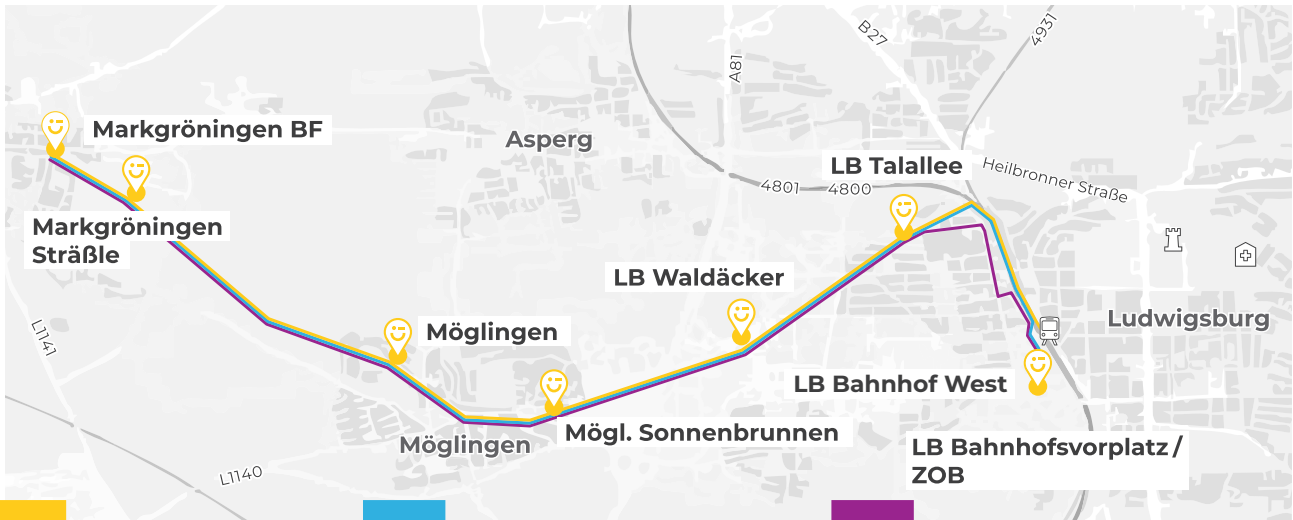


Haltestelle   
 Bahnhof   
 Krankenhaus   
 Blühendes Barock



**NKI: 1,1**

**Ausbaustufe 1a**  
Markgröningen Bahnhof –  
Möglingen – Ludwigsburg  
Bahnhof Gleis 6

**NKI: 1,6**

**Ausbaustufe 1b**  
Markgröningen Bahnhof –  
Möglingen – Ludwigsburg  
Bahnhof Westausgang  
(Ausschleifen Stellwerk)

**NKI: 1,3**

**Ausbaustufe 1c**  
Markgröningen Bahnhof –  
Möglingen – Ludwigsburg  
Bahnhof Westausgang (Aus-  
schleifen Talallee, über Kurfürstenstraße)

**Vorlaufbetrieb 1a  
(Beschluss)**

**Vorteil**

- Nutzung bestehende DB-Trasse

**Nachteile**

- Mangelhafte Fahrplanstabilität
- Nutzung Gleis 5 fraglich
- Nutzung Gleis 6 nur mit Kurzzügen möglich
- Nicht barrierefrei
- Große Laufwege
- Geringere Fahrgastzahlen

**Vorlaufbetrieb 1b  
(über Stellwerk)**

**Vorteile**

- Hohes Fahrgastzahlenpotential
- Entkoppelung von den Zwängen der DB
- Barrierefreiheit
- Verzicht auf Zweisystemfahrzeuge und auf 15 kV Oberleitung

**Nachteile**

- Anpassung Individual- und Radverkehr
- Geringfügig längere Fahrtzeit

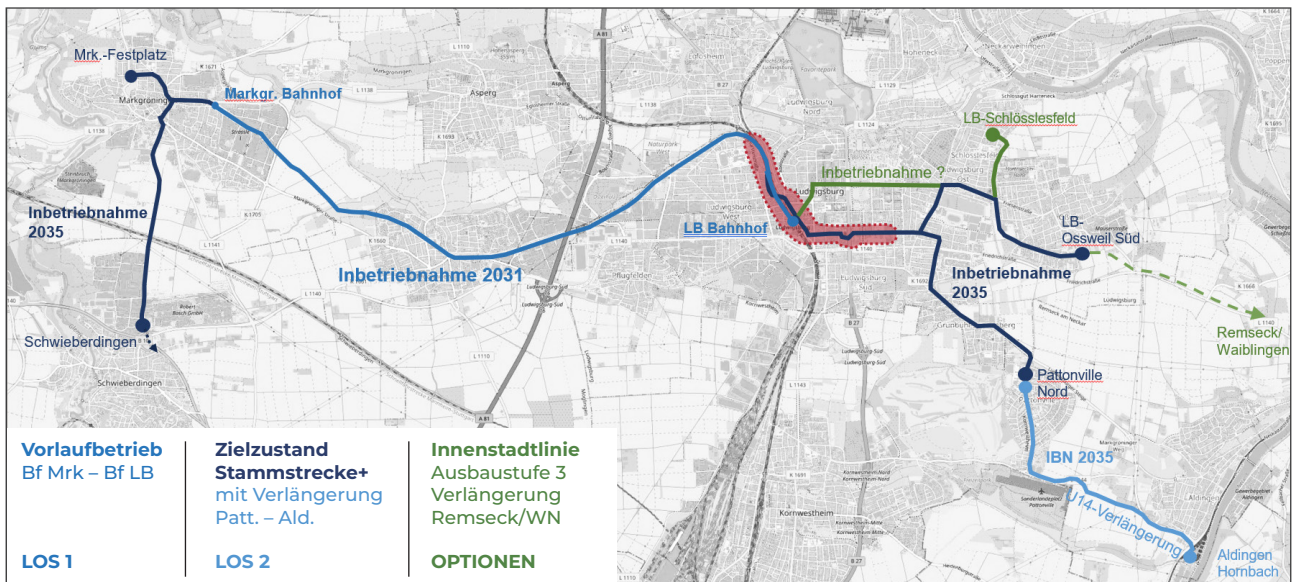
**Vorlaufbetrieb 1c  
(über Kurfürstenstraße)**

**Vorteile**

- Hohes Fahrgastpotential
- Entkoppelung von den Zwängen der DB
- Verbesserte Erschließung der Weststadt
- Barrierefreiheit
- Verzicht auf Zweisystemfahrzeuge und auf 15 kV Oberleitung

**Nachteile**

- Anpassung Individual- und Radverkehr
- Geringfügig längere Fahrtzeit
- Keine Akzeptanz seitens Verwaltung der Stadt Ludwigsburg



**Vorlaufbetrieb**  
Bf Mrk – Bf LB

**LOS 1**

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

**LOS 2**

**Innenstadtlinie**  
Ausbaustufe 3  
Verlängerung  
Remseck/WN

**OPTIONEN**

## Kostenaufstellung der einzelnen Trassenvarianten:

	Mittfall 1a: Beschlussstr.		Mittfall 1b: Über Stellwerk		Mittfall 1c: Kurfürstenstr.	
	in Mio. €		in Mio. €		in Mio. €	
Baukosten	113,00		131,00		137,00	
Planungskosten	28,25		32,75		34,25	
<b>Gesamtkosten</b>	141,25		163,75		171,25	
<b>Fördersumme Bund</b>	106,28		123,21		128,85	
<b>Fördersumme Land</b>	17,49		20,27		21,20	
<b>Kommunen</b>	17,49		20,27		21,20	
davon	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
<b>Landkreis Ludwigsburg</b>	8,74	50,000%	10,14	50,000%	10,60	50,000%
<b>Stadt Ludwigsburg</b>	4,50	25,711%	5,21	25,711%	5,45	25,711%
<b>Markgröningen</b>	1,56	8,932%	1,81	8,932%	1,89	8,932%
<b>Möglingen</b>	0,79	4,537%	0,92	4,537%	0,96	4,537%
<b>Remseck</b>	0,81	4,632%	0,94	4,632%	0,98	4,632%
<b>ZV Pattonville</b>	0,52	2,979%	0,60	2,979%	0,63	2,979%
<b>Schwieberdingen</b>	0,56	3,219%	0,65	3,219%	0,68	3,219%

## Nutzen-Kosten-Analyse

	Vorlaufbetrieb			Zielnetz Stufe 2	
	Mittfall 1a (Bf LB Gleis 6)	Mittfall 1b (Stellwerk, Bf West)	Mittfall 1c (Kurfürstenstraße, Bf West)	Mittfall 2a Beschlussnetz über Hindenburgstraße	Mittfall 2b Beschlussnetz über Friedrichstraße
<b>NKI-Wert</b>	<b>1,1</b>	<b>1,6</b>	<b>1,3</b>	<b>1,0</b>	<b>1,2</b>
<b>Fahrgastzahlen der Tramlinien pro Tag</b>					
Linie LU1 Markgröningen - Ludwigsburg - Oßweil Ludwigsburg	5.200	7.950	8.350	18.250	20.700
Linie LU2 Ludwigsburg - Pattonville				7.950	9.050
Saldo U14 Linie Mühlhausen - Pattonville				5.200	5.300
<b>Eingesparte Fahrleistungen und Reisezeiten</b>					
Eingesparte Pkw-Fahrleistung (Pkw-km/Jahr)	3.400.000	6.500.000	6.300.000	14.200.000	16.000.000
Eingesparte Reisezeit der Fahrgäste (Stunden/Jahr)	240.000	420.000	420.000	1.080.000	1.240.000

- Alle Varianten haben einen Nutzen-Kosten-Indikator über 1,0 und sind somit förderfähig.
- Der Mittfall 1b weist mit 1,6 einen deutlich höheren NKI auf, als die Variante 1a und 1c.
- Prognosen zeigen, dass schon in der ersten Ausbaustufe (Vorlaufbetrieb) täglich rund 8.000 Fahrgäste mit LUCIE unterwegs sein werden. Damit werden jährlich etwa 6,5 Mio. PKW-Kilometer auf die Schiene verlagert.
- Insgesamt werden maximal 0,5 Prozent der Fläche am äußeren Rand des Parks benötigt. Eine Haltestelle am Naturpark ermöglicht die direkte, autofreie Anreise ohne Parkplatzsuche in angrenzenden Wohngebieten. Der Naturpark wird dadurch weder abgetrennt noch zerschnitten noch entwertet.