

Aktionsbündnis für eine Tram für Ludwigsburg

Experten von BUND und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) und dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) haben sich zu einem Aktionsbündnis zusammengetan und das verbesserte Stadtbahnkonzept erarbeitet. Interessierte Bürgerinnen und Bürger können gerne mitarbeiten.

Wir wollen die Verkehrswende

Der Dieselskandal und die drohenden Fahrverbote haben eine längst überfällige Diskussion über Luftverschmutzung und Lärmbelastung in den Städten befördert. Seit dem Klimagipfel in Paris und der mittlerweile spürbaren Klimaerwärmung ist klar, dass es mit dem Verbrennungsmotor so nicht weiter gehen kann. Der Pkw-Verkehr erstickt an seinem eigenen Erfolg und endet im Stau. Es geht nicht darum, Mobilität zu verhindern, sondern darum, einen zukunftsfähigen Mix mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln zu fördern. Eine Tram kann viel mehr Menschen umweltschonender und sicherer befördern als der Individualverkehr oder Busse. Der Ausbau des Radwegenetzes ist ebenfalls ein wichtiger Beitrag zur Luftreinhaltung. Wir brauchen einen gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr, damit unsere Städte wieder lebenswerter werden.

Der Bau der BRT-Trassen ist eine teure Brückentechnologie

Um schnell eine Verbesserung des bestehenden Busverkehrs zu erreichen, ist die Umstellung auf Elektroantrieb ausreichend. Zur Beschleunigung des Busverkehrs reicht die elektronische Steuerung der Ampelanlagen – diese ist bereits vom Gemeinderat beschlossen – und die Einrichtung von Busspuren. Die Investitionen in eine eigene BRT-Trasse sollte man sich sparen und Grünflächen im Osten bleiben damit erhalten.

Kommunalwahlen und OB-Wahlen

Am 26. Mai sind Kommunalwahlen und am 30. Juni ist die Wahl des Oberbürgermeisters in Ludwigsburg. Nutzen Sie die Gelegenheit, die Kandidaten zu befragen:

1. Halten Sie es für komfortabel, dass man in Pattonville oder am Bahnhof in den BRT umsteigen muss, um in die Ludwigsburger Innenstadt oder zum Blüba zu kommen?
2. Wäre es nicht vorteilhafter, wenn man umsteigefrei ins Zentrum fahren könnte?
3. Sind die Investitionen in den BRT notwendig, um den öffentlichen Verkehr zu verbessern oder reicht eine Beschleunigung der Buslinien durch intelligente Ampelsteuerung und die Einrichtung von Busspuren nicht aus?
4. Sind Sie für den Ausbau von Radwegen, um den Radverkehr zu stärken/auszubauen?

Nutzen Sie das Stadtticket

Die Verkehrswende kommt nicht von alleine. Statt wie gewohnt mit dem Pkw in die Stadt zu fahren, sollten Sie heute schon mal den Bus testen. Mit der Einführung des Stadttickets ab August letzten Jahres ist Busfahren supergünstig: Für 3 Euro bzw. 6 Euro für die ganze Familie können Sie einen ganzen Tag lang im Stadtgebiet von Ludwigsburg unterwegs sein.

Ab 1. April tritt die große Tarifreform im VVS in Kraft. Dadurch, dass die beiden Tarifzonen in Stuttgart zu einer zusammengelegt werden, kommt man mit einem 2-Zonen-Ticket von Ludwigsburg nach Stuttgart. Da lohnt sich die Fahrt mit dem eigenen Pkw nicht mehr.

Unterstützen Sie das Aktionsbündnis

Im Aktionsbündnis können Sie sich für das zukunftsweisende Verkehrsmittel in Stadt und Kreis und für eine lebenswerte und einkaufsfreundliche Innenstadt mit Ihren Ideen und Anregungen einsetzen.

Sagen Sie uns Ihre Meinung! Sagen Sie uns, was Sie von der Idee einer Tram für Ludwigsburg halten. Sie erreichen uns unter: info@stadtbahn-ludwigsburg.de.

Mehr Information finden Sie auf unserer Homepage:
www.stadtbahn-ludwigsburg.de



Impressum

V.i.S.d.P.: Klaus Arnoldi, Ludwigsburg
Fotos und Fotomontagen: Dr. Werner Bischof

2. überarbeitete Auflage, Ludwigsburg, März 2019

Das Aktionsbündnis von BUND, VCD und ADFC fragt nach:

Wann kommt die Tram nach Ludwigsburg?

Mobilität
für Menschen

Noch eine Utopie! Nur in der Fotomontage fährt die Tram durch die Wilhelmstraße

Bringt der Stadtbahnkompromiss die erhoffte Verkehrswende? Wird die Luft besser, der Lärm geringer und die Stadt fußgängerfreundlicher? Ist jetzt der Weg frei für eine lebenswerte Stadt?

Zum Jahresbeginn haben sich der Landrat Dr. Rainer Haas und der Oberbürgermeister Werner Spec überraschend auf einen Kompromiss zur Stadtbahn geeinigt und damit die Blockade beim Ausbau des Nahverkehrs beendet. Der Kompromiss sieht vor, dass die stillgelegte Markgröninger Bahn reaktiviert und bis 2025 ein Stadtbahn-Vorlaufbetrieb eingerichtet wird. Die Verlängerung dieser Linie bis nach Kornwestheim einerseits und bis zum Bosch in Schwieberdingen andererseits soll geprüft werden. Parallel dazu soll die U14 der Stuttgarter Straßenbahn bis zur Erich-Bracher-Schule in Pattonville verlängert werden.

Zwischen Pattonville und dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) klafft dann eine Lücke im Stadtbahnnetz. Zwar soll als dritter Abschnitt die Niederflurstadtbahn bis zum Bahnhof und als vierter Abschnitt der Ast nach Obweil und Schlosslesfeld geplant werden. Mit dem Bau ist jedoch wohl frühestens in zehn Jahren zu rechnen. Stattdessen will der Oberbürgermeister seine BRT-Busse in Ludwigsburg einsetzen, als Ersatz für eine Niederflurstraßenbahn. Diese überlagern Busse sollen elektrisch

angetrieben werden. Sie sollen die Weststadt über den ZOB, die Wilhelmstraße und Obweil mit Neckargröningen verbinden und die stinkenden Dieselsebusse ersetzen. Die Stadt Ludwigsburg hat durchgesetzt, dass Planung und Bau der BRT-Linien anteilig vom Kreis mitfinanziert werden. Jedoch ist noch nicht klar, ob und in welcher Höhe Zuschüsse vom Land fließen werden.

Zwar überwindet der Kompromiss von Stadt und Landkreis die jahrelange Blockade in der Verkehrspolitik, der große Entwurf ist das sicherlich nicht. Vielmehr bedeutet die Einigung, dass in den nächsten zehn Jahren in Ludwigsburg keine Schienen verlegt werden und keine Stadtbahn fährt. Statt eines durchgängigen Systems entsteht ein Flickenteppich aus Hochflurbahn im Südosten, einer Niederflurbahn im Westen und einem BRT-Bus dazwischen-

ein gutes Nahverkehrsangebot sieht anders aus.

Eine Tram für Ludwigsburg

Für Pendler, die zur S-Bahn und von dort weiter in Richtung Stuttgart fahren wollen, bringt die Stadtbahn bessere Anschlüsse. Aber reicht das aus?

Der Kompromiss ist Stückwerk

Es fehlt eine durchgehende Ost-West-Verbindung von Markgröningen bis in die Ludwigsburger Innenstadt. Wer zum Marktplatz, ins Blühende Barock oder zum Klinikum will, der muss am Bahnhof umsteigen. Damit verlängert sich die Fahrzeit und das Umsteigen ist unbequem und lästig. Niemand wird die Stadtbahn zum Einkaufen nutzen, wenn er vollbepackt umsteigen muss. Umsteigen verschlechtert die Vorteile der Tram gegenüber dem privaten Pkw. Statt einer durchgehenden Verbindung von Markgröningen über Ludwigsburg bis Aldingen entstehen Teilabschnitte, die nicht zusammenpassen.

Gleiches gilt für Pendler, die in Pattonville wohnen und in der Weststadt arbeiten. Eine durchgehende Verbindung ist nicht möglich. Auch hier muss am ZOB umgestiegen werden. Komfortabel ist das nicht und schneller als mit dem eigenen Pkw geht es auch nicht. Der öffentliche Verkehr kann nur gewinnen, wenn er gegenüber dem Individualverkehr in Puncto Fahrzeit und Komfort besser wird.

Somit bietet der Kompromiss in einzelnen Relationen Vorteile, wird aber zu keiner deutlichen Verkehrsverlagerung führen, solange die Innenstadt mit all ihren zentralen Einrichtungen nicht umsteigefrei erreicht wird. Und die Straßen in und um Ludwigsburg werden so nicht nachhaltig vom Verkehr entlastet.

Viele Schwachstellen

Soll die Tram ein Erfolg werden, muss sie umsteigefrei von Markgröningen in die Stadt bis zum Marktplatz, dem Klinikum und den Sportstätten fahren. Auch die Weststadt darf nicht abgehängt werden. Die reaktivierte Markgröninger Bahn führt um die Weststadt herum, statt sie zu erschließen. Und die Streckenführung in der Oststadt durch die Hindenburgstraße, wo



Fotomontage: Niederflurstraßenbahn am Arsenalplatz – Streckenführung an der Kreuzung Wilhelmstraße / Arsenalstraße. Moderne Bahnen können selbst enge Kurvenradien durchfahren.

kaum Leute wohnen, geht am Bedarf vorbei. Tunnellösungen wie in Stuttgart sind für Ludwigsburg zu teuer und aufwendig. Die Tram sollte oben fahren.

Wir vom Aktionsbündnis kritisieren: Systembrüche zwischen Straßenbahn und BRT mit dem Zwang zum Umsteigen machen den öffentlichen Verkehr unattraktiv, verlängern die Fahrzeiten und schrecken viele Fahrgäste ab.

Mit dem Kompromiss rücken die Schienen näher an die Stadt heran, aber an der Stadtgrenze stehen die Signale auf Halt. Sind die BRT-Busse erst einmal eingerichtet, dürfte die Tram kaum noch eine Chance auf Realisierung haben.

Verbesserte Streckenführung

Das Aktionsbündnis von BUND, VCD und ADFC schlägt im Gegensatz zu den offiziellen Planungen zum Start eine **durchgehende Linie** vor, welche die Orte Markgröningen und Möglingen einerseits sowie Aldingen und Pattonville andererseits mit der S-Bahn und der Ludwigsburger Innenstadt umsteigefrei verbindet. Die Tram muss dort fahren, wo die Leute wohnen und arbeiten. Deswegen präferieren wir die sogenannte **Weststadtspange** durch die Mörikestraße und die Gänsfußallee mit einem Halt an der MHP-Arena.

Über die Bahngleise sollte eine **neue Keplerbrücke** gebaut werden, die ausschließlich für den Öffentlichen Verkehr da ist. Das ist günstiger als der Bau eines Tunnels neben dem Schillerdurchlass, der für die Fahrgäste keinen Vorteil bietet: Wer von Markgröningen kommt und in die Innenstadt will, muss trotzdem am ZOB umsteigen.



Fotomontage: Eine Niederflurstraßenbahn fährt von der Myliusstraße zum Zentralen Omnibusbahnhof.

Erschließung der Innenstadt wichtig

Eine durchgehende Tramlinie von Markgröningen bis Aldingen, mit der man ohne Umsteigen zum Bahnhof, aber auch zum Marktplatz, Blühendem Barock und Klinikum sowie zu den Sportstätten am Stadion kommt, ist kundenfreundlich und stellt eine echte Alternative zum Autoverkehr dar.

Nur wenn viele zentrale Einrichtungen direkt erreicht werden, kann die Tram den Straßenverkehr entlasten und wirtschaftlich bestehen. Übrigens: Dieser Streckenverlauf entspricht in Teilen der geplanten BRT-Linie.

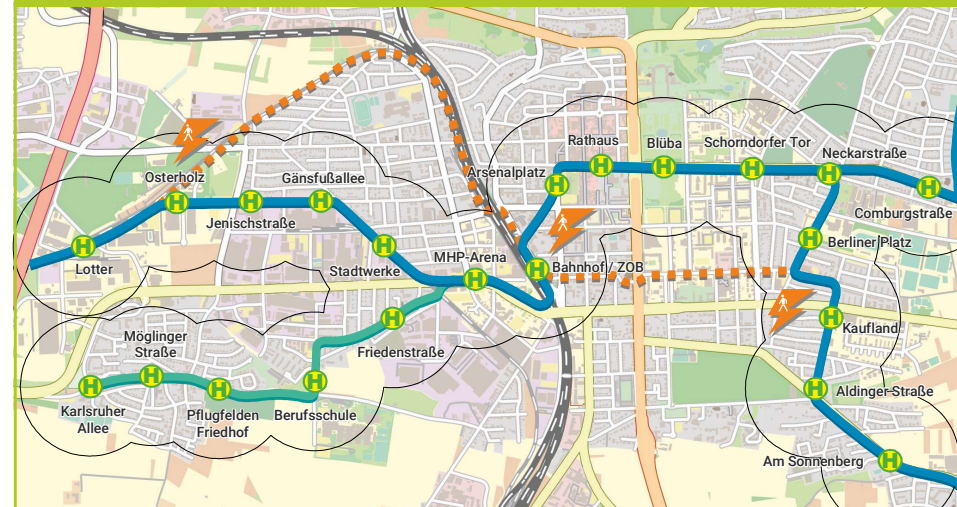
Für alle, die bisher mit dem Auto unterwegs sind, eröffnen sich dann ganz neue Perspektiven. Mal eben schnell mit der Tram auf den Ludwigsburger Wochenmarkt oder abends nach dem Kneipenbesuch ohne Auto nach Hause fahren – kein Problem mehr. Nicht nur die Pendler, die zur Arbeit mit der S-Bahn nach Stuttgart weiterfahren, erreichen die S-Bahnstation ohne Stau und Stress. Auch der Handel in der Barockstadt profitiert von einer Tram: Mit ihr können alle, die an der Strecke nach Markgröningen und Aldingen wohnen, bequem und schnell in die Ludwigsburger Innenstadt zum Arbeiten, Einkaufen oder einfach nur zum Bummeln fahren.



Fotomontage: Auf einer neuen Keplerbrücke könnte die Tram aus der Weststadt den ZOB erreichen. Auch Stadtbusse können diese Brücke nutzen, ohne im Stau zu stehen.

Optimierte Linienführung durch die Innenstadt

- 1) durchgehende Linie
- 2) Weststadtspange
- 3) neue Keplerbrücke



Am Osterholz sollte die Strecke von der Markgröninger Bahn abzweigen und durch die Mörikestraße und die Gänsfußallee bis zur Schwieberdinger Straße führen. Der ZOB wird über eine neu zubauende Keplerbrücke, auf der nur die Tram und Linienbusse verkehren, erreicht. Vom ZOB geht es durch die Myliusstraße in die Wilhelmstraße. Haltepunkte sind am Arsenalplatz und am Rathaus. In weiteren Verlauf werden das BlüBa, das Klinikum und die Sportstätten am Stadion erreicht. Vom Berlin Platz führt die Strecke über die Danziger und die Aldinger Straße bis nach Pattonville.

Blau Linien: der Vorschlag des Aktionsbündnisses zur Linienführung durch die Innenstadt. Die Einzugsbereiche der Stadtbahn sind mit 400 m-Radien um jede Haltestelle markiert.

Die bislang offizielle Variante (orangene Linie) geht am Bedarf vorbei und zwingt an entscheidenden Stellen zum Umsteigen zwischen Straßenbahn und BRT.