



LUDWIGSBURG

Stadtbahn Ludwigsburg – eine Standortbestimmung aus dem Blickwinkel Stadt und Region

Vortrag im Rahmen der Gemeinderatsklausur
am 18. März 2017 im Urban Harbor

Sascha Behnsen – Leiter Team Mobilität
Fachbereich 61 – Stadtplanung und Vermessung





LUDWIGSBURG

Woher kommen wir?

Hintergrund

- Vor 25 Jahren: Debatte um die Wiedereinführung von Personenverkehr auf der für Eisenbahnen gewidmete Bahnstrecke Ludwigsburg—Markgröningen.
- Landkreis und Kommunen nahmen den Impuls auf.
- Im Laufe der Jahre wandelte sich der Gedanke zu einem regionalen Stadtbahnkonzept nach Karlsruher Vorbild (Mehrsystem-Stadtbahnen).
- Mangels Wirtschaftlichkeit und fehlender Partner, reduzierte sich das Netz zu einer Verlängerung der SSB-Linie U14 von Remseck nach Markgröningen.



Aktuelle Ausgangslage

- Der **Landkreis** blieb stets **Vorhabenträger** für ein Stadtbahnkonzept. Ludwigsburg finanzierte Planungen und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen mit.
- Um Fördergelder des Bundes zu beantragen, musste in den Kommunen entschieden werden, ob eine Stadtbahn in Betreiberschaft der SSB gewünscht ist.
- Ludwigsburg ist Hauptlastträgerin, da sämtliche Trassen und Haltestellen neu gebaut oder umgebaut und in das barocke Stadtbild eingefügt werden müssen.
- In diesem Spannungsfeld suchte die Stadt nach Lösungen.



Aktuelle Ausgangslage

- Veranstaltung im Reithaus am 12. Oktober 2016
 - Prüfaufträge und Anträge des Gemeinderates
 - 140 Bürgerfragen
- Prüfung von Alternativ-Vorschlägen:
 - Landrat Dr. Haas (Oktober 2016): Linienführung Markgröningen—Lbg.—Esslingen (Schusterbahn)
 - Frau OB Keck (Februar 2017): Linienführung Markgröningen—Ludwigsburg—Wüstenrot—Remseck



Daraus abgeleitete Aufgaben

- Vorbereiten einer sachgerechten Entscheidungsbasis für Gemeinderat und Öffentlichkeit im Vorfeld der bislang fehlenden Folgekostenrechnung (Kostenrisiken).
- Fachliche und technische Prüfung der aktuell diskutierten Varianten und deren Abwägung.
- Kommunikation der Erkenntnisse



Feststellung

- Bedeutsamste Auffälligkeit der bisherigen Debatte: Hauptaugenmerk lag nur auf der **Technologie**, nicht auf dem Bedarf.
- Bedeutsamste unbeantwortete Frage: was ist der **reale Bedarf** in Bezug auf **Mobilität**
 - aus dem Blickwinkel Ludwigsburgs?
 - aus dem Blickwinkel der Nachbarkommunen und der Region Stuttgart?

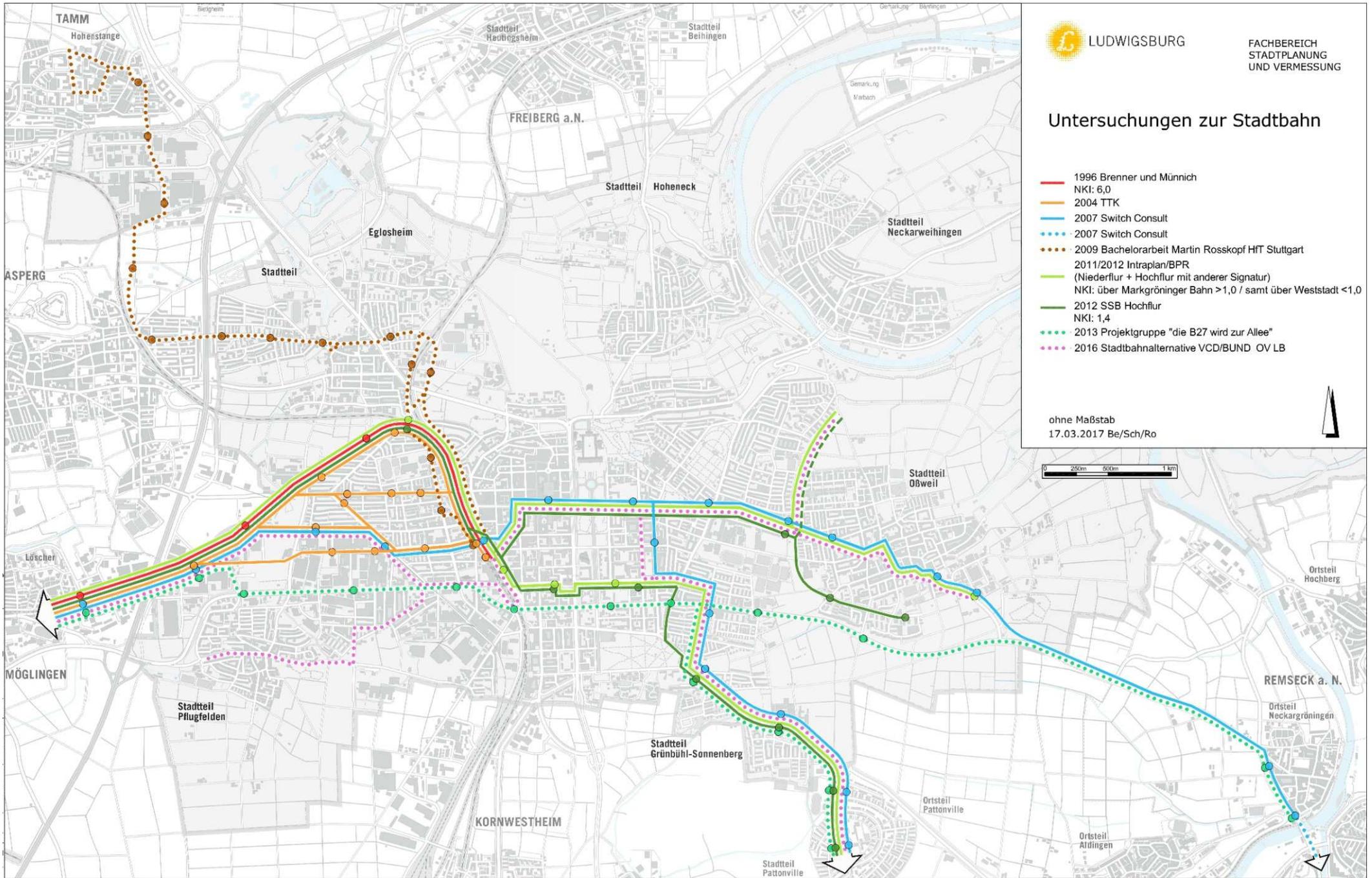
Zielsetzung

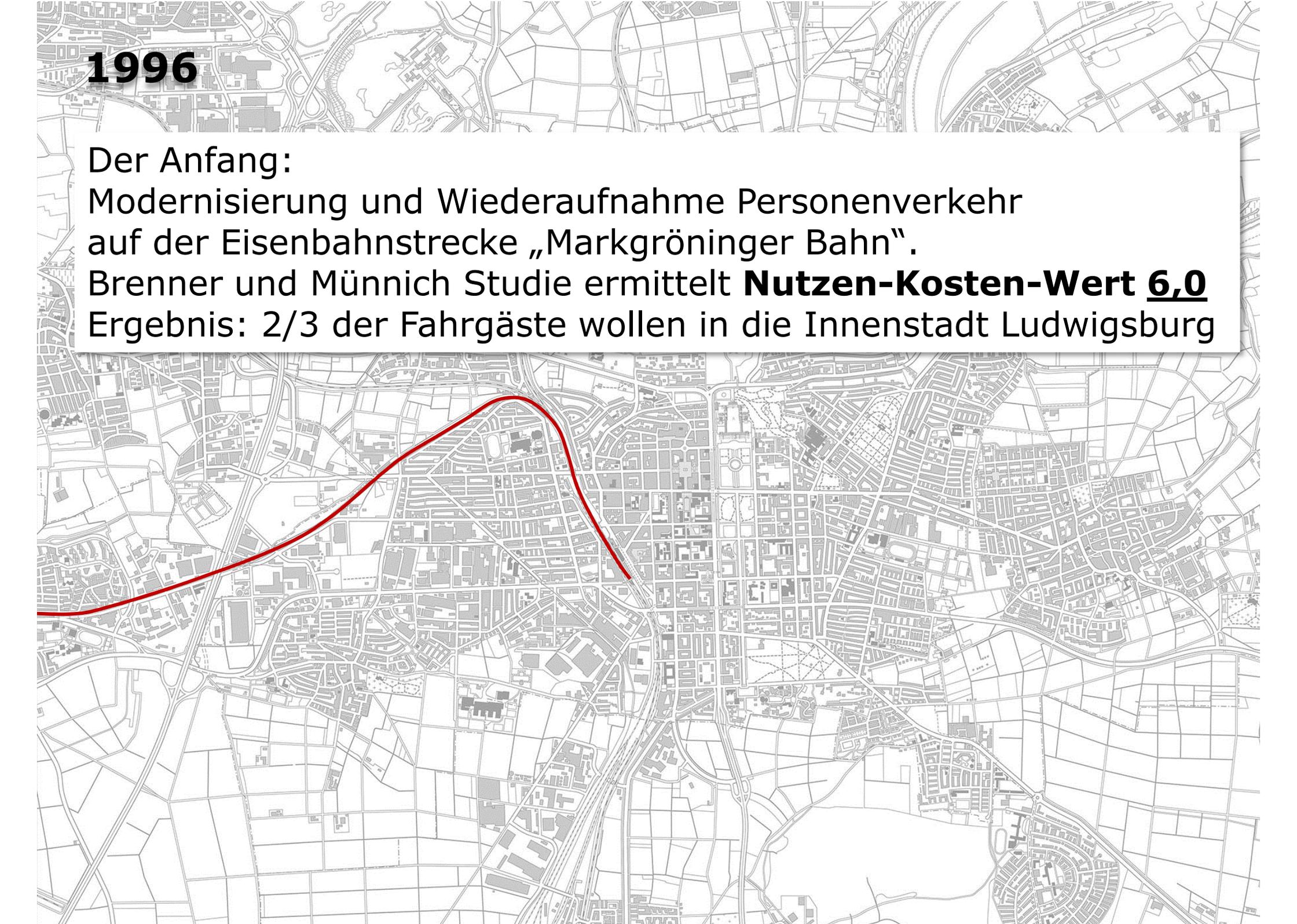
- Wie lassen sich diese Anforderungen sinnvoll verbinden?
- Klärung der Frage, ob die bisherigen Planungen des Landkreises eine optimale Lösung darstellt.
- Wenn nein, wie kann statt dessen eine Lösung aussehen, die rascher, schrittweise und kosteneffizienter umgesetzt werden kann?
- Entwicklung einer Konzeption, die sowohl die dynamische Stadtentwicklung, als auch die Verbindungen zu den Nachbarkommunen und der gesamten Region berücksichtigt.



LUDWIGSBURG

Planungsstände seit 1996





1996

Der Anfang:

Modernisierung und Wiederaufnahme Personenverkehr auf der Eisenbahnstrecke „Markgröninger Bahn“.

Brenner und Münnich Studie ermittelt **Nutzen-Kosten-Wert 6,0**
Ergebnis: 2/3 der Fahrgäste wollen in die Innenstadt Ludwigsburg

2001

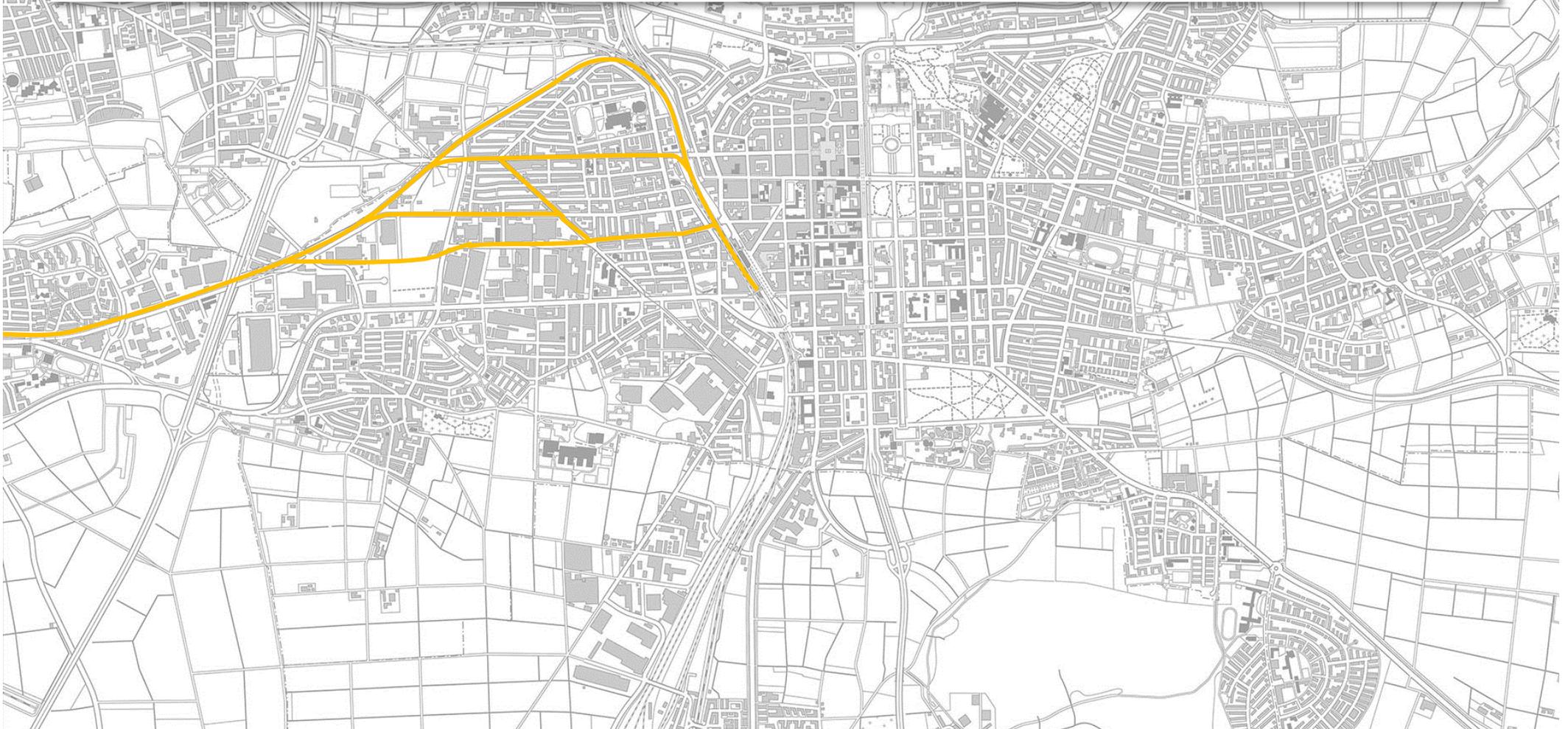
Markgröningen möchte durch die Stadt zum Festplatz,
Möglingen möchte keine Dieselmzüge,
Ludwigsburg wird in der Weststadt umfahren und die Innenstadt
nicht erreicht.

Eine Lösung mit Eisenbahn scheitert politisch.
Stillstand. Dennoch jährlich Sonderzüge zum Schäferlauf.



2004

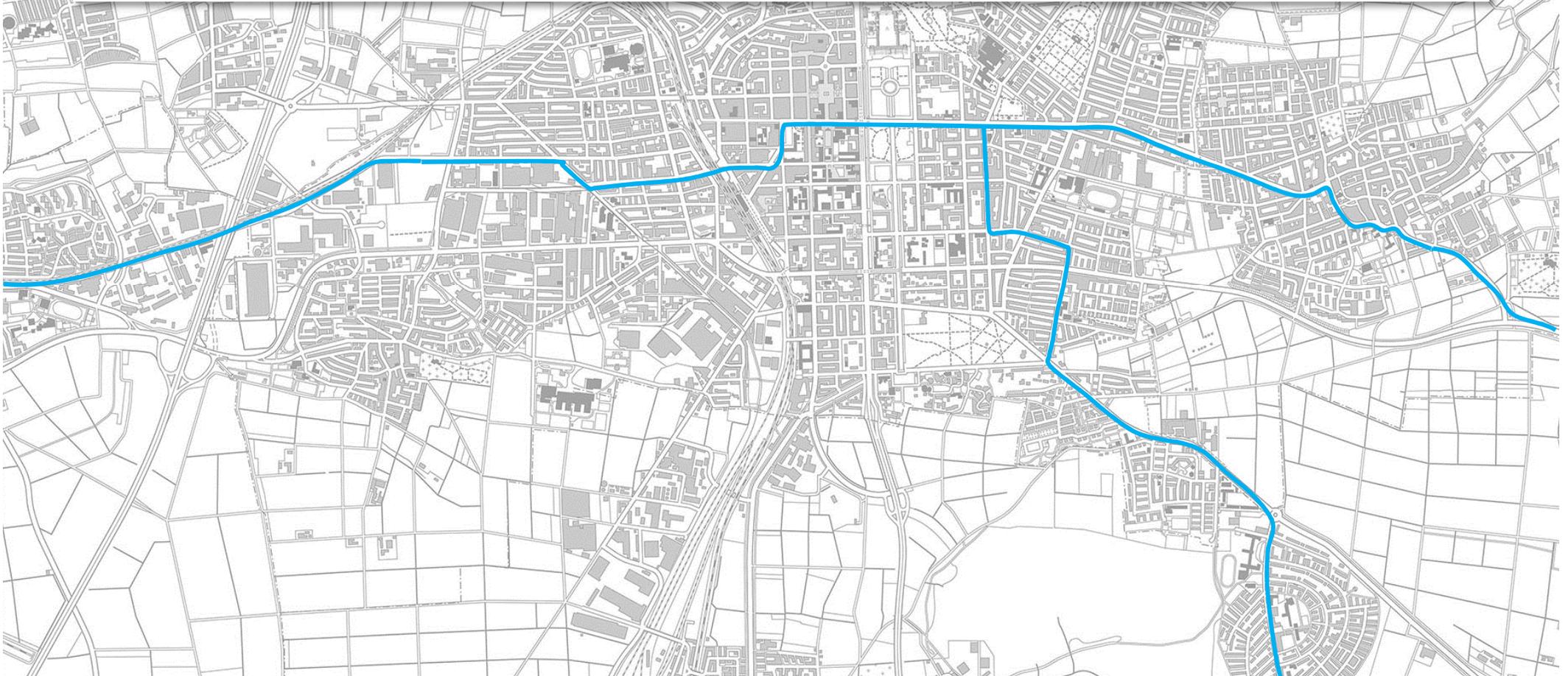
Die DB AG will die Strecke stilllegen.
Wie kann man das Nutzungsrecht für Eisenbahn erhalten?
Wie können die bisherigen Kritikpunkte beseitigt werden?
Die Idee: eine Mehrsystem-Stadtbahn (Eisenbahn/Straßenbahn)
nach Karlsruher Modell.



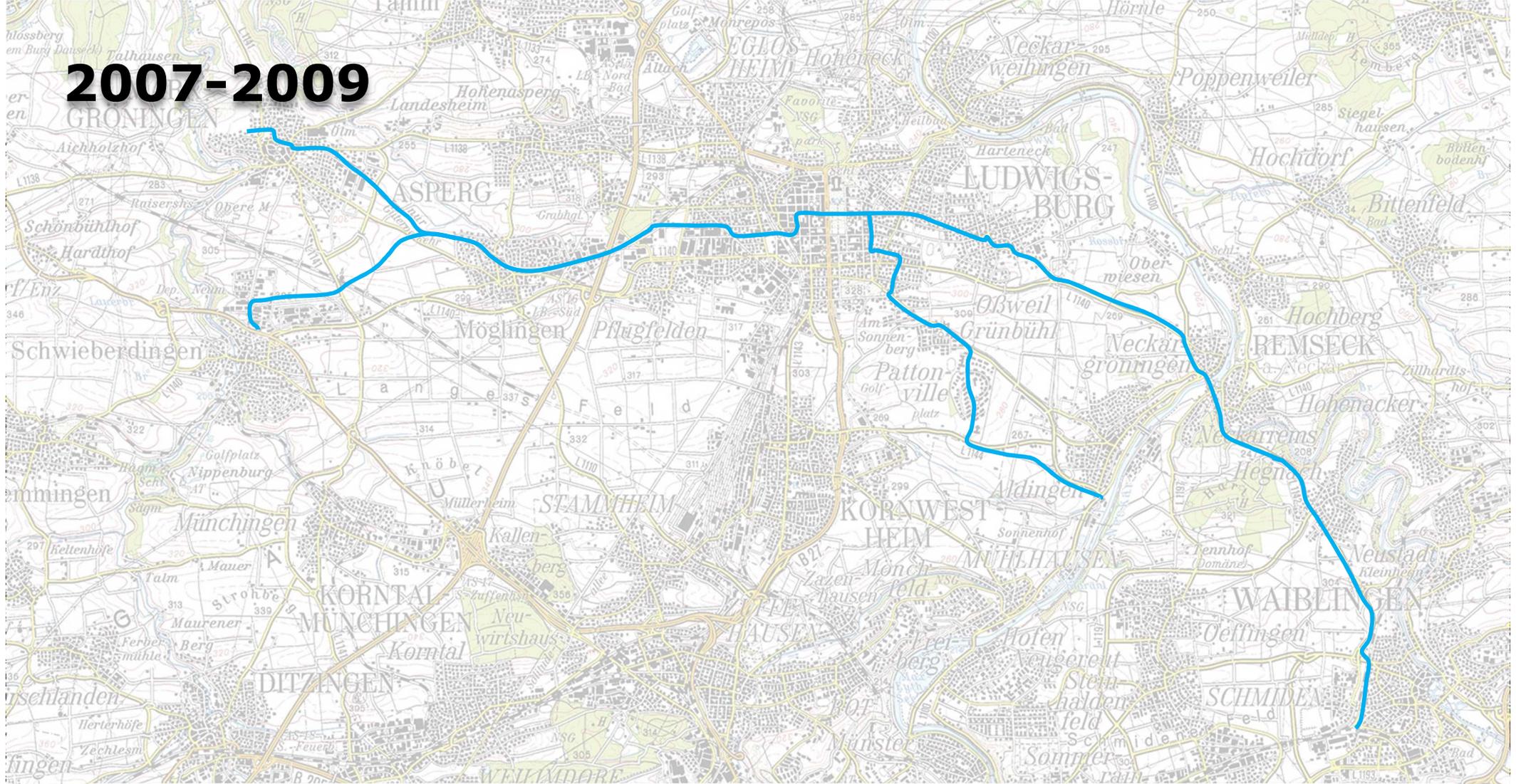
2007-2009

Lässt sich ein ganzes Netz bilden?

- **SWITCH** Studie für eine Stadtbahn Markgröningen – Ludwigsburg mit Varianten nach Schwieberdingen, Remseck-Neckargröningen und Remseck-Aldingen
- Erweiterung der Achse in der Planung bis Waiblingen:
SWITCH Studie Stadtbahn Remseck—Waiblingen



2007-2009

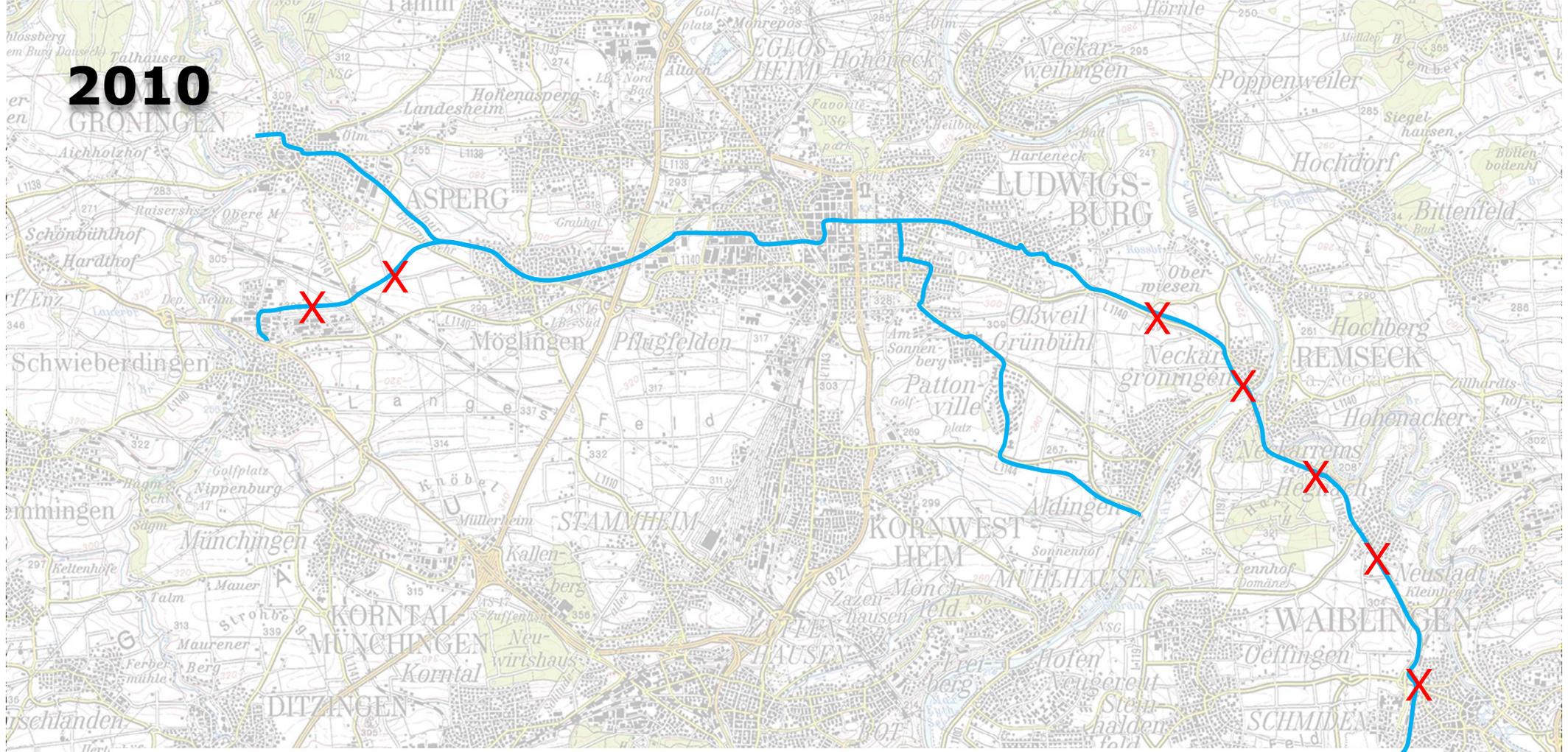


Lässt sich ein ganzes Netz bilden?

- **SWITCH** Studie für eine Stadtbahn Markgröningen – Ludwigsburg mit Varianten nach Schwieberdingen, Remseck-Neckargröningen und Remseck-Aldingen
- Erweiterung der Achse in der Planung bis Waiblingen: **SWITCH** Studie Stadtbahn Remseck—Waiblingen

2010

GRÖNINGEN

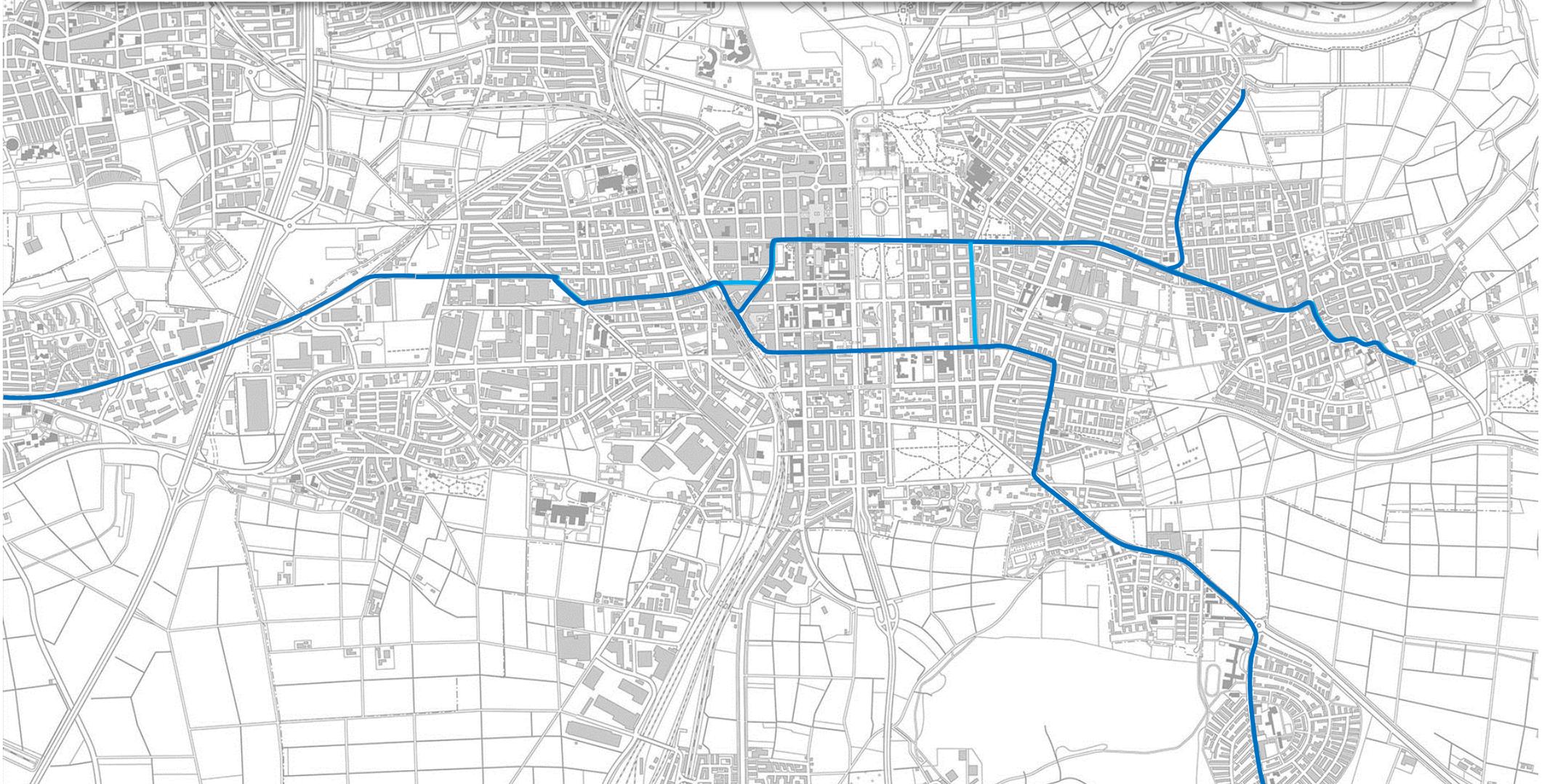


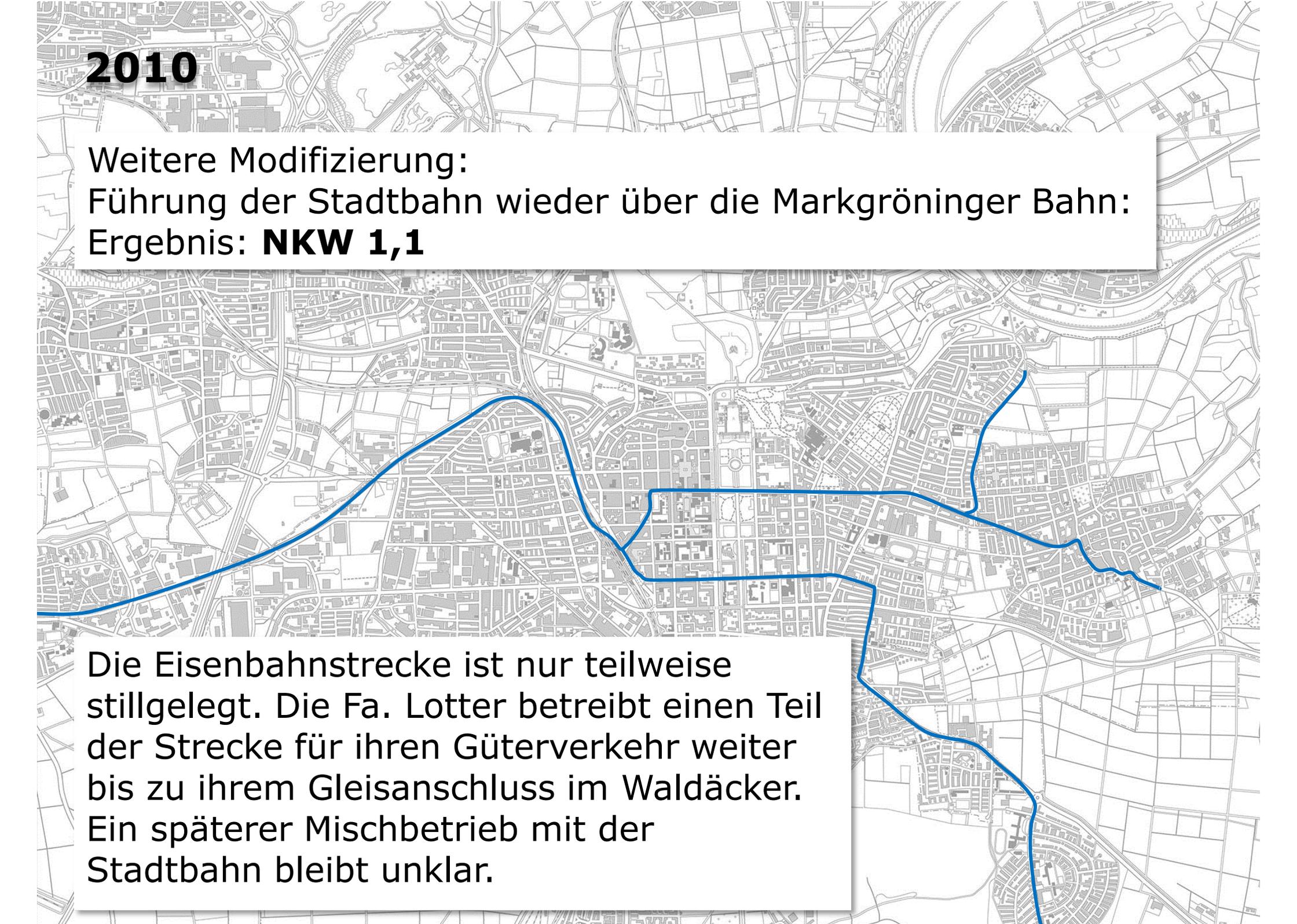
Neuer Gutachter erforderlich. SWITCH wurde aufgelöst.
Intraplan/BPR wurden deshalb beauftragt, die bisherige Planung auf Wirtschaftlichkeit zu prüfen. Ergebnis für das Gesamtnetz: **NKW 0,1**
Ossweil—Remseck, Ast Schwieberdingen und Schillerstraße werden nicht empfohlen (schlechte Anbindung ZOB).

2010

Um die Potenziale in der Südstadt zu berücksichtigen, wird der Ast aus Aldingen über die Hindenburgstraße geführt. Der Schlösslesfeld-Ast wird neu eingeführt.

Dennoch Gesamtergebnis: NKW 0,6





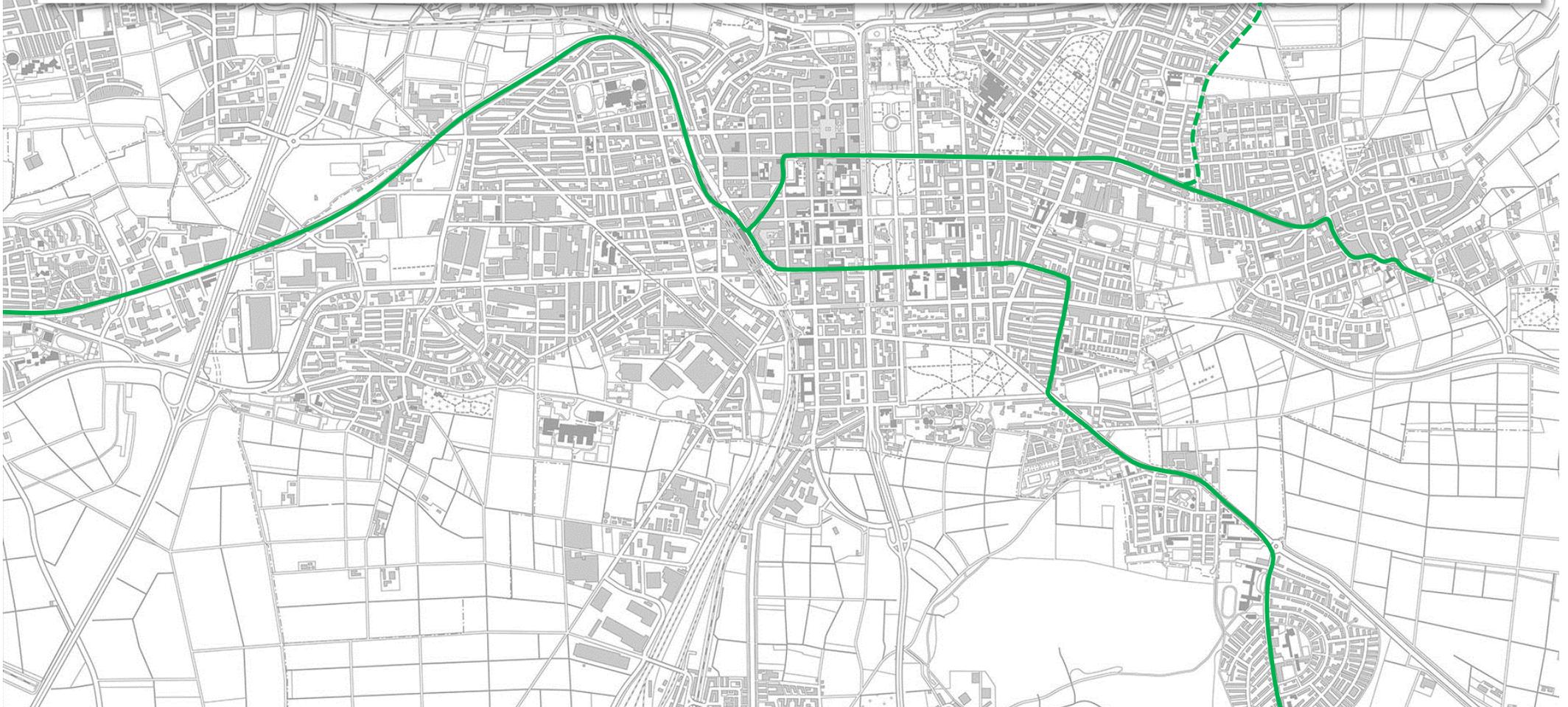
2010

Weitere Modifizierung:
Führung der Stadtbahn wieder über die Markgröninger Bahn:
Ergebnis: **NKW 1,1**

Die Eisenbahnstrecke ist nur teilweise stillgelegt. Die Fa. Lotter betreibt einen Teil der Strecke für ihren Güterverkehr weiter bis zu ihrem Gleisanschluss im Waldäcker. Ein späterer Mischbetrieb mit der Stadtbahn bleibt unklar.

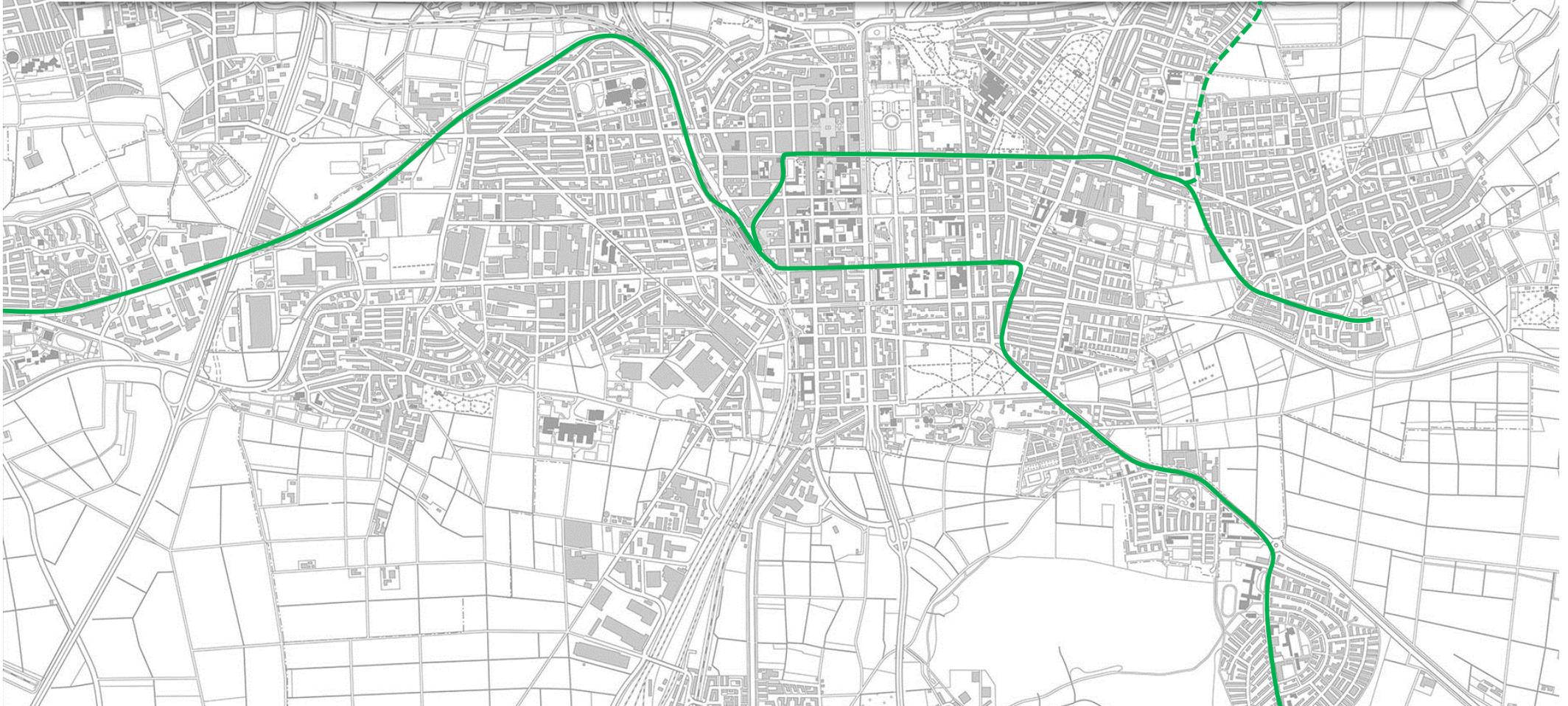
2011

Mehrsystemvarianten (Karlsruher Modell) sind seit 2010 vom Tisch. Die Frage der Betreiberschaft stellte sich. Mögliche Lösung: SSB AG könnte nicht nur U14 bis Pattonville verlängern, sondern ein Netz in Ludwigsburg betreiben. Ausgangspunkt ist das Netz für **Niederflurstadtbahn (Mitfall 1)**. Ein Mischbetrieb mit der Eisenbahn ist ungelöst.



2011

Die SSB AG plant eine Variante mit Einbindung in das eigene Netz der Stadtbahn Stuttgart. **(Hochflur) – Mitfall 2**
Markgröningen—Ossweil ist **nicht mehr** umsteigefrei möglich.
Ossweil ist nicht mehr im Ortskern erreichbar.
Schlösslesfeld ist denkbar, wird aber nicht weiter verfolgt.
Es sind Hochflurbahnsteige erforderlich.





2013

Alle bisherigen Varianten werden untersucht.

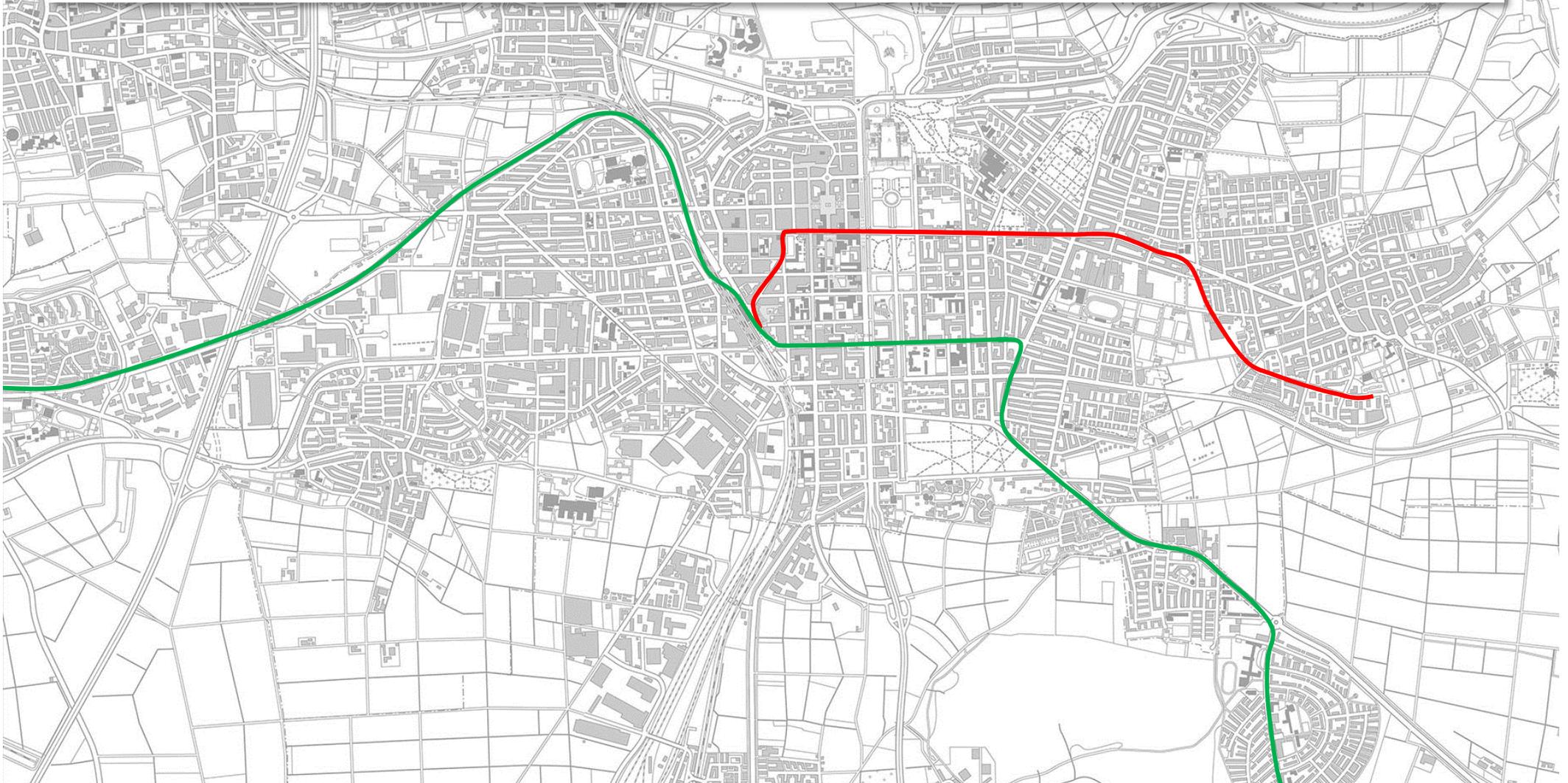
Die Niederflurstadtbahn (Mitfall 1) kommt auf NKW 1,4

Unterstellt ist ein vollständiges Netz und der Ersatz mehrerer Buslinien im Stadtgebiet.

Zusätzlich ist eine Verstärkerlinie Pattonville—Schorndorfer Tor unterstellt.

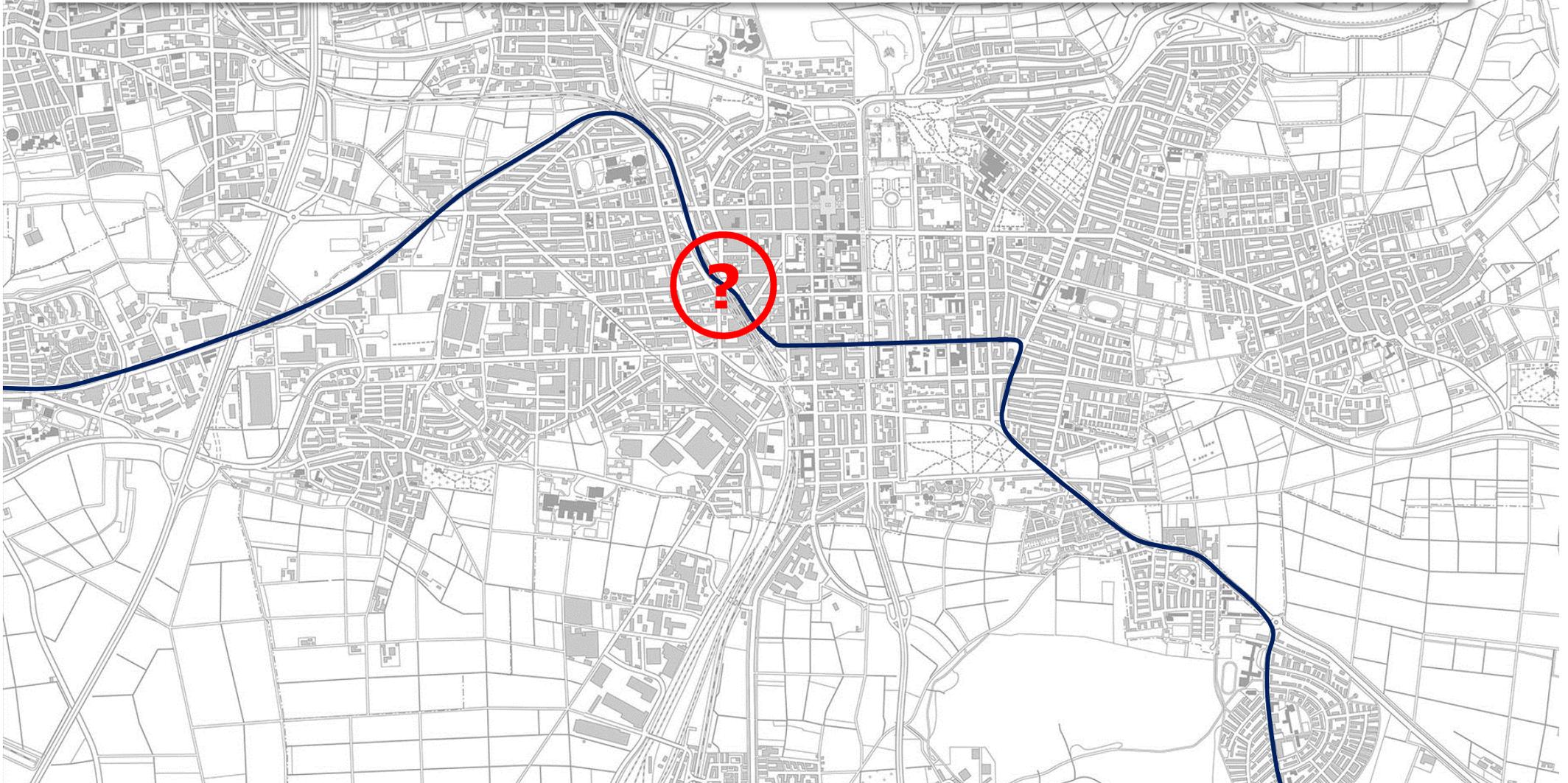
2013

Die Hochflurstadtbahn (Mitfall 2) kommt auch auf **NKW 1,4** auch ohne Ast nach Schlösslesfeld.
Aber, die Führung durch die Innenstadt wird als nicht stad-
verträglich mehrheitlich in Ludwigsburg abgelehnt.



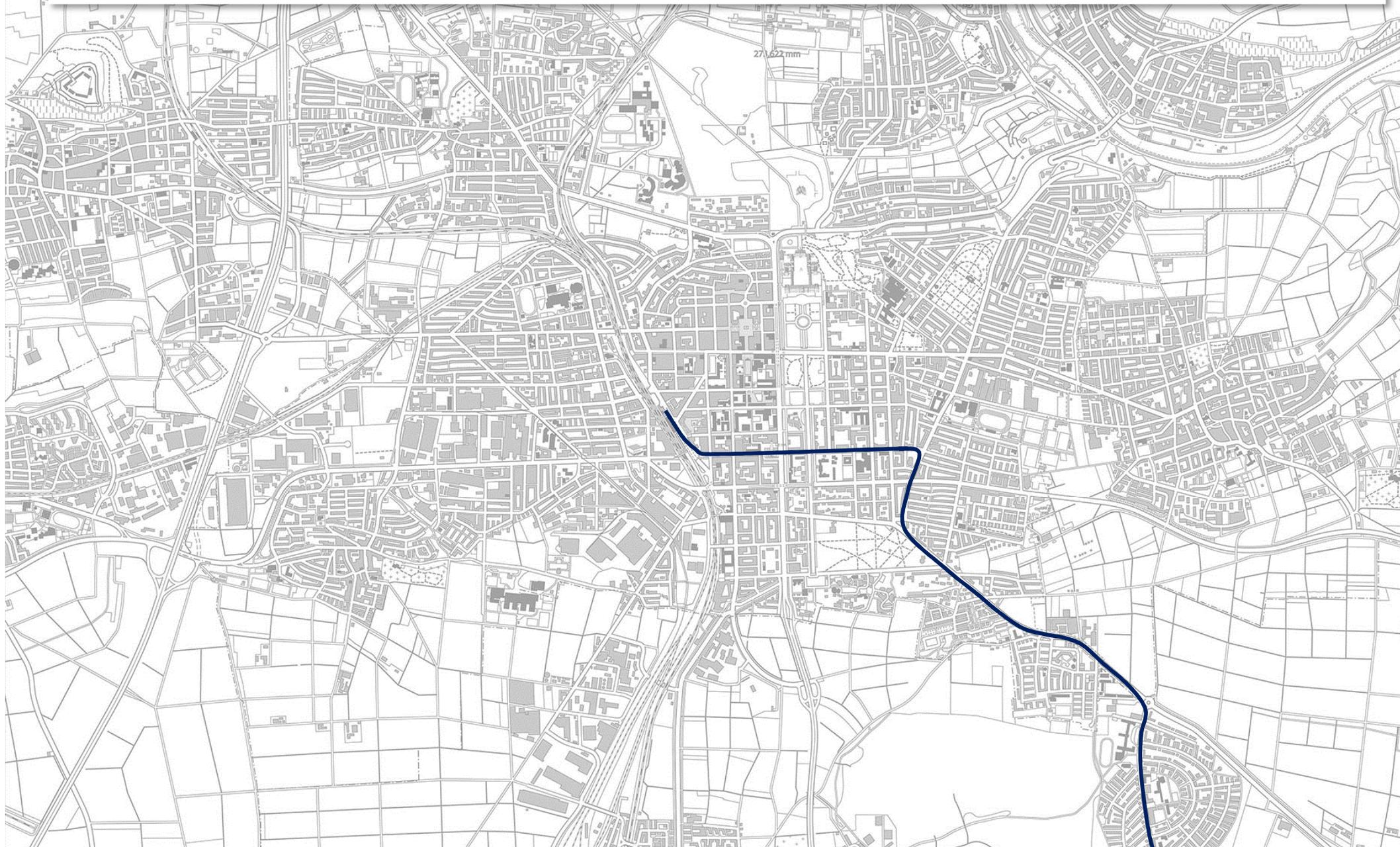
2013

Die Verbindung zwischen Aldinger Ast und Markgröninger Bahn bleibt unklar und muss erst näher untersucht werden. Es werden deshalb weitere Netz-Varianten untersucht:
Markgröningen—Aldingen (Mitfall 3) kommt auf NKW 1,3.



2013

Ludwigsburg–Aldingen (Mitfall 4) scheidet mit **NKW 0,9 aus.**





Zwischenfazit

- Die Markgröninger Bahn ist der wirtschaftlichste Ast.
- Eine Stadtbahn durch die Weststadt ist nicht wirtschaftlich.
- Aldingen—Ludwigsburg ZOB ist nicht wirtschaftlich.
- Die vom Landkreis favorisierte Variante Aldingen—Markgröningen fährt an der Innenstadt vorbei.
- Die Markgröninger Bahn macht die unwirtschaftlichen Äste erst wirtschaftlich.



Zwischenfazit

- Verknüpfung der Äste am Bahnhof nicht abschließend festgelegt.
- Von den untersuchten Stadtbahnnetzen bietet das Niederflurnetz im Vollausbau, aus dem Blickwinkel der standardisierten Bewertung, die höchste Wirtschaftlichkeit.

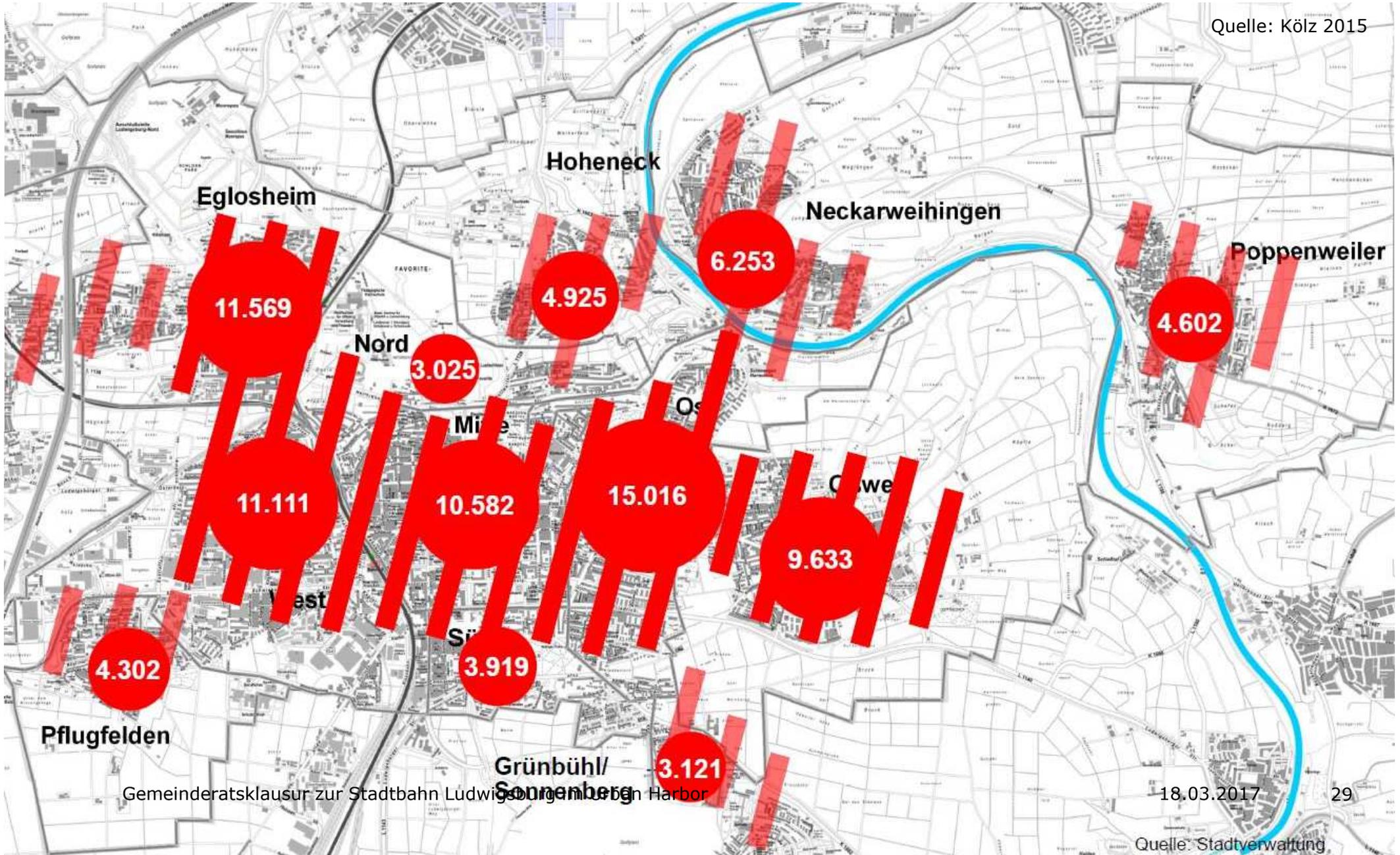


Wo wollen wir hin? Was brauchen wir?



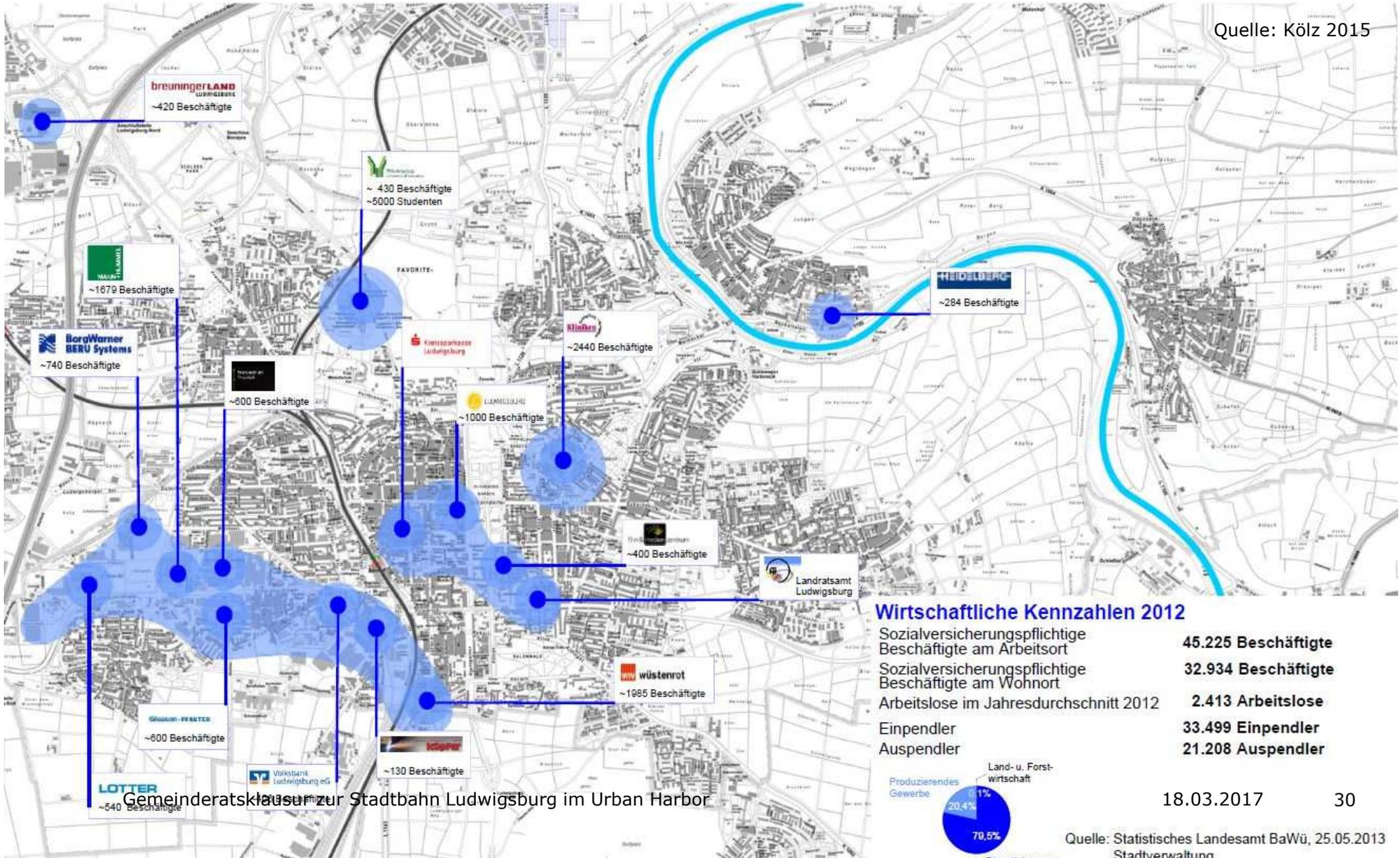
Bevölkerungsverteilung

Quelle: Kölz 2015





Quelle: Kölz 2015



Wirtschaftliche Kennzahlen 2012

Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Arbeitsort	45.225 Beschäftigte
Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Wohnort	32.934 Beschäftigte
Arbeitslose im Jahresdurchschnitt 2012	2.413 Arbeitslose
Einpendler	33.499 Einpendler
Auspender	21.208 Auspender

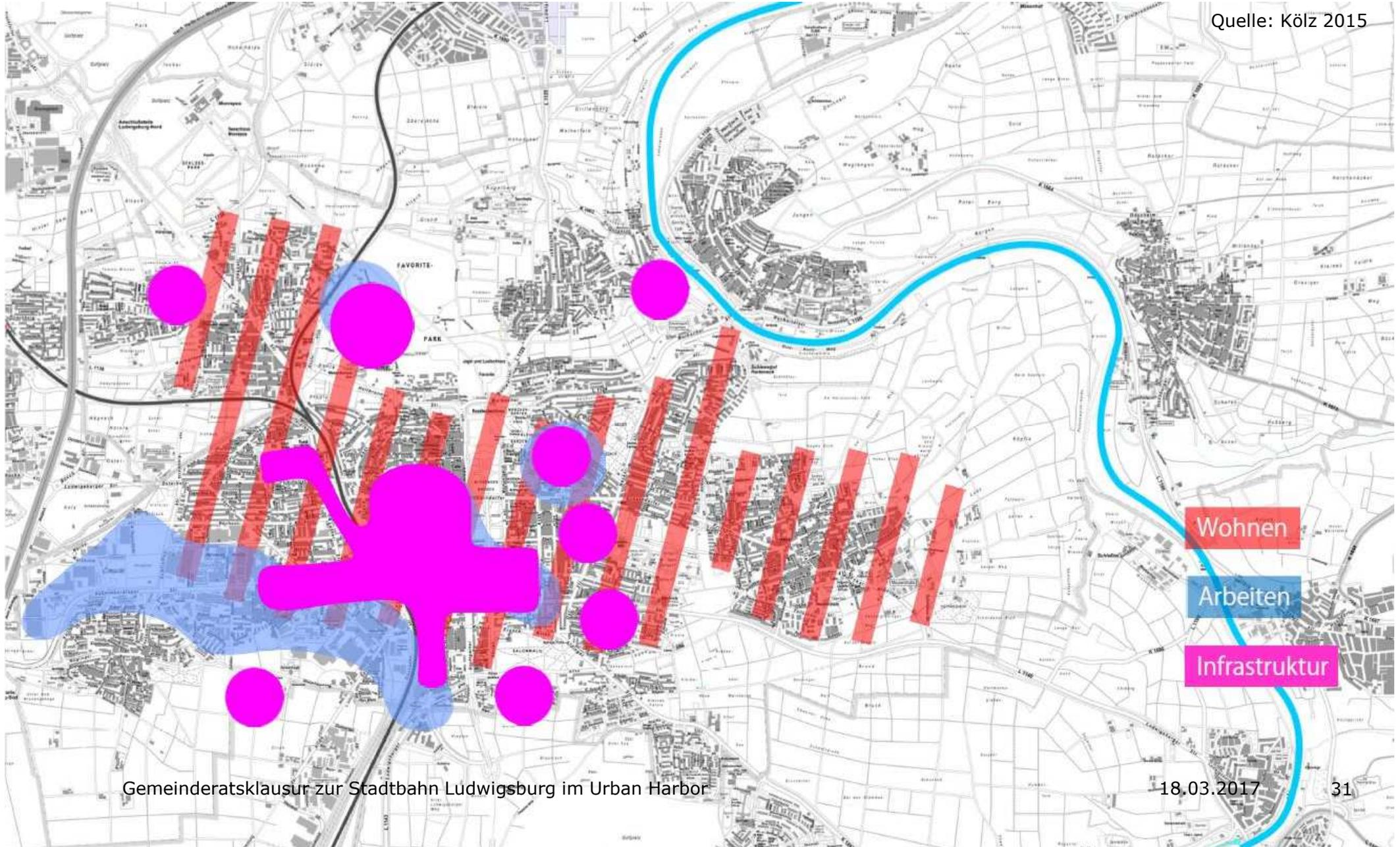


Gemeinderatsklausur zur Stadtbahn Ludwigsburg im Urban Harbor

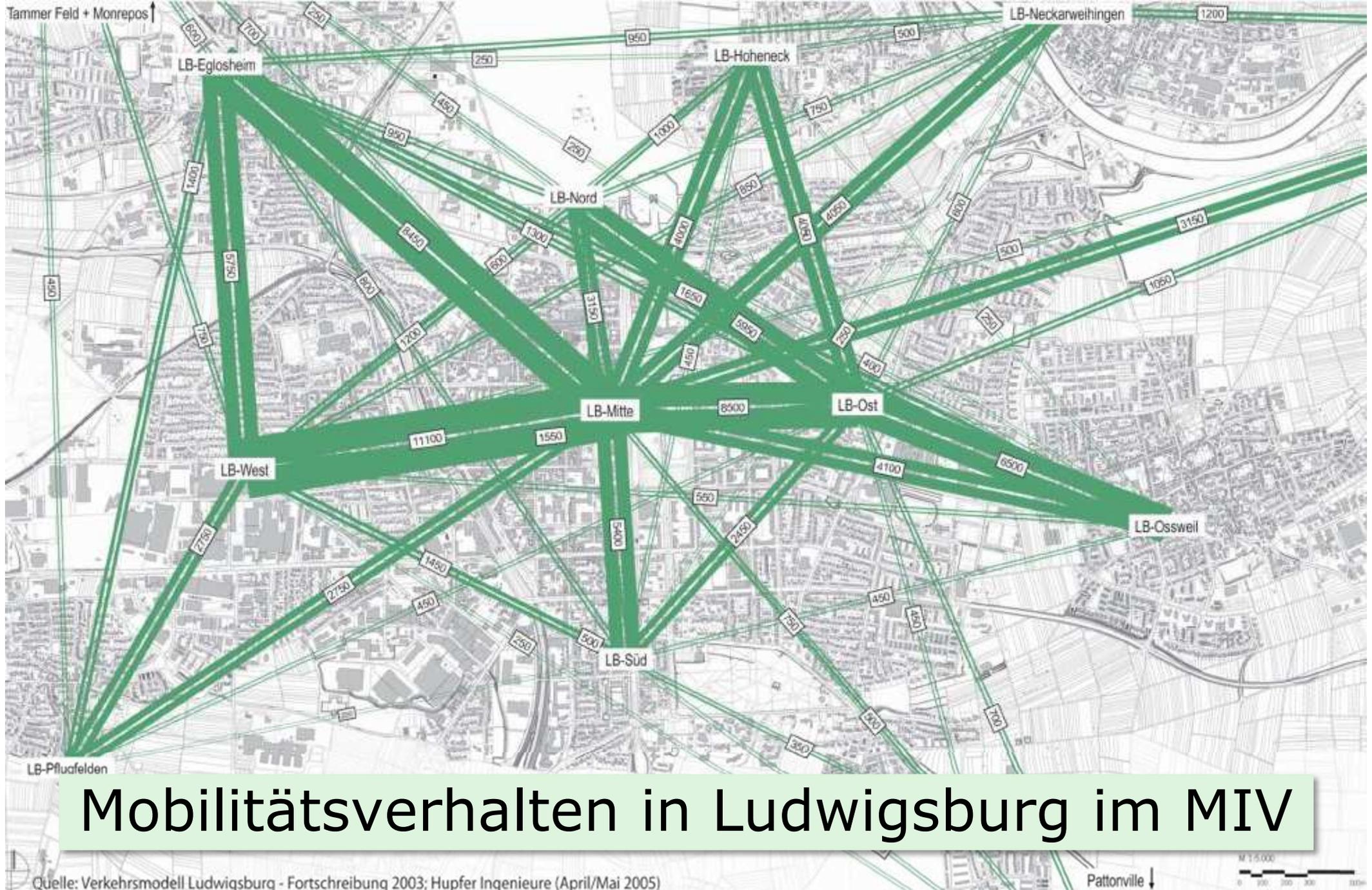
Quelle: Statistisches Landesamt BaWü, 25.05.2013 Stadtverwaltung



Nutzungsstruktur der Stadt

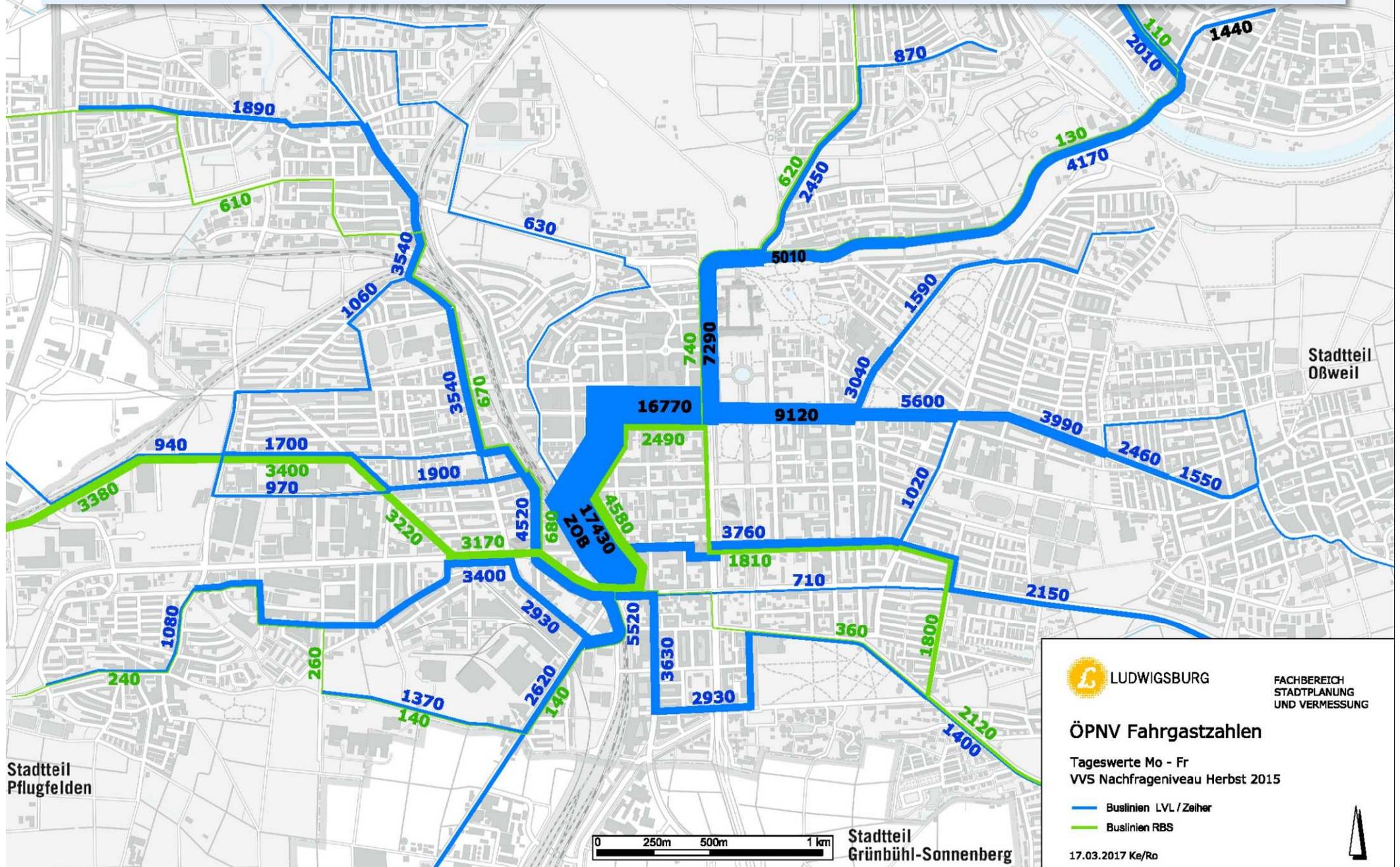


Quelle: Kölz 2015

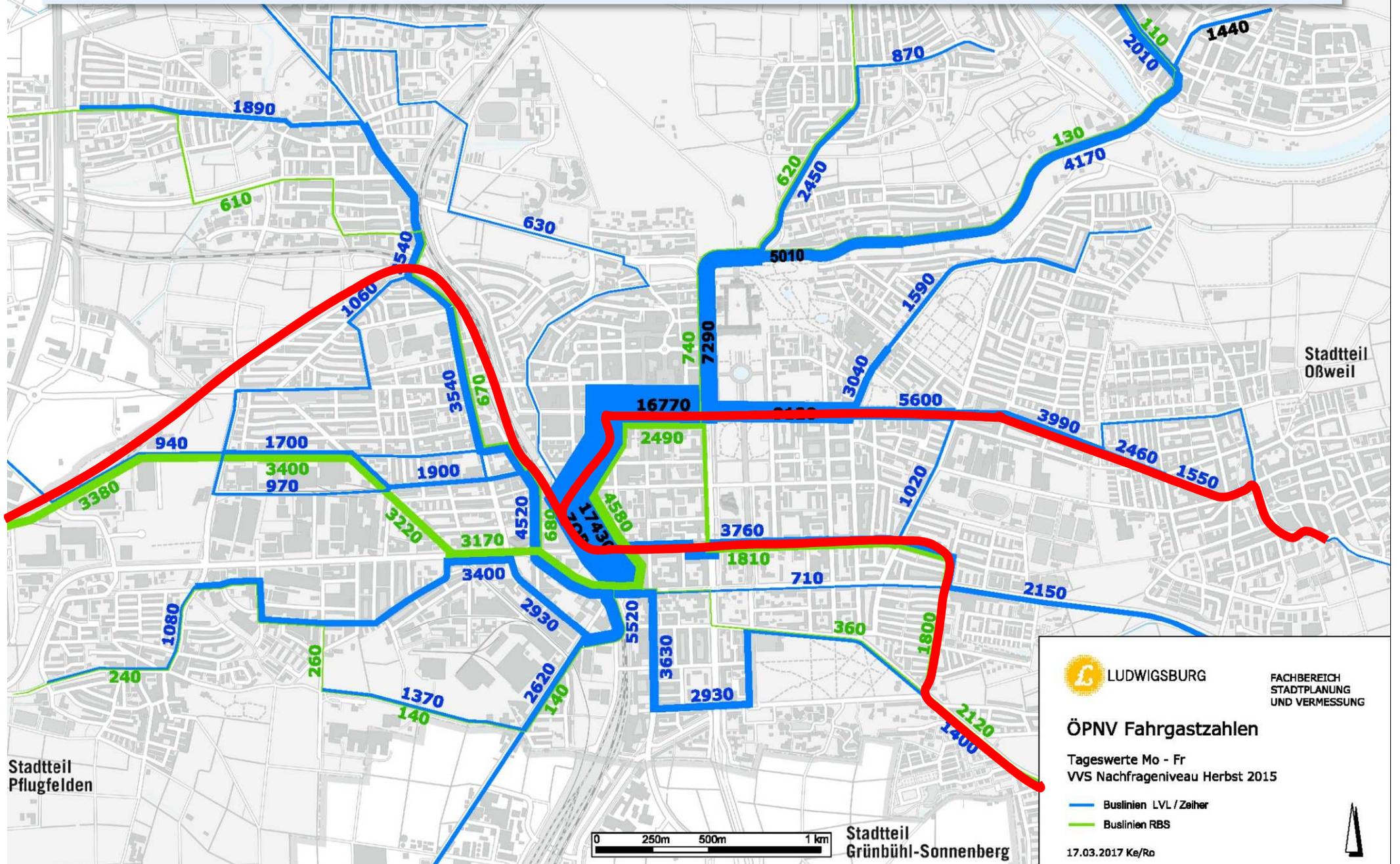


Mobilitätsverhalten in Ludwigsburg im MIV

Mobilitätsverhalten in Ludwigsburg im ÖPNV

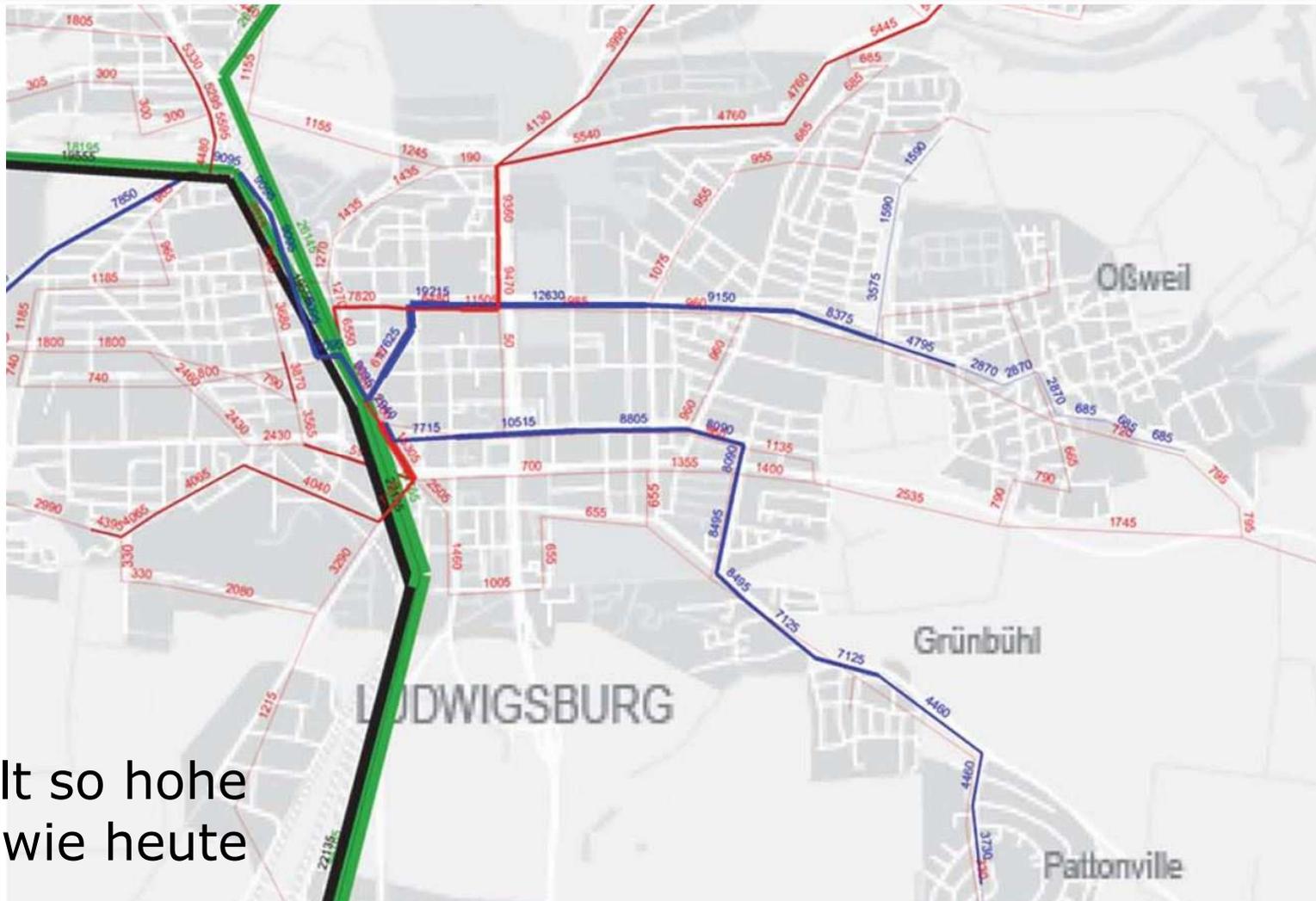


Mobilitätsverhalten in Ludwigsburg im ÖPNV





Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell Mitfall 1



Doppelt so hohe
Werte wie heute



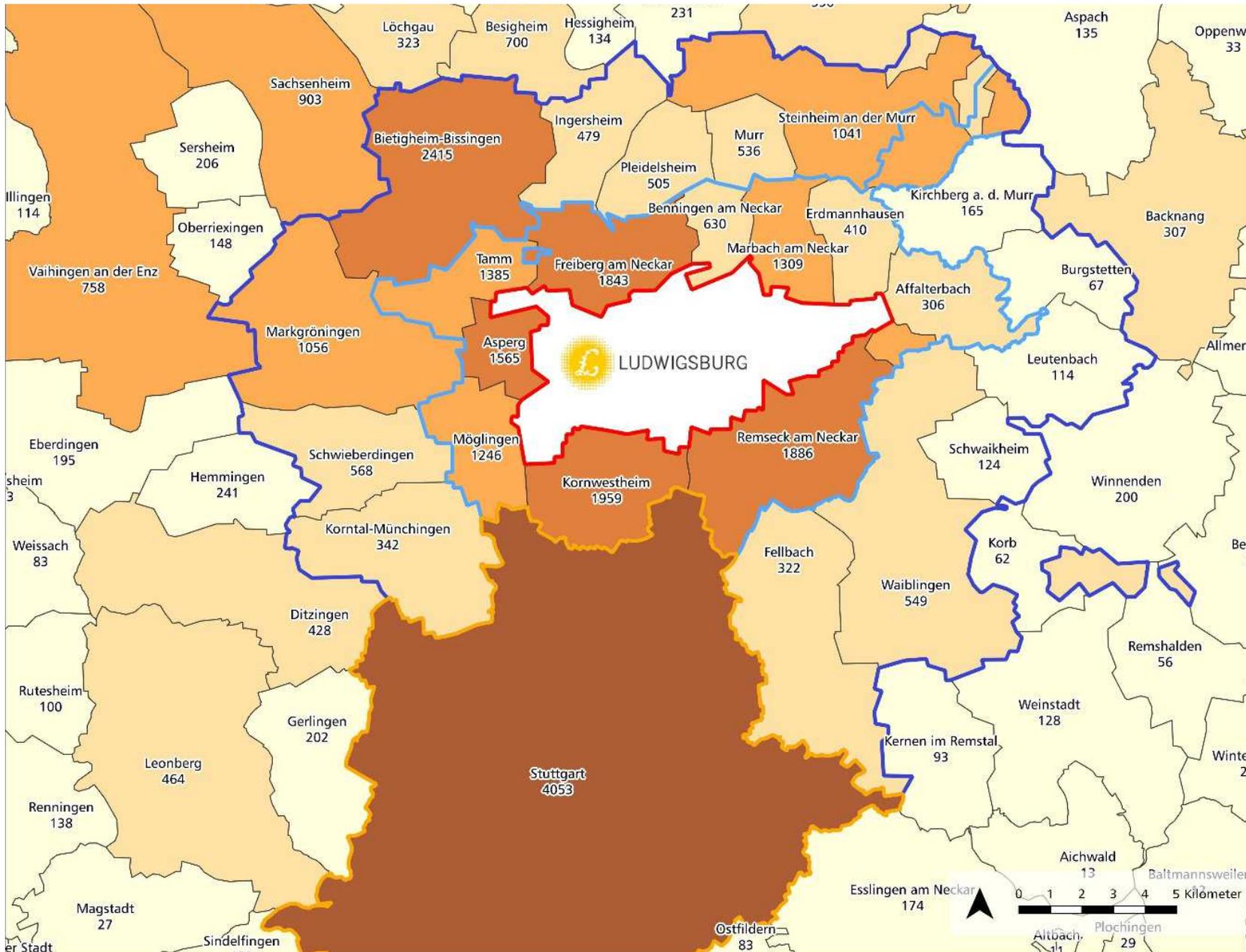
LUDWIGSBURG

Wo wollen unsere Nachbarn um Ludwigsburg hin?

Wohnstandorte der Berufseinpender nach Ludwigsburg

Effiziente Mobilität für Ludwigsburger Unternehmen

Anzahl der Berufseinpender aus den umliegenden Gemeinden nach Ludwigsburg



Anzahl der Einpendler

- 0 - 10
- 10 - 250
- 250 - 750
- 750 - 1500
- 1500 - 2500
- 2500 - 4500

Herkunftsgebiete

- Stadtgrenze Ludwigsburg
- Ludwigsburg Ring 1
- Ludwigsburg Ring 2
- Stadt Stuttgart

sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte, Beamte und Selbstständige

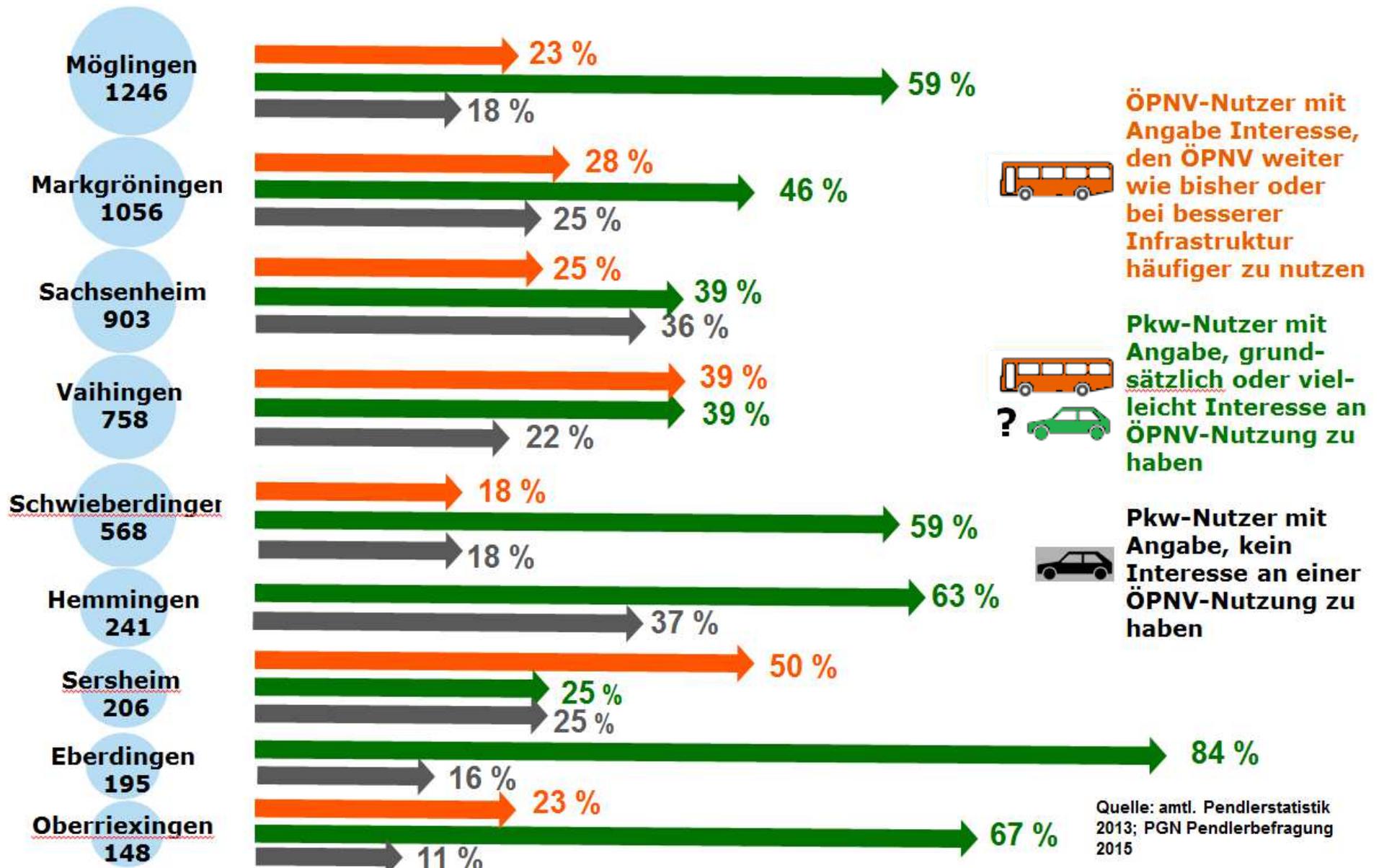


Stand: 17.02.2015
 Daten: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Berufseinpender in Baden-Württemberg 2011, Berechnungsstand 2013
 Kartengrundlage: Openstreetmap
 Bearbeitung: PGN, 2015

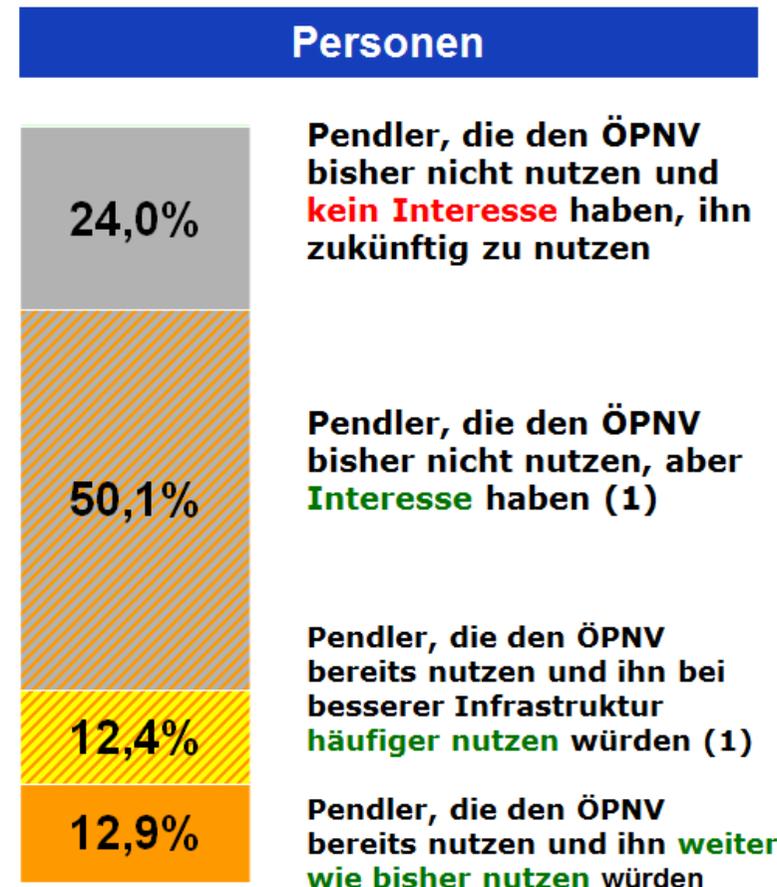
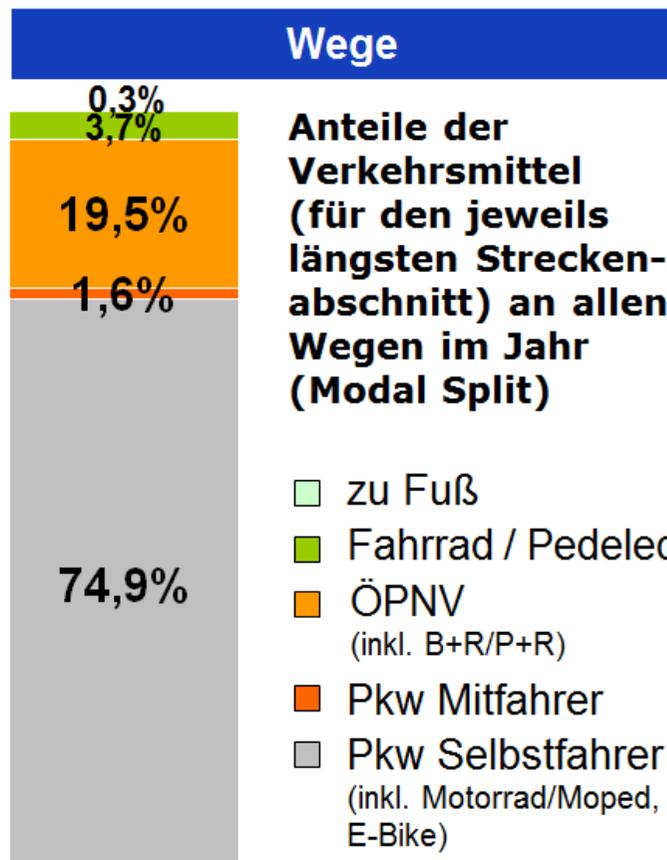
Auftraggeberin:
 Stadt Ludwigsburg
 Fachbereich Stadtplanung und Vermessung
 Wilhelmstraße 5 - 71638 Ludwigsburg



Interesse der Berufseinpendler am ÖPNV



Anteile der genutzten Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit (Modal Split) Einpendler aus dem „Korridor Möglingen“



(1) Angaben „grundsätzlich“ bzw. „vielleicht“

95% der bisherigen ÖPNV-Nichtnutzer fahren heute überwiegend mit dem Pkw als Selbstfahrer, 5% sind überwiegend mit Fahrrad, Pedelec, zu Fuß und als Pkw-Mitfahrer unterwegs.



Statements aus der Pendlerbefragung

Pendler von Möglingen in die Ludwigsburger Oststadt:

Die Fahrdauer zwischen meinem Wohnort und meiner Arbeitsstätte mit ÖPNV sollte kürzer sein, dann würde ich auch öfter mit ÖPNV fahren.

Einen richtigen Radweg zwischen meinem Wohnort und meiner Arbeitsstätte (...) wäre auch ein Grund für mich, zumindest im Frühjahr und Sommer mit meinem Fahrrad zur Arbeit zu fahren.

Pendler von Oberriexingen in die Ludwigsburger Weststadt:

Bessere Busanbindung zwischen Oberriexingen und S-Bahnhof oder Ludwigsburg



Statements aus der Pendlerbefragung

Pendler von Möglingen in die Ludwigsburger Innenstadt:
Ich fände es schön wenn die Stadtbahn von Markgröningen bis nach Remseck fahren würde. Dann würde auch ich auf den ÖPNV umsteigen. Leider ist die Busanbindung nach LB zu zeitaufwendig.

Pendler von Eberdingen in die Ludwigsburger Weststadt:
Bessere Anbindung des ländlichen Bereichs mit direkter Linie nach LB.

Pendler von Hemmingen in die Ludwigsburger Innenstadt:
Wie bereits erwähnt, würde ich eine Schnellbusverbindung, wie den 502 nach Feuerbach begrüßen. Die jetzigen Busverbindungen schrecken einfach ab.



Statements aus der Pendlerbefragung

Pendler von Markgröningen nach Eglosheim:

„Die ÖPNV-Verbindungen von Markgröningen und generell von Westen her nach Ludwigsburg sind grauenvoll. Am Wochenende ist man hier ohne Auto aufgeschmissen. Meiner Meinung nach sollte die Bahnlinie Markgröningen - Ludwigsburg reaktiviert werden. (...) Wäre die Bahnlinie wieder in Betrieb, sind dann auch ein oder zwei Busringlinien, die den Bahnhof anfahren, gut (ähnlich dem Busverkehr in Kornwestheim). An diesem Bahnhof sollten auch ausreichend Park+Ride-Parkplätze vorhanden sein. Dann würden Asperg und Möglingen vielleicht von dem enormen Durchgangsverkehr entlastet.“

Quelle: PGN Pendlerbefragung 2015



Ast Ludwigsburg Mitte—Ossweil

- Erschließung eines Stadtgebiets mit hoher Bevölkerungsdichte
- Teil der im Binnenverkehr bedeutsamsten Ost-West-Achse für den MIV
- Wichtigster Ludwigsburger ÖPNV-Ast mit höchstem ÖPNV-Fahrgastaufkommen
- Streckenführung rein innerstädtisch

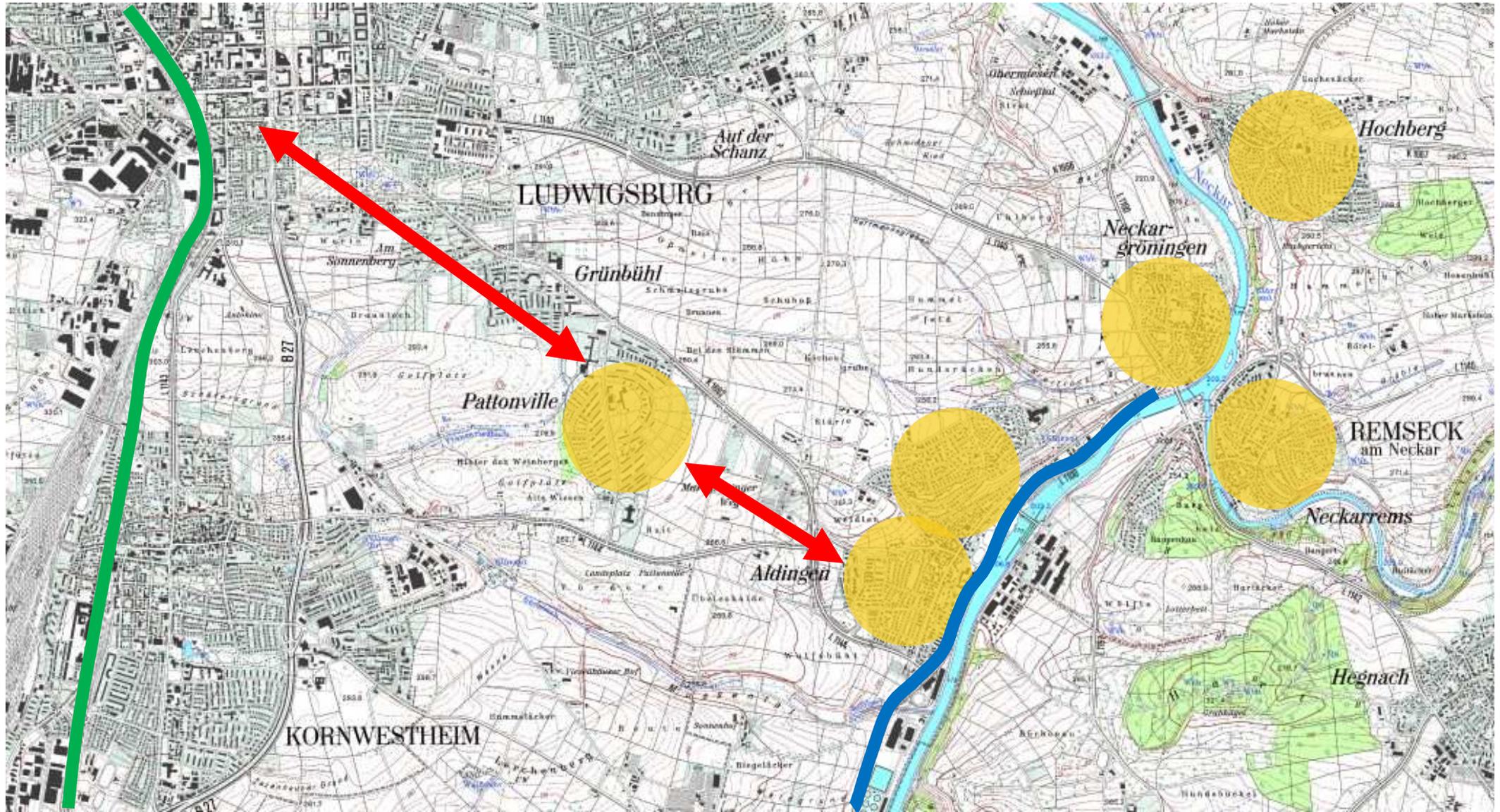


Ast Ludwigsburg—Remseck-Aldingen

- Bevölkerungspotenzial geringer ausgeprägt bzgl. Einwohnerzahlen
- Relativ schwache Achse im innerörtlichen MIV
- Im ÖPNV ist der Regionalbusverkehr 50% höher als der Stadtbusverkehr
- Von Neckargröningen **fast gleich hohe** Fahrgastzahlen, wie von Pattonville/Aldingen
- Achse bedient nur einen Teil von Remseck

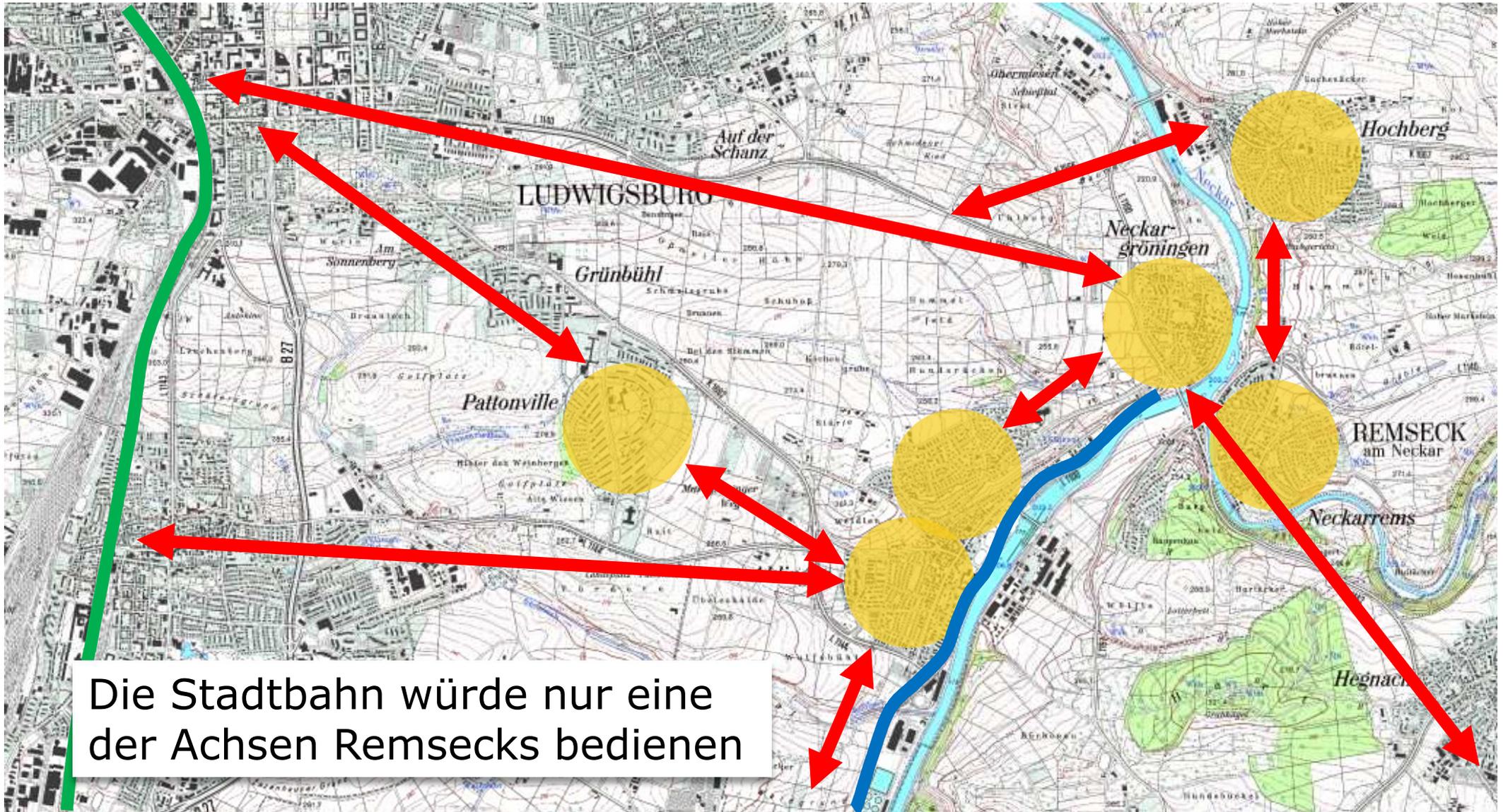


Was braucht Remseck?





Was braucht Remseck?



Die Stadtbahn würde nur eine der Achsen Remsecks bedienen



Ast Ludwigsburg—Markgröningen

- Hohes Einwohnerpotenzial auf der Achse (ca. 22.000, zusätzlich weiteres Potenzial aus dem Hinterland)
- Hohes Aufkommen auf der Achse im MIV
- Im ÖPNV überwiegt der Regionalverkehr bis zum ZOB
- Hat für den Innerortsverkehr untergeordnete Funktion
- Achse hat hohe regionale Bedeutung
- Auf der Achse kommt es auf Geschwindigkeit an, um die Konkurrenz zum MIV zu verbessern



Schlussfolgerungen

- Auf der wichtigen Achse nach Ossweil besteht heute ein sehr dichter Takt und dennoch ein Kapazitätsproblem. Dies erfordert eine Lösung heute und nicht in 10 Jahren.
- Auf der Achse nach Pattonville und Aldingen erschließt die Stadtbahn nur einen Teil der Mobilitätshauptachsen Remsecks. Welches System kann rasch Achsen zwischen Neckargröningen, Aldingen, Pattonville, Ludwigsburg und Kornwestheim bilden?
- Die Markgröninger Bahn ist bereits vorhanden. Muss man wirklich 10 Jahre warten, um sie zu nutzen?



Wie wäre das mit einer Stadtbahn?

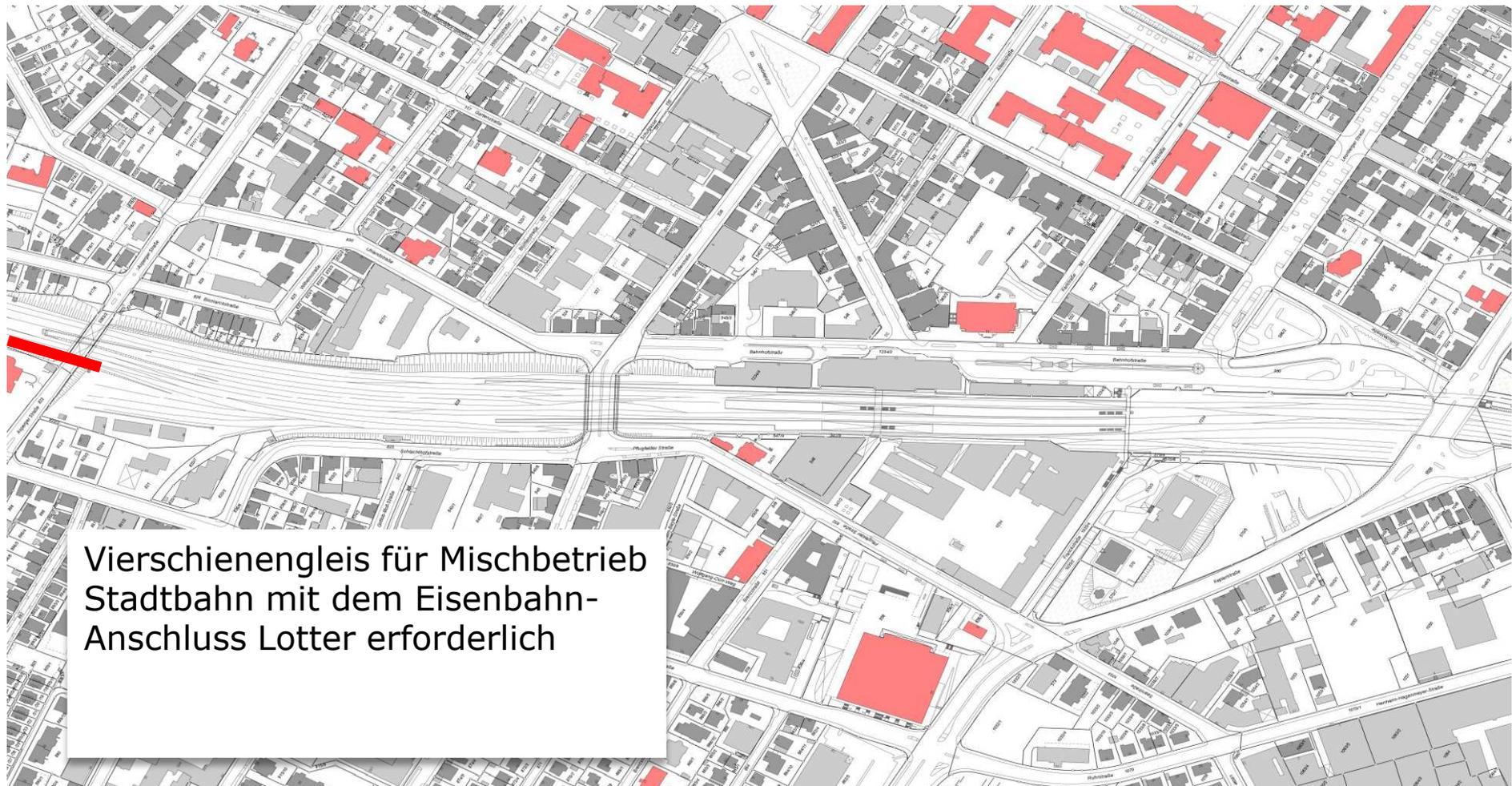
Stichworte zur Stadtbahn

- Stadtbahnbrücke Leonberger-/Franckstraße
- Rasengleis
- Unterschiede Weichen und Gleise
- Eigenresonanz und Polygonbildung
- Vierschienengleis

Einfahrt nach Ludwigsburg Bahnhof

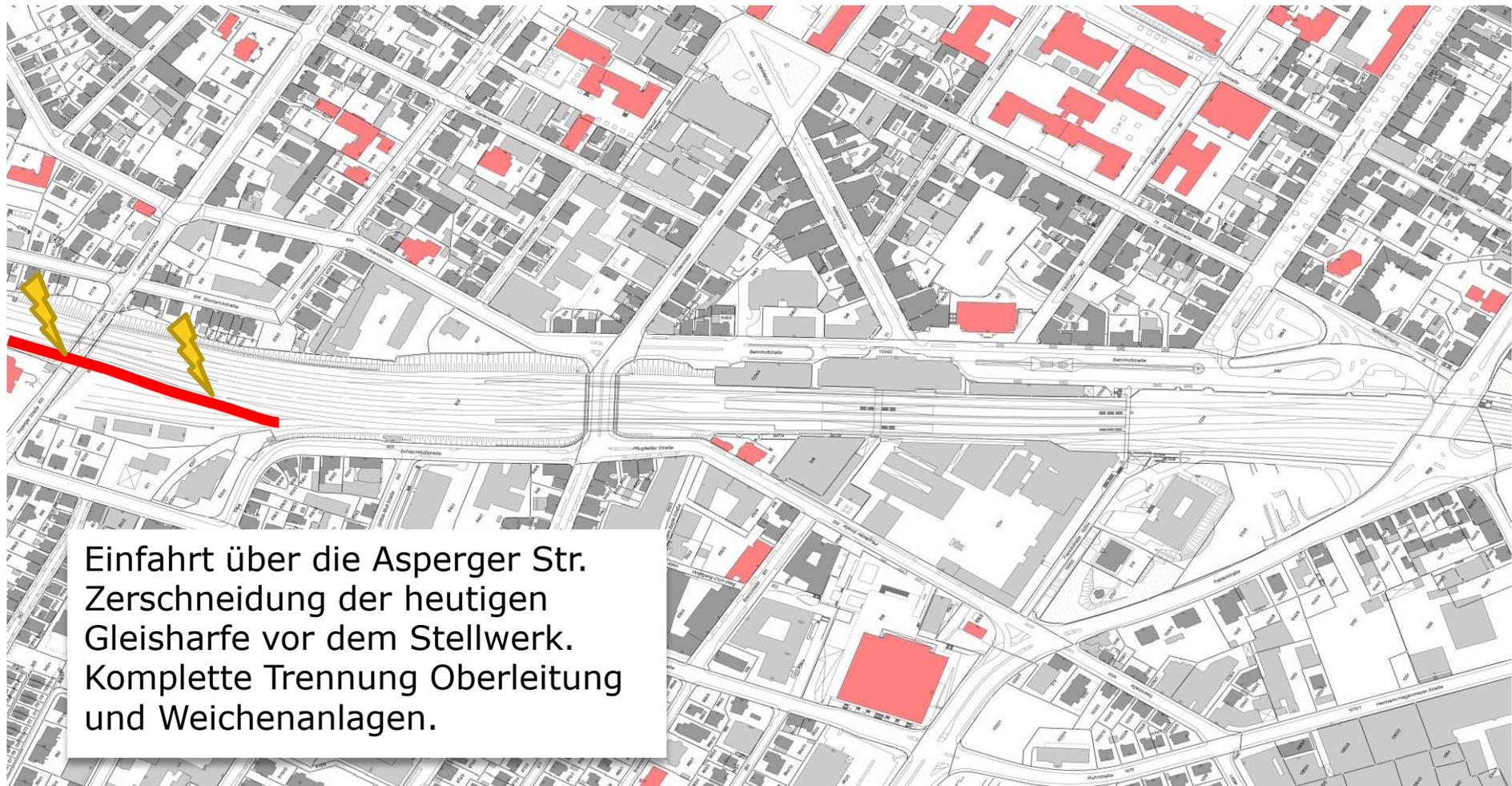


Einfahrt nach Ludwigsburg Bahnhof

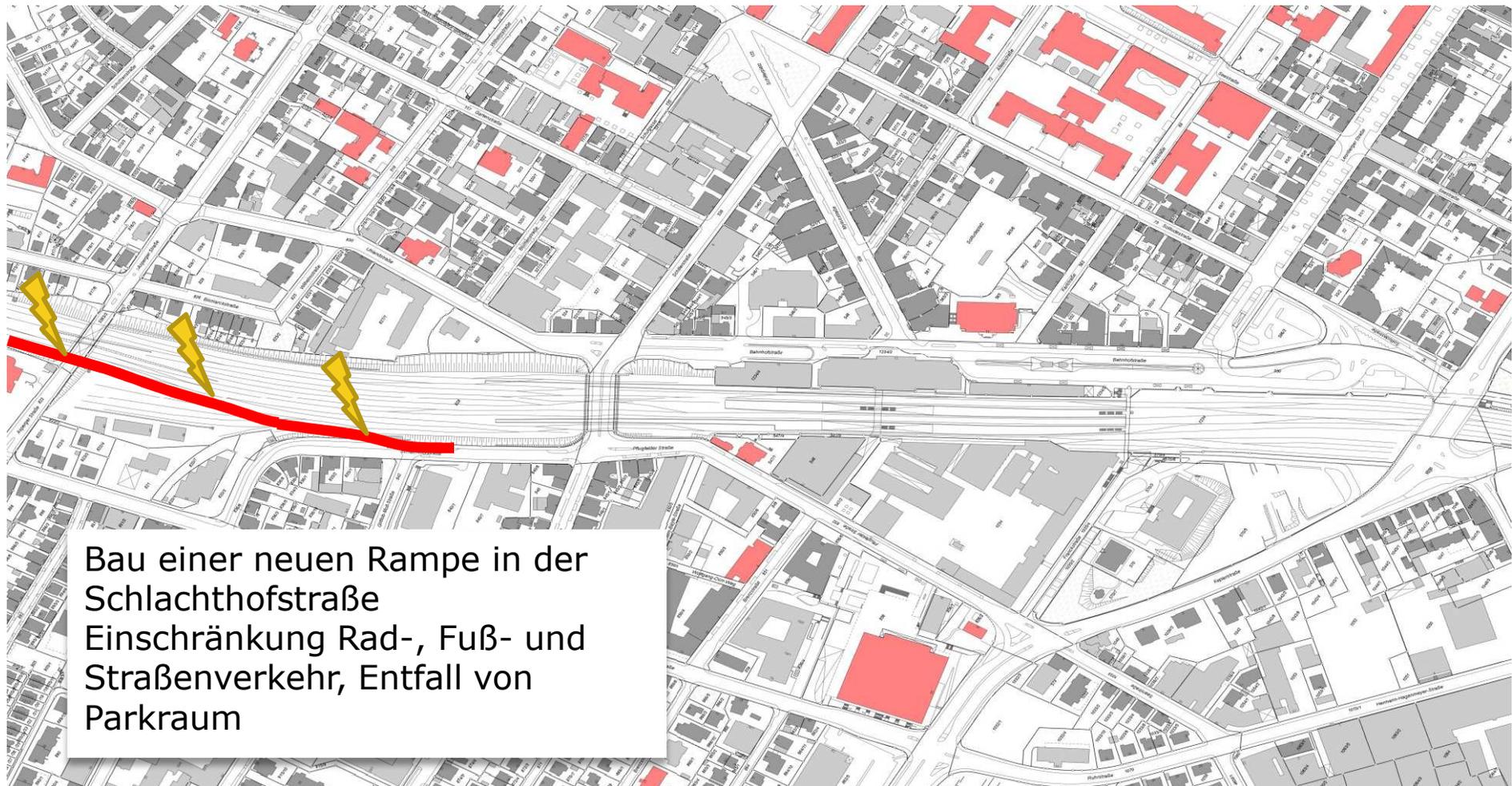


Vierschienengleis für Mischbetrieb
Stadtbahn mit dem Eisenbahn-
Anschluss Lotter erforderlich

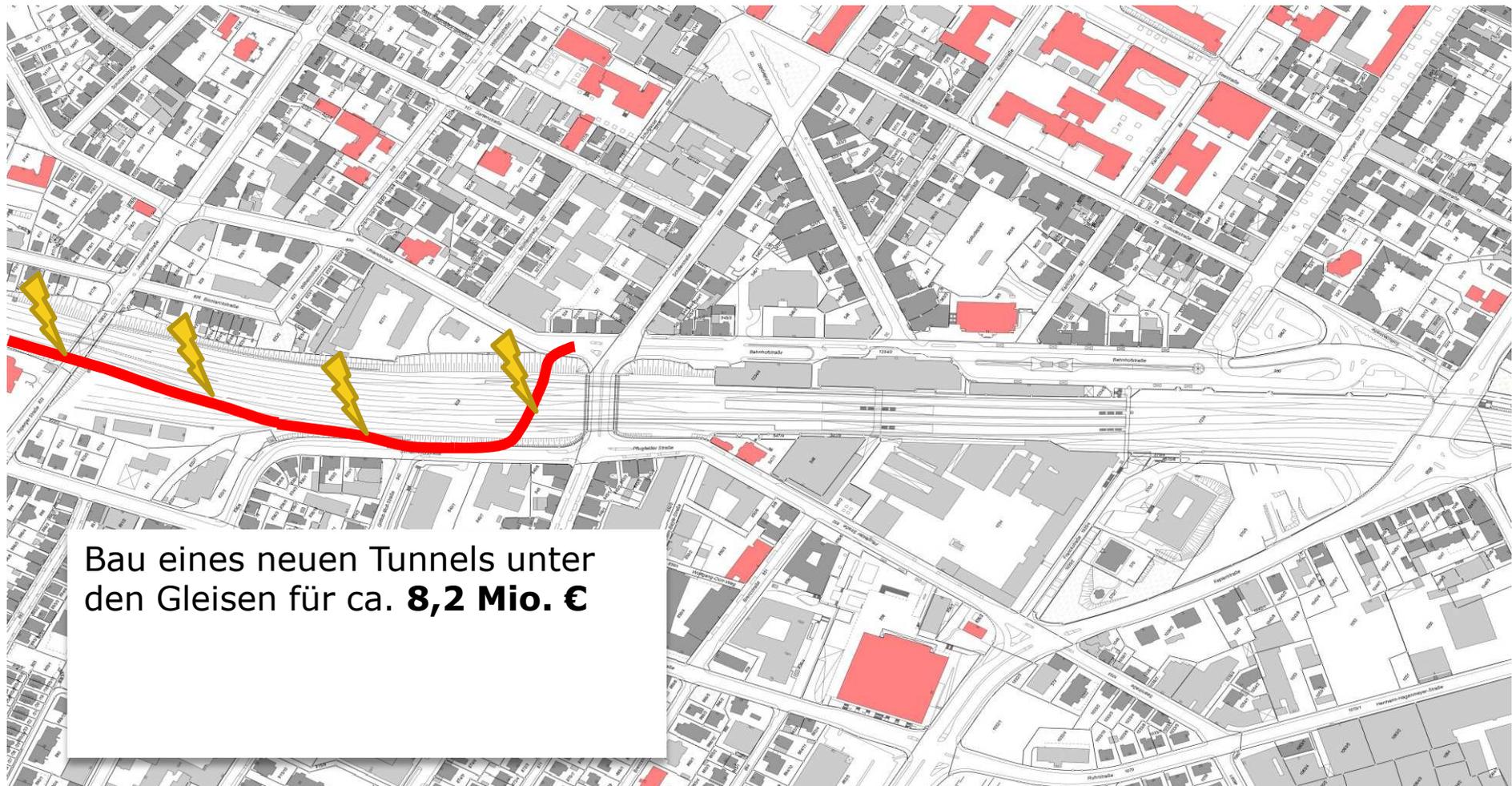
Einfahrt nach Ludwigsburg Bahnhof



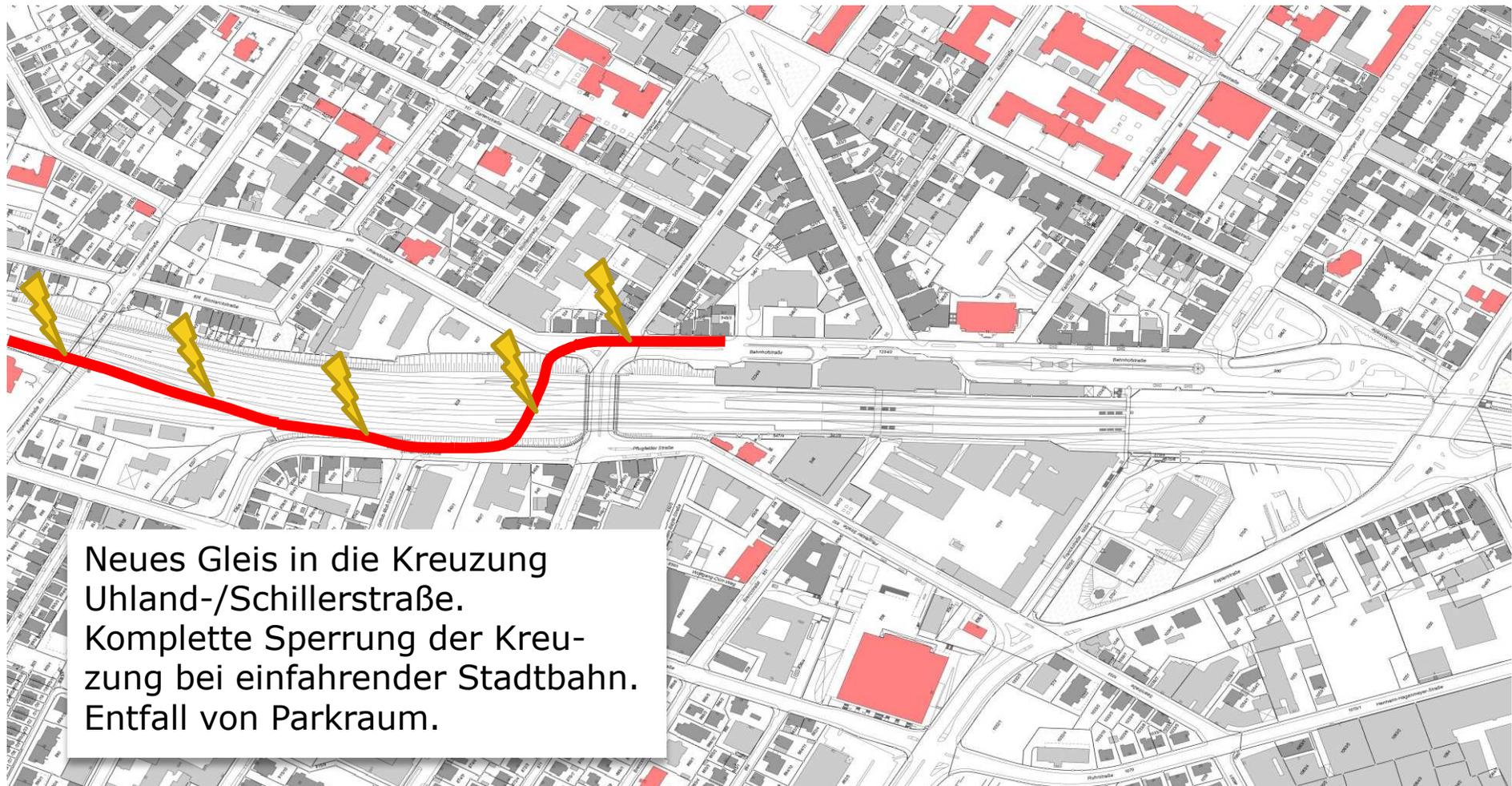
Einfahrt nach Ludwigsburg Bahnhof



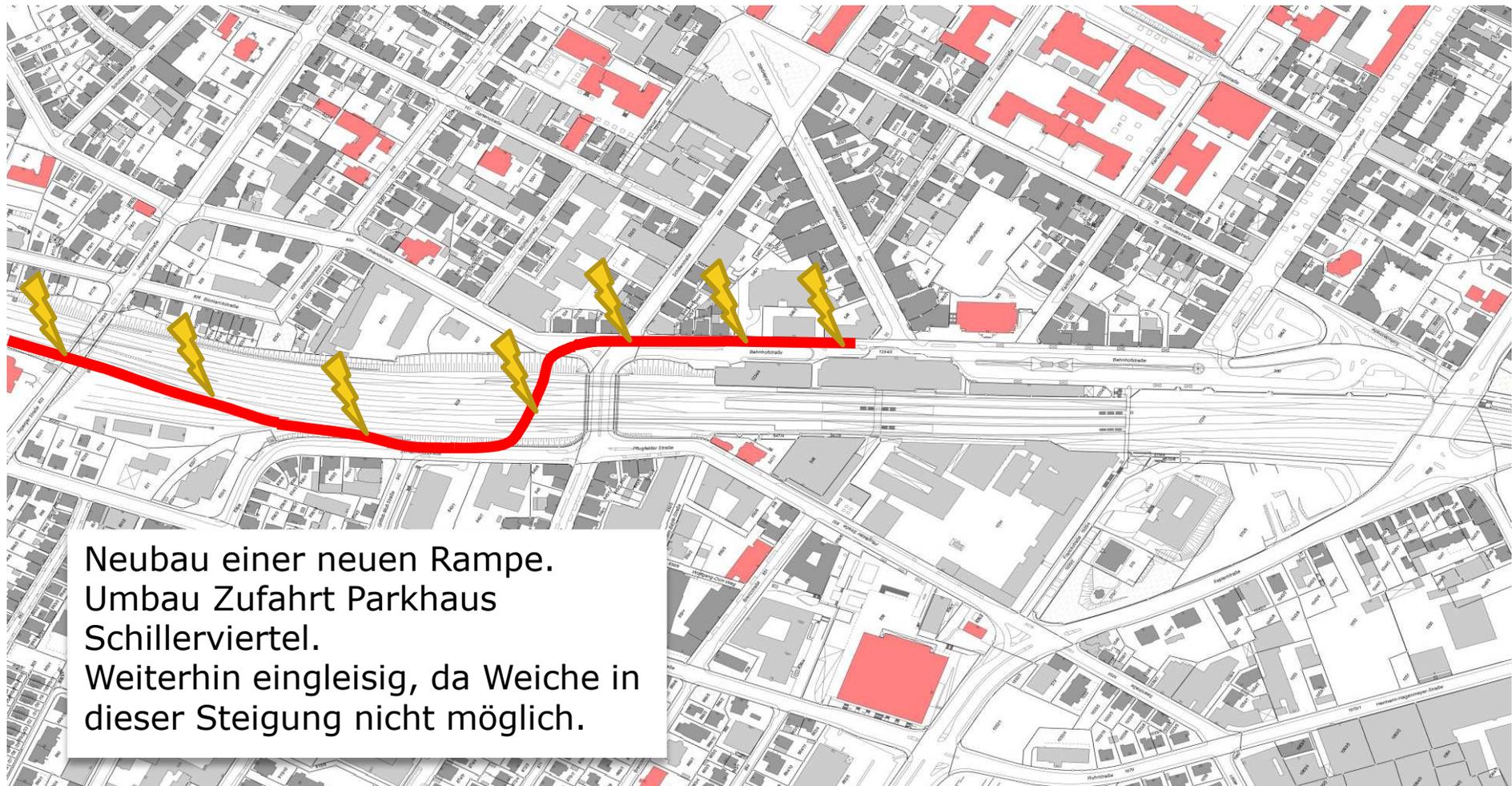
Einfahrt nach Ludwigsburg Bahnhof



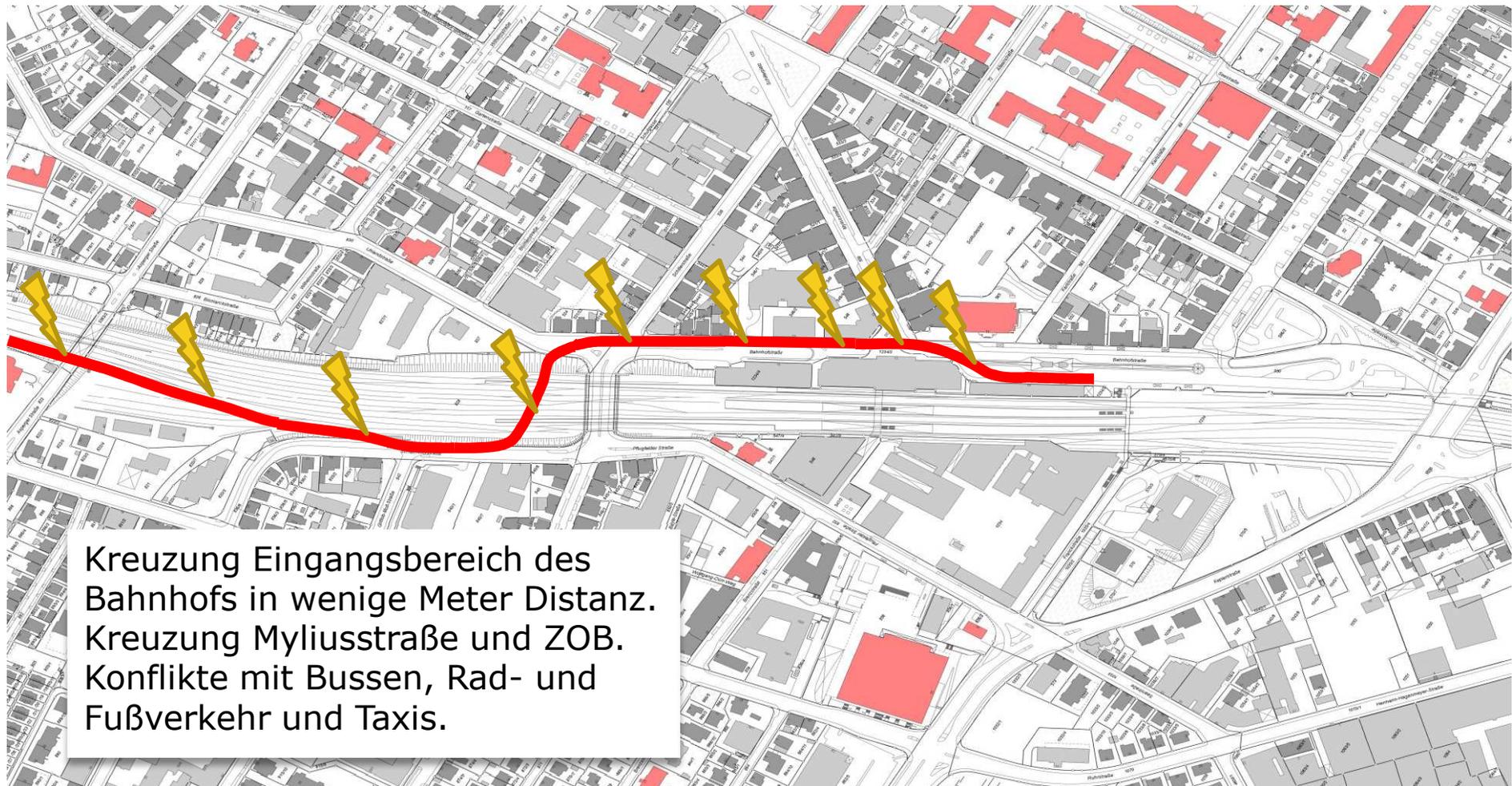
Einfahrt nach Ludwigsburg Bahnhof



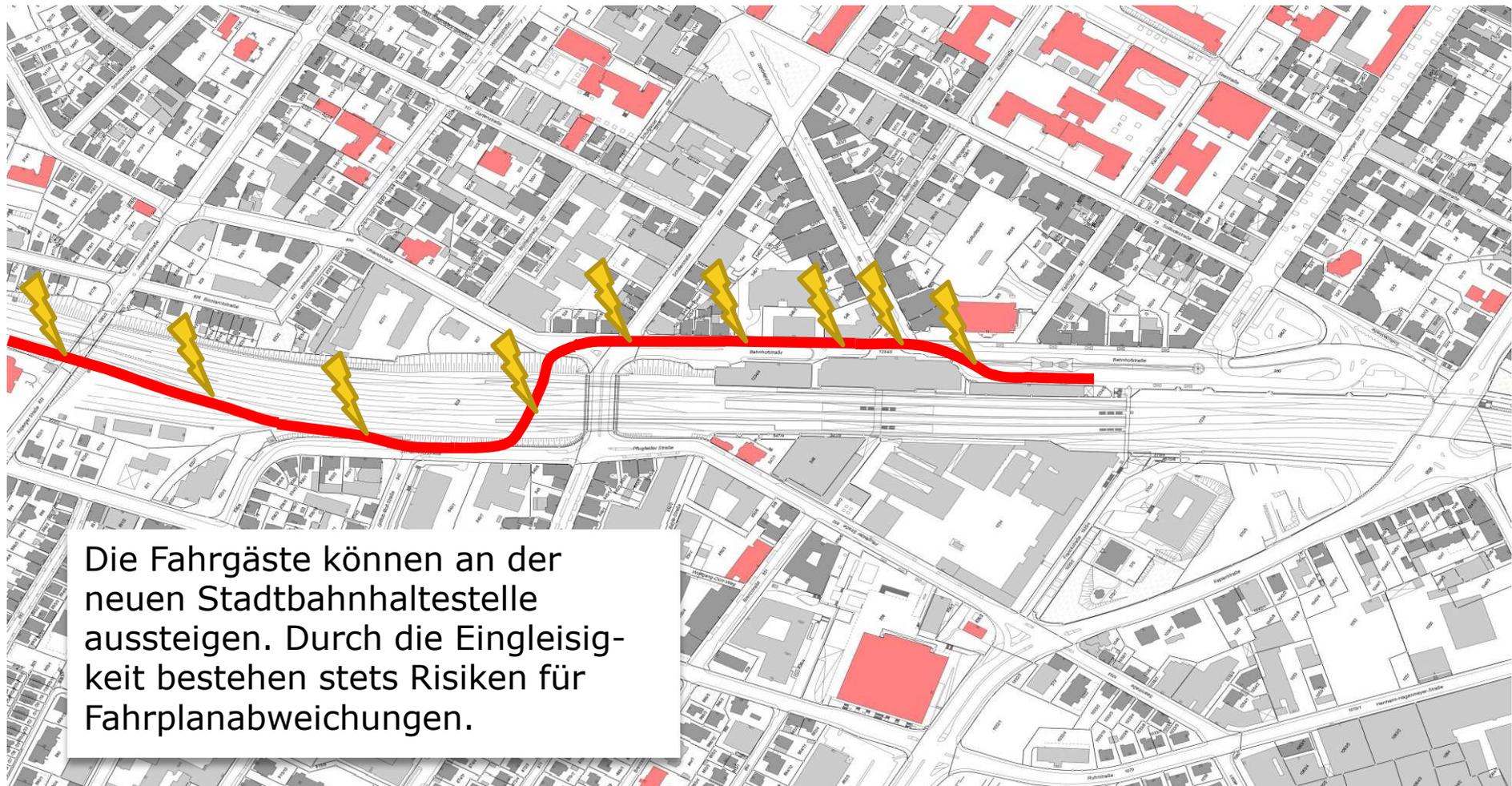
Einfahrt nach Ludwigsburg Bahnhof



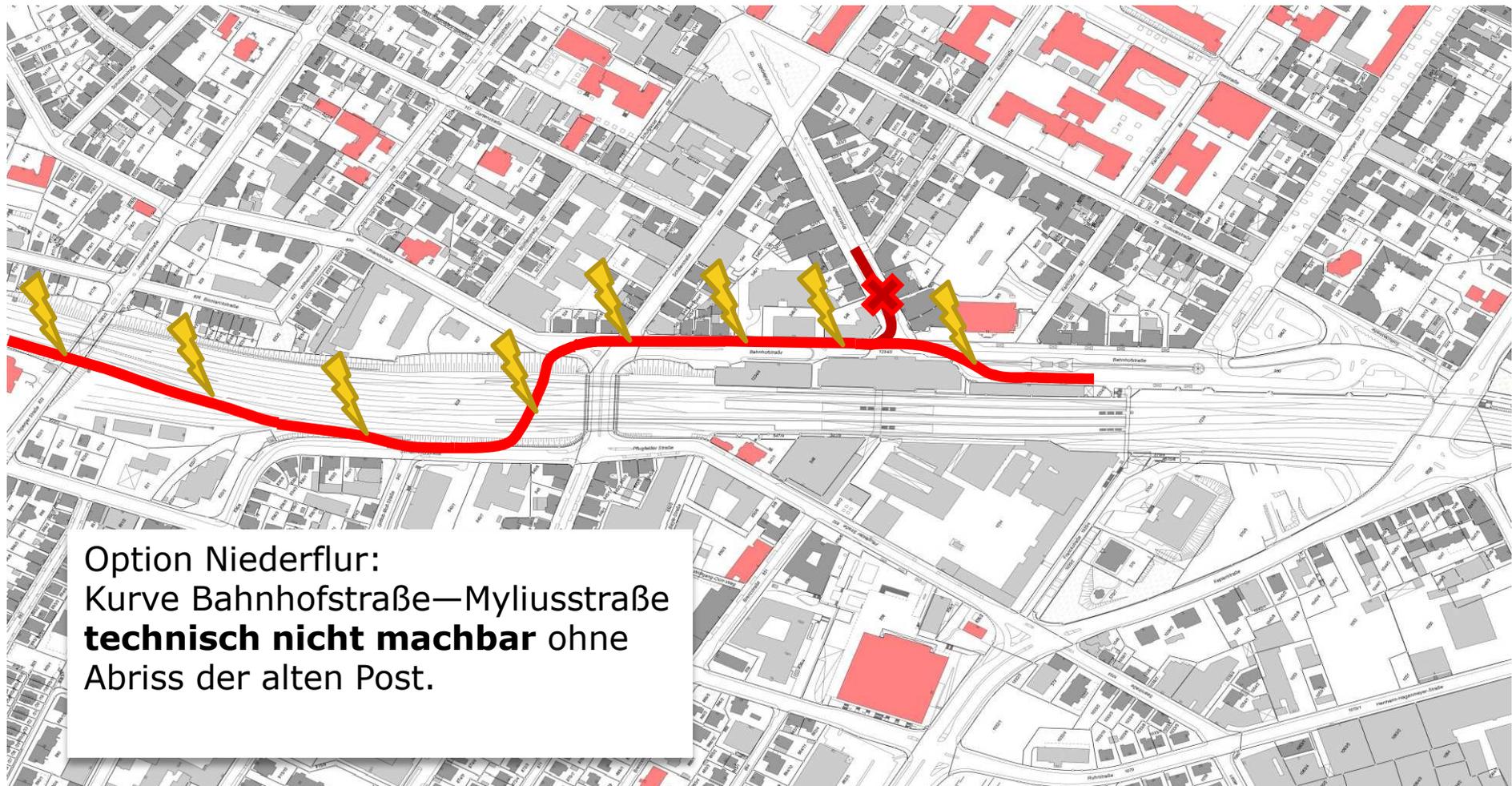
Einfahrt nach Ludwigsburg Bahnhof



Die Topographie des Stresses



Die Topographie des Stresses





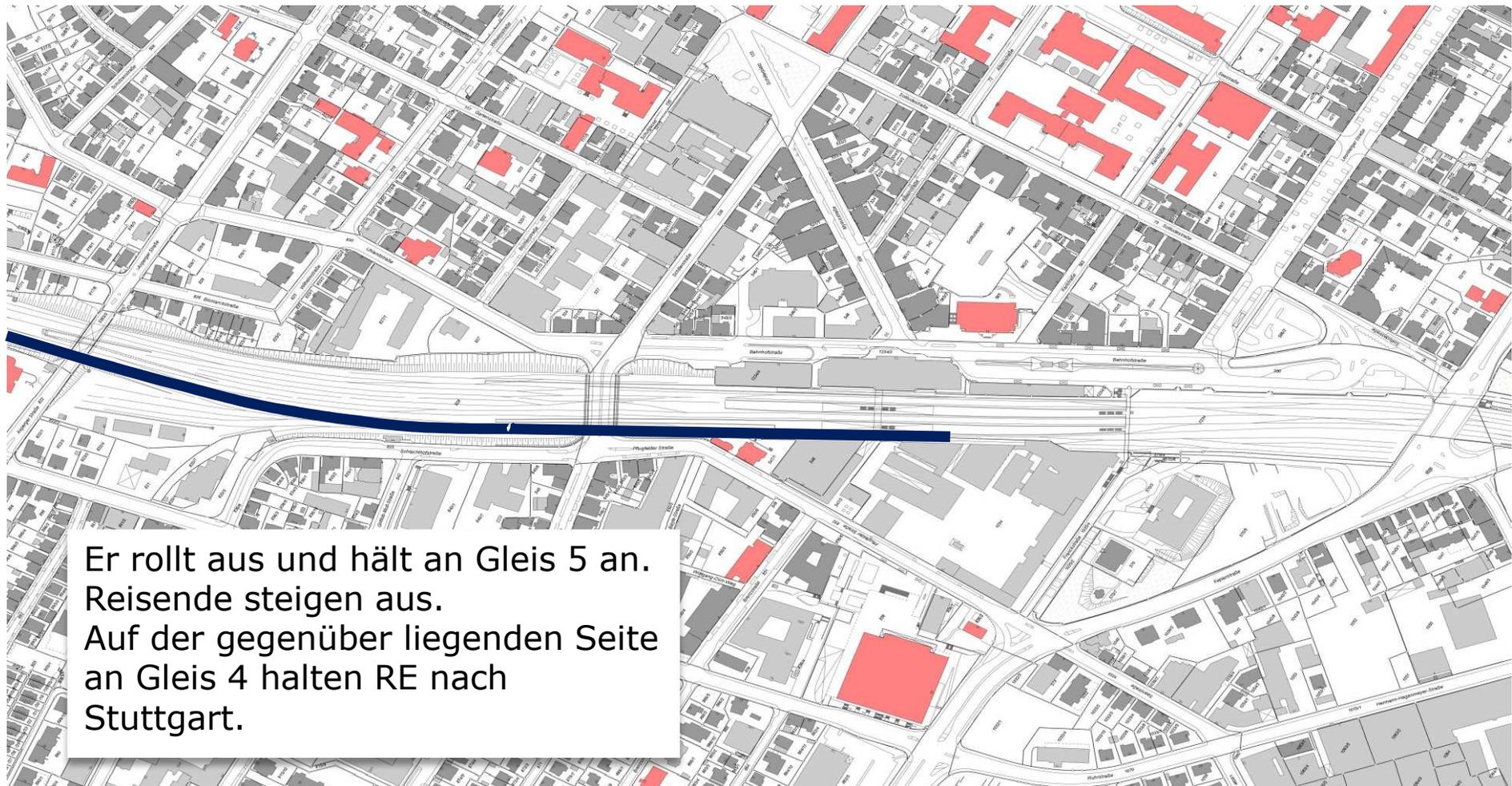
LUDWIGSBURG

Was wäre die Alternative?

Alternative mit Eisenbahn



Alternative mit Eisenbahn



Er rollt aus und hält an Gleis 5 an.
Reisende steigen aus.
Auf der gegenüber liegenden Seite
an Gleis 4 halten RE nach
Stuttgart.



Ausschnitt





Worauf kommt es jetzt an?

- Wir erinnern uns: Die Stadtbahn-Planung sollte das Ziel erreichen, dass Fahrgäste umsteigefrei von Markgröningen in die Ludwigsburger Innenstadt kommen.
- Keine der untersuchten Stadtbahnlösungen, die wirtschaftlich sind, kann dies leisten.
- Somit ist nun die Frage zu stellen:
 - Wie kann der Zug so schnell wie möglich einfahren?
 - Wie kann der Umstieg optimiert und kostengünstig am Bahnhof gewährleistet werden?



LUDWIGSBURG

Pause



Was wollen wir erreichen?





Was...

- bringt die größten Fahrzeitgewinne?
- lässt sich am unkompliziertesten genehmigen?
- geht am schnellsten in der Umsetzung?
- ist am einfachsten?
- bringt am wenigsten Eingriffe (Raum, Verkehr)?
- ist am günstigsten für alle?
- ist flexibler für die Zukunft?



Wie können wir das erreichen?



In dem das genutzt wird, was da ist...



...und zwar so, dass es optimal eingesetzt und mit anderen sinnvollen Maßnahmen zu einem Gesamtkonzept verknüpft wird.



LUDWIGSBURG

Was wäre dafür zu tun?



LUDWIGSBURG

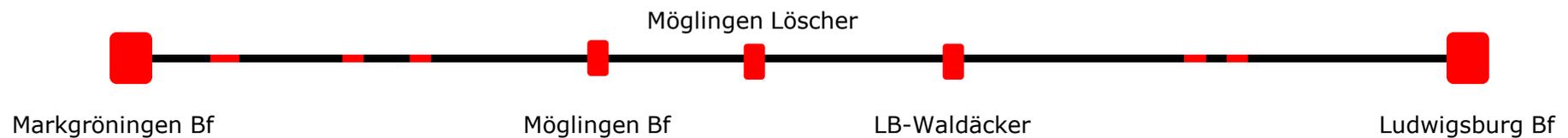
In Schritten vorgehen

Baustein 1: Modernisierung Markgröninger Bahn

- Es besteht bereits heute die Möglichkeit, die Strecke wieder für Personenverkehr in Betrieb zu nehmen
- Sie ist für die Eisenbahn gewidmet und nur stillgelegt.
- Stadtbahn erfordert neues Genehmigungsverfahren
- Instandsetzung des Oberbaus faktisch sofort möglich
- Nur Bau neuer Halte und Umbau der Signaltechnik und der Bahnübergänge erfordert Genehmigung

Genehmigungsaufwand

Eisenbahn (EBO) - Volle Flexibilität – Betriebsrecht besteht



Stadtbahn (BOStrab) – Ohne Genehmigung kein Betrieb



Rot: Planfeststellungsverfahren erforderlich

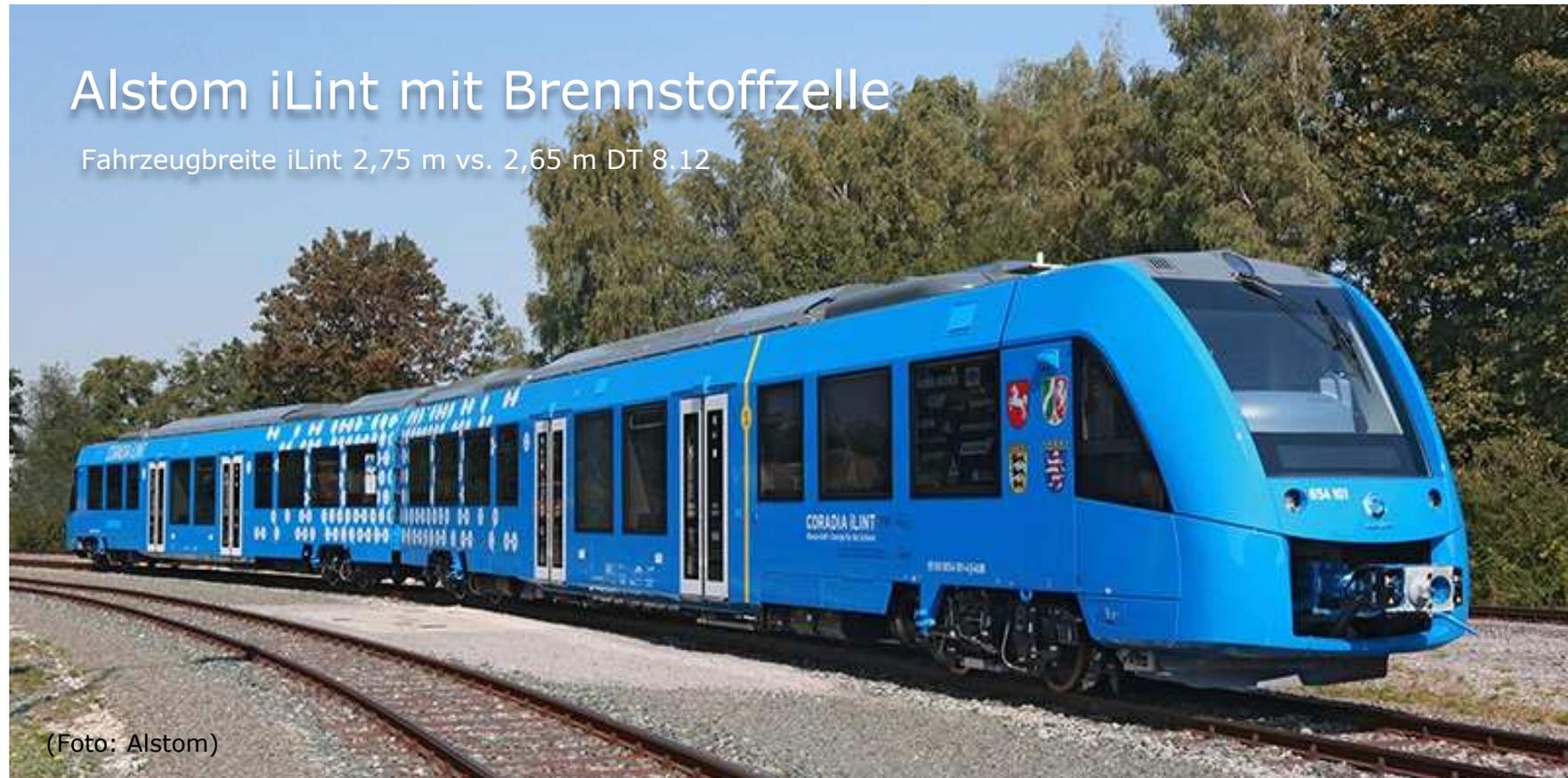


LUDWIGSBURG

Braucht es eine Oberleitung? Nein.

Alstom iLint mit Brennstoffzelle

Fahrzeugbreite iLint 2,75 m vs. 2,65 m DT 8.12



(Foto: Alstom)



LUDWIGSBURG

Plan B

Elektrotriebzug Bombardier Talent 3 mit Akku





LUDWIGSBURG

Was ist möglich?



Relation

Fahrzeit

Markgröningen—Ludwigsburg

12 min.

Möglingen Bf—Ludwigsburg

8 min.

Mögl.-Löscher—Ludwigsburg

6 min.

Waldäcker—Ludwigsburg

4 min.

**Ludwigsburg Bf
(Herzstück)**



Foto: Werner Kuhnle



Baustein 2: Das Herzstück – Ludwigsburg Bahnhof

- Wettbewerbsgewinner gehen nun in die Detailplanung
- Optimierung der Zugangs- und Umstiegssituation
- Kurze Wege in die Innenstadt, zur Weststadt und zum ZOB
- Kurze Umstiege für Pendler von und nach Stuttgart und für Reisende von der Markgröninger Bahn
- Nur durch aktive Gestaltung mit Öffentlichkeit und Gremien kann das Projekt wirklich zu einem „Herzstück“ werden

Das Herzstück

Westportal

RE RB

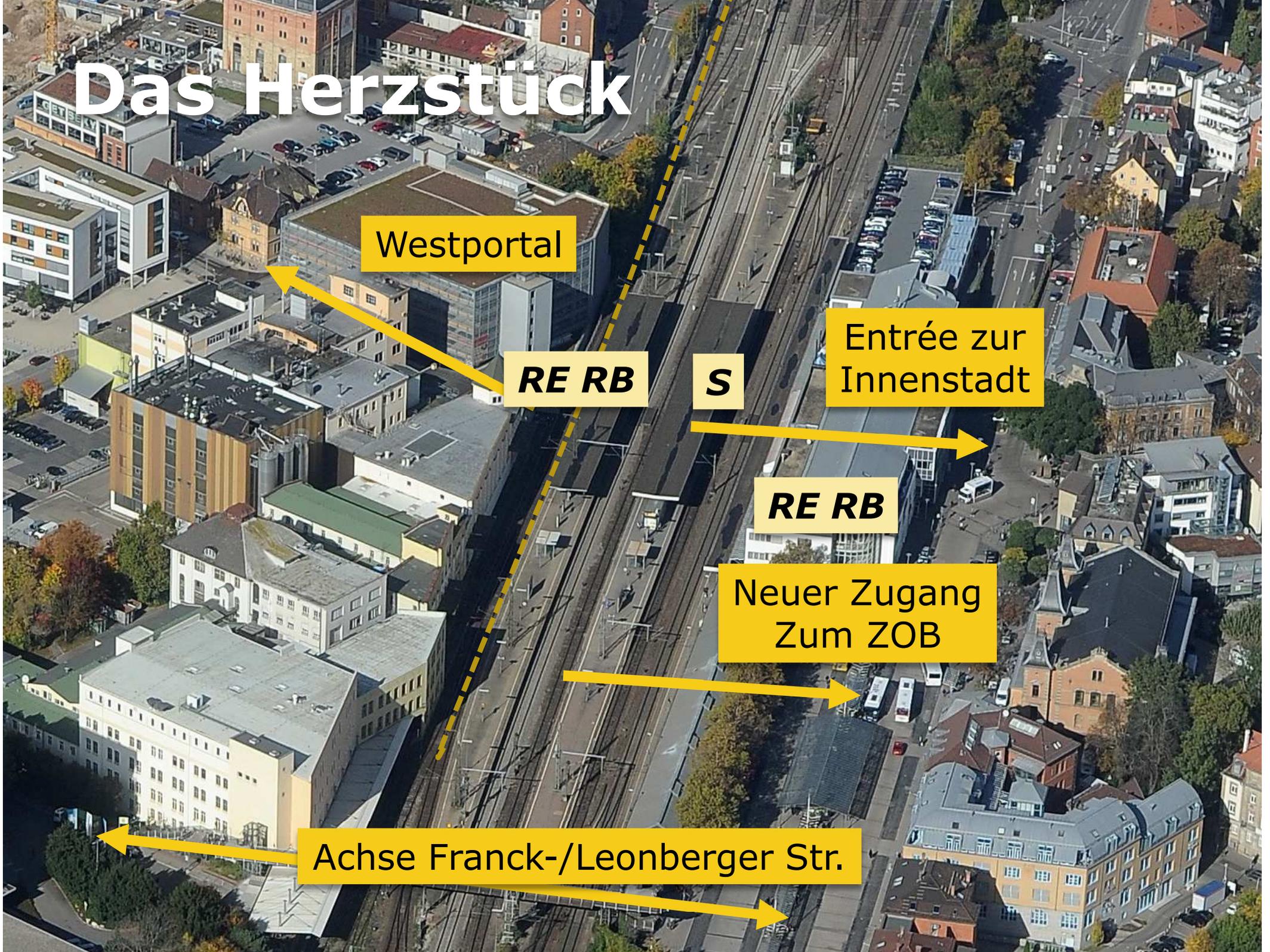
S

Entrée zur
Innenstadt

RE RB

Neuer Zugang
Zum ZOB

Achse Franck-/Leonberger Str.



Baustein 3: Ein Weiterentwickeln des Bus-Netzes

- Bisher blieb das Wort BRT sehr vage und negativ besetzt.
- **Bus-Rapid-Transit** bedeutet auch eigene Qualitätsmerkmale, wie höherer Komfort im Bus und an Haltestellen
- Eigene Trassen sind ein Merkmal, aber nicht das Einzige
- Dynamische Zielanzeigen und E-Tickets gibt es schon
- Die gegenwärtige Busausschreibung bietet die Möglichkeit, den ÖPNV in Ludwigsburg weiter auszubauen



LUDWIGSBURG

BRT (Bus Rapid Transit) in Straßburg



Mercedes-Benz BRT Straßburg Gare (Foto: Daimler AG)



LUDWIGSBURG

Einsatz von BRT in historischem Umfeld



(Fotos: <http://transporturbain.canalblog.com/archives/2013/10/07/28165246.html>, letzter Abruf: 17.03.2017)



LUDWIGSBURG

Wasserstoffbus Van Hool Exquicity 24m



(Foto: <http://www.bordeaux-metropole.fr>)



(Foto: Van Hool)



LUDWIGSBURG

2017: Die Entwicklung geht weiter...



(Foto: Alstom)



LUDWIGSBURG

Elektrobus Alstom Aptis 12m



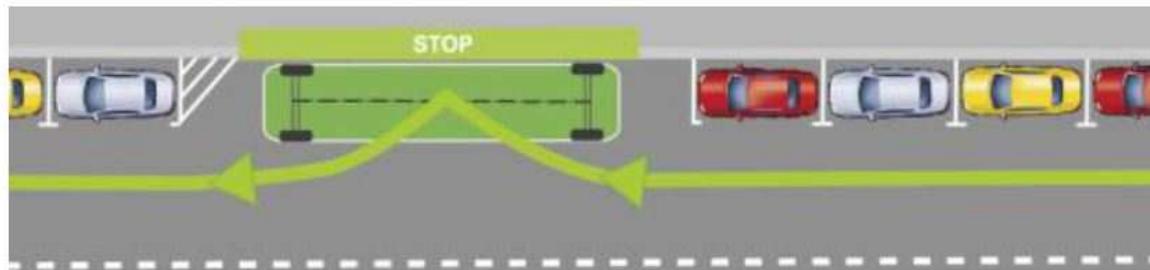
Ein Fahrzeug, gebaut mit Stadtbahn-Komponenten



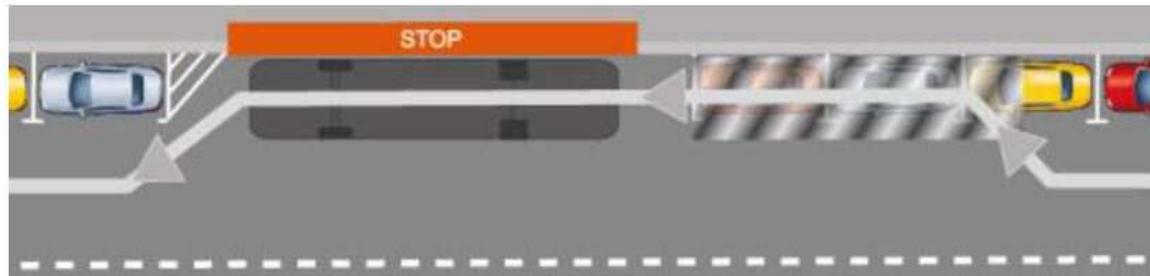
Vorteile aus beiden Welten nutzen

Minimal space to pull up

Aptis



Standard bus



(Foto: Alstom)



Wie wird daraus mehr als nur ein anderer Bus?

Baustein 4: Projekt ZIEL

- ZIEL sieht nicht nur die Umgestaltung der Innenstadtachse vor
- ZIEL möchte auch den ÖPNV auf der höchst belasteten Achse stärken, um die Qualität weiter zu steigern
- ZIEL ist mit der Myliusstraße die erste BRT-Achse
- Entwicklung des Projekts mit Öffentlichkeit, Gremien und Unternehmen zusammen



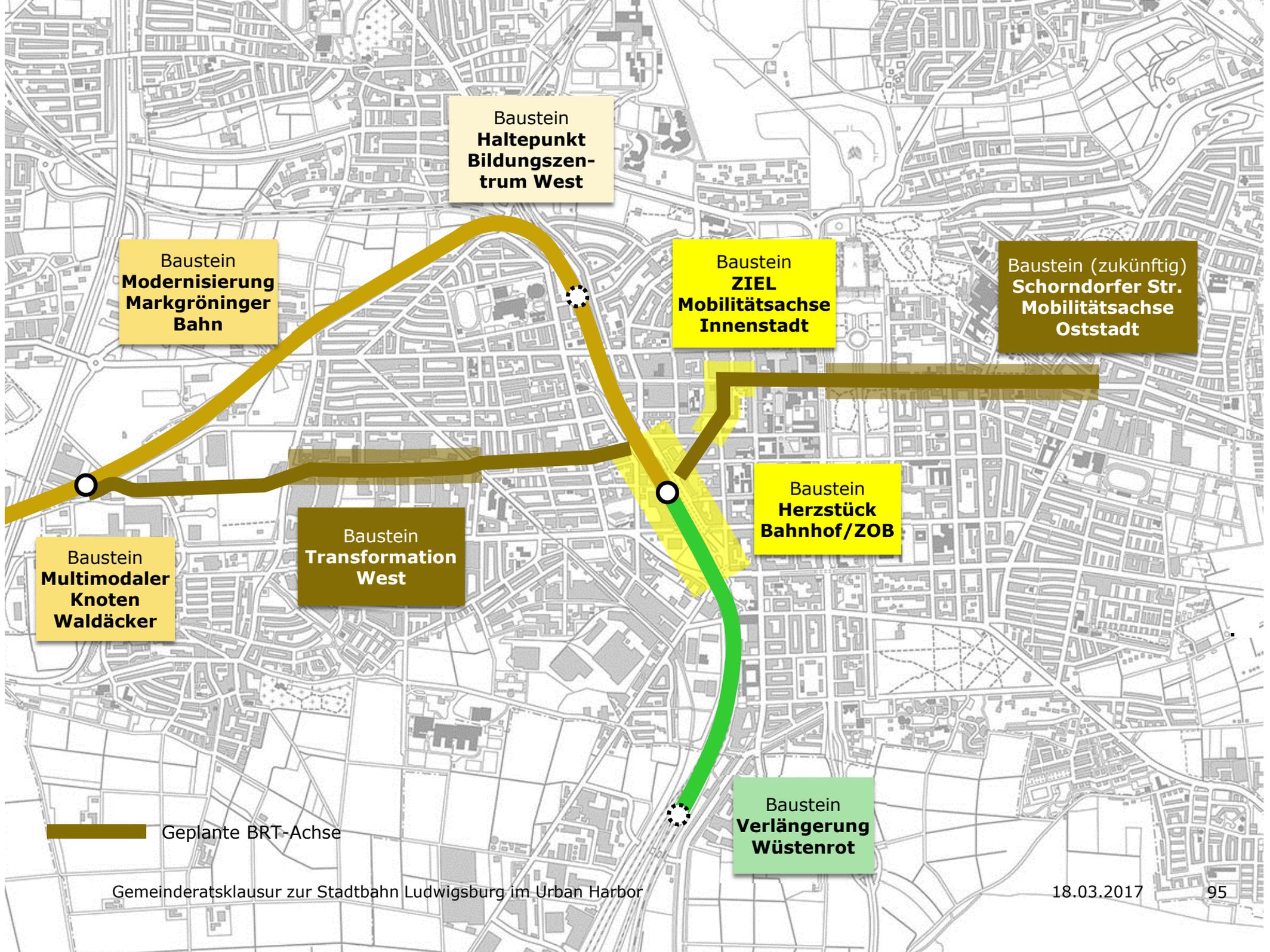
LUDWIGSBURG

Was ist in Ludwigsburg noch möglich?



Weitere Bausteine:

- „Transformation West“ und die bessere Erschließung westlicher Stadtteile können mit dem BRT-System verknüpft und geplant werden.
- Bestehende Bausteine können um weitere Funktionen ergänzt werden (z. B. multimodale Knoten)
- Eine Erweiterung der Markgröninger Bahn in Richtung Kornwestheim W&W ist möglich (Erschließung von ca. 4000 Arbeitsplätzen)



Baustein
**Haltepunkt
Bildungszentrum
West**

Baustein
**Modernisierung
Markgröninger
Bahn**

Baustein
**ZIEL
Mobilitätsachse
Innenstadt**

Baustein (zukünftig)
**Schorndorfer Str.
Mobilitätsachse
Oststadt**

Baustein
**Multimodaler
Knoten
Waldäcker**

Baustein
**Transformation
West**

Baustein
**Herzkstück
Bahnhof/ZOB**

Baustein
**Verlängerung
Wüstenrot**

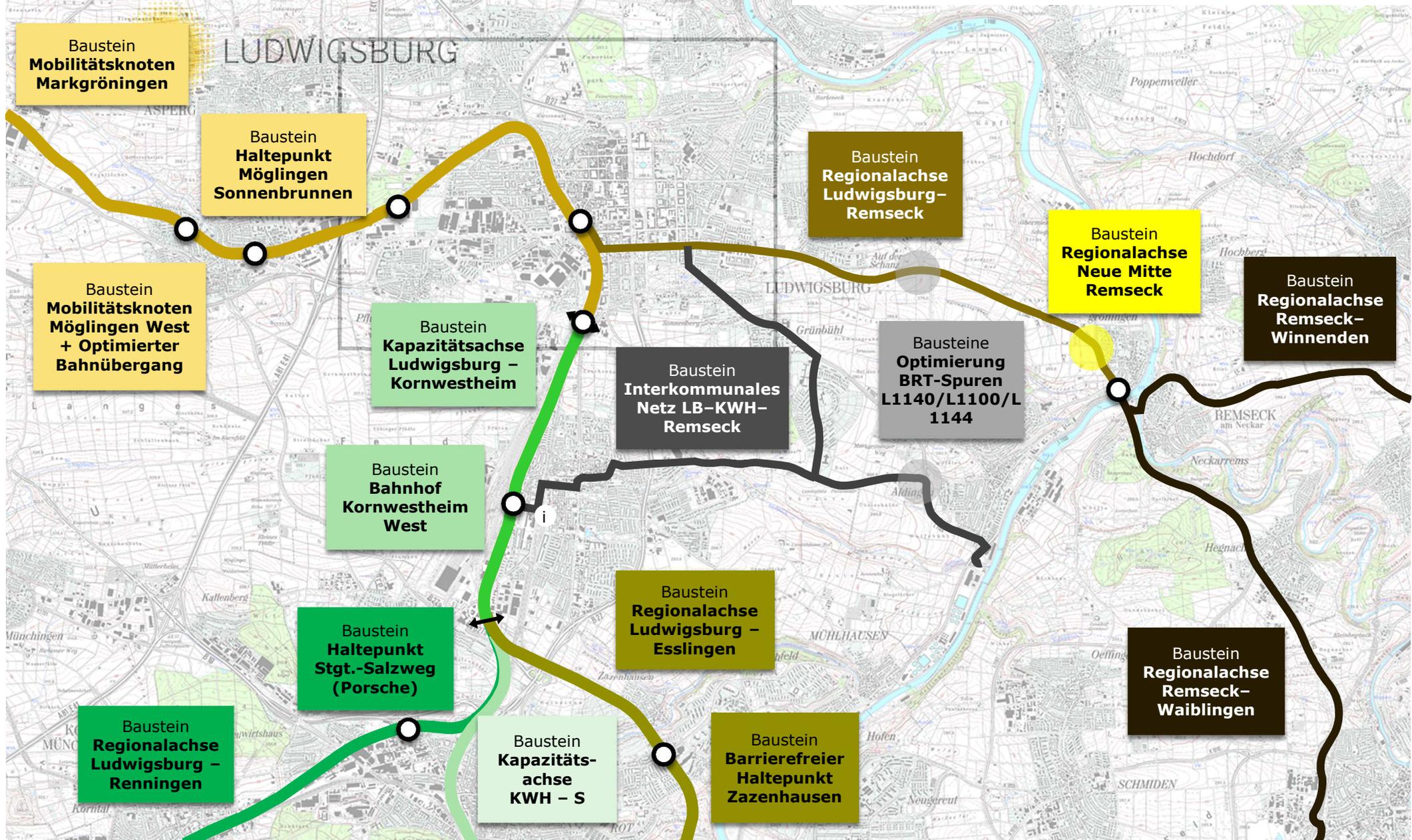
Geplante BRT-Achse



LUDWIGSBURG

Was ist um Umland von Ludwigsburg noch möglich?

Ein Netz für Kreis und Region



Zur Finanzierung

- Liegen Projekte unter 50 Mio. €, werden sie nicht über das Bundes-GVFG, sondern über das Landes-GVFG finanziert
- Das Landesprogramm sieht die Finanzierung von zahlreichen ÖPNV-Maßnahmen vor, selbst BRT-Achsen
- Die Förderung bei Maßnahmen liegt üblicherweise bei 50%
- Auch gibt es Fördertöpfe für Busse mit alternativen Antrieben und für die Sanierung nicht-bundeseigener Eisenbahnen



Wie geht es weiter im Umland? Kann man auch dort Bausteine bilden?

-  S-Bahn
-  Regio-Zug
-  BRT



Ein Netz für Kreis und Region



Abschließendes Fazit und Ausblick



Welche Vorteile ergeben sich?

- Modulares Gesamtkonzept, das schrittweise umgesetzt werden kann
- Jeder Teilbaustein hat seinen eigenen Nutzen und bringt zugleich kontinuierlich Verbesserungen für das Gesamtsystem
- An einem Baustein beteiligte Kommunen haben stets die Möglichkeit - ohne Zeitdruck - mit Ihrer Bürgerschaft darüber zu entscheiden.
- Individuelle Förderbarkeit einzelner Bausteine.

Wie kann es nun weiter gehen?

- Gespräche mit Landkreis und Nachbarkommunen
- Information der Öffentlichkeit
- Abstimmung in den Gremien
- Auf Wunsch konkrete Ausarbeitung einzelner Bausteine
- Konkretisierung von Förderanträgen für Bausteine
- Vorbereitung der Instandsetzung der Markgröninger Bahn
- Vorbereitung einer Bürgerbeteiligungsveranstaltung

Fazit

- Die Zukunft einer nachhaltigen, besseren Mobilität für Ludwigsburg und seine Nachbarkommunen muss nicht in 10 Jahren oder in 20 Jahren beginnen.
- Sie erfordert weder Zeitdruck noch Inkaufnahme von unkalkulierbaren Risiken
- Das Konzept wächst mit der Dynamik, den Bedürfnissen und der Möglichkeiten aller Beteiligten und bleibt flexibel
- Wenn Sie es wünschen, geht es bereits Montag früh los

An aerial photograph of Ludwigsburg, Germany, showing a dense urban area with red-tiled roofs, green parks, and a large circular green field in the center. The city is surrounded by green fields and forests under a clear blue sky.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.