



Protokollauszug zum AUSSCHUSS FÜR MOBILITÄT, TECHNIK UND UMWELT

am Donnerstag, 05.03.2020, 17:05 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 1 **TOP Betriebsausschuss Stadtentwässerung Ludwigsburg**

Beratungsverlauf:

Beratungsverlauf siehe Niederschrift des Betriebsausschusses Stadtentwässerung Ludwigsburg vom 05.03.2020.

TOP 2 **Aktualisierung der Förderrichtlinien des städtischen Agrarumweltprogrammes (Vorberatung)** **Vorl.Nr. 056/20**

Abweichende Beschlussempfehlung:

Die geänderten Richtlinien des städtischen Agrarumweltprogrammes werden vorbehaltlich einer Genehmigung durch die Europäische Kommission beschlossen.

In den geänderten Richtlinien des städtischen Agrarumweltprogrammes wird unter Punkt 2.7.1 (Voraussetzung für die Gewährung von Pflegezuschüssen) der dritte Satz „Nach dem ersten Schnitt ist das Abräumen des Mähguts erforderlich“ nachträglich wie folgt umformuliert:

„Das Mähgut muss entweder entfernt werden oder kann auf die Baumscheiben verteilt werden.“

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** verweist auf die Vorl.Nr. 056/20 und eröffnet die Aussprache.

Stadtrat **Handel** fragt, ob die Aktualisierung der Förderrichtlinien des städtischen Agrarumweltprogramms auch im Rahmen einer Sitzung des Beirats für Umwelt und Landwirtschaft beraten wurde. Er ist überzeugt, dass auch Bewirtschafter von kleinen Flächen von der Förderung des städtischen Agrarumweltprogramms mehr profitieren sollten. Stadtrat Handel möchte wissen, wie hoch der Verwaltungsaufwand für die Bearbeitung der gestellten Anträge ist und wie eventuelle Verwaltungshürden für die Antragsteller minimiert werden könnten. Er begrüßt, dass die Anlage und Pflege von Blühbrachen in der Feldflur gefördert wird, da Grünstreifen überlebenswichtig für Feldbrüter sind. Ihm fällt auf, dass nicht oft Fördermittel für die Anlage von Feldhecken oder Baumreihen aufgerufen werden. Er fragt, wie die Verwaltung hier aktivierend einwirken könnte. Zudem erkundigt er sich über das Monitoring und bittet um einen Überblick der städtischen Förderprogramme in den Bereichen Landwirtschaft und Ökologie. Darüber hinaus möchte er wissen, ob es Konzepte zur Vermarktung der Streuobsterträge gibt, eventuell im Rahmen der Bio-Musterregion. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen stimmt dem Beschlussvorschlag der in der Vorl.Nr. 056/20 zu.

Stadträtin **Seyfang** äußert die Zustimmung der CDU-Fraktion. Es sei begrüßenswert, dass die Förderrichtlinien des städtischen Agrarumweltprogramms überarbeitet werden. Sie hätte sich jedoch eine Synopse gewünscht, um die Änderungen auf den ersten Blick erfassen zu können. Stadträtin Seyfang fragt, ob eher hauptberufliche Landwirte oder Landwirte im Nebenerwerb die Fördermittel für die Streuobstwiesen beziehen. Ihr sei aufgefallen, dass in der Neufassung der Richtlinie die Bestimmungen zum Abräumen des Mähgutes auf den Streuobstwiesen verändert wurden. Sie möchte gerne den Grund für diese Änderung erfahren.

Stadtrat **Zeltwanger** äußert die Zustimmung der Freien Wähler-Fraktion. Auch er fragt, wie bürokratische Hürden bei der Antragstellung abgebaut werden könnten. Zudem nimmt er Bezug auf die geforderte Mindestbreite von 2,50 m bei der Neuanlage von Grünlandstreifen und betont, dass diejenigen, die bisher einen Grünlandstreifen mit 1,50 m Breite ausgewiesen hatten, weiterhin unterstützt werden sollten.

Stadträtin **Liepins** äußert die Zustimmung der SPD-Fraktion zur Vorl.Nr. 056/20. Sie merkt an, dass die Bemühungen der Verwaltung Interessenten für Grünlandstreifen, Blühbrachen und Streuobstpflanze zu finden letztlich nicht das erwünschte Resultat bringen, da die meisten Landwirte ihre Felder mit großen landwirtschaftlichen Maschinen bewirtschaften möchten, ohne dass sie dabei durch Bäume am Ackerrand oder entlang des Feldweges „behindert“ werden. Ihrer Ansicht nach sollte die Stadt in ihren eigenen Flächen mit gutem Beispiel vorangehen.

Stadträtin **Knecht** äußert die Zustimmung der FDP-Fraktion. Sie fragt, ob die Stadtverwaltung mal darüber nachgedacht habe, einen Landschaftspflegeverein zu gründen, in dem Bürger spenden können und mit dem auch Fördermittel abgegriffen werden können.

Stadtrat **Müller** möchte wissen, wie der Fördermittelgeber die Einhaltung der Vorgaben zur Gewährung der Förderung prüft.

Stadträtin **Dr. Knoß** weist darauf hin, dass die Randstreifen an den Feldwegen oft dann gemäht werden, wenn das Gras total ausgetrocknet ist und der dort weggeworfene Müll zum Vorschein kommt. Ihrer Ansicht nach wäre es sinnvoll, hier seltener zu mähen, weil das Gras niemanden behindert.

Herr **Schlecht** (Fachbereich Tiefbau und Grünflächen) geht auf die gestellten Fragen ein. Er informiert, dass die Aktualisierung der Förderrichtlinien des städtischen Agrarumweltprogramms auch im Beirat für Umwelt und Landwirtschaft diskutiert wurde. Die fachliche Ausarbeitung des Förderprogramms erfolge durch den Fachbereich Tiefbau und Grünflächen, die Bewilligung und Auszahlung der Fördersummen durch den Fachbereich Bürgerbüro Bauen. Im Rahmen des Natur- und Umweltschutzes fördere die Stadt außerdem Dach- und Fassadenbegrünungen, Zisternen, Trockenmauern, Weinbergstaffeln und Entsiegelungsmaßnahmen. Herr Schlecht sagt, dass nicht nur hauptberufliche Landwirte, sondern jeder einen Antrag auf Förderung stellen könne, wenn er die Vorgaben erfüllt. Er versichert, dass für die Antragstellung nur ein geringer Aufwand seitens des Antragstellers erforderlich sei. In der neuen Fassung des Agrarumweltprogramms habe man durch eine Erhöhung des Förderbetrags für die Anlage und Pflege von Baumreihen oder Feldhecken versucht, die Bereitschaft hierfür zu steigern. Das Monitoring des Förderprogramms erfolge durch den Fachbereich Tiefbau und Grünflächen. Aber die Landwirte kontrollieren sich bis zu einem gewissen Grad auch gegenseitig. Bezug auf die Wortmeldung von Stadträtin Liepins nehmend sagt Herr Schlecht, dass es nicht viele freie städtische Flächen gibt, in denen Bäume gepflanzt werden könnten. Die Anregung zur Gründung eines Landschaftspflegevereins nimmt die Verwaltung zur weiteren Prüfung mit. Ebenso den Hinweis von Stadträtin Dr. Knoß.

Im Laufe der Beratung beantragt Stadträtin Seyfang den zweiten Satz in § 2.7.1 „Nach dem ersten Schnitt ist das Abräumen des Mähguts erforderlich“ durch die Formulierung der alten Fassung „Das Mähgut muss entweder entfernt werden oder kann auf die Baumscheiben verteilt werden“ zu ersetzen.

Das Gremium erklärt sich damit einverstanden.

BM **Ilk** stellt den abweichenden Beschlussvorschlag zur Abstimmung.

Beratungsverlauf:

Herr **Hubberten** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität) erläutert den Sachverhalt anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigelegt ist.

Mit den Planungen zur „Bus-Rad-Trasse“ soll die Angebotsqualität im ÖPNV deutlich verbessert werden. Wegen der Komplexität der Planungen und des damit verbundenen Zeitaufwands sollen übergangsweise schnell realisierbare Lösungen gefunden werden, um zeitnah Verbesserungen beim ÖPNV zu erreichen. Eine gute Möglichkeit hierfür sei die Einrichtung von Sonderfahrstreifen für Busse (Busspuren). In den beiden Straßenabschnitten „Schorndorfer Straße“ und „Schlossstraße“ lassen sich mit vergleichsweise geringem Aufwand Busspuren einrichten. Im Wesentlichen handle es sich dabei um Markierungslösungen, die keinen baulichen Aufwand oder Anpassungen der Signaltechnik erfordern, aber zur Hauptverkehrszeit deutliche Vorteile für den Busverkehr bringen.

Schorndorfer Straße

Im Vorgriff auf die geplante Umgestaltung der Schorndorfer Straße im Rahmen der „Bus-Rad-Trasse“ soll durch eine schnell umsetzbare Maßnahme mit geringem Aufwand eine spürbare Verbesserung für die Buslinien in Richtung Innenstadt erreicht werden. Der Abschnitt vom Schorndorfer Tor bis zur „Sternkreuzung“ gehöre zu den Abschnitten mit der höchsten Busdichte im Stadtgebiet. Dort fahren zu den Hauptverkehrszeiten bis zu 23 Busse pro Stunde. Zur Einrichtung der Busspur soll der in Fahrtrichtung stadteinwärts rechte Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt und nur für Busse und den Radverkehr frei gegeben werden. An den Grundstückszufahrten und zum Ein- und Ausparken an den Längsstellplätzen dürfe die Busspur überfahren werden. An den Knotenpunkten werde die Busspur für rechtsabbiegende Fahrzeuge des MIV frei gegeben. Ergänzend werde die Spuraufteilung am Knotenpunkt Schorndorfer Straße / Mömpelgardstraße geändert. Durch die separaten Fahrstreifen für die Linksabbieger soll eine Entschärfung des Unfallschwerpunkts erreicht werden. Die zeitweise Sperrung des nördlichen Fahrstreifens wegen einer privaten Baumaßnahme habe gezeigt, dass die vorhandenen Verkehrsmengen des MIV auch auf einem Fahrstreifen abgewickelt werden können. Im Hinblick auf die deutlichen Zeitgewinne für die Busse werden zeitweise Verschlechterungen für den MIV in Kauf genommen.

Schlossstraße

Die Schlossstraße sei ebenfalls eine Hauptachse für den Busverkehr. Während der Hauptverkehrszeiten verkehren dort bis zu 20 Busse pro Stunde. Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens treten in diesem Abschnitt häufig Verzögerungen und Behinderungen der Busse auf. Im Rahmen eines Verkehrsversuchs soll der westlichste Fahrstreifen als Busspur ausgewiesen werden. Dadurch werde eine deutliche Verbesserung des Verkehrsflusses für die Busse erwartet. Die Busse aus der Marbacher Straße könnten direkt in die Busspur einfahren, der MIV bliebe auf zwei Fahrstreifen, sowohl aus der Marbacher Straße als auch aus der Heilbronner Straße. Wie in der Schorndorfer Straße werde an den Einmündungen Charlottenstraße und Am Kaffeeberg die Busspur für Rechtsabbieger frei gegeben. Um Konflikte an der Einmündung Alte Gasse zu vermeiden, soll diese, wie bereits die Bärenstraße auch, als Einbahnstraße ausgewiesen werden.

Eine Einfahrt von der Schlossstraße werde dann nicht mehr möglich sein. Bestandteil des Verkehrsversuchs sei ebenfalls die Verlegung der Bushaltestelle „Residenzschloss“ im Bereich der Marstallstraße. Das diene dazu, sowohl das „Marstall“ als auch das Residenzschloss besser an den ÖPNV anzubinden. Die Fußwege reduzieren sich deutlich. Eventuelle Probleme, die im Rahmen des Verkehrsversuchs auftreten sollten, würden bewertet und Lösungsmöglichkeiten geprüft werden. Bei Bedarf könnte nachgesteuert werden. Falls notwendig, könnte der jetzige Zustand wiederhergestellt werden.

Nach dem Vortrag der Verwaltung wird die Aussprache eröffnet.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht sich für die Einrichtung der beiden Busspuren in der Schorndorfer Straße und in der Schlossstraße. Sie betont dabei, dass die Busspuren eine gute Ergänzung zu einer Niederflurstadtbahn darstellen. Die Verlegung der Bushaltestelle „Residenzschloss“ im Bereich der Marstallstraße wird ausdrücklich begrüßt, weil dadurch die Erreichbarkeit des Einzelhandels im Marstallcenter verbessert wird. Bezug auf die Schlossstraße nehmend fragt Stadträtin **Gericke**, wo die Gegenspur von Süd nach Nord bleibt. Ihrer Ansicht nach würde das Verkehrsaufkommen eine Gegenspur durchaus rechtfertigen. Die Fraktion der Grünen würde es zudem begrüßen, wenn auch der obere Bereich der Marbacher Straße mit eingebunden würde. Stadträtin Gericke möchte wissen, warum die Busspur an der Schorndorfer Straße nicht bis zur Sternkreuzung geplant wird. Außerdem bittet sie die Verwaltung, die Anwohnerinnen und Anwohner im Bereich der Schorndorfer Straße darauf hinzuweisen, ihre Mülltonnen nicht auf die Straße zu stellen. Denn dadurch werde der Busverkehr behindert, insbesondere in den Morgenstunden.

Die CDU-Fraktion begrüßt die vorgestellten Lösungen. An der Schorndorfer Straße sieht die Fraktion keine Probleme bei der Umsetzung. Sie regt jedoch an, dass die Fußgänger beim BLüBa eine Bevorrechtigung für den Bus bekommen, damit dieser zügiger abfahren kann. Die Umsetzung der Busspur in der Schlossstraße wird dagegen kritisch betrachtet. Nach Ansicht der CDU-Fraktion werde hier die Linksabbiegespur an der Sternkreuzung, in Richtung Oßweil, das Hauptproblem bei der Umsetzung sein. Um Abhilfe zu schaffen, sollte man auf die Ampelschaltung zugreifen und die Schaltzeiten ändern.

Stadtrat **Rothacker** äußert die Zustimmung der Freien Wähler-Fraktion. Ihn interessiert auch die Meinung der Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL) Jäger GmbH zu den geplanten Busspuren.

Stadtrat **Maier** sagt, dass die Busspuren der Vorstoß in die richtige Richtung seien, damit der ÖPNV seine Ziele zügiger und pünktlicher erreichen kann und somit attraktiver wird. Er hofft auf eine schnelle Umsetzung.

Die Entscheidung, die Schorndorfer Straße für den MIV einspurig zu machen, werde laut Stadträtin **Knecht** von vielen Bürgern, insbesondere von Pendlern, kritisch gesehen. Sie fragt sich, ob der ÖPNV mit einer Bus-Rad-Spur, auf der die Busse mit 15 bis 20 km/h hinter einem Fahrrad fahren, tatsächlich beschleunigt werden könne. Zudem stelle sich die Frage nach der Sicherheit der Radfahrer auf einer solchen Spur. Wie von der Verwaltung dargelegt, soll dem ÖPNV exklusiv eine ganze Spur gegeben werden, auf der zu Spitzenzeiten alle 2,6 Minuten ein Bus fahren wird. Dieser Busverkehr wird durch ein- und ausfahrende und die Busspur kreuzende Fahrzeuge abgebremst. Die zweite, gleich große Fläche, würden sich künftig PKWs Roller, Motorräder und LKWs teilen. Natürlich könnte dieser Verkehr auch auf einer Spur abgewickelt werden.

Die entscheidende Frage sei allerdings, mit welchen Folgen Stadtverwaltung und Gemeinderat den ÖPNV attraktiver machen möchten, um dadurch auch die Luftqualität in der Stadt zu verbessern. Wenn der Individualverkehr künftig nur noch eine Spur zur Verfügung hätte, würde das zu vermehrten Staus sowie zu ständigem Anfahren und Abbremsen führen und somit auch zu mehr Feinstaub und anderen Emissionen. Stadträtin Knecht bittet die Verwaltung um Beantwortung folgender Fragen:

- Sind Verschlechterungen für die Anwohner der Schorndorfer Straße durch höhere Emissionswerte auszuschließen?
- Wie viele Radfahrer nutzen heute die Schorndorfer Straße? Gibt es Untersuchungen, ob Bus-Rad-Spuren von Radfahrern angenommen werden?
- Ist bekannt, wie viele Berufspendler morgens von Oßweil kommend bis zur Sternkreuzung fahren und dann auf die B 27 abbiegen? Diese Zahlen sollten vor dem Ausbau der Busspuren erfasst und dann regelmäßig fortgeführt werden.
- Welche Auswirkungen wird es für die Berufspendler haben, wenn sie nur noch einen Fahrstreifen zur Verfügung haben? Wie viel länger würden sie im Stau stehen? Bis wohin würde der Stau oder der stockende Verkehr dann gen Osten reichen?
- Wieviel Verspätung hatten die aus Oßweil kommenden Busse auf der Schorndorfer Straße in den letzten 12 Monaten?

Bei der Bewertung dieses Verkehrsversuchs an der Schorndorfer Straße müssen nach Ansicht von Stadträtin Knecht die oben genannten Punkte einfließen.

Stadtrat **Müller** begrüßt die geplante Bevorrechtigung des ÖPNV durch die beiden Busspuren. Er weist jedoch darauf hin, dass laut dem Radwegekonzept eine Radroute entlang der Schorndorfer Straße geplant sei. Diese würde dann mit der geplanten Busspur kollidieren.

Stadtrat **Herrmann** bittet um Anhörung der anwesenden Mitglieder des Stadtteilausschusses Oststadt.

Stadtrat **Zeltwanger** sieht die Einrichtung der Busspuren als ein gutes Mittel, um den ÖPNV zuverlässiger und somit auch attraktiver zu machen. Gleichzeitig betont er die Notwendigkeit eines Gesamtverkehrskonzepts, um Ziele bezüglich der Mobilität festzusetzen und Verbesserungen nachhaltig zu erreichen. Er bittet die Verwaltung, vor der Einrichtung der Busspur in der Schlossstraße diesen Sachverhalt nochmal zur Beratung einzubringen. Bezug auf die Digitalisierung nehmend sagt Stadtrat Zeltwanger, dass nach seinem Wissen nicht jeder Bus mit einer digitalen Bevorrechtigung ausgestattet sei. Er fragt, ob sich das in nächster Zeit ändern werde.

Herr **Metzger** (LVL Jäger GmbH) erhält das Wort und teilt mit, dass die Stadtverwaltung in enger Abstimmung mit den Ludwigsburger Verkehrslinien geplant habe, wo und wie die Busspuren in der Schorndorfer Straße und in der Schlossstraße zu führen seien. Bei der Planung sei der MIV auch nicht außer Acht gelassen worden.

Herr **Holzwarth** (Mitglied des Stadtteilausschusses Oststadt) erhält ebenfalls das Wort. Der Stadtteilausschuss begrüße die vorgestellten Planungen. Die Stadtverwaltung sollte jedoch bei der Umsetzung eine gewisse Flexibilität beibehalten, um Anpassungen vornehmen zu können, wenn etwas nicht wie gewünscht funktioniert. Herr Holzwarth möchte wissen, ob es eine Prognose oder eventuell Erfahrungswerte aus anderen Städten darüber gibt, wie viele Menschen auf den ÖPNV umsteigen würden, wenn dieser beschleunigt wird.

BM **Ilk** sagt, dass der ÖPNV in Ludwigsburg seit Beginn des Jahres 2020 durch neue Linien, mehr Busse und verlängerten Betriebszeiten insgesamt attraktiver geworden sei. Das werde mit Sicherheit mehr Fahrgäste anziehen. Die genaue Zahl müsse noch im Lauf des Jahres bei einer genaueren Bewertung ermittelt werden.

Herr **Knobloch** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität) betont, dass die beiden Busspuren dort errichtet werden, wo der ÖPNV effektiv beschleunigt werden könne. Das Ziel sei keinesfalls dem MIV Verkehrsflächen wegzunehmen. Auf die Frage von Stadtrat Müller eingehend sagt Herr Knobloch, dass nicht geplant sei, die Schorndorfer Straße zum Teil einer großen Radroute zu machen.

Herr **Hubberten** teilt mit, dass die Verkehrszahlen über den Verkehrsrechner ausgelesen werden können. Eine erste Verkehrsuntersuchung habe gezeigt, dass die Verkehrssituation für den MIV insbesondere am Knotenpunkt Schorndorfer Straße / Mömpelgardstraße in den Morgenstunden schlecht sei. Das sei jedoch nicht auf die Busspur zurückzuführen, sondern auf die beiden getrennten Linksabbiegespuren. Ein Fachbüro schlage eine Anpassung der Signalanlage an dieser Stelle vor.

Herr **Knobloch** nimmt Bezug auf die Frage von Stadtrat Zeltwanger und sagt, dass alle Signalanlagen in der Stadt digitalisiert seien. Bis Ende des Jahres soll auch jeder Bus mit den Ampeln kommunizieren können. Die entsprechenden Module hierzu werden derzeit ausgeschrieben.

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

Beratungsverlauf:

Frau **Schmidtgen** (Fachbereich Tiefbau und Grünflächen) und Herr **Knobloch** erläutern den Sachverhalt anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigelegt ist.

Anschließend wird die Aussprache eröffnet.

Im Namen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen verliest Stadträtin **Dr. Knoß** folgende Stellungnahme: „Die gesamte Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen spricht sich dagegen aus, weiterhin Zeit und Geld in Planungen für einen Tunnel an der B 27 zu stecken. Natürlich ist die Vorstellung verlockend, den ganzen störenden Verkehr einfach nicht mehr sehen zu müssen.“

Man muss jedoch ganz bis zum Ende denken. Ein Tunnel kann nur für die komplette Durchfahrt genutzt werden. Alle, die in Nebenstraßen abbiegen müssen, können nicht durch den Tunnel fahren. Deshalb müssen oberirdische Fahrspuren bestehen bleiben. Da sehr dringend durchgängige Busspuren benötigt werden, müssen es mindestens zwei in jede Richtung sein. Die auf Animationen so schön aussehende oberirdische Gestaltung mit Bäumen kann auf einer Tunneldecke gar nicht funktionieren. Ein Tunnel zieht mehr Verkehr an. Er hat eine Einfahrt und eine Ausfahrt. Davor und danach wohnen Menschen, die durch den Mehrverkehr zusätzlich belastet werden.

Genau dies war auch das Argument, welches die Bürgerinnen und Bürger in Eglosheim jahrzehntelang zu hören bekamen, wenn sie einen Tunnel durch Eglosheim forderten. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Südstadt müssen sich geradezu verhöhnt vorkommen, wenn ein Tunnel den Verkehr direkt vor ihren Wohnhäusern ausspuckt. Auch der so oft beklagte Verkehr auf der Marbacher Straße würde zunehmen. Direkt am Tunnel profitieren wenige. Im Schloss und auf der Bärenwiese wohnt niemand. Außerdem braucht ein Tunnel einfach mehr Kontrolle, Technik und Aufmerksamkeit als eine oberirdische Straße und das kostet richtig Geld. Bund, Land und Kommunen sollen lieber in marode Brücken und Radwege investieren. Regelrecht unlogisch ist die Forderung anderer Fraktionen und der Bewerbungsunterlagen, dass ein Parkhaus auf der Bärenwiese gebaut werden soll. Dieses würde genau das Gegenteil von dem bewirken, was dringend nötig ist. Mehr Autoverkehr anziehen, anstatt die Alternativen attraktiv zu machen. Außerdem wird genau dort die neue Radschnellverbindung nach Remseck verlaufen, deshalb ist weiterer Autoverkehr hinderlich und schafft zusätzliche Probleme. Die Lösung kann daher nur die Verkehrswende und eine Temporeduzierung sein. Verkehrswende heißt weniger Autoverkehr – für den Klimaschutz, für bessere Luft, für weniger Lärm, für mehr Aufenthaltsqualität in der Stadt. Jeder Euro, der nicht in Tunnelplanung und -bau gesteckt wird, muss in Verbesserungen des ÖPNV und der Fuß- und Radwege gesteckt werden. Die nächste Baustelle für ein großes Verkehrsprojekt sollte die für die Stadtbahn sein.“

Stadtrat **Herrmann** sagt, dass die CDU-Fraktion die Überdeckelung der B 27 als wichtig erachte. Denn dadurch könnten eine Minderung der Belastungen durch Emissionen und eine Aufhebung der Trennwirkung der B 27 erreicht werden. Die Fraktion sehe in der Organisation einer Landesgartenschau eine große Chance für Ludwigsburg und würde es begrüßen, wenn die Überdeckelung der B 27 als flankierende Maßnahme hierzu laufen würde. Dass die Stadtverwaltung die Förderfähigkeit dieser Maßnahme prüft, sei richtig. Die CDU-Fraktion unterstützt die Vertiefungsvariante 2b-B und regt gleichzeitig an, im Norden nicht so zu planen und zu verfahren, dass künftig ein Favoritepark-Tunnel unmöglich wäre.

Die Freie Wähler-Fraktion unterstützt ebenfalls die Vertiefungsvariante 2b-B. Die Überdeckelung der B 27 würde nach Aussage von Stadtrat **Rothacker** zu einer Entlastung des Verkehrs führen, die Emissionen senken und das optische Bild der Stadt deutlich verbessern. Die Fraktion begrüßt ausdrücklich, dass die Marbacher Straße und die Heilbronner Straße mitgedacht wurden. Diese seien die stärksten Verkehrsknotenpunkte, durch die der Verkehr in den Tunnel geführt werden würde. Für die B 27 müsse eine gute Lösung gefunden werden.

Auch die SPD-Fraktion unterstützt den Bau eines Tunnels an der B 27. Sie ist aber überzeugt, dass die Stadt dieses Projekt nicht ohne finanzielle Förderung stemmen könne. Deshalb sollte die Stadtverwaltung vor dem Einstieg in die vertieften Planungen wissen, woher sie Fördermittel bekommen könnte und in welcher Höhe.

Stadträtin **Knecht** äußert die Unterstützung der FDP-Fraktion für die Vertiefungsvariante 2b-B. Dieses Projekt könnte das Klima in der Stadt verbessern und zugleich ihre Attraktivität erhöhen.

Nach Ansicht von Stadtrat **Müller** könnte es ein Balanceakt zwischen einem zweistreifigen und einem vierstreifigen Tunnel werden, da die erste Variante nicht ausreichen würde und die zweite tendenziell zu viel wäre. Dennoch plädiert er dafür, die Prüfung voranzutreiben, um zu eruieren, was machbar sei. Wichtig wäre dabei, durch den Tunnel nicht noch mehr Verkehr zu generieren.

BM **Ilk** betont, dass die Stadtverwaltung die Untersuchung auch deshalb vertiefen möchte, um dem Fördermittelgeber zu zeigen, dass sie es ernst mit diesem Projekt meint.

Sollte Ludwigsburg tatsächlich den Zuschlag für die Landesgartenschau bekommen, würde dies womöglich weitere Türen für eine finanzielle Förderung der Überdeckelung der B 27 öffnen. Wenn in Zukunft Schloss und Marktplatz zusammenwachsen könnten, würde dies die Attraktivität der Stadt und die Lebensqualität der hier lebenden Menschen erhöhen.

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

Beschluss:

1.) Der Ausschuss nimmt die Informationen über die Bearbeitung der im Rahmen des Dritten Förderaufrufs für das Sofortprogramm für Saubere Luft der Bundesregierung eingereichten Projekte zustimmend zu Kenntnis. Die Verwaltung wird innerhalb der gemäß § 9 I Nr.3 der Hauptsatzung der Stadt Ludwigsburg geltenden Wertgrenzen ermächtigt, die Maßnahmen zur Umsetzung der Projekte zu veranlassen.

2.) Der Aufnahme des Projektes „Softwareanpassung für die Priorisierung des ÖPNV auf Basis neuester intelligenter Verkehrsinfrastruktur - LB-Car-2X; 16DKV41016 “ in den Vierten Förderaufruf „Digitalisierung“ für das Sofortprogramm Saubere Luft der Bundesregierung wird zugestimmt. Die damit verbundenen Fördermittel von maximal 375.000 Euro werden angenommen. Die Verwaltung wird innerhalb der gemäß § 9 I Nr.3 der Hauptsatzung der Stadt Ludwigsburg geltenden Wertgrenzen ermächtigt, die Maßnahmen zur Umsetzung der Projekte zu veranlassen.

3.) Der Aufnahme des Projekts „Weiterentwicklung des vorhandenen Verkehrsmodells und Digitalisierung der Planungsinfrastruktur in der Verwaltung - LB-DIGIT; 16DKV41015“ in den Vierten Förderaufruf „Digitalisierung“ für das Sofortprogramm Saubere Luft der Bundesregierung wird zugestimmt. Die damit verbundenen Fördermittel von maximal 405.000 Euro werden angenommen. Die Verwaltung wird innerhalb der gemäß § 9 I Nr.3 der Hauptsatzung der Stadt Ludwigsburg geltenden Wertgrenzen ermächtigt, die Maßnahmen zur Umsetzung der Projekte zu veranlassen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 9 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Nicht anwesend: Stadträtin Gericke
Stadtrat Klotz
Stadtrat Zeltwanger

Beratungsverlauf:

Herr **Knobloch** erläutert den Sachverhalt anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigelegt ist.

Anschließend wird die Aussprache eröffnet.

Stadträtin **Dr. Knoß** erachtet den Betrag für die Beschaffung und den Einsatz von Fahrradzähl-
anlagen als zu hoch. Dieser Betrag könnte ihrer Ansicht nach reduziert werden und mit dem
ersparten Geld kleinere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt realisiert werden.
Das Parkraummanagement sieht sie als sinnvolle Maßnahme an, insbesondere wenn diese dazu
führen sollte, dass keine neuen Parkhäuser mehr gefordert und die bestehenden gut ausgelastet
werden.

Stadtrat **Klotz** fragt, wie man sich die Glättemeldeanlagen vorstellen kann und wie ihre Meldungen
die Bürger erreichen werden. Es wäre wünschenswert eine App zu haben, welche dem Autofahrer
in Echtzeit freie Parkplätze anzeigt. Sie könnte eventuell mit der Park & Pay-App, die es bereits
in Ludwigsburg gibt, verknüpft werden, um den Parksuchverkehr zu begrenzen. Stadtrat Klotz
möchte wissen, ob es technisch machbar sei, über die Fahrradzählanlagen auf die Signal-
steuerung zuzugreifen, damit erkannt werde, ob die Ampel aufgrund der Anzahl der Fahrräder,
die sich auf der Straße bewegen, länger schalten muss. Er fragt außerdem, ob die Verkehrs-
informationszentrale lediglich ein passives Informationssystem sei oder die Möglichkeit biete,
auf die Verkehrssteuerung zuzugreifen.

Stadtrat **Rothacker** weist darauf hin, dass in Ludwigsburg die Firmen Bosch und mhp ansässig
sind, die weitentwickelte Programme im Bereich des Parkraummanagements anbieten. Er fragt
in diesem Zusammenhang, ob die Stadtverwaltung mit den beiden Firmen kooperiere. Stadtrat
Rothacker betont, dass die Straße sowohl dem Individualverkehr als auch dem ÖPNV, dem
Radverkehr und den Fußgängern zur Verfügung stehe. Das Ziel sei deshalb eine Bündelung
zu bekommen, damit alle Verkehrsteilnehmer gut durch den Verkehr kommen, ohne dass einer
bevorzugt behandelt werde.

Stadträtin **Liepins** fragt, ob die geplante Ausstattung der Busse mit den neuen Steuerungs-
modulen zur priorisierten Ampelschaltung auf „Grün“ eine Ausbaustufe darstelle. Sie sei
bisher davon ausgegangen, dass die Busse bereits mit einem solchen Steuerungsmodul sind.

Stadträtin **Knecht** sagt, dass die FDP-Fraktion gerne Maßnahmen unterstütze, welche
der Digitalisierung der Mobilität und der Verringerung von Schadstoffemissionen dienen.

In diesem Zusammenhang verweist sie auf den Antrag Vorl.Nr. 104/20 der FDP-Fraktion, mit dem die Stadtverwaltung aufgefordert wird sich dafür einzusetzen, dass die geplante Erweiterung der Fahrverbote für Diesel Euro 5 auf der B 27 verhindert wird. Denn diese würden zu weiteren Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet führen.

Stadtrat **Müller** möchte wissen, ob die Zählanlagen zwischen Pkw und Lkw differenzieren und zudem erkennen können, ob Radfahrer unterwegs sind. Außerdem fragt er, ob die digitalen Systeme in den Bussen zur Anforderung der Bevorrechtigung bislang problemfrei funktionieren.

Auf die Wortmeldungen eingehend erklärt Herr **Knobloch**, dass die Glättemeldeanlagen in den Fahrbahnbelag eingebaut werden. Die neuen digitalisierten Glättemeldeanlagen bieten die Möglichkeit der Vernetzung.

Die gewonnenen Daten können zur gezielten Einsatzplanung und Bürgerinformation genutzt werden. Im digitalen Ampelnetz können ebenfalls Daten aus allen möglichen Sensoren zur Verkehrssteuerung eingespielt werden, z. B. Daten aus Fahrradzahl-schleifen oder aus Wettersensoren. Was sinnvoll sei, müsse im konkreten Fall geprüft werden. Bei der Parkraum-erfassung arbeite die Stadt mit den Firmen Bosch und mhp zusammen. Mit mhp sei sogar ein kleineres Modelprojekt in der Eberhardtstraße geplant. Herr Knobloch betont, dass die Implementierung digitalisierter Lösungen wesentlich einfacher sei als ihre Ausschreibung. Mit Bezug auf die geforderte App zur Anzeige von freien Parkplätzen in Echtzeit bedeute dies, dass bei der Ausschreibung die Leistungen und Möglichkeiten der App genau spezifiziert werden müssen. Bezug auf die Kosten für die Fahrradzahlanlagen nehmend sagt Herr Knobloch, dass diese mittlerweile deutlich niedriger seien als in der Vorlage angegeben. Der dort aufgeführte Betrag entspreche der Schätzung beim Förderaufruf. Er spricht auch die Projektkosten für die digitalen Anzeigetafeln zur Park- und Verkehrslenkung an. In der Vorlage seien diese mit 2.306.815 Euro angegeben. Herr Knobloch schätzt, dass man unter dem bewilligten Volumen bleiben werde. Denn die Stadtverwaltung werde nur so viele digitale Anzeigetafeln beschaffen, wie tatsächlich benötigt werden.

Stadtrat **Handel** erkundigt sich nach den Folgekosten der geplanten Projekte.

Herr **Knobloch** sagt, dass hierzu keine konkreten Aussagen gemacht werden können. Jedoch seien die Folgekosten bei den meisten Projekten relativ gering.

Herr **Metzger** (LVL Jäger GmbH) geht auf die Fragen zur Busbeschleunigung ein. Er informiert, dass es die Busbeschleunigung seit 1997 in Ludwigsburg gibt. Angewendet wurde sie anfangs in zwei Buslinien (425 und 430) in der Weststadt. Heute haben alle Busse der LVL eine Beschleunigungsvorrichtung an Bord. Allerdings handle es sich um ein sehr statisches System. Die neue Software LB-Car-2X, auf die nun nachgerüstet werden soll, sei intelligenter und flexibler. Herr Metzger betont bei dieser Gelegenheit, dass die Echtzeitanzeigen nichts mit der Busbeschleunigung zu tun haben. Über die GPS-Koordinaten senden die Bordcomputer der Busse Daten zu einer zentralen Datendrehscheibe beim VVS. Dort werden diese Daten verarbeitet und für die VVS-App, die dynamische Fahrgastinformationsanzeige und das Internet verarbeitet und bereitgestellt. Leider gehen manchmal Daten auf diesem Weg verloren.

Nach der Aussprache stellt BM **Ilk** die Vorl.Nr. 064/20 zur Abstimmung.