



MITTEILUNGSVORLAGE

VORL.NR. 106/20

Federführung:

FB Nachhaltige Mobilität

Sachbearbeitung:

Ptock, Michael
Hubberten, Christoph
Behnsen, Sascha

Datum:

10.03.2020

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt	14.05.2020	ÖFFENTLICH

Betreff: Zukünftiger Umgang mit dem Fußverkehr und der Barrierefreiheit

Bezug SEK: Masterplan 08 (Mobilität) / SZ 02 /OZ 04

Bezug: **Antrag 550/12** Stadtplanungskonzept zur Umsetzung von Barrierefreiheit, Unterstützung und Mobilität der älter werdenden Bürgerinnen und Bürger
- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 21.11.2012
Antrag 028/13 Fußwegekonzept
- Antrag der Stadträte Burkhardt (LUBU) und Hillenbrand (Die Linke) vom 24.01.2013
Antrag 484/16 Fußwegeplanung als Teil einer zukunftsfähigen Verkehrsplanung
- Haushaltsantrag der Stadträtin Burkhardt (LUBU) vom 23.11.2016
Antrag 517/17 Fußwegeplanung als Teil einer zukünftigen Verkehrsplanung
- Haushaltsantrag der Stadträtin Burkhardt (LUBU) vom 21.11.2017

Anlagen:

Mitteilung:

Die oben aufgeführten Anträge fordern ein Fußverkehrskonzept bzw. ein Gesamtkonzept für die Barrierefreiheit. Auch nach bereits erfolgter Beratung teilt die Verwaltung weiterhin die Intention der Anträge. Nach intensiver Prüfung hält sie aber die Erstellung eines solchen Gesamtkonzepts durch ein externes Büro nicht für zwingend notwendig, sondern präferiert ein anderes Vorgehen, um die in den Anträgen genannten Ziele zu erreichen.

Der Stadtverwaltung und den zuständigen Planenden ist die hohe Bedeutung von guten und attraktiven Gehwegen sowie der Barrierefreiheit bekannt, um der gesamten Bürgerschaft eine selbstbestimmte Teilhabe im Stadtgebiet zu ermöglichen. Deshalb werden bereits heute der Fußverkehr und die Barrierefreiheit bei jeder Planung zu Neubau, Ausbau und Umgestaltung berücksichtigt. Die konsequente Einhaltung der bestehenden Normen und Vorschriften hierfür ist standardmäßiges Verwaltungshandeln. Das Ziel ist die kontinuierliche Verbesserung und Stärkung der Erlebbarkeit der Stadt zu Fuß und/oder auch mobilitätseingeschränkt für alle.

Die Bemühungen der Stadtverwaltung spiegeln sich in den guten Befragungsergebnissen zur Ludwigsburger Innenstadt und in der Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 wider.

Der Anteil der Fußgehenden am gesamtstädtischen Modal Split ist in Ludwigsburg mit 24 % höher als der durchschnittliche Anteil in Baden-Württemberg als auch in der Kategorie Mittelstadt, die bei 21 % bzw. 20 % liegen (s. a. Abb. 1 und 2).

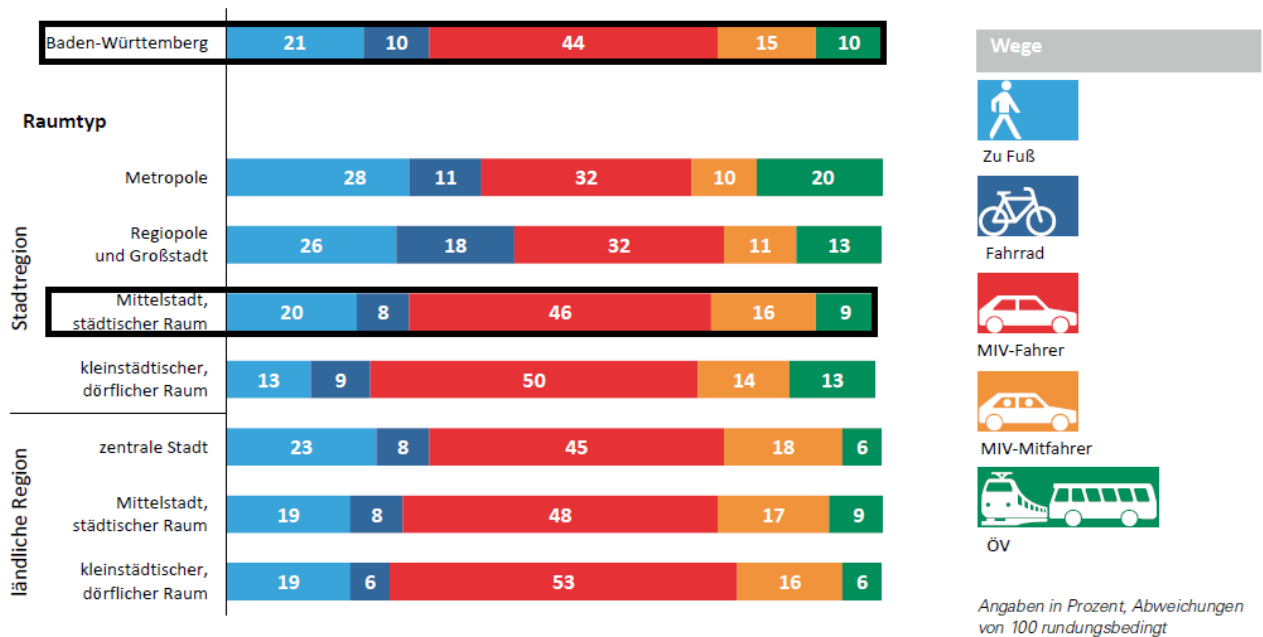


Abbildung 1: Modal Split nach Raumtyp in BW (Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017)

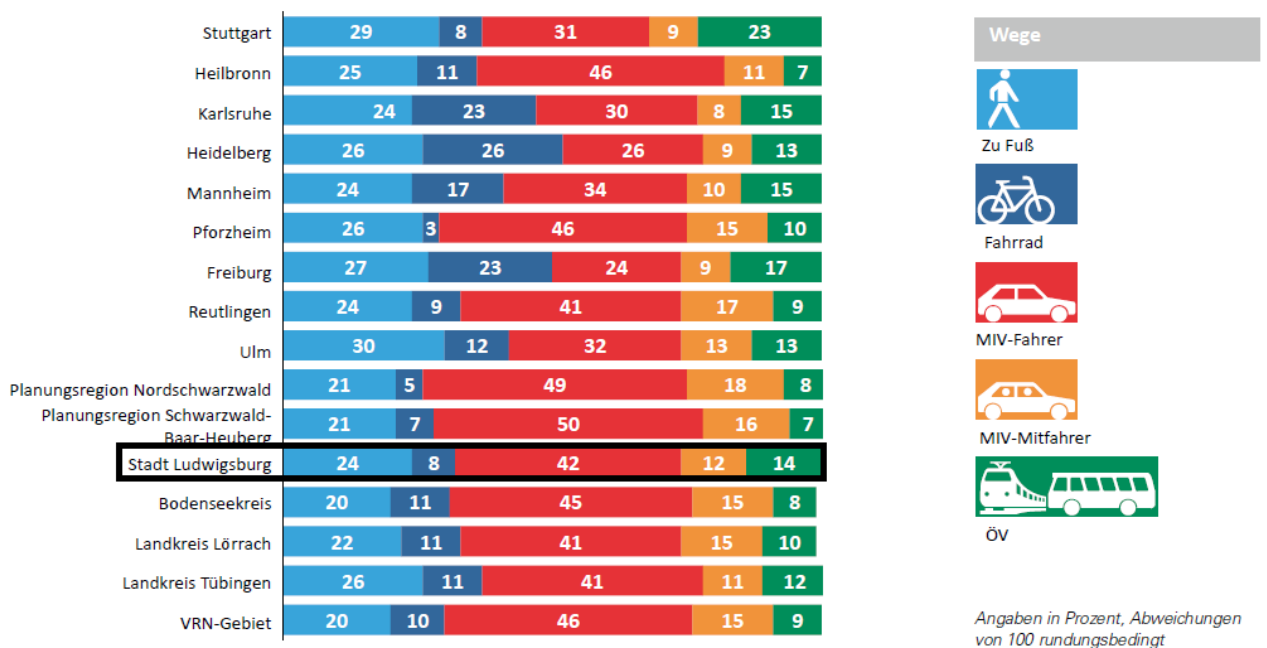


Abbildung 2: Modal Split für Großstädte und Regionen in BW (Quelle: MiD 2017)

Mit dem hohen Anteil an den zu Fuß Gehenden geht auch eine hohe Zufriedenheit der Ludwigsburger mit der aktuellen Situation im Fußverkehr einher. So erhielt die Innenstadt die Note 2,1 beim Punkt Fußgängerfreundlichkeit in der Innenstadtbefragung (s.a. Abb. 3).

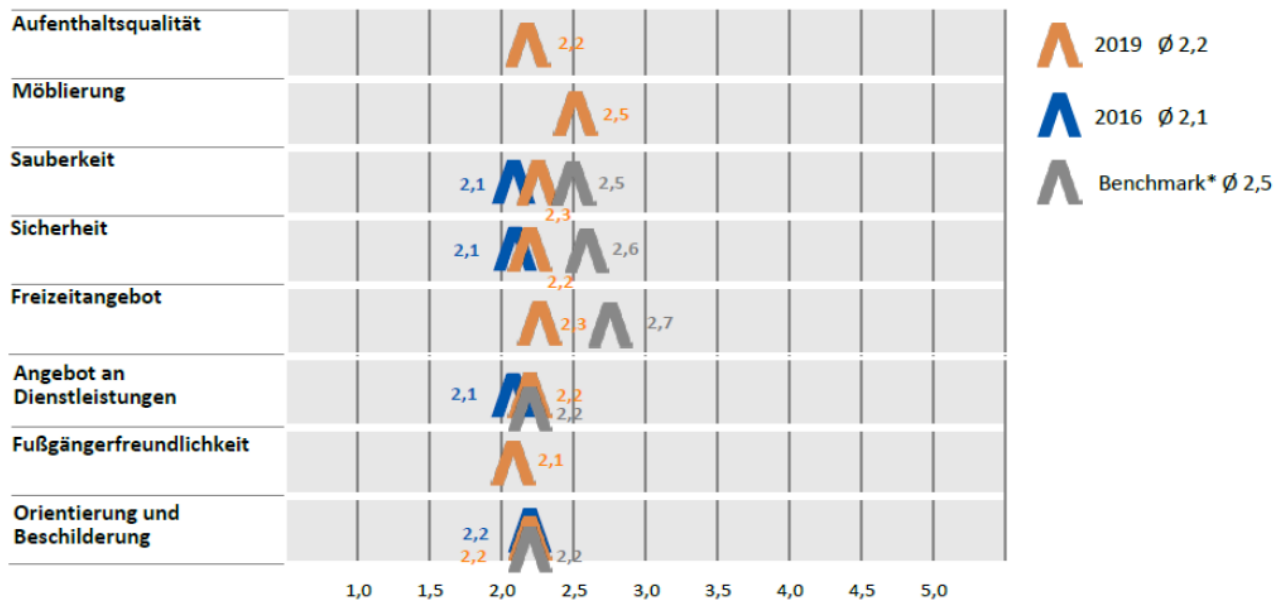


Abbildung 3: Schulnoten für die Ludwigsburger Innenstadt
(Quelle: Auszüge der Ergebnisse Kundenbefragung 2019 Ludwigsburger Innenstadt. GMA)

In der Befragung zum Mobilitätsverhalten in Deutschland beurteilten 85 % aller Teilnehmenden die Fußverkehrssituation in Ludwigsburg mit einem sehr gut/gut (s.a. Abb. 4).

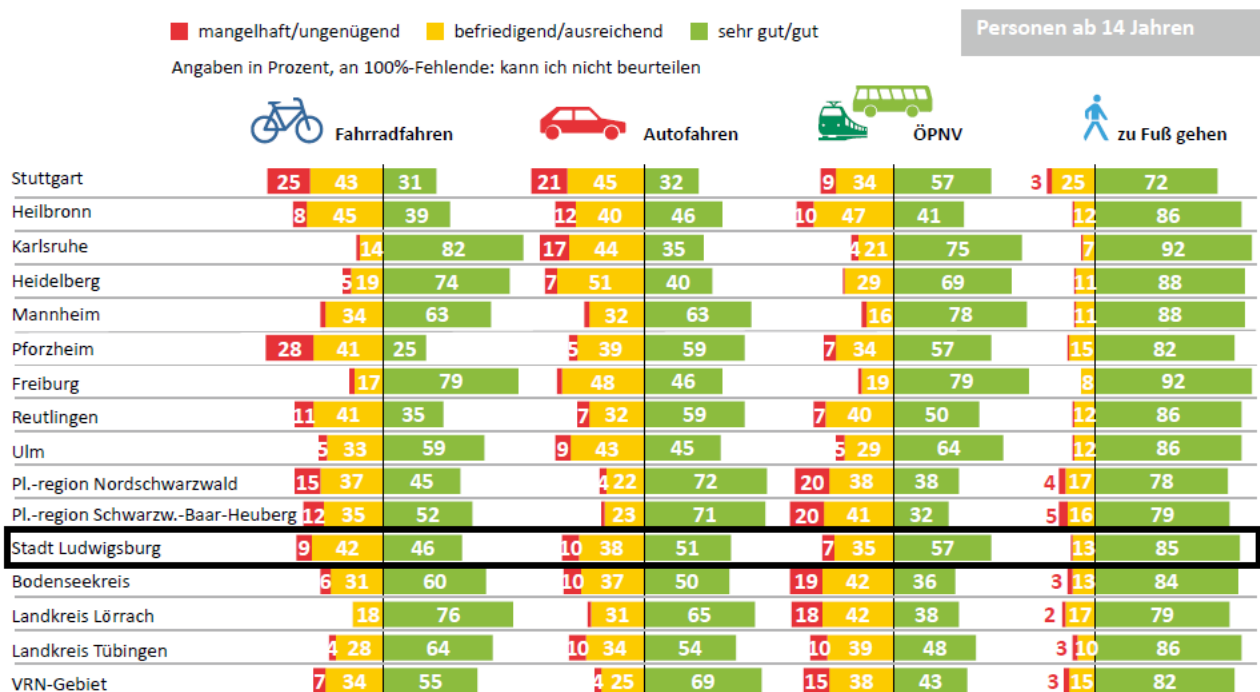


Abbildung 4: Zufriedenheit mit der Verkehrssituation am Wohnort (Quelle: MiD 2017)

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Ludwigsburger Bürgerinnen und Bürger die Bemühungen der Stadtverwaltung erkennen und dies mit positiven Rückmeldungen bei Befragungen zum Ausdruck bringen.

Erfahrungsgemäß sind für ein solches Gutachten mit Kosten von 100.000 € zu rechnen. Diese Kosten können aber auch höher ausfallen, da es nur wenige Büros gibt, die sich mit der Thematik befassen und auskennen und zudem generell stark ausgelastet sind. Wir schlagen deshalb aus den dargelegten Gründen vor, die personellen und finanziellen Ressourcen, die eine Vergabe eines Fußverkehrskonzepts mit sich bringt, gewinnbringender für konkrete Maßnahmen vor Ort einzusetzen und die Fußverkehrsförderung fortzuführen wie bisher.

Exemplarische Beispiele sind die systematische Optimierung der Lichtsignalanlagen, der barrierefreie Umbau von Haltestellen und die gute fußläufige Durchlässigkeit der Innenstadt.

Barrierefreiheit

Ähnlich wie bei der Stärkung des Fußverkehrs verfolgt die Stadtverwaltung einen bedarfsorientierten Ansatz zur Sicherstellung der Barrierefreiheit im Stadtgebiet. Im Rahmen des Möglichen wird nach Bedarf eine barrierefreie Infrastruktur erstellt und so auch kurzfristige Maßnahmen umgesetzt. Bei jeder verkehrlichen und städtebaulichen Neuplanung oder Umgestaltung werden die Anforderungen der geltenden Richtlinien an die Barrierefreiheit berücksichtigt. Dies betrifft die Höhe der Randsteinkanten, die sowohl für mobilitätseingeschränkte Personen als auch für Blinde/Seheingeschränkte geeignet sein müssen, ebenso wie die normgerechte Planung von Leitelementen für Blinde/Seheingeschränkte.

Bei Sanierungen von Belägen oder anderen notwendigen Aufgrabungen werden eventuell in diesem Bereich vorhandene nicht abgesenkte Randsteine im Rahmen der baulichen und finanziellen Möglichkeiten barrierefrei umgebaut. Wenn Hinweise auf vorhandene Hindernisse für mobilitätseingeschränkte Personen eingehen, werden diese im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und personellen Kapazitäten optimiert.

Von den im Stadtgebiet vorhandenen 120 Lichtsignalanlagen sind bereits drei Viertel mit Zusatzeinrichtungen für Blinde bzw. Seheingeschränkte ausgerüstet. Alle im vergangenen Jahr modernisierten Anlagen wurden bereits mit der notwendigen Technik ausgestattet. Je nach Bedarf werden auf von Blinden bzw. Seheingeschränkten frequentierten Routen die betroffenen Signalanlagen nachgerüstet.

In den vergangenen Jahren wurden insgesamt 171 der vorhandenen 241 Bushaltestellen (ohne ZOB) barrierefrei ausgebaut. Für 2020 ist bedingt durch neue Linienführungen der Neubau von 10 sowie der Umbau von 9 weiteren Haltestellen vorgesehen. Alle neuen und umzubauenden Haltestellen werden selbstverständlich entsprechend der geltenden Normen und Vorgaben hergestellt. Leider ist auf Grund von äußeren Einflüssen wie z.B. Grundstückszufahrten einer zu geringen zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche nicht an jeder Haltestelle ein idealer Ausbau möglich.

Es ist vorgesehen – sofern die dafür notwendigen Haushaltsmittel weiterhin zu Verfügung gestellt werden – in den nächsten Jahren die restlichen Haltestellen barrierefrei umzubauen.

Weiteres Vorgehen

Ergänzend zu den beschriebenen Prozessen hat die Verwaltung sowohl in Stadtteilen als auch bei Projekten Beteiligungen durchgeführt, um Erkenntnisse zum Fußverkehr und zur Barrierefreiheit zu gewinnen und in die Planungen einfließen zu lassen. Bei konkreten Mängelmeldungen aus der Bürgerschaft versucht die Verwaltung zeitnah Abhilfe zu schaffen.

Die Erkenntnisse fließen zusammen mit bestehenden Leitbildern sowie den Schulwege-Empfehlungen auch in den SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) ein. Mit Gründung des neuen Fachbereichs Nachhaltige Mobilität sieht sich die Verwaltung in der Lage, nun selber konzeptionell

das Thema Fußverkehr und Barrierefreiheit verwaltungsintern und zusammen mit der Bürgerschaft und Betroffenen weiterzuentwickeln. Externe Büros begleiten bei Bedarf diesen Prozess durch Wissensaustausch. Es wurde 2019 begonnen, für das gesamte Stadtgebiet Wege zu identifizieren, die eine fußläufige Mobilität zu wichtigen Zielen (z. B. ÖPNV, Nahversorgung, Schulen) in den Stadtteilen ermöglichen sollen. Auch sind solche Wege zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt wichtig.

Die Ergebnisse sollen im Rahmen der STEP-Prozesse einfließen.

Generell ist für Verbesserungen im Fußverkehr eine gesicherte Finanzierung durch den Haushalt jährlich zu gewährleisten.

Fazit

Wie ausgeführt, handelt die Verwaltung somit im Sinne der Anträge und hat hierfür die gewünschten Prozesse angestoßen. Sie sieht deshalb die Anträge als erledigt an.

Unterschriften:

Matthias Knobloch

Finanzielle Auswirkungen?				
<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:		EUR
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt		Produktgruppe		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input type="checkbox"/> Ja		
		<input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

Verteiler: DI, DII, DIII, DIV, FB32, FB61, FB67



LUDWIGSBURG

NOTIZEN