

Aktionsbündnis für eine Stadtbahn für Ludwigsburg

Experten von BUND, dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) und dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) haben sich zu einem Aktionsbündnis zusammengetan und das verbesserte Stadtbahnkonzept erarbeitet.

Der lange Weg zur Stadtbahn

Seit fast zwanzig Jahren wird über eine Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg und insbesondere um die Reaktivierung der erst 2005 stillgelegten Strecke nach Markgröningen diskutiert. Deren Betrieb war bereits 1975 eingestellt worden, weil die Bahnhöfe für die Erschließung der Innenstädte zu weit von den Stadtzentren entfernt lagen. Der Bus war damals das flexiblere Verkehrsmittel, aber 2004 gab es auch schon Überlegungen, mit einer Stadtbahn die Ortskerne zu erschließen. Ein erstes Gutachten im Auftrag des Landkreises empfahl 2008 eine Stadtbahn von Schwieberdingen bzw. Markgröningen über Möglingen und Ludwigsburg nach Neckargröningen mit der Verlängerung bis zum Landratsamt in Waiblingen. Wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit wurde dann 2011 das Linienkonzept überarbeitet und die Alternativen von Hoch- und Niederflur untersucht. Das Landratsamt favorisierte schon damals eine Hochflurbahn und wollte den SSB-Betrieb auf den Landkreis ausweiten. Bekanntlich war die Stadt Ludwigsburg vehement dagegen - wegen der Hochbahnsteige in der Stadt. In diese Diskussion mischten sich engagierte Bürger von BUND, VCD und ADFC erstmals ein und präsentierten in einer öffentlichen Veranstaltung Beispiele moderner Niederflurfahrzeuge. Eine Stadtbahn mit Niederflurfahrzeugen wäre möglich gewesen, aber die Stadtverwaltung und die sie tragenden bürgerlichen Fraktionen machten klar, dass sie eigentlich keine Stadtbahn in Ludwigsburg haben wollten. Die Idee des BRT – der Bus Rapid Transit – ein Schnellbussystem mit Stadtbahn-ähnlichen Fahrzeugen auf eigener Betontrasse – wurde 2017 geboren und 2019 nach der Abwahl von OB Spec wieder beerdigt. Der Klimawandel, der Dieselskandal und der Hitzesommer 2018 beförderten die Diskussion und führten zur „Gemeinsamen Verständigung über den Ausbau eines Stadtbahnsystems“ von Landkreis und Anliegerkommunen. Im Januar 2019 fasste der Kreistag den Beschluss zur Reaktivierung und Planung einer Niederflurstadtbahn.

Planung in vier Abschnitten

Beschlossen wurde ein Stufenkonzept. Vorrangig ist die Reaktivierung der Markgröninger Strecke „so schnell wie möglich“. Die Inbetriebnahme soll bis zum Jahr 2025 erfolgen.

In einem zweiten Schritt soll die SSB-Stadtbahn von Aldingen nach Pattonville bis zur Erich-Bracher-Schule bis 2025 verlängert werden. Als dritter und vierter Abschnitt sollen die Strecken vom Bahnhof Ludwigsburg nach Pattonville und die Streckenäste nach Schloßlesfeld bzw. Oßweil geplant werden.

Die Planung und der Bau der Bus-Rad-Trasse zwischen dem Osterholz und Neckargröningen liegen in der Zuständigkeit der Stadt. Die Pläne von Landkreis und Stadt überschneiden sich. **Wäre es da nicht besser, statt der BRT-Trasse gleich eine Stadtbahn zu planen?**

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



und auf unserem
youtube-Kanal
„Stadtbahn Ludwigsburg“



Impressum

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

4. überarbeitete Auflage, Ludwigsburg, Mai 2021

Das Aktionsbündnis von BUND, VCD und ADFC fragt nach:

Wann fährt die Stadtbahn nach Ludwigsburg?



Mobilität
für Menschen

Noch eine Utopie! Wann fährt die Stadtbahn durch Ludwigsburg?

Nach der Gründung des Stadtbahn-Zweckverbands: Wann wird mit dem Bau der Stadtbahn begonnen?

Anfang des Jahres kündigte das Landratsamt an, die Strecke nach Markgröningen vom Wildwuchs frei zu schneiden. Was zuerst wie der Beginn von Arbeiten zur Reaktivierung aussah, entpuppte sich schnell als ein eher symbolischer Akt: In der letzten Februarwoche wurden in Möglingen und Markgröningen wenige Hundert Meter freigeschnitten - die Bahnhöfe ruhen weiterhin im Dornröschenschlaf. Mehr als zwei Jahre nach dem Beschluss zur Stadtbahn sind an der Strecke keine Fortschritte erkennbar. Viel Zeit ging durch die Verhandlungen mit der Bahn verloren, obwohl von Anfang an klar war, dass die Bahn die Strecke nicht verkaufen wollte. Selbst mit dem Angebot des Landes, die Kosten der Reaktivierung zu übernehmen, tut man sich schwer. Anfang April appellierte der Gemeinderat an den Kreis, dieses Angebot anzunehmen.

Die Zeit drängt, denn der Klimawandel schreitet unahörlich voran. 2018 war das wärmste und 2020 das zweitwärmste Jahr. Der Beitrag des Verkehrs zur Reduzierung der CO₂-Emissionen ist bisher zu gering. Laut Verkehrs-

ministerium müsste der Autoverkehr in den Städten um ein Drittel reduziert und jedes dritte Auto elektrisch fahren, um bis 2030 die CO₂-Emissionen um 40 Prozent zu senken. Der Klimawandel erfordert eine Verkehrswende und einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Die Reaktivierung der Markgröninger Bahn wäre ein erster Schritt, auf dem Weg zu einer Stadtbahn. Aber es sollte schneller voran gehen.



Der zugewachsene Möglinger Bahnhof

Das Aktionsbündnis von BUND, VCD und ADFC fordert:

Eine Stadtbahn für Ludwigsburg

Die Reaktivierung der Markgröninger Bahn ist nur der erste Schritt. Der Bahnhof Ludwigsburg darf nicht Endstation sein. Die Bahn muss durch die Innenstadt weiterfahren.

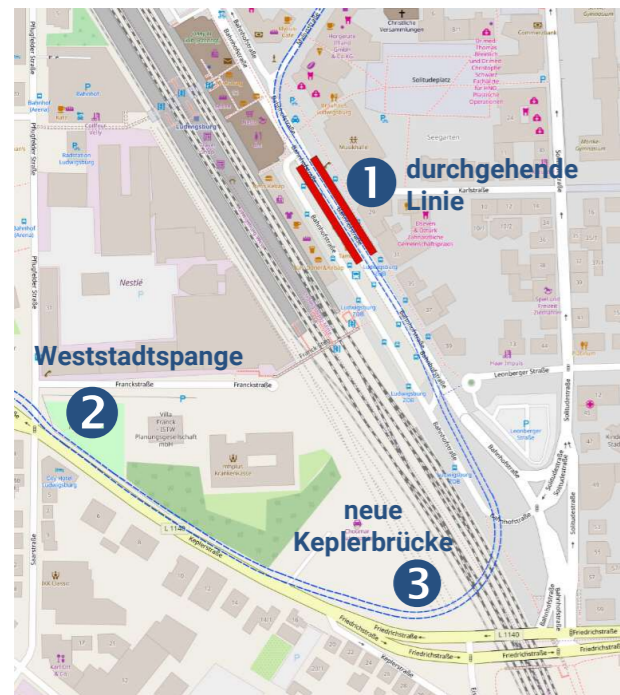
Die Reaktivierung der Strecke ist der einfachste und schnellste Weg zur Stadtbahn. Weil die Strecke nur stillgelegt und die Schienen noch liegen, ist kein aufwendiges Planfeststellungsverfahren notwendig. Auch die Fördermöglichkeiten durch den Bund und das Land sind optimal und reichen bis zu 90 Prozent. Denn die Markgröninger Bahn gehört zu den Reaktivierungsstrecken mit der höchsten Wirtschaftlichkeit. Gerechnet wird mit 3.380 Reisenden pro Tag.

Gleichzeitig will die Stadt Ludwigsburg die Bus-Rad-Trasse (BRT) vom Osterholz durch die Innenstadt und weiter über Oßweil bis nach Neckargröningen bauen. Entgegen der früheren Planung von OB Spec handelt es sich dabei nicht mehr um die überlangen Busse, die auf einer Betontrasse durch die Stadt fahren, sondern um Stadtbusse, die auf Busspuren mit Bevorrechtung an den Ampeln zügiger voran kommen sollen. Wenn beide Vorhaben 2025 fertiggestellt sind, ist die erste Ausbaustufe erreicht, aber vom ursprünglichen Ziel, einer Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg, sind wir noch weit entfernt.

Ein Knackpunkt ist die Querung der Bahnlinie. Hierzu hat das Aktionsbündnis einen eigenen Vorschlag entwickelt: Mit einer **neuen Keplerbrücke** für Busse und Bahnen kann der Zentrale Omnibusbahnhof angefahren werden und der ÖPNV unabhängig vom Autoverkehr geführt werden.

Ohne Umsteigen in die Innenstadt

Die Keplerbrücke ist das zentrale Bindeglied für die Verlängerung in die Innenstadt. Wer von Möglingen zu den Arbeitsplätzen in der Weststadt will oder wer von Markgröningen zum Marktplatz oder zum Klinikum möchte, muss nicht mehr am Bahnhof umsteigen, sondern kann einfach durchfahren. Von Remseck bis Markgröningen entsteht eine durchgehende Linie mit Anbindung an die S-Bahn. Das ist Anreiz für Autofahrer, das eigene Auto stehen zu lassen. Nur so **gelingt die Verkehrswende!**



Skizze der Streckenführung mit einer neuen Keplerbrücke. Dadurch kann der Kreuzungsbereich Friedrichstraße/ Bahnhofstraße spürbar entlastet werden.



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

Als Film: www.youtube.com/watch?v=QJfm9XmRL6Y

Verbesserte Streckenführung in Ludwigsburg

Die Stadtbahn muss dort fahren, wo die Leute wohnen und arbeiten. Deshalb präferieren wir die sogenannte **Weststadtspange** durch die Mörikestraße und die Gänsfußallee mit einem Halt an der MHP-Arena. Unverzichtbar ist die Erschließung der Innenstädte, sowohl in Markgröningen als auch Ludwigsburg. Deswegen sind Haltestellen am Rathaus, beim Blühenden Barock, am Schorndorfer Tor (Klinikum) und am Berliner Platz

(Stadion und Schulzentrum) vorzusehen. Nur wenn viele zentrale Einrichtungen direkt erreicht werden, kann die Bahn den Straßenverkehr entlasten und wirtschaftlich bestehen.

Erschließung der Innenstadt ist wichtig für die Verkehrswende

Wenn die Verkehrswende gelingen soll, dann muss die Fahrt mit der Stadtbahn schneller und komfortabler sein als mit dem eigenen Pkw: Mal schnell auf den Ludwigsburger Wochenmarkt oder abends nach dem Kneipenbesuch ohne Auto nach Hause fahren ist dann problemlos möglich. 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 sollte von der Stadtbahn profitieren: 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. Wenn weniger Autos durch die Stadt fahren, profitieren davon auch die Passanten, Radfahrer und das Klima.

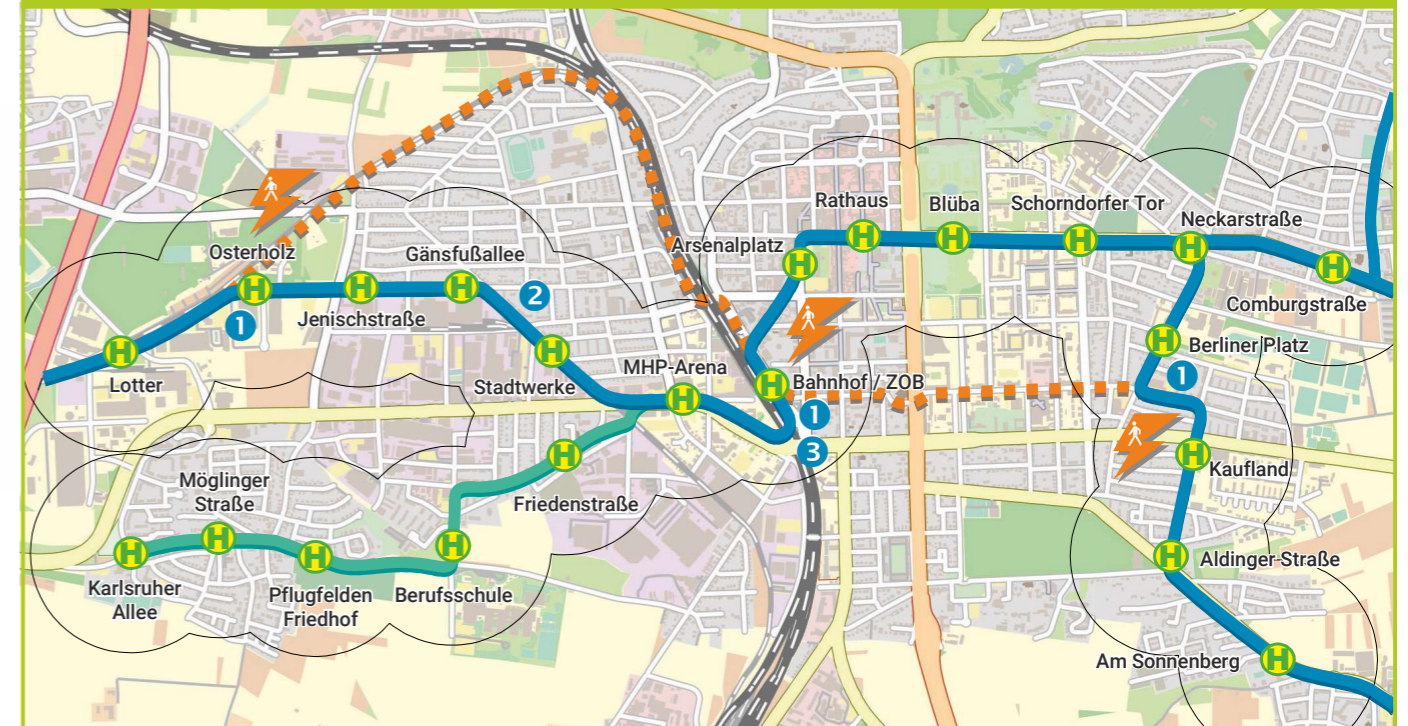


Fotomontage: Stadtbahnhalt am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB)



Die fahrende Stadtbahn als Film: www.youtube.com/watch?v=QJfm9XmRL6Y

Vorschlag der Stadtbahn-Initiative zur Linienführung durch die Innenstadt:



- 1 durchgehende Linie
- 2 Weststadtspange
- 3 neue Keplerbrücke

Eine durchgehende Stadtbahnlinie 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.

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

Grüne Linien zeigen mögliche Ergänzungslinien

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