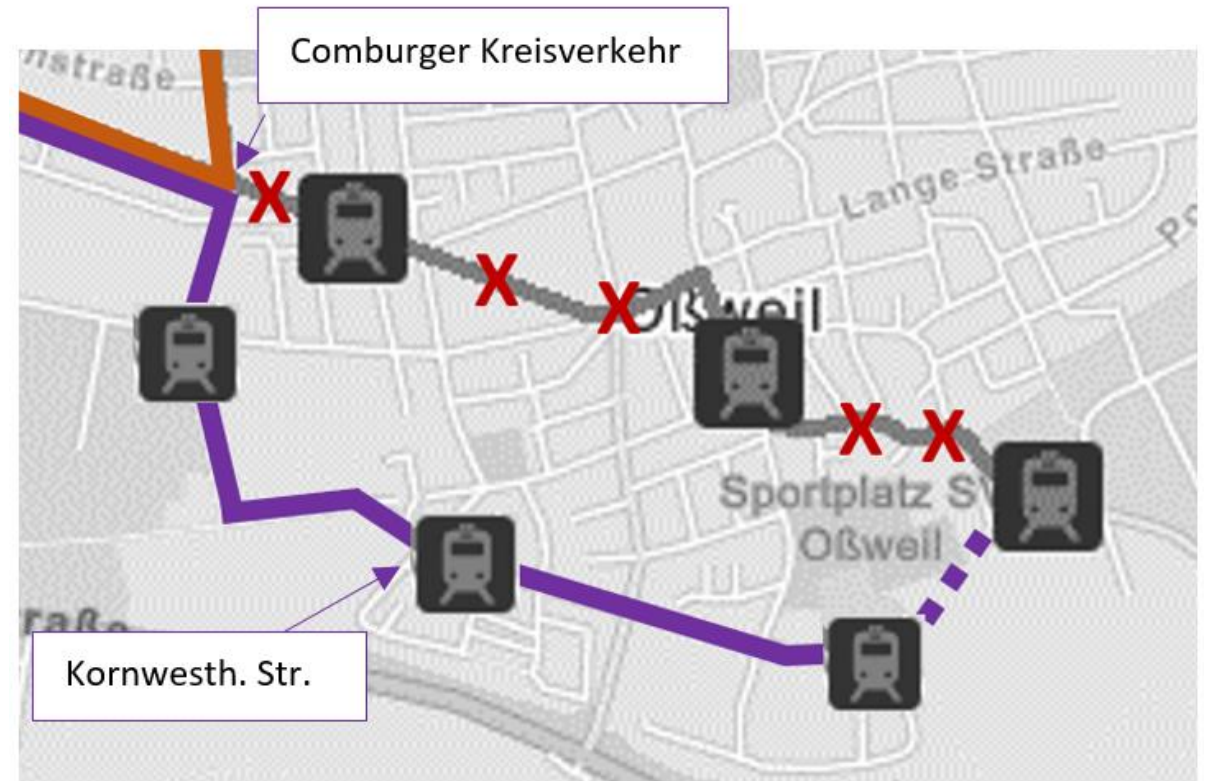
- **Prüfauftrag:**
 - Führung der Stadtbahn nach **Oßweil Süd** statt nach Alt-Oßweil
 - Netzergänzung durch Führung von Hindenburgstraße **via Oststraße** bis Schorndorfer Str.
 - Beide Netzelemente können unabhängig voneinander realisiert und betrachtet werden
- **Verkehrliche Prüfung** mit Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart
- **Infrastrukturelle Prüfung** inkl. Trassenbegehung mit Ingenieurbüro BIC und Tiefbauamt der Stadt LB



Trassenoptimierung: Oßweil Süd

Streckenverlauf:

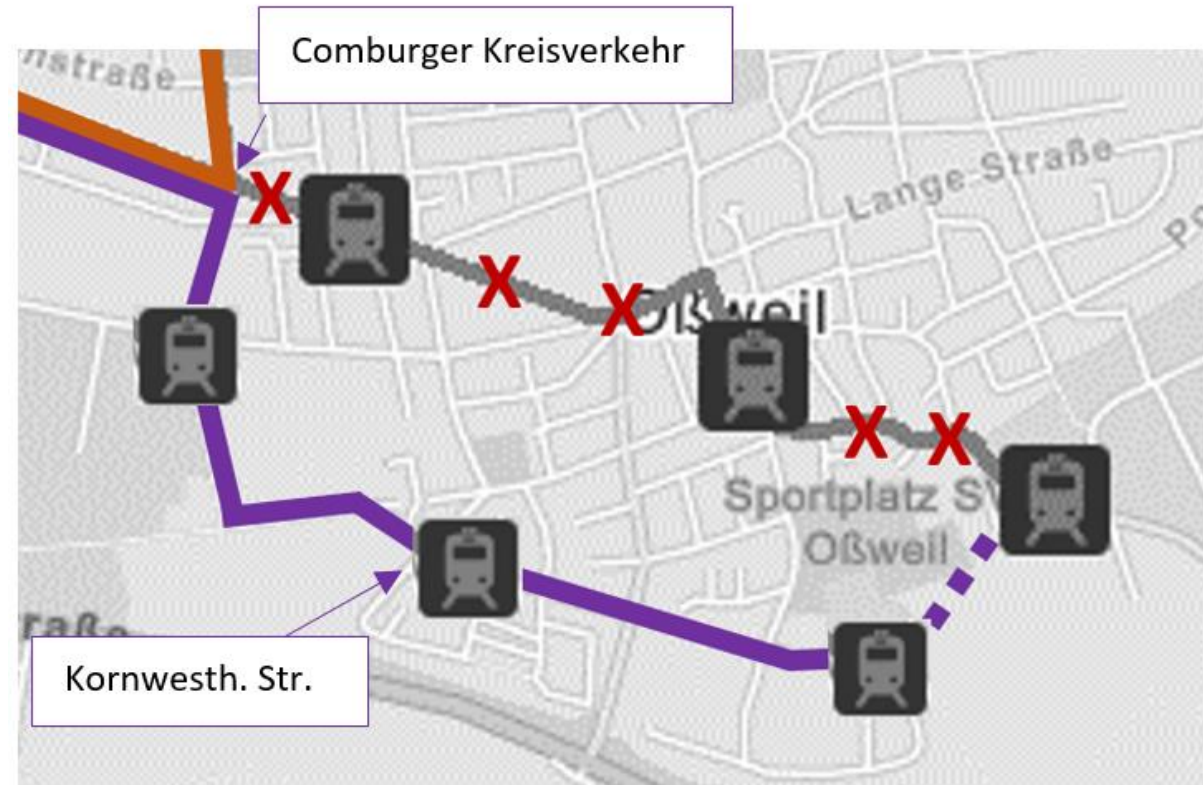
- von Schorndorfer Straße ab Comburger Kreisel Richtung Süden, ...
- durch das ehemalige Gärtnerengelände Richtung und über Fuchshofstraße, um dann ...
- schließlich in Kornwestheimer Straße einzuschleifen und Richtung Westen in die Fellbacher Straße zu fahren, wo...
- an der heutigen Endhaltestelle der Stadtbus-Linie 421 ein mögliches Streckenende wäre
- Optional Verlängerung Richtung Alt-Oßweil (Neckargröninger Straße/ Ob dem Schloss)
- Haltestellen nur symbolhaft eingezeichnet



Trassenoptimierung: Oßweil Süd

Verkehrliche Einschätzung:

- gegenüber der bisher unterstellten Führung via Westfalenstraße nach Alt-Oßweil mindestens ebenbürtig oder sogar überlegen, weil:
- Erschließung der bestehenden, verdichteten Bebauung von Süd-Oßweil sowie geplante Neubaugebiete
- Anbindung der Entwicklungsflächen des SKS-Areals
- optionale Verlängerung könnten Teile Alt-Oßweils randständig erschließen



Trassenoptimierung: Oßweil Süd

Infrastrukturelle Einschätzung:

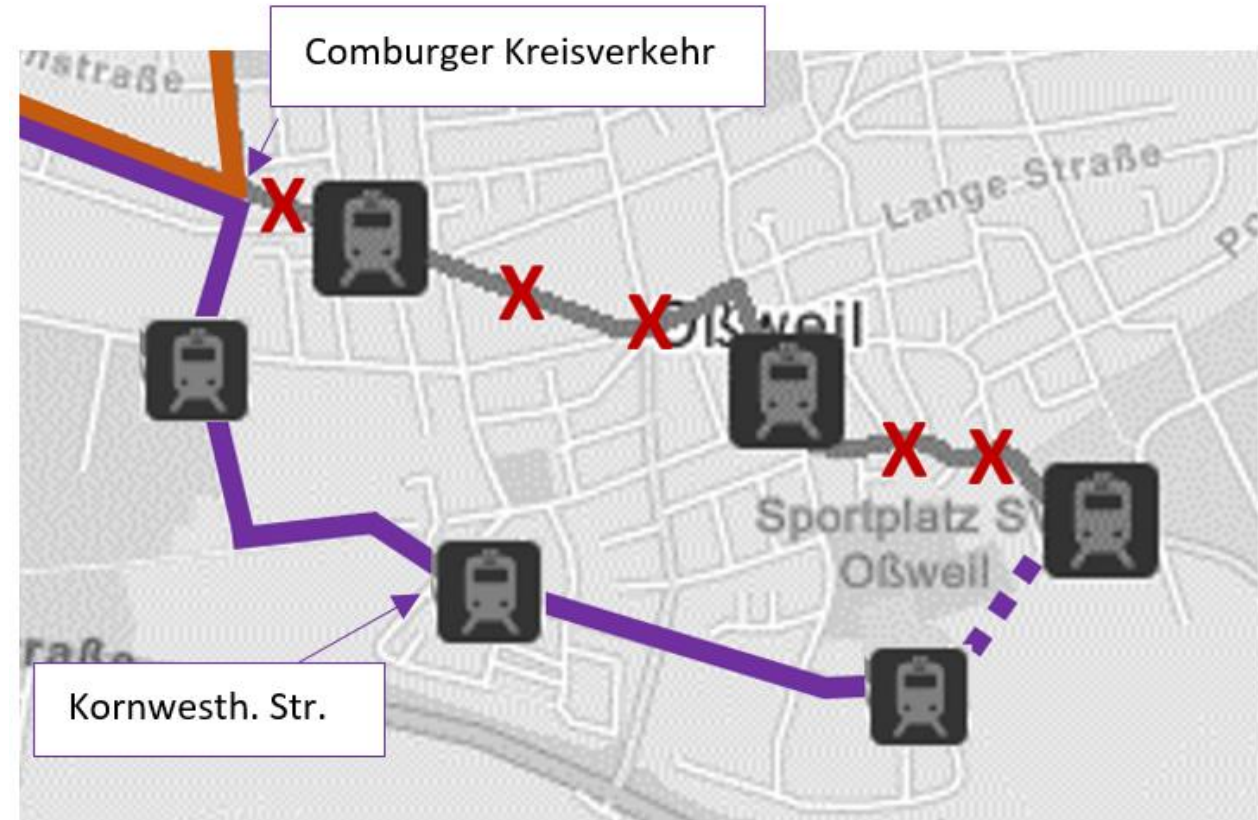
- Alternative Linienführung unproblematisch realisierbar, weil ab Comburger Kreisel über unbebautes Terrain gefahren wird und
- weil Kornwestheimer / Fellbacher Str. sehr breite Straßenzüge haben
- Im Vergleich zur Führung durch Alt-Oßweil erscheint diese Führung nach Oßweil Süd **in verkehrlicher und städtebaulicher Hinsicht** vorteilhaft – denn in Alt-Oßweil....:
 - dörfliche, schmale Straßenzüge mit Straßenquerschnitt z.T. < 10 m → Stadtbahn muss im Straßenverkehr „mitschwimmen“
 - Wegfall einiger Parkplätze
 - 90°-Abbiegung an der Kreuzung Friesen-/Westfalenstr.



Trassenoptimierung: Oßweil Süd

Fazit: Der Zweckverband empfiehlt,

für die Vorplanung eine Trassenführung über die Ausfädelung am heutigen Comburger Kreisel und die Kreuzung der Niedersachsenstraße sowie mittels Verschwenk über die Kornwestheimer Str. und Fellbacher Straße nach Oßweil Süd zu unterstellen (anstelle der bisherigen Trassenführung durch Alt Oßweil)!



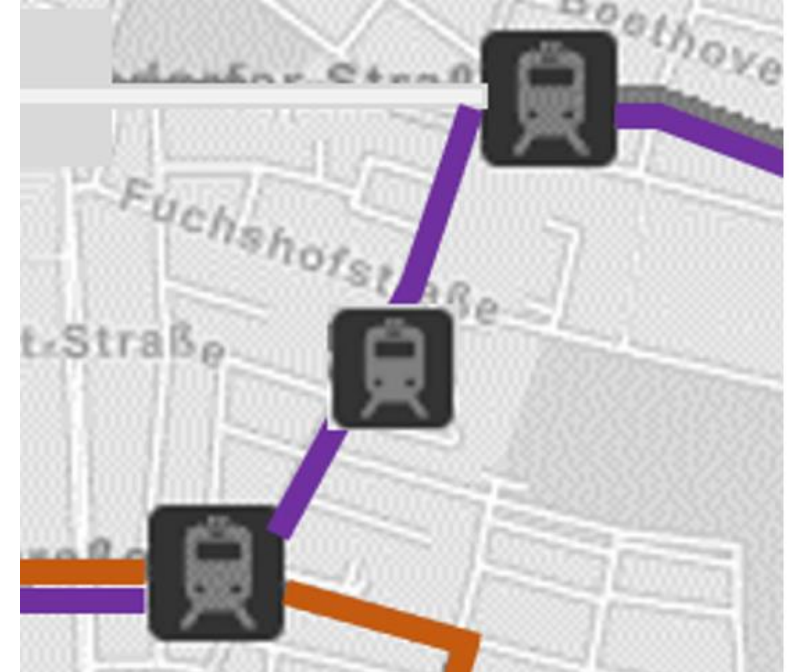
Trassenoptimierung: Oststraße als Ergänzung

Streckenverlauf:

- Führung von der Hindenburgstraße in Richtung Schorndorfer Str. über die Oststraße,
- Halt in Höhe Stadionbad
- Haltestellen nur symbolhaft eingezeichnet

Diese Netzerweiterung erlaubt eine Modifikation des Streckennetzes:

- ❖ **Markgröningen** <> LB ZOB <> Hindenburgstr. <> **Oßweil Süd**
- ❖ **Schlösslesfeld** <> Wilhelmstr. <> Myliusstr. <> ZOB <> Hindenburgstr. <> **Pattonville**



Trassenoptimierung: Netzmodifikation mit Oststraße

- ❖ **Markgröningen** <> LB ZOB <> Hindenburgstr. <> **Oßweil Süd**
- ❖ **Schlösslesfeld** <> Wilhelmstr. <> Myliusstr. <> ZOB <> Hindenburgstr. <> **Pattonville**



Trassenoptimierung: Mit Oststraße könnte ggf. Oßweil Süd vorgezogen werden (Stammstrecke PLUS)



Trassenoptimierung: Oststraße als Ergänzung

Verkehrliche Prüfung:

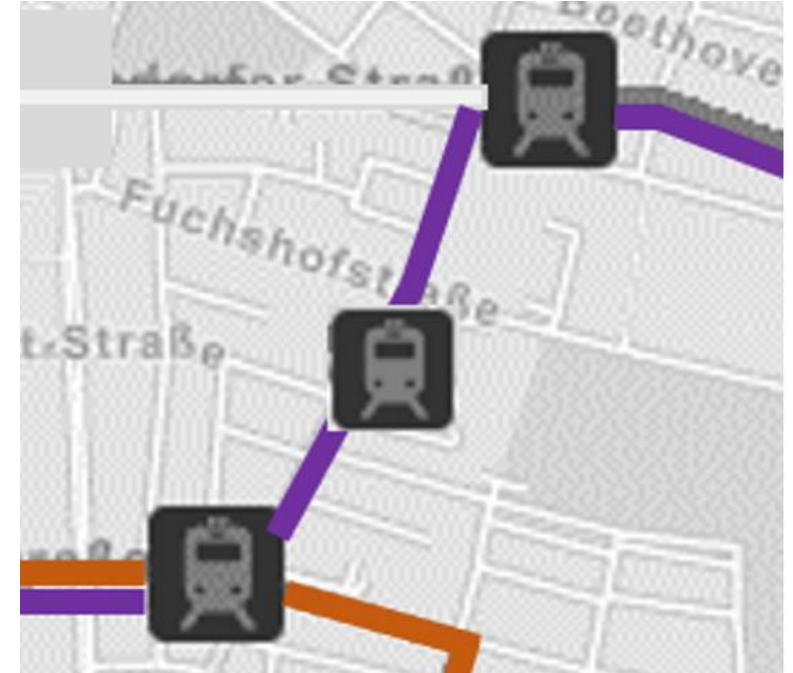
- Mit der Oststraße wird Oßweil / Schlösslesfeld an die Arbeitsschwerpunkte im Bereich der Hindenburgstraße (Behörden, Karlskaserne) angeschlossen.
- Ferner würde dies im Endausbau ermöglichen, von Markgröningen **ohne Fahrtrichtungswechsel am ZOB** in Richtung Oßweil zu fahren.

Infrastrukturelle Prüfung:

- Bau der ca. 600m-Verbindung relativ unproblematisch

Fazit: Der Zweckverband empfiehlt,

auch die **Netzergänzung Oststraße bei der Vorplanung** zu unterstellen und **in die Nutzen-Kosten-Bewertung** einzubeziehen!





**FRAGEN &
ANTWORTEN**

Wird eine Stadtbahn überhaupt benötigt, wenn in den nächsten Jahren verstärkt autonome Busse und Autos entwickelt werden?



Bei autonomen Bussen handelt es sich um kleinräumige Shuttle- und Zubringerverkehre mit relativ kleinen Fahrzeugen.

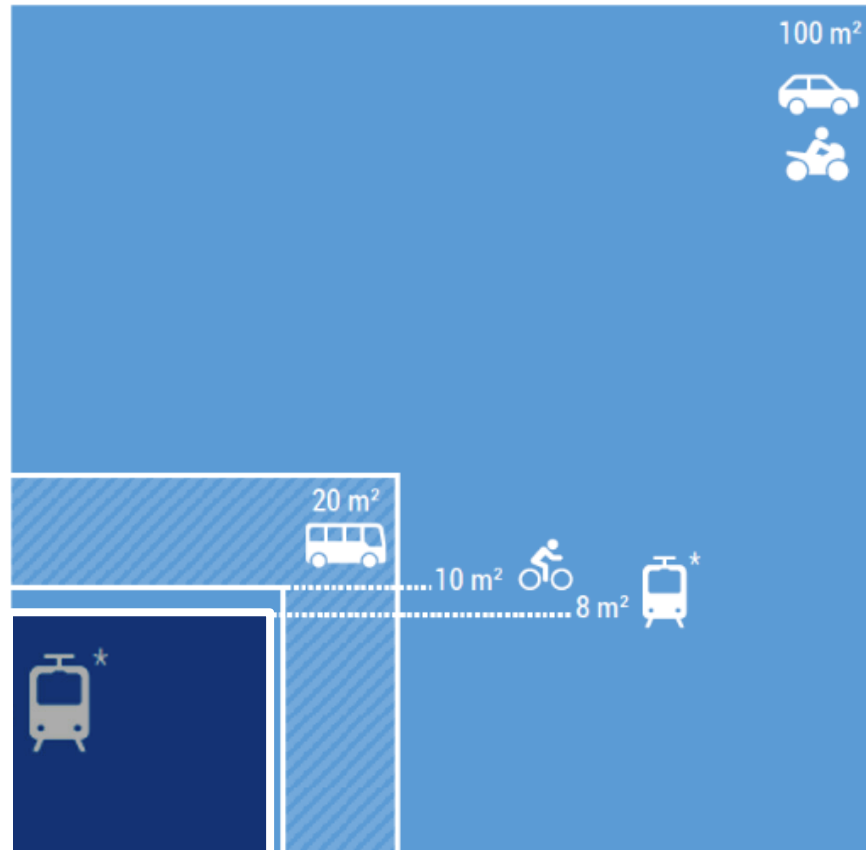
Als **Massentransportmittel** – in der Innenstadt sprechen wir z.B. von rund 19.000 täglichen Fahrgästen in der Stadtbahn in der Myliusstraße – eignen sich solche kleinen autonomen Busse jedoch nicht.

Quelle: [https://de.wikipedia.org/wiki/Autonomer_Bus_\(Bad_Birnbach\)#/media/Datei:191025_autonomer_Bus_Bad_Birnbach.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Autonomer_Bus_(Bad_Birnbach)#/media/Datei:191025_autonomer_Bus_Bad_Birnbach.jpg)

Wird eine Stadtbahn überhaupt benötigt, wenn in den nächsten Jahren verstärkt autonome Busse und Autos entwickelt werden?

Flächenverbrauch nach Verkehrsmittel

in Quadratmeter pro beförderter Person im Stadtverkehr



x = Eisenbahn, * = Straßenbahn.

Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von Stadt Zürich, Tiefbauamt 2012.

Auch und insbesondere der Individualverkehr – umgangssprachlich Autoverkehr – ist keine Lösung, selbst wenn die Autos einmal teilw. autonom und elektrisch fahren:

Das **Auto braucht deutlich mehr Platz** als der öffentliche Nahverkehr. Die Straßenbahn schneidet beim Platzverbrauch am besten ab.



Quelle: <https://bahnblogstelle.com/41701/allianz-pro-schiene-stadtbahn-ausbau-bester-schutz-vor-fahrverboten/>

Quelle: https://twitter.com/colvilleandersn/status/564805678251130880?fbclid=IwAR1A8asMvSIScjjAY_D8_TGRwg7v9FnrdPIRPF0kZ5nBELb_sXNE6k2ejCk

Gegenüber dem Bus werden die Wege zu den Stadtbahn-Haltestellen länger: Ist das für gehbehinderte Menschen ein Nachteil?



Quelle: <https://www.rightathome.net/blog/senior-transportation>

Die Wege zu den Stadtbahn-Stationen werden nicht zwangsläufig überall länger.

Die **Stadtbahn gegenüber dem Bus ist oft im Vorteil** – gerade für ältere oder gehbehinderte Menschen:

- Die Stadtbahn fährt sehr viel ruhiger und gleichmäßiger (oft auf eigenem Gleis unabhängig vom PKW-Verkehr).
- In der Stadtbahn sind alle Sitzplätze im Fahrzeug barrierefrei und ohne Stufe / Podeste erreichbar.
- Ältere Menschen haben z.T. Angst vor Stürzen in den Stadtbussen, die manchmal sehr scharf anfahren bzw. bremsen (müssen).

Legt der Bau der Stadtbahn nicht über Jahre die Innenstadt lahm?



- Wir bauen **keine U-Bahn**. Unsere Tiefbauarbeiten beziehen sich nur auf Untergrundmaßnahmen und zum Teil auf Leitungsverlegungen.
- Der Bau erfolgt abschnittsweise. Wir würden also nicht alle Straßen gleichzeitig aufreißen und sperren. Und wir werden die Bauphasen eng mit Stadtverwaltung und dem LUIS e.V. abstimmen.

Quelle: <https://www.s-bahn-stuttgart.de/s-stuttgart/Geschichte-663186>

Legt der Bau der Stadtbahn nicht über Jahre die Innenstadt lahm?



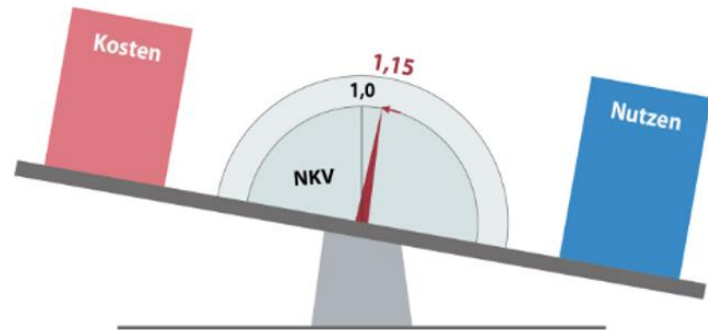
The screenshot shows the top navigation bar of the Ludwigsburger Kreiszeitung website. It includes the logo 'LUDWIGSBURGER KREISZEITUNG', a 'DIGITALE ZEITUNG' icon, a search icon labeled 'SUCHE', and a menu icon labeled 'MENÜ'. Below the navigation bar, there are two small circular indicators, one grey and one red. The main content area features a news article with the following text:

Ludwigsburg. Die Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim (SW/LB) erneuern in der Breslauer Straße in Ludwigsburg ihre Infrastruktur und tauschen auf einer Länge von circa 220 Metern die Gas- und Wasserleitungen. Dabei werden auch, je nach Alter und Material, die Hausanschlussleitungen bis in die Gebäude ausgewechselt. Mit den Arbeiten werden die beauftragten Unternehmen voraussichtlich am Montag, 11. April, starten.

- Wir bauen **keine U-Bahn**. Unsere Tiefbauarbeiten beziehen sich nur auf Untergrundmaßnahmen und zum Teil auf Leitungsverlegungen.
- Der Bau erfolgt abschnittsweise. Wir würden also nicht alle Straßen gleichzeitig aufreißen und sperren. Und wir werden die Bauphasen eng mit Stadtverwaltung und dem LUIS e.V. abstimmen.
- Erneuerung von Leitungen und Kanalisation sind auch ohne Stadtbahn notwendig.

Fazit: Der Stadtbahn-Bau legt die Innenstadt nicht lahm.

Wer soll das bezahlen? Und ist die Stadtbahn denn überhaupt wirtschaftlich?



Im Zuge der weiteren Planung: **Nutzen-Kosten-Bewertung** nach dem bundesweit standardisierten Verfahren.

Wir glauben: Der Nutzen wird höher als die Investitions- und Betriebskosten sein: So hatte eine Machbarkeitsstudie für das Mitfall 1-Stadtbahnnetz einen **Nutzen-Kosten-Indikator von 1,48** prognostiziert.

➔ Auf dieser Basis sind wir anspruchsberechtigt auf **Finanzzuschüsse des Bundes (GVFG) u. Landes:**

- **95 %** für die Markgröninger Bahn (5 % vom Land)
- **75 %** für die Innenstadtrecken (auch für Leitungsverlegungen)
- zzgl. **Betriebskostenzuschüsse** für Markgröninger Bahn

Weitere Informationen und Fragen/Antworten...

... auf unserer Webseite:

- Ausführlichere Infos zu
 - Zielnetz,
 - zu Vorgeschichte der Optimierungsschritte und politischen Beschlüsse (z.B. auch Intraplan-Studie 2017)
 - zur Finanzierung und zum weiteren Vorgehen.
- 20 thematisch sortierte Fragen + Antworten in leicht verständlicher Form
- www.landkreis-ludwigsburg.de/de/verkehr-sicherheit-ordnung/bus-bahn/stadtbahn-im-landkreis-ludwigsburg/



Fragen und Antworten zum Bau der Stadtbahn (FAQs)

Fragen und Antworten zu den Trassen (-Varianten) und zur Planung (FAQs)

Fragen und Antworten zum Stadtbahn-System (FAQs)

Fragen und Antworten zu Kosten und Finanzierung der Stadtbahn (FAQs)



**FAHRT FREI...
für Ihre Fragen!**



www.landkreis-ludwigsburg.de/de/verkehr-sicherheit-ordnung/bus-bahn/stadtbahn-im-landkreis-ludwigsburg/