

---

## Pressemitteilung

Nr. 2/16

Ludwigsburg, 26. September 2016

### **VCD für Stadtbahn Ludwigsburg**

Stadtverträgliche Niederflurvariante realisieren

Der ökologische Verkehrsclub VCD plädiert für die rasche Umsetzung der Stadtbahn-Planungen für Ludwigsburg.

„Die Reaktivierung der Bahnlinie nach Markgröningen wird seit über 20 Jahren diskutiert, doch umgesetzt wurde nichts“, beklagt Andreas Stier von der VCD-Ortsgruppe Ludwigsburg. In der gleichen Zeit sei rund um Heilbronn ein Stadtbahn-Netz völlig neu aufgebaut worden, gibt der VCD zu bedenken.

Dass dringend für Landkreis und Stadt Ludwigsburg attraktive Alternativen zum Autoverkehr abseits der S-Bahn-Achsen notwendig seien, zeigen der Stuttgarter Feinstaubalarm und die Belastungen auf der Ludwigsburger Friedrichstraße, so Andreas Stier.

Erfreut zeigt sich der VCD, dass bislang noch keine endgültige Entscheidung für eine der zwei zur Diskussion stehenden Varianten getroffen worden sei, auch wenn die Verwaltung mit der sog. Hochflur-Variante die Anmeldung zum GVFG-Bundesprogramm vornehmen wolle. Landratsamt und Stadt hatten aber gegenüber dem VCD versichert, dass die Kosten- und Folgekostenberechnungen für beide Varianten durchgeführt werden und erst in einer weiteren Stufe die endgültige Systementscheidung zu treffen sei.

Erhebliche Bedenken hat der VCD gegenüber einer vom Ludwigsburger OB Spec favorisierten Schnellbusvariante: Das Bus-Rapid-Transport-System (BRT), bestehe im wesentlichen aus optimierten Bussen auf weitgehend eigener Fahrbahn und erreiche bei weitem nicht die Transportqualität und Leistungsfähigkeit einer Stadtbahn. Dazu Andreas Stier: „Ein Bundeszuschuss kann nur einmal abgerufen werden. Stellt sich in einigen Jahren heraus, dass der BRT die Verkehrsbedürfnisse von Stadt und Kreis nicht mehr abdecken kann, müsste Ludwigsburg eine zur Kapazitätserweiterung notwendige Tram aus eigener Tasche zahlen. Eine nachhaltige und wirtschaftliche Lösung kann das für die schnell wachsende Stadt Ludwigsburg und den Landkreis mit Möglingen, Markgröningen und Pattonville jedoch nicht sein“

„Einzig für die Niederflurvariante einer Stadtbahn liegt derzeit der Nachweis der Machbarkeit sowie mit einem Faktor von 1,5 eine sehr positive Nutzen-Kosten-Rechnung vor – diese Lösung fügt sich auch gut in die Straßen der Stadt ein“, erklärt Andreas Stier. Für die Hochflurvariante mit meterhohen Bahnsteigen sehe der VCD große Probleme – insbesondere am Busbahnhof und bei der Führung der Strecke durch die Stadt und in die einwohnerstarken Stadtteile. Hier könnte der laut Stadt Ludwigsburg bereits bis 2019 umzubauende Busbahnhof mit voller Integration der Niederflur-Stadtbahn ohne Provisorien fertig gestellt werden. Deshalb plädiert der VCD klar für die Realisierung der Stadtbahn Ludwigsburg als Niederflurvariante.

Der VCD wird hierzu gemeinsam mit einem neugegründeten Aktionsbündnis Niederflur-Stadtbahn in Kürze ein Konzept vorstellen.

---

Haben Sie noch Fragen? Eine kurze Nachricht genügt.

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

Telefon 0171 – 365 14 84 • eMail [astwerk@t-online.de](mailto:astwerk@t-online.de)

## Glossar:

**Hochflur-Stadtbahn:** Fußbodenhöhe der Stadtbahn ca. 1 m über Schienenoberkante; für Barrierefreiheit sind 1m hohe Bahnsteige notwendig, Fahrzeugbreite 2,65m, 2 teiliges Fahrzeug, Länge 40 m, Mindest-Kurvenradius 50 m. Kupplung von mehreren Einheiten je nach Fahrgastaufkommen möglich.

**Niederflur-Stadtbahn:** Fußbodenhöhe der Stadtbahn ca. 15-25 cm; für Barrierefreiheit sind Bahnsteige von 15-25 cm Höhe notwendig, Halt von Niederflur-Stadtbahn und Bus an gleicher Haltestelle möglich; Fahrzeugbreite zwischen 2,40 und 2,65 m technisch möglich, variable Fahrzeuglänge zwischen 25 und 40 m; mehrgliedrig; damit flexibler; Kurvenradien von unter 20 m möglich; Fahrleitungsfreier Akkubetrieb bis zu 1 km möglich; Kupplung von mehreren Einheiten je nach Fahrgastaufkommen möglich.

**Bus-Rapid-Transport (BRT):** Bussystem mit ein bis mehrgliedrigen Bussen mit Diesel,- oder Erdgasantrieb (auch als Hybrid); Elektroantrieb noch nicht verfügbar; Bahnsteighöhe 15-25 cm; Die zur Beschleunigung erreichbaren Fahrzeitgewinne werden auf eigenen, dem Busverkehr vorbehaltenen Trassen (dazu möglichst über 80% erforderlich) und Busbeschleunigungsschaltungen der Ampeln erreicht. Fahrzeuge sind zur Kapazitätssteigerung nicht kuppelbar.

Ca. **3.860** Zeichen mit Leerzeichen

---

Haben Sie noch Fragen? Eine kurze Nachricht genügt.

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

Telefon 0171 – 365 14 84 • eMail [astwerk@t-online.de](mailto:astwerk@t-online.de)