

## Themenfeld 2 Kulturelles Leben

### Indikator

#### 2\_1 Vielfalt kultureller Veranstaltungen

### Definition

Der Indikator zeigt die Anzahl und Art der kulturellen Sparten, die städtische Zuwendungen erfahren. Zu beachten ist, dass es sich nur um eine Quantitätsbemessung handelt.

### Einflussnahme auf den Indikator

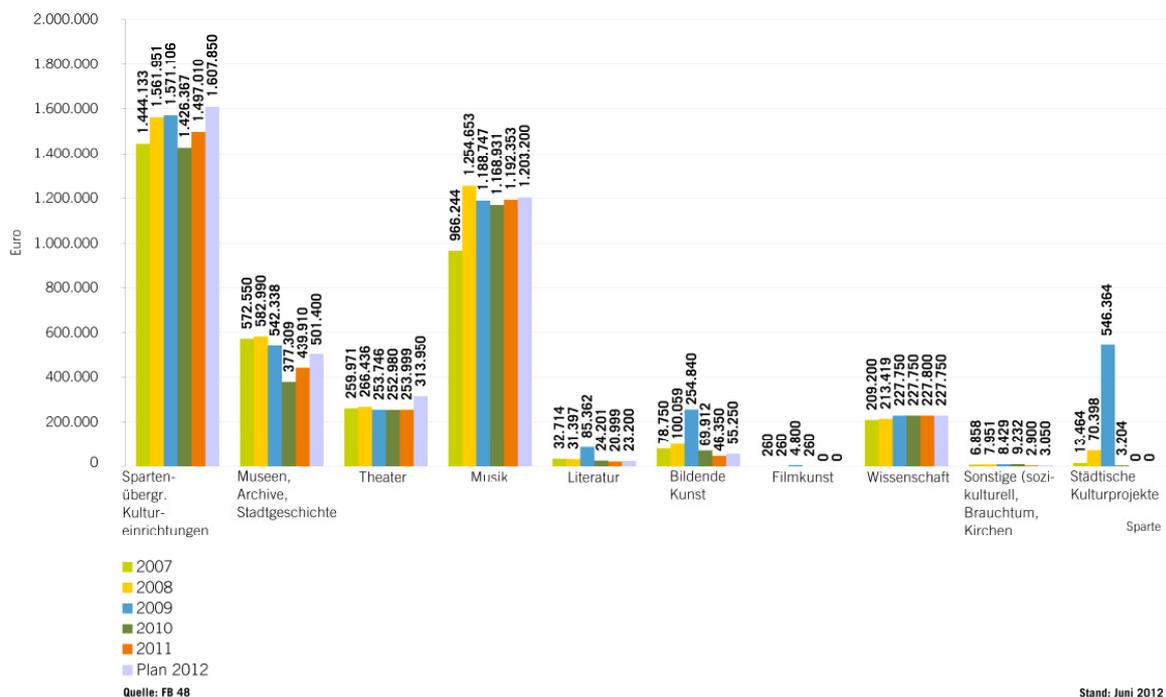
Über die Zuschüsse aus dem städtischen Haushalt besteht eine direkte Einflussnahme auf den Erhalt und die Entwicklung der Vielfalt der kulturellen Sparten.

### Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)

Das hohe Niveau und die Vielfalt des kulturellen Lebens sind erhalten und vor dem Hintergrund der Stadtgeschichte bürgerorientiert weiterentwickelt. Dies zeigt sich bei eigenen Produktionen und internationalen Gastspielen von Theater, Tanz und Musik, bei Aktivitäten im Bereich Medien, bei regionalen Produktionen, Ausstellungen, sowie in der Arbeit der Museen und Archive. Zusätzlich sind Entwicklungsmöglichkeiten für Experimente und die freie Kulturszene geschaffen.

### Grafik

Entwicklung Einrichtungen-Kulturelle Sparten



## **Entwicklung**

Die Grafik zeigt die Entwicklung der städtischen Zuschüsse in den jeweiligen Sparten entsprechend der Kategorisierung im Masterplan. Nicht dargestellt sind Drittmittel aus weiteren Töpfen wie Zuschüsse des Landes oder aus Stiftungen. Die Abweichungen im Jahr 2008/ 2009 entstanden durch Sonderveranstaltungen im Rahmen des Stadtjubiläums.

## **Zielwertkorridor**

Es handelt sich um einen beobachtenden Indikator ohne eigenen Zielwertkorridor.

## **Fazit**

Der Indikator wird als allgemeiner, beobachtender Indikator weiter geführt, da er einen guten Überblick über die jahresübergreifende finanzielle Entwicklung und Absicherung der wesentlichen kulturellen Fördersparten gibt. Finanzielle Kontinuität und Sicherheit erlauben, dass sich auf dieser Basis eine Vielfalt an kulturellen Aktivitäten und Angeboten für die Bevölkerung, sowie eine Verschränkung untereinander entwickeln können.

In den Kulturklausuren 2011 wurde u.a. darauf abgehoben, dass eine ausgewogene Mischung aus kleineren und großen, lokalen und überregional wirkenden Kultureinrichtungen ein für Ludwigsburg spezifisches Reizklima schafft, in welchem sich die Kulturakteure/ -anbieter in einer positiven Abhängigkeit zueinander weiter entwickeln, sich aneinander messen, erneuern oder auch gemeinsame, aufgeschlossene Publika entwickeln können (Gleichzeitigkeit von Breiten,- Spitzen, und Nischenangebot),

## **Themenfeld 2**

### **Kulturelles Leben**

#### **Indikator**

#### **2\_2 Nutzer städtischer Kulturangebote**

##### **Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

Die aktive Beteiligung und Teilhabe der Bürgerschaft am kulturellen Leben fördert Integration, Selbstbewusstsein, Kreativität und damit die Lebensqualität. Das musisch-kulturelle Bildungsangebot, insbesondere der Jugend ist weiter entwickelt und verbessert und der Zugang aller Bevölkerungsgruppen zu hochwertigen Kulturangeboten ist erleichtert.

##### **Entwicklung des Indikators**

Vom Fachbereich Kunst und Kultur wurde Ende 2011 als Ergebnis von 2 Kulturklausuren vorgeschlagen, für den künftigen Zuwachs an städtischen Fördermitteln in einem ersten Schritt Wirkungsfunktionen anzusetzen, die dann differenziert für und mit den bezuschussten Einrichtungen in inhaltlichen Zielrahmen münden werden. Diese definieren dann das Feld, in welchem die entsprechende Einrichtung Teilhabe schwerpunktmäßig realisiert.

Wichtig ist dabei, in der Binnenbetrachtung der einzelnen Einrichtungen eine angemessene Spannweite der Art und des Umfangs der Ziele zu halten, damit die individuellen Ansätze und Vielfalt der Umsetzungen und der Angebote erhalten bleibt. Über entsprechende, ergänzende und aus den inhaltlichen Zielrahmen abgeleitete Kennzahlen soll perspektivisch die Überprüfung dieser Kriterien ermöglicht werden.

Mögliche Umsetzungen für Teilhabe könnten beispielsweise sein:

- Gezielte Programmangebote
- Zielgruppenfestlegungen/- konzepte
- Monetäre Erleichterungen zur Schaffung erleichterter Zugänge
- Pädagogische Begleit-, Mitmach- und Vermittlungsprogramme
- Kooperationen



## Themenfeld 5 Lebendige Innenstadt

### Indikator

#### 5\_1 Besucherzufriedenheit

#### Definition

Dieser Indikator zeigt die Zufriedenheit der Innenstadtbesucher auf. Diese werden im Rahmen einer extern durchgeführten Kundenbefragung alle drei Jahre zu verschiedenen Aspekten wie Sicherheitsempfinden, Sauberkeit, Anbindung ÖPNV, Parkplätze, Aufenthaltsqualität, usw. befragt.

#### Einflussnahme auf den Indikator

Über die Aufwertung und attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raums und den gemeinsamen, gebündelte Aktivitäten des Citymanagement besteht ein direkter Einfluss der Stadt.

#### Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)

Der unmittelbare Bezug ist bei folgendem strategischen Ziel des SEK gegeben:

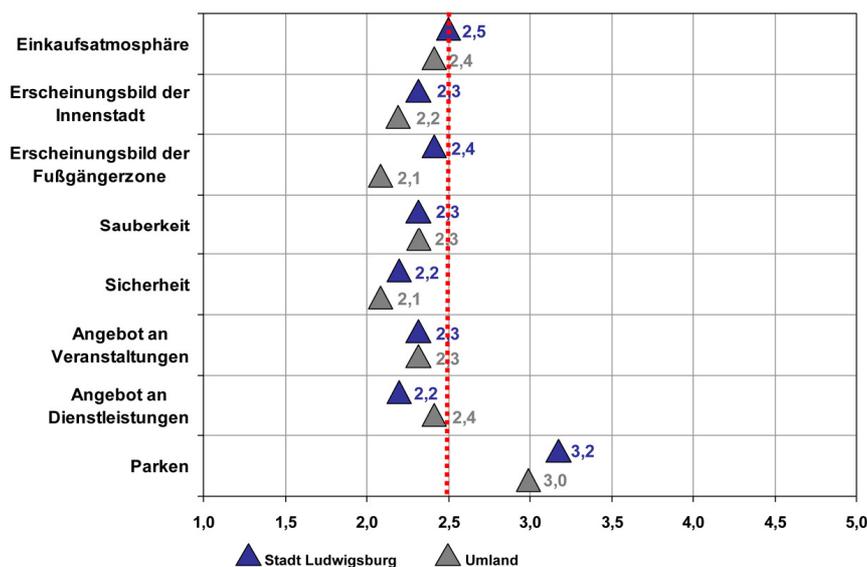
#### Themenfeld Lebendige Innenstadt

5.2 Die Innenstadt wird aktiv gestaltet. Sie verfügt über eine hohe Aufenthaltsqualität, die sich in Ruhe- und Bewegungsräumen, Sicherheit und Sauberkeit zeigt. Das **harmonische Zusammenspiel von Tradition und Moderne** schafft eine besondere Atmosphäre und Möglichkeiten für alle Generationen.

#### Grafik



Frage: Wie benoten Sie folgende Punkte in der Ludwigsburger Innenstadt?  
(Benotung nach Schulnoten; n = 1.350)



Quelle: GMA-Kundenbefragung 2010

38

## Entwicklung

Im Jahr 2004 fiel die Benotung der Ludwigsburger Innenstadt überwiegend nur befriedigend aus. Bei der Benotung einzelner Innenstadtfaktoren konnte 2007 eine deutliche und 2010 erneut eine leichte Verbesserung erreicht werden.

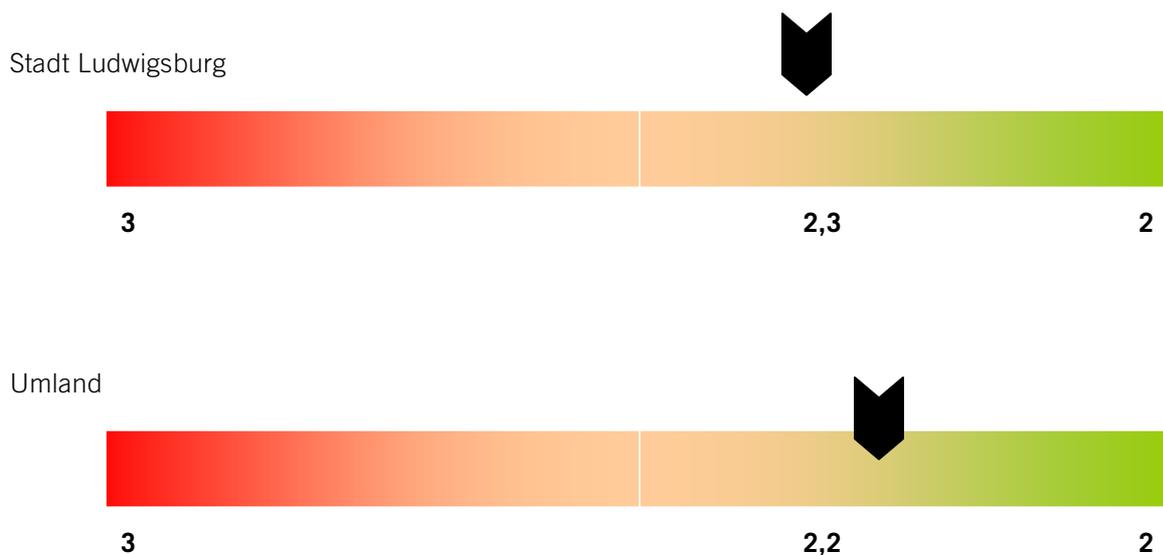
Die besten Noten erhielten die Aspekte:

- Sicherheit
- Erscheinungsbild der Innenstadt
- Angebot an Veranstaltungen
- Erscheinungsbild der Fußgängerzone.

Die mit Abstand schlechteste Note erhielt in 2010 der Aspekt „Parken“

Ludwigsburger haben tendenziell eine kritischere Haltung als die Besucher aus dem Umland.

## Zielwertkorridor



## Fazit

Die Ergebnisse der GMA Imageanalyse zeigen die hohe Attraktivität der Ludwigsburger Innenstadt. Die aus dem Masterplan „Lebendige Innenstadt“ bereits umgesetzten als auch in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen zeigen Wirkung. Die Stadt ist weiterhin bestrebt, die Attraktivitätssteigerung fortzuführen.

## Themenfeld 5 Lebendige Innenstadt

### Indikator

#### 5\_2 Kundenzufriedenheit

#### Definition

Dieser Indikator zeigt die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden mit dem Angebot, dem Service und dem Preis-/ Leistungsverhältnis des Ludwigsburger Einzelhandels. Diese werden im Rahmen einer extern durchgeführten Kundenbefragung alle drei Jahre zu verschiedenen Aspekten wie Vielfalt, Gestaltung, Öffnungszeiten, Beratung usw. befragt.

#### Einflussnahme auf den Indikator

Über die gemeinsamen, gebündelten Aktivitäten des Citymanagements besteht ein mittelbarer Einfluss der Stadt. Generell bleibt jedoch festzuhalten, dass Einzelhändler einzeln handeln.

#### Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)

Der unmittelbare Bezug ist bei folgendem strategischen Ziel des SEK gegeben:

#### Themenfeld Lebendige Innenstadt

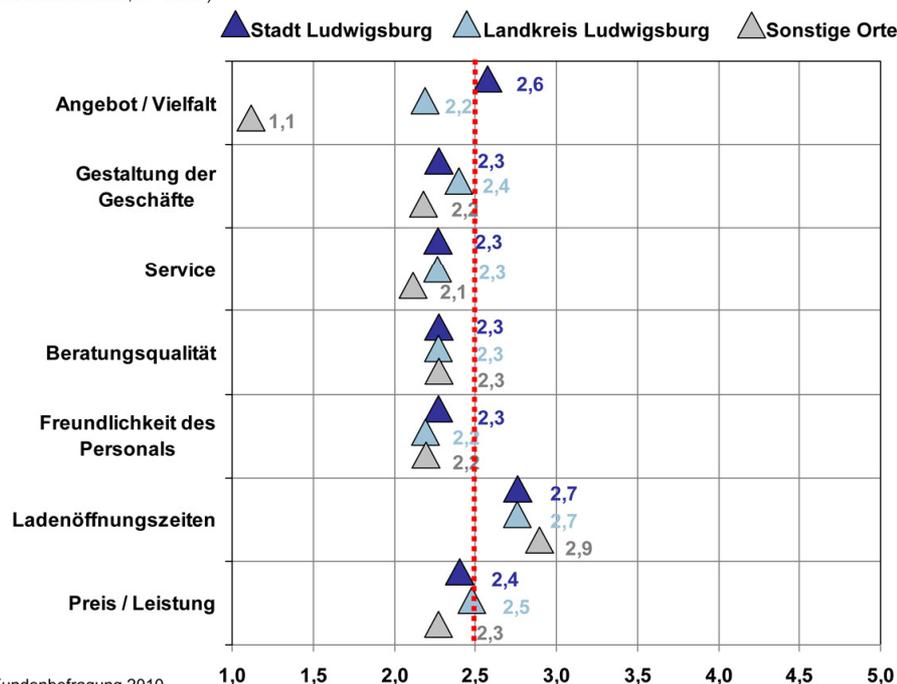
5.4 Ein **attraktiver Mix von Einzelhandel und Dienstleistung** in der Innenstadt erfüllt die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden.

#### Grafik



Frage: Wie benoten Sie folgende Aspekte des innerstädtischen Einzelhandels in Ludwigsburg?

(Benotung nach Schulnoten; n = 1.350)



Quelle: GMA-Kundenbefragung 2010

39

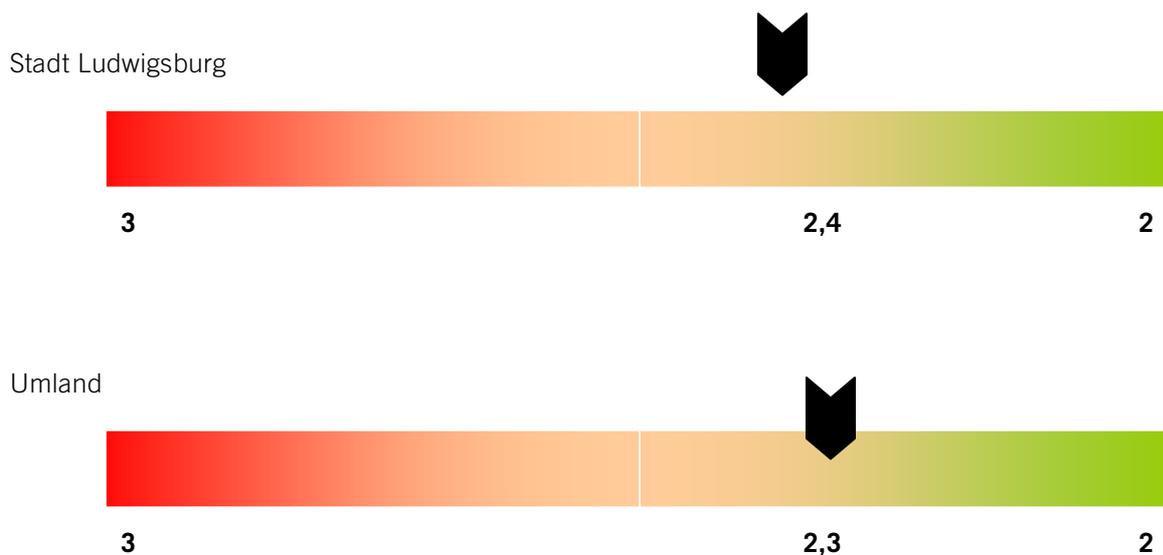
## Entwicklung

Die Benotung des innerstädtischen Einzelhandels fiel 2010 v.a. bei den Aspekten Angebot / Vielfalt, Freundlichkeit des Personals und Beratungsqualität besonders positiv aus. Entsprechend den Ergebnissen der Benchmarks wurden dagegen die Ladenöffnungszeiten am schlechtesten benotet.

Verbesserungsvorschläge konzentrieren sich genauso wie in den Jahren 2004 und 2007 auf

- eine Erweiterung des Angebots bzw. ein größeres (Fach-)Geschäftsangebot
- frühere / längere Öffnungszeiten (> 15 % der Nennungen : frühere Öffnungszeiten; 80 % der Nennungen: längere Öffnungszeiten)
- einheitliche Öffnungszeiten.

## Zielwertkorridor



## Fazit

Die Ergebnisse der GMA Imageanalyse zeigen den hohen Leistungsstand der Ludwigsburger Einkaufsstadt. Gleichmaßen ist die Stadt im Rahmen des Citymanagements und zielgerichteten Verbesserungen bestrebt, die Attraktivitätssteigerung weiter fortzuführen. Die Konkurrenzsituation wird in den kommenden Jahren durch neue Angebote u.a. in Stuttgart weiter zunehmen. Daher dürfen die Anstrengungen in diesem Bereich in der Intensität nicht nachlassen sondern müssen evtl. noch verstärkt werden.

## Themenfeld 5

### Lebendige Innenstadt

#### Indikator

#### 5\_3 Passantenfrequenzzählung

#### Definition

Dieser Indikator misst die Frequenz und das Kundenaufkommen- und Verhalten an festgelegten Orten und zu verschiedenen Zeiten (Markttagen, Vor- und Nachmittagen und Samstagen).

#### Einflussnahme auf den Indikator

Über gemeinsame, gebündelte Aktivitäten wie z.B. geänderten Öffnungszeiten, Angebotsveränderungen und Veranstaltungen besteht über das Citymanagement ein mittelbarer Einfluss der Stadt.

#### Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)

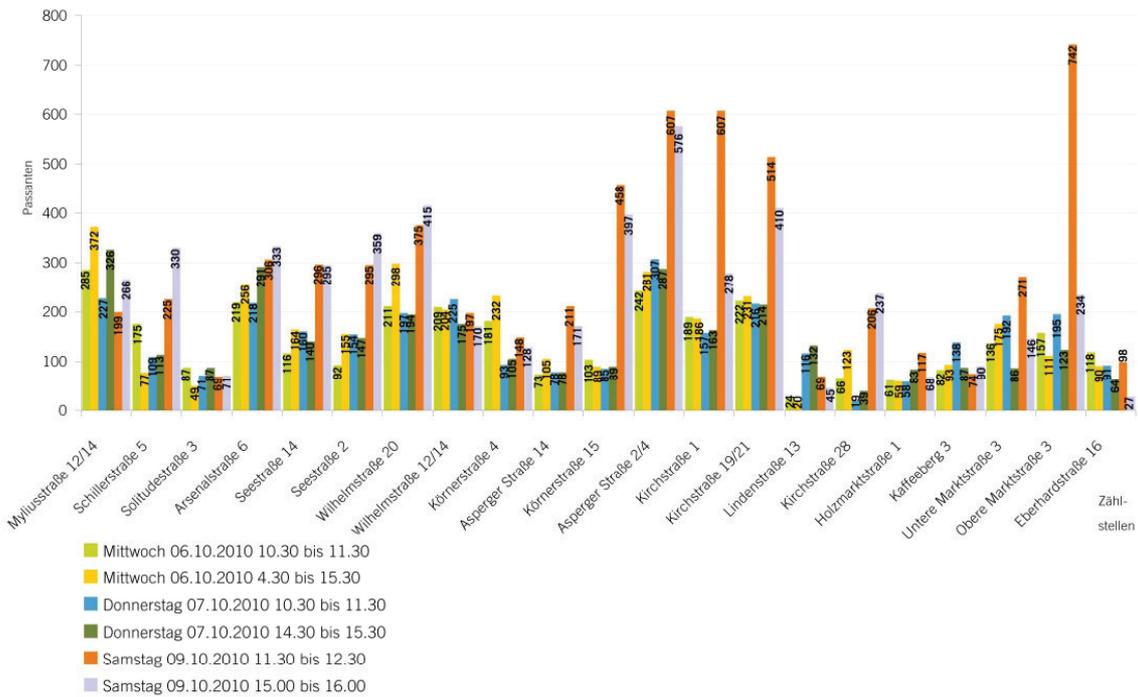
Der unmittelbare Bezug ist bei folgenden strategischen Zielen des SEK gegeben:

##### Themenfeld Lebendige Innenstadt

- 5.1 Die Akteure in der Innenstadt verfolgen gemeinsam entwickelte Strategien, bündeln ihre Anstrengungen und agieren vernetzt. Sie stimmen sich in Arbeitskreisen und **über eine gestaltendes Citymanagement** untereinander ab.
- 5.2 Die Innenstadt wird aktiv gestaltet. Sie verfügt über eine hohe Aufenthaltsqualität, die sich in Ruhe- und Bewegungsräumen, Sicherheit und Sauberkeit zeigt. Das **harmonische Zusammenspiel von Tradition und Moderne** schafft eine besondere Atmosphäre und Möglichkeiten für alle Generationen.
- 5.3 In der Innenstadt gibt es **qualitätvollen Wohnraum** für unterschiedliche Zielgruppen und Generationen.
- 5.4 Ein **attraktiver Mix von Einzelhandel und Dienstleistung** in der Innenstadt erfüllt die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden.
- 5.5 Feste, Aktionen und Gastronomie beleben die Innenstadt zu den Ladenöffnungszeiten

# Grafik

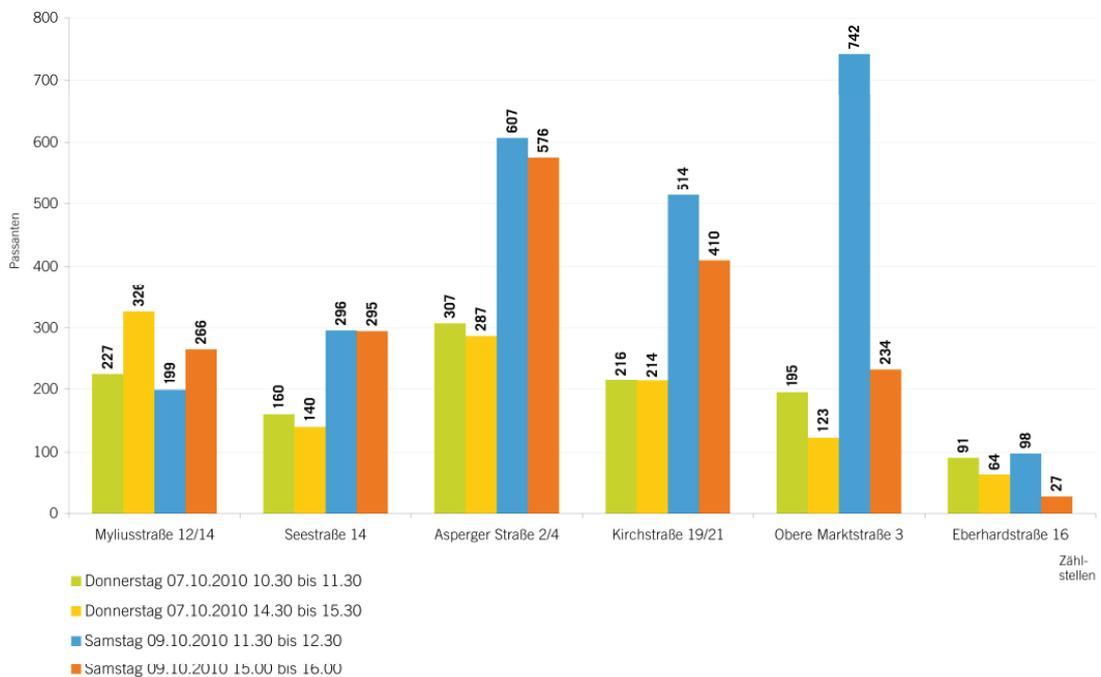
## Passantenfrequenzzählung



Quelle: Stadt Ludwigsburg Wirtschaftsförderung

Stand: Juni 2012

## Passantenfrequenzzählung



Quelle: Stadt Ludwigsburg

Stand: Juni 2012

## **Entwicklung**

Die Passantenfrequenzzählungen zeigen unterschiedliche Besucherhäufigkeiten an den einzelnen Standorten. Ein Spitzenwert erreicht dabei die Obere Markstraße zur Marktzeit am Samstag. Eine konstant hohe Besucherhäufigkeit wurde an den Orten in der Asperger Straße 2/4, Kirchstraße 1, sowie Kirchstraße 19/21 gezählt.

## **Zielwertkorridor**

Allgemeines Ziel ist eine schrittweise Festigung und Erhöhung der Passantenfrequenz an den ausgewählten Standorten und der Innenstadt im Allgemeinen. Einzelne Maßnahmen sind dabei immer im Kontext zu betrachten, weshalb ein allgemeiner Zielwert schwierig zu bestimmen ist

## **Fazit**

Eine Zielwertbestimmung erfolgt differenziert für die Standorte nach einer erneuten Zählung im Herbst 2012.



## Themenfeld 5

### Lebendige Innenstadt

#### Indikator

#### 5\_4 Leerstände in der Innenstadt

#### Definition

Dieser Indikator zeigt die Leerstände in der Einkaufsinnenstadt. Die Daten werden jeweils zum Jahresende flächenmäßig und in Summe erhoben.

#### Einflussnahme auf den Indikator

Über die qualitätvolle Gestaltung und die gemeinsamen Aktivitäten mit den weiteren Akteuren in der Innenstadt besteht eine unmittelbare Einflussmöglichkeit auf diesen Indikator.

#### Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)

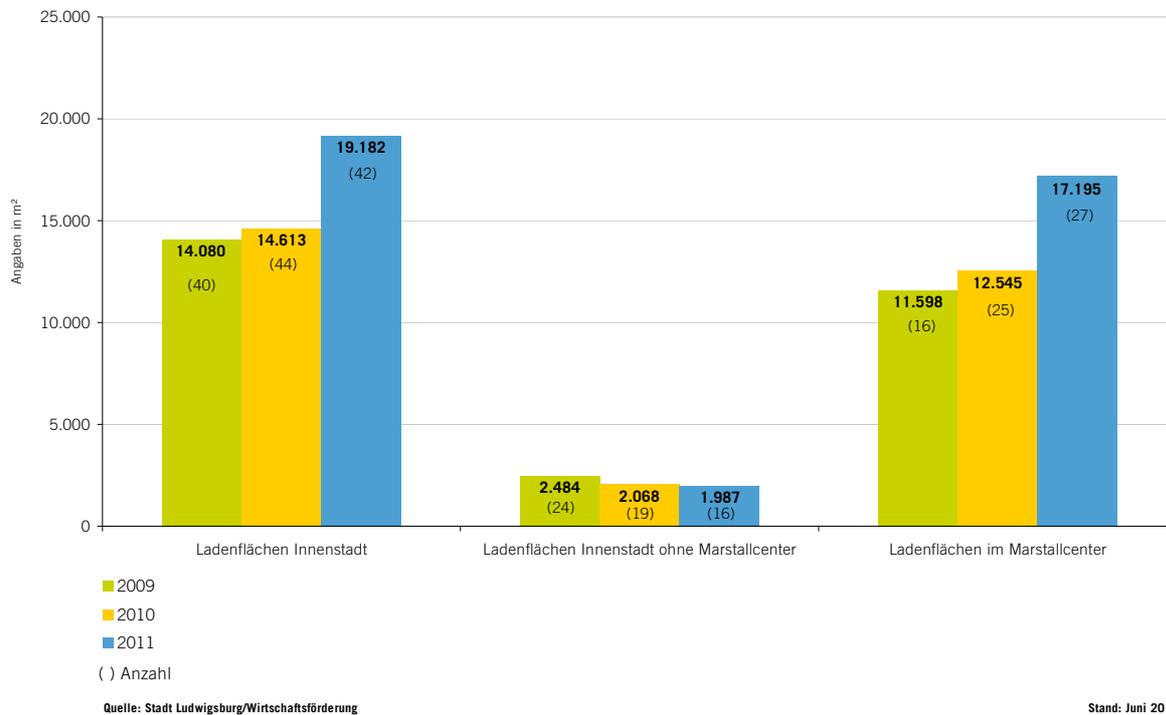
Der unmittelbare Bezug ist bei folgendem strategischen Ziel des SEK gegeben:

##### Themenfeld Lebendige Innenstadt

- 5.1 Die Akteure in der Innenstadt verfolgen gemeinsam entwickelte Strategien, bündeln ihre Anstrengungen und agieren vernetzt. Sie stimmen sich in Arbeitskreisen und **über eine gestaltendes Citymanagement** untereinander ab.
- 5.2 Die Innenstadt wird aktiv gestaltet. Sie verfügt über eine hohe Aufenthaltsqualität, die sich in Ruhe- und Bewegungsräumen, Sicherheit und Sauberkeit zeigt. Das **harmonische Zusammenspiel von Tradition und Moderne** schafft eine besondere Atmosphäre und Möglichkeiten für alle Generationen.
- 5.3 In der Innenstadt gibt es **qualitätvollen Wohnraum** für unterschiedliche Zielgruppen und Generationen.
- 5.4 Ein **attraktiver Mix von Einzelhandel und Dienstleistung** in der Innenstadt erfüllt die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden.

## Grafik

### Leerstände in der Innenstadt zum 31.12.



## Entwicklung

Seit der Ersterhebung im Jahr 2009 sind die Gesamtleerstandsflächen insgesamt um rund 5.000 m<sup>2</sup> gestiegen. Dies ist allerdings nur auf eine Zunahme der leerstehenden Ladenflächen im Marstallcenter zurückzuführen, die leerstehenden Ladenflächen in der übrigen Innenstadt gingen im gleichen Zeitraum Anteils- und Flächenmäßig zurück.

## Zielwertkorridor

Als Zielwertkorridor wird für die Innenstadt gesamt ein perspektivischer Rückgang auf rund 13.000 m<sup>2</sup> vorgeschlagen. Für die Innenstadt ohne das Marstallcenter ist ein konstanter Ladenleerstand von unter 2.000 m<sup>2</sup> das Ziel.

## Fazit

Betrachtet man die Ladenleerstände in der Innenstadt ohne das Marstallcenter zeigt sich eine sehr gute Belegung der vorhandenen Flächen mit relativ geringen Leerstandsflächen. Das Ziel der Stadt Ludwigsburg ist es, dies beizubehalten. Ein Augenmerk liegt dabei auch auf die Aktivierung der schon länger leerstehenden Flächen.

## **Themenfeld 8: Mobilität**

### **Indikator: 8\_1 Verkehrsstärke, motorisierter Verkehr**

#### **Definition**

Die Verkehrsstärke ergibt sich aus der Entwicklung des durchschnittlichen täglichen PKW- und LKW-Verkehrs an ausgewählten Hauptverkehrsstraßen (Kfz/24 h, Verkehr an Werktagen DTV<sub>w</sub>).

#### **Einflussnahme auf den Indikator**

Verkehrsstärken kann die Stadtverwaltung Ludwigsburg nur in geringem Umfang beeinflussen. Durch Stärkung des ÖPNV-Angebotes und Förderung von Rad- und Fußwegemaßnahmen kann jedoch die Verteilung der Verkehrsmittel der Stadt Ludwigsburg beeinflusst werden. Dadurch kann eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die umweltverträglichen Verkehrsarten erreicht und die Verkehrsstärken an den Hauptverkehrsstraßen gesenkt werden.

#### **Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

Ziel sollte dabei sein, den Verkehr auf den Hauptdurchgangsstraßen zu bündeln und dadurch die Wohnbereiche vom Verkehr zu entlasten. Ein weiteres Ziel sollte hierbei sein, die umweltverträglichen Verkehrsarten zu stärken und dadurch eine Reduzierung des Individualverkehrs an den Durchgangs- und Wohnstraßen zu ermöglichen.

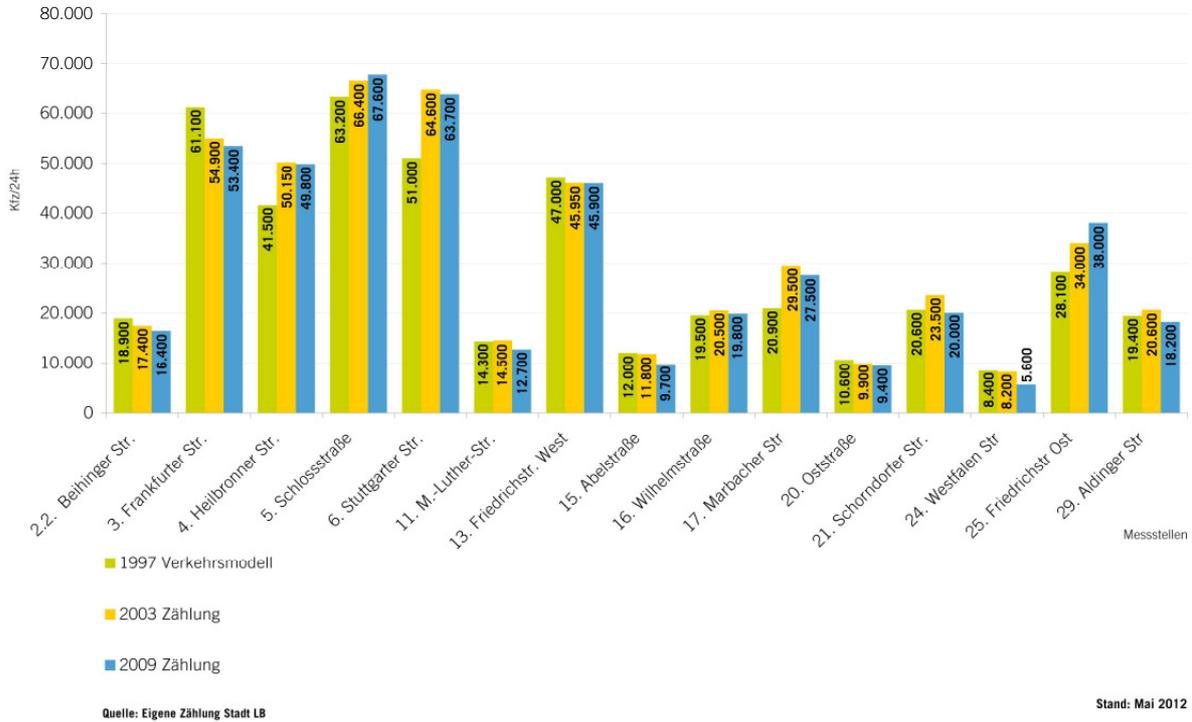
Der unmittelbare Bezug ist bei dem folgenden strategischen Ziel des SEK gegeben:

#### **Themenfeld Mobilität**

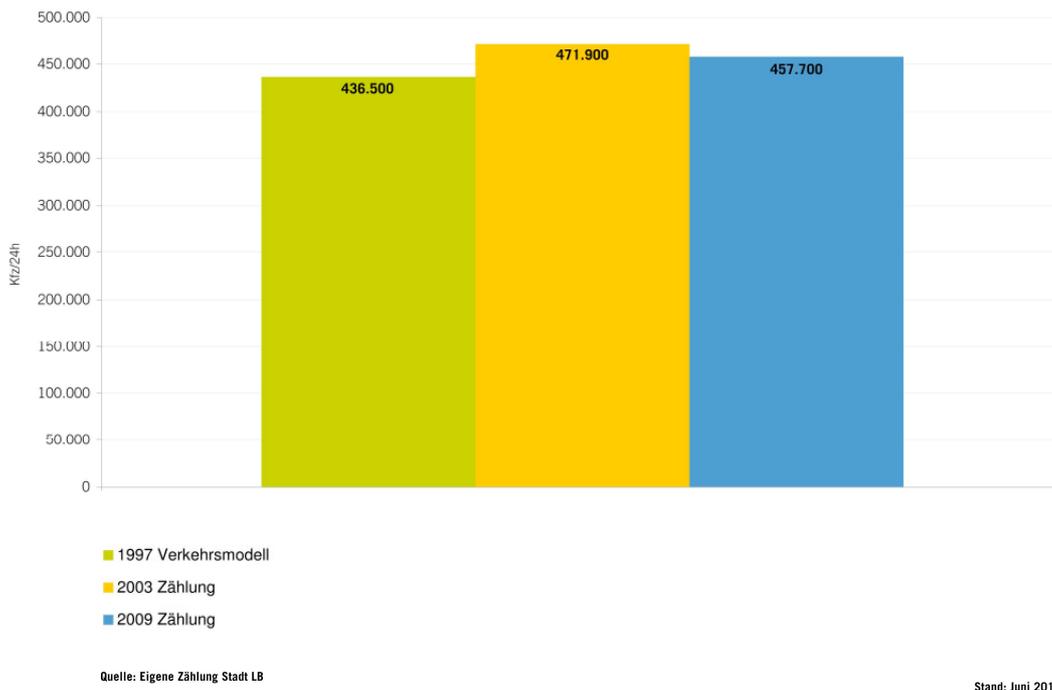
8.1. Zentrum und Stadtteile sind gut erreichbar. Dabei wird der Nachteil der Stadtstruktur – die Verkehrsachsen verlaufen von Nord nach Süd, Siedlungsschwerpunkt aber von Ost nach West – ausgeglichen. Dazu trägt ein leistungsfähiges Radwegenetz bei, das in den Richtungen Ost-West und Nord-Süd ergänzt ist und nun alle Stadtteile einschließt. Netzergänzungen für motorisierten Individualverkehr sind – wo notwendig und sinnvoll – insbesondere zur Entlastung der westlichen Stadtgebiete umgesetzt. Eine Stadtbahn-Verbindung in Richtung Ost-West ist auf Machbarkeit und Finanzierung geprüft worden.

# Grafik

## Verkehrsstärke an ausgewählten Hauptverkehrsstraßen



## Verkehrsstärke an ausgewählten Hauptverkehrsstraßen



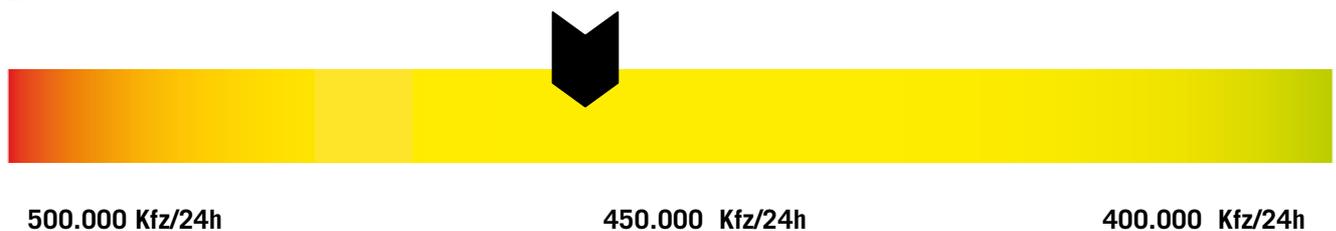
## Entwicklung

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Güterverkehr auf der Straße im Vergleich zu den umweltverträglichen Mobilitätsarten stark zugenommen. Beispielsweise wuchs die PKW-Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland von 1960 bis 1990 auf das 3,7-fache (+ 270 %); im selben Zeitraum stieg die Verkehrsleistung im öffentlichen Verkehr nur um 9 %; der Gütertransport per LKW stieg auf das 5-fache (+ 400 %), während der Gütertransport per Bahn nur um 11 % zunahm.

Auch in Ludwigsburg ist an den aufgezeigten Querschnitten der stetig anwachsende Individualverkehr ablesbar. Die starke Zunahme des Kfz-Verkehrs beeinträchtigt die Lebensqualität vieler Menschen durch Abgase, Lärm und Einschränkung in der nicht-motorisierten Bewegungsfreiheit.

In Siedlungsräumen besteht der Großteil der öffentlichen Flächen aus Fahrbahnen und Parkplätzen für Autos, während der deutlich kleinere Flächenanteil für die umweltverträgliche Mobilität in Form von Gehwegen, autofreien Straßen (Fußgängerzonen), Radwegen, Busspuren und Straßenbahntrassen zur Verfügung steht.

## Zielwertkorridor



## Vergleichsdaten

Bei diesem Indikator ist ein Vergleich einzelner Belastungszahlen untereinander oder gar mit anderen Städten nicht sinnvoll, da jede Zählstelle einzeln zu betrachten ist. Deshalb kann man jeden Querschnitt nur einzeln und in der Jahresabfolge vergleichen. Daher sollten, einige wenige ausgewählte Dauerzählstellen eingerichtet werden, die dann täglich, wöchentlich oder jährlich Verkehrsmengen liefern. Aus diesen gewonnenen Daten können sinnvolle Tagesganglinien, Jahreswerte und saisonale Jahresschwankungen herausgefiltert werden. Diese einzelnen Querschnitte dienen dann als belastbarer Indikator. Ausgewählte Querschnitte könnten entlang der B27 und an den Luftschadstoffmessstellen eingerichtet werden.

## Fazit

Da es sich bei den Verkehrsmengen aus den Jahren 2003 und 2009 um eine 4 Stunden Zählung handelt, die zu Tageswerten hochgerechnet wurden, können verschiedene Faktoren wie Wetterbedingungen, Baustellen, Unfälle,... die Zählwerte beeinflussen. Dieser Indikator stellt daher einen Näherungswert der tatsächlichen Verkehrsmengen dar. Die Einrichtung von Dauerzählstellen (wie oben beschrieben) können aussagekräftiges Zahlenmaterial (Verkehrsmengen) liefern. 3 Dauerzählstellen sollen dieses Jahr noch eingerichtet werden, so dass in ca. 2 – 3 Jahren verlässliche Daten und somit eine Aussage über eine erfolgreiche Verlagerung des Verkehrs auf die umweltverträglichen Verkehrsarten erfolgen kann.

Ziel sollte es daher sein, das zukunftsweisende multimodale und flexible Mobilitätsverhalten stetig zu fördern und ein attraktives Angebot für den Rad-, Fuß- und öffentlichen Nahverkehr zur Verfügung zu stellen, damit die täglichen Fahrbeziehungen nicht primär mit dem Auto zurückgelegt werden müssen.

Des Weiteren könnten durch das betriebliche Mobilitätsmanagement weitere Verlagerungseffekte erreicht werden. Auch der Rückbau von mehrspurigen Straßen zugunsten von Rad-, Fußwegen und Stellplätzen bringt weiteres Verlagerungspotential mit sich. Dies wurde bereits z.B. in Kopenhagen, Münster, Karlsruhe,... zielführend umgesetzt.

Stand: 28.06.2012

## **Themenfeld 8: Mobilität**

### **Indikator: 8\_2 Motorisierungsgrad**

#### **Definition**

Der Motorisierungsgrad stellt die Zahl der zugelassenen Pkw und Krafträder (Krad) je 1.000 Einwohner dar. Datengrundlage bilden die jährlichen Fortschreibungen der Einwohnerzahl und der zugelassenen Fahrzeuge in der Stadt Ludwigsburg. Zukünftig wird eine Differenzierung nach besonders umweltfreundlichen Antriebsarten (Hybrid, Erdgas, elektrisch) angestrebt. Die Datenverfügbarkeit bei der Zulassungsstelle ist zu prüfen.

#### **Einflussnahme auf den Indikator**

Die Entscheidung über die Haltung eines oder mehrerer Fahrzeuge liegt bei den Privathaushalten und kann von der Stadt nur indirekt beeinflusst werden. Die Einflussmöglichkeiten sind jedoch vielfältig und entfalten ihre Wirksamkeit vor allem als Gesamtpaket. Dazu zählen alle Maßnahmen zur Förderung alternativer Mobilitätsangebote (Fußwege, Rad, ÖPNV), welche die Abhängigkeit vom eigenen motorisierten Fahrzeug verringern. Besondere Ansatzpunkte ergeben sich bei Parkraumkonzepten (auch für auswärtigen Zielverkehr), der Ablösung von Stellplätzen bei Baugesuchen und der Unterstützung von Car-Sharing und Mobilitätsmanagement.

Die Entscheidung zugunsten moderner Antriebstechnologien könnte durch Förderung der Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit, kommunale Zuschüsse oder Nutzungsreservierungen städtischen Parkraums unterstützt werden. Hemmnisse der Entwicklung sind die hohen Anschaffungskosten energieeffizienter und umweltfreundlicher Fahrzeuge. Als Statussymbol verlieren Pkw bei der jüngeren Generation langsam an Bedeutung.

#### **Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

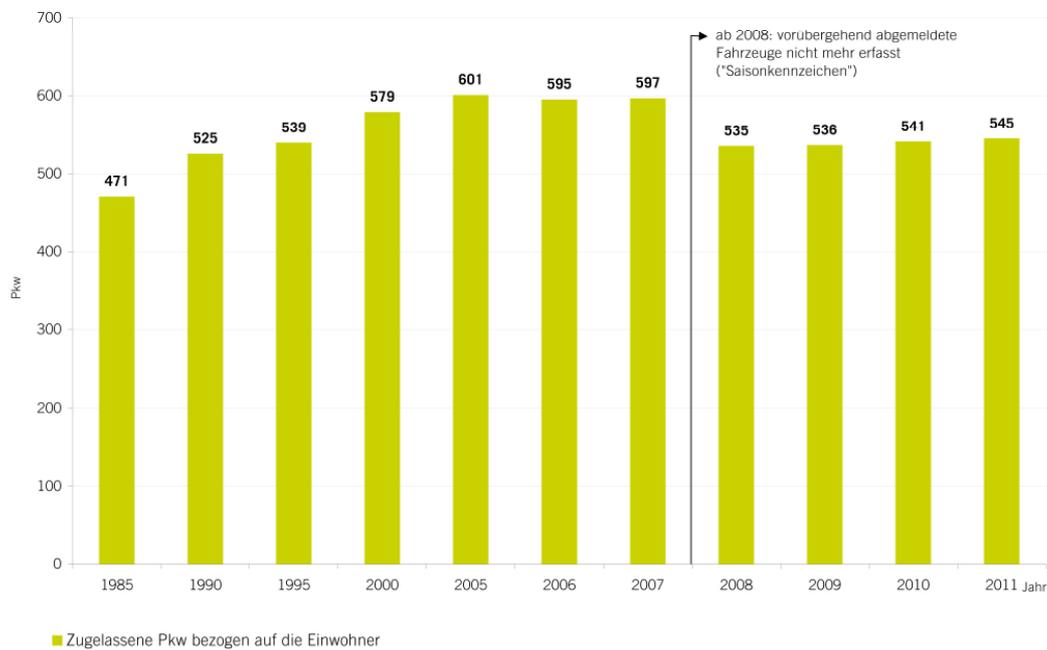
Grundsätzlich wird ein Stopp der stetig zunehmenden Motorisierung oder sogar ein Rückgang des Motorisierungsgrads als Indiz für eine geringere Abhängigkeit vom Auto angestrebt. Positive Folgewirkungen ergeben sich dabei auch für den Flächenverbrauch (privat und öffentlich). Die verbleibende Verkehrsleistung durch den motorisierten Individualverkehr soll zunehmend durch nachhaltige umweltfreundliche Antriebstechniken erfolgen. Letztlich ist jedoch nicht der Besitz eines Fahrzeugs, sondern der sinnvolle Umgang mit ihm wichtig.

Der unmittelbare Bezug ist bei folgendem strategischen Ziel des SEK gegeben:

Innovationen bei der Steuerung von Mobilität bündeln und mindern Verkehrsströme. Die Stadt ist vom Durchgangsverkehr entlastet – neben einzelnen Entlastungsstraßen auch durch die Verlagerung von Individualverkehr auf den Öffentlichen Nahverkehr. Betriebliches Mobilitätsmanagement beeinflusst den beruflichen Pendlerverkehr. Durch genaue Information über die Mobilitätsangebote nutzen Bürger die für sie jeweils optimalen Angebote. Der Wirtschaftsverkehr wird stadtverträglicher abgewickelt.

## Grafik

Anzahl zugelassener Pkw + Krad pro 1.000 Einwohner



Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stadt LB

Stand: Juni 2012

## Entwicklung

Der Motorisierungsgrad ist seit Jahrzehnten stetig steigend. Eine immer wieder neu angenommene absolute Sättigungsgrenze für den Pkw-Besitz musste regelmäßig nach oben korrigiert werden. So wurde in den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts von einer Obergrenze bei 500 Pkw+Krad/1.000 Einwohner ausgegangen, die bereits ab 2005 in Ludwigsburg mit ca. 600 Pkw+Krad/1.000 Einwohner deutlich überschritten war. Die Motorisierung ist seitdem weiter angestiegen. Gründe sind vor allem die zunehmende Motorisierung der Frauen („Nachholbedarf“ teilweise bedingt durch gestiegenen Anteil an den Erwerbstätigen), der größere Anteil von Rentnerinnen und Rentnern mit Pkw und die Verringerung der durchschnittlichen Haushaltsgrößen (z. B. Anteil Singlehaushalte). Mit dem Trend zur Haltung weiterer Fahrzeuge ging allerdings deren spezifische durchschnittliche Jahresfahrleistung zurück.

Seit 2008 werden Fahrzeuge mit „Saisonkennzeichen“ nur noch erfasst, während sie zugelassen sind. Da der Stichtag am Jahresende ist und Fahrzeuge meist im Winterhalbjahr vorübergehend stillgelegt sind, hat sich der Wert statistisch auf knapp 545 Pkw+Krad/ Einwohner reduziert. Ein Zielwertkorridor wird derzeit nicht angegeben. Er soll zukünftig nicht auf die Gesamtzahl der zugelassenen Fahrzeuge abzielen, sondern lediglich auf den zu steigenden Anteil umweltfreundlicher Kfz.

## Zielwertkorridor

Anteil emissionsarmer Fahrzeuge am Pkw- bzw. Kfz-Bestand in Ludwigburg

Für den vorgeschlagenen modifizierten Zielwertkorridor zum Anteil Kfz mit alternativen Antriebstechnologien sind noch Basiserhebungen durchzuführen.

## Vergleichsdaten

Der Motorisierungsgrad hängt stark von der Größe, Lage, Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur einer Kommune ab. Beispielsweise ist er in ländlichen Gebieten mit weniger dichtem ÖPNV-Angebot höher als in Verdichtungsräumen und Großstädten. Dies ist bei Vergleichen zu berücksichtigen: Zielwerte lassen sich nicht einfach übertragen, wichtiger ist der Vergleich der Entwicklungstendenzen. Für diesen Vergleich werden die Daten der Stadt Esslingen (vergleichbare Größe) und der Region Stuttgart herangezogen.

Aktuelle Daten zur Motorisierung nach Umstellung der Statistik liegen für die Jahre 2008 bis 2010 vor:

### Motorisierungsentwicklung in Pkw und Krad je 1.000 Einwohner 2008 – 2010 im Vergleich

Ort/Region	Motorisierung 2008	Motorisierung 2009	Motorisierung 2010	Veränderung 2008 bis 2010
Stadt Ludwigsburg	535	536	541	+ 1,1 %
Stadt Esslingen	527	529	526	- 0,2 %
Region Stuttgart	572	577	582	+ 1,7 %

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat Daten des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) ausgewertet und zeigt in folgender Tabelle die Dynamik der Entwicklung bei bestimmten Antriebsarten:

Kraftstoffart	Benzin	Diesel	Elektro	Gas	Hybrid-Benzin/Elektro	Benzin/Ethanol	Gesamt
2007	30.063.404	9.810.106	59	358.831	16.619	-	40.249.019
2008	29.960.754	10.057.074	57	357.123	21.452	8	40.396.468
2009	29.872.527	10.580.915	78	349.312	27.870	1.082	40.831.784
2010	30.082.247	10.939.078	212	344.144	35.996	2.492	41.404.175
Veränderung 2010/09	0,7%	3,4%	171,8%	-1,5%	29,2%	130,3%	1,4%

Bestand an Pkw nach Kraftstoffart (Pkw-Typgruppenkatalog der BASt/KBA) - die Auswertung ist nur für getypte Pkw möglich

(Pkw-Bestand jeweils zum 31.12. des Jahres; Definition der Kraftstoffarten in KBA, SV1, 2009)

Quelle: BASt-Faltblatt Forschung kompakt Nr. 07/12: Alternative Antriebstechnologien:

Marktdurchdringung und Konsequenzen

## **Fazit**

Eine Trendwende bei der weiteren Motorisierungsentwicklung ist angesichts z. B. berufsbedingt steigender Ansprüche an die Mobilität ein ehrgeiziges Ziel. Der Blickpunkt sollte derzeit verstärkt auf die Anschaffung umweltverträglicherer Fahrzeuge gerichtet werden. Die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen (Car Sharing) bzw. die Nutzung von Fahrzeugen als Teil intermodaler Wegeketten sollte durch Informations- und Öffentlichkeitsarbeit, Parkraumkonzepte und die Förderung von Alternativen aber weiterhin gezielt unterstützt werden. Der Trend, den Pkw weniger als soziales Statussymbol zu sehen, geht in die angestrebte Richtung. Letztlich ist zwar die Fahrleistung z. B. für Umweltqualität und Energieverbrauch entscheidend, Kfz-Eigentümer neigen jedoch eher dazu, ihre Fahrzeuge auch entsprechend intensiver zu nutzen, zumal die Kosten je Kilometer sich mit höheren Fahrleistungen in der Regel reduzieren.

Der Indikator ist in Anbetracht der aktuellen Trends zukünftig in Richtung einer getrennten Erfassung der Fahrzeuge nach noch zu definierenden Umweltkriterien zu differenzieren.

## **Themenfeld 8: Mobilität**

### **Indikator: 8\_3 Angebot und Auslastung im Parkleitsystem (PLS) erfasster Stellplätze**

#### **Definition**

Das Parkleitsystem (PLS) bietet die Möglichkeit, auch in Zeiten hoher Nachfrage gezielt freie Kapazitäten ohne Umwege finden zu können. Die Anzahl der erfassten Stellplätze zeigt das grundsätzliche Steuerungspotential. Die Betrachtung des Auslastungsgrades während der Tageszeit (8 bis 18 Uhr) an Donnerstagen über ausgewählte Wochen in einzelnen Quartalen lässt erkennen, ob das Gesamtangebot ausreicht und effektiv genutzt wird. Die weitergehende Betrachtung der Einzelanlagen hilft, örtliche Defizite zu erkennen (Überlastungen/Unterauslastungen).

#### **Einflussnahme auf den Indikator**

Die Anzahl der in das PLS einbezogenen Stellplatzanlagen mit öffentlichem Angebot kann von der Stadt direkt beeinflusst werden. Private Stellplatzangebote mit Nutzerbeschränkungen und Straßenstellplätze sind nicht integrierbar und entziehen sich damit der Steuerung. Öffentlich zugängliche private Angebote sind mit Zustimmung der Betreiber einzubeziehen. Bei der PAG besteht zudem die Möglichkeit, das Verhältnis von fest vermieteten und öffentlich angebotenen Stellplätzen mitzubestimmen.

Der Auslastungsgrad ist zum einen von der Attraktivität der Innenstadt allgemein und der Parkierungsanlagen im Besonderen abhängig. Daneben kann durch Erhöhen oder Senken des Stellplatzangebots die Auslastung beeinflusst werden. Eine wichtige Rolle für die Beeinflussung des Indikators spielen das Verhältnis von Straßenraumparken und Parkierungsanlagen, die Erreichbarkeit, der Komfort, die Preisgestaltung und die Parkdauerregelungen für die verschiedenen Parkmöglichkeiten. Bei Defiziten kann die Stadt unterstützend tätig werden (z. B. Sanierung, Wegebeziehungen optimieren, konzeptionelle planerische Unterstützung). Lagenachteile von Parkierungsanlagen sind nur bedingt auszugleichen. Hier könnte steuernd über Nutzungsumstrukturierungen eingegriffen werden wie z. B. das Verlagern von Beschäftigtenparken/vermieteten Stellplätzen in Parkierungsanlagen in Randlage zur Innenstadt.

#### **Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

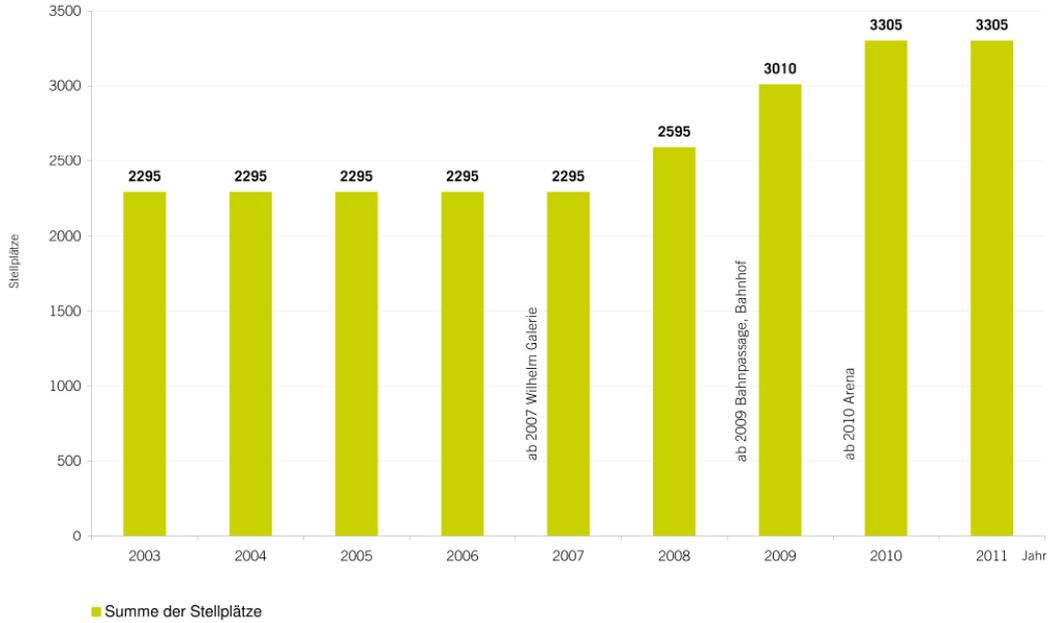
Wesentliches Ziel ist die weitgehende Integration größerer Parkierungsanlagen (in der Regel ab ca. 50 öffentlich zugängliche Stellplätze) in das Parkleitsystem, um über die aktuelle Information freier Kapazitäten Parksuchverkehr zu vermeiden und Nachfrageunterschiede auszugleichen, indem die Erreichbarkeit freier Stellplätze auf optimalen Routen erleichtert wird.

Der unmittelbare Bezug ist bei folgendem strategischen Ziel des SEK gegeben:

8.4 Die Innenstadt ist verkehrlich klar und nachvollziehbar geordnet: Funktion der Straßenräume (Verbindung, Erschließung, Aufenthalt), Orientierung im Stadtraum und Erreichbarkeit von Zielen in der Innenstadt bilden die Eckpunkte. Der Innenstadtring mit seinen gleichmäßig ausgelasteten Parkierungsstandorten kann von allen Seiten gut angefahren werden. Die Erschließungsachsen (Schillerstraße - Mathildenstraße, Asperger Straße, Wilhelmstraße und Solitudestraße) unterstützen systematisch die Erreichbarkeit wichtiger Ziele für alle Verkehrsarten in der Innenstadt. Attraktive Stellplatzangebote für Anwohner fördern das Wohnen in der Innenstadt.

## Grafik

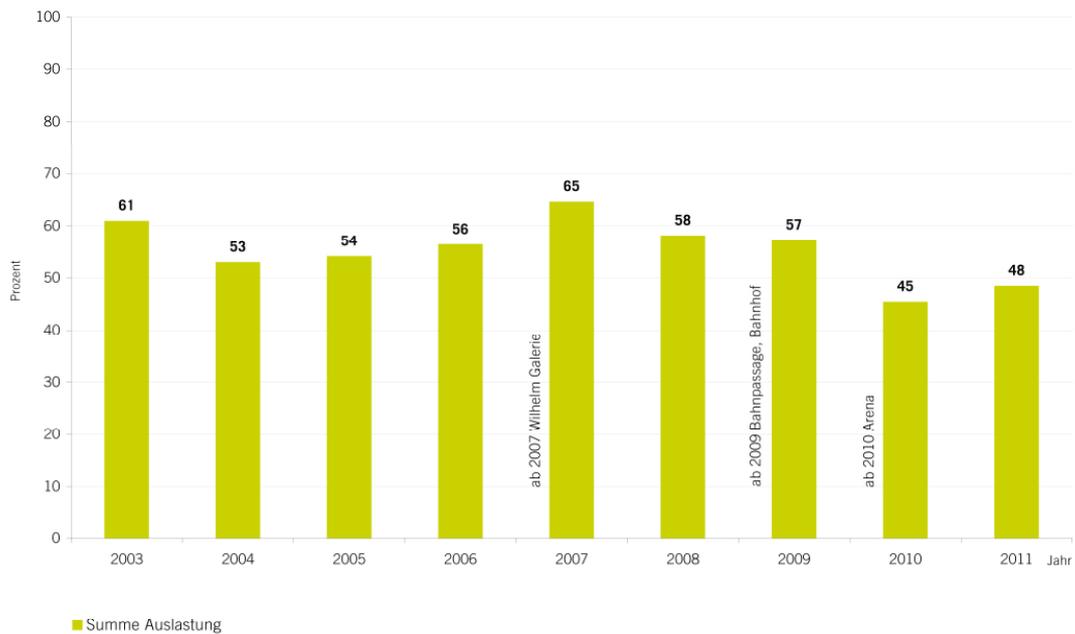
### Anzahl im Parkleitsystem erfasster Stellplätze



Quelle: Fb 67, Parkleitsystem der Stadt LB

Stand: Juni 2012

### Auslastung im Parkleitsystem erfasster Parkierungsanlagen



Quelle: Fb 67, Parkleitsystem der Stadt LB

Stand: Juni 2012

## Entwicklung

Die Zahl der im Parkleitsystem erfassten Stellplätze hat sich in den letzten Jahren schrittweise erhöht, da die jeweils neuen Anlagen mit integriert wurden (2007/2008: Wilhelmgalerie, 2009: Bahnhofspassage, Bahnhof, ab 2010: Arena). Im Bereich der zentralen Innenstadt sind lediglich das Angebot der Kreissparkasse und der Zeughausplatz nicht erfasst, in der Randlage der Innenstadt der Karlsplatz und der bislang für Park & Ride zweckgebundene Platz in der westlichen Leonberger Straße. Für weitere kleinere Anlagen, die tagsüber dem Beschäftigtenparken vorbehalten sind (Ehrenhof) lohnt eine Aufnahme in das Parkleitsystem nicht.

Generell gelten Auslastungsgrade um 60 % als gut, da diese Mittelwerte auch die überwiegenden Leerstände in den Abendzeiten mit beinhalten und ferner trotzdem in den Spitzenzeiten Überlastungen nicht auszuschließen sind. Insbesondere in der Dezemberwoche nähern sich die zentral gelegenen Anlagen der Vollaustattung. Dadurch, dass die Betrachtung auf den Tageszeitraum eines zudem verkehrstarken Donnerstags begrenzt wird, sollten jedoch bei dieser Datengrundlage Werte um die 70 % und höher angestrebt werden.

### Auslastung im Parkleitsystem erfasster Parkieranlagen in %

Anlage/Jahr	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Schloss/Marstall	50	23	34	35	36	27	26	14	17
Solitude	64	68	66	76	74	70	73	73	71
Asperger Straße	46	41	27	37	43	45	44	37	48
Oberpaur	88	65	76	83	76	77	77	71	70
Rathaus	42	41	44	63	64	65	63	68	72
Bahnhofstraße	66	65	47	64	72	63	69	67	63
Bahnpassage 1	70	52	73	81	63	64	66	37	63
Lotter	86	69	64	76	79	84	82	77	80
Arsenalplatz	89	75	83	89	92	85	81	82	80
Forum/Blüh. Barock Ost	59	76	105	62	69	67	89	57	82
Forum/Blüh. Barock West	68	64	24	26	81	59	73	90	79
Untere Stadt	80	65	55	56	50	42	41	28	55
Mathilde/Akademiehof	78	66	64	82	91	90	22	11	29
Wilhelm Galerie	0	0	0	0	80	54	67	68	69
Bahnpassage 2	0	0	0	0	0	0	79	33	38
Arena	0	0	0	0	0	0	0	5	5
Bahnhof	0	0	0	0	0	0	1	9	12
<b>Auslastung insgesamt</b>	61	53	54	56	65	58	57	45	48

Auslastung unter 40 %:



Auslastung 41 bis 60 %:

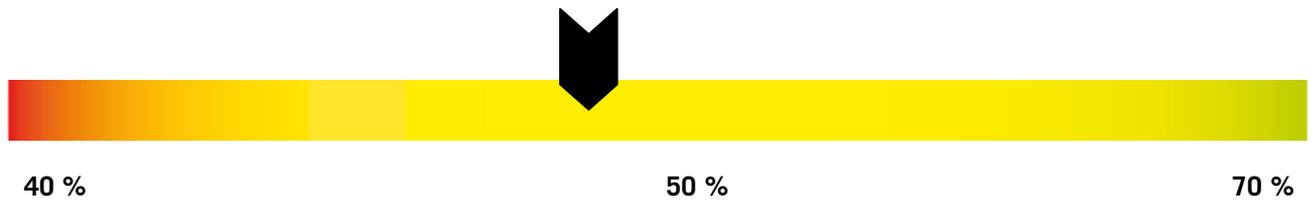


Unterdurchschnittlich ausgelastet sind die Anlagen Schloss/Marstall, Asperger Straße, Untere Stadt und Akademiehof sowie die neuen Anlagen Arena und Bahnhof westlich der Bahn. Der Parkplatz Forum/Blühendes Barock ist zeitweise überlastet. Die zentralen Anlagen weisen insgesamt gute Auslastungen auf.

Die Werte für Ludwigsburg (Summe aller Parkieranlagen) zeigt Auslastungsgrade zwischen 45 und 65 %. Spitzenjahr war 2007 (mit Eröffnung der Wilhelmgalerie). Dieser Wert wurde in den beiden Folgejahren (58 und 57 %) nicht mehr erreicht. Mit der Angebotserweiterung westlich der Innenstadt sank der Auslastungsgrad ab 2010 nochmals auf 45 bis 48 %.

## Zielwertkorridor

Mittlerer Auslastungsgrad der im Parkleitsystem erfassten Anlagen



## Vergleichsdaten

Die Auswertung von je einem Donnerstag in einer ausgewählten Woche in vier Quartalen über das Parkleitsystem stellt eine Ludwigsburger Besonderheit dar. Sie ist keine tatsächliche mittlere Auslastung über das Jahr, sondern kombiniert mittlere Werte (20. und 39. Kalenderwoche) mit Tiefständen (4. Kalenderwoche) und hohen Auslastungen (50. Kalenderwoche). Die Auswertung über das gesamte Jahr scheint zu aufwändig. Ganzjährige Auswertungen könnten lediglich über betriebswirtschaftliche Kenndaten vorgenommen werden, die in Ludwigsburg und in anderen Städten jedoch höchstwahrscheinlich von privaten Betreibern nicht zur Verfügung gestellt werden würden. Die Daten sind in erster Linie für die individuelle Betrachtung der Entwicklung in Ludwigsburg selbst sinnvoll.

## Fazit

Die gute Parkraumausstattung bzw. die Angebotsreserven werden durch die Zahlen belegt. Örtliche Unterschiede treten jedoch bei der Einzelbetrachtung deutlich hervor. Der Schwerpunkt des zukünftigen Parkraummanagements sollte deshalb nicht in der weiteren Erhöhung der Kapazität liegen, sondern beim Ausgleich von Nachfrageunterschieden zwischen den Anlagen. Das betrifft in erster Linie die Aufwertung des Marstallcenters (Nutzungsintensivierung und Verbesserung des Parkhauses). Weiter ist die Entwicklung mit Umsetzung des Parkraumkonzepts Oststadt zu beobachten (z. B. Veränderung der Nachfragestruktur Forum/Blühendes Barock). Für die Weststadt kann bei positiven Erfahrungen mit der Oststadt ein Parkraumkonzept ebenfalls dazu beitragen, die Parkieranlagen besser auszulasten und die mit Parkvorgängen und Suchverkehr im Straßenraum verbundenen Beeinträchtigungen zu mindern.

## **Themenfeld 8: Mobilität**

### **Indikator: 8\_4 Verkehrssicherheit**

#### **Definition**

Ein Indikator für die Entwicklung der Verkehrssicherheit ist die Zahl der jährlich bei Unfällen verletzten und getöteten Personen. Während der Indikator einen tendenziellen Überblick über die Entwicklung erlaubt, ermöglicht die nachgeschaltete Verkehrssicherheitsarbeit die ergänzende Analyse von räumlichen Unfallschwerpunkten, besonderen Betroffenengruppen (z. B. Schülerverkehr, Senioren) und beteiligten Verkehrsmitteln (Rad, Fußgänger usw.).

#### **Einflussnahme auf den Indikator**

Geringere Unfallzahlen kann die Stadt durch konkrete Verbesserungsmaßnahmen in Unfallschwerpunkten erreichen. Neben baulichen und signaltechnischen Veränderungen können geänderte Verkehrsregelungen (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Abbiegeverbote, Halteverbote) ggf. in Verbindung mit entsprechender Verkehrsüberwachung Unfälle vermeiden oder ihre Folgen mindern. Maßnahmen und Überwachung werden in der städtischen Unfallkommission erarbeitet und erfolgen in enger Abstimmung mit der Polizei.

Gezielte Informationskampagnen usw. sind sinnvoll, wenn die ergänzenden Auswertungen besonders betroffene Altersgruppen, spezielle Unfallursachen oder überdurchschnittlich beteiligte Verkehrsmittel erkennen lassen.

Häufige Unfallursachen wie nicht angepasste Geschwindigkeiten und Unfälle durch Alkoholeinfluss können nur durch strengere Kontrollen und intensivere Öffentlichkeitsarbeit gemeinsam mit der Polizei beeinflusst werden. Bei den teilweise gegebenen hohen Verkehrsmengen in der Stadt besteht keine Aussicht, gänzlich unfallfrei zu werden („Vision Zero“).

#### **Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

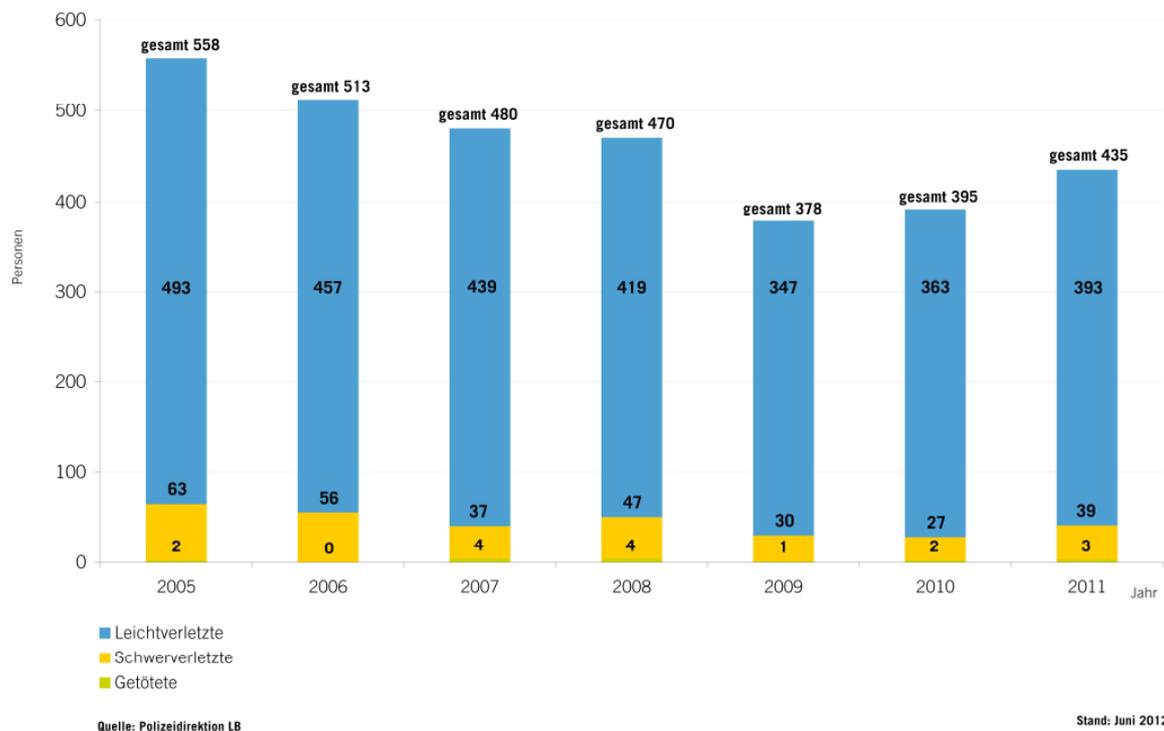
Mit der Verkehrssicherheit wird das Oberziel der nachhaltigen Mobilität angesprochen, vor allem die Vermeidung von individuellen und gesamtwirtschaftlichen Kosten und Schäden sowie der Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer (Fuß- und Radverkehr).

Der unmittelbare Bezug ist bei folgendem strategischen Ziel des SEK gegeben:

In Ludwigsburg wird die Mobilität der Bürgerschaft umwelt- und sozialverträglich sichergestellt. Gezielte Baumaßnahmen und bessere Information helfen, die Verkehrsanlagen wirtschaftlich zu nutzen, die Kooperation der Verkehrsträger zu stärken und die Verkehrsströme stadtverträglich zu lenken.

## Grafik

### Gesamtzahl der durch Verkehrsunfälle verletzten und getöteten Personen



## Entwicklung

Der erhebliche Rückgang der Verletzten und Getöteten in den vergangenen Jahren ist sowohl auf die Verbesserung der Fahrzeugtechnik (Gurtpflicht, Airbags, ABS, ESP, Fahrzeuggeometrie usw.) als auch auf die Weiterentwicklung der Straßenbautechnik und -richtlinien zurückzuführen. Diese Entwicklung ist noch lange nicht abgeschlossen und wird den Trend zu weniger Unfällen anhalten lassen. Die Abhängigkeit von Witterungseinflüssen und der Fahrleistungsentwicklung ist jedoch deutlich ablesbar, so dass dieser Trend vereinzelt durchbrochen wird. So lassen insbesondere kurze und milde Winter die Fahrleistungen ansteigen und bedingen im Jahresvergleich steigende Unfallzahlen. Die Mehrzahl der Unfälle findet in den Sommermonaten statt. Der Anstieg der Zahl Verletzter und Getöteter in den letzten beiden Jahren um 15 % ist insbesondere auf diese jahreszeitlichen Einflüsse zurückzuführen.

## Zielwertkorridor

Grundsätzlich wird die Stadt ohne Verletzte und Tote (Vision Zero) angestrebt. Aufgrund des starken Witterungseinflusses bei den Unfällen macht ein Zielwertkorridor mit Ober- und Untergrenzen wenig Sinn. Angeregt wird, die Entwicklung der durch die amtliche Statistik leicht zugänglichen Zahlen weiter zu verfolgen und zu beobachten, ob es auffällige Abweichungen von der Entwicklung im Land oder in der Region gibt. Ergänzend sollte die Zahl und die Lage der Unfallschwerpunkte berücksichtigt werden. Für diese Punkte erarbeitet die Unfallkommission jährlich konkrete Vorschläge, deren Wirkungen dann durch örtliche Unfallanalysen im Einzelfall gezielt prüfbar sind.

## **Vergleichsdaten**

Die Entwicklung der gesamten Unfallzahlen ist tendenziell witterungsbedingt ähnlich (Abnahme in den Jahren bis 2009, danach Anstieg der Unfallzahlen).

Der konkrete Vergleich mit absoluten Zahlen von z. B. Esslingen oder der Region und ein Bezug zur Bevölkerungszahl (z. B. Verletzte je 1.000 Einwohner) ist wenig sinnvoll, da der Indikator dann nicht die unterschiedlichen Fahrleistungen in den betrachteten Verwaltungsräumen berücksichtigt.

## **Fazit**

Der Indikator gibt lediglich einen groben Überblick, bestätigt den Handlungsbedarf und hilft, abweichende örtliche Entwicklungen zu erkennen. Die Verkehrssicherheitsarbeit durch die Unfallkommission muss weiter intensiviert werden. Insbesondere sind Investitionsausgaben zur Beseitigung langjähriger Unfallschwerpunkte zu erhöhen, um Unfallzahlen deutlich zu senken wie z. B. beim Umbau der Bottwartalstraße. Neben der rein vergleichenden Statistik sollte folglich wie bisher die Betrachtung der einzelnen Unfallschwerpunkte im Vordergrund stehen. Ergänzende Sicherheitskonzepte Dritter wie z. B. die Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik sind unabdingbar.



## **Themenfeld 8: Mobilität**

### **Indikator: 8\_5 Umweltfreundliche Mobilität**

#### **Definition**

Als Leitindikator für eine umweltfreundliche Mobilität wird die Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide in der westlichen Friedrichstraße verwendet:

- Der Grenzwert für Feinstaub (PM 10) von 50 µg/m<sup>3</sup> (Tagesmittelwert) darf an 35 Tagen im Jahr nicht überschritten werden.
- Der Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) von 200 µg/m<sup>3</sup> (1-Std. Mittel) darf 18 mal im laufenden Kalenderjahr nicht überschritten werden.
- Zusätzlicher Grenzwert seit 2010: Der Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) darf nicht überschritten werden.

#### **Einflussnahme auf den Indikator**

Der Indikator kann durch die Verlagerung von Verkehr auf andere Straßen (Umgehungen wie z. B. den Nordoststring oder die Autobahn) oder auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (Rad, Fußwege, ÖPNV) günstig beeinflusst werden. Durch entsprechende Planungen und Gesamtverkehrskonzepte einschließlich Beschränkungen für den Durchgangsverkehr kann die Verlagerung langfristig durch die Stadt beeinflusst werden. Umgehungsstraßen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Fahrverbote bedürfen aber der regionalen Abstimmung und können wegen möglicher Verlagerungswirkungen nicht von der Stadt allein bestimmt werden.

Der vermehrte Einsatz von Fahrzeugen mit moderner Filtertechnologie oder alternativen Antriebsarten sowie signaltechnische Optimierungen sind weitere Ansatzpunkte. Die Entwicklung der Fahrzeugtechnologie ist von der Stadt kaum beeinflussbar, jedoch kann sie die Infrastrukturentwicklung aktiv unterstützen (Stromtankstellen etc). Bestimmte Emissionen werden auch mit verbesserter Technologie bleiben (z. B. Reifenabrieb). Signaltechnischen Optimierungen sind bei hohen Verkehrsmengen ebenfalls Grenzen gesetzt.

#### **Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

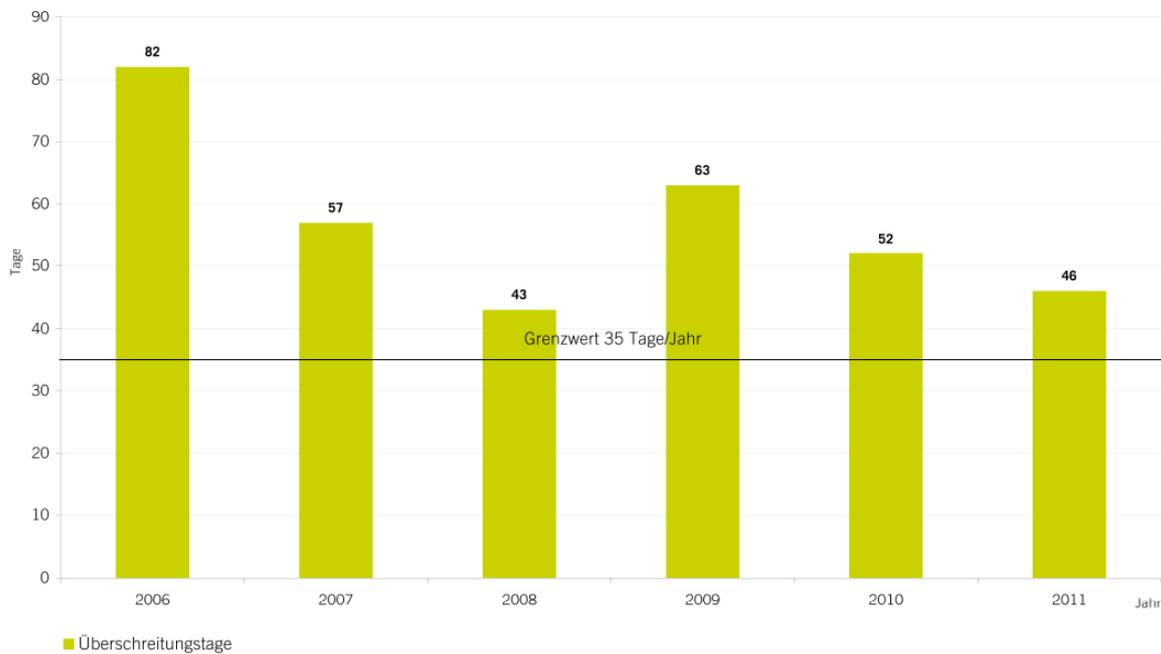
Hauptziel ist die Einhaltung der Grenzwerte sowie darüber hinaus die weitergehende Verbesserung mit dem Ziel, langfristig Überschreitungen komplett zu vermeiden. Damit sollen gesunde Wohn-, Lebens- und Arbeitsverhältnisse geschaffen werden.

Der unmittelbare Bezug ist bei folgendem strategischen Ziel des SEK gegeben:

In Ludwigsburg wird die Mobilität der Bürgerschaft umwelt- und sozialverträglich sichergestellt. Gezielte Baumaßnahmen und bessere Information helfen, die Verkehrsanlagen wirtschaftlich zu nutzen, die Kooperation der Verkehrsträger zu stärken und die Verkehrsströme stadtverträglich zu lenken.

## Grafik

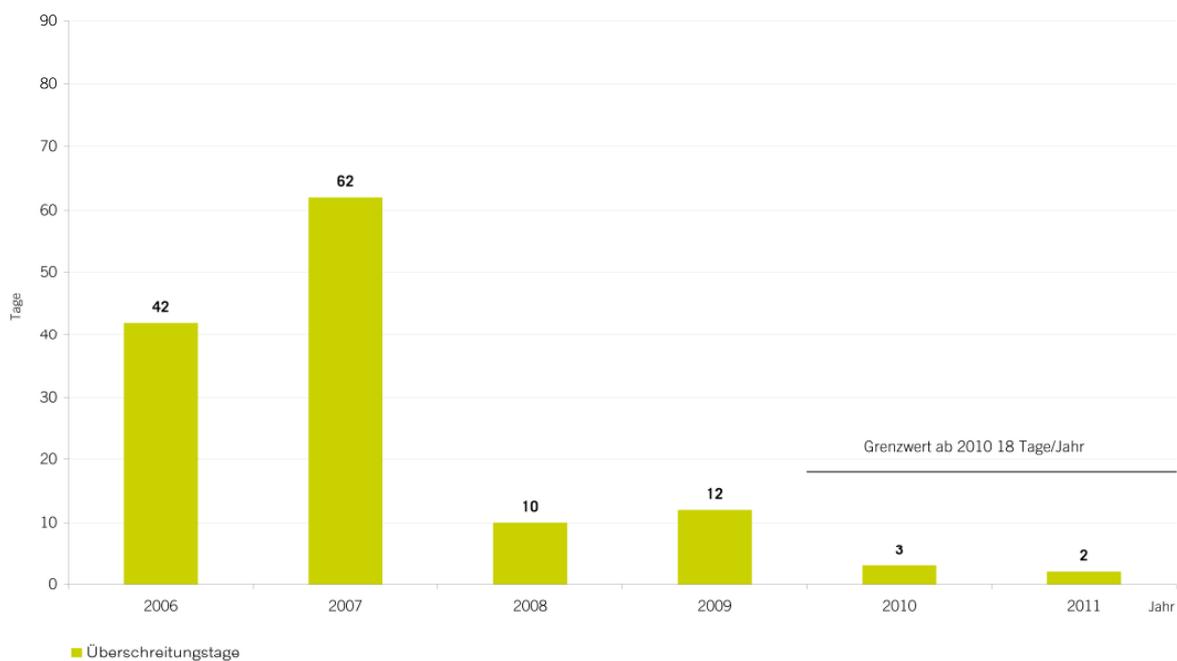
### Überschreitungstage der Grenzwerte für Feinstaub (PM 10) Maximale zulässige Überschreitung: 35 Tage im Jahr



Quelle: [www.lubw.de](http://www.lubw.de)

Stand: Mai 2012

### Überschreitung der Stundengrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) Maximale zulässige Überschreitung: bis 2009 175 mal, ab 2010 18 mal im Jahr



Quelle: [www.lubw.de](http://www.lubw.de)

Stand: Mai 2012

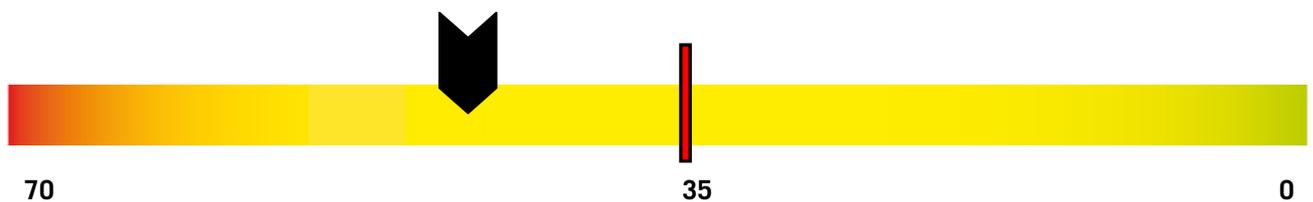
## Entwicklung

Die Feinstäube führen zu Grenzwertüberschreitungen (2011: 46 statt erlaubter 35 Überschreitungstage). Zwar zeichnet sich seit 2009 eine Minderung der Zahl der Tage um mehr als ein Viertel ab, strittig ist jedoch, welchen Anteil die Umweltzone und die Witterungsverhältnisse jeweils daran haben. Seit 2010 tragen auch signaltechnische Verbesserungen im Bereich der Messstelle zu den Minderungen bei. Ab 01.01.2013 wird die dritte Stufe der Umweltzone realisiert. Dann sind im Stadtgebiet Ludwigsburg nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette erlaubt. Eine weitere Belastungsminderung ist wahrscheinlich.

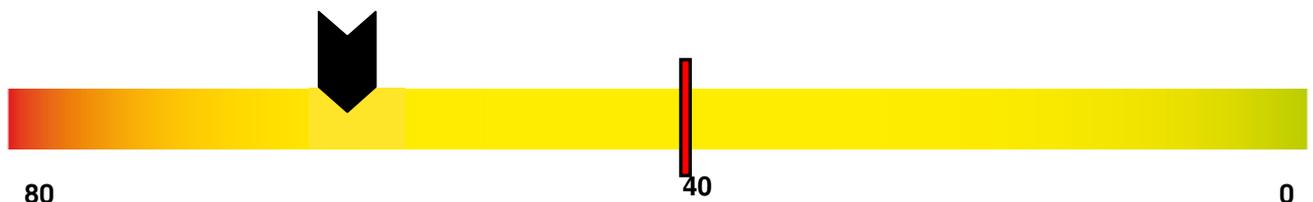
Die Zahl der Maximalpegelüberschreitungen für Stickstoffdioxid ist seit 2007 deutlich unterschritten. Dieser Wert ist wichtig für die Vermeidung akuter Gesundheitsbeeinträchtigungen. Ein Problem besteht jedoch beim Jahresmittelwert, dessen Unterschreitung als Voraussetzung für die weitgehende Vermeidung chronischer Erkrankungen angesehen wird. Dieser liegt mit  $69 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (Jahr 2010) und  $62 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (Jahr 2011) wesentlich über dem Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Für die zukünftige Betrachtung der Indikatoren wird deshalb der wesentlich strengere Jahresmittelwert herangezogen.

## Zielwertkorridor

### Jährliche Überschreitungstage – Feinstaub (PM 10) – Grenzwert 35 Tage



### Jahresmittelwert – Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ - Grenzwert $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$



Grenzwert

## **Vergleichsdaten**

Zwar werden jährlich Listen mit den höchsten Überschreitungstagen in Baden-Württemberg veröffentlicht und Ludwigsburg nimmt dabei hinter Stuttgart leider immer Spitzenpositionen ein. Es ist jedoch zu beachten, dass in den betroffenen Städten jeweils die ungünstigsten Straßenquerschnitte ausgewählt werden (Häuserschluchten mit wenig Luftaustausch und Spitzenverkehrsmengen). Folglich ist der Rückschluss auf die Gesamtsituation der Stadt nicht möglich. Umgekehrt ist jedoch für Ludwigsburg davon auszugehen, dass bei Einhaltung der Grenzwerte in der Friedrichstraße auch in den übrigen Straßen die Werte eingehalten werden, soweit sie nicht auf zwischenzeitliche räumliche Verkehrsverlagerungen im Stadtgebiet zurückzuführen sind.

Aufgrund der unterschiedlichen Charakteristika der Einzelmessstellen ist ein Vergleich auf Indikatorebene nicht sinnvoll. Allenfalls die relative Entwicklung an den einzelnen Messstellen in der Region kann helfen, die Ursachen feiner zu analysieren (z. B. allgemeine Witterungseinflüsse). Um den extremen Schwankungsbreiten der Stickstoffdioxidemissionen auf die Spur zu kommen beabsichtigt die Landesanstalt für Umweltschutz, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) die Einrichtung einer Dauerzählstelle für den Kfz-Verkehr im Bereich der Ludwigsburger Messstelle Friedrichstraße.

## **Fazit**

Während Spitzenpegel bei den Stickstoffdioxiden erfolgreich verringert wurden, sind die Jahresmittelwerte noch überhöht und zur Senkung der Feinstaubemissionen sind noch erhebliche Anstrengungen notwendig. Die Einhaltung der Zielwerte ist nur langfristig und in regionaler Abstimmung zu erreichen. Restriktive Steuerungsmaßnahmen auf örtlicher und regionaler Ebene scheinen dazu unumgänglich. Bei Filter- und Fahrzeugtechnologien sind zudem Land und Bund gefragt. Es ist aufgrund der speziellen örtlichen Bedingungen an der Messstelle davor zu warnen, generell negative Rückschlüsse auf die Belastungssituation in Ludwigsburg zu ziehen.

## **Themenfeld 8: Mobilität**

### **Indikator: 8\_6 Qualität und Umfang des Radwegenetzes**

#### **Definition**

Der Indikator bewertet das 2003 beschlossene Wegenetz für den Radverkehr hinsichtlich Qualität und Streckenlänge. Die Hauptrouten zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen sowie zwischen den Stadtteilen werden abschnittsweise nach Länge und Qualitätsstufe kategorisiert.

#### **Einflussnahme auf den Indikator**

Die Länge und die Qualität des Radwegenetzes kann von der Stadt direkt durch bauliche und lenkende Maßnahmen beeinflusst werden. Im Konfliktfall ist dabei jedoch bei Engstellen und bei begrenzten Flächenverfügbarkeiten zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen oder möglichen Umfahrungen abzuwägen. Ein lückenlos geeignetes Radwegenetz ist eine unabdingbare Voraussetzung für die intensive Radnutzung und damit der wesentlichste Indikator. Neben dem Netz sind jedoch weitere Faktoren zu berücksichtigen, die der Radnutzung förderlich sind (Abstellanlagen, Wegweisung, kurze und attraktive Wege auch ergänzend zum Hauptnetz, Fahrradklima und generelle Akzeptanz des Radfahrens).

Die Bewertung des Indikators wird ferner durch zukünftige Entwicklungen, neue wissenschaftliche Erkenntnisse und neue Richtlinien beeinflusst. Als Beispiele seien genannt:

- Größere Weglängen und höhere Geschwindigkeiten steigern die Anforderungen an die Radverkehrsanlagen (Radien, Breiten, Sichtverhältnisse).
- Novellen der StVO (2009) und neue Regelwerke (2010) führen zu anderen Einsatzkriterien bestimmter Radführungsformen und erfordern folglich Neubewertungen des Netzes.
- Dem zunehmenden Anteil älterer Verkehrsteilnehmer müssen sicher gestaltete Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen, die ggf. auch langsamer befahren werden können, ohne dass dies zu Konflikten mit schnellerem Radverkehr führt.

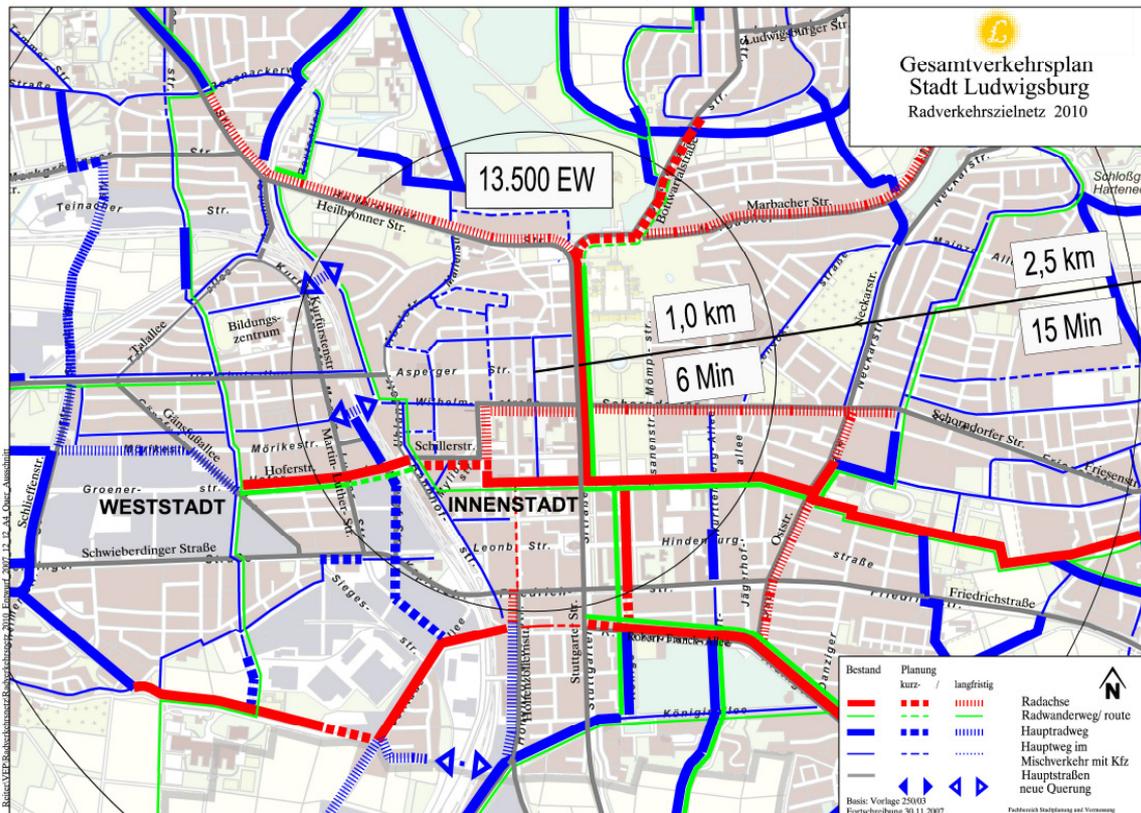
#### **Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

Alle Stadtteile und die Innenstadt sollen für den Radverkehr sicher, komfortabel, attraktiv, leistungsfähig und auf möglichst kurzem Weg miteinander und untereinander verbunden sein, um langfristig den Radwegeanteil am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen. Die Vorteile des Radverkehrs liegen in der Entlastung der Umwelt, dem geringeren Flächen- und Ressourcenverbrauch, der preisgünstigen und sozialverträglichen Fortbewegungsart und der Gesundheitsförderung.

Der unmittelbare Bezug ist bei folgendem strategischen Ziel des SEK gegeben:

Zentrum und Stadtteile sind gut erreichbar. Dabei wird der Nachteil der Stadtstruktur – die Verkehrsachsen verlaufen von Nord nach Süd, Siedlungsschwerpunkt aber von Ost nach West – ausgeglichen. Dazu trägt ein leistungsfähiges Radwegenetz bei, das in den Richtungen Ost-West und Nord-Süd ergänzt ist und nun alle Stadtteile einschließt.

## Grafik



## Entwicklung

Das Radwegezielnetz 2010 wurde 2003 verabschiedet und seitdem wurden zahlreiche Verbindungen verbessert und Netzlücken geschlossen (z. B. Robert-Franck-Allee, Seestraße). Mit den neuen Richtlinien und der Novelle der Straßenverkehrsordnung haben sich die qualitativen Anforderungen an das Radwegenetz geändert, so dass eine komplette Neubewertung bestehender Radverkehrsanlagen erforderlich ist. Mit der Grundlagenerhebung wurde noch nicht begonnen. Die Bewertungskriterien und deren Gewichtung und damit die Zielnetzfortschreibung sollen bis zum Jahr 2013 erfolgen. Erst dann ist eine Gesamtbewertung des Indikators möglich.

## Zielwertkorridor

Bewertung noch nicht möglich.

## Vergleichsdaten

Die Entwicklung des Indikators soll mit den Anforderungen der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) abgestimmt werden. Im Zuge dieser Abstimmung wird sich herausstellen, inwiefern sich örtliche oder regionale Vergleichsmöglichkeiten ergeben.

Als ergänzende Maßnahme kommt die Einrichtung von Dauerzählstellen für den Radverkehr in Betracht, um dauerhaft Jahreswerte auf Hauptsrecken ermitteln zu können. Derartige Lösungen sind werbewirksam, wenn sie mit Display ausgestattet sind. Sie sind allerdings auch technisch aufwändig, wenn Fahrradpuls zuverlässig erkannt werden sollen. Zudem ist die gleichzeitige Erfassung meteorologischer Daten notwendig, um Witterungseinflüsse auf das Radverkehrsaufkommen erkennen und die Werte richtig einschätzen zu können.

## **Fazit**

Unabhängig von der konkreten Bewertung sind zahlreiche Netzlücken bekannt, deren Beseitigung zukünftig teilweise nur mit anderen Flächenaufteilungen im Straßenraum oder hohen Investitionen in die Infrastruktur zu erreichen ist. Beispiele offener Netzlücken sind die Marbacher Straße (Verbindung östliches Neckarweihingen mit der Innenstadt), die Heilbronner Straße, einige innerstädtische Verbindungen (August-Bebel-Straße/Martin-Luther-Straße bzw. alternativ aufwendige Bahnanlagendurchstiche Richtung Bismarckstraße). Aktuelle Beispiele für laufende Maßnahmen von besonderer Bedeutung sind die Bottwartalstraße und der Testlauf Schillerstraße mit Radschutzstreifen bei gleichzeitigem Verzicht auf Stellplätze. Die Einrichtung von ein oder zwei Dauerzählstellen wird empfohlen.



## **Themenfeld 8: Mobilität**

### **Indikator: 8\_7 Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem ÖPNV**

#### **Definition**

Dargestellt wird, wie viele Einwohner der Stadt (Anteil in %) nach VVS-Fahrplan in jeweils 15, 20 und 30 Minuten die Haltestelle Rathaus als zentralen Zielpunkt in der Innenstadt mit dem Bus einschließlich Fußwegen erreichen können. Die schnelle Erreichbarkeit vor allem im Vergleich zum Kfz-Verkehr ist neben der Taktichte (Indikator 8\_8) ein wesentliches Kriterium der Verkehrsmittelwahl.

#### **Einflussnahme auf den Indikator**

Es gibt zahlreiche Möglichkeiten für die Stadt, den Busverkehr zu beschleunigen. Dazu zählen Bevorrechtigungen an Signalanlagen, gesonderte Busspuren, Busschleusen, Fahrbahnhaltestellen anstelle von Busbuchten sowie die vermehrte Ausstattung von Haltestellen mit Fahrkartenautomaten. Bei Eingriffen in Straßenraum und Signaltechnik sind Einzelfallprüfungen notwendig, da die Verbesserungsmaßnahmen oft in Konflikt mit den Ansprüchen weiterer Verkehrsteilnehmer stehen (z. B. Unterbrechung einer grünen Welle, längere Wartezeiten für Fußgänger und Radverkehr, Reduzieren von Fahrstreifenzahlen für den Kfz-Verkehr).

Da der Indikator auf der Bevölkerungsverteilung im Stadtgebiet und auf den Busfahrplänen beruht, beeinflusst auch die Lage zukünftiger Baugebiete den Indikator. Periphere Baugebiete in den Stadtteilen (z. B. Jahnstraße in Poppenweiler oder Neckarterrasse in Neckarweihingen) sind dabei tendenziell ungünstiger erschlossen als z. B. die Hartenecker Höhe in Obweil oder Verdichtungsbereiche in der Oststadt.

#### **Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

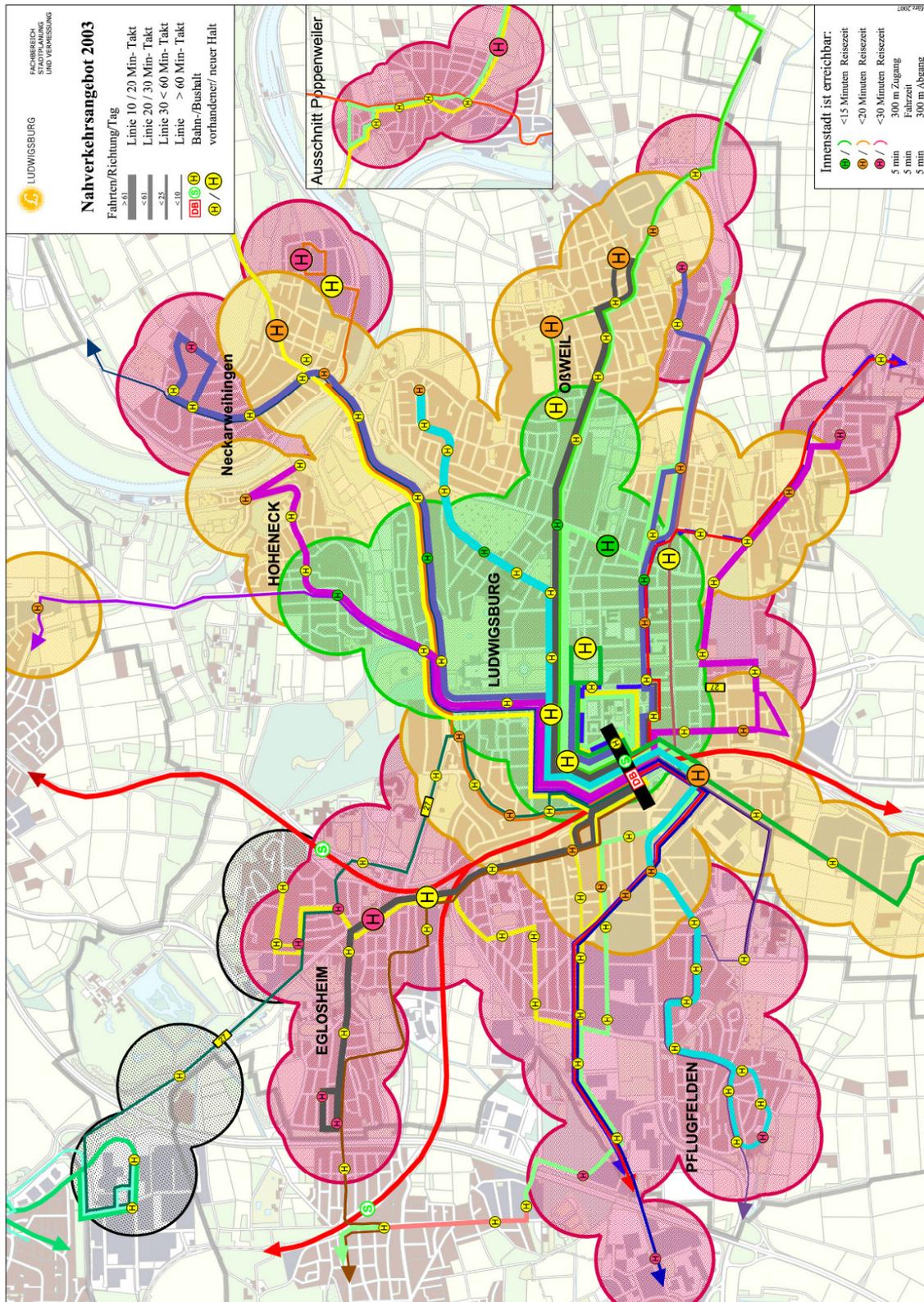
Ziel ist, langfristig viele Einwohner unter 15 Minuten bis maximal 20 Minuten an die Innenstadt anzubinden und die Erreichbarkeit relativ zum Kfz-Verkehr zu verbessern. Damit soll die Verlagerung auf den ÖPNV unterstützt und eine möglichst gleichwertige Erschließung aller Stadtteile garantiert werden.

Der unmittelbare Bezug ist bei folgendem strategischen Ziel des SEK gegeben:

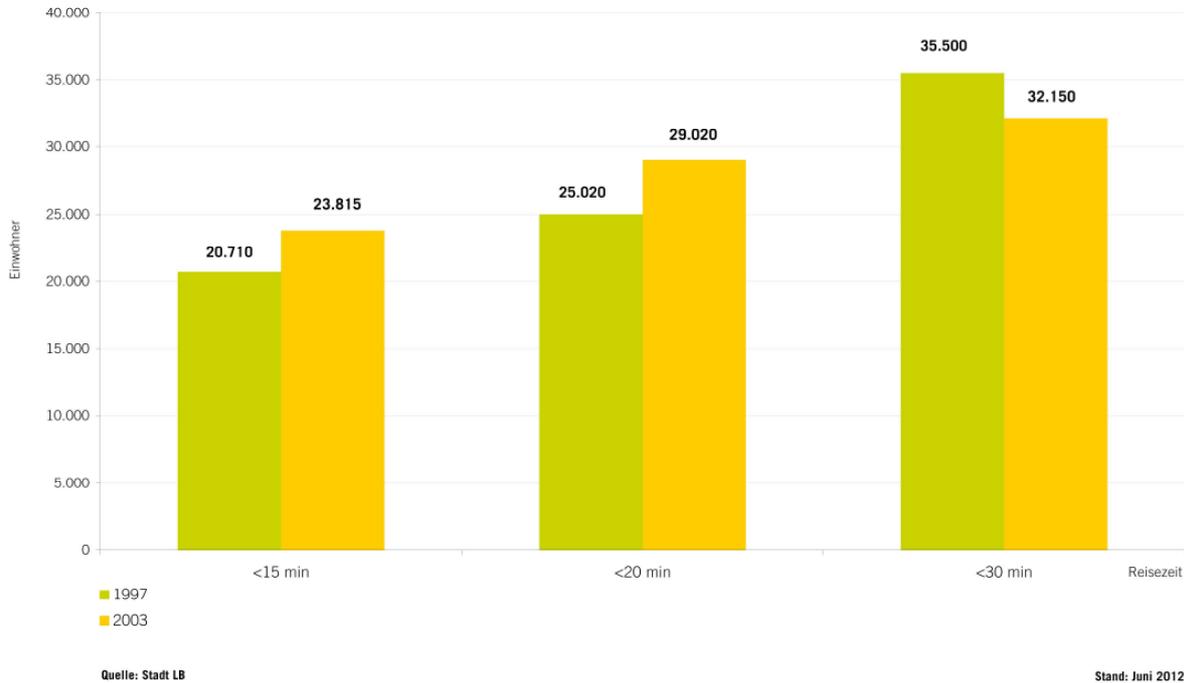
Zentrum und Stadtteile sind gut erreichbar. Dabei wird der Nachteil der Stadtstruktur – die Verkehrsachsen verlaufen von Nord nach Süd, Siedlungsschwerpunkt aber von Ost nach West – ausgeglichen.

Innovationen bei der Steuerung von Mobilität bündeln und mindern Verkehrsströme. Die Stadt ist vom Durchgangsverkehr entlastet – neben einzelnen Entlastungsstraßen auch durch die Verlagerung von Individualverkehr auf den Öffentlichen Nahverkehr. Verbesserung bei Taktung, Netz und Komfort sowie neue Verkehrsmittel stärken den Öffentlichen Personennahverkehr. Betriebliches Mobilitätsmanagement beeinflusst den beruflichen Pendlerverkehr. Durch genaue Information über die Mobilitätsangebote nutzen Bürger die für sie jeweils optimalen Angebote.

# Grafik – Nahverkehrsangebot 2003



## Anzahl der Einwohner in 15min-, 20min- und 30min- Bereichen



### Entwicklung

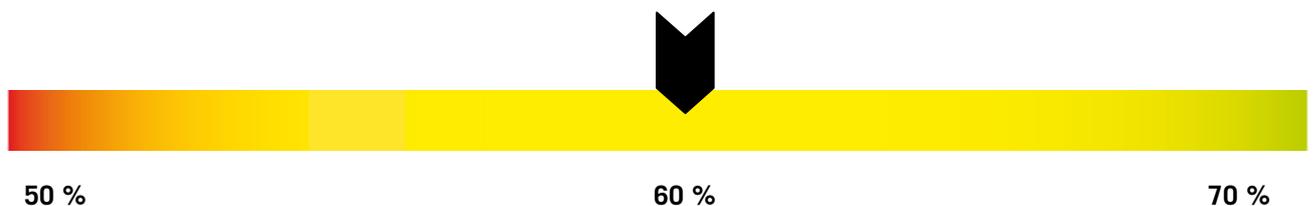
Bisher erfolgte die Auswertung für die Jahre 1997 und 2003. In diesem Zeitraum erhöhte sich die Zahl der Einwohner, die weniger als 20 Minuten bis zum Rathaus benötigen, durch Netzoptimierungen von 45.730 auf ca. 52.835 Einwohner (ca. 60 %). Eine Neuberechnung wird noch erfolgen und zeigen, wie sich vor allem die Verteilung der neuen Baugebiete auf die Erreichbarkeit insgesamt auswirkt.

Langfristig könnte eine bevorrechtigte Stadtbahn auf teilweise eigenem Gleiskörper eine erhebliche Verkürzung von Fahrtzeiten bringen.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass der Indikator nur ein – wenn auch zentraler – Teilaspekt der ÖPNV-Qualität ist. Taktdichte (Indikator 8\_8), Komfort, Preisgestaltung, Pünktlichkeit und Imagepflege sind weitere wichtige Aspekte, welche die Chancen einer Verlagerung auf den umweltfreundlichen ÖPNV unterstützen.

### Zielwertkorridor

Anteil der Einwohner, die die Haltestelle Rathaus mit dem ÖPNV in maximal 20 Minuten erreichen



## **Vergleichsdaten**

Ein Vergleich mit anderen Kommunen ist aufgrund der unterschiedlichen örtlichen Strukturen nur bedingt aussagekräftig. Ob andere Kommunen wie z. B. Esslingen oder der VVS derartige Berechnungen durchführen, ist noch zu erheben.

## **Fazit**

Die verbesserte zeitliche Erreichbarkeit der Innenstadt ist der wesentliche Einflussfaktor für die steigenden Fahrgastzahlen im ÖPNV (siehe auch Indikator 8\_9 – Fahrgastzahlen). Darüberhinaus darf jedoch nicht vergessen werden, dass dieser Indikator nur ein begrenztes Bewertungsinstrument ist. Beispielsweise werden tangentielle Stadtteilverbindungen (z. B. von Neckarweihingen nach Schlösslesfeld) nicht berücksichtigt. Ferner sind auch die anschließenden Angebote im weiteren Netz außerhalb der Stadt sowie intermodale (verkehrsmittelübergreifende) Verknüpfungen für die Gesamtentwicklung bedeutsam.

Für Ludwigsburg ist wichtig, die positive Tendenz auch bei weiteren Baugebieten beizubehalten und die gleichwertige Erschließung der Stadtteile mit dem ÖPNV zu garantieren, um von vornherein die Möglichkeit eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens zu bieten.

## **Themenfeld 8: Mobilität**

### **Indikator: 8\_8 Qualität der Wohngebietserschließung durch den ÖPNV**

#### **Definition**

Dargestellt wird die Zahl der Einwohner, die vom ÖPNV in der Hauptverkehrszeit im 10-, 15- oder 20-Minutentakt erschlossen werden. Datengrundlagen sind die Bevölkerungsverteilung im Einzugsbereich der Haltestellen und die jeweiligen Taktzeiten nach Fahrplan.

#### **Einflussnahme auf den Indikator**

Die Taktdichte kann für den innerstädtischen Busverkehr mit dem örtlichen Busbetreiber abgestimmt werden. Dabei ist zu beachten, dass Mehrkosten, die über das vom VVS bzw. der Region angestrebte Standardangebot hinaus gehen (dichterer Takt als 15 Minuten) von der Stadt zu tragen sind.

Änderungen bei stadtgebietsübergreifenden Linien sind mit den betroffenen Nachbarkommunen und dem Landkreis abzustimmen.

Neben der Taktzeit laut Fahrplan beeinflussen auch die Lage der Haltestellen und die Linienführung den Einzugsbereich verdichteter Linien. Verbesserungen sind hier Grenzen gesetzt, weil zusätzliche Haltestellen oder verlängerte Linien oft zu verlängerten Reisezeiten und Kostensteigerungen führen.

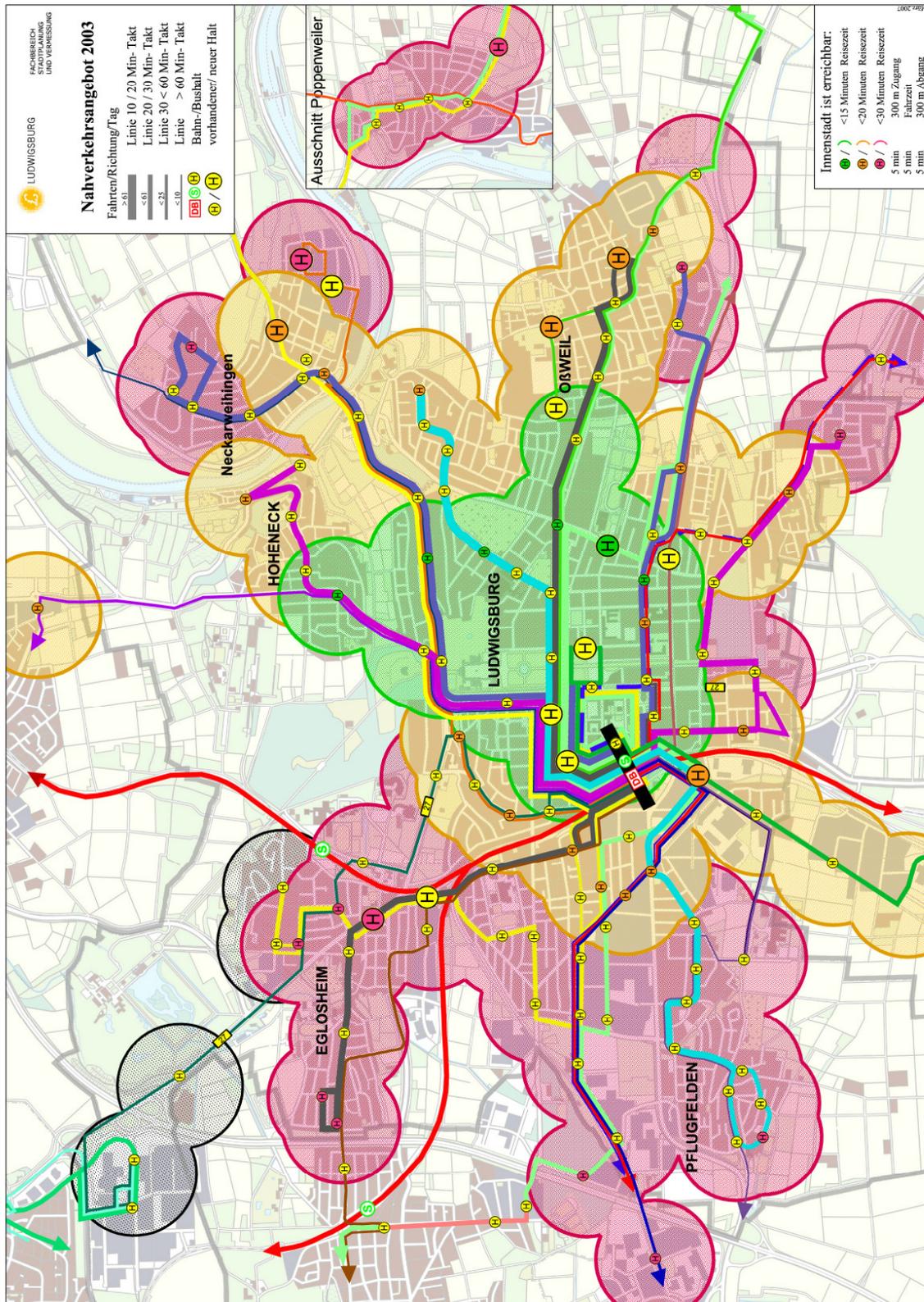
#### **Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

Mit einer hohen Taktdichte im ÖPNV wird das Ziel verfolgt, Warte- und Umsteigezeiten zu verringern und ferner den prinzipiellen Nachteil des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr auszugleichen, nicht ständig ein Fahrzeug verfügbar zu haben.

Der unmittelbare Bezug ist bei folgendem strategischen Ziel des SEK gegeben:

Innovationen bei der Steuerung von Mobilität bündeln und mindern Verkehrsströme. Die Stadt ist vom Durchgangsverkehr entlastet – neben einzelnen Entlastungsstraßen auch durch die Verlagerung von Individualverkehr auf den Öffentlichen Nahverkehr. Verbesserung bei Taktung, Netz und Komfort sowie neue Verkehrsmittel stärken den Öffentlichen Personennahverkehr. Betriebliches Mobilitätsmanagement beeinflusst den beruflichen Pendlerverkehr. Durch genaue Information über die Mobilitätsangebote nutzen Bürger die für sie jeweils optimalen Angebote.

# Grafik – Nahverkehrsangebot 2003



## **Entwicklung**

Dieser Indikator muss erstmals erhoben werden. Vergleichszahlen liegen noch nicht vor. Taktverdichtungen gab es z. B. in Poppenweiler von 30 Minuten auf 20 Minuten. Zahlreiche Linien werden im 10-Minutentakt bedient (z. B. Oßweil, Schlösslesfeld).

## **Zielwertkorridor**

Derzeit keine Angaben möglich. Angestrebt wird, dass alle Einwohner mindestens im 15-Minuten-Takt angeschlossen sind.

## **Vergleichsdaten**

Derzeit keine Angaben möglich.

## **Fazit**

Der bei Auswertung der Daten zu erwartende hohe Standard sollte nicht verschlechtert werden, auch wenn seitens der Region Takte unter 15 Minuten als überdurchschnittliches Angebot kritisch gesehen werden. Der ÖPNV-Anteil in Ludwigsburg (ca. 13 %) ist nicht zuletzt auf die teilweise hohe Taktdichte zurückzuführen, die einen wichtigen Standortfaktor für Wohnen und Arbeiten darstellt.



## **Themenfeld 8: Mobilität**

### **Indikator: 8\_9 Attraktivität des Busangebotes (ÖPNV)**

#### **Definition**

Dieser Indikator zeigt die von den Ludwigsburger Verkehrslinien jährlich beförderten Fahrgäste im Zeitraum von 1965 bis 2011. Die Fahrgastzahlen werden jährlich von der LVL zur Verfügung gestellt.

#### **Einflussnahme auf den Indikator**

Die Einflussnahme auf diesen Indikator kann die Stadt Ludwigsburg sehr stark beeinflussen, z.B. durch ein städtisches ÖPNV-Netz, welches sich durch hohe Taktichte und ein enges Haltestellennetz auszeichnet, kann die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden. Aber auch die Förderung von Jobtickets, Werbemaßnahmen und die konsequente Umsetzung des betrieblichen Mobilitätsmanagements haben großen Einfluss auf die Attraktivität des städtischen ÖPNV.

#### **Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

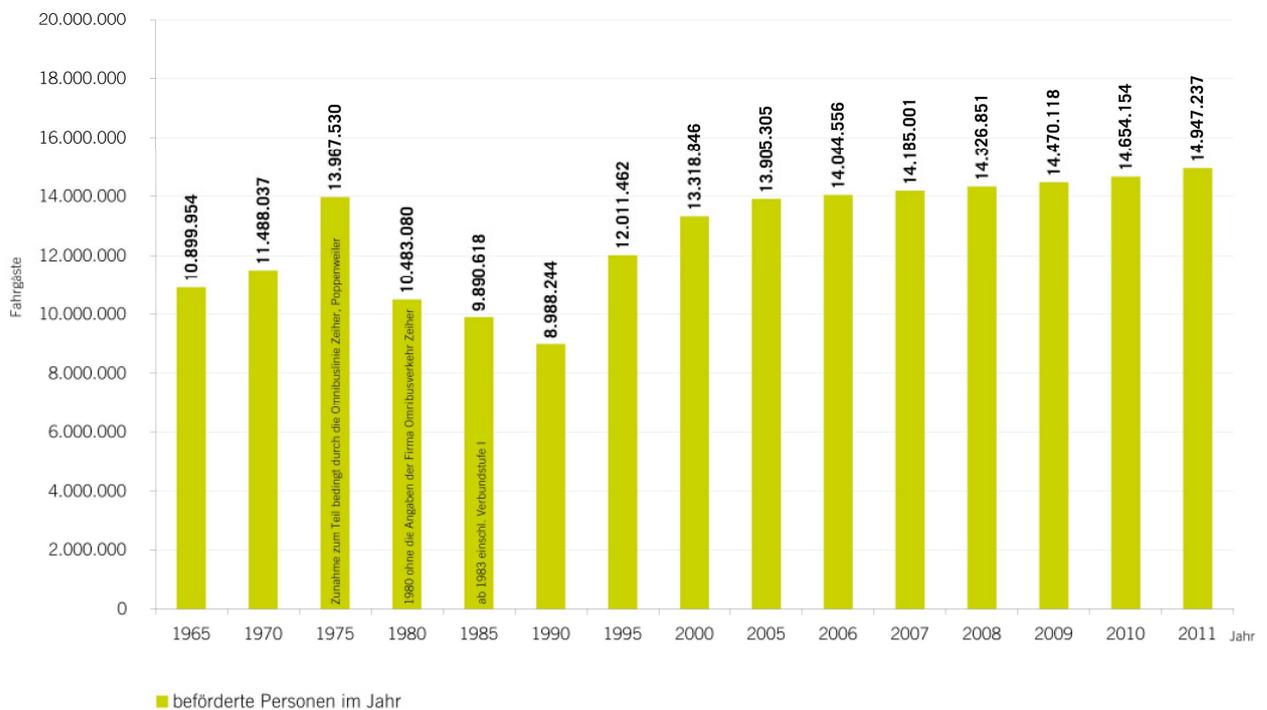
Ziel ist es, die Fahrgastzahlen jährlich zu steigern, was einerseits ein Indikator dafür ist, dass das Busangebot in Ludwigsburg von den Bürgern gerne angenommen wird, andererseits kann man daran ersehen, dass eine Verlagerung auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger erfolgreich in Ludwigsburg umgesetzt wurde.

#### **Themenfeld Mobilität**

8.5. Innovationen bei der Steuerung von Mobilität bündeln und mindern Verkehrsströme. Die Stadt ist vom Durchgangsverkehr entlastet – neben einzelnen Entlastungsstraßen auch durch die Verlagerung von Individualverkehr auf den Öffentlichen Nahverkehr. Verbesserung bei Taktung, Netz und Komfort sowie neue Verkehrsmittel stärken den Öffentlichen Personennahverkehr. Betriebliches Mobilitätsmanagement beeinflusst den beruflichen Pendlerverkehr. Durch genaue Information über die Mobilitätsangebote nutzen Bürger die für sie jeweils optimalen Angebote. Der Wirtschaftsverkehr wird stadtverträglicher abgewickelt.

## Grafik

### Attraktivität des Bus-Angebotes (ÖPNV)



Quelle: ÖPNV/LVL

Stand: Mai 2012

## Entwicklung

In den Jahren von 1965 bis 1995 gab es verschiedene Ereignisse, die die beförderten Fahrgäste pro Jahr unmittelbar beeinflusst haben. Z.B. wurden 1975 die Fahrgäste der Buslinie der Firma Zeiher hinzugezählt, 1980 wieder abgezogen und ab 1983 wurden nur die Fahrgäste der Verbundstufe I gezählt.

1993 wurde mit der Einführung der Verbundstufe II der Stadtverkehr von Ludwigsburg in den VVS integriert.

Ab dem Jahr 1995 kann jedoch auf Grund einer einheitlichen Datenbasis eine stetig wachsende Fahrgastbeförderung pro Jahr verzeichnet werden.

Im Jahr 2011 wurden im Durchschnitt knapp 50.000 Fahrgäste pro Tag befördert, d.h. pro gefahrenen Wagenkilometer wurden 3,4 Personen befördert. Insgesamt fuhr die LVL im Jahr 2011 ca. 4,5 Millionen km (*Bildlich gesprochen: Umgerechnet auf die Länge des Äquators (~ 40.075 km) umrundet die LVL im Jahr mehr als 110 mal die Erde!*)

## Zielwertkorridor



## **Vergleichsdaten**

Bei diesem Indikator ist ein Vergleich mit einer anderen Stadt nicht sinnvoll, da jede Stadt sich schon allein auf Grund der Bevölkerungszahlen unterscheidet. Selbst Städte mit vergleichbaren Größen haben ein anderes Liniennetz und Taktzeiten, mehr oder weniger Arbeitsplätze, eine unterschiedliche Bevölkerungsstruktur und viele weitere Einflussfaktoren.

Dieser Indikator zeigt nur speziell für die Ludwigsburger Verkehrslinie (LVL) die Steigerung oder Minderung der Fahrgastzahlen in jedem Jahr.

## **Fazit**

Jedes Jahr konnten bereits die Fahrgastzahlen der Ludwigsburger Verkehrslinie (LVL) um ca. 1% gesteigert werden. Durch noch mehr Engagement und finanzielle Förderung des ÖPNV sowie mehr Verlagerung des Individualverkehrs auf den ÖPNV könnten die Fahrgastzahlen weiter gesteigert werden. Sicherlich würde ein „Quantensprung“ erreicht werden, wenn man z.B. ein Stadtbahnssystem in Ludwigsburg installieren würde.



## **Themenfeld: Bildung & Betreuung**

### **Indikator: 9\_1 Versorgungsgrad Betreuungsmöglichkeiten**

#### **Definition**

Anzahl und Anteil der 0 bis 3-Jährigen, 3- bis 6,5-Jährigen und 6,5 bis 14- Jährigen Kinder die einen Betreuungsplatz haben. Dies umfasst die Kindertagespflege und die institutionellen Betreuungsangebote sowie die Kernzeitbetreuung bei den 6,5- bis 14- Jährigen.

#### **Einflussnahme auf den Indikator**

Die Indikatoren werden grundsätzlich von dem Bedarf und der demographischen Entwicklung beeinflusst. Maßgeblich sind darüber hinaus politische Vorgaben, welche z. B. im Bereich der Kleinkindbetreuung (0-3) dazu geführt haben, dass der Städtetag einen Indikator von 34% als Planungsgröße benannt hat, an dem sich auch Ludwigsburg orientiert. Im Bereich der Schulen wirken sich die Vorgaben des Landes bzgl. des Ganztagesausbaus und der Schulentwicklungsplan der Stadt Ludwigsburg auf den Indikatorenwert der Betreuungsplätze für Schulkinder aus. Aufgrund der Dynamik im Bereich Bildung und Betreuung ist es sehr wichtig die Indikatoren stetig zu prüfen und ggf. anzupassen. Insbesondere im Bereich der Kleinkindbetreuung ist zu prüfen, ob der Indikator von 34% mit Inkrafttreten des Rechtsanspruchs zielführend war und mittels welcher Indikatorenwerte der bedarfsorientierte Ausbau fortgeschrieben werden kann. Hierzu liefert der Kita-Plan von BiRegio wichtige Hinweise.

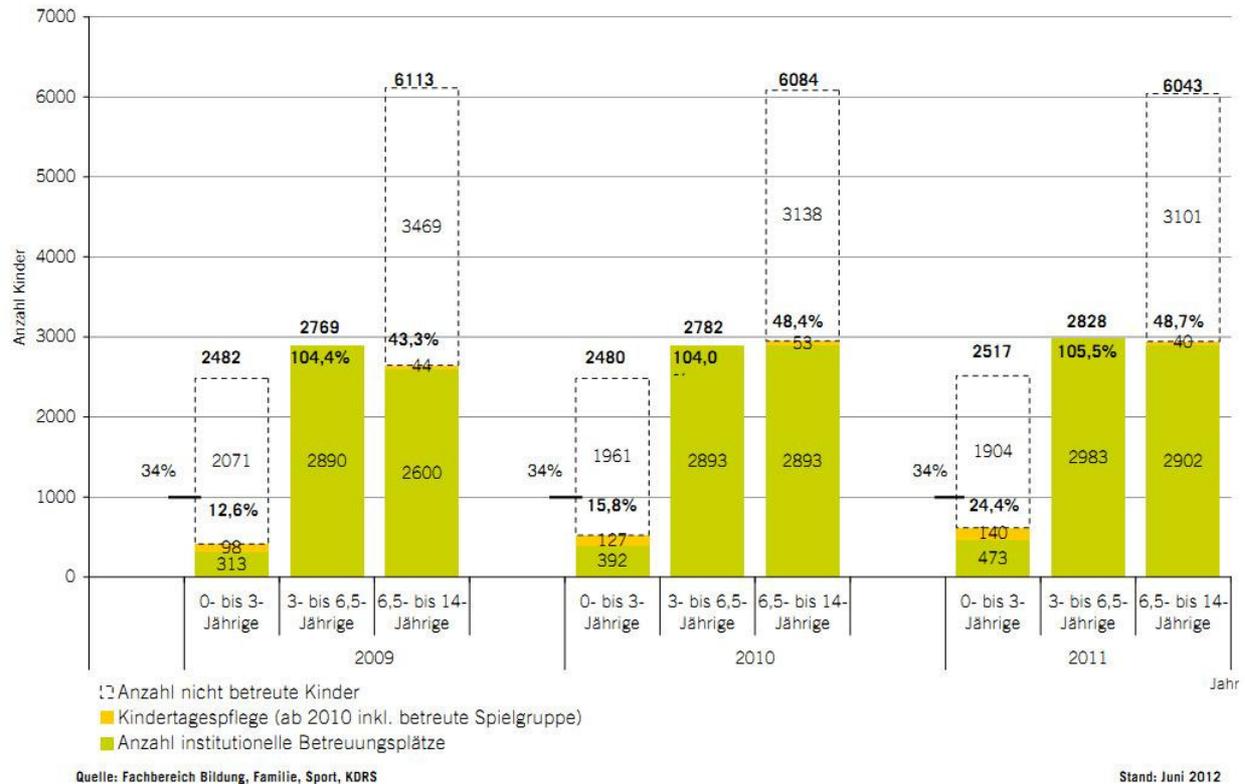
#### **Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

Der Aus- und Umbau von Betreuungseinrichtungen ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Dies erfolgt zukunfts- und bedarfsorientiert.

Im Bereich der U3-Betreuung ist als Ziel ein Versorgungsgrad von 34 % definiert.

Für die Betreuungsplätze für 3- bis 6,5- Jährige muss der Rechtsanspruch sichergestellt werden, daher ist eine Versorgungsquote von 100% zu erreichen.

## Grafik



## Entwicklung

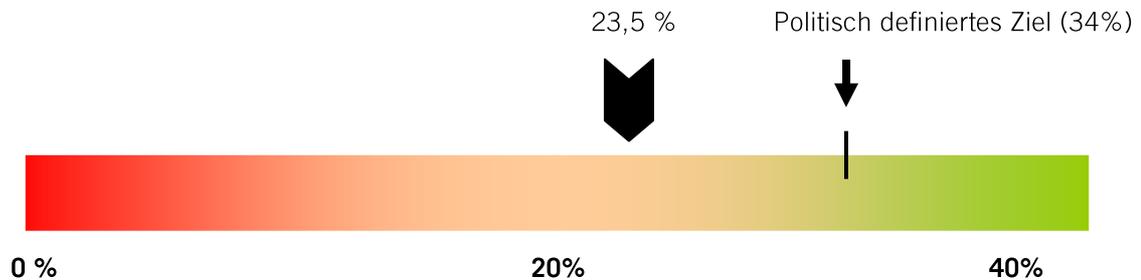
Zum 31.12.2008 gab es insgesamt 380 Plätze für Kinder unter drei Jahren, davon 286 Plätze in Kindertageseinrichtungen und 94 Plätze in der Kindertagespflege. Zum 31.12.2011 wurden die geplanten 445 Plätze in Kindertageseinrichtungen erreicht. Hinzu kamen zum 01.01.2012 weitere 28 Plätze bei privaten Trägern. Insgesamt gab es somit 473 institutionelle Plätze in Kindertageseinrichtungen. Dies sind, im Vergleich zu 2008, 187 Plätze mehr.

Neben den 473 Plätzen in Kindertageseinrichtungen gab es zum 31.12.2011 weitere 7 Plätze in einer Spielgruppe und 133 Plätze in der Kindertagespflege. Zusammen sind dies 613 Plätze, was einer Versorgungsquote von 24,4% entspricht. Geplant waren 581 Plätze. Das Ziel für das Jahr 2011 wurde damit erreicht.

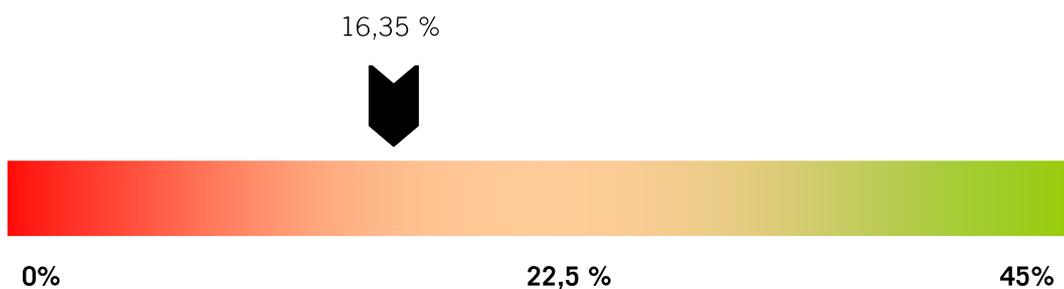
Zum 31.12.2011 gab es insgesamt 2.983 Plätze für Kinder im Alter von 3-6,5 Jahren. Davon waren 496 Plätze reine Ganztagesplätze und 1997 Plätze (66,9%) mit veränderter Öffnungszeiten (6/7 Stunden). Die Versorgungsquote bei den Kindern von 3-6,5 Jahren lag ausgehend von 2.828 Kindern bei 105%. Von den 2.828 Kindern können 17,5% einen Ganztagesplatz nutzen. Zum 31.12.2010 gab es 475 Ganztagesplätze, d. h. im Jahr 2011 wurden weitere 21 Ganztagesplätze geschaffen.

Zum 31.12.2011 gab es 199 Plätze für Schulkinder in Kindertageseinrichtungen. Zum 31.12.2008 waren es noch 282 Plätze und damit 83 Plätze mehr. Der Rückgang der Betreuungsplätze für Schulkinder ist auf den Ausbau des Betreuungsangebotes an Grundschulen zurückzuführen.

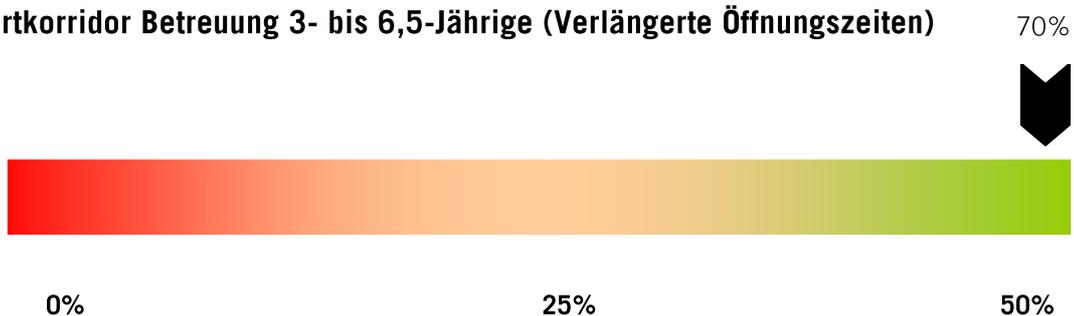
### Zielwertkorridor U3-Betreuung



### Zielwertkorridor Betreuung 3- bis 6-5-Jährige (Ganztagesbereich)



### Zielwertkorridor Betreuung 3- bis 6,5-Jährige (Verlängerte Öffnungszeiten)



## **Fazit**

In Anbetracht des Rechtsanspruchs ab dem 01.08.2012 gibt es im Bereich der U3-Betreuung noch viel zu tun. Mit den in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen und den bereits beschlossenen Maßnahmen wird es möglich sein ca. 31% Versorgungsquote zu erreichen, wenn es gelingt, die Tagespflege so auszubauen, dass hier weitere 67 Plätze geschaffen werden, so dass die Plangröße von 200 Plätzen erreicht werden kann. Die 34% können dann voraussichtlich zum 31.12.2013 erreicht werden. Offen bleibt, ob die 34% dem tatsächlichen Bedarf entsprechen.

Im Bereich der Betreuung der 3 – 6,5-Jährigen wird der Ausbau der Ganztagesplätze weiter gehen, da sich hier ein zunehmender Bedarf zeigt. Nach Auswertung der Telefonumfrage durch Herrn Prof. Höfflin wird ein Bedarf von ca. 45% angenommen und weitere 50% im Bereich der veränderten Öffnungszeiten. Im Bereich der veränderten Öffnungszeiten wurde dieses Ziel bereits erreicht. Hier liegt eine Versorgungsquote von 70 % vor.

## Themenfeld: Bildung & Betreuung

### Indikator: 9\_2 Übergangsquoten auf weiterführende Schulen

#### Definition

Anteil der Kinder des jeweiligen Jahrgangs, der von der Grundschule auf die Hauptschule bzw. Werkrealschule, die Realschule und das Gymnasium wechseln.

#### Einflussnahme auf den Indikator

Am Beispiel der Eichendorffschule wird deutlich, dass mit einem Mix aus städtebaulichen Maßnahmen, sozialen Unterstützungsmaßnahmen, großem bürgerschaftlichem Engagement und einer intensiven Förderung in Schule und früher Bildung die Übergangssituation verbessert werden kann.

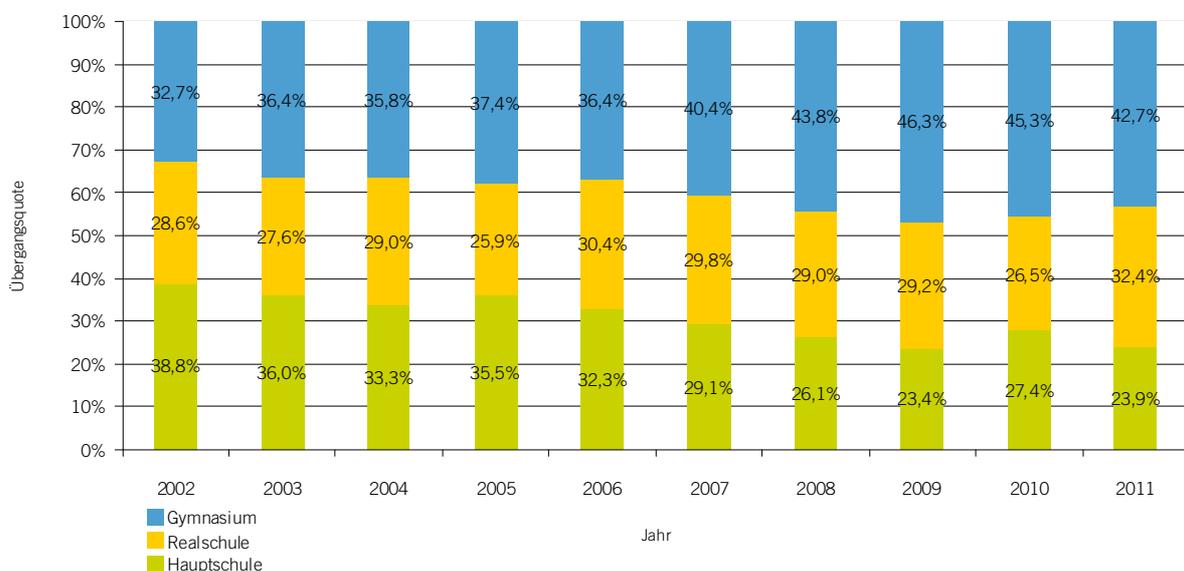
Über den Ausbau der Fördernetzwerke und gegebenenfalls weiterer auch städtebaulicher und sozialer Maßnahmen kann mehr Bildungsgerechtigkeit erreicht werden.

#### Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)

Strategisches Ziel 9\_4: Kinder und Jugendliche werden individuell entsprechend ihrer Voraussetzungen und ihrer Lebenssituation gefördert.

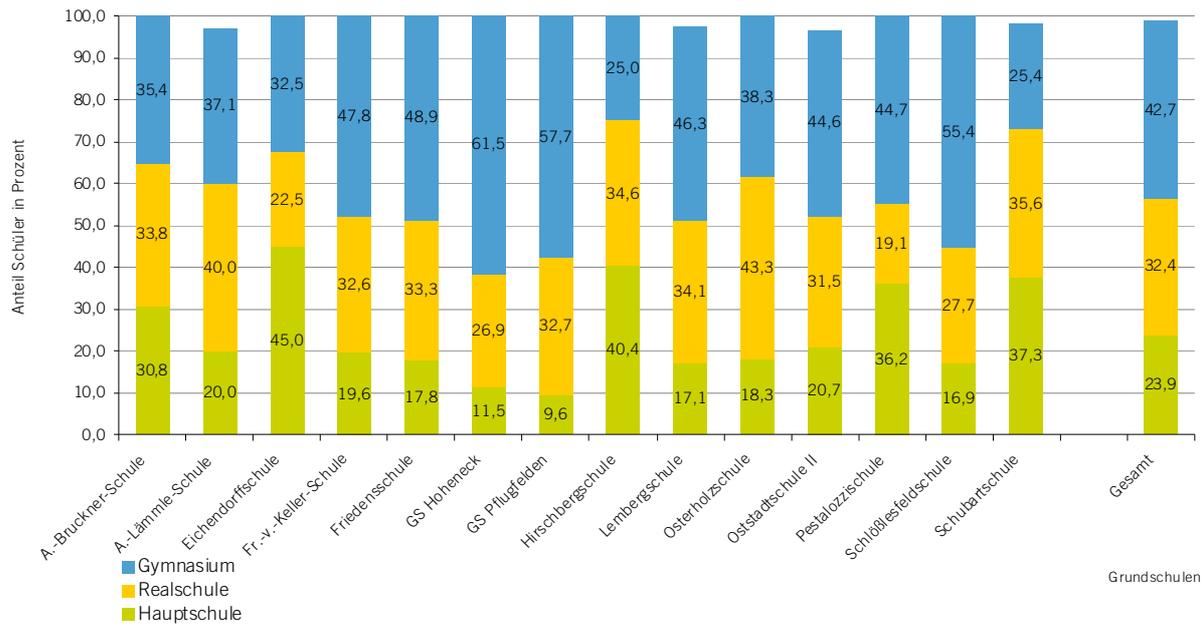
Im Rahmen des Schulentwicklungsplans 2012 ff. werden dazu erstmals entsprechende Handlungsempfehlungen aufgenommen.

#### Grafik



Quelle: Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Bildung, Familie, Sport, eigene Erhebung

Stand: Mai 2012



Quelle: Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Bildung, Familie, Sport, jeweils amtliche Schulstatistik

Grundschulen

Stand: Juni 2012

## Entwicklung

Durch den Wegfall der verbindlichen Grundschulempfehlungen sind bereits bei den Anmeldungen zum Schuljahr 2012/2013 erhebliche Veränderungen zu registrieren. Dies kann zu einer Neubetrachtung dieses Indikators führen insofern, als zusätzlich beobachtet werden muss, wie die „Abschulungsvorgänge“ in Zukunft verlaufen. Die Datenstruktur dazu müsste gemeinsam mit den staatlichen Schulbehörden aufgebaut werden.

## Zielwertkorridor

Beobachtender Indikator

## Fazit

Der Indikator muss künftig kritisch hinterfragt und gegebenenfalls ergänzt werden, da klare Zuordnungen im Sinne der Bildungsgerechtigkeit aufgrund des Wegfalls der verbindlichen Grundschulempfehlung nicht mehr ohne weiteres möglich sind.

## **Themenfeld: Bildung & Betreuung**

### **Indikator: 9\_3 Schulabgänger ohne Schulabschluss**

#### **Definition**

Anzahl der Schulabgänger ohne Schulabschluss bezogen auf die Schulabgänger eines Jahrgangs insgesamt.

#### **Einflussnahme auf den Indikator**

Mit einer an Qualität immer weiter steigenden Schulkindbetreuung (Sprachförderung, Hausaufgabenbetreuung, Jugendbegleiterprogramm, Schulsozialarbeit u.ä.) kann Einfluss genommen werden, wie auch der Vergleich zum Landesdurchschnitt zeigt.

Die Stadt unterstützt auch alle Träger, die entsprechende Angebote entwickeln.

Im Konzept des Landes zu den Gemeinschaftsschulen ist vorgesehen, dass alle Schüler individuell gefördert werden. Dazu zählt auch, die Nichtversetzung in die nächste Klasse abzuschaffen. Indirekt ist damit die Hoffnung verbunden, dass alle Schüler einen Abschluss schaffen.

Daher muss es Ziel sein, in Ludwigsburg eine Gemeinschaftsschule aufzubauen.

#### **Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

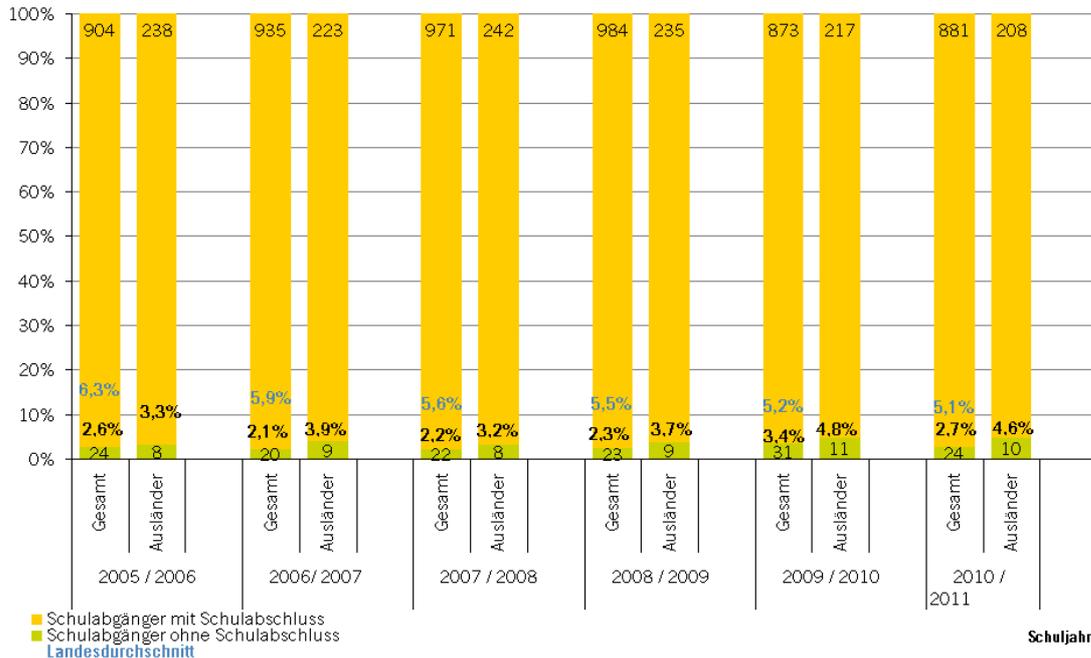
Strategisches Ziel 9\_4:

Kinder und Jugendliche werden individuell entsprechend ihrer Voraussetzungen und ihrer Lebenssituationen gefördert.

Strategisches Ziel 9\_5:

„Die Schule ist ein attraktiver Lebensort für Kinder und Jugendliche...“

## Grafik



Quelle: Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Bildung, Familie, Sport, eigene Erhebung

Stand: Juni 2012

## Entwicklung

Die Entwicklung der Schulabgänger ohne Schulabschluss bewegte sich in den zurückliegenden Jahren immer in einem ähnlichen Korridor. Der Anteil der ausländischen Schüler, die ohne Schulabschluss die Schule verlassen, liegt etwas höher.

## Zielwertkorridor

Landesdurchschnitt: 5,1%

2,7%



5,0%

2,5%

0%

## Fazit

Deutlich sichtbar sind die verstärkten Anstrengungen der Stadt durch den Vergleich mit dem Landesdurchschnitt.

Wegen des Wegfalls der verbindlichen Grundschulempfehlung ist damit zu rechnen, dass vermehrt mit „Abgängern“ aus den Gymnasien zu rechnen ist. Diese Entwicklung muss im Blick gehalten werden.

## **Themenfeld: Bildung & Betreuung**

### **Indikator: 9\_4 Kinder- und Familienzentren**

#### **Definition**

Versorgungsdichte der Kinder- und Familienzentren aufgeschlüsselt nach Stadtteilen.

#### **Einflussnahme auf den Indikator**

Das Projekt Kinder- und Familienzentren wurde auf Initiative der Stadtverwaltung angestoßen. Der gemeinderätliche Ausschuss für Bildung, Sport, Soziales (BSS) hat Ende des Jahres 2007 den Beschluss gefasst, im Rahmen einer Projektphase über drei Jahre in jedem Jahr drei Kindertageseinrichtungen in das Projekt der Kinder- und Familienzentren aufzunehmen und entsprechend zu diesen weiterzuentwickeln. Die in die Projektphase aufgenommenen Kinder- und Familienzentren wurden über eine Laufzeit von drei Jahren mit Mitteln aus dem städtischen Fonds Jugend, Bildung, Zukunft gefördert.

Für die Projektphase der Kinder- und Familienzentren konnten sich alle Kindertageseinrichtungen bewerben. Nach einer Vorauswahl durch die Verwaltung hat der BSS beschlossen, welche Einrichtungen in den Jahren 2008, 2009 und 2010 jeweils in die Projektphase aufgenommen werden.

Im Rahmen der Steuerungsgruppe werden mit den Trägern der Kinder- und Familienzentren die grundsätzliche Anforderung an eine Weiterentwicklung der Kindertageseinrichtungen und die Ausgestaltung der Kinder- und Familienzentren abgestimmt. Grundsätzlich erhalten die Einrichtungen in ihrer Angebotsgestaltung einen großen Gestaltungsspielraum. Aufgrund unterschiedlichster Sozialräume in den verschiedenen Stadtteilen, ist dies angezeigt. Die Kinder- und Familienzentren reagieren mit der Gestaltung ihrer Angebote auf die konkreten Bedarfe der Familien. Die Kinder- und Familienzentren steuern die Weiterentwicklung der Einrichtungen mit Ziele und konkreten Angeboten in Masterplänen. Masterpläne sind jährlich zu aktualisieren und der Verwaltung vorzulegen.

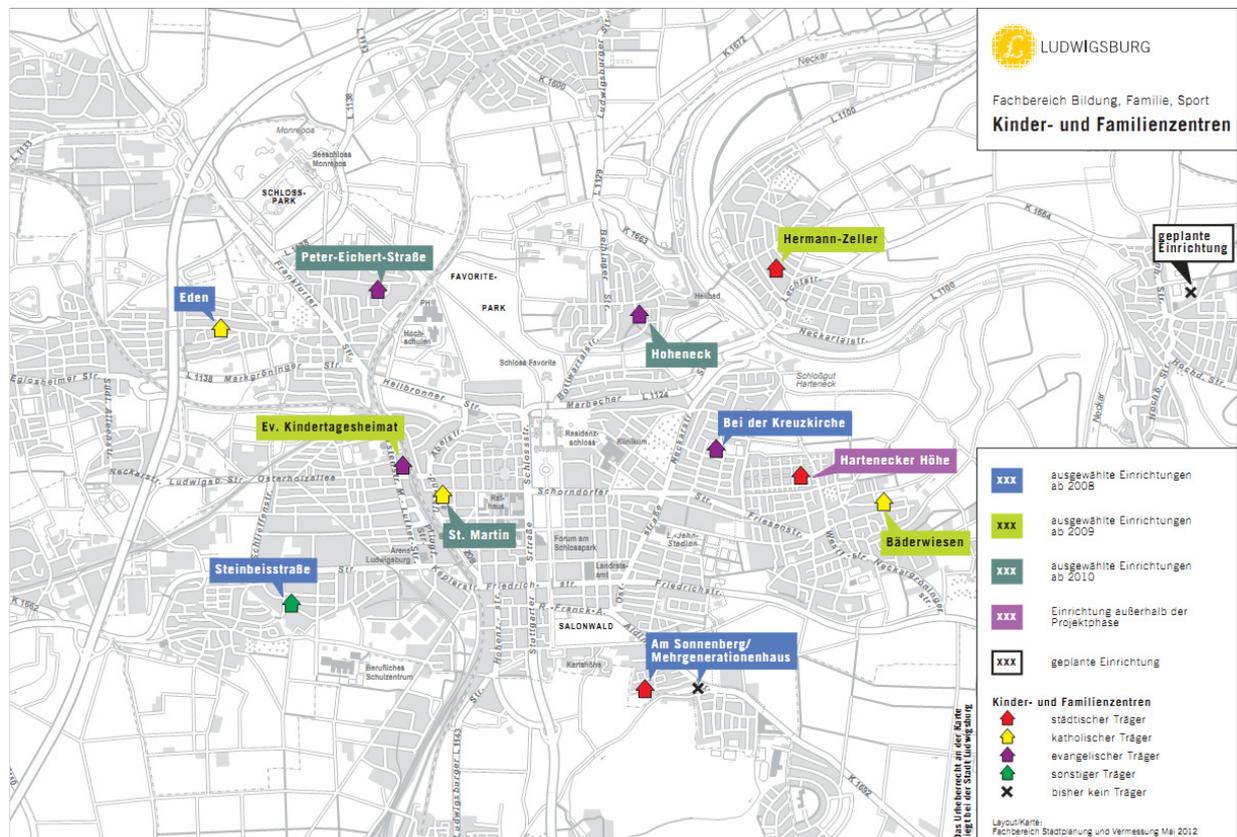
#### **Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

Zielsetzung ist es, in jedem Stadtteil ein Kinder- und Familienzentrum zu entwickeln. Diese sollen ein differenziertes und bedarfsgerechtes Bildungs-, Beratungs- und Begegnungsangebot für Eltern bereitstellen.

Der Bezug zum SEK ergibt sich bereits aus dem Leitsatz des Themenfeldes Bildung & Betreuung: „Der Aus- und Umbau von Bildungs- und Betreuungsangeboten ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Dies erfolgt zukunfts- und bedarfsorientiert“.

Die Ludwigsburger Bildungslandschaft wird hierbei aktiv durch die Stadt Ludwigsburg gestaltet. In ihrem Masterplan verpflichtet sie sich zudem, Familien „ein qualitativvolles, nachfragegerechtes Bildungs- und Betreuungsangebot“ zur Verfügung zu stellen.

## Grafik



## Entwicklung

Das Ziel, in jedem Stadtteil ein Kinder- und Familienzentrum einzurichten, wurde nahezu erreicht. Lediglich in Poppenweiler gibt es noch keine Einrichtung, diese ist jedoch bereits in Planung. Das Kinder- und Familienzentrum in der Steinbeisstraße liegt zwar nicht auf Pflugfelder Gemarkung, wird jedoch überwiegend von Einwohnern aus diesem Stadtteil genutzt.

Die Projektphase zum Aufbau der Kinder- und Familienzentren wurde im Jahr 2008 mit der Weiterentwicklung der ersten drei Einrichtungen begonnen. Diese sind:

- Katholisches Kinder- und Familienzentrum Eden in Eglosheim,
- Städtisches Kinder- und Familienzentrum im Mehrgenerationenhaus „Am Sonnenberg“ in Grünbühl,
- AWO Kinder- und Familienzentrum „Bullerbü“ in der Weststadt bzw. Pflugfelden sowie
- Evangelisches Kinder- und Familienzentrum bei der Kreuzkirche in der Oststadt

2009 folgten die Kinder- und Familienzentren:

- Städtisches Kinder- und Familienzentrum „Hermann-Zeller“ in Neckarweihingen,
- Katholisches Kinder- und Familienzentrum „Bäderwiesen“ in Oßweil und
- Evangelisches Kinder- und Familienzentrum Kindertagesheimat in der Weststadt

Drei weitere Einrichtungen kamen 2010 hinzu:

- Evangelisches Kinder- und Familienzentrum Peter-Eichert-Straße in Eglosheim,
- Katholisches Kinder- und Familienzentrum „St. Martin“ in der Innenstadt,
- das Kinder- und Familienzentrum in Hoheneck sowie

im Jahr 2011

- das städtische Kinder- und Familienzentrum Hartenecker Höhe

### **Zielwertkorridor**

Ziel ist es, in jedem Stadtteil mindestens ein Kinder- und Familienzentrum einzurichten. Dies wurde, mit Ausnahme in Poppenweiler, bereits umgesetzt. In einem weiteren Schritt soll nun die Versorgungsdichte verbessert werden.

### **Fazit**

Die Kinder- und Familienzentren werden in Ludwigsburg seit dem Jahr 2008 sehr erfolgreich umgesetzt. Als kommunale Netzwerkknoten mit niedrighschwelligem Angeboten sind sie Anlaufstelle für möglichst viele Familien im Stadtteil. Mit der Weiterentwicklung der Kita zum Kinder- und Familienzentren werden sie den differenzierten Elternbedarfen und den erheblich gestiegenen Anforderungen an Quantität und Qualität der Bildung sowie Förderung und Betreuung der Kinder gerecht.



**Themenfeld: Bildung & Betreuung**  
**Indikator: 9\_5 Vernetzung von Schulen**

**Definition**

Die Vernetzung der Schulen im gesellschaftlichen Umfeld wird anhand der Angebote im Jugendbegleiterprogramm sowie der Anzahl der teilnehmenden Schulen und der Unterrichtseinheiten dargestellt.

**Einflussnahme auf den Indikator**

Über durch die Stadt Ludwigsburg finanzierte Angebote (Jugendbegleiterprogramm, Fonds „Jugend, Bildung, Zukunft“, Bürgerstiftung usw.) können außerschulische Träger mit den Schulen vernetzt werden.

**Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

Strategisches Ziel 9\_2:

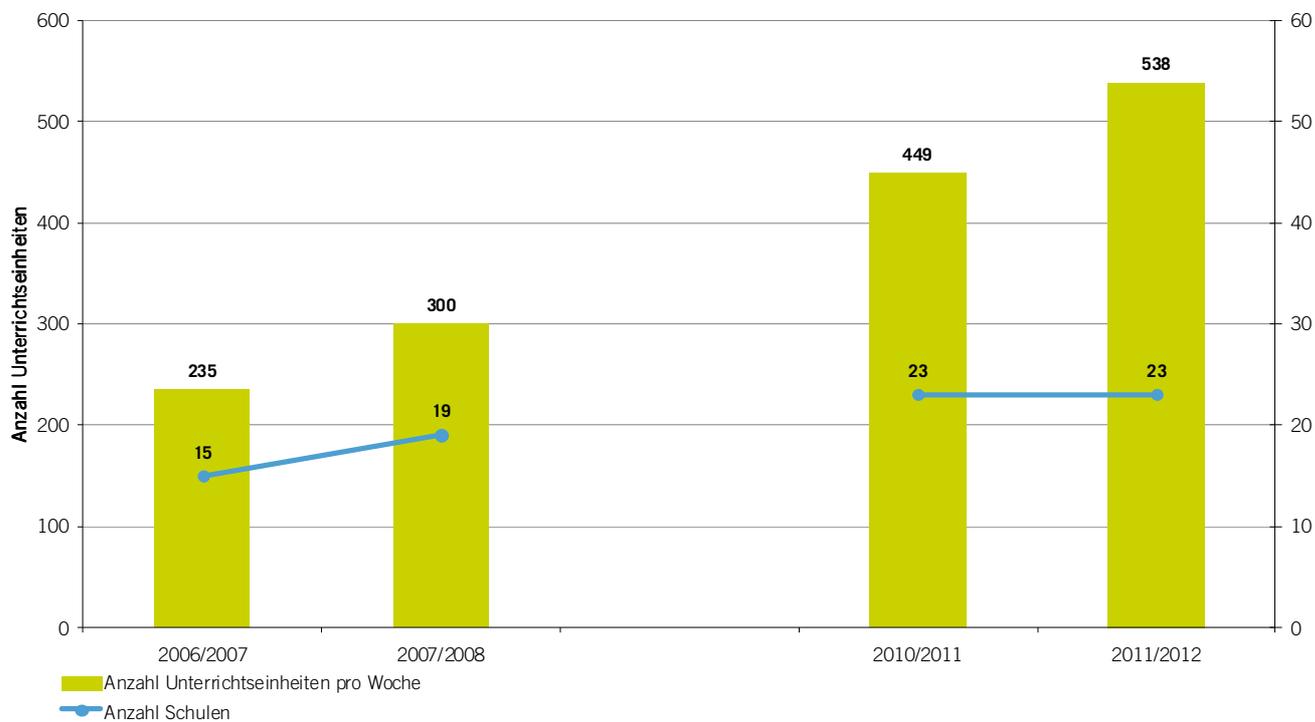
„In Schulen (...) werden übergreifende Projekte in Bereichen wie Theater, Musik, Sport, Kunst oder Soziales bedarfsorientiert um – und ausgebaut.“

Strategisches Ziel 9\_5:

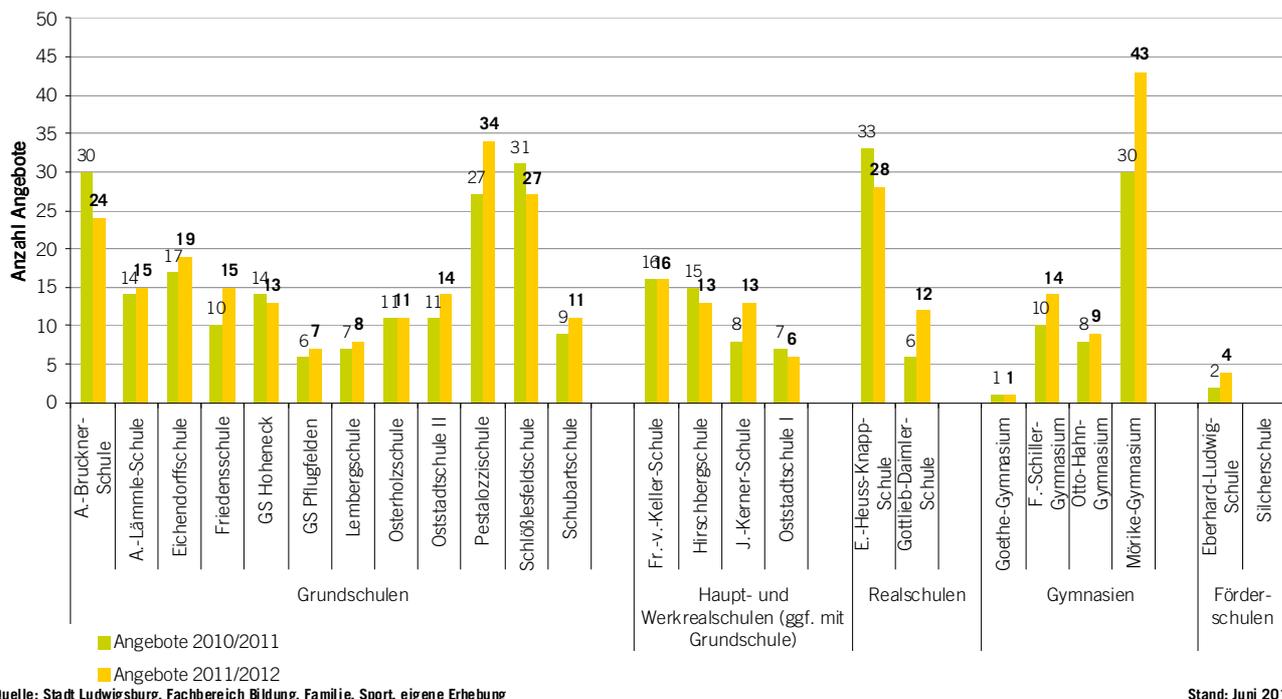
„Die Schule ist ein attraktiver Lebensort für Kinder und Jugendliche...“

## Grafik

### Jugendbegleiterangebot an Schulen in Unterrichtseinheiten



### Jugendbegleiterangebot an Schulen



## **Entwicklung**

Das Ziel, alle Schulen in das Jugendbegleiterangebot einzubinden, ist praktisch erreicht. Die bisher fehlende Silcherschule wird ab dem kommenden Schuljahr 2012/2013 schrittweise mit der Eberhard-Ludwig-Schule zusammengelegt.

Die Jugendbegleiterangebote sind kontinuierlich gestiegen und haben nach Einschätzung des zuständigen Fachbereichs einen Sättigungsgrad erreicht, da einerseits die für die Angebote an Schulen zur Verfügung stehende Zeit begrenzt ist und andererseits sich in den kommenden Jahren an den Ganztageschulen der rhythmisierte Unterricht entwickeln wird

## **Zielwertkorridor**

Beobachtender Indikator

## **Fazit**

Das derzeit hohe Niveau an Jugendbegleiterangeboten gilt es zu erhalten. Es ist aber darauf zu achten, dass der Mix der Angebote vielfältig bleibt und die Qualität der Angebote in der Breite gesteigert wird.



## **Themenfeld: Bildung & Betreuung**

### **Indikator: 9\_6 Weiterbildungsangebot der VHS**

#### **Definition**

Anzahl der angebotenen Kurse und Unterrichtseinheiten sowie die Anzahl der Teilnehmenden.

Als Vergleichswert unter Volkshochschulen wird die sog. „Weiterbildungsdichte“ verwendet. Dies ist die Anzahl der durchgeführten Unterrichtseinheiten auf 1.000 Einwohner.

#### **Einflussnahme auf den Indikator**

Die wesentlichen Einflussgrößen sind das Angebot an Schulungsräumen und die Personalausstattung.

#### **Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

Grundsätzlich gelten der Leitsatz des Themenfelds 9 „Bildung und Betreuung“ sowie

Themenfeld 3 „Wirtschaft und Arbeit“

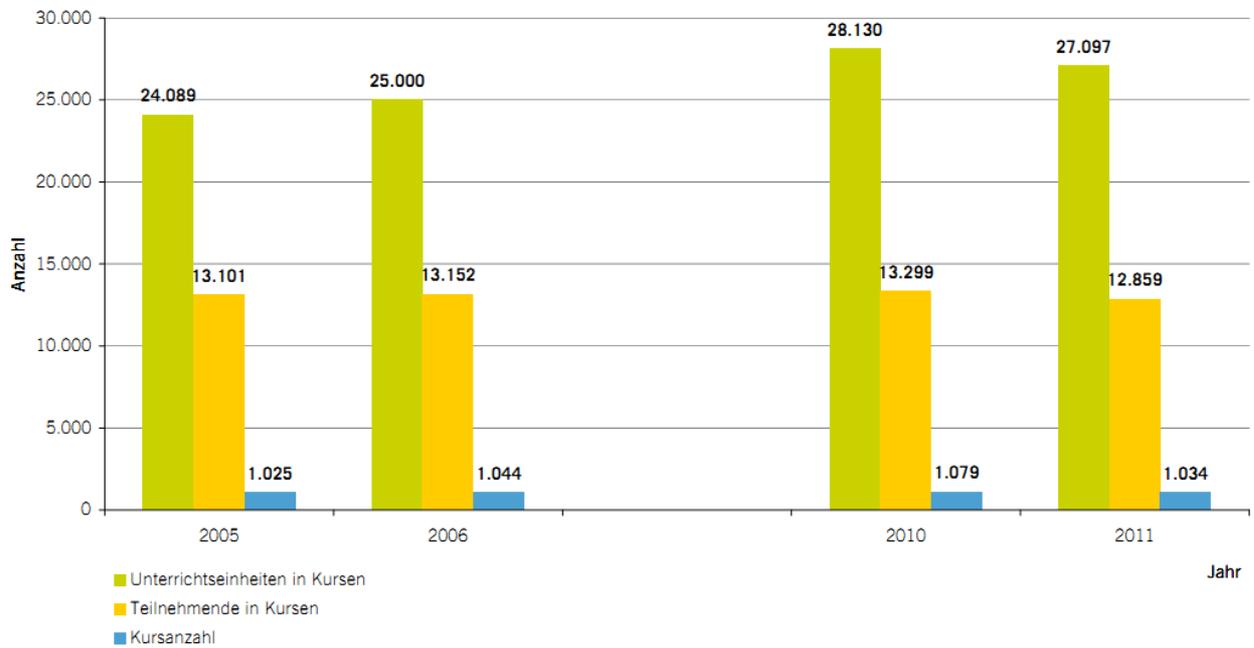
3.2 Ludwigsburg profiliert sich über seine attraktive Infrastruktur sowie über die immer wichtiger werdenden „weichen“ Standortfaktoren. In diesem Zusammenhang sind umfassende Weiterbildungsmöglichkeiten von Bedeutung.

Themenfeld 6 „Zusammenleben von (...) Nationen“

Der große Anteil von Menschen ausländischer Herkunft in Ludwigsburg erfordert eine aktive Integrationspolitik. In diesem Zusammenhang sind Integrationskurse (Deutsch als Fremdsprache) von Bedeutung.

## Grafik

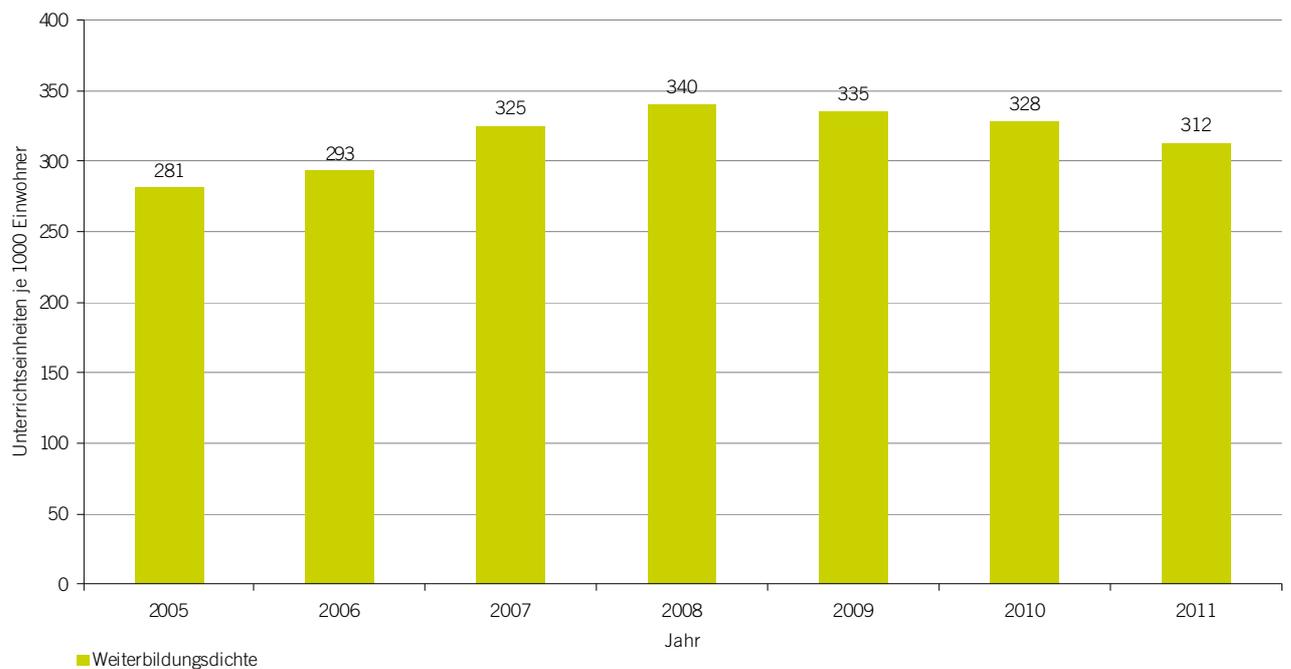
### Kurse und Teilnehmer



Quelle: Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Bildung, Familie, Sport, eigene Erhebung

Stand: Juni 2012

### Weiterbildungsdichte



Quelle: Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Bildung, Familie, Sport, eigene Erhebung

Stand: Juni 2012

## Vergleichsdaten:

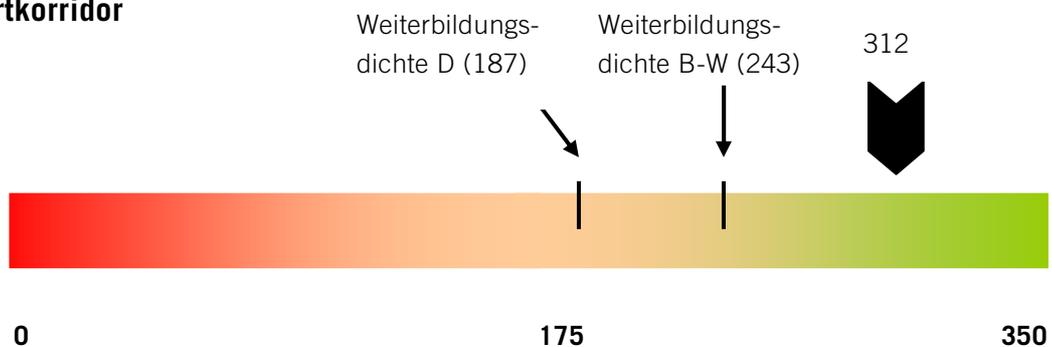
Die durchschnittliche Weiterbildungsdichte in Baden-Württemberg lag 2011 bei 243, der deutschlandweite Durchschnittswert lag bei 187.

## Entwicklung

Die Weiterbildungsdichte stieg zwischen 2005 und 2010 um etwas mehr als 10 %.

In den letzten Jahren hat sich die Arbeit der VHS gewandelt. Dieser Wandel hängt mit dem Aufgabengebiet der Integrationskurse (Deutsch als Fremdsprache) zusammen, in dem die VHS seit 2005 eingestiegen ist.

## Zielwertkorridor



## Fazit

Seit 2005 gab es mit dem Inkrafttreten des Integrationsgesetzes eine bedeutsame Schwerpunktverlagerung der vhs-Arbeit.

Durch das Prüfungszentrum der VHS Ludwigsburg ist seit 2005 zudem ein massiver Anstieg der abgenommenen Prüfungen zu verzeichnen.

Seit 2009 ist die VHS Beratungsstelle Bildungsprämie. Hier ist ein starker Anstieg der Beratungsgespräche zu verzeichnen. Hinzu kommen v. a. seit 2005 die besonders aufwändigen Beratungen im Bereich Deutsch als Fremdsprache.



## Themenfeld: Bildung & Betreuung

### Indikator: 9\_7 Qualität des Schulstandortes

#### Definition

Anzahl der auswärtigen Schüler, die in Ludwigsburg die weiterführenden Schulen besuchen in Relation zur Gesamtschülerzahl.

#### Einflussnahme auf den Indikator

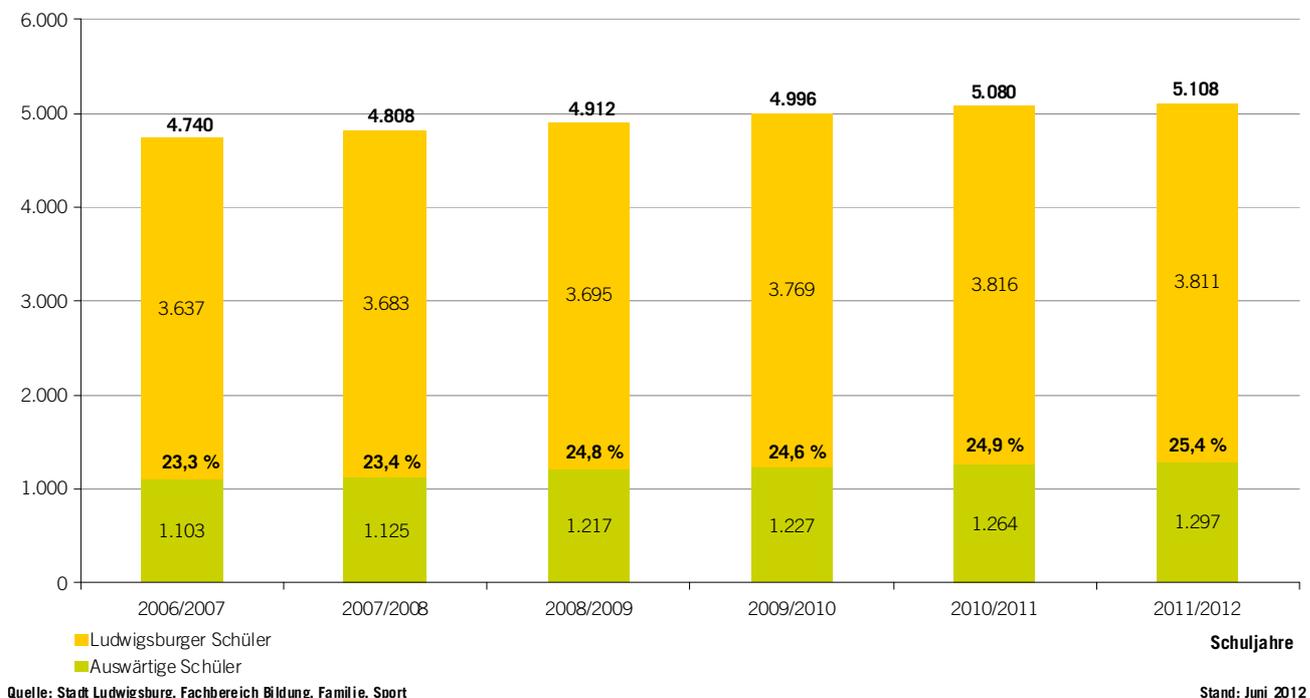
Durch aktives Aufgreifen der durch die Schulen vorgeschlagenen Weiterentwicklungen ihrer Profile (z.B. Französisch-Bili, Italienisch als dritte Fremdsprache) oder durch den Ausbau des Ganztags kann die Qualität und Attraktivität des Schulstandorts gestärkt und ausgebaut werden.

#### Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)

Strategisches Ziel 9\_5:

„Die Schule ist ein attraktiver Lernort für Kinder und Jugendliche.“

#### Grafik



## **Entwicklung**

Die kontinuierliche Entwicklung setzt sich fort.

## **Zielwertkorridor**

Beobachtender Indikator

## **Fazit**

Trotz lokaler Konkurrenzsituation ist der Anteil kontinuierlich gestiegen. Dies belegt nicht nur die Attraktivität der Ludwigsburger Schulen, sondern bestätigt auch die jeweilige Profilbildung.

## **Themenfeld: Vielfältiges Sportangebot**

### **Indikator: 10\_1 Auslastung der bestehenden Sportinfrastruktur**

#### **Definition**

Darzustellen war die Auslastung der bestehenden Sportinfrastruktur im Verhältnis zur Anzahl der gemeldeten Mannschaften.

Laut den Belegungsplänen sind die Sporthallen in Ludwigsburg voll ausgelastet. Es ist jedoch lediglich bekannt, welcher Verein die Sporthalle zu den jeweiligen Zeiten nutzt, und nicht, welche Mannschaft oder auch wie viele Mannschaften in der besagten Zeit die Halle nutzen. So ist es beispielsweise möglich, dass sich eine A-Jugend und eine aktive Mannschaft eine Hallenzeit teilen. Eine Darstellung der Auslastung der bestehenden Sportinfrastruktur anhand der Flächen und der Anzahl der gemeldeten Mannschaften ist deshalb nicht aussagekräftig.

Als Alternative zu dieser Prüffrage gibt es deshalb folgende Möglichkeiten:

- Ermittlung der Trainingszeit pro Mannschaft pro Woche durch direkte Abfrage bei den Vereinen. Hier ist man jedoch auf die termingerechte und korrekte Rückmeldung der Vereine angewiesen.
- Die vorhandene Sportinfrastruktur ins Verhältnis zur Einwohnerzahl zu setzen.

Der Fachbereich Bildung, Familie, Sport und das Referat Nachhaltige Stadtentwicklung werden für 2013 einen geeigneten Änderungsvorschlag ausarbeiten.



## **Themenfeld: Vielfältiges Sportangebot**

### **Indikator: 10\_2 Öffentlich zugängliche Bewegungsräume**

#### **Definition**

Durch die Öffentlichkeit nutzbare Bewegungsräume, die nicht ausschließlich dem Schul- und Vereinssport gewidmet und in städtischem Eigentum sind.

Darunter fallen:

- Bolzplätze, Spielwiesen oder auch Spielplätze, die als Bewegungsräume genutzt werden können (z.B. mit Basketballkörben, Tischtennisplatten)
- Grundsätzlich öffentlich zugängliche Sportanlagen an Schulen
- Sonstige Bewegungsräume die den Charakter einer Sportanlage besitzen.

#### **Einflussnahme auf den Indikator**

Die Flächen befinden sich alle in städtischem Eigentum und werden von der Stadt Ludwigsburg gebaut und unterhalten. Möglichkeiten der Einflussnahme sind deshalb gegeben.

#### **Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

Ludwigsburg bietet jedermann durch ansprechend gestaltete städtische Freiräume vielfältige Bewegungsmöglichkeiten. Im strategischen Ziel 10\_5 wird konkretisiert: „Multifunktionale Freizeitspielfelder ermöglichen für verschiedene Altersgruppen vereinsungebundenes Sporttreiben.“

#### **Grafik**

(siehe Anlage zu 10\_2)

#### **Entwicklung**

Heute vorhandene Flächen müssen in ihrer Zahl und Größe erhalten bleiben. Bei Bedarf sind gleichwertige Ersatzflächen zu schaffen. Zukünftig müssen Bewegungsräume je nach Bedarf und Möglichkeit zeitgemäß und multifunktional nutzbar sein.

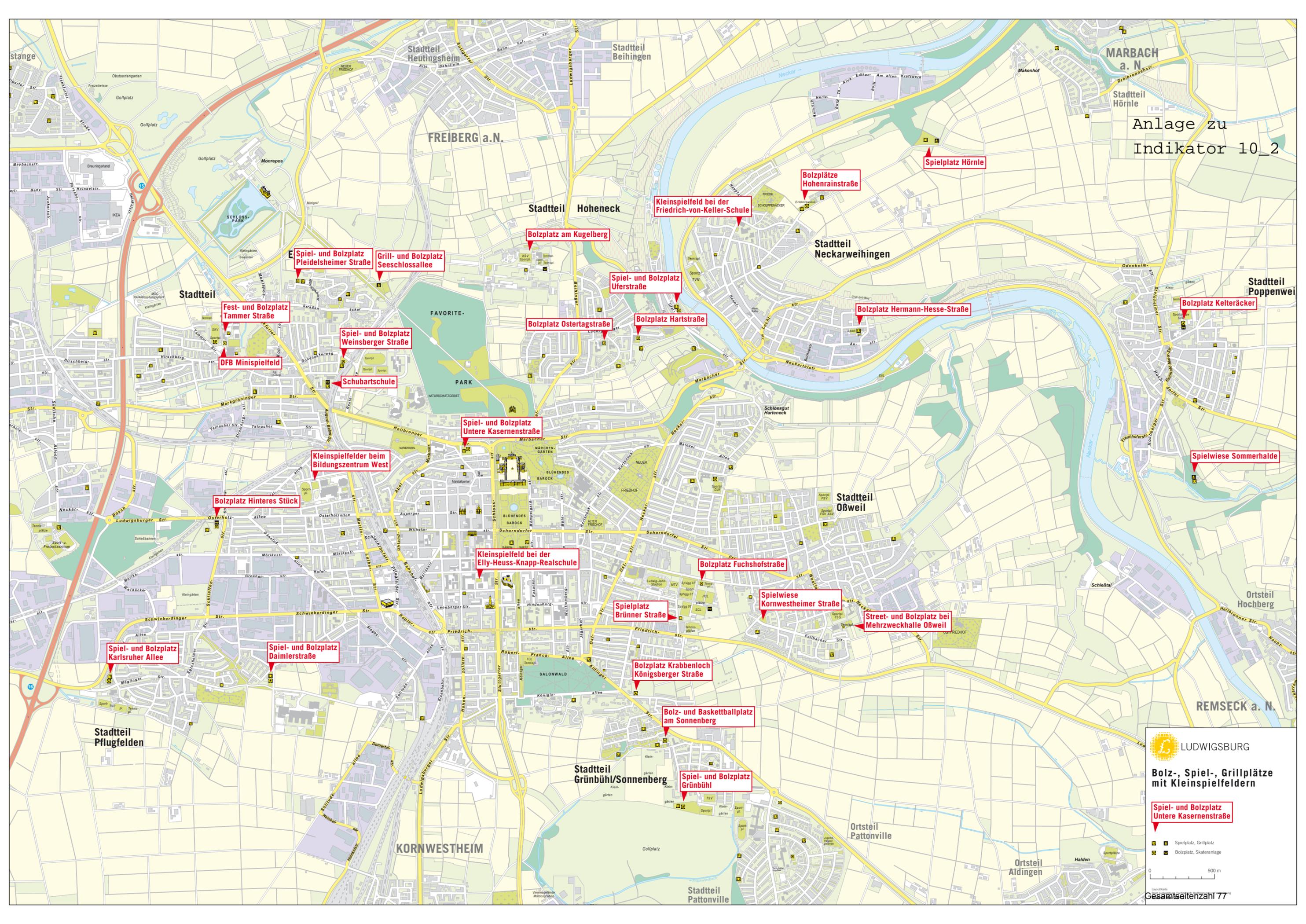
#### **Zielwertkorridor**

Beobachtender Indikator

## **Fazit**

Aus der Karte wird ersichtlich, dass Ludwigsburg eine hohe Dichte an öffentlich zugänglichen Sportanlagen wie z.B. Bolzplätzen besitzt. Alle Stadtteile und auch die Innenstadt sind mit solchen Bewegungsräumen gut versorgt. Sporttreibende, die nicht vereinsgebunden sind, haben somit eine große Anzahl an Möglichkeiten, sich körperlich zu betätigen.

Der Indikator sagt jedoch nichts über die Qualität und Größe der Sportanlagen aus. Auch bleiben viele Möglichkeiten vereinsungebunden Sport zu treiben (Schwimmbäder, Trimm-Dich-Pfade, Parkanlagen, Radwege, Joggingstrecken usw.), sowie alle nichtstädtischen Anlagen unberücksichtigt. Diese sollen zukünftig ebenfalls in die Karte aufgenommen werden.



**LUDWIGSBURG**

**Bolz-, Spiel-, Grillplätze mit Kleinspielfeldern**

**Spiel- und Bolzplatz Untere Kasernenstraße**

- Spielplatz, Grillplatz
- Bolzplatz, Skateranlage

0 500 m

Gesamtseitenzahl 77



**Themenfeld: Vielfältiges Sportangebot**  
**Indikator: 10\_3 Kooperation Sport/ Schule**

**Definition**

- 1.) Anzahl der Angebote im Jugendbegleiterprogramm insgesamt
- 2.) Anzahl und Anteil der Sportangebote an Schulen (unterteilt in Angebote von Sportvereinen und sonstigen Anbietern)

**Einflussnahme auf den Indikator**

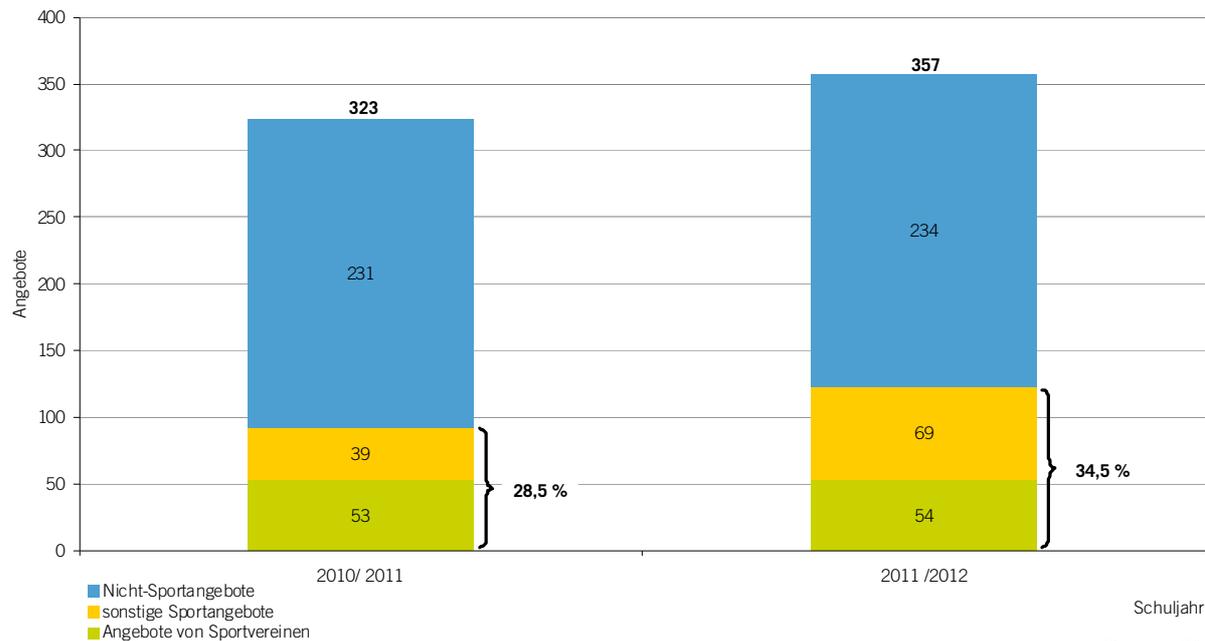
Die Stadt Ludwigsburg unterstützt die Angebote des Jugendbegleiterprogramms im Bereich Sport sowie die Kooperationsprojekte zwischen Sportvereinen und Schulen durch die Bereitstellung der entsprechenden Sportinfrastruktur. Die Angebote im Rahmen des Jugendbegleiterprogramms werden zudem finanziell gefördert.

**Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

Das Jugendbegleiterprogramm ist Bestandteil des Themenfeldes Bildung- und Betreuung. Dem entsprechend hat auch der Indikator viele Anknüpfungspunkte mit diesem Themenfeld.

Das strategische Ziel 10\_3 fordert den Ausbau von Kooperationen zwischen Sportvereinen und anderen Institutionen. Das strategische Ziel 10\_4 stellt zudem die Sport- und Bewegungsförderung an Schulen und die damit verbundenen Sporträume sicher.

## Grafik



## Entwicklung

Die Zahl der Sportangebote im Jugendbegleiterprogramm sowie die Anzahl der Kooperationen zwischen Sportvereinen und Schulen sind vom Schuljahr 2010/2011 auf das Jahr 2011/2012 gestiegen. Zusammen bilden diese Angebote nun über ein Drittel aller Angebote des Jugendbegleiterprogramms ab.

## Zielwertkorridor

Beobachtender Indikator

## Fazit

Bis auf eine Schule beteiligen sich alle Ludwigsburger Schulen an dem Jugendbegleiterprogramm. Mit Rücksicht auf ein ausgeglichenes Jugendbegleiterangebot wird nicht angestrebt, den Anteil der Sportangebote noch weiter zu erhöhen.

**Themenfeld: Vielfältiges Sportangebot**  
**Indikator: 10\_4 Mitglieder in Sportvereinen**

**Definition**

Dargestellt werden die Mitglieder in den Ludwigsburger Sportvereinen differenziert nach Stadtteilen, Altersgruppen und Geschlecht.

Das Schaubild zur Altersstruktur zeigt die Bevölkerung der jeweiligen Altersgruppe, zudem die Anzahl der Mitglieder in Sportvereinen sowie deren prozentualer Anteil.

Ebenfalls dargestellt wird die Anzahl und der Anteil der Mitglieder in Sportvereinen in den Stadtteilen.

**Einflussnahme auf den Indikator**

Durch Bereitstellung und Instandhaltung guter Sportinfrastruktur und Unterstützung der Sportvereine (finanziell über die Richtlinien aber auch beratend) nimmt die Stadt indirekt Einfluss auf die Mitgliederzahlen der Sportvereine in Ludwigsburg.

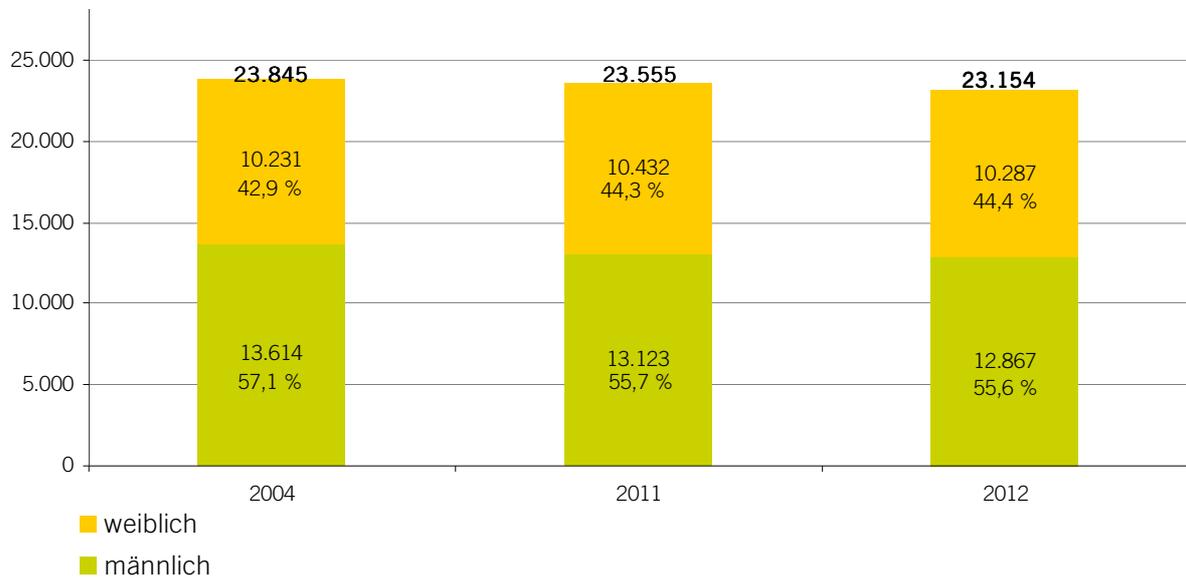
**Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

Strategisches Ziel 10\_1:

Sport- und Bewegungsangebote der verschiedenen Ludwigsburger Sportanbieter in den Bereichen Freizeit- und Breitensport, Gesundheitssport, Leistungssport, ältere Menschen, Jugendliche sowie Menschen mit Migrationshintergrund werden weiterentwickelt und verbessert.

## Grafik

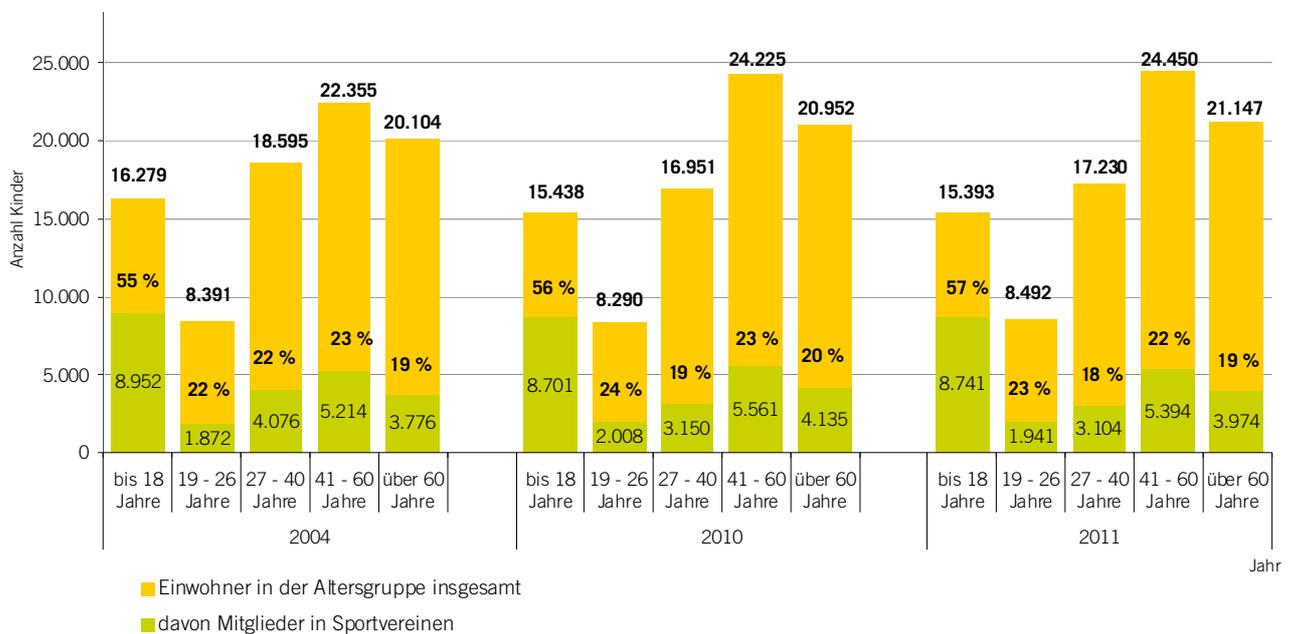
### Anteil Männer und Frauen



Quelle: Württembergischer Landessportbund

Juni 2012

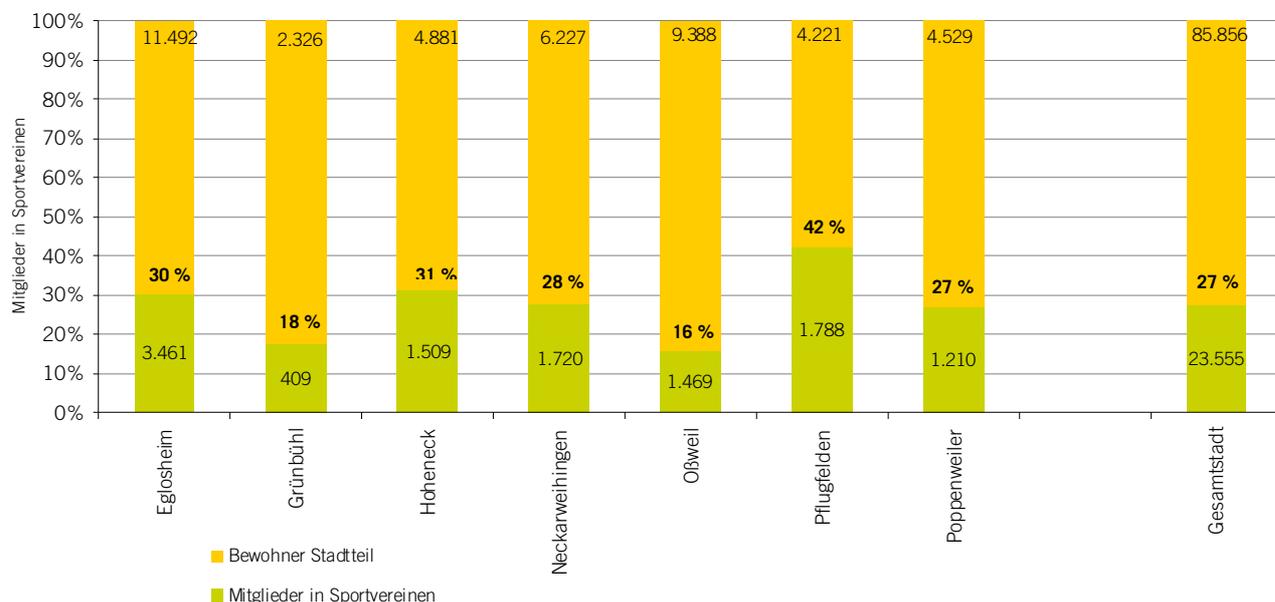
### Mitglieder Sportvereine - Altersstruktur



Quelle: Württembergischer Landessportbund, KDRS

Stand: Juni 2012

## Mitglieder Sportvereine in den Stadtteile



Quelle: Württembergischer Landessportbund, Stadt Ludwigsburg Statistikstelle

Stand: 15. Mai 2011

## Entwicklung

- Die Entwicklung der Gesamtmitgliederzahl aller Vereine ist leicht rückläufig
- Der Anteil weiblicher Mitglieder ist leicht steigend, der der männlichen Mitglieder leicht fallend
- Der Anteil bis 18-jähriger (Kinder und Jugendliche) ist leicht steigend.

## Zielwertkorridor

Beobachtender Indikator

## Fazit

Die Ludwigsburger Sportvereine hatten 2011 insgesamt 23.555 Mitglieder. Darin enthalten sind sowohl auswärtige Vereinsmitglieder als auch Personen, die in mehreren Vereinen Mitglied sind.

Die bis 18-jährigen sind in den Vereinen die am stärksten vertretene Gruppe, prozentual am wenigsten organisiert sind die über 60-jährigen sowie die Gruppe der 27 – 40-jährigen.

Erwartungsgemäß sind mehr Männer als Frauen in den Sportvereinen engagiert (55,7 % zu 44,3 %), obwohl auch in Ludwigsburg die Frauen die Mehrheit der Bevölkerung darstellen (2010: 51,6 %).

Die Grafik „Stadtteile“ lässt vermuten, dass eine Konzentration der Angebote (wenige Vereine) zu mehr Attraktivität und damit zu mehr Mitgliedern führt (z.B. Pflugfelden: 1 Verein – Oßweil: 6 Vereine).

Eine wichtige Rolle spielen auch die Innenstadtvereine, die eine gesamtstädtische Bedeutung besitzen. So ist es auch wahrscheinlich, dass beispielsweise viele Oßweilerinnen und Oßweiler Mitglied in den Sportvereinen sind, die der Kernstadt zugeordnet sind.

Immer mehr Menschen treiben vereinsungebunden Sport. Die Sportvereine müssen sich durch zeitgemäße und innovative Angebote dieser Entwicklung stellen.

## **Themenfeld: Vielfältiges Sportangebot**

### **Indikator: 10\_5 Qualifizierung der Übungsleiter**

#### **Definition**

Alle Übungsleiter der geförderten Ludwigsburger Sportvereine, die beim Württembergischen Landessportbund (WLSB) eine Übungsleiterlizenz erworben haben und deren Lizenz noch gültig ist (die Lizenzen haben nur eine begrenzte Gültigkeit und müssen durch Fortbildungsmaßnahmen verlängert werden). Die Vereine melden ihre lizenzierten Übungsleiter sowie die Trainingsstunden pro Jahr an den WLSB und bekommen dafür einen Zuschuss.

Im Rahmen der Neufassung der Sportförderrichtlinien zum 01.01.2012 bekommen die geförderten Ludwigsburger Sportvereine einen Übungsleiterzuschuss in Höhe von 35 % des WLSB-Zuschusses für ihre vom WLSB anerkannten, lizenzierten Übungsleiter.

In der Vergangenheit haben die Vereine nur für die Jugendtrainer eine Bezuschussung durch die Stadt erhalten (somit waren bisher auch nur diese Trainer bei der Stadt registriert). Durch die Neufassung der Richtlinien können die Vereine für alle lizenzierten Trainer einen Zuschuss von der Stadt erhalten.

#### **Einflussnahme auf den Indikator**

Durch die finanzielle Förderung der qualifizierten Übungsleiter setzt die Stadt direkt Anreize für Sportvereine, Übungsleiter durch die Fachverbände aus- und weiterbilden zu lassen. Damit wird indirekt auch Einfluss auf die Qualität des Trainingsbetriebs genommen.

#### **Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

Lizenzierte Übungsleiter lassen auf eine qualitativ hochwertige Trainingsgestaltung schließen. Zielsetzung ist es deshalb, möglichst viele solcher qualifizierten Übungsleiter in den Sportvereinen zu haben.

Im Stadtentwicklungskonzept findet sich der Indikator in folgenden strategischen Zielen wieder:

Strategisches Ziel 10\_1:

„Sport- und Bewegungsangebote der verschiedenen Ludwigsburger Sportanbieter in den Bereichen Freizeit- und Breitensport, Gesundheitssport, Leistungssport, ältere Menschen, Jugendliche sowie Menschen mit Migrationshintergrund werden weiterentwickelt und verbessert.“

Strategisches Ziel 5\_4:

„...Bürgerschaftliches Engagement wird gefördert und findet seine entsprechende Anerkennung.“

## **Grafik**

Die Anzahl der qualifizierten Übungsleiter wurde erstmals 2010 ermittelt. Dies begründet sich in der oben genannten Umstellung der Förderkriterien. 2010 gab es in Ludwigsburg 368 ausgebildete Übungsleiter in den geförderten Ludwigsburger Sportvereinen.

## **Entwicklung**

Aufgrund oben genannter Änderungen liegen lediglich Daten ab 2010 vor. Eine Entwicklung ist noch nicht darstellbar.

## **Zielwertkorridor**

Durch ausgebildete Übungsleiter wird die Qualität des Trainings gesteigert. Ziel ist deshalb die Erhöhung der Anzahl der lizenzierten Übungsleiter.

## **Fazit**

Ausgebildete Übungsleiter beeinflussen die Qualität der Trainingsarbeit positiv. Da viele Lizenzen nach vier Jahren verlängert werden müssen, ist auch die Weiterbildung der Trainerinnen und Trainer gewährleistet. Dies unterstützt die Stadt durch die Förderung der qualifizierten Übungsleiter.

Der Indikator gibt somit einen geeigneten Überblick darüber, wie sich die Qualität des Trainings in Ludwigsburger Sportvereinen verändert.

**Themenfeld: Vielfältiges Sportangebot**  
**Indikator: 10\_6 Spitzenleistungen im Sport**

**Definition**

Die Spitzenleistungen im Sport werden gemessen anhand

- der jährlich bei der Sportlerehrung gewürdigten Sportlerinnen und Sportler (ab württembergischer Meisterschaft aufwärts), sowie
- der Ludwigsburger Mannschaften, die in der höchsten und zweithöchsten Spielklasse spielen und aufgrund der städtischen Förderung registriert sind.

**Einflussnahme auf den Indikator**

Die Stadt Ludwigsburg unterstützt den Spitzensport im Rahmen der städtischen Sportförderrichtlinien und durch den Bau und die Instandhaltung von zeitgemäßen Sportanlagen.

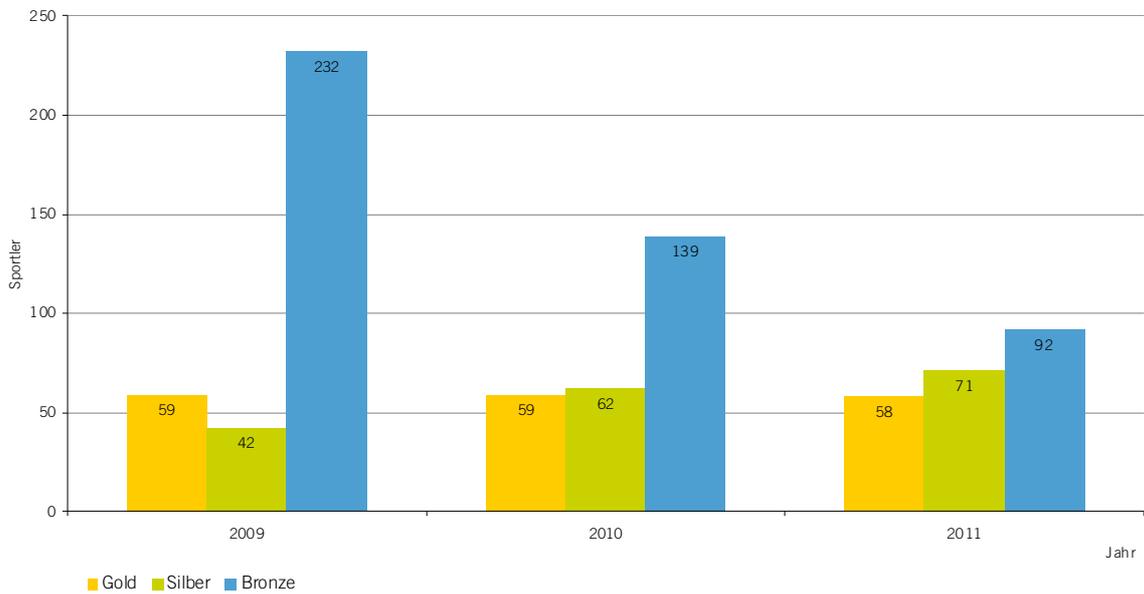
Das Ludwigsburger „Netzwerk Sport“ (MINIFIT, Jugendbegleiterprogramm, Partnerschulen des Sports, Stadtjugendtrainer, Teilzeitinternat, Vollzeitinternat) sichtet und fördert früh die Talente und führt diese in den Leistungssport.

**Zielsetzung und Bezug zum Stadtentwicklungskonzept (SEK)**

Im Stadtentwicklungskonzept wird die Bedeutung des Spitzensport für Ludwigsburg verdeutlicht. Eine angemessene Infrastruktur und die Ausrichtung sportlicher Großereignisse tragen zur Sicherung des Spitzensports als Standortfaktor bei. Ziel der Stadt ist es, den Spitzensport zu fördern und auszubauen.

## Grafik

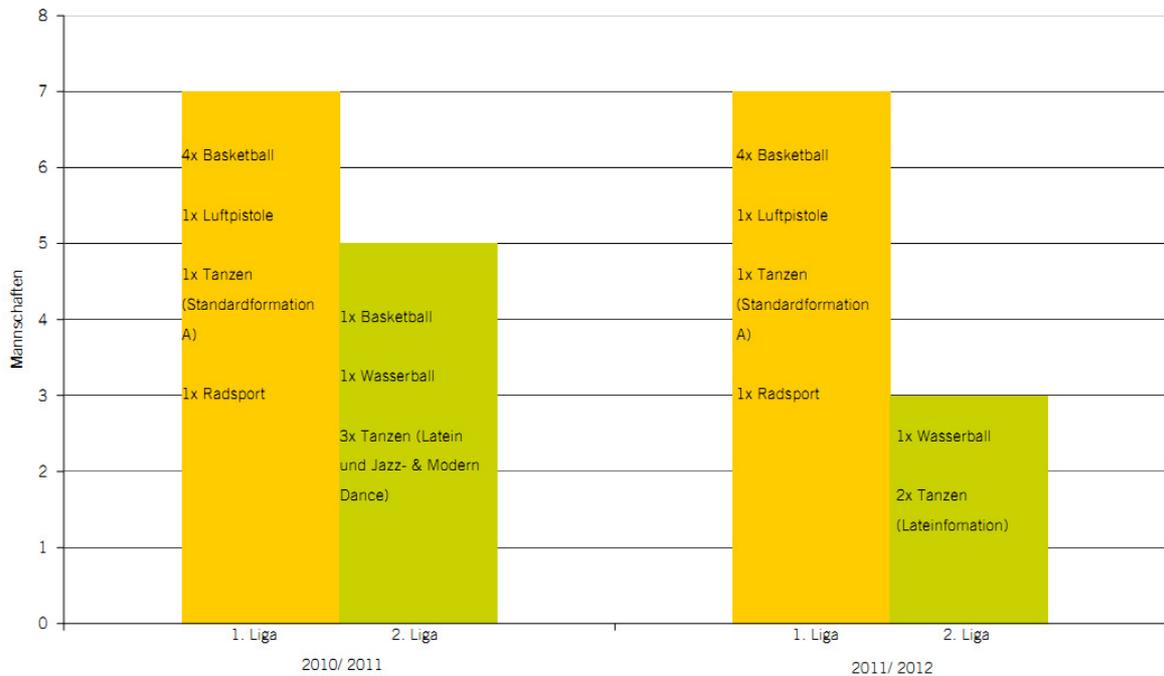
### Auszeichnungen bei der Sportlerehrung



Quelle: Fachbereich Bildung, Familie, Sport, eigene Erhebung

Juni  
2012

### Mannschaften in der höchsten und zweithöchsten Spielklasse



Quelle: Fachbereich Bildung, Familie, Sport

Mai 2012

## **Entwicklung**

Die Anzahl der ausgezeichneten Sportlerinnen und Sportler schwankt teilweise von Jahr zu Jahr erheblich. Dies kann jedoch nur bedingt auf die Entwicklung des Spitzensports zurückgeführt werden. Die Auszeichnungen in Gold (für Erfolge ab 1. Platz bei einer Deutschen Meisterschaft aufwärts) sind bei der jährlichen Sportlerehrung in den letzten drei Jahren sehr konstant geblieben; bei den Auszeichnungen in Silber ist eine Steigerung ersichtlich; die Auszeichnungen in Bronze sind in den betrachteten Jahren gesunken. Große Sprünge bei der Anzahl der Ausgezeichneten können jedoch auch mit dem Erfolg bzw. Misserfolg ganzer Mannschaften zusammenhängen, denn bei Mannschaftserfolgen erhält jedes Mannschaftsmitglied eine Medaille. Dies führt bei fehlenden Mannschaftserfolgen zu großen Schwankungen.

Die Zahl der Mannschaften in den beiden Vergleichsjahren 2011 und 2012 ist nahezu gleich geblieben. Lediglich die Frauen-Basketballmannschaft der BSG Ludwigsburg und die Jazz- und Modern-Dance Formation des 1. TC Ludwigsburg sind nach der Spielzeit 2010/2011 aus der 2. Bundesliga abgestiegen.

## **Zielwertkorridor**

Beobachtender Indikator

## **Fazit**

Der Indikator bildet eine geeignete Grundlage, um die Erfolge des Ludwigsburger Spitzensport zu messen, unterliegt er jedoch teilweise erheblicher und nicht beeinflussbarer Schwankungen.

Nicht vergessen werden darf jedoch, dass auch abseits der oben genannten Kriterien Spitzensport in Ludwigsburg betrieben wird und auch zwischen den Sportarten teilweise erheblich Unterschiede im Aufwand für die Erlangung, beispielsweise einer deutschen Meisterschaft, liegen.

Spitzenleistungen im Sport sind aber auch in erheblichem Maße von der finanziellen Ausstattung (Sponsoren) abhängig.

