

An die (Ober)Bürgermeister und Gemeinderäte in
Kornwestheim, Ludwigsburg, Markgröningen,
Möglingen, Remseck

Ludwigsburg, 14.11.2016

nachrichtlich: Landrat Dr. Haas

Signal für die Stadtbahn: Jetzt für die Niederflurstadtbahn votieren!

Sehr geehrte Damen und Herren (Ober)Bürgermeister
sehr geehrte Damen und Herren Stadt- und Gemeinderäte,

sicherlich verfolgen Sie aufmerksam die öffentliche Diskussion um die Stadtbahn in Ludwigsburg. Dabei kommt unseres Erachtens regelmäßig zu kurz, dass nicht nur die Stadt Ludwigsburg, sondern auch weitere Kommunen von der Entscheidung für eine Stadtbahn betroffen sind. Kommunen, die wie Sie ihre Entscheidung bereits vor längerer Zeit pro Stadtbahn getroffen haben und die jetzt darauf warten, dass dieses nachhaltige Verkehrsmittel im Kreis endlich weiter geplant und umgesetzt wird.

Leider wurde in den ganzen Diskussionen die bessere Variante einer Stadtbahn, die Niederflurstadtbahn, nicht oder nur unzureichend vorgestellt. Dabei hat die Niederflurbahn erhebliche Vorteile gegenüber der Hochflurvariante der SSB: Sie ist unter anderem nicht nur preiswerter beim Bau, sondern kann auch einzelne Stadt- und Ortsteile städtebaulich verträglicher erschließen. Und die befürchtete „Insellösung“ trifft eben nicht auf die Niederflurbahn zu, sondern vielmehr auf die Hochflurbahn der SSB: Überall, wo heute Stadtbahnen gebaut werden, sind es Niederflurbahnen! Man schaue nach Karlsruhe, Heidelberg, Ulm, Heilbronn, Straßburg etc. Die Hochflurbahn ist die eigentliche „Insel“, die mit der SSB nur einen Anbieter hat, was eine Ausschreibung unmöglich macht.

Weitere Argumente pro Niederflur erfahren Sie im beigefügten Papier und unter dem folgenden Link:
<http://rv-stuttgart.bund-bawue.de/bund-gruppen/kreis-ludwigsburg/kv-ludwigsburg/verkehr/>

Wir gehen davon aus, dass Sie damals Ihre Entscheidung grundsätzlich für eine Stadtbahnverbindung getroffen haben und nicht unbedingt auf die Hochflurbahn der SSB fixiert sind. Deshalb bitten wir Sie um ein Signal aus Ihrer Kommune an den Landrat, im bald zu stellenden GVFG-Förderantrag (2. Stufe) mit der Niederflurstadtbahn „ins Rennen zu gehen“.

Im Voraus herzlichen Dank für Ihr Engagement. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Stefan Flaig
BUND-Kreisvorsitzender

Gez.

Andreas Stier
VCD Ortsgruppe LB

Haben Sie noch Fragen? Eine kurze Nachricht genügt.

Andreas Stier • Sprecher Ortsgruppe Ludwigsburg • VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.

Telefon 0171 – 365 14 84 • eMail astwerk@t-online.de

Systemvergleich: Stadtbahn für den Kreis Ludwigsburg

Strategisches Ziel – was soll eine Stadtbahn leisten?

Ein ÖPNV-System für Stadt und Kreis Ludwigsburg soll bequem, sicher und preiswert sein und vor allem möglichst viele Siedlungsbereiche erschließen können, um damit möglichst vielen Menschen den Zugang zu ermöglichen. Die Haltestellen sollen demnach für die Nutzer schnell fußläufig erreichbar sein. Letzteres ist zwar von einem Bussystem leistbar, aber Busse (auch welche mit Oberleitung) scheiden angesichts ihrer mangelnden Attraktivität gegenüber einer Stadtbahn von vorne herein aus. Sie sind nicht geeignet, signifikant mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen.

Bleibt der Vergleich zwischen Hochflur- und Niederflurstadtbahn. Mit der SSB-Stadtbahn gibt es schon planerische Probleme, den Ludwigsburger Bahnhof anzufahren. Sie ist mit ihren Hochbahnsteigen und ihrem Platzbedarf nicht geeignet, jeden beliebigen Stadtteil anzufahren. Die Niederflurstadtbahn hat hier keine Probleme; sie kann beispielsweise ganz einfach die Bushaltestellen im ZOB nutzen. Die Niederflurstadtbahn zwischen Markgröningen und Aldingen könnte als Keimzelle für zahlreiche weitere Linien in die Stadtteile von Ludwigsburg und in andere Kommunen hinein genutzt werden.

„Inselbetrieb“ in Ludwigsburg?

Argument: In Stuttgart gebe es bereits eine eingeführte Stadtbahn. Die Niederflurstadtbahn im Kreis LB wäre allein auf weiter Flur und müsste im „Inselbetrieb“ gefahren werden.

Entgegnung: Anders herum wird ein Schuh draus: Die Hochflurstadtbahn in Stuttgart ist die einsame Insel. Überall sonst wird mit Niederflurstadtbahnen gefahren, so z.B. in Heilbronn, Karlsruhe, Ulm, Straßburg, Heidelberg, Muhlhausen etc. Zitat Ulmer Stadtwerke: „Wer baut denn heute noch Hochflur?“ Die SSB-Stadtbahn ist ein veraltetes System, bei dem es außerdem nur einen einzigen Anbieter für die Fahrzeuge gibt (Monopolist), während bei der Niederflur Fahrzeuge im echten Wettbewerb ausgeschrieben und beschafft werden können.

Fehlt ein Betriebshof und ein Betreiber?

Argument: Die SSB hat bereits Fahrzeuge und einen Betriebshof mit Werkstatt. Für die Niederflurstadtbahn müsste das neu geschaffen und ein Betreiber gesucht werden.

Entgegnung: Das ist zwar richtig, aber auch die SSB müsste einen neuen Betriebshof bauen, weil die bestehenden bereits ausgelastet sind. Und wenn wir die genannte Linie als Keimzelle für weitere Linien im Kreis LB betrachten, dann lohnt sich ein neuer Betriebshof auf jeden Fall. Überhaupt werden Bau und Betrieb der Stadtbahn nach einer Entscheidung ausgeschrieben, das günstigste Angebot bekommt den Zuschlag. Mittlerweile gibt es national und international genügend Unternehmen, die hier gerne anbieten werden. Bei Hochflur gibt es keine Ausschreibung, da sind wir auf die SSB festgelegt. Der Verband Region Stuttgart hat schon vor Jahren versucht, die S-Bahn auszuschreiben, ist aber am Monopolisten DB-Regio gescheitert. Das sollten wir bei der Stadtbahn vermeiden.

-2-

Muss die Stadtbahn nach Stuttgart durchfahren können?

Argument: Wenn die Stadtbahn nicht umsteigefrei nach Stuttgart durchfahren kann, dann lohne sich der Betrieb nicht, weil man zu viele Fahrgäste verliere.

Entgegnung: Wer nach Stuttgart will, nutzt die schnellere S-Bahn und steigt schon in LB um. Die Verbindung über Pattonville nach Aldingen dient dazu, die Menschen dort besser an Ludwigsburg anzuschließen, nicht dazu, die Menschen von Ludwigsburg oder sogar Markgröningen nach Stuttgart fahren zu lassen. Ein Umstieg in Aldingen ist also überhaupt nicht schädlich.

Ist die Niederflurstadtbahn teurer als die Hochflurstadtbahn?

Argument: Das vorhandene System der SSB-Stadtbahn sei preisgünstiger, weil ja Know-How, Fahrzeuge, Betriebshof etc. schon als großes Gesamtsystem mit entsprechenden Ressourcen vorhanden sind.

Entgegnung: Es ist genau anders herum: Die Niederflurbahn ist deutlich günstiger!

Zunächst muss man nach einmaligen Investitionskosten für den Bau und Kauf sowie Betriebs- und Unterhaltskosten für die späteren Jahre unterscheiden. Es ist ganz offensichtlich und leuchtet jedem ein, dass der Bau der Gleise und der Infrastruktur für die Hochflurstadtbahn erheblich teurer ist, vor allem aufgrund der Hochbahnsteige an den Haltestellen. Für die Niederflurstadtbahn braucht es hier nur leicht erhöhte Randsteine. Auch die Fahrzeuge sind deutlich günstiger und außerdem von zahlreichen Anbietern lieferbar (kein Monopolist wie bei der SSB). Nicht zu vergessen die heute geforderte Barrierefreiheit der Haltestellen: Die ist mit der Niederflurstadtbahn bereits gegeben. Bei der Hochflurbahn erfordert sie teure Rampen oder Aufzüge.

Beim Unterhalt ist damit zu rechnen, dass auch hier die Hochbahnsteige mehr kosten als die einfachen Niederflurhaltestellen. Ansonsten sind die Betriebskosten vor allem vom darauf gefahrenen Verkehr abhängig, der bei der Niederflurstadtbahn ja deutlich umfangreicher sein kann (und soll) als bei SSB-Betrieb. Je größer das Netz, je dichter der Takt, umso mehr sinken die Betriebskosten pro gefahrenem Kilometer oder Fahrgast. Hier hat die Niederflurbahn also auch einen deutlichen Vorteil.

Haben Sie noch Fragen? Eine kurze Nachricht genügt.

Andreas Stier • Sprecher Ortsgruppe Ludwigsburg • VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.

Telefon 0171 – 365 14 84 • eMail astwerk@t-online.de