

# Öffentliche Infoveranstaltung Stadtbahn

Donnerstag, 06.07.2022

18.00 – 20.35 Uhr

Forum am Schlosspark, Ludwigsburg, sowie virtuell (via MS Teams® Meeting)

## Protokoll der Veranstaltung

### Teilnehmende

Auf dem Podium:	Sebastian Mannl	Stadt Ludwigsburg Bürgermeister
	Frank von Meißner	Zweckverband Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg Geschäftsführung
	Matthias Knobloch	Stadt Ludwigsburg Leitung des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität
Im Forum:	ca. 120 Besucherinnen und Besucher	
Online:	ca. 100 Personen	

Es handelt sich nicht um ein Wortprotokoll. Die Ausführungen, Fragen und Antworten sind im Protokoll stets sinngemäß, aber teils verkürzt wiedergegeben.

Herr Knobloch und Herr Mannl begrüßen die Besucherinnen und Besucher.

Hr. Mannl informiert, dass die Stadt heute gerne als Gastgeber fungiere, die Federführung des Projektes hingegen beim Zweckverband für die Stadtbahn liege. Die Stadt habe bei der Stadtbahn eine gewisse Doppelrolle: Als Mitglied des Zweckverbands Stadtbahn und als Interessenvertreter der Interessen der Stadt Ludwigsburg. Man gehe frühzeitig an die Öffentlichkeit, um die Menschen einzubinden und Feedback zu bekommen.

<b>Vortrag Hr. von Meißner</b>	<i>ca. 18.10 Uhr</i>
--------------------------------	----------------------

Herr von Meißner freut sich über das große Interesse an der Veranstaltung. Er betrachte die heutige Veranstaltung als Einstieg in den weiteren Dialog. Anschließend geht Herr von Meißner anhand einer Präsentation unter anderem auf die Vorgeschichte, die Vorteile und Rahmenbedingungen einer Stadtbahn und auf die nächsten Schritte ein. (*siehe Präsentation*)

Argumente für eine Stadtbahn seien beispielsweise ihre Leistungsfähigkeit, ihre Rolle als Standortfaktor, ihr Beitrag zur Wertschöpfung sowie die Vorteile für Einzelhandel und Dienstleister. Es gebe mittlerweile viele gute Beispiele für städtebaulich gut integrierte Stadtbahninfrastruktur, zum Beispiel in Augsburg, Freiburg oder Bremen. Problemen mit dem Radverkehr werde auf zwei Arten begegnet: Zum einen werde versucht, Bahn und Radverkehr nicht auf derselben Achse verkehren zu lassen. Zum anderen gebe es mittlerweile technische Möglichkeiten, die Sturzgefahr in Gleisrillen zu minimieren.

Die Busse würden weiterhin einen wichtigen Teil des Gesamtsystems „ÖPNV“ bilden, zum Beispiel für die Erschließung innerhalb der Ludwigsburger Weststadt. „Bahn und Bus aus einem Guss“ sei das Credo.

Mit Blick auf den Planungsstand betont Herr von Meißner, dass es bisher nur Machbarkeitsstudien gebe. Eine Vorplanung gebe es noch nicht, diese soll ab Sommer 2022 ausgeschrieben werden und 2023 starten. Die Vorplanung enthalte dann auch eine Kostenhochrechnung, die wiederum in eine standardisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) einfließe. Die ingenieurtechnische Vorplanung und NKU sollen voraussichtlich Mitte 2024 abgeschlossen werden. Wenn der Nutzen-Kosten-Faktor über 1 liegt, gelte das Projekt als volkswirtschaftlich sinnvoll und erhalte Investitionskostenzuschüsse.

Baubeginn auf der Markgröninger Bahn sei – Stand heute – nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses und des Zuschussbescheides für Mitte 2027 vorgesehen, für die weiteren Stadtbahnäste voraussichtlich ab dem Jahr 2032.

Herr von Meißner kündigt Ortstermine zum Einstieg in die Vorplanungen an, um dort Feedback der Bürgerinnen und Bürger zu beispielsweise neuralgischen Punkten zu holen.

Bezogen auf den Zielzustand des Mitfall 1-Netzes gebe es derzeit Abschnitte, die unstrittig seien, und andere, wo es noch Unsicherheiten gebe. Der Zweckverband habe daher ein Stufenkonzept entwickelt

(Folien 25 ff). Zur Trassenoptimierung im Osten (Folien 32 ff) erläutert Herr von Meißner, dass man vom Ludwigsburger Gemeinderat den Prüfauftrag bekommen habe, die Trasse über den Fuchshof in Richtung Niedersachsenstraße und Fellbacher Straße, also Oßweil-Süd, zu führen. Der Zweckverband habe dies verkehrlich und infrastrukturell geprüft. In der Gesamtabwägung sei die Variante Oßweil-Süd die bessere gegenüber dem Verlauf durch Alt-Oßweil.

**Fragen aus dem Plenum, aus der Fragenbox im Foyer und via E-Mail<sup>1 2</sup>**

ca. 19.00 Uhr

### **Themenbereich „Verkehr, Erschließung, Technik, Betrieb“**

*Wo kommt der Betriebshof hin und wie groß ist er?*

- ➔ Laut Herrn von Meißner bedarf es eines Standortes, der idealerweise an einem Streckenende liegt und möglichst wenige Betroffenen auslöst. Er sehe einen guten Standort in Markgröningen, dort seien gewidmete Bahnflächen vorhanden. Man rechne mit einer Halle mit etwa 2-3 Gleisen mit jeweils 100 m und weiteren Abstellgleisen.

*Kann man auf die Oberleitung verzichten?*

- ➔ Herr von Meißner erläutert, dass es zum heutigen Stand der Technik keinen leitungsfreien Stadtbahnbetrieb in Deutschland gibt und dementsprechend keine solchen Fahrzeuge am Markt angeboten werden. Eine Sonderlösung für Ludwigsbug sei nicht finanzierbar. Man beobachte die Entwicklungen im Fahrzeugsektor aber sehr genau und sei natürlich offen für Innovationen.

*Ist innerstädtisch eine separate Trasse (= eigener Gleiskörper ohne Kfz-Mitnutzung, Anm.) vorgesehen?*

- ➔ Dort wo es möglich ist, soll laut Herrn von Meißner die Stadtbahn auf einer eigenen Trasse fahren – gegebenenfalls unter Mitnutzung des Busverkehrs in zentralen Innenstadtbereichen. Wo dies nicht möglich sei, sollen Stadtbahn und Kfz die Fahrbahn gemeinsam nutzen. Ziel sei in diesem Fall eine Bevorrechtigung der Stadtbahn.

---

<sup>1</sup> Fragen bzw. Wortmeldungen via E-Mail und aus der „Fragenbox“ wurden von Herrn Beil (Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Nachhaltige Mobilität) gesichtet und während der Veranstaltung vorgetragen

<sup>2</sup> Die Reihenfolge der Fragen entspricht nicht dem chronologischen Verlauf aus der Veranstaltung. Vielmehr wurden für das Protokoll die Fragen im Nachgang dort, wo es sinnvoll war, thematisch sortiert.

*Die Vorteile der Bahn für die Innenstadt, zum Beispiel den Einzelhandel und dortigen großen Arbeitgeber, wurden im Vortrag benannt. Wie passt das zusammen, dass der Innenstadtabschnitt erst als letzter Teil des Stufenkonzepts vorgesehen ist?*

- ➔ Herr Mannl führt aus, dass es bei diesem Großprojekt nicht nur ein verkehrlicher, sondern auch ein politischer Konsens war, mit einem Stufenkonzept vorzugehen. Es sei wichtig, überhaupt erst Stufe 1 und 2 (sog. Stammstrecke Aldingen – Pattonville – Markgröningen – Schwieberdingen, Anm.) realisieren zu können, um dann Schritt für Schritt die nächsten Abschnitte anzugehen.

*Wie viele Zwischenhalte gibt es auf der Strecke Markgröningen – Ludwigsburg?*

- ➔ Herr von Meißner erläutert, dass Zwischenhalte nach Maßgabe des gesamten Zielzustands gebaut würden. Stand heute wären dies auf der Markgröninger Bahn: Ludwigsburg Bildungszentrum West, Waldäcker/Lotter, Möglingen Bahnhof, Möglingen Sonnenbrunnen, Markgröningen Sträßle, Markgröningen Bahnhof. Der Grundtakt werde 30-Minuten sein, im Berufsverkehr auf 15 Minuten verdichtet, am Wochenende in der Nebenverkehrszeit halbstündlich und in der Schwachverkehrszeit stündlich. Der Fahrplan solle so ausgelegt sein, dass sich die Züge am Bahnhof Möglingen und im Bereich Waldäcker begegnen.

*Warum wird W&W nicht angeschlossen?*

- ➔ Dies war laut Herrn von Meißner bereits Gegenstand einer Untersuchung, auf Bitten von OB Herrn Dr. Knecht. Ergebnis war, dass eine Trasse über W&W zwar ein gewisses Fahrgastpotential hat, die Trasse über die Hindenburgstraße jedoch eine stärkere Erschließungsfunktion der Arbeitgeber und Wohngebiete habe. Der Zweckverband sei derzeit in Gesprächen mit dem Land und dem Verband Region Stuttgart hinsichtlich einer Anbindung von W&W über die so genannte Schusterbahn. Die Entscheidung liege jedoch nicht beim Zweckverband. Herr Mannl bekräftigt, dass man sich aus Ludwigsburger Sicht ebenfalls für einen Schienenanbindung im Süden von Ludwigsburg stark mache, allerdings nicht mittels des Stadtbahnsystems.

*Welche Auswirkungen hat die Stadtbahn auf den Arsenalplatz und den ZOB?*

- ➔ Negative Wechselwirkungen am Arsenalplatz seien laut Herr Mannl nicht zu erwarten. Beim ZOB gebe es noch Abstimmungsbedarf, insbesondere aufgrund der geplanten Fahrzeuglängen der Stadtbahn bzw. der benötigten Bahnsteiglängen. Man sei hier gemeinsam im Gespräch, um Lösungen zu finden.

*Warum soll ein Streckenast nach Schlösslesfeld realisiert werden? Ist da der Bedarf so groß?*

- ➔ Die Hartenecker Höhe und Schlösslesfeld haben laut Herrn von Meißner grundsätzlich Fahrgastpotential. Ob dieser Streckenast in seiner weiteren Erschließungswirkung bzw. darüber hinaus wirtschaftlich sei und ob das Hartenecker Feld bei der künftigen Siedlungsentwicklung eine Rolle spiele, stehe frühestens in der Vorplanung nach der Nutzen-Kosten-Untersuchung fest.

*Warum diskutieren wir eine Stadtbahn? Können wir das nicht mit Bussen bewältigen?*

- ➔ Herr von Meißner führt aus, dass die Stadtbahn gegenüber dem Bus teils erhebliche Vorteile habe, angefangen von der Fahrplanstabilität bis zu den Fahrgastkapazitäten. Größere Kapazitäten seien aufgrund des übergeordneten politischen Ziels der Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 sehr bedeutsam, die ein Busverkehrssystem nicht bewältigen kann. Dazu bedürfe es ein qualitativ hochwertiges, leistungsfähiges Schienensystem. Für die Feinverteilung und die Zubringerfunktionen sind Busverkehrssysteme auch weiterhin unverzichtbar.

*Ein Bussystem im 10-Minuten-Takt, wie es heute vorhanden ist, ist auch sehr attraktiv.*

- ➔ Herr von Meißner erläutert, dass der 10-Minuten-Takt nicht weiterhelfe, wenn die Zuverlässigkeit nicht gegeben sei. Eine Stadtbahn könne dies zum Beispiel durch einen eigenen Gleiskörper viel zuverlässiger bewältigen.

*Einerseits soll der Einzelhandel in Oßweil-Mitte von der Stadtbahn nicht beeinträchtigt werden, andererseits soll die Stadtbahn dem Einzelhandel dienen. Wie passt das zusammen?*

- ➔ Herr von Meißner erläutert, dass durch Oßweil weiterhin ein Bus fahren würde, somit sei die Erschließung mit dem ÖPNV gesichert. Es sei darüber hinaus zu überlegen, ob mit dem Bus noch die Endhaltestelle der Stadtbahn angedient werden könne. Nach seiner Wahrnehmung übernehme der Oßweiler Einzelhandel überwiegend Nahversorgungsfunktionen, wofür die Stadtbahn eher keine Bedeutung habe.

*Warum sind für eine vorhandene Strecke von Ludwigsburg nach Markgröningen 6 Jahre zur Reaktivierung eingeplant? Man soll die Reaktivierung komplett herauslösen und als eigenständiges Projekt schnell realisieren!*

- ➔ Diese langen Zeiträume ergeben sich aus den umfangreichen Planungs- und Plangenehmigungsverfahren, die für die umfassende Erneuerung der Markgröninger Bahn.

Schließlich solle die Markgröninger Bahn ja auf ganz aktuellen technischen Stand gebracht werden, und nicht auf dem Stand von 2001 verbleiben. Ein Herauslösen der Markgröninger Bahn aus dem Stadtbahnprojekt würde geschätzt nur etwa vier Monate Zeit einsparen helfen. Insgesamt sei festzuhalten, dass die Verfahren generell heutzutage aufwändig und langwierig seien.

*Die erforderliche Leitungsfreiheit unter den Gleisen ist ein wichtiges Thema.*

- ➔ Herr Mannl teilt mit, dass es von der Lage bzw. Tiefe der Leitung abhängt, ob diese verlegt werden muss oder unter den Gleisen liegen bleiben kann. Außerdem müsse die Frage gestellt werden, ob die Leitungen nicht ohnehin erneuert werden müssen.

*Wie schnell kommt man – im Vergleich zum Bus – künftig mit der Bahn von Ludwigsburg nach Markgröningen?*

- ➔ Herr von Meißner führt aus, dass die Fahrtzeit ca. 16-17 Minuten betragen werde - umsteigefrei und alle 15 Minuten.

*Wie kann die Stadtbahn die B 27 in Ludwigsburg queren?*

- ➔ Die Querung soll laut Herrn von Meißner höhengleich, also ohne Tunnel, erfolgen. Idealerweise mit Bevorrechtigung der Stadtbahn.

*Sollen auf der Markgröninger Bahn Ein- oder Zweisystemfahrzeuge eingesetzt werden?*

- ➔ Vorgesehen sind laut Herrn von Meißner Zweisystem-Fahrzeuge, dies ist aber noch nicht endgültig entschieden.

### **Themenbereich „Auswirkungen durch die Stadtbahn bzw. die Baumaßnahmen“**

*Müssen Bäume gefällt werden? Wie geht man mit den historischen Alleen um? Welchen Ausgleich gibt es, wenn Bäume gefällt werden?*

- ➔ Herr Mannl betont, dass Alleen bzw. Bäume einen besonderen Schutz haben. In einer ersten groben Einschätzung gebe es im Bereich Hindenburgstraße keine Konflikte mit dem Baumbestand. Im Bereich Oßweil-Süd ist mit Eingriffen in den mittig liegenden Baumbestand zu rechnen. Hier würde es Kompensationen geben.

*Was passiert mit den Bäumen in der Leonberger Straße?*

- ➔ Dies könne man laut Herrn von Meißner aufgrund fehlender Detailpläne noch nicht sagen. Bäume können grundsätzlich durchaus nah an den Fahrleitungen liegen. Ziel sei es, so viele Bäume wie möglich zu erhalten. Herr Knobloch ergänzt, dass die Planung insgesamt mit einer Qualitätsverbesserung des öffentlichen Raums einhergehe.

*Es gibt schon heute sehr viele Verkehrsbeeinträchtigungen aufgrund von Baustellen. Der Bus sei nicht immer schuld an Verspätungen. Auch bei der Stadtbahn komme es zu einer großen Baumaßnahme mit Beeinträchtigungen.*

- ➔ Herr Mannl führt aus, dass derzeit mit Hochdruck beim Glasfaserbau in den Stadtteilen gearbeitet werde. Die hohe Umsetzungsgeschwindigkeit und zahlreichen beteiligten Firmen haben in Einzelfällen zur Folge, dass es nicht optimal läuft und zu Verspätungen im Busverkehr komme.

*Ist mit Erschütterungen am Haus und Beschädigungen an Kanälen zu rechnen?*

- ➔ Laut Herrn von Meißner seien solche Fragen Bestandteil der ingenieurtechnischen Planung. Dazu gehören beispielsweise Baugrunduntersuchungen entlang der Strecke. Diese seien spätestens in der Genehmigungsplanung durchzuführen, denn ohne den Nachweis gebe es keine Genehmigung. Wo erforderlich, würden auch Beweissicherungsverfahren durchgeführt.

*Es geht um den Bereich Hindenburgstraße / Danziger Straße. Dieser Bereich ist sehr schmal, es gibt dort Bäume, Stellplätze,... Was sehen die Planungen dort vor? Ist mit Lärm und Erschütterungen zu rechnen?*

- ➔ Stand heute können laut Herrn von Meißner noch keine technischen Vorschläge präsentiert werden. Diese werden im Zuge der Vorplanung erstellt. Was den Lärm betreffe, sei aufgrund der sehr kurvengängigen Zweisystemfahrzeuge – im Gegensatz zu den SSB-Fahrzeugen – technisch bedingt mit vergleichsweise wenig Lärm zu rechnen. Es gebe außerdem heutzutage erschütterungsminimierende Lösungen im Unterbau. Was die Stellplätze betrifft, werde es generell bei der Stadtbahn nicht ohne den Entfall von Stellplätzen geben.

*Die lange Bauphase ist nicht zu unterschätzen.*

- ➔ Herr Mannl hebt hervor, dass die eigentliche Bauzeit im Vergleich zum Gesamtverfahren verhältnismäßig gering sei. Die Planung und das Verfahren würden viel länger dauern.

*Durch den Bau entfallen Pkw-Stellplätze weg. Welche Alternativen gibt es für Anwohner?*

- Die Stadt habe laut Herr Mannl das Ziel, Stellplätze zu erhalten. Ein Kompletterhalt sei jedoch nicht möglich und könne daher nicht zugesichert werden.

*Kommt die immer Feuerwehr durch, wenn die Stadtbahn da ist?*

- Herr Knobloch betont, dass dies der Fall sei. Die Erreichbarkeit durch die Feuerwehr müsse immer gegeben sein.

### **Themenbereich „Kosten, Wirtschaftlichkeit, Nutzen-Kosten-Untersuchung“**

*Es stehen mindestens 250 Mio. Euro Baukosten im Raum. Ist diese Zahl noch realistisch? Was passiert, wenn sich dies Zahl verdoppelt oder verdreifacht? Wann amortisiert sich das?*

- In einem ersten Schritt, so Herr von Meißner, stehe nun die Vorplanung an. Diese beinhalte auch eine aktualisierte Kostenhochrechnung unter aktuellen und realistischen Rahmenbedingungen. Eine Berechnung der Amortisation erfolge in der Nutzung-Kosten-Untersuchung. Diese sei eine Betrachtung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens im Vergleich zu den Investitions- und Betriebskosten. Bei einem Nutzen-Kosten-Faktor  $> 1$  sei das Projekt als wirtschaftlich einzustufen.

*Bleibt es dauerhaft bei der 95%- und 75%-Förderung von Bund und Land, oder sind die Zuschüsse auf absolute Zahlen (= definierter Zuschuss in Euro, Anm.) gedeckelt?*

- Herr von Meißner führt aus, dass der Zuschuss auf den beantragten Summen aus der detaillierten und Gewerke-scharfen Entwurfs- und Genehmigungsplanung beruhe. Dabei handele es sich um qualifizierte Planungen und Kostenberechnungen, einschließlich eines „Risikopuffers“. Auf diese Zahl beziehe sich der Zuschuss. Er gehe davon aus, dass Fördergelder auch weiterhin zur Verfügung stehen, da es hohen politischen Handlungsdruck gebe, die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. So sei die Förderung aus dem GVFG gesetzlich vom Bund abgesichert mit einem Volumen von 1 Mrd. € pro Jahr, ab 2025 sogar mit 2 Mrd. Euro pro Jahr.

*Gibt es eine Prognose bzw. Zahl, wie viele Personen vom Pkw auf den ÖPNV umsteigen werden?*

- Die Machbarkeitsstudie aus 2017 geht laut Herrn von Meißner von 29 Mio. eingesparten PKW-km pro Jahr aus. Eine aktuellere Zahl gibt es noch nicht. Weitergehende Prognosen werden im Zuge der Nutzen-Kosten-Untersuchung ermittelt bzw. aktualisiert.



*Wird die Nutzen-Kosten-Untersuchung nur einmal für das Gesamtprojekt erstellt oder für jeden Abschnitt des Stufenkonzepts?*

- ➔ Herr von Meißner betont, dass jede Ausbaustufe (vgl. Präsentation, Folien 25ff: „Stufenkonzept“) für sich wirtschaftlich sein müsse. Somit ergeben sich – gemäß des Stufenkonzepts – mindestens drei Nutzen-Kosten-Untersuchungen. Für jede Ausbaustufe könne dann ein Förderantrag gestellt werden.

*Gab es eine Umfrage bei den Unternehmen usw. über das Pendel- oder Umsteigeverhalten? Wo kann man das einsehen?*

- ➔ Herr von Meißner erläutert, dass die Fahrgastprognosen anhand komplexer Verkehrsmodelle von Fachinstituten ermittelt wurden und werden. In der Vergangenheit seien die Prognosen meist übertroffen worden. So seien bei der Schönbuchbahn 2.500 Fahrgäste pro Tag prognostiziert worden, heute sei man bei 10.000 Fahrgästen. Die genaue Ermittlung im Zuge von aufwendigen Berechnungsverfahren durch verkehrswissenschaftliche Institute sei dem Betriebsgeheimnis zuzuordnen. In Gesprächen, beispielsweise bei der Fa. Bosch in Schwieberdingen, sei der Bedarf an einer attraktiven ÖPNV-Anbindung geäußert worden.

(In Wortbeiträgen von weiteren Bürgern wird der enorme Fahrgastzuwachs anhand von Beispielen bestätigt: Zum einen auf der Strecke Senden – Weißenhorn, zum anderen auf der SSB-Strecke Remseck – Stuttgart)

*In einer früheren Veranstaltung war von Herrn von Meißner deutlich höhere Kosten für das Gesamtsystem genannt worden. Welche Zahl ist realistisch?*

- ➔ Herrn von Meißner erläutert, dass die bisher kommunizierten 250 Mio. Euro dem Preisstand aus den Untersuchungen der 2012 bis 2015 entsprechen. Neue, belastbare Zahlen lägen erst mit der Kostenschätzung aus der Vorplanung vor.

### **Themenbereich „Sonstiges“**

*Können Ludwigsburger Bauunternehmen den Zuschlag für den Bau bekommen? Es kommt auf das wirtschaftlichste, nicht das billigste Angebot, an.*

- ➔ Herr von Meißner erläutert, dass die Arbeiten aufgrund des Volumens europaweit ausgeschrieben werden müssen. Die Erfahrung zeige, dass man wenig „exotische“ Angebote aus dem weiter entfernten europäischen Ausland bekomme. Große Firmen würden erfahrungsgemäß mit lokalen Subunternehmern zusammenarbeiten, so dass es auch hier eine Wertschöpfung geben werde.

*Wenn durch die Stadtbahn Busse wegfallen: Was passiert mit den Busfahrern, die unter Umständen nicht mehr benötigt werden?*

- ➔ Für Herrn von Meißner steht es außer Frage, dass der Bus weiterhin im Gesamtsystem benötigt werde. Somit würden auch die Fahrer weiterhin benötigt. Zudem herrsche allgemeiner Fachkräftemangel. Infolge der angestrebten Stärkung der Zubringer- und Feinverteilungsfunktion im Zuge der Stadtbahn-Inbetriebnahme bestehe die Chance, weiterhin ein großes Leistungsvolumen im Busverkehr auszuscheiden.

*Wo und wie erfährt man von den geplanten Vor-Ort-Terminen?*

- ➔ Die Termine stehen laut Herrn von Meißner noch nicht fest, sie würden dann aber über die Website und Lokalpresse kommuniziert. Eine eigene Projektwebsite des Zweckverbandes befinde sich derzeit im Aufbau. Derzeit finde man Infos auf der Website des Landratsamtes. Herr Knobloch bietet an, sich darüber hinaus bei [mobilitaet@ludwigsburg.de](mailto:mobilitaet@ludwigsburg.de) zu melden. Dann könne man gerne per E-Mail über anstehende stadtteilbezogenen Veranstaltungen informieren.

*Was passiert generell bei Störungen?*

- ➔ Herr von Meißner betont, dass durch die aktuellen Überlegungen zu den Streckenästen in der Oststadt eine höhere Flexibilität entsteht und somit besser auf Störungen im Betrieb reagiert werden könne (vgl. Folie 33).

Die Veranstaltung endet gegen 20:35 Uhr.

07.07.2022 / Stadt Ludwigsburg, M. Scheuermann