



Ministerium für Verkehr | Postfach 10 34 52 | 70029 Stuttgart

Frau
Silke Gericke MdL
Haus der Abgeordneten
Konrad-Adenauer-Straße 12
70173 Stuttgart

Name: Moritz Link
Telefon: +49 711 89686-3712
E-Mail: Moritz.Link@vm.bwl.de
Geschäftszeichen: VM3-0141.3-31/12/3
(bei Antwort bitte angeben)
Datum: **20. MAI 2025**

Abgeordnetenbrief zur LUCIE (Ludwigsburger City-Express)

Sehr geehrte Frau Abgeordnete, *liebe Silke,*

für Ihr Schreiben vom 24. Februar 2025 danke ich Ihnen. Es freut mich sehr, dass Sie sich mit Fragen zu verschiedenen Aspekten zum wichtigen Stadtbahnprojekt LUCIE an mich wenden. Leider hat die Beantwortung deutlich mehr Zeit in Anspruch genommen als vermutet. Dafür bitte ich um Ihr Verständnis. Da es jedoch erst kürzlich einige Entwicklungen beim Projekt LUCIE gegeben hat, wollten wir diese in das Antwortschreiben aufnehmen. Nach Unterrichtung durch den Zweckverband Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg darf ich Ihnen auf Ihre Fragen folgende Antworten übermitteln.

Zu Ihrer ersten Frage: Gemäß der Beschlusstrasse für den Vorlaufbetrieb war bisher vorgesehen, die LUCIE von Markgröningen kommend über die Infrastruktur der DB InfraGO zunächst in den Bahnhof Ludwigsburg zu führen und mit Stadtbahnfahrzeugen der AVG zu betreiben. In einer zweiten Stufe (Zielzustand) sollte eine Führung der Gleise die DB-Strecke unterquerend über den ZOB Ludwigsburg erfolgen und die Innenstadtquerung nach Westen in Richtung Pattonville realisiert werden.

Für den bisher geplanten Vorlaufbetrieb war die Lösung, welche die DB InfraGO in ersten Abstimmungsgesprächen nahegelegt hat, die Wende der LUCIE-Fahrzeuge am Außenbahnsteig Gleis 6 in Ludwigsburg. Dadurch könnte der wendende LUCIE-Zug umfahren werden und alle anderen Bahnkanten wie bisher genutzt werden. Die Forderung, LUCIE-Fahrzeuge zumindest in der Hauptverkehrszeit am Bahnsteig 4 oder 5 wenden zu lassen –



auch um die Wegzeiten zu reduzieren – steht im direkten Konflikt mit den Hauptverkehrszeit-Linien im Regionalverkehr sowie dem Güterverkehr und erscheint daher nicht vollständig umsetzbar. Eine direkte Einfahrt unter Nutzung der bestehenden Infrastruktur in den Bahnhof Ludwigsburg, wie im Vorlaufbetrieb vorgesehen, würde im Optimalfall eine schnelle Einfahrt ermöglichen und direkte Umstiege (mit Fußweg) im Bahnhof ermöglichen.

Die technische und betriebliche Machbarkeit einer stufenweisen Inbetriebnahme und einer Zwischenlösung mit Nutzung des Bahnhofs Ludwigsburg war Gegenstand einer Betriebsprogrammstudie im Auftrag der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), welche durch die DB InfraGO durchgeführt wurde. Die Ergebnisse liegen seit Oktober 2024 vor: Laut DB ist eine Wende der LUCIE auf Gleis 6 nur in Ausnahmefällen und nur in Einfachtraktion möglich. Der Bahnsteig ist weder in Länge noch Breite für einen regelmäßigen Halt nutzbar. Die Länge der Fußwege von Gleis 6 zu Anschlussverkehrsmitteln, insbesondere zum Busbahnhof wird vom Zweckverband wie auch vom Verkehrsministerium als wenig attraktiv eingeschätzt. Das Gleis 5 kann nur außerhalb der Hauptverkehrszeit (HVZ) für die Wende der Züge aus Markgröningen genutzt werden. Zu beachten ist jedoch, dass aufgrund sehr hoher Trassenbelegung bereits kleinste Verspätungen im Bf Ludwigsburg in diesem Fall schon zu erheblichen betrieblichen Einschränkungen führen werden. In der Hauptverkehrszeit steht Gleis 5 der LUCIE nicht zur Verfügung.

Aus diesen Gründen schlägt der Zweckverband nun eine alternative Trassenführung im Stadtgebiet von Ludwigsburg vor. Die Alternativtrasse für den Vorlaufbetrieb - wie auch für den Endzustand - sieht vor, dass die Stadtbahn die von der DB gepachtete Strecke nach Markgröningen auf Höhe der Talallee verlässt und als BOStrab-Strecke über die Kurfürstenstraße, Schlachthofstraße und Pflugfelder Straße zum Bahnhof Westseite als vorläufige Endhaltestelle geführt wird. Damit ergibt sich zum einen eine Unabhängigkeit von der DB Strecke und den beschriebenen Konflikten im Bahnhof Ludwigsburg. Weitere Vorteile liegen darin, dass auf eine Elektrifizierung auf 15kV mit 16 2/3 Hz. (Bahnstrom) verzichtet werden kann, keine Notwendigkeit Fahrzeuge für 750 V und 15 kV zu beschaffen besteht, eine verbesserte Erschließung der Weststadt und des Bildungszentrums ermöglicht werden kann sowie ein barrierefreier Ausstieg am Bahnhof. Zudem ist eine sinnvolle Fortführung für die nächste Ausbaustufe Richtung Innenstadt und Pattonville möglich. Die alternative Trassenführung hat der Zweckverband bereits am 11. April 2025 im Kreistag



vorgestellt. Allerdings liegt noch finale keine Beschlussfassung für die neue Trassenführung im Gemeinderat von Ludwigsburg vor. Diese wird vom Zweckverband im Idealfall noch vor der Sommerpause 2025 erwartet, um dessen Zeitplan einzuhalten, der aktuell einen Start des Planfeststellungsverfahrens im 1. Halbjahr 2026 vorsieht.

In Bezug auf Ihre zweite Frage kann ich Ihnen die Antwort geben, dass im Bereich der Infrastruktur die Ausbaumöglichkeiten am Bahnhof Ludwigsburg sehr begrenzt sind. Derzeit gibt es für den Bahnhof die Planung den Bahnsteig auf Gleis 2/3 auf 96 cm über Schienenoberkante zu erhöhen. Weitere infrastrukturellen Anforderungen sind direkt abhängig von den betrieblichen Anforderungen. Dazu hat die BPS bereits Antworten geliefert (siehe obenstehende Ausführungen). Mit der neuen Trassenführung (siehe Antwort auf Frage 1) würde sich ein Ausbaubedarf für den Betrieb der LUCIE im Bereich der DB InfraGO im Bahnhof Ludwigsburg nicht ergeben.

Die dritte Frage Ihres Schreibens zur Verminderung der Komplexität beantworten wir wie folgt: Eine Senkung der Komplexität ergibt sich vor allem, wenn die Strecke durch einen nicht-bundeseigenen Infrastrukturbetreiber reaktiviert wird. Es können somit geringere gesetzliche Standards angesetzt werden, die in der Regel einen schnelleren Bauablauf und geringere Kosten gegenüber den DB-Standards ermöglichen. Auch ein schnelles Vorantreiben der Planung und die frühzeitige Einbindung der Genehmigungsbehörden (so zeigt es sich bei anderen Projekten) dienen der Planungsbeschleunigung. Um für eine weitere Beschleunigung des Projekts zu sorgen, empfehlen wir eine frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligung und eine transparente Kommunikation. Für den 13. Mai 2025 war dazu eine Bürgerinformationsveranstaltung in Ludwigsburg geplant. Daran schließen sich laut Zweckverband weitere Formate u.a. eine Onlinebeteiligung an. Zudem sollten die kommunalen Gremien angemessen eingebunden werden und die Finanzierung des Projekts über alle Leistungsphasen ist nachhaltig sicherzustellen. Durch diese Maßnahmen besteht die Möglichkeit, Widerstände zu minimieren und Zeit einzusparen. Das Ministerium steht dabei dem Zweckverband und den Kommunen beratend zur Seite.

Zu Ihrer vierten Frage: Die Dauer der Zweckbindungsfrist unterscheidet sich je nach anzuwendender Fördergrundlage (GVFG oder LGVFG) und teilweise auch nach Fördertatbestand. Die Problematik der Einhaltung der Zweckbindungsfrist ist dem Zweckverband



jedoch bekannt. Dieser Sachverhalt war u.a. auch Thema des letzten Abstimmungsgesprächs, das am 29. Oktober 2024 stattgefunden hat (ein weiteres Gespräch ist geplant). Ergebnis hieraus war, dass der Zweckverband die jeweils einschlägige Zweckbindungsdauer in seinen Planungen berücksichtigen wird. Das Ministerium für Verkehr geht zudem davon aus, dass – sofern es beim Ergebnis dieser Planungen weitere Unklarheiten hinsichtlich der Zweckbindungsdauer geben sollte – der Zweckverband offene Fragen weiterhin mit dem Verkehrsministerium bzw. dem Regierungspräsidium Karlsruhe als zuständige Bewilligungsstelle abstimmen wird. Generell ergeben sich anteilige Rückzahlungsverpflichtungen dann, wenn die Zweckbindungsfrist nicht eingehalten wird. Der Anteil der zurückzuerstattenden Zuwendung bestimmt sich dabei nach dem Anteil der Zweckbindungsfrist, der nicht eingehalten wurde. Durch die neue Trassenführung (siehe Antwort zu Frage 1) würde direkt der Zielzustand in der Infrastruktur bis Ludwigsburg hergestellt werden. Durch die Weiternutzung auch nach dem Vorlaufbetrieb ist davon auszugehen, dass die Fördermittel nicht zurückgezahlt werden müssten.

Auf Ihre fünfte Frage ist zu sagen, dass die Beschaffung der Fahrzeuge zunächst davon abhängig ist, ob der Betrieb als reine Eisenbahnstrecke nach der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO), als Straßenbahn nach Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) oder als Mischbetrieb nach EBO und BOStrab erfolgen soll. Letztere Variante ist technisch am anspruchsvollsten, im Land aber auch bereits vielfältig umgesetzt. Dabei verkehren die Fahrzeuge innerstädtisch im Straßenbahnbetrieb und im Überlandbereich als Eisenbahn („Karlsruher Modell“). Am einfachsten und günstigsten ist die Fahrzeugbeschaffung reiner BOStrab-Fahrzeuge (reine Straßenbahnen), da die notwendige Technik geringeren Anforderungen entsprechen muss als im Eisenbahnbetrieb nach EBO. Tendenziell teurer sind hingegen die Fahrzeuge, die auf Bahnstrecken nach EBO zum Einsatz kommen. Für Zweisystemfahrzeuge, die im Mischbetrieb (EBO und BOStrab) eingesetzt werden, müssen nochmal höhere Kosten veranschlagt werden.

Nach der neuen Infrastrukturplanung (siehe Antwort auf Frage 1) strebt der Zweckverband einen Mischbetrieb aus EBO (auf der gepachteten DB Strecke) und BOStrab im Stadtgebiet von Ludwigsburg an. Die Elektrifizierung soll einheitlich mit 750 Volt erfolgen. Dadurch wären Fahrzeuge mit einer elektrischen Ausstattung für 15 kV mit 16,7 Hz. nicht zwingend nötig. Die geplante Reaktivierungskonzeption, die im zeitlichen Ablauf keine unterschiedlichen Fahrzeugtypen erforderlich macht, dürfte in organisatorischer und wirtschaftlicher Hinsicht einfacher umsetzbar sein.



Die Beschaffung von TramTrains oder reinen Straßenbahnen schätzt das Ministerium für Verkehr gleichermaßen als machbar ein. Das Land Baden-Württemberg kann darüber hinaus gerne einen Erfahrungsaustausch z. B. mit der AVG für Kombilösungen, dem Verband Region Stuttgart für S-Bahn oder anderen städtischen Betrieben wie z. B. den Betrieben der Stadt Ulm oder Freiburg (für reine Straßenbahnen) initiieren. Aktuell plant der Zweckverband nach eigenem Bekunden im Vorlaufbetrieb gepachtete Fahrzeuge einzusetzen.

Zu Ihren abschließenden Fragen zur Streckenführung kann ich Ihnen folgende Antwort geben: Die technischen und betrieblichen Herausforderungen der ursprünglich geplanten Vorlauftrasse haben offenbar bereits zu einer Anpassung geführt (siehe Antwort auf Frage 1). Für die neue Trassenführung gilt, dass diese noch zu beschließen ist und Teil der laufenden Planungen sind. Das Ministerium für Verkehr und der Zweckverband stehen dazu in Kontakt.

Die von Ihnen angesprochene alternative Trassenführung entspricht ganz offenbar dem nun vom Zweckverband vorgestellten Verlauf der Alternativtrasse. Dem Ministerium für Verkehr liegen allerdings keine eigenen Informationen hinsichtlich der Machbarkeit der Trassierung, der betrieblichen Möglichkeit, der verkehrsplanerischen Integration und der politischen Akzeptanz vor. Eine eigene Positionierung erscheint vor diesem Hintergrund nicht möglich und soll den kommunalen Gremien überlassen werden.

Abschließend danke ich für Ihr Interesse und Engagement und betone, dass mir viel an der Umsetzung der LUCIE liegt. Mit großem Interesse verfolgen wir die Entwicklungen und stehen dabei dem Zweckverband und allen weiteren Akteuren gerne unterstützend zur Seite. Gemeinsam mit Ihnen setze ich mich nachdrücklich für diese Verbesserung des ÖPNV im Raum Ludwigburg ein.

Mit freundlichen Grüßen

Winfried Hermann MdL