

Das Aktionsbündnis
von BUND, VCD und ADFC fordert:

Eine Tram für Ludwigsburg

Mobilität
für Menschen

Noch Zukunftsmusik: Die Fotomontage gewährt einen Blick über die Schulter des Fahrers auf die Wilhelmstraße

Ludwigsburg erstickt am Verkehr. Die vielbefahrene Wilhelmstraße teilt die Stadt in zwei Hälften: Für Fußgänger ist die ehemals breite Allee keine Flaniermeile mehr und nur an wenigen Stellen an Ampeln zu überwinden. Der Autoverkehr verdrängt selbst den Radverkehr in die Seitenstraßen.

Die Barockstadt aufzuwerten und in Gänze erlebbar zu machen, scheiterte bisher an der Vorfahrt für den Autoverkehr. Ludwigsburg gehört zu den Städten, denen ein Fahrverbot wegen zu hoher Belastung mit Stickoxid droht. Mit dem Bau von Tiefgaragen und günstigen Parkgebühren hat die Stadtverwaltung dieses Problem selbst verursacht. Aber: Nicht nur in der Stadt, sondern auch auf den vierspurigen Einfallstraßen staut sich der Verkehr. Schon bei kleinsten Störungen kommt es zum Verkehrskollaps. Autofahren in Ludwigsburg wird immer mehr zum Stressfaktor.

Leise und emissionsfrei - die Niederflurstraßenbahn

Klar ist, die Innenstadt muss erreichbar sein. Der Autoverkehr beansprucht zu viel Platz, verursacht zu viel Lärm und Gestank. Der Durchgangsverkehr muss aus der Stadt raus. Andere Städte haben es erfolgreich vorgemacht,

wie die Zentren wieder attraktiv und lebenswert werden, ohne dass Handel und Gewerbe darunter leiden. Beispiel Kassel oder Strasbourg: Durch konsequenten Ausbau der Straßenbahnen wurden die Innenstädte weitgehend autofrei. Fußgänger und Radfahrer haben sich ihre Stadt zurückerobert.

Aber wohin mit dem ganzen Verkehr? Ludwigsburg ist nicht nur eine Einkaufsstadt. Viele Menschen arbeiten im Handel und im Dienstleistungsgewerbe. Behörden und Stadtverwaltung müssen gut erreichbar sein. Die Stadt braucht ein leistungsfähiges Verkehrsmittel, das leise und emissionsfrei durch Ludwigsburg fährt - mit elektrischem Antrieb. Ein Verkehrsmittel mit leichtem Ein- und Ausstieg, in dem Eltern mit Kinderwägen, Ältere mit Rollatoren und Rollstuhlfahrer Platz haben. Das ruhig fährt und barrierefrei ist:

eine Niederflurstraßenbahn

Eine Tram für Ludwigsburg



Niederflurstraßenbahn in Kassel. Die Bahnsteige sind so hoch wie ein normaler Bordstein. Der Einstieg ist ebenerdig möglich.

Tram entlastet Stadt vom Verkehr

Eine Tram ist eine Niederflurstraßenbahn. Anders als bei der Stuttgarter U-Bahn benötigt die Niederflurbahn keine Bahnsteige. Ein Bordstein reicht als Einstiegshilfe aus.

Es gibt keine störenden Rampen oder Treppen. Ein Beispiel ist die Tram in Kassel – wie auf den Bildern oben abgebildet. Im Straßenbild fallen diese Bordsteine kaum auf und können leicht überquert werden. Das barocke Stadtbild von Ludwigsburg bleibt erhalten. Das einfache und bequeme Einsteigen ist ein großer Vorteil für alle, die mit Koffern, Einkaufstrolley oder Kinderwagen unterwegs sind. In der Bahn ist genügend Platz für sperrige Gegenstände. Die Bahn fährt ruhig. Dank moderner Technik können auch enge Kurvenradien ohne unangenehme Fahrgeräusche durchfahren werden. In der barocken Innenstadt kann sogar auf einen Fahrdraht verzichtet werden. Vom Bahnhof bis zur Stern-Kreuzung fahren die Bahnen mühelos mit wiederaufladbaren Batterien.

Wie verläuft die Strecke?

Die Tram soll den Landkreis Ludwigsburg in Ost-West-Richtung von Markgröningen bis Aldingen erschließen. Kernstück ist die ehemalige Bahnstrecke nach Markgröningen, die reaktiviert werden soll. Das allein reicht aber nicht aus. Der Markgröninger Bahnhof liegt zu weit außerhalb der Stadt und ist damit für viele unzugänglich. Eine Verlängerung der Bahn bis in die Stadtmitte ist notwendig, damit möglichst viele Menschen die Haltestellen zu Fuß erreichen.

Eine Tram darf nicht am Ludwigsburger Bahnhof enden. Für alle, die auf die S-Bahn umsteigen, würde das genügen. Aber zur Entlastung der Ludwigsburger Innenstadt

reicht es nicht aus. Das Aktionsbündnis von BUND, VCD und ADFC schlägt im Gegensatz zu den offiziellen Planungen des Landratsamts und der Stadt vor, die Bahn ab dem Osterholz über die Mörikestraße und die Gänsfußallee durch die Weststadt zum Ludwigsburger Bahnhof zu führen (Weststadtspange). Die Bahngleise sollten parallel zur bestehenden Keplerbrücke überquert werden, um anschließend über den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) und die Myliusstraße weiter in Richtung Innenstadt zu fahren. Die Weststadtspange mit einer neuen Keplerbrücke ist sicherlich eine Herausforderung. Aber nur so kann sichergestellt werden, dass eine durchgehende, umsteigefreie Verbindung von Markgröningen bis in die Innenstadt von Ludwigsburg und weiter nach Aldingen geschaffen wird.

Erschließung der Innenstadt

Für alle, die bisher auf's Auto angewiesen sind, eröffnen sich 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.

Streckennetz

Die Tram soll den Landkreis Ludwigsburg in Ost-West-Richtung erschließen. Zwischen Markgröningen und Ludwigsburg soll die ehemalige Bahnstrecke reaktiviert werden (1).

Vom Ludwigsburger Bahnhof (ZOB) soll sie dann durch die Innenstadt und vorbei am Blühenden Barock über Grünbühl und Pattonville nach Aldingen führen (2). Hier besteht Anschluss an die Linie U12 der Stuttgarter Straßenbahn.

Mit dem Bau der Weststadtspange (3) einschließlich einer neuen Keplerbrücke für die Tram ist eine durchgehende Verbindung des Markgröninger Astes und der Strecke nach Aldingen möglich.

Ergänzungen dieser Stammstrecke von Pflugfelden (4) bis nach Oßweil bzw. Schloßlesfeld und eine Stichstrecke nach Schwieberdingen (5) sind später möglich.



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



Fotomontage: Haltepunkt am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in Ludwigsburg – ein wichtiger Verknüpfungspunkt von Niederflurstadtbahn und S-Bahn.

Die Tram kann die Innenstadt vom Autoverkehr entlasten

Die Tram ist das Kernstück einer neuen Mobilität. Sie ist eine echte Alternative zum Autofahren. Wo heute nur Busse die Gemeinden rund um Ludwigsburg nur spärlich bedienen, kann die Tram auf eigener Trasse und unabhängig vom Autoverkehr die Menschen bequem, sicher und umweltschonend in die Stadt befördern. Die Wilhelmstraße könnte autofrei werden. Auch die hoch frequentierte Friedrichstraße und die Schwieberdinger Straße würden entlastet. Die Tram bringt die Fahrgäste schneller und komfortabler in die Stadt als das mit dem eigenen Auto oder dem Bus möglich wäre – bei weniger Lärm und Abgasen. Denn eMobilität muss im Schienenverkehr nicht erst erfunden werden. Und Fahrverbote wären für Ludwigsburg kein Thema mehr.

Aktionsbündnis für eine Tram für Ludwigsburg

Experten von **BUND** und dem **Verkehrsclub Deutschland (VCD)** haben sich zu einem **Aktionsbündnis** zusammengetan und das **Stadtbahnkonzept** erarbeitet. Jüngst ist auch der **Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC)** dem Bündnis beigetreten. Interessierte Bürgerinnen und Bürger können gerne mitarbeiten.

Wie ist der Sachstand?

Am 3. Mai 2017 hat der Ludwigsburger Gemeinderat eine Doppelstrategie zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs beschlossen. Diese hat als Sofortmaßnahme eine Reaktivierung der Markgröninger Eisenbahn bis in etwa 3 Jahren, in Innenstadt und nach Remseck ein BRT-System als Vorlaufbetrieb bis zur Fertigstellung der Stadtbahn zum Ziel. Beide Systeme werden parallel geplant. Anfang des Jahres 2018 hat das Landesverkehrsministerium einen Förderantrag für die Stadtbahn an den Bund gestellt.

Kann der BRT die Tram ersetzen?

Oberbürgermeister Spec will statt einer Tram einen sogenannten BRT (Bus-Rapid-Transport) einsetzen. Dabei handelt es sich um große Gelenkbusse, die wie eine Straßenbahn aussehen. In Strasbourg werden einzelne Linien mit solchen Bussen befahren. Der Fahrkomfort ist aber keinesfalls mit einer Niederflurstraßenbahn vergleichbar. Und die Busse werden von einem Dieselmotor angetrieben. Größter Nachteil: Der BRT hat keine eigene Trasse, sondern steht im Stau wie alle anderen Fahrzeuge auch. Deshalb ist das keine echte Alternative zu einer elektrischen Tram, die auf eigenen Gleisen fährt.

Was bringt die Reaktivierung der Markgröninger Strecke?

Die Reaktivierung der Strecke nach Markgröningen könnte die Schwieberdinger Straße vom Verkehr entlasten. Die Bahn würde aber nicht über die Gänsfussallee zum ZOB fahren, sondern auf Gleis 5 im Ludwigsburger Bahnhof enden. Eine Weiterführung über Kornwestheim nach Esslingen ist derzeit noch eine Utopie. Vorteil der Reaktivierung ist, dass sie schneller erreichbar ist als der Bau einer neuen Stadtbahntrasse. Schüler aus Markgröningen und Möglingen könnten das Schulzentrum West leichter erreichen. Auch für Pendler, die mit der S-Bahn nach Stuttgart weiterfahren wollen, wäre die Reaktivierung von Vorteil. Der Nutzen für die Ludwigs-

burger Innenstadt ist gering: Am Ludwigsburger Bahnhof müsste in den Bus umgestiegen werden, was Zeit kostet und unbequem ist. Die Wilhelmstraße wird vom Verkehr nicht entlastet.

Weitere Informationen hierzu unter:

www.ludwigsburg.de/Lde/start/stadt_buerger/stadtbahn-varianten.html

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.

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



Sagen Sie uns Ihre Meinung! Sagen Sie uns, was Sie von der Idee einer Tram für Ludwigsburg halten. Sie erreichen uns unter: astwerk@t-online.de

Impressum

V.i.S.d.P.: Andreas Stier, Ludwigsburg

Fotos und Fotomontagen: Dr. Werner Bischof

Ludwigsburg, April 2018