



LUDWIGSBURG

Stadtbahn für die Region Ludwigsburg - Informationen zum Sachstand

BM Michael Ilk
Ludwigsburg
30.09.2015



LUDWIGSBURG

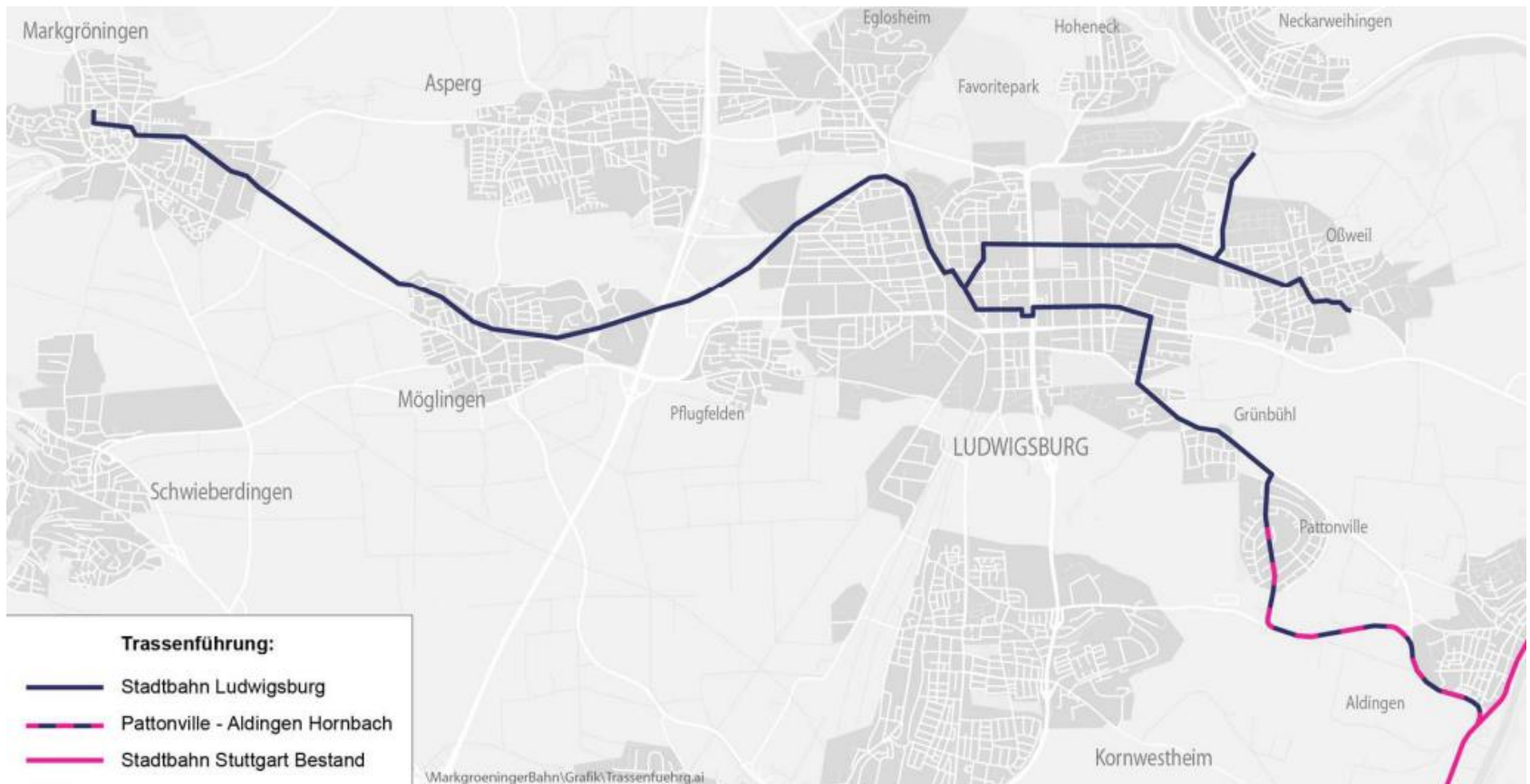
Übersicht

- Untersuchungsstand
- Zwischenergebnisse und offene Fragen
- Weiteres Vorgehen



LUDWIGSBURG

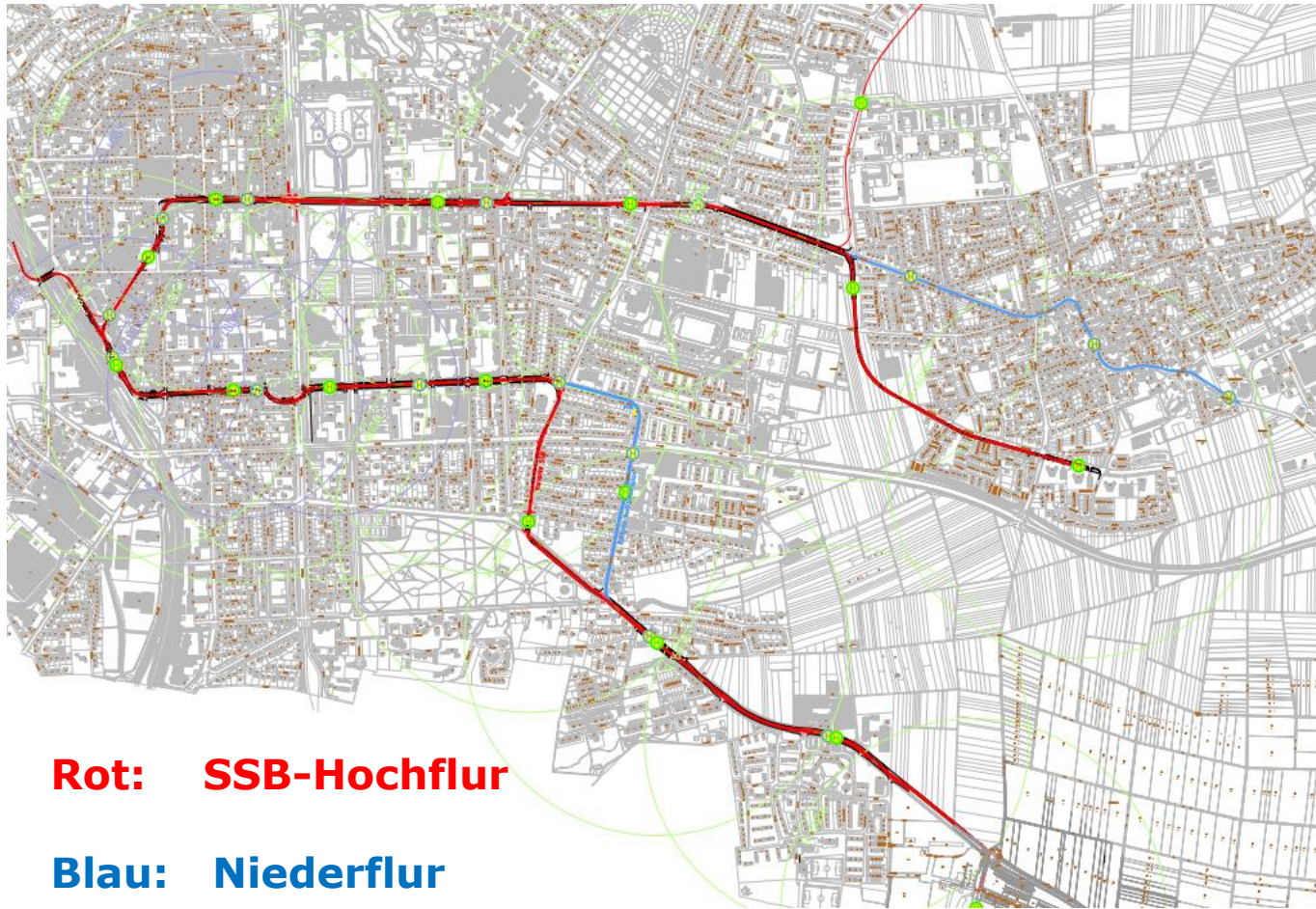
Übersicht Netz 2012ff (gesamt)





LUDWIGSBURG

Übersicht 2012ff (Ludwigsburg – Details)



Rot: SSB-Hochflur

Blau: Niederflur



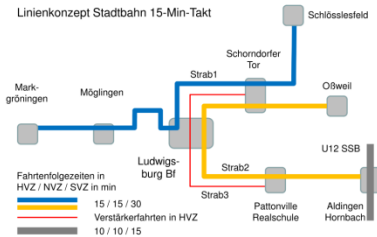
Untersuchungsstand

- Trassierung und detaillierte Infrastrukturkosten für ein Stadtbahnnetz. Betrieb Gütergleis Lotter. Linienführungen Hochflur-/Niederflur.
- Standardisierte Bewertungen für
 - Niederflur-Netz (Mitfall 1)
 - Hochflur-Netz mit SSB-Fahrzeugen in drei Ausbaustufen (Mitfälle 2 bis 4)
- Stadt LB: Detailprüfung Schillerdurchlass / ZOB



LUDWIGSBURG

Linienkonzept Stadtbahn 15-Min-Takt



Mitfall 1

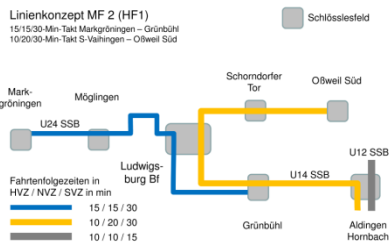
NKF 1,48



Niederflur volles Netz

Herstellungskosten EUR 192 Mio. (Preisstand 2013)

Linienkonzept MF 2 (HF1)



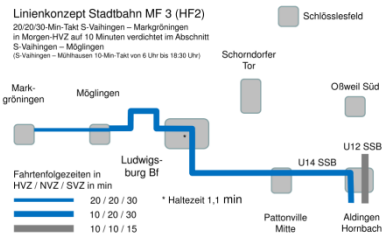
NKF 1,50

Hochflur ≠ Innenstadt !?

Hochflur volles Netz ohne Schlösslesfeld

Herstellungskosten EUR 188 Mio. (Preisstand 2013)

Linienkonzept Stadtbahn MF 3 (HF2)



Mitfall 3

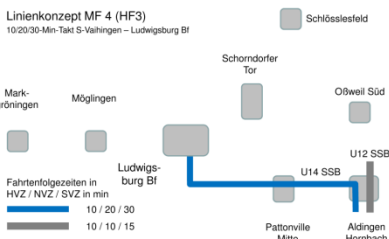
NKF 1,38



Hochflur Aldingen - Markgröningen

Herstellungskosten EUR 145 Mio. (Preisstand 2013)

Linienkonzept MF 4 (HF3)



NKF 0,96

Unwirtschaftlich !

Hochflur Aldingen - Ludwigsburg (ZOB)

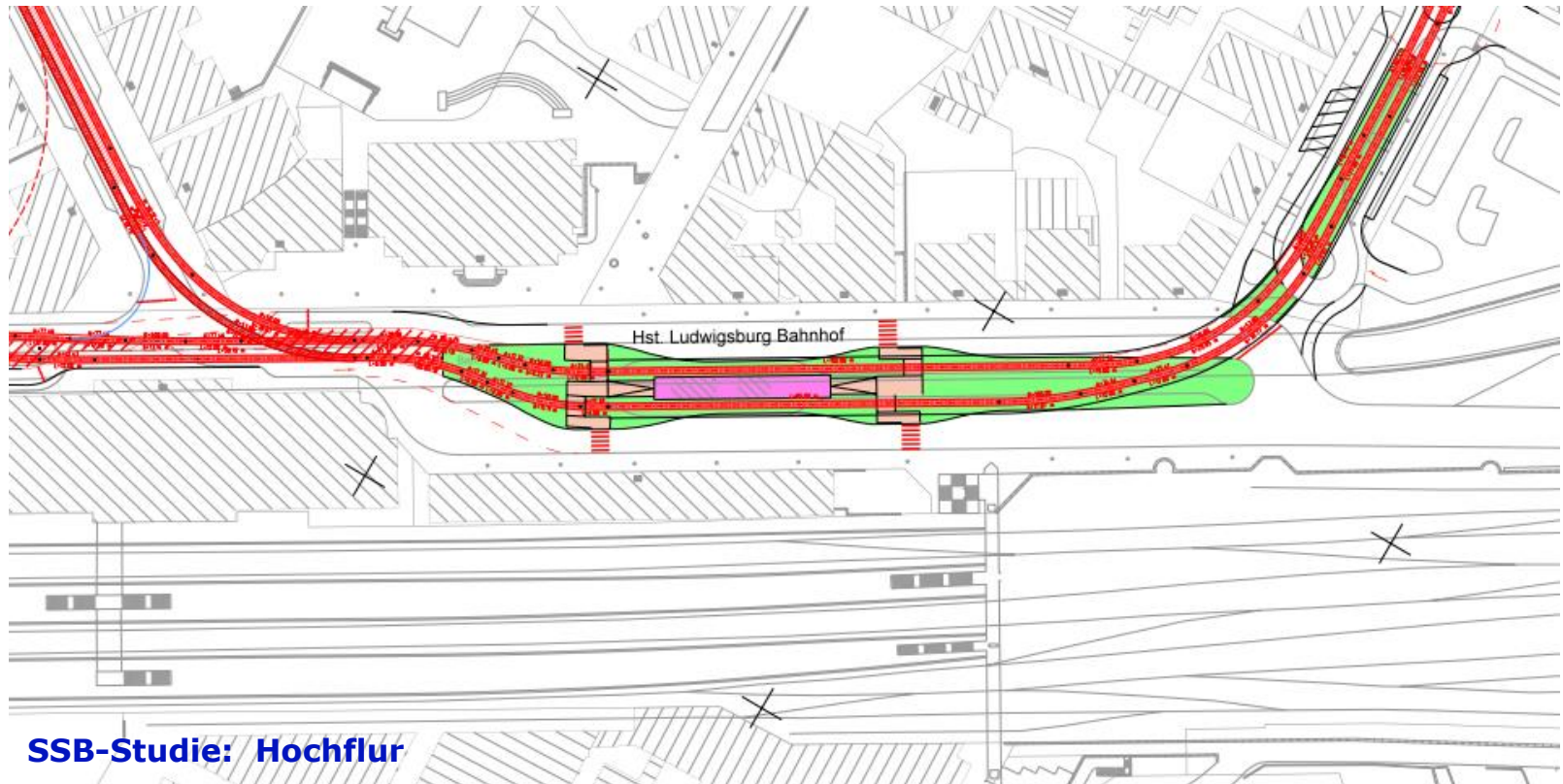
Herstellungskosten EUR 77 Mio. (Preisstand 2013)



LUDWIGSBURG

„Knackpunkte“ Stadt Ludwigsburg (1)

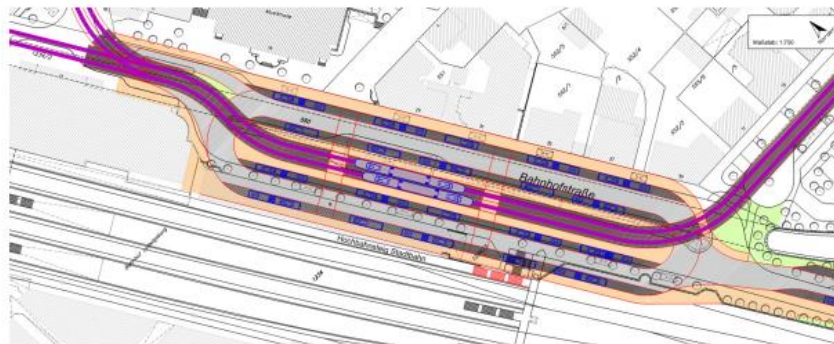
ZOB: Hochflurbahn ohne Busse?





Lösungsansätze im Prüfstadium - ZOB:

A: Niederflurbahn: zweigleisig denkbar



B: Hochflur: eingleisig unterbrochen („Mitfall 3 A“)

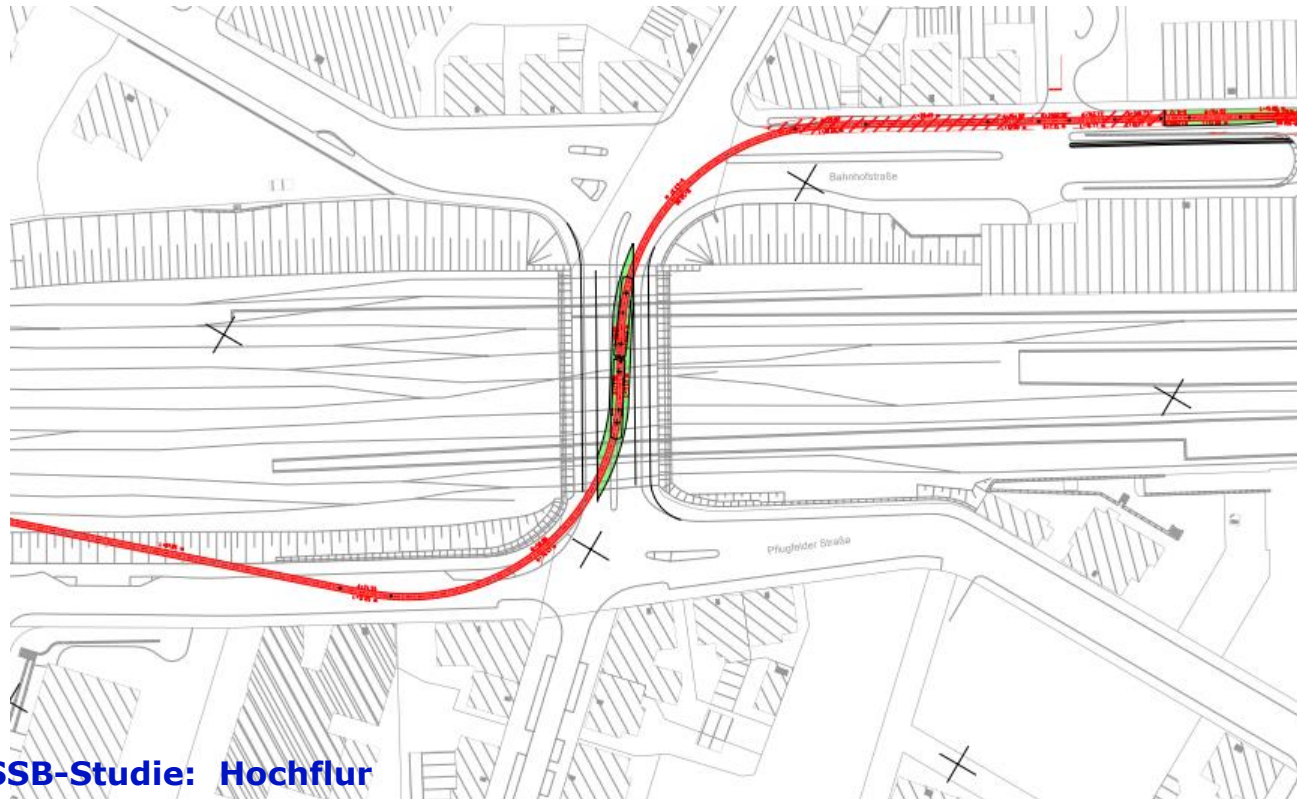


**Vertiefende
Studien IGV**



LUDWIGSBURG

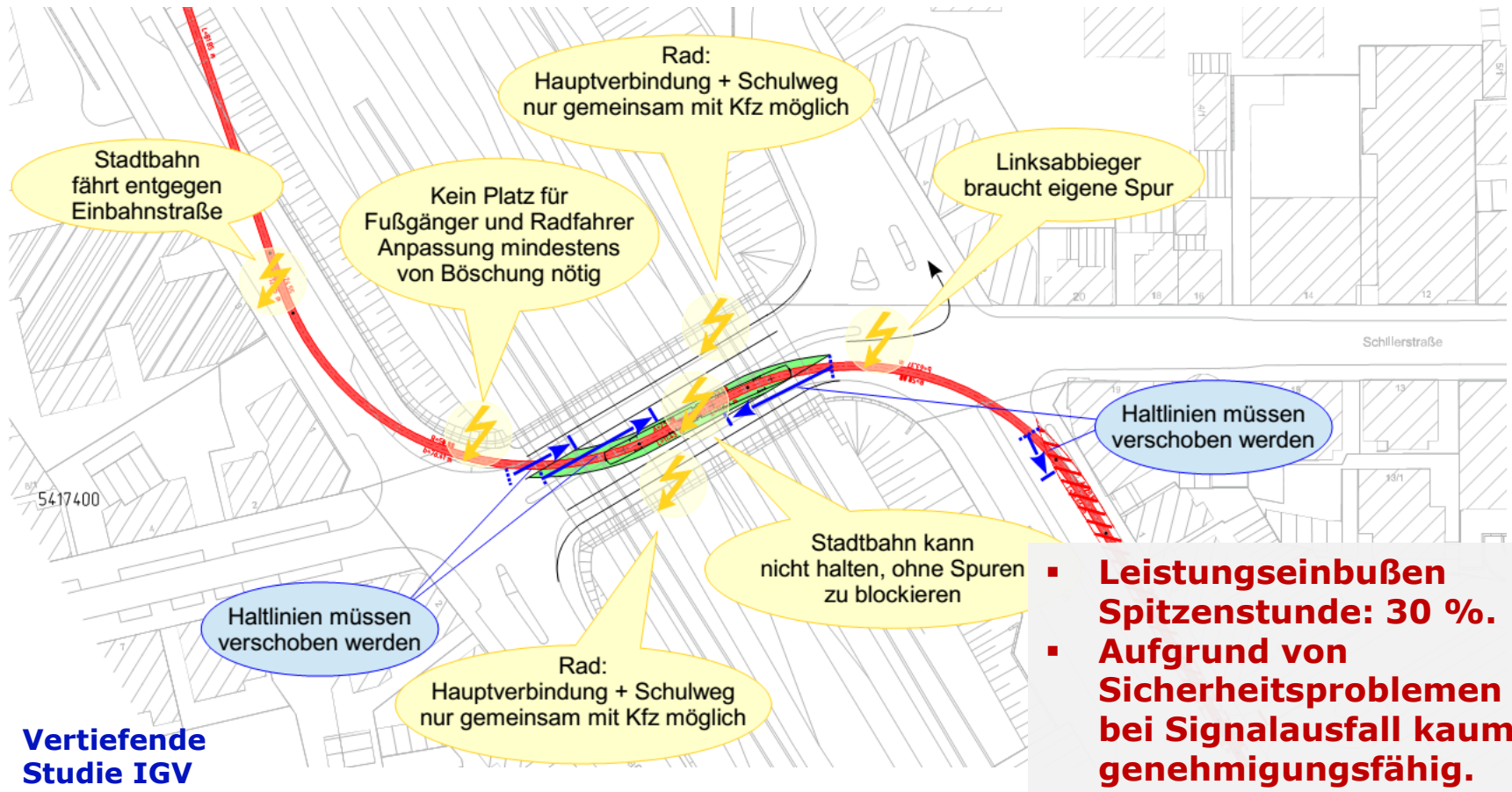
„Knackpunkte“ Stadt Ludwigsburg (2) Schillerdurchlass: Und der übrige Verkehr?



SSB-Studie: Hochflur



Schillerdurchlass - Prüfung Hochflur:

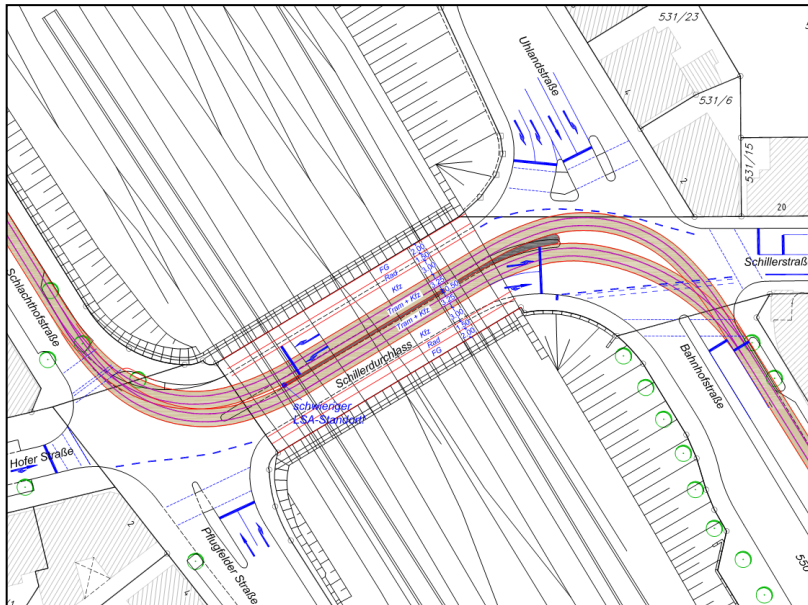




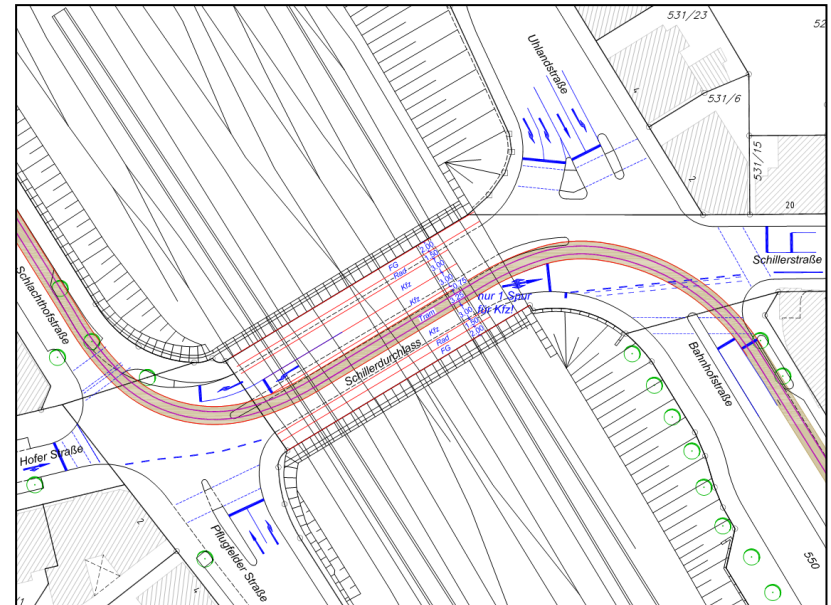
LUDWIGSBURG

Schillerdurchlass - Prüfung Niederflur:

A: zweigleisig



B: eingleisig



Vertiefende
Studien IGV

- **Leistungseinbußen Spitzenstunde: 8 % bei zweigleisiger Führung.**
- **Zweigleisig in der Unterführung unter zu bringen.**



Folgerungen für das erweiterte Umfeld Bahnhof/Westportal

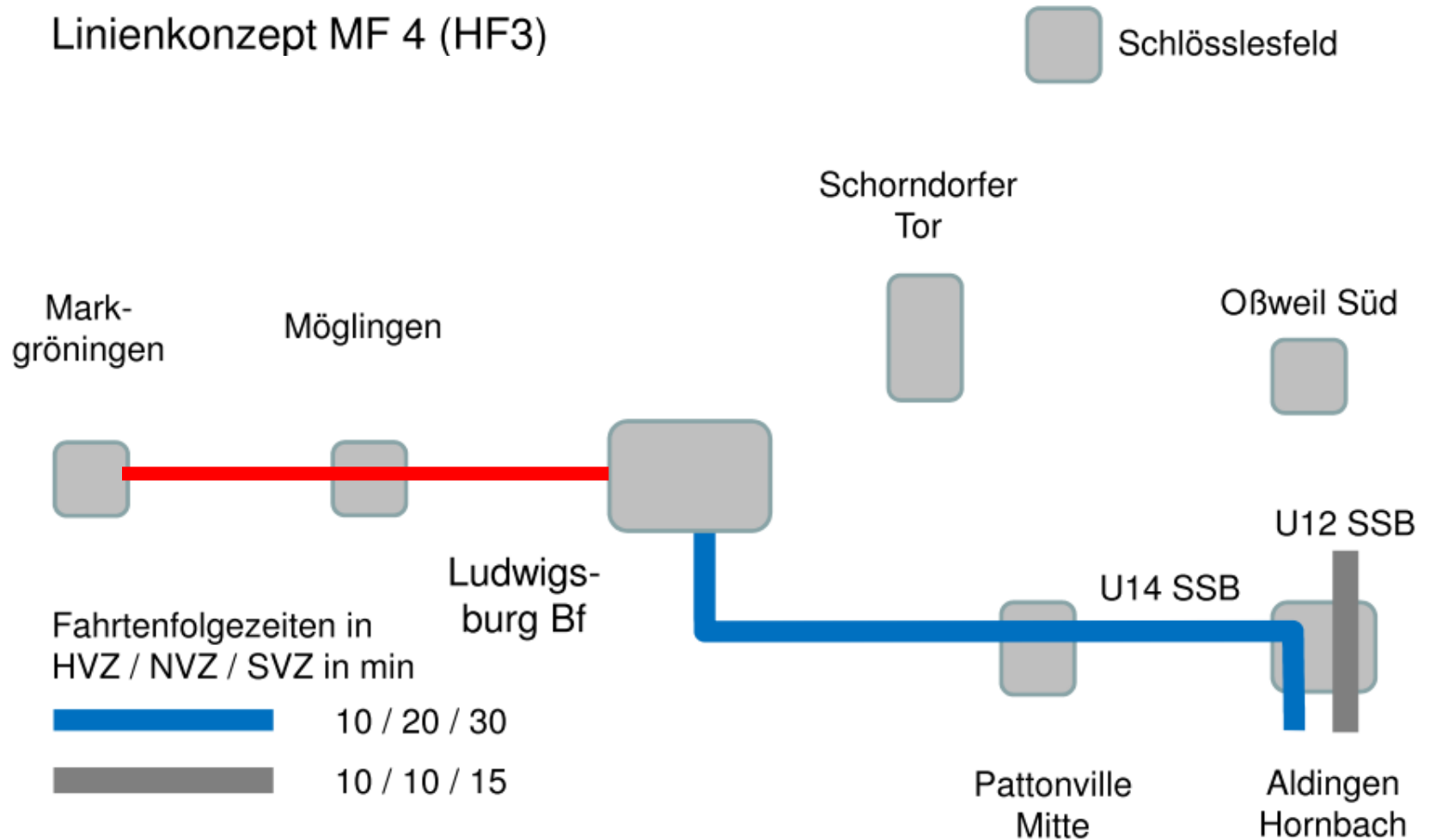
- **Niederflurbahn:** am ZOB und im Schillerdurchlass zweigleisig denkbar
- **Hochflurbahn:** auch bei nur eingleisig durchgeführter Linie:
 - Einschränkungen der Funktionsfähigkeit des ZOB (Zahl der Bushaltestellen)
 - Leistungseinbußen und Sicherheitsprobleme für alle Verkehrsteilnehmer einschließlich Rad- und Fußverkehr.
 - ➔ Suche nach einer „einfachen“ Haltestellenlösung für eine unterbrochene Linie **(Mitfall 3 A)**.



LUDWIGSBURG

Mitfall 3a

Linienkonzept MF 4 (HF3)





Prüfung eingleisige Hochflurvariante (3 A)

Technische Machbarkeit: Suche nach „einfachen“ Haltestellenlösungen auf der Westseite:

- Haltestelle in der **Pflugfelder Straße**:
→ funktional nicht unterzubringen.
- Haltestelle **Franckstraße**:
→ nicht anfahrbar ohne Abriss (Denkmalschutz).
- **Gleis 6** anfügen auf der Westseite:
→ Noch zu prüfen: Problem Fußgängerzugang durch Parkhaus



Prüfung eingleisige Hochflurvariante (3 A)

Zwischenfazit technische Machbarkeit: keine einfache Lösung.
Weitergehende Möglichkeiten:

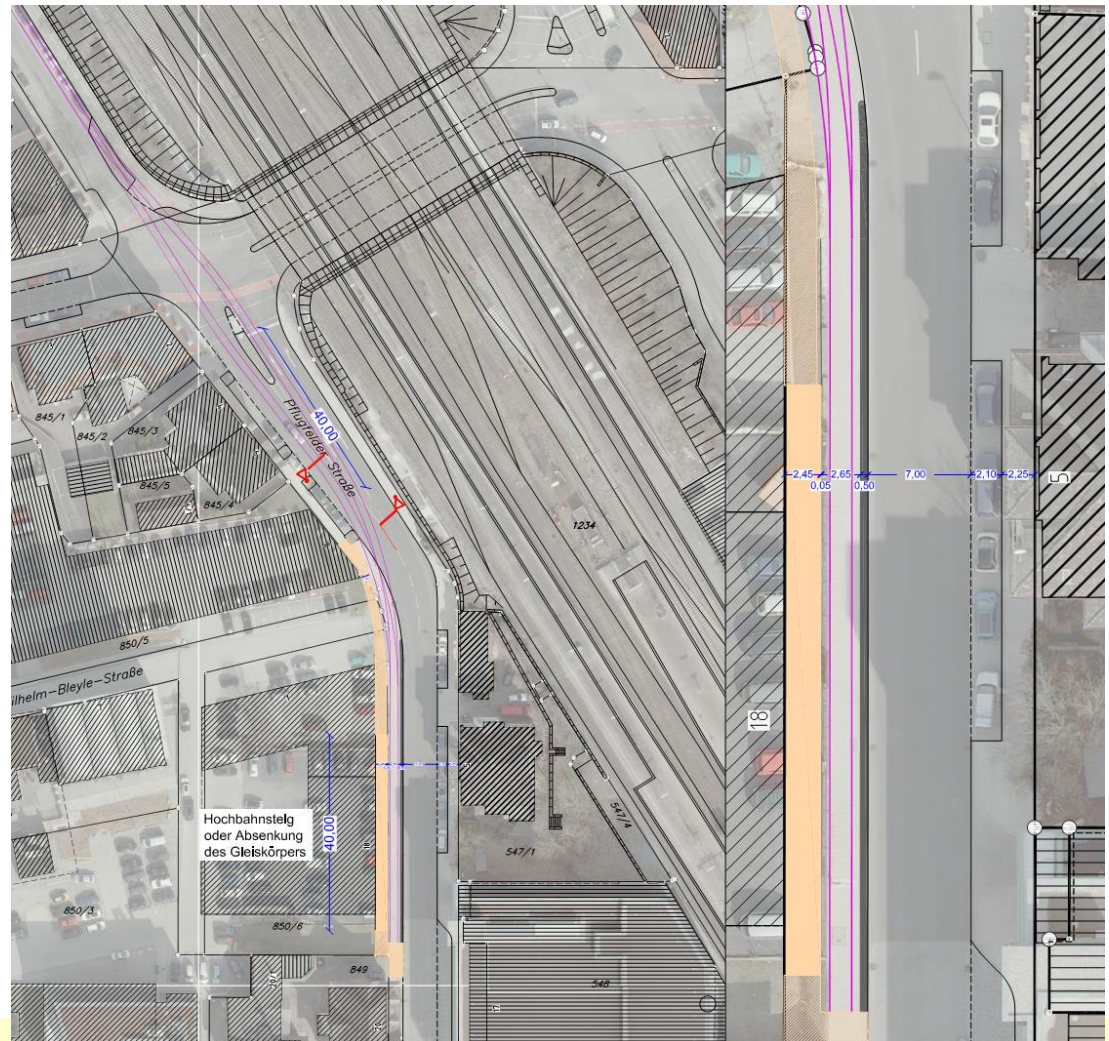
- Verkehrsfunktion der Pflugfelder Straße reduzieren?
 - Aufweitung Schillerdurchlass oder zusätzlicher Durchstich?
 - Detailprüfung Gleis 6 (Bahnbrücke verbreitern auf der Westseite, ggf. Eingriff in Parkhaus)?
-
- ➔ Teure Lösungen und ggf. Verkehrsverlagerungen
 - ➔ Prüfung der Wirtschaftlichkeit wegen erzwungener Umstiege durch Unterbrechung der Linie
 - ➔ **Priorität zunächst bei Lösung „Gleis 6“**



Stadtbahn Hochflur – Teilung in zwei Äste (1)

Halt vor dem Hotel IBIS

- Hochbahnsteig vor dem Hoteleingang
- Nur sehr schmaler Bahnsteig möglich
- Zugang zum ZOB: schlechte Querungsmöglichkeiten

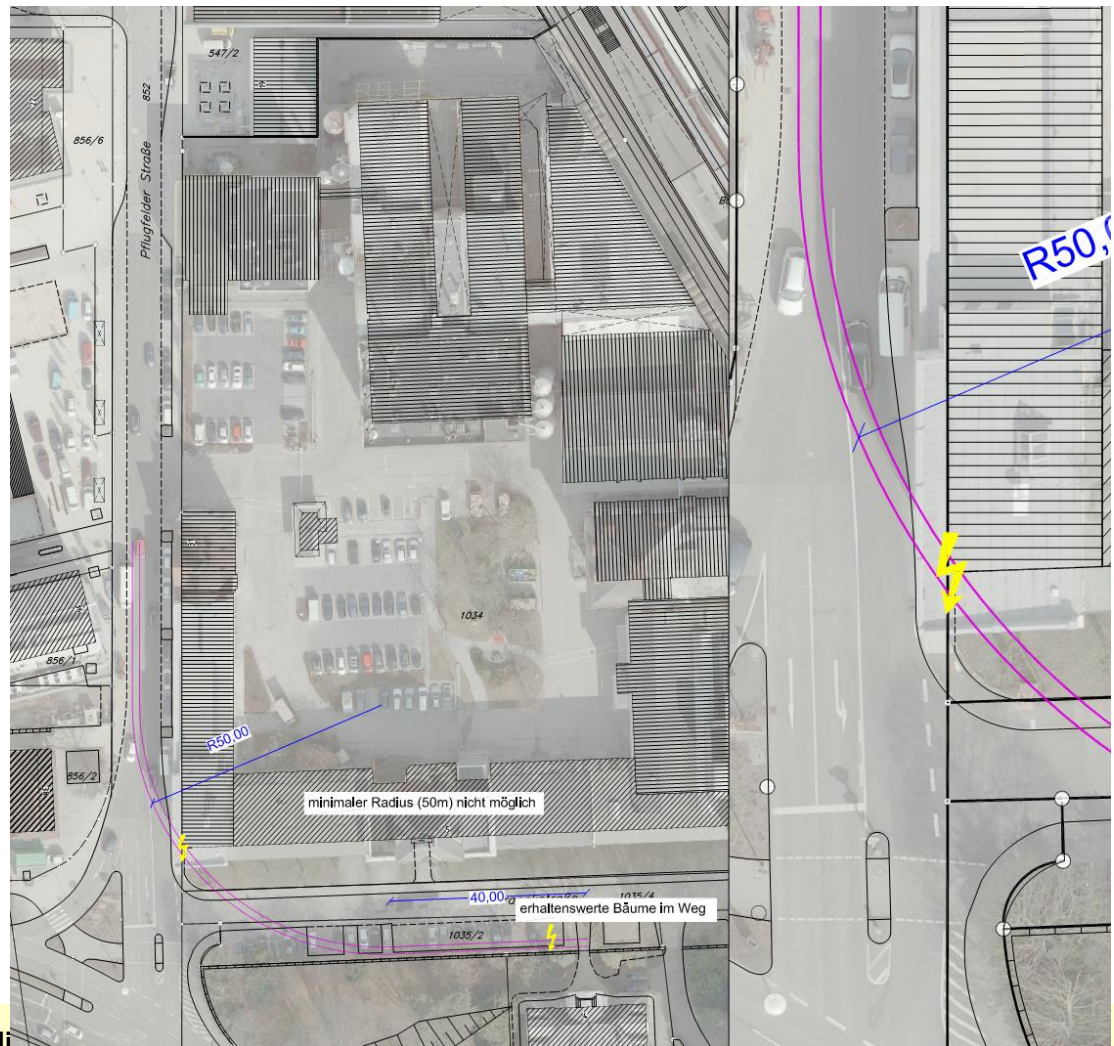




Stadtbahn Hochflur – Teilung in zwei Äste (3)

Halt in der Franckstraße

- 2-gleisige Führung durch Pflugfelder Straße nötig, da gemeinsam mit Pkw-Verkehr
- Mit Mindestradius kann nicht am Gebäude vorbeigefahren werden. Abriss nicht möglich, da Denkmalschutz

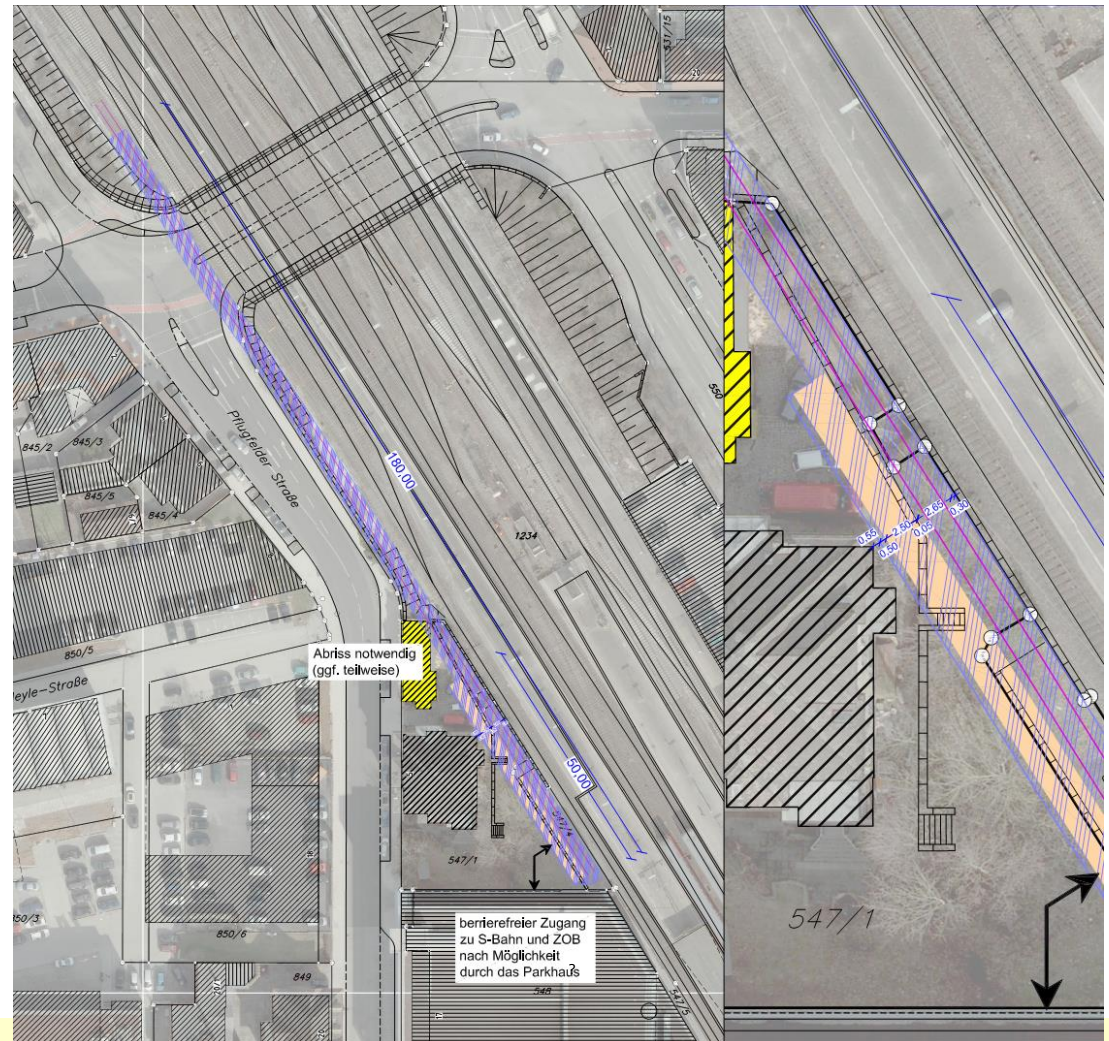




Stadtbahn Hochflur – Teilung in zwei Äste (2)

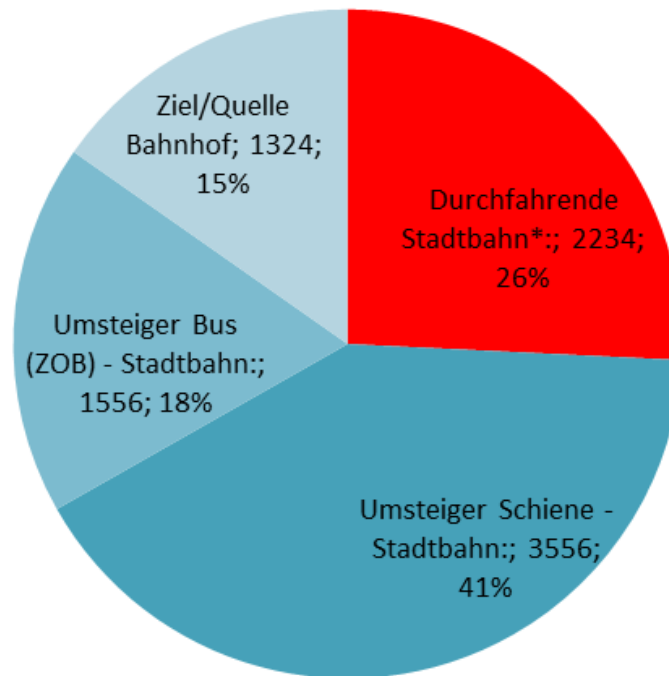
Halt an Gleis 6

- Gebäudeabriss nötig (Denkmalschutz?)
- Zugang zum ZOB ist nicht über das Parkhaus möglich





Planfall Stadtbahn MF 3 Fahrgäste



* erzwungene
Umstiege bei
MF 3a



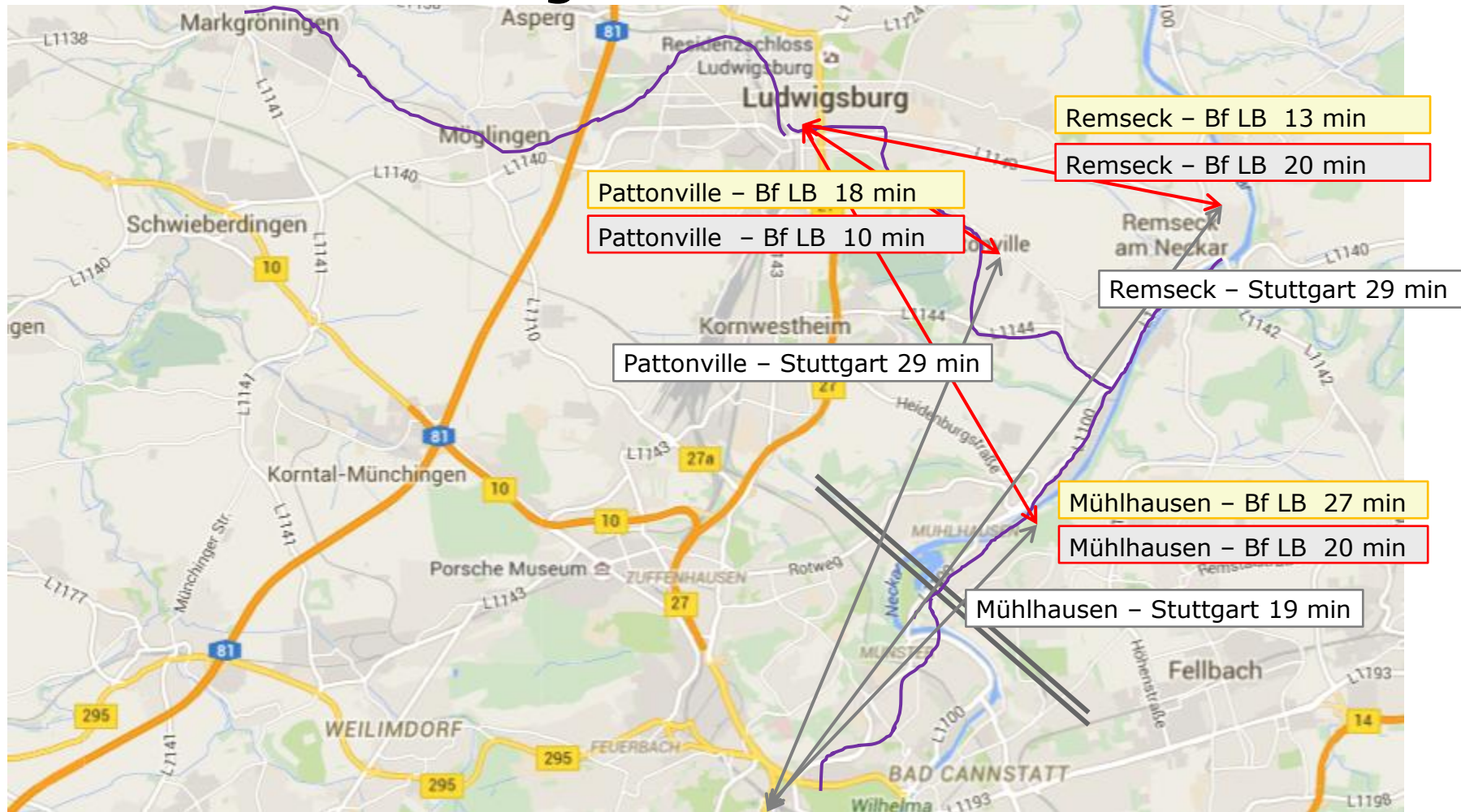
Weiteres Vorgehen

- Stadt Ludwigsburg: Technische Machbarkeit des Mitfalles 3 A (Haltestellen Bahnhofsumfeld).
- Landkreis: Sensitivitätsanalyse: Wirkungen des Mitfalles 3 A auf Fahrgastzahlen und Standardisierte Bewertung
- Gemeinsam: Gesamtbewertung der verbleibenden Planfälle und Vorbereitung der Systemscheidung
- Gremienabstimmung und Förderantrag



LUDWIGSBURG

Fahrtzeitänderungen





LUDWIGSBURG

E – Bus und E - BRT

- Full electric vehicle without overhead wires
- 8m, 12m and articulated 18m, 24m
- Recharging at depot by night or at bus stations by cable or Pantograph
- Zero local emissions and noise reduction
- Range up to 300km
- Reduction of energy costs
- High degree of efficiency
- Brake energy recuperation
- Low life cycle and maintenance costs
- Proven traction system ELFA
- Silence and comfort of electric traction
- Compatible with many bus manufacturers

The ideal transport solution
for inner city routes



Restricted © Siemens plc 2014 All rights reserved.



LUDWIGSBURG

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

