



Protokollauszug
zum AUSSCHUSS FÜR MOBILITÄT, TECHNIK UND
UMWELT

am Donnerstag, 23.01.2020, 17:00 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 1

**Entwicklung des Keplerdreiecks - Vergabe
Schadstoffsanierung der Bodenflächen
- Bau- und Vergabebeschluss**

Vorl.Nr. 523/19

Beschluss:

1. Baubeschluss

Die Sanierung der schadstoffbelasteten Bodenflächen des Keplerdreiecks wird ausgeführt. Gesamtkosten in Höhe von 520.000 Euro (brutto) werden genehmigt. In den Gesamtkosten sind Ingenieurleistungen in Höhe von 60.000 Euro enthalten.

2. Vergabebeschluss

Die Fa. Kluge Sanierung GmbH, Niederlassung Duisburg, Hülsermannshof 36, 47179 Duisburg, erhält den Auftrag für die Durchführung des o. g. Vorhabens.

Die Vergabesumme beträgt:

Angebotssumme einschl. MwSt
+ Unvorhergesehenes ca. 5 %

434.922,74 Euro

25.077,26 Euro

460.000,00 Euro (brutto)

Bei Kostenüberschreitungen wird das Gremium informiert, wenn die Kosten um mehr als 50.000 Euro überschritten werden.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 11 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Nicht anwesend: Stadtrat Maier

Beratungsverlauf:

BM **IIk** verweist auf die Vorl.Nr. 523/19 und eröffnet die Aussprache.

Stadtrat **Herrmann** spricht die Gutachten an, welche die Stadt vor und nach dem Kauf des Grundstücks bei Fachbüros in Auftrag gegeben hat und die keine Schadstoffbelastungen entdeckt haben. Er fragt, ob seitens der Stadt Regressansprüche bestünden. Schließlich habe sich diese beim Kauf des Grundstücks auf die nicht korrekten Ergebnisse der Gutachten verlassen.

Stadtrat **Rothacker** möchte wissen, ob es bei den angegebenen Gesamtkosten für die Sanierung der schadstoffbelasteten Bodenflächen bleibt.

Stadträtin **Liepins** nimmt Bezug auf den Kaufvertrag, in dem Kosten in Höhe von 150.000 Euro für die Altlastenentsorgung erwähnt werden. Sie fragt, ob die Stadt diese Kosten bereits bezahlt habe. Sie könne nicht verstehen, warum mehrere Gutachten die Asbestbelastung im Estrich der Bodenplatten auf diesem unbebauten Grundstück nicht erkennen konnten.

Stadträtin **Knecht** erkundigt sich nach der voraussichtlichen Dauer der Sanierungsarbeiten. Zudem fragt sie, wie viele LKW pro Tag das Gelände anfahren würden.

Herr **Leban** (Fachbereich Tiefbau und Grünflächen) informiert, dass für die Sanierungsarbeiten ein Zeitfenster von Mitte Februar bis Mitte April 2020 vorgesehen sei. Die Anzahl der LKW, welche den Aushub transportieren werden, sei gering.

Herr **Hugger** (Fachbereich Liegenschaften) teilt mit, dass mögliche Regressansprüche der Stadt aktuell vom Justizariat geprüft werden. Nach Abschluss der Prüfung werden die Stadträtinnen und Stadträte über das Ergebnis informiert. Es sei von Anfang an bekannt gewesen, dass es im Untergrund Schadstoffbelastungen gibt. Die Kosten für die Beseitigung seien bislang nicht angefallen, weil der Erdaushub noch nicht vorgenommen wurde. Diese Kosten haben sich jedoch kaufpreismindernd ausgewirkt.

Die FDP-Fraktion erachtet das Gebiet um das Keplerdreieck als besonders geeignet für eine Wohnbau- und Gewerbeentwicklung. Deshalb fordert Stadträtin **Knecht** die Verwaltung auf, so schnell wie möglich in einem Ideenwettbewerb zu gehen.

Nach der Aussprache stellt BM **Ilk** die Vorl.Nr. 523/19 zur Abstimmung.

TOP 2**Vorgesehene Baumaßnahmen 2020
- mündlicher Bericht**

Beratungsverlauf:

Anhand einer Präsentation, die dem Protokoll beigelegt ist, berichten Herr **Mayer** und Herr **Schlichczin** (Fachbereich Sicherheit und Ordnung) über die geplanten Baumaßnahmen der Straßenverkehrsbehörde im Jahr 2020.

Anschließend wird die Aussprache eröffnet.

Stadträtin **Dr. Knoß** merkt an, dass sich die meisten Baumaßnahmen in der Weststadt konzentrieren. Umso wichtiger sei es deshalb, dass Bus-, Rad- und Fußgängerverkehr möglichst nicht behindert werden. In diesem Zusammenhang fragt Stadträtin Dr. Knoß, ob durch die geplanten Baumaßnahmen in der Abelstraße der Busfahrplan in irgendeiner Weise beeinträchtigt würde. Sie spricht auch die Tiefbaumaßnahmen in der Leonberger Straße an und gibt zu bedenken, dass dort künftig die Straßenbahn fahren soll. Dies müsse bei der Ausführung der Arbeiten entsprechend berücksichtigt werden. Dass in der Grönerstraße eine große Tiefbaumaßnahme stattfinden soll, verwundert Stadträtin Dr. Knoß, weil an dieser Stelle auch ein Radschnellweg geplant werde. Sie vertritt die Meinung, dass die Maßnahmen in der Osterholzallee beendet sein müssen bevor die Bauarbeiten an der A 81 beginnen.

Stadtrat **Herrmann** fragt, ob die Möglichkeit eines Zwei-Schichten-Betriebs bestünde, um die Fertigstellung der vielen Maßnahmen zu beschleunigen und den Verkehr nicht allzu lange zu behindern. Die CDU-Fraktion erachte eine Absprache zwischen den einzelnen Vorhabenträger als sehr wichtig. Damit die Umleitungen funktionieren, sollte zudem darauf geachtet werden, dass nicht an zwei Parallelstraßen Maßnahmen durchgeführt werden.

Stadtrat **Rothacker** erinnert daran, dass ein Zwei-Schichten-Betrieb bereits beschlossen wurde. Er sagt, er sei überrascht gewesen, dass die Schillerstraße während der ersten Phase der Bauarbeiten vollgesperrt war. Er rät davon ab, während der Baumaßnahmen der Kreissparkasse in der Schillerstraße den Verkehr über die Arsenalstraße umzuleiten. Seiner Ansicht nach sollte die Umleitung über die Mathildenstraße erfolgen. Die Ampelberechtigung für die Radfahrer sollte dort auf 15 bis 20 Sekunden ausgeweitet werden, so dass Autos und Fahrräder gemeinsam geradeaus in die Schillerstraße einfahren können. Eine Umleitung über die Arsenalstraße sei unzumutbar und auch gefährlich. In diesem Zusammenhang gibt Stadtrat Rothacker zu bedenken, dass die Baumaßnahmen der Kreissparkasse voraussichtlich drei Jahre dauern werden. Dass am Kaffeeberg die Straße asphaltiert wird und keine Pflastersteine eingesetzt werden, begrüßt er. Eine Sperrung der Schlossstraße an Ostern, wenn das Blühende Barock wieder seine Pforten öffnet, ist für ihn kritisch.

Stadträtin **Liepins** begrüßt zwar die Straßenbaumaßnahmen, ist aber überzeugt, dass die Verärgerung bei allen Verkehrsteilnehmern groß sein wird. Auch sie spricht die Konzentration der Maßnahmen in die Weststadt an. Zudem sei ihr nicht eindeutig klar, wohin der Verkehr effektiv umgeleitet werden soll, wenn mehrere Baumaßnahmen parallel stattfinden. Deshalb plädiert Stadträtin Liepins dafür, dass einige Maßnahmen zeitversetzt in Angriff genommen werden oder gleich zeitlich geschoben werden, um ein problemfreies Durchkommen in der Stadt zu ermöglichen. Sie merkt zudem an, dass viele Verkehrsteilnehmer über die Myliusstraße fahren, wenn sie nicht in der Schillerstraße durchkommen. Das führe wiederum dazu, dass in der Myliusstraße die Busse oft im Stau stehen.

Zur Entlastung der Verkehrsströme schlägt Stadträtin **Knecht** vor, ein temporäres Durchfahrtsverbot für LKW an der Friedrichstraße während der dort stattfindenden Arbeiten einzuführen. Sie bittet außerdem die Verwaltung, die Schulen über die Baumaßnahmen an der Schillerstraße zu informieren und über die entsprechenden Umleitungen. Stadträtin Knecht fragt außerdem, wie die Bürgerinnen und Bürger erfahren sollen, dass sie sich künftig auf der städtischen Homepage tagesaktuell über die jeweiligen Straßenbaumaßnahmen informieren können.

Stadtrat **Müller** möchte wissen, ob eine Umleitung der Busse während der Arbeitsphasen geplant sei. Zudem fragt er, wie die Straßenbaumaßnahmen koordiniert werden und ob mit der neuen Software VMS auch eine Verkehrssteuerung sowie eine Verknüpfung mit regionalen Verkehrsauskunftssystemen möglich sei.

Bezug auf die Software VMS nehmend fragt Stadträtin **Seyfang**, was genau das Modul für Abschleppfälle ist.

Nach Ansicht von Stadtrat **Zeltwanger** werde in der Präsentation der Verwaltung nicht dargestellt, ob und wie der ÖPNV durch die Straßenbaumaßnahmen betroffen ist. Auch werde durch die Präsentation nicht eindeutig klar, wie viel Verkehr bei Umleitungen in anderen Straßen fließen und dort für Probleme sorgen würde.

Auf die Wortmeldungen der Ausschussmitglieder eingehend sagt Herr **Leban**, dass in der Schlosstraße lediglich Verkehrssicherungsmaßnahmen geplant seien. Dort soll im Bereich des Fußgängerübergangs bis zum Anfang des Tunnels der Straßenbelag abgefräst und erneuert werden, um die Wellenbildung zu beseitigen. Diese Maßnahme werde schnell abgeschlossen sein. Die Straßenbaumaßnahmen in der Friedrichstraße werden voraussichtlich nach Ostern beginnen. Grundsätzlich werden alle Baustellen und die damit verbundenen Umleitungen im Vorfeld mit der LVL abgesprochen. Außerdem werden sie mit der Stadtentwässerung Ludwigsburg (SEL) und den Stadtwerken Ludwigsburg-Kornwestheim (SWLB) abgestimmt und koordiniert. Bezug auf die Osterholzallee nehmend sagt Herr **Leban**, dass die Baumaßnahmen in der Osterholzallee bis Ostern beendet sein werden. Die Stadtverwaltung werde einen Zwei-Schichten-Betrieb von 06:00 bis 22:00 Uhr ausschreiben. Es sollte jedoch klar sei, dass ein Zwei-Schichten-Betrieb die Durchführung der Baumaßnahmen nicht nur beschleunige, sondern auch verteuere.

Herr **Danylak** (Technischer Leiter der SWLB) bestätigt, dass die meisten Baumaßnahmen in der Weststadt stattfinden. Er erinnert gleichzeitig daran, dass vor einigen Jahren viele Maßnahmen in der Oststadt durchgeführt wurden. Herr **Danylak** versichert, dass die Fernwärmeleitung in der Leonberger Straße sich außerhalb der Stadtbahntrasse befindet. Im Bereich der Fernwärmeleitung von der Gänsfußalle bis zur Grönerstraße müsse außerdem ein Lückenschluss von rund 160 Metern vorgenommen werden. Dieser sei unabhängig vom Radschnellweg. Auf die Anmerkung von Stadtrat Herrmann Bezug nehmend erklärt Herr **Danylak**, dass die SWLB Wasser- und Glasfaserleitungen gemeinsam verlege, dort wo es Sinn macht.

Herr **Leban** ergänzt, dass der Radweg entlang der Grönerstraße in Richtung Waldäcker III sich aktuell noch in Planung befinde. Hier soll auch die Fernwärmeleitung zur Erschließung des gesamten Gebiets verlegt werden. Die entsprechenden Entwürfe werden dem Gremium noch vorgestellt. Die Fernwärmeleitung befinde sich außerhalb des Fahrbahnbereichs.

Herr **Mayer** teilt mit, dass die Verwaltung eine mögliche zeitliche Verschiebung von Maßnahmen genau geprüft habe. Was schiebbar war, wurde auch verschoben. Bei jeder Baumaßnahme werde versucht, die Umleitungsmaßnahmen für den ÖPNV und die Radfahrer angenehm zu gestalten.

Auf die Frage von Stadträtin Dr. Knoß zu möglichen Beeinträchtigungen des Busverkehrs in der Abelstraße eingehend sagt Herr **Schlichczin**, dass der Bus eine Umleitung über die Bismarckstraße / Wilhelmstraße fahre. Im Wohngebiet selbst komme der Bus nicht so gut durch, weshalb dort Halteverbote aufgestellt wurden. Das wiederum führe zu Unmut bei den Anwohnern, weil sie nicht vor ihrem Haus parken können. In der Keplerstraße gebe es keine Umleitung. Der Verkehr werde dort über eine Spur in jeder Richtung abgebildet und könne so

problemfrei fließen. Herr Schlichczin versichert, dass die Baumaßnahmen in der Osterholzallee abgeschlossen sein werden, wenn die A 81 gesperrt wird. Die Zuständigkeit für die Arbeiten an der Autobahn liege beim Regierungspräsidium. Zur Schillerstraße sagt Herr Schlichczin, dass die Pläne für die Hauptmaßnahme bereits angeordnet wurden. Bei Beginn der Maßnahme werde der Verkehr störungsfrei von Osten nach Westen fließen können – und zwar ohne Umleitung über die Mylius- und die Bahnhofstraße. Ein Durchfahrtsverbot für LKW an der Friedrichstraße während der dort stattfindenden Arbeiten werde die Stadtverwaltung beim Regierungspräsidium beantragen.

Über die Baumaßnahmen an der Schillerstraße und die entsprechenden Umleitungen werden die Schulen demnächst informiert. Herr Schlichczin sagt, dass die Presse darüber berichten werde, dass die Bürgerinnen und Bürger sich künftig auf der städtischen Homepage tagesaktuell über die jeweiligen Straßenbaumaßnahmen informieren können. Die neue Software VMS sei in der Lage, den Verkehrsfluss mit den Vorgaben der Verwaltung zu den Baumaßnahmen zu errechnen. Diese Informationen können anschließend an die regionalen und überregionalen Warn- und Verkehrssteuerungssystemen einfließen. Herr Schlichczin geht auch auf die Frage von Stadträtin Seyfang zum Modul für Abschleppfälle ein. Er erklärt, dass dieses dem Vollzugsdienst, welcher die Abschleppmaßnahmen begleitet, die Möglichkeit bieten werde, den Sachverhalt sofort in die Software einzugeben. Somit könne der Arbeitsablauf insgesamt verbessert und verkürzt werden.

Stadträtin **Dr. Knoß** wünscht eine bessere Koordination der Maßnahmen, die unterirdisch lokalisiert sind, mit den Maßnahmen, die oberirdisch stattfinden.

Stadträtin **Gericke** wünscht eine Übersicht der Gesamtradwegeplanung.

BM **Ilk** kündigt an, dass die Verwaltung in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Technik und Umwelt ausführlich über dieses Thema informieren werde.

Die Ausschussmitglieder nehmen den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Beratungsverlauf:

Herr **Hubberten** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität) stellt die Vor- und Nachteile einer Neuordnung des Parkens mit einer abwechselnden Anordnung der Stellplätze in der Hanseatenstraße dar. Die Einrichtung von alternierendem Parken in der Niedersachsenstraße habe die Verkehrssituation dort verbessert. Aus der Bürgerschaft kam der Wunsch auf, ein solches Parkierungskonzept auch für andere Straßen im Stadtteil zu prüfen. Insbesondere wurde hier die Hanseatenstraße angesprochen, in der Beschwerden über parkende Fahrzeuge auf dem Gehweg vorliegen. Durch die abwechselnde Anordnung der Stellplätze könne das Geschwindigkeitsniveau der Kfz in geraden Straßen gesenkt werden. Durch die daraus resultierende Verringerung der Attraktivität der Route könnte sich zudem eine Verringerung der Verkehrsmengen ergeben. Allerdings entfalle eine gewisse Anzahl an Stellplätzen, da Mindestabstände eingehalten werden müssen, um die Befahrbarkeit mit größeren Fahrzeugen zu gewährleisten.

An den entstehenden Engstellen könne es bei entsprechend abgesenkten Borden zu einem Ausweichen von Fahrzeugen auf den Gehweg kommen. Für Radfahrende sei eine abwechselnde Anordnung der Stellplätze unattraktiver, weil dadurch ein gleichmäßiges Fahren behindert werde. Eine Neuordnung der Parkierung müsse immer unter Berücksichtigung der Randbedingungen in der jeweiligen Straße geprüft werden. Dabei seien insbesondere die Fahrbahnbreite und die Lage der Grundstückszufahrten zu beachten. Auf Grund der entfallenden Stellplätze müsse die Parkraumnachfrage und das Angebot an privaten Stellplätzen ebenfalls einbezogen werden. Eine allgemeingültige Aussage über die Sinnhaftigkeit der Maßnahme könne daher nicht getroffen werden, es sei immer im Einzelfall zu prüfen und abhängig vom Ergebnis zu entscheiden. Herr Hubberten teilt mit, dass für die Hanseatenstraße eine mögliche alternierende Anordnung der Stellplätze geprüft wurde. Mit der Neuordnung der Stellplätze reduziere sich die Anzahl der Stellplätze im westlichen Bereich zwischen Friesenstraße und Hermann-Löns-Straße um rund 11 Stellplätze (Bestand ca. 28 Stellplätze, Planung 17 Stellplätze). Im östlichen Bereich zwischen Hermann-Löns-Straße und Neckarweihinger Straße würden von heute rund 11 Stellplätzen noch ca. 10 Stellplätze erhalten bleiben. Insgesamt reduziere sich die Anzahl der nutzbaren Stellplätze von ca. 39 um 12 auf 27 Stellplätze. Durch die Neuordnung der Parkierung reduziere sich das Parkraumbangebot in der Hanseatenstraße deutlich, es entfallen auf gesamter Länge rund ein Drittel der Stellplätze. Auf Grund der geringen Verkehrsbelastung der Hanseatenstraße und ihrer eher untergeordneten Bedeutung im Straßennetz empfehle die Verwaltung keine Neuordnung der Parkierung.

Stadträtin **Liepins** bittet darum, die anwesenden Mitglieder des Stadtteilausschusses Obweil anzuhören.

Stadträtin **Knecht** sagt, dass der interfraktionelle Antrag Vorl.Nr. 093/19 darauf gezielt habe, die Situation für die Anwohner der Hanseatenstraße zu verbessern. Der Wegfall von 11 Parkplätzen im westlichen Bereich zwischen Friesenstraße und Hermann-Löns-Straße stelle jedoch keine wesentliche Verbesserung dar. Sie regt an, über eine mögliche Einbahnstraßenlösung nachzudenken, da es sich bei der Hanseatenstraße um keine breite Straße handle.

BM **Ilk** entgegnet, dass eine Einbahnstraße zur Erhöhung der Fahrtgeschwindigkeit führen und die umliegenden Straßen mit mehr Verkehr belasten würde.

Ein Mitglied des Stadtteilausschusses Obweil spricht sich für eine probeweise alternierende Anordnung der Stellplätze auf dem westlichen Bereich zwischen Friesenstraße und Hermann-Löns-Straße. Zudem wäre auch die Lösung einer Anliegerstraße denkbar.

Stadträtin **Gericke** sagt, dass die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen den Antrag Vorl.Nr. 093/19 begrüße. Die Straßen in Ludwigsburg sollten im Sinne der Verkehrssicherheit und der Lärmreduktion generell auf den Prüfstand gestellt werden. Sie weist darauf hin, dass die Hanseatenstraße gerne als Ausweichstraße zur Friesenstraße genutzt werde. Zudem merkt Stadträtin Gericke an, dass eine alternierende Anordnung der Parkplätze den Druck von den Radfahrern nehmen würde. Denn die hinter ihnen fahrenden Autos wären dadurch letztlich gezwungen langsamer zu fahren. Den Vorschlag einer Einbahnstraße nennt Stadträtin Gericke charmant. Sie glaube nicht, dass die Geschwindigkeit der Autos dadurch zunehmen würde.

Stadtrat **Herrmann** ist überzeugt, dass eine Einbahnstraße zu mehr Verkehr auf die anderen Straßen und zu einer Zunahme der Schadstoffausstöße führen würde.

Auch Stadtrat **Rothacker** sieht in der Einbahnstraße keine gute Lösung. Die Freie Wähler-Fraktion möchte der Empfehlung der Verwaltung folgen und in der Hanseatenstraße keine Neuordnung der Parkierung vornehmen.

Stadträtin **Liepins** schlägt vor, dieses Thema in der nächsten Sitzung des Stadtteilausschusses im März abschließend zu diskutieren. Es sei wichtig, die Meinung der Stadtteilvertreter und der Bürgerinnen und Bürger vor Ort zu erfahren und beim weiteren Vorgehen zu berücksichtigen.

BM **Ilk** stimmt zu.

Der Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt nimmt den Bericht zur Kenntnis.

TOP 3.1**- Interfraktioneller Antrag der SPD-Fraktion und der FDP-Stadträte vom 25.02.2019****Vorl.Nr. 093/19**

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist mit Beratung der Mitteilungsvorlage 006/20 erledigt.

TOP 4**Weiterplanung eines Gesamtverkehrskonzeptes Ludwigsburg unter besonderer Berücksichtigung von Bahn, Bus und Fußwegen****Vorl.Nr. 529/19**

Beratungsverlauf:

Die Verwaltung wird in diesem Jahr ein nachhaltiges Gesamtkonzept für die Stadt Ludwigsburg entsprechend der Leitlinien zur Erstellung eines „Sustainable Urban Mobility Plan“ erstellen. Die hierzu weiteren notwendigen Beschlüsse werden vorbereitet und zur Abstimmung gebracht. Der Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt wird laufend über den Fortschritt informiert.

Stadträtin **Gericke** fragt, warum die Stadtverwaltung in Anbetracht der angespannten Haushalts-situation externe Verkehrsplanungsleistungen vergeben möchte. Entsprechende Kompetenzen seien in der Stadtverwaltung bereits vorhanden. Diese können auch genutzt werden. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen begrüße die Erstellung eines nachhaltigen Gesamtverkehrskonzeptes.

Stadtrat **Herrmann** möchte wissen, welche Leitlinien sich hinter dem nachhaltigen Gesamtverkehrskonzept verbergen. Unter nachhaltige Verkehrsentwicklung verstehe er persönlich ein Nebeneinander aller Verkehrsströme (Individual- und Radverkehr, Fußgänger und ÖPNV). Er fragt zudem, warum in der Vorlage keine Kosten beziffert werden, obwohl die Stadtverwaltung im 2. Quartal 2020 Planungsleistungen ausschreiben möchte.

Die Freie Wähler-Fraktion begrüßt, dass die Verwaltung zunächst die Erstellung einer Bestandsanalyse des heutigen Verkehrsnetzes in Ludwigsburg mit Darstellung der Mängel und Herausforderungen plant und dass dabei alle Verkehrsarten in die Betrachtung einbezogen werden sollen. Stadtrat **Rothacker** regt an, die Verkehrsströme eventuell über die Mobilfunkdaten zu messen. Ein solches Angebot biete beispielsweise die TELEKOM an. Er gibt in diesem Zusammenhang auch den Antrag der Freien Wähler-Fraktion zum Bau eines Parkhauses auf der Bärenwiese zu bedenken, um den Autoverkehr aus der Innenstadt zu halten. Für ihn ist es wichtig, dass gerade ein externer Verkehrsplaner sich wertneutral ein Bild von dem Verkehr in der Stadt macht und Lösungsansätze aufzeigt.

Stadtrat **Maier** betont, dass die SPD-Fraktion jede Verbesserung der Mobilität begrüßt. Er fragt, ob das geplante Gesamtverkehrskonzept die Verkehrssituation in Ludwigsburg tatsächlich verbessern oder lediglich Planungen und Kosten ohne zufriedenstellende Ergebnisse produzieren würde. Auch eine gewisse Terminierbarkeit des Projekts wäre gut, um zu wissen, welche Maßnahmen zu welchem Zeitpunkt gestartet werden.

Stadträtin **Knecht** sagt, dass Ludwigsburg insbesondere durch den Durchfahrtsverkehr auf der B 27, auf der Schwieberdinger Straße und auf der Friedrichstraße leide. Hier wäre ihrer Ansicht nach eine regionale Lösung mittels einer Nord-Ost-Umfahrung notwendig. Stadträtin Knecht findet es besser, wenn keine externen Verkehrsplaner beauftragt werden, sondern welche, die aus Ludwigsburg kommen und sich mit der Situation vor Ort gut auskennen. Die FDP-Fraktion begrüße die Erstellung eines nachhaltigen Gesamtverkehrskonzeptes.

Stadtrat **Müller** äußert die Zustimmung der Linken zum Gesamtverkehrskonzept. Es sei gut, dass versucht werde, den Verkehr neu zu denken. Dass auch die Fußgänger in den Fokus der Planungen rücken sollen, sei besonders begrüßenswert. Wichtig sei zudem, die Bürgerinnen und Bürger bei den Planungen einzubeziehen. Die Ansätze des Verkehrskonzeptes sind nach Ansicht von Stadtrat Müller vielversprechend.

Auf die Wortmeldungen der Ausschussmitglieder eingehend sagt Herr **Knobloch**, dass die Stadtverwaltung versuche, Mobilfunkdaten zur Messung von Verkehrsströmen zu nutzen. Wenn die Daten fein genug seien, können durch sie Verkehrsverlagerungen in Echtzeit abgebildet werden. Es sei auch vorgesehen, die Bürgerinnen und Bürger in das Gesamtverkehrskonzept einzubeziehen. Herr Knobloch betont, dass die Verwaltung keine Verkehrsplanungsleistungen im engeren Sinn extern vergeben möchte. Dafür sei man auch selbst in der Lage. Dennoch möchte man von Fachbüros, die sich bereits mit solchen Prozessen beschäftigt haben, begleitet werden, um bessere Ergebnisse zu erzielen. Zur angesprochenen Finanzneutralität sagt Herr Knobloch, dass der Fachbereich Nachhaltige Mobilität für dieses Projekt keine weiteren Mittel außer den bereits zur Verfügung gestellten benötige.

Stadträtin **Burkhardt**, die den Antrag Vorl.Nr. 489/18 gestellt hat und in der Sitzung als Gastzuhörerin anwesend ist, erhält die Erlaubnis des Gremiums sich zu äußern. Sie plädiert dafür, sich von punktuellen Verkehrsplanungen zu trennen und die gesetzten Ziele zu verfolgen. Wichtig sei zu definieren, welchen Anteil die jeweiligen Verkehrsarten unter Berücksichtigung der Klimaziele in dem Gesamtverkehrskonzept haben sollten. Zu den Klimazielen gehöre nicht nur die CO₂-Reduktion, sondern auch die Reduktion von Stickoxiden, Lärm und anderen gesundheitsschädlichen Emissionen.

Das Erreichte müsse laut Stadträtin Burkhardt kontinuierlich überprüft werden. Zum Klimabewusstsein gehöre auch zu prüfen, wie viel Bebauung mit all ihren Folgen die Stadt noch vertragen. Im Rahmen eines nachhaltigen Gesamtverkehrskonzeptes sei zudem die Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen und mit der Region erforderlich. Das von der Stadtverwaltung gesetzte Zeitziel zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes bezeichnet Stadträtin Burkhardt als ehrgeizig. Sie hofft dennoch auf ein gutes Endergebnis.

Der Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist mit Beratung der Mitteilungsvorlage 529/19 erledigt.

Beratungsverlauf:

Herr **Hubberten** teilt mit, dass die Auswertung der Verkehrszahlen keine relevanten Ausweichverkehre ergeben habe. Seit 2016 habe der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der Neckarstraße geringfügig (um 3%) zugenommen. Verkehrsverlagerungen in angrenzenden Straßen mit „Rechts vor Links“- und Zone 30-Regelung seien wegen des höheren Widerstands unwahrscheinlich. Bei der Ausweisung von neuen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf größeren Streckenabschnitten können die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen mit dem neuen Verkehrsmodell der Stadt Ludwigsburg prognostiziert werden. Die Anschaffung entsprechender Software werde im Rahmen des Programms „Saubere Luft“ durch das Bundesverkehrsministerium gefördert. Sollten relevante Verlagerungen zu befürchten sein, könnte durch Vorher/Nachher-Zählungen eine Verifizierung erfolgen. Zur Verringerung der Verlagerungen würden dann geeignete Maßnahmen erarbeitet werden.

Stadtrat **Herrmann** sagt, dass der Antrag 371/16 der CDU-Fraktion vom 10.10.2016 mit dem Bericht der Verwaltung als erledigt zu betrachten sei.

Stadtrat **Müller** spricht die Verkehrszunahme in der Neckarstraße an und möchte wissen, wie diese ermittelt wurde.

Herr **Hubberten** erklärt, dass im Jahr 2016 eine große Verkehrszählung in Ludwigsburg durchgeführt wurde, u.a. auch in der Neckarstraße. In Zusammenhang mit den Bauleitplanungen für das Wohngebiet Gämsenberg wurde im Jahr 2019 wieder der Verkehr auf der Neckarstraße gezählt. Aus diesen beiden Messungen habe sich die Differenz von drei Prozent ergeben.

Dazwischen sei wiederholt auch stichprobenartig gezählt worden. Zur Kalibrierung des Verkehrsmodells sagt Herr Hubberten, dass die Stadt einen Vertrag mit der Firma habe, welche das Modell erstellt hat und betreut. Sollten größere Anpassungen notwendig werden, würde die Firma diese erledigen. Kleinere Anpassungen könne die Stadtverwaltung selbst vornehmen. Ziel sei, das Modell automatisch und an regelmäßigen Abständen anhand der im Verkehrsrechner erfassten Verkehrszahlen zu kalibrieren.

Der Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Beratungsverlauf:

In den Anträgen Vorl.Nr. 270/16 und Vorl.Nr. 458/16 wurde explizit Bezug auf die Neckar-, die Mühlhäuser, Fellbacher, Harteneck- und die Tammer Straße genommen. Herr **Leban** erklärt, dass sowohl in diesem Bereich als auch in anderen Straßen keine querschnittsverändernden Maßnahmen als zusätzlicher Eingriff zum Belagsprogramm sowie zu den im Haushalt dargestellten Einzelprojekten geplant seien. In intensiven Haushaltsberatungen wurden die finanziellen Möglichkeiten mit der Verwaltung definiert und für 2020 ff beschlossen. Mit den aktuell zur Verfügung stehenden Mitteln seien keine Rückbaumaßnahmen von überdimensionierten Straßenquerschnitten möglich.

Stadtrat **Handel** fragt, ob die Mittelmarkierung auf der Neckarstraße entfernt werden könnte, um dadurch die Fahrgeschwindigkeit der darauf fahrenden Autos zu verlangsamen. Zudem regt er an, an den erwähnten Straßen – wo möglich – anstatt von Ampeln Kreisverkehre zu errichten. Seiner Ansicht nach können oft auch kleinere Maßnahmen, die nicht viel kosten, Abhilfe schaffen.

Stadtrat **Klotz** ist überzeugt, dass es in Ludwigsburg viele Straßen gibt, die rückgebaut und aufgewertet werden sollten. Als Beispiel nennt er die Steinheimer Straße in Poppenweiler. Aufgrund der angespannten Haushaltssituation sollten jedoch andere Tiefbaumaßnahmen, die dringender sind, priorisiert werden. Die CDU-Fraktion sehe aktuell keinen Handlungsbedarf beim Rückbau überdimensionierter Straßen. Hier könnte man vielleicht mit einfachen Mitteln, die nicht hohe Kosten verursachen, gestalterisch eingreifen und Abhilfe leisten.

Stadtrat **Rothacker** pflichtet seinem Vorredner bei.

Stadträtin **Liepins** plädiert dafür, zunächst Straßen, die in einem sehr schlechten Zustand sind, in Angriff zu nehmen. Sie weist darauf hin, dass die Verkehrsinsel am Kreuzungsbereich Hauptstraße / Neue Straße in Neckarweihingen zwar begrünt wurde, aber kein Gehweg für die Fußgänger entlang der Hauptstraße errichtet wurde.

Stadträtin **Knecht** regt an, geplante Tiefbaumaßnahmen den Stadträtinnen und Stadträten rechtzeitig mitzuteilen, damit Beschlüsse für begleitende Straßenrückbaumaßnahmen gefasst werden können. Diese können auch einfach und kostengünstig sein.

Die Ausschussmitglieder nehmen den Bericht der Stadtverwaltung zum Rückbau überdimensionierter Straßen zur Kenntnis.

TOP 6.1

**Rückbau überdimensionierter Straßen
- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom
11.07.2016**

Vorl.Nr. 270/16

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist mit Beratung der Mitteilungsvorlage 011/20 erledigt.

TOP 6.2

**Erweiterung des Antrags zum Straßenrückbau
(Neckarstraße, Mühlhäuser Straße, Fellbacher
Straße) mit der Harteneckerstraße und der Tammer
Straße
- Haushaltsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die
Grünen vom 21.11.2016**

Vorl.Nr. 458/16

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist mit Beratung der Mitteilungsvorlage 011/20 erledigt.

TOP 7

**Überbetriebliches Mobilitätsmanagement mit
Unternehmen in der Weststadt als
Entwicklungspartnerschaft**

Vorl.Nr. 527/19

Beratungsverlauf:

Herr **Knobloch** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität) erläutert den Sachverhalt anhand der Vorl.Nr. 527/19.

Stadträtin **Dr. Knoß** möchte wissen wie viele Firmen mit Interesse an ein überbetriebliches Mobilitätsmanagement gewonnen werden konnten. Zudem fragt sie, ob der Schwerpunkt überwiegend auf die gemeinschaftliche Nutzung von Parkflächen und auf die Förderung von Fahrgemeinschaften liegen soll. Ihrer Ansicht nach sollte man versuchen, die Anzahl der Autos zu reduzieren, weil die Straßen diese nicht mehr aufnehmen können.

Stadträtin **Seyfang** würde es begrüßen, wenn sich so viele Betriebe wie möglich an das überbetriebliche Mobilitätsmanagement beteiligen würden. Auch sollten in diesem Rahmen unterschiedliche Angebote gemacht werden. So sollte beispielsweise auch der ÖPNV gestärkt werden. Stadträtin Seyfang fragt, ob sich die interessierten Betriebe an den entstehenden Kosten beteiligen würden.

Stadtrat **Rothacker** sieht es als erforderlich an, die Unternehmen vor Ort bei der Erstellung eines Mobilitätskonzepts zu beteiligen, insbesondere die größeren Technologieunternehmen in der Weststadt, die innovative Ideen einbringen können.

Laut Aussage von Stadträtin **Liepins** begrüßt die SPD-Fraktion ein überbetriebliches Mobilitätsmanagement in Ludwigsburg.

Stadträtin **Knecht** empfiehlt auch die Wüstenrot & Württembergische daran zu beteiligen. Obwohl sich das Unternehmen offiziell auf Kornwestheimer Gemarkung befinde, sei die Stadt Ludwigsburg ebenfalls stark von den Verkehrsströmen von und zu dieser Richtung betroffen. In diesem Zusammenhang regt sie an, interkommunale Gespräche mit der Stadt Kornwestheim zu führen.

Nach Ansicht von Stadtrat **Müller** können Firmen, die bereits über ein innerbetriebliches Mobilitätsmanagement verfügen, daran anknüpfen und es ohne größere Mühe zu einem überbetrieblichen Mobilitätsmanagement ausbauen.

Stadtrat **Zeltwanger** erachtet es als wichtig, auch mittlere und kleinere Firmen an das überbetriebliche Mobilitätsmanagement anzubinden, weil diese in der Regel nicht die erforderlichen Mittel und Kapazitäten haben, um ein Mobilitätsmanagementprojekt selbst zu stemmen. Er weist darauf hin, dass größere Firmen in der Stadt über eigene Parkhäuser und -flächen verfügen, die an den Wochenenden nicht belegt sind. Dabei regt er an, diese durch entsprechende Kooperationsverträge mit den Firmen an den Wochenenden für die Stadt als öffentliche Parkflächen zu nutzen.

Herr **Knobloch** versichert, dass die Stadtverwaltung an einer flexiblen Nutzung der betriebseigenen Parkhäuser interessiert sei. Auch möchte sie kleine und mittlere Unternehmen an das überbetriebliche Mobilitätsmanagement beteiligen. Dennoch habe man bewusst entschieden, zunächst auf die größeren Unternehmen in der Weststadt (Bosch grow platform GmbH, Goetze KG Armaturen, MANN+HUMMEL GmbH, Roche Diagnostics Automation Solution GmbH) zuzugehen und mit ihnen einen Letter of Intent zu unterzeichnen, weil diese bereits über innerbetriebliche Mobilitätskonzepte verfügen und somit dem Projekt mehr Zugkraft verleihen können. Es sei jedoch keinesfalls geplant, sich auf die Weststadt oder nur auf die größeren Betriebe zu beschränken.

Herr **Dr. Ernst** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität) betont, dass die Stadtverwaltung den ersten Schritt zu einer Entwicklungspartnerschaft machen möchte und aus diesem Grund in Vorleistung geht – auch mit der Fördermittelunterstützung der Region. Die Stadt betrachte das überbetriebliche Mobilitätsmanagement nicht als ein zeitlich begrenztes Projekt, sondern als einen längeren Prozess, in dem die Unternehmen ebenfalls ihren Beitrag leisten müssen. Bezug auf die Finanzierung nehmend sagt Herr Dr. Ernst, dass es wichtig sei in Dialog mit den Unternehmen zu bleiben. Wenn diese einen Mehrwert im überbetrieblichen Mobilitätsmanagement sehen, werden sie bereit sein, sich daran finanziell zu beteiligen.

Das Gremium nimmt die Mitteilungsvorlage 527/19 zur Kenntnis.