



LUDWIGSBURG



Bild: Adobe Stock: New Africa

HERZLICH

WILLKOMMEN

zur Infoveranstaltung Stadtbahn





WAS BISHER GESCHAH ...



- » Bürgerinfoveranstaltung Juli 2022
- » Trassenbegehungen im Jahr 2023
- » Kreistag 11.04.2025
- » Gemeinderat 30.04.2025

Agenda

» **Vortrag Stadtbahn Teil 1**

Geschäftsführer Zweckverband Stadtbahn

Michael Ilk

» **Interview**

Bürgermeister für Lebensqualität, Infrastruktur und Service Stadt Ludwigsburg

Sebastian Mannl

» **Vortrag Stadtbahn Teil 2**

Geschäftsführer Zweckverband Stadtbahn

Michael Ilk

» **Dialog**

Fragen aus dem Publikum

» **Ausblick Bürgerbeteiligung**

Unternehmensleitung DIALOG BASIS

Dr. Antje Grobe

Moderation

Prof. Dr.-Ing. Markus Schmidt

Ihre Fragen & Kommentare!





LUDWIGSBURG

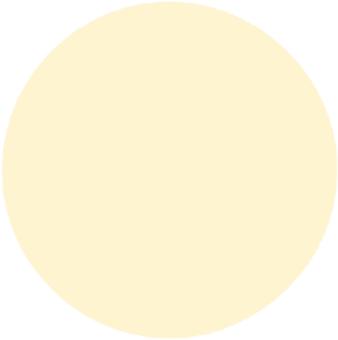
Vortrag Zweckverband



„Der Ludwigsburger City Express und seine Streckenführung in Ludwigsburg“



Geschäftsführer Zweckverband
Stadtbahn Herr Michael Ilk



BAHN FREI FÜR
LÜCIE

Ludwigsburger City-Express



Agenda

Bürgerinformation 13. Mai 2025

Block 1

1. Warum eine Stadtbahn?
2. Die Streckenführungen: Beschlusstrasse und Alternativtrasse
3. Exkurs Verkehrsplanung

Block 2

1. Kosten und Finanzierung
2. Zeitplanung bis zur Realisierung

Agenda

Bürgerinformation 13. Mai 2025

Block 1

1. **Warum eine Stadtbahn?**
2. Die Streckenführungen: Beschlusstrasse und Alternativtrasse
3. Exkurs Verkehrsplanung

Block 2

1. Kosten und Finanzierung
2. Zeitplanung bis zur Realisierung

Warum eine Stadtbahn?

Ist-Situation:

Übergeordnete Lage:

- Klimawandel mit Erderwärmung

Verkehrssituation in Ludwigsburg:

- 50.000 – 60.000 Kfz pro Tag allein auf der B27
- Regelmäßige Überlastung der Hauptverkehrsachsen
- Parkplatzknappheit
- zunehmende Lärm- und Feinstaubbelastung
- Beeinträchtigungen der Gesundheit
- Busverkehr, der an seine Grenzen stößt

→ Mobilitätswende ist dringend erforderlich!

Warum eine Stadtbahn?

Mobilitätswende?

Klimamobilitätsplan Landkreis Ludwigsburg: bis 2030...

- mind. 5% weniger Individualverkehr
- mind. 40% mehr Verkehrsleistung im Umweltverbund
- 40% CO₂ weniger im Verkehrssektor

Stadtbahn in Ludwigsburg und den angrenzenden Kommunen

- Deutlich höhere Kapazität im Vergleich zum Bus: kein anderes Verkehrsmittel kann so viele Fahrgäste auf so wenig Raum transportieren
- Lärmreduzierung
- Pünktlich, weil die Stadtbahn zumeist auf eigenem Bahnkörper unterwegs ist
- Nebeneffekt: neue Leitungen, neue Kanäle, neue Straßenbeläge

Warum eine Stadtbahn?

Um es mit wenigen Zahlen zu sagen:

10.000 erwartete Fahrgäste pro Tag zwischen Markgröningen und Ludwigsburg

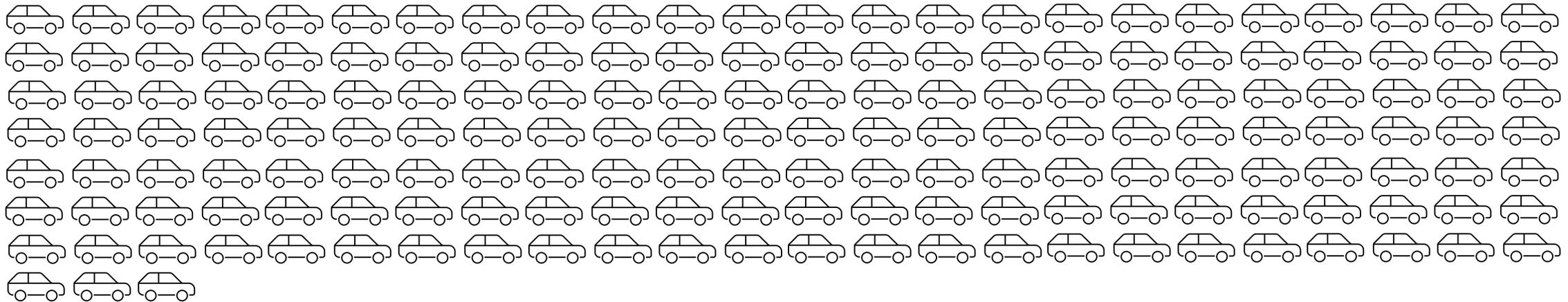
15-Minuten-Takt

21 Mio. eingesparte Pkw-Kilometer pro Jahr zwischen Markgröningen und Pattonville
(das entspricht 3.400 Tonnen eingespartem CO₂)

Knapp 96% Förderung bei der Reaktivierung von Schienenverkehr

Über 87% Förderung beim Neubau von Stadtbahnstrecken

Warum eine Stadtbahn?



250 Personen:

171 Pkw (bei 1,46 Personen/Pkw) mit **855 m** Länge (bei 5m/Pkw) oder
4 Busse mit **48 m** Länge (bei 12 m/Bus) oder
1 Stadtbahn mit **40 m** Länge



Bürgerinformation 13. Mai 2025

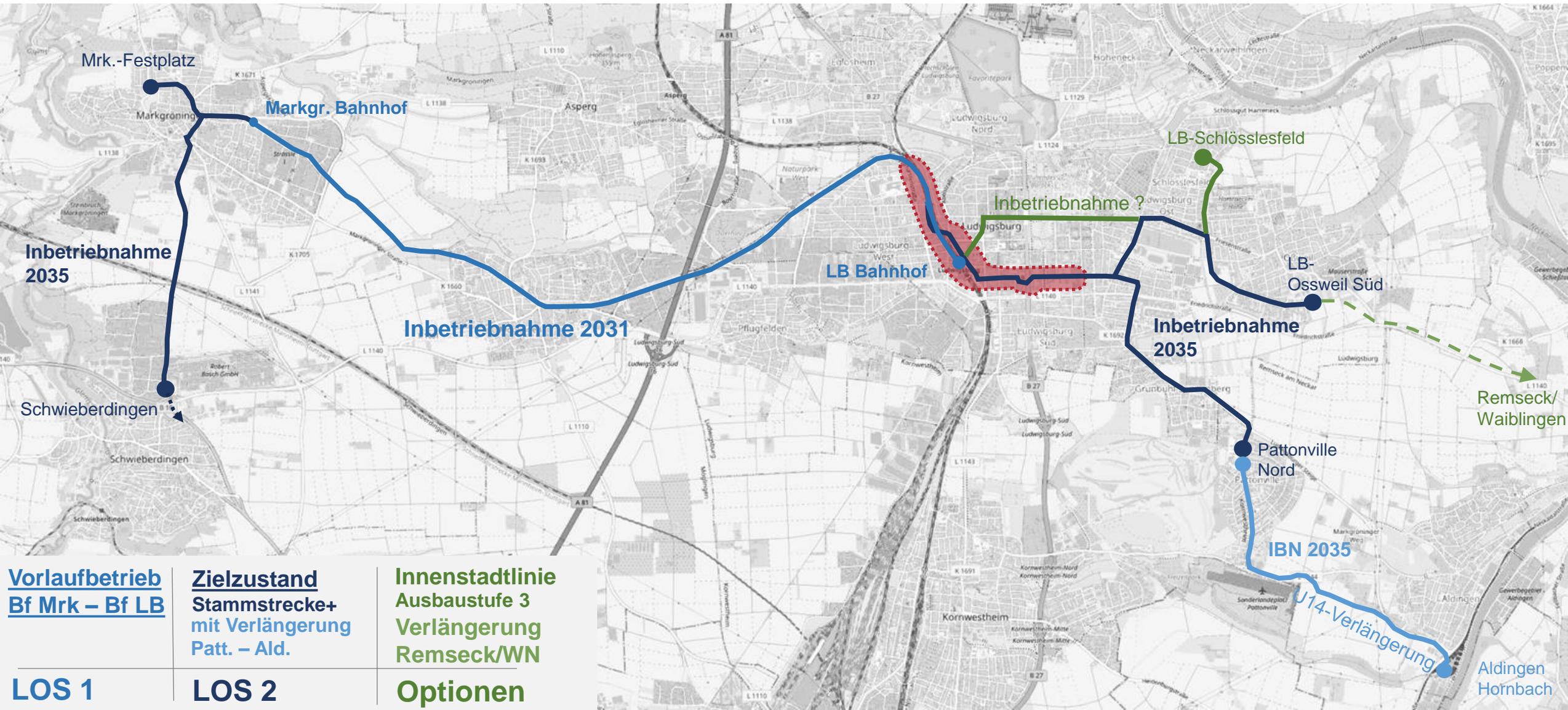
Block 1

1. Warum eine Stadtbahn?
2. **Die Streckenführungen: Beschlusstrasse und Alternativtrasse**
3. Exkurs Verkehrsplanung

Block 2

1. Kosten und Finanzierung
2. Zeitplanung bis zur Realisierung

Streckenplan



**Vorlaufbetrieb
Bf Mrk – Bf LB**

**Zielzustand
Stammstrecke+
mit Verlängerung
Patt. – Ald.**

**Innenstadtlinie
Ausbaustufe 3
Verlängerung
Remseck/WN**

LOS 1

LOS 2

Optionen

Aldingen
Hornbach

Beschlusstrasse Vorlaufbetrieb

VORTEILE:

Nutzung der bestehenden DB-Trasse
Geringfügig kürzere Fahrzeit (1 min)

NACHTEILE:

Mangelnde Fahrplanstabilität aufgrund DB-Betrieb

Nutzung vorgelagertes Gl. 6 in der Hauptverkehrszeit mit Kurzzügen

Nutzung Gl. 5 nur außerhalb Hauptverkehrszeit

Ein-/Ausstieg Gl. 5+6 nicht barrierefrei

Laufwege Gleis 6 – ZOB 350 m

Trassenentgelte aufgrund Nutzung DB-Infrastruktur

Betriebliche Einflüsse durch Baumaßnahmen DB

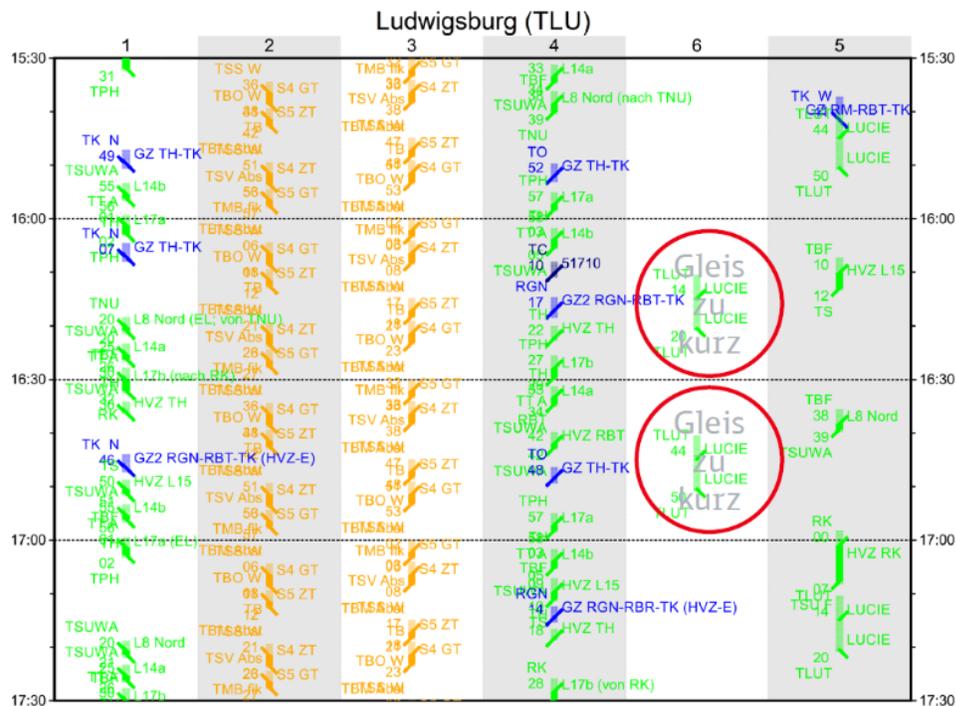
Rückzahlung von Fördermitteln bei zu geringer Laufzeit



Elektrifizierung 15kV Lückenschluss aufwändig
Erschließungswirkung Weststadt / Bildungszentrum gering

Herausforderung Nutzung DB-Gleise

Ergebnis der Betriebsprogrammstudie Gleisbelegung Ludwigsburg



- Grundsätzlich muss die Stadtbahn LUCIE an Gleis 5 wenden
- Die vorgesehene Wendezeit beträgt 6 Minuten
- In Einzelfällen, hauptsächlich während der Hauptverkehrszeit kann die Zugwende nicht in Gleis 5 stattfinden. Da Gleis 6 mit 70m Nutzlänge zu kurz ist muss die Stadtbahn LUCIE entweder in Einfachtraktion verkehren oder es kann der Bf Ludwigsburg nicht bedient werden (Zugwende in Lu-Talallee) Im Untersuchungszeitraum von 12-20 Uhr war dies fahrplanerisch 3-mal notwendig.
- Hinweis: Im gesamten Tagesverlauf, insbesondere bei Abweichungen vom Regelbetrieb kann nicht sichergestellt werden dass das Gleis 5 für die Stadtbahn LUCIE zur Verfügung steht.

Beschlusstrasse Zielzustand

VORTEILE:

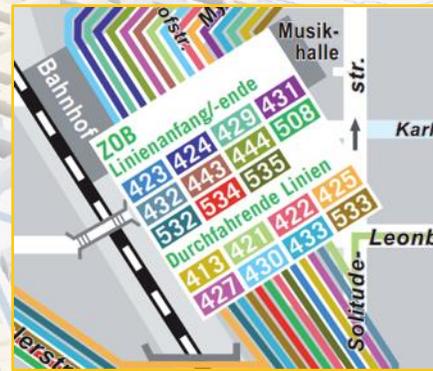
Politischer Beschluss liegt vor

NACHTEILE:

Entfall Abstellgleise
Kompensation notw.

„Schiller-Bypass“, Querung DB
Termin- und Kostenrisiken

eingleisige beengte Trassenführung („Nadelöhr“)
Bahnhofstraße/Tunnelportal, Nutzungskonflikte



Erreichbarkeit
Ämter Hindenburgstr.

Höhengleiche Kreuzung B27

Umfahrung Friedenskirche
Mindestradien (Lärm, Verschleiß, etc)

Parkplatzentfall Leonberger Str. (ca. 80%)

Baumentfall Leonberger Str. (bereichsweise)

Straßenbündige Führung
Einfluss MIV auf Betriebsqualität Stadtbahn

Führung über ZOB: Beeinflussung Busbetrieb
(inkl. Zu- und Ablauf)

Alternativtrasse Vorlaufbetrieb

VORTEILE:

Verzicht auf stromtechnische Zweisystemfahrzeuge

Verbesserte Erschließung Weststadt/ Bildungszentrum

Barrierefreier Ausstieg Bf Westseite

Sinnvolle Fortführung
der Alternativtrasse
Richtung Friedrichstraße

Volle Fördermittel aufgrund Erfüllung der
Zweckbindungsfrist (>> Zielzustand)



Ausschleifung Talallee:
Entkopplung von Zwängen der DB
Reduzierung Termin- / Kostenrisiken

Verzicht Erweiterung 15kV Oberleitung

NACHTEILE:

Anpassung Individualverkehr
Kurfürstenstraße bis Pflugfelder Straße

möglicher Konflikt mit Radverkehr

Geringfügig längere Fahrzeit (1min)

Alternativtrasse Vorlaufbetrieb

Visualisierung Haltestelle „Rundsporthalle“, eingleisig



Alternativtrasse Vorlaufbetrieb

Visualisierung Haltestelle „Rundsporthalle“, zweigleisig



Alternativtrasse Zielzustand

Visualisierung Pflugfelder Straße, Haltestelle „Bahnhof West“



Wegebeziehungen Vorlaufbetrieb

Beschluss



LUCIE -- ZOB



LUCIE -- Bahnsteig 2 (S-Bahn)

Alternative



Bf West



Bf West

Wegebeziehungen – Gleis 6

Bahnsteig 4 (Gleis 6) – ZOB:	rd. 350 m
Bahnsteig 4 (Gleis 6) – Bahnsteig 2	rd. 260 m

Wegebeziehungen Alternative Bf West

Bf West – ZOB:	
FU neu	rd. 200 m
FU Bestand	rd. 260 m
Bf West – Bahnsteig 2 (S-Bahn)	rd. 130 m

Ergebnis: Die Betriebsprogrammstudie der DB ermöglicht in der HVZ lediglich eine Nutzung von Gleis 6 zum Halt im Bf Ludwigsburg.

Ein vorübergehender Endhalt am Bf West verkürzt Wegebeziehungen zur S-Bahn und zum ZOB signifikant.

Alternativtrasse Zielzustand

VORTEILE:

Unterquerung B27 unter
vorhandener Straßenbrücke

Bereich ZOB: Entzerrung Bus und Stadtbahn

Fahrzeiten Ri. Waiblingen optimierbar
Begünstigt NKU positiv

Akzeptanz Anwohner

NACHTEILE:

Fahrstreifenreduktion MIV
heute 2x2, zukünftig 2x1

Zukunftsoption:
Anschluss W&W/KWH

Überquerung Bahngleise über
vorhandene Keplerbrücke

Überwiegend besonderer Bahnkörper,
hohe Betriebsstabilität
Bahnkörper für Rettungsfahrzeuge befahrbar

Bürgerinformation 13. Mai 2025

Block 1

1. Warum eine Stadtbahn?
2. Die Streckenführungen: Beschlusstrasse und Alternativtrasse
3. **Exkurs Verkehrsplanung**

Block 2

1. Kosten und Finanzierung
2. Zeitplanung bis zur Realisierung

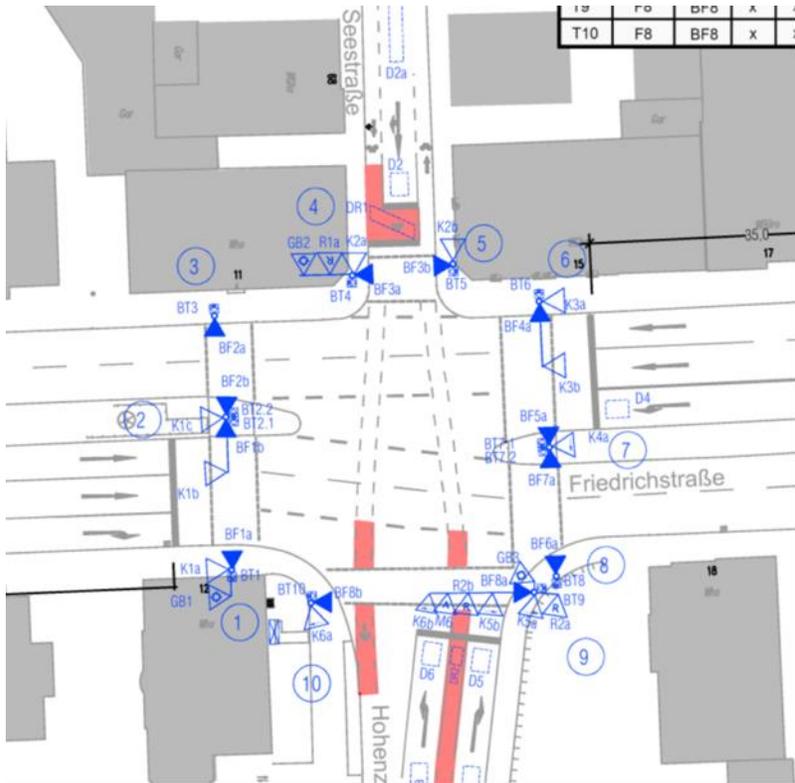
Exkurs Leistungsfähigkeit nach HBS 2015

- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2015 („HBS“)
- Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) nach HBS 2015, Lichtsignalanlagen

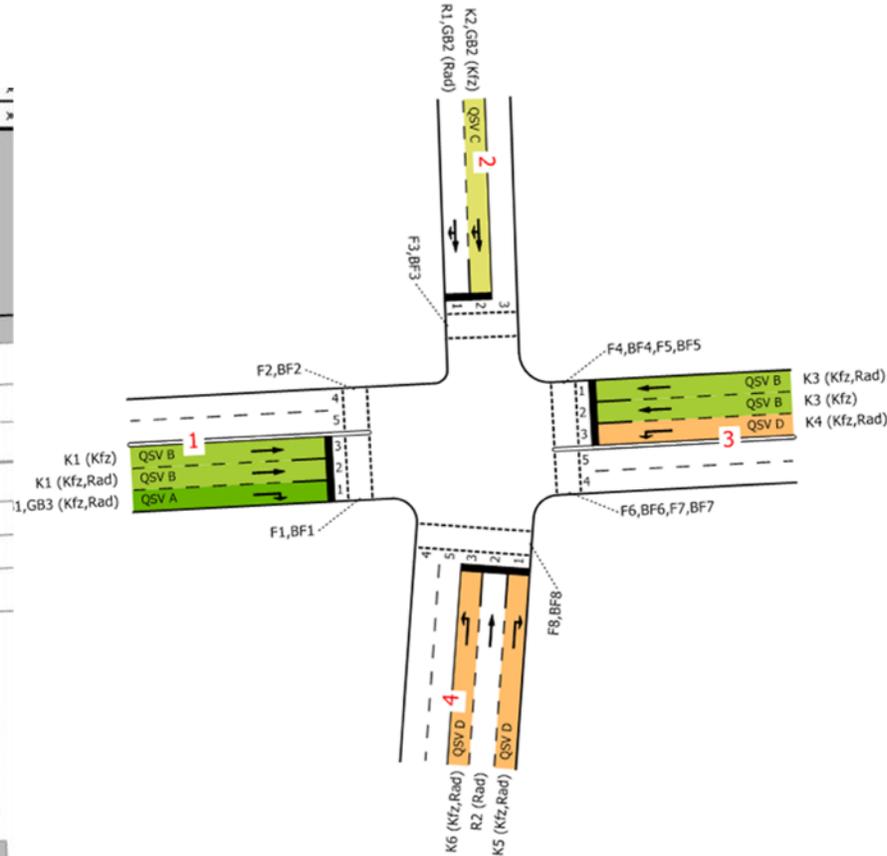
QSV	Beschreibung	mittlere Wartezeit tw [s]
A	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.	≤ 20
B	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.	≤ 35
C	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.	≤ 50
D	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.	≤ 70
E	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.	> 70
F	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.	q > C

KP 61 Friedrichstr. / Hohenzollernstr. / Seestr.

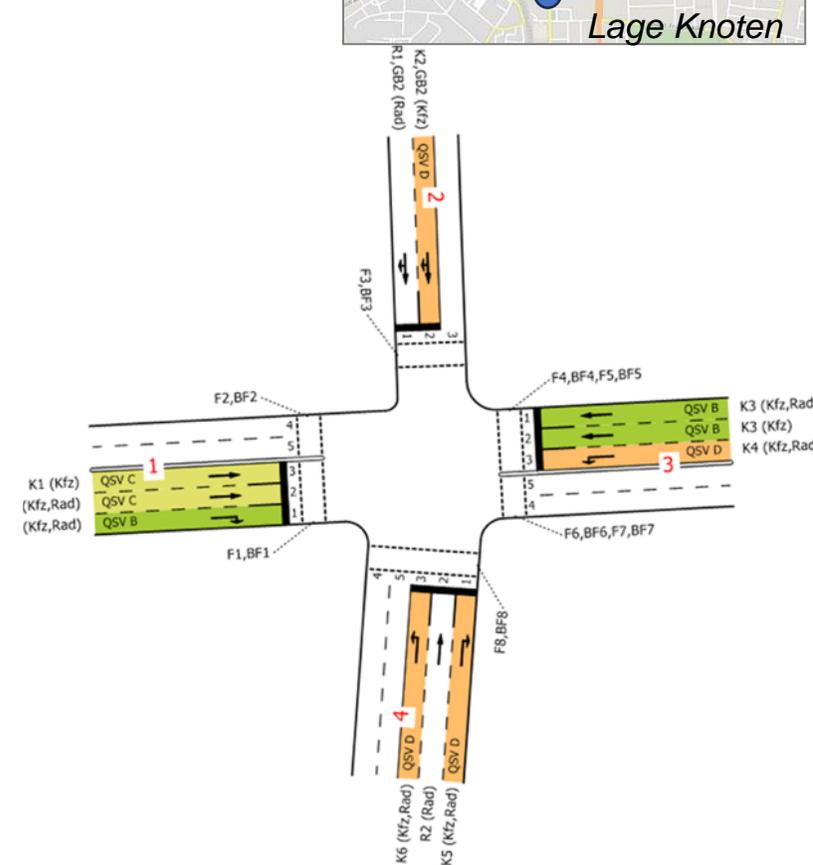
Leistungsfähigkeiten Bestand



Lageplan



Morgenspitze



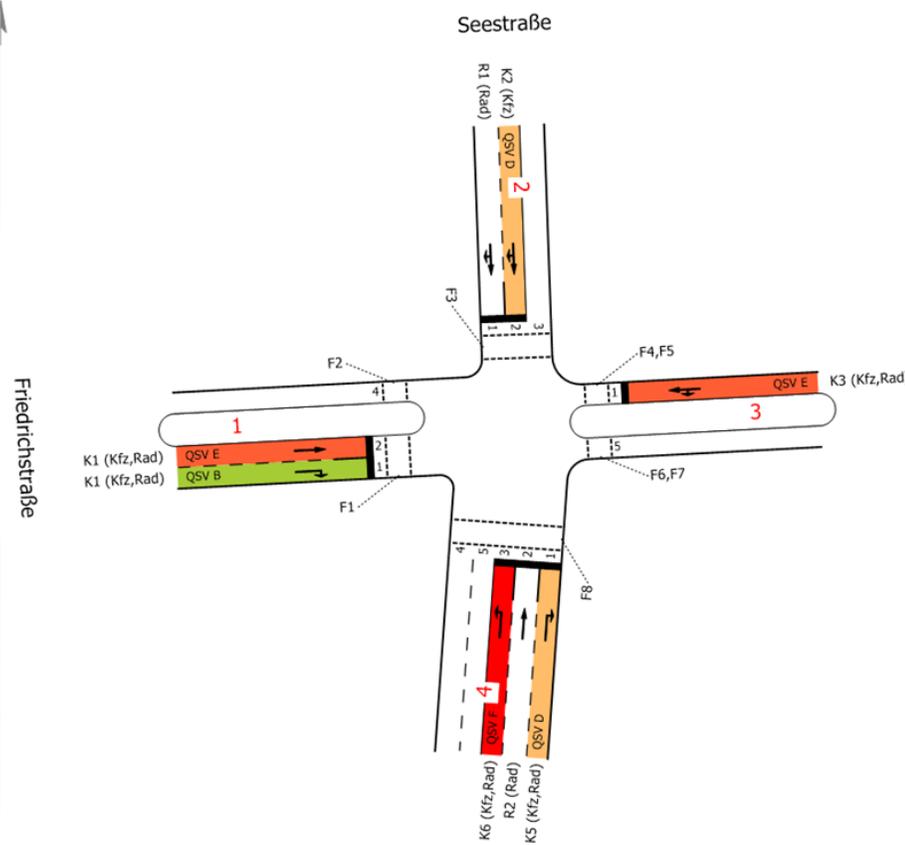
Abendspitze

KP 61 Friedrichstr. / Hohenzollernstr. / Seestr.

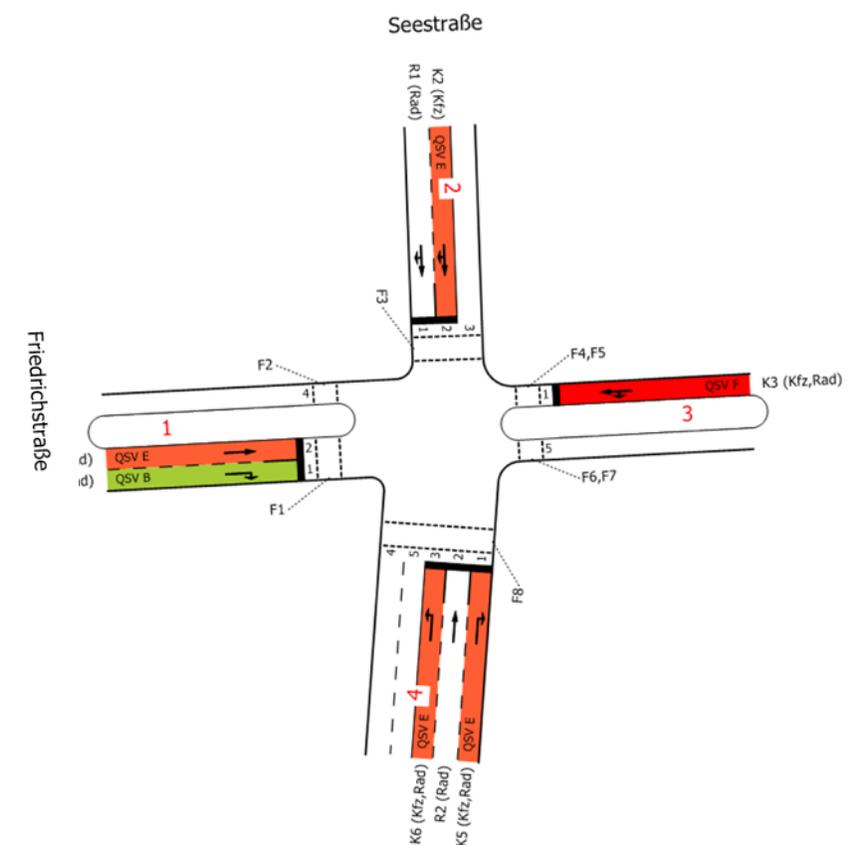
Leistungsfähigkeiten Planfall 2 (initialer Entwurf vor Entwicklung von Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit)



Lageplan



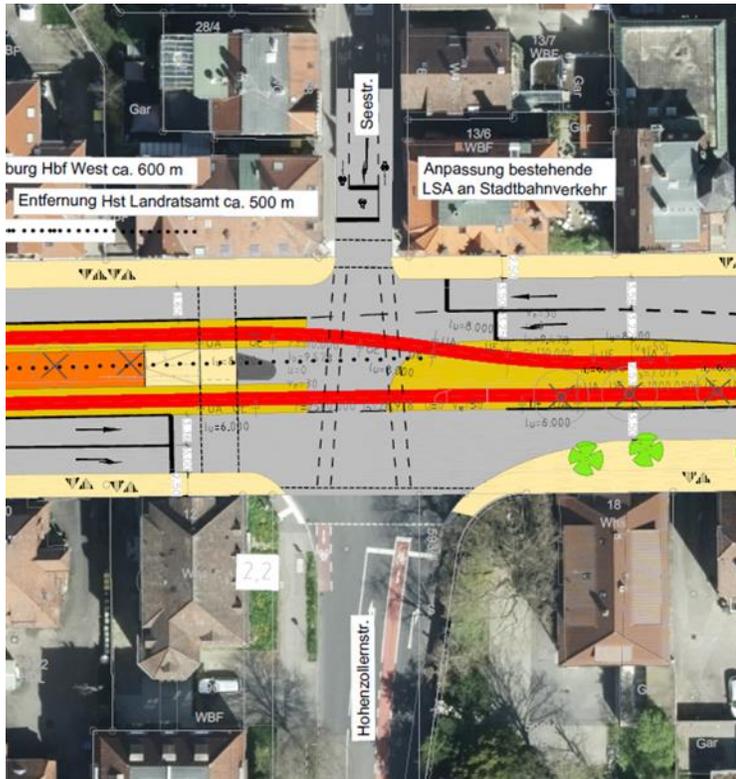
Morgenspitze



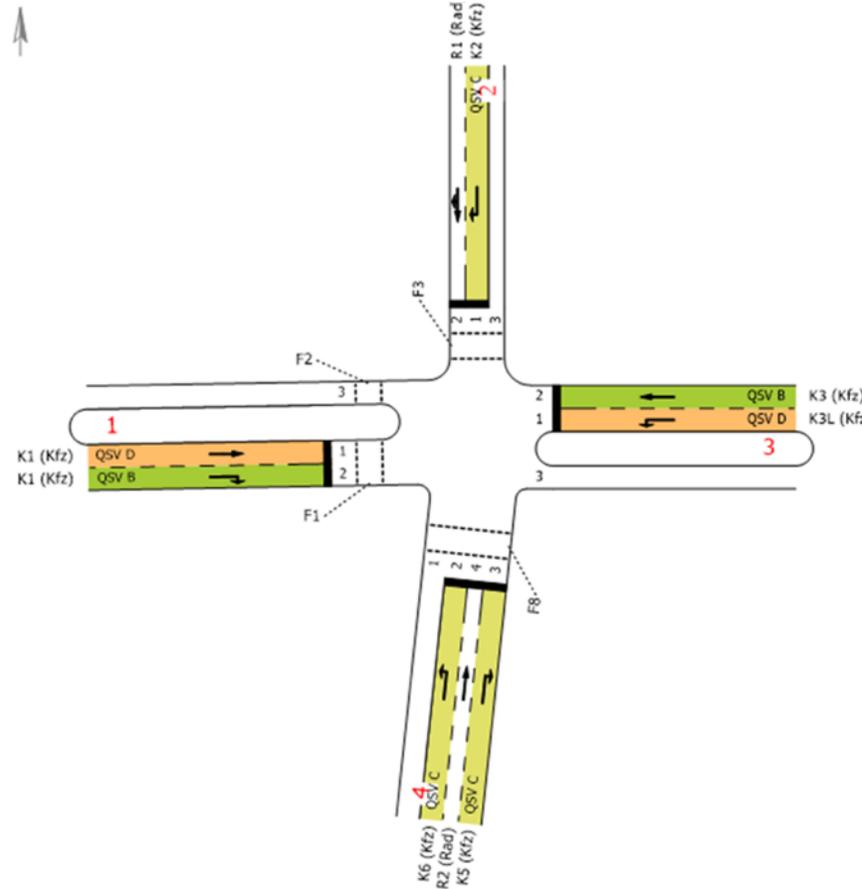
Abendspitze

KP 61 Friedrichstr. / Hohenzollernstr. / Seestr.

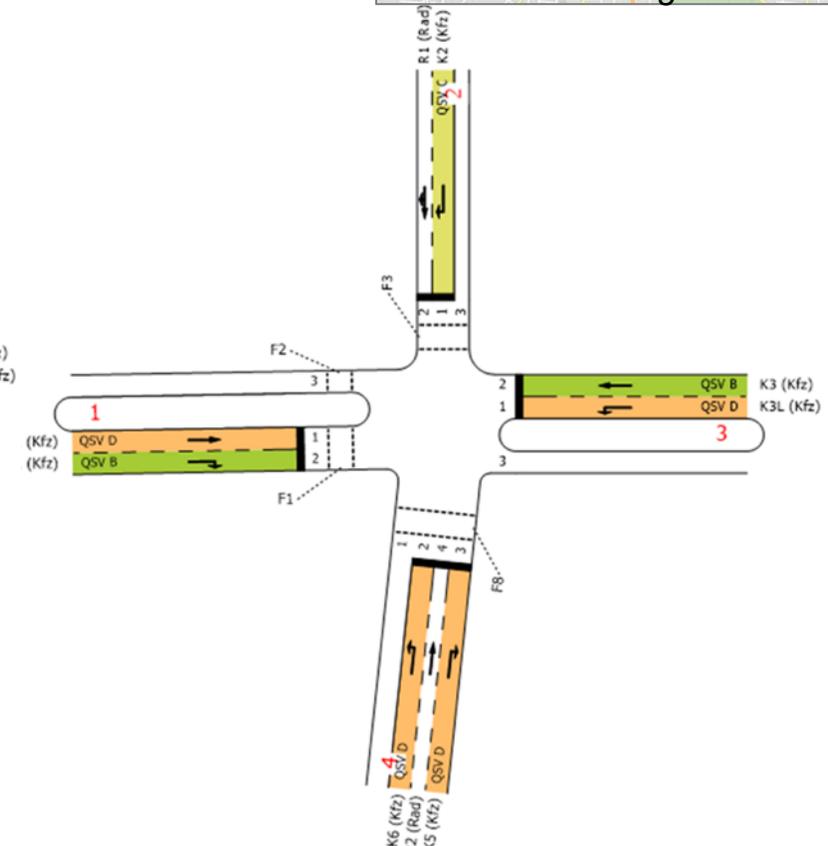
Leistungsfähigkeiten Planfall 2 (aktueller Entwurfsstand)



Lageplan



Morgenspitze



Abendspitze

Ende des ersten Blocks.



www.lucie-stadtbahn.de

 [lucie_stadtbahn](https://www.instagram.com/lucie_stadtbahn)

 [lucie.stadtbahn](https://www.facebook.com/lucie.stadtbahn)

**Vielen Dank
für Ihr Interesse!**



LUDWIGSBURG

Interview



Michael Ilk
Geschäftsführer Zweckverband
Stadtbahn



Sebastian Mannl
Bürgermeister für Lebensqualität,
Infrastruktur und Service Stadt
Ludwigsburg



Prof. Dr.-Ing. Markus Schmidt
Moderation



LUDWIGSBURG

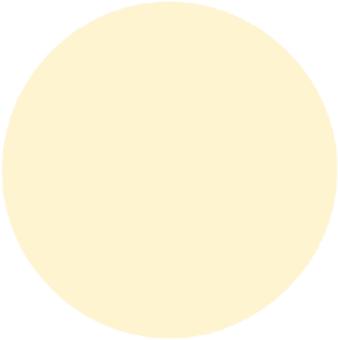
Vortrag Zweckverband



„Der Ludwigsburger City Express und seine Streckenführung in Ludwigsburg“



Geschäftsführer Zweckverband
Stadtbahn Herr Michael Ilk



BAHN FREI FÜR
LÜCIE

Ludwigsburger City-Express



Bürgerinformation 13. Mai 2025

Block 1

1. Warum eine Stadtbahn?
2. Die Streckenführungen: Beschlusstrasse und Alternativtrasse
3. Exkurs Verkehrsplanung

Block 2

1. Kosten und Finanzierung
2. Zeitplanung bis zur Realisierung

Bürgerinformation 13. Mai 2025

Block 1

1. Warum eine Stadtbahn?
2. Die Streckenführungen: Beschlusstrasse und Alternativtrasse
3. Exkurs Verkehrsplanung

Block 2

- 1. Kosten und Finanzierung**
2. Zeitplanung bis zur Realisierung

Los 1: Baukosten Markgröningen - Pachtgrenze



Kostenschätzung Lph 2 (HOAI): Verkehrsanlagen und Ingenieurbau	rd. 60 Mio. €
Konzeption mit Grobkostenschätzung: Ausrüstungstechnik	rd. 43 Mio. €
Baukosten Los 1 gesamt	rd. 103 Mio. €

Basis: Vorplanung mit Preisstand 2024, +/- 30% gem. DIN 276
Obergrenze: rd. 133 Mio. €
Untergrenze: rd. 80 Mio. €

Die Kostenschätzung umfasst Maßnahmen von Bahnhof Markgröningen bis Pachtgrenze (km 1,265).

Nicht inbegriffen:

- Lückenschluss der Oberleitung im Anlagenbereich der DB
- Anpassung/Umbau Bahnsteige im Bereich der DB
- Notwendigkeit eines Betriebshofes in Markgröningen bereits zum Vorlaufbetrieb

Los 1: Förderung Markgröningen - Pachtgrenze



Baukosten		103,0 Mio €
nicht zuwendungsfähige Baukosten (Annahme 5%)		5,2 Mio €
Zuwendungsfähige Baukosten		97,9 Mio €
Planungskosten 25% (Schätzung)		24,5 Mio €
Bund: Basis zuwendungsfähige Baukosten		
B-GVFG* 90% Baukostenförderung der zuwendungsfähigen Baukosten	88,1 Mio €	
B-GVFG* 10% Planungskosten d. geförderten Baukosten	8,8 Mio €	
Verbleibende Restbeträge:		
Baukosten		9,8 Mio €
Planungskosten		15,7 Mio €
Land:		
L-GVFG* 57,5 % bei SPNV*- Vorhaben Bau	5,6 Mio €	
L-GVFG* 57,5 % bei SPNV*- Vorhaben Planung	9,0 Mio €	
Kommunale Anteile Bau:		
Nicht zuwendungsfähige Baukosten		5,2 Mio €
Nicht finanzierte Anteile Baukosten		4,2 Mio €
Baukostenanteile Landkreis und Kommunen		9,3 Mio €
Kommunale Anteile Planung:		
Nicht finanzierte Anteile Planungskosten		6,7 Mio €
Planungskostenanteile Landkreis und Kommunen		6,7 Mio €
Stadt Ludwigsburg	25,711 %	Bau: 2.393.340,57 €
		Planung: 1.710.758,52 €

Los 1+: Baukosten Pachtgrenze – Bahnhof West

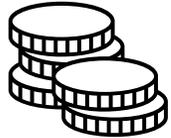


Kostengrobschätzung 1,7 km

Verkehrsanlagen und Ingenieurbau	rd. 25 Mio. €
Oberleitung, Leit- und Sicherungstechnik	rd. 9 Mio. €
Baukosten Pachtgrenze – Bahnhof West	rd. 34 Mio. €
Hiervon vorgezogene Leistungen für Los 2:	rd. 11,5 Mio. €
Mehrkosten in Los 1+ (Gesamtnetz betrachtet)	rd. 22,5 Mio. €
Potenzielle Einsparungen durch Alternativtrassen (wirksam mit Los 2)	über 40 Mio. €
Einsparung Alternative gegenüber Beschlusstrasse Gesamtnetz	über 20 Mio. €



Los 1+: Förderung Pachtgrenze – Bahnhof West



Baukosten		34,0 Mio €
nicht zuwendungsfähige Baukosten (Annahme 5%)		1,7 Mio €
Zuwendungsfähige Baukosten		32,3 Mio €
Planungskosten 25% (Schätzung)		8,1 Mio €
Bund: Basis zuwendungsfähige Baukosten		
B-GVFG* 75% Baukostenförderung der zuwendungsfähigen Baukosten	24,2 Mio €	
B-GVFG* 10% Planungskosten d. geförderten Baukosten	2,4 Mio €	
Verbleibende Restbeträge:		
Baukosten		8,1 Mio €
Planungskosten		5,7 Mio €
Land:		
L-GVFG* 50,0 % bei Straßenbahn-Vorhaben Bau	4,0 Mio €	
L-GVFG* 50,0 % bei Straßenbahn-Vorhaben Planung	2,8 Mio €	
Kommunale Anteile Bau:		
Nicht zuwendungsfähige Baukosten		1,7 Mio €
Nicht finanzierte Anteile Baukosten		4,0 Mio €
Baukostenanteile Landkreis und Kommunen		5,7 Mio €
Kommunale Anteile Planung:		
Nicht finanzierte Anteile Planungskosten		2,8 Mio €
Planungskostenanteile Landkreis und Kommunen		2,8 Mio €
Stadt Ludwigsburg	25,711 %	Bau: 1.475.168,63 €
		Planung: 726.657,14 €

Agenda

Bürgerinformation 13. Mai 2025

Block 1

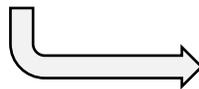
1. Warum eine Stadtbahn?
2. Die Streckenführungen: Beschlusstrasse und Alternativtrasse
3. Exkurs Verkehrsplanung

Block 2

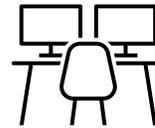
1. Kosten und Finanzierung
2. **Zeitplanung bis zur Realisierung**

Los 1 Zeitschiene bis zur Realisierung

Bürgerbeteiligung 2025
Trassenentscheidung 2025
Verschiedene Planungsschritte 2025
Standardisierte Bewertung 2025/2026



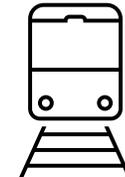
Planfeststellungsverfahren 2026



Ausschreibung 2028



Baubeginn 2029



Inbetriebnahme Ende 2031

Ende des zweiten Blocks.



www.lucie-stadtbahn.de

 [lucie_stadtbahn](https://www.instagram.com/lucie_stadtbahn)

 [lucie.stadtbahn](https://www.facebook.com/lucie.stadtbahn)

**Vielen Dank
für Ihr Interesse!**



LUDWIGSBURG

Zeit für Ihre Fragen



Bild: Adobe Stock: New Africa





LUDWIGSBURG

Bürgerbeteiligung – Ausblick



Dr. Antje Grobe
Dialog Basis
Im Auftrag des Zweckverband Stadtbahn

Dialog Basis – Unser Arbeitsprofil

☺ Unabhängig

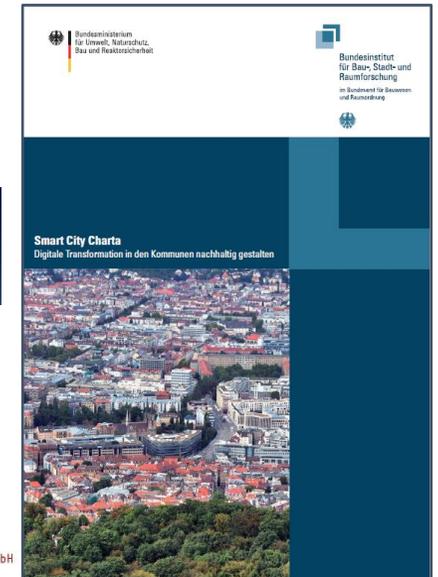
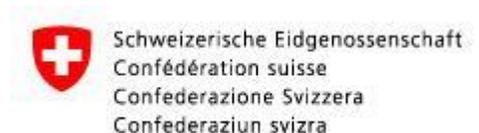
- Auftraggeber: EU, Ministerien, Behörden, Städte / Kommunen, Unternehmen, Verbände, NGOs, UNFCCC, WHO, OECD, GIZ

☺ Wissenschaftsnah

- Universitäten Stuttgart, St. Gallen, Erfurt, Hochschule für Sozialwesen Berlin

☺ Hohe methodische Fachkompetenz – 30 Jahre

- Bürgerbeteiligung
- Stakeholder-Dialoge



Dialog Basis – Unsere Themenfelder



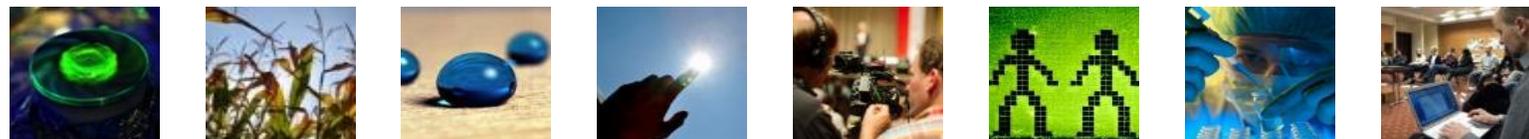
• KLIMA & ENERGIE



• INFRASTRUKTUR & STADTENTWICKLUNG



• TECHNOLOGIE & TRANSFORMATION



PROZESS DER DIALOGISCHEN BÜRGERBETEILIGUNG



Beteiligungsscoping

Runder Tisch mit Interessenvertretern, der organisierten Zivilgesellschaft und anderen Akteuren.

Ziele:

- Entwurf der **Themenlandkarte** verbessern
- Weitere Beteiligung vorbereiten
- Erste Hinweise sammeln



Online-Beteiligung

Digitale Mitmachkarte auf der Webseite des Zweckverbands. Dort können entlang des gesamten Streckenverlaufs Hinweise gegeben werden.

Ziele:

- Breite und niederschwellige Beteiligung ermöglichen
- Streckenverlauf transparent machen
- Möglichkeit der Kommentierung, etc.

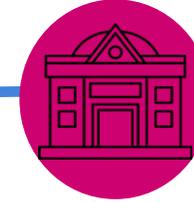


Info-Märkte

In Ludwigsburg, Markgröningen und Möglingen. Diese sind als **Planungswerkstätten** konzipiert.

Ziele:

- Planungen vorbereiten
- Sammlung ortsspezifischer Hinweise
- Austausch mit Expertinnen und Experten zu den Planungen



Abschlussveranstaltung

Öffentliche Vorstellung der Ergebnisse des Beteiligungsprozesses. Übergabe an die Auftraggeber aus der Politik.

Ziele:

- Rückkopplung mit der repräsentativen Demokratie
- Wertschätzung der Beteiligten

AUFBAU DES INFOMARKTES





**VIELEN DANK, DASS SIE
DABEI WAREN**

Für weitere offene Fragen
stehen Ihnen die Themeninseln
im Foyer zur Verfügung.